

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1936

Αρ. Φύλλου 133

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 133

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1936

### Tὸ δεκαδενδήμερον

#### 'Ο κ. Ρεδιάδης καὶ ἡ φορτηγὸς ναυτιλία

Τρίμηνον σχεδόν παρῆλθεν, ἀφ' ὅτου συνεστήθη τὸ 'Υφουργεῖον τῶν Ναυτικῶν καὶ ἡ διεύθυνσις αὐτοῦ, ὑπὸ τοὺς αἰσιωτέρους οἰωνούς, ἀνετέθη εἰς τὸν κ. Ρεδιάδην. "Ολοὶ ἡλπίσαμεν, ἔρειδόμενοι, ἄλλωστε, εἰς τὰς προγραμματικάς δηλώσεις τῆς Κυβερνήσεως καὶ εἰς δόσας κατηγοριματικάς πάρεσχεν ὑποσχέσεις ὁ πρῶτος 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὃτι σύντονος καὶ ἀποτελεσματικὴ θ' ἀνελαμβάνετο ἡ προσπάθεια, ὅπως καὶ τὰ ζητήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ζητήματα τάξεως καὶ στενῆς διοικητικῆς μορφῆς, οὐδεμίαν τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ προκαλοῦντα ἐπιθάρυνσιν, τύχουν τῆς πρωταρχικῆς μερίμνης διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν.

Αἱ ἀγαθαὶ πρὸς τοῦτο προθέσεις τοῦ κ. Ρεδιάδη κατ' οὐδὲν τίθενται ἐν ἀμφιθόλῳ. Συζητήσεις πολλὰ μέχρι τοῦδε διεκήθησαν μὲ τοὺς ἐφοπλιστικούς καὶ ναυτεργατικούς παράγοντας, συναντήσεις τῶν ἐκπροσωπούντων τὰς δύο τῆς ναυτιλίας μας τάξεις, παρουσίᾳ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ, ἔγενοντο, ἵνα ἀκατέρωθεν διατυπωθοῦν αἱ ἀντιλήψεις περὶ τοῦ προσφορωτέρου τρόπου ἔξομαλύνσεως τῶν διαφορῶν καὶ ὁ κ. Ρεδιάδης ἔκ τῶν συζητήσεων ιδίαν μορφώσῃ ἐπ' αὐτῶν γνώμην.

Τρίτος αὐτός, τὴν διαιτητικὴν τοῦ Κράτους ἐνασκῶν παρέμβασιν, δρῶς ἐπεζήτησε διὰ τῶν συναντήσεων τούτων νὰ ἔξευρῃ τὴν μέσην δόδον, ἢτις θὰ ἥδυντο νὰ ἀμβλύνῃ τὰς δέξητας, νὰ πειριόσῃ τὰς ἀκατέρωθεν ὑπερβολάς, νὰ ἰκανοποιήσῃ τὰ δίκαια καὶ λογικά αἰτήματα καὶ ἔχων ὑπὲρ δψην του τὰ γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας συμφέροντα νὰ προέλθῃ εἰς ἀναλόγους ἀποφάσεις.

Αἱ ναυτεργατικαὶ ὀργανώσεις μακρὸν ὑπέθαλον κατάλογον τῶν ἐπιδιώξεών των. Πλεῖσται ἔξι αὐτῶν, ἐκτὸς τῆς 'Ελληνικῆς πραγματικότητος, τελοῦσαι, ως τὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ δικταώρου ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐτέθησαν κατὰ μέρος, ως ἐπιζήμιοι καὶ ἀνεφάρμοστοι, εἰς τὴν πτωχὴν Ναυτιλίαν μας. Κανεῖς θεοβαίως δὲν δύναται καὶ νὰ ἐπικρίνῃ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατῶν, διότι, προθάλλοντες ἔστως καὶ ὑπερβολικάς ἀξιώσεις, ἐπιζητοῦν τὴν θαθμαίαν, τὴν ἐξειλικτικὴν προαγωγὴν τῆς θέσεως τοῦ 'Ελληνος ναυτιλούμενου. Πλεῖστα ἄλλα τῶν αἰτημάτων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ως τὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου, τῆς καθιερώσεως τοῦ θεομοῦ τοῦ τροφοδού, τοῦ ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ τῶν πλοίων καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀθρόας ισόδου νέων διπλωμάτων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἐκριθῆσαν κατ' ἀρχὴν συζητήσιμοι καὶ ἀπέτελεσσαν θέμα πολυάρων συσκέψεων. Ἐπὶ τῶν ζητημάτων, ἄλλως τε, τούτων ὁ Διευθυντής τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Κατσαμπῆς καὶ ἡ ὑπεροίσα τῆς Δ. Ε. Ν. εἰχον ἥδη ἀπὸ πολλοῦ μορφώσει γνώμην καὶ εἶχον καταρτίσει μακρὸν σχετικὸν νομοθέτημα, θασικῶς ρυθμίζοντας ἐν πολλοῖς τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν. Τὸ κίνημα τῆς 1ης Μαρτίου καὶ ἡ ἔκ τῆς Δ.Ε.Ν. ἀπομάκρυνσις τοῦ κ. Κατσαμπῆ δὲν ἐπέτρεψαν ἀτυχῶς τὴν ἐπιψήφισιν τῆς νομοθετικῆς ταύτης ἔργασίας.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀφ' ἔτερου καμμίαν δὲν προέθαλαν ἀντίρρησιν εἰς τὰ λογικὰ τῶν ναυτεργατῶν αἰτήματα. Ἀπεδέχθησαν τὴν ἴδρυσιν τοῦ Ταμείου Φυματικῶν καὶ τὴν ἔκ ταύτης ἐπιθάρυνσιν καὶ τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, σκόπιμον καὶ ἐνισχυτικὴν τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων ἀνεγνώρισαν τὴν σύμβασιν τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου, εἰς ἣν νὰ περιληφθοῦν καὶ οἱ ἀξιωματικοί, δὲν ἀπεκρουσαν τὸν θεομόν τοῦ τροφοδότου καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιάρχου ἀπὸ τὴν τροφοδοσίαν, οὐδεμίαν δὲ τέλος ἔφεραν ἀντίρρησιν εἰς τὴν ὀφελιμότητα τοῦ ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ τῶν

πλοίων διὰ τὸν καθορισμὸν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων, προκειμένου οὗτος νὰ συνταχθῇ ὥστε τῆς πείρας, τῶν δεδομένων καὶ τῶν παραδόσεων τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐπιζητοῦντες οἱ ἐφοπλισταὶ ὡς μοναδικὸν πρὸς τὸ Κράτος αἴτημα, τὴν κατοχύρωσιν τῆς τάξεως καὶ τὴν ἐμπέδωσιν τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀξιοὶ πάσης ἐπικρίσεως θὰ ἥσαν, ἂν δὲν ἀπεδέχοντο τὰ μέτρα ἑκεῖνα, πού θὰ παρεῖχον καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ναυτεργατικῶν δικαιωμάτων καὶ θὰ προσπίζαν τὰ πληρώματα ἀπὸ πάσης ὑπερβασίας, διόπθενδήποτε προερχομένης.

Ἄπο τὰς οὕτω διατυπωθείσας ἐκατέρωθεν ἀπόφεις ἐπιστεύθη, πρὸς στιγμὴν ἀτυχῶν, διότι ἡ προσπάθεια τοῦ κ. Ρεδιάδη διηγοκολύνετο, διότι καὶ οἱ ἐκπρόδωποι τῶν ναυτεργατῶν ἔπρεπον νὰ ἥσαν ἱκανοποιημένου, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς συζητήσεως τῶν λεπτομερειῶν ἐπὶ τοῦ μισθολογίου καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἐπέδειξαν ἀπροθυμίαν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ναυτεργατικῶν δικαιωμάτων.

Ίδιού δύμως, διότι προθάλλεται ὑπὸ τῶν προέδρων τῶν σωματείων τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, εἰς μίαν τῶν τελευταίων ἐνώπιον τοῦ κ. Ρεδιάδη συναντήσεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ ἡ παράθολος ἀξιώσις τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἀπὸ τοὺς ἔγγεγραμμένους εἰς τὴν δύναμιν τῶν σωματείων τῶν ναυτεργάτας, θεωρηθείσα μάλιστα παρ' αὐτῶν ὡς ρητὴ προϋπόθεσις τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου καὶ πάσης περαιτέρω συνεννοήσεως διὰ τὴν νομοθετικὴν κατοχύρωσιν τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων.

Κατ' οὐδὲν θεοβαίως θὰ ἔξενιζε τὸ αἴτημα τοῦτο, ἀν πράγματι αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις τῶν κατωτέρων πληρωμάτων πειρελάμβανον εἰς τὴν δύναμιν αὐτῶν. Εστο καὶ μέρος, τῶν ναυτεργατῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Καθ' Ἰην στιγμὴν δύμως οἱ ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπασχολούμενοι δὲν αἰσθάνονται αὐτοὶ τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἔγγραφοιν οἰκεῖα δουλήσει εἰς ναυτεργατικόν τι σωματείον καὶ δὲν διαβλέπουν σκοπιμότητά τινα εἰς τὴν τοιαύτην συνδικαλιστικὴν δργάνωσιν των, δὲν ἐπεζήτησαν δὲ μέχρι σήμερον νὰ παράσχουν εἰς τὴν ναυτεργατικὴν Ομοσπονδίαν, παρὰ τὰς καταβληθείσας ὑπὸ τῶν προέδρων αὐτῆς ἐπιμόνους προσπαθείας, τὴν καθολικὴν δύναμιν τῆς οὐσιαστικῆς ἐκπροσωπήσεως των, πρὸς τί οἱ ἐφοπλισταὶ ν' ἀναλάσσουν αὐτοὶ τὸν περίεργον, τῇ ἀληθείᾳ, ρόλον νὰ πειθαναγκάσουν τὰ πληρώματα αὐτῶν, ὅπως ἔγγραφοιν εἰς τὰ στελέχη τῆς 'Ομοσπονδίας; Μήπας διὰ νὰ φθάσσουμεν, προϊόντος τοῦ χρόνου, εἰς οίον κατάτημα περιήλθεν ἡ ναυτεργατικὴ ὑπόθεσις εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, ὅπου διορισμός καὶ ἡ πανσίς ἐνός ἀνθρακέως δὲν εἴνε πλέον δικαιώματα τοῦ πλοιοκτήτου, ἀλλὰ τοῦ προέδρου τοῦ σωματείου του καὶ ὅπου ἡ περίφημος 'κάρτα' ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐνώπιον τῶν λιμενικῶν ὀρχῶν ναυτολόγησιν οἰουδήποτε ναυτεργάτη;

Περὶ τῶν ἀξιωματικῶν θεοβαίως δὲν ἔγεννήθη τοιοῦτον ζήτημα, διότι οὗτοι ἀνήκουν δῆλοι εἰς τὴν δύναμιν τῶν οἰκείων σωματείων των καὶ αἱ διοικήσεις αὐτῶν εἰνε πράγματι ἐκπροσωπευτικαὶ τοῦ συνόλου.

'Ως ητο φυσικόν, η τοιαύτη ἀξιώσις τῆς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας ἀπερρίθη ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐφ' ὅσον ὑπὸ τῶν προέδρων τῶν σωματείων ἐτέθη ως προϋπόθεσις πάσης περαιτέρω συνεννοήσεως διὰ τὰ ἐκκρεμοῦντα ζητημάτα, η ἀναγνώρισις τῆς προσλήψεως τῶν πληρωμάτων ἐκ τῆς δυνάμεως τῶν σωματείων, η συζητησία διεκόπη καὶ οὕτως ἀφίεται πλέον εἰς τὸν 'Υφουργόν τῶν Ναυτικῶν ἡ πρωτοβουλία τῆς λήψεως τῶν καταλλήλων μέτρων διὰ τὴν διόρθωσιν τῆς σημερινῆς διοικητικῆς ἀρρυθμίας εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν.

\*\*\*

Καὶ οἱ μὲν πρόεδροι τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων, ἐπιδιώκοντες τὴν τόνωσιν τῆς σωματειακῆς τῶν δργανώσεων, τὰ συμφέροντα τῆς τάξεως αὐτῶν ἐθεράπευσον ὑποθάλλοντες τὸ αἴτημα τῆς υποχρεωτικῆς ἔγγραφῆς τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ στε-

λέχη τῆς Ὀμοσπονδίας. "Υπῆρξεν δύμως ἀτυχής καὶ τὴν κατάπληξιν τῶν παρισταμένων ἐκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας προεκάλεσεν ἡ ὅλη παρέμβασις τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κατὰ τὴν συζήτησιν τῆς ἀξιώσεως ταύτης τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας.

Ο. Ρεδιάδης, ἐπιζητῶν, ὡς ἔδικαιολογήθη, νά ύποστηρίξῃ τὰς συντηρητικάς ναυτεργατικάς δργανώσεις ἔναντι τῶν κομμουνιστῶν, χωρὶς βαθύτερον νά ἔξετάσῃ τὸ ζῆτημα καὶ νά ζητῇση ὠρισμένας πληροφορίας ἀπό αὐτὴν τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ὑφυπουργείου του, ἐνεφανίσθη ὑπέρμαχος τῶν ἀπόφεων τῶν προέδρων τῶν σωματείων, φθάσας μέχρι τοῦ σημείου νά τονίσῃ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, διτὶ καὶ νόμῳ ἀκόμη θά ἐπιβάλῃ τὴν ὑποχρεωτικήν πρόσληψιν τῶν πληρωμάτων ἐκ τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν Ναυτικήν Ὀμοσπονδίαν. Ἀνεξαρτήτως τῆς νομιμότητος ἐνός τοιούτου μέτρου, ποὺ πάντως δὲν πιστεύουμε σοθαρῶς νά θελήσῃ ὁ κ. Ρεδιάδης νά ἐπιβάλῃ, μὲ βαθεῖάν μας λόγην διαπιστοῦμεν ὅτι πολλαὶ ἀμφιθοίαι ἥρισαν ἡδη νά γεννῶνται καὶ εἰς τοὺς παρακολουθοῦντας τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας ἀπό ἀντικειμενικῆς ὀλως σκοπιάς, ἀν θά δυνηθῇ ὁ κ. Ρεδιάδης νά ἐπιτύχῃ, ἀναλαμβάνων αὐτὸς τὴν πρωτοθύλιαν, τὴν ἀποτελεσματικήν ρύθμισιν τῶν ἐκκριμάντων ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν ἀρμοδιότητά του.

Ὑπουργός, δοτὶς ἐμφανίζεται ὑποκύπτων εἰς μίαν πρωτοφανῆ ἀξίωσιν τῶν προέδρων τῶν σωματείων, ἀπαιτούντων ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς αὐτοὶ νά δργανώσουν ουδικαλιστικῶς τοὺς ναυτεργάτας, κρατικός ἐκπρόσωπος υιοθετῶν ἀποψίν ἔγκυμονύσαν τόσους κινδύνους διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας, πολὺ φθορούμεθα, ὅτι δὲν δύναται νά ἔχῃ καὶ ἐλευθέρας τὰς χειρας, ἵνα ἐπιβάλῃ πᾶν διτὶ, τὸ δίκαιον καὶ τὸ γενικώτερον τῆς Ναυτιλίας συμφέροντας ὑπαγορεύει. Πολὺ φθορούμεθα ὅτι δὲν θά δυνηθῇ ὁ κ. Ρεδιάδης μὲ ἀποφασικότητα νά χωρήσῃ καὶ μὲ στιθαρῶν χειρά πά τα κατευθύνῃ τὰ ζῆτηματα τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὴν τελικήν των ρύθμισιν, ἔγκαταλείπων τοὺς ουμβιθασμούς καὶ τὰς κατ' ἀντιπαράστασιν συζήτησεις, αὐτάς, ποὺ ἀπεδειχθῇ, ὅτι τόσον ἀκάρπως ἡνάλωσαν τὸν πολύτιμον του χρόνον. Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ θεοφίας ν' ἀπαιτήσῃ ἀπὸ αὐτὸν οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον νά θυσίσῃ τὴν κατοχύρωσιν τῶν ναυτεργατικῶν δικαιωμάτων. Καὶ τὰς δυνατὰς ὀλήσεις εἰς τὸ μισθολόγιον, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας, δόφειλε νά ἐπιδιώῃ καὶ τὴν θελτίσιν τῆς τροφοδοσίας πρέπει νά ἐπιτύχῃ διὰ τοῦ θεσμοῦ τοῦ τροφοδότου καὶ τὸν ἑσωτερικὸν κανονισμὸν τῶν πλοίων ὃς θεομοθήσῃ καὶ περὶ τῆς ύγειενῆς τῶν πληρωμάτων καταστάσεως ὑποχρεωμένος εἶνε νά προνοήσῃ, ἀλλὰ καὶ μακράν πάστης ζένης πρὸς τὰ ουσιαστικώτερα τῆς Ναυτιλίας ουμφέροντα ἐπιρροής, πέραν πάσης διαμαρτυρίας, ἀμφιθόλου εἰλικρινείας, εἴτε ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, εἴτε ἀπὸ μέρους τῶν ναυτεργατῶν προερχομένης, τῆς Ναυτιλίας κυρίως τὴν ἐθνικήν, τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν ἀπὲιπτήσης.

Ηότυχησεν ὁ κ. Ρεδιάδης ἀναλαμβάνων ὑπὸ τὰς ἀγαθωτέρας προϋποθέσεις τὸ Ὑφυπουργείον τῆς Ναυτιλίας, τὴν δύοθυμον, τὴν πάγκοινον νά ἔχῃ ὑποστήριξιν διοκλήρου τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλλομένων. Ηότυχησεν ἀκόμη, — τὸ καὶ σπουδαιότερον, — νά ἔχῃ παρ' αὐτῷ ὑπευθύνον ουμβούλον καὶ γνησητήν, τὸν Διευθυντήν τοῦ Ε. Ν. Κατομαπτήν, τοῦ δποίου πανθομολογεῖται ἡ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰ ζῆτηματα τῆς προστήλωσις, ἡ εὐθικρισία καὶ ἡ γνῶσις ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ προσώπων καὶ πραγμάτων, ἡ ἀνωτερότης καὶ τὸ ἀνεπτρέαστον τῶν ἀντιλήψεών του. Πρὸς τί αἱ περαιτέρω συσκέψεις καὶ ἡ ἀνταλλαγὴ γνωμῶν; Τὰ ζῆτηματα εἶνε τόσον σαφῶς τεθειμένα, ὥστε νά παρέλκῃ ἡ περαιτέρω ἐπ' αὐτῶν συζήτησις. "Ἄς κλείσῃ ἐπὶ τινας ἡμέρας τὰς θύρας τοῦ ὑπουργικοῦ του γραφείου ὁ κ. Ρεδιάδης, ὃς καλέσῃ εἰς συνεργασίαν τοὺς ἀρμοδίους ὑφισταμένους του ἀξιωματικούς καὶ ἄς χωρῆσῃ χωρὶς χρονοτριβάς εἰς τὴν σύνταξιν τῆς δῆλης νομοθετικῆς του ἐργασίας. Τὰ ζῆτηματα ἐπείγουν καὶ ἡ φορτηγὸς ναυτιλία ἀναμένει ἀγνωμάδως τὴν ἐπίλυσιν των. "Ἄς λάθῃ ἀκόμη ὑπὸ δψιν του ὁ κ. Ρεδιάδης, διτὶ τὸ πεντάμηνον τῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως παρέρχεται, διτὶ πιθανὸν μετά τινα χρόνον ν' ἀντιμετωπίσωμεν καὶ νέαν κυθερητικήν κρίσιν, ἥτις δὲν θά ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὸν τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀγαθῶν του προθέσεων. Θά ἥτο δὲ πράγματι ἀποκαρδιωτικόν, ἀν ἡ δέλευσις ἐκ τοῦ Ὑφυπουργείου τῶν Ναυτικῶν, ἐνός Ὑπουργοῦ τόσον στενῶς συνδεδεμένου μὲ τὴν Ναυτιλίαν, τόσον καλῶς παρεκευασμένου διὰ τὴν προάσπισιν τῶν ουμφερόντων της, ἥθελεν ἀποθῇ ἀκάρπως, δὲν ἀπέδιδεν ἔστω καὶ μέρος τῶν ὄσων ἡλπίσαμεν ἀπὸ τὴν ἐνεργόν ὑπὲρ τῶν ἐμποροναυτικῶν μας πραγμάτων παρέμβασιν τοῦ κ. Ρεδιάδη, δοτὶς ἀνήλθεν εἰς τὸν ὑπουργικὸν θῶκον μὲ τὴν εὐγενή φιλοδοξίαν νά ὑπηρετήσῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ μόνην αὐτὴν.

## Περὶ τὴν πανδαισίαν τῶν δισεκατομμυρίων

Νεώτερα ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Ὀμπατιέλλου δὲν ἔχομεν πρὸς τὸ παρόν. Δύο συναντήσεις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ τοῦ ἐκπροσώπου τῆς «Anglo — Greek Co. Ltd.» ἔλαθον χώρων τὴν παρελθούσαν ἐθδομάδαν ἐνώπιον τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, προκειμένου οὗτος διὰ τῆς κατ' ἀντιπαράστασιν συζήτησεως νά μορφώσῃ γνωμήν ἐπὶ τῶν προτάσεων, διότι τὸ Κράτος δὲν ἔχει εἰσέτι, ως ἐδήλωσεν ὁ κ. Ρεδιάδης, σαφῇ ἐπ' αὐτῶν ἀντιλήψιν καὶ ἀναμένει ἀπὸ τὰς συζήτησεις τῶν ἐνδιαφερομένων

νά καθορίσῃ τὴν στάσιν του!

Δὲν πιστεύουμεν αἱ συζήτησεις αὐταὶ αἱ διεξαχθεῖσαι μάλιστα ὑπὸ τὸ κράτος μᾶς δικαιολογημένης δύντητος, λόγω τῶν συγκρουμένων συμφερόντων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματῶν νά ἔχρησιμευσαν καὶ πολὺ εἰς τὸν κ. Ὑφυπουργὸν διὰ τὴν κατανόησιν τοῦ ὅλου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος καὶ τὴν διακρίθωσιν τῶν σαθρῶν σημείων τῶν προτάσεων Ἀμπατιέλλου, ἀφοῦ οἱ μὲν ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταὶ ἀπέκρουσαν τὰ σχέδια τοῦ ἐκπροσώπου τῶν ζένων κεφαλαιούχων ὡς ἀσύμφορα καὶ ἀπραγματοποίητα, αὐτὸς δὲ θεοπέμπτους καὶ εὐεργετικάς διὰ τὴν πρωτὴν Ἐλλάδας ἐνεφάνιζε τὰς προτάσεις του μέχρι τοῦ σημείου ν' ἀνάγκηση ἔνα τῶν παρισταμένων νά χαρακτηρίσῃ τὸν κ. Ὀμπατιέλλον ὡς φιλέλληνα!

Πολλὰ τὰ φαιδρά, ἀδικοῦντα ἀτυχῶς τὴν κρατικήν σοθαρότητα καὶ νομούσινην, ἐλέχθησαν κατὰ τὰς δύο αὐτὰς συναντήσεις. Ἡ κούσθη π. χ. ὁ κ. Ὀμπατιέλλος ισχυριζόμενος, ὅτι ἀδιάφορον εἶνε διὰ τὸ Κράτος καὶ τὴν Κοινωνίαν, ἔαν οἱ ξένοι κεφαλαιούχοι, ἀναδεχόμενοι τὴν σύμβασιν, τὰ ἐκατομμύριά των πρόκειται νά σπαταλήσουν. Ἡ οὐσία εἶνε, διτὶ, ἀν τὸ ἔγχειρημα δὲν ἀποδίκητον, 2.500.000 λιρῶν θά δαπανθῆσουν εἰς τὸν τόπον, θά «φαγωθούν» ἀπὸ τοὺς «Ἐλληνας! Διαμαρτυρία θεοφίας εἰς τὸ ἀδάσειστον αὐτὸ τοῦ κ. Ὀμπατιέλλου ἐπίτειρημα δὲν ἱκούσθη. Ἡ θέλησαν, τούναντίον, ἐπ' εὔκαιρια, οἱ παριστάμενοι ἀκτοπλοϊκοὶ νά πληροφορηθοῦν ποιὸν καὶ τὸ μερίδιον τῶν εἰς τὴν πανδαισίαν αὐτὴν τῶν δισεκατομμυρίων δραχμῶν.

Ο κ. Ρεδιάδης ἐνέδη παρηκολούθησε τὴν οὕτω διεγαγμένην συζήτησιν. «Ολοὶ οἱ παριστάμενοι είχοντας καταληφθῆ πρὸς στιγμήν ἀπὸ τὸν ίλιγγον τῶν προσφερομένων ἐκατομμυρίων στεριλίνων. «Ἐθώπευσαν ίσως καὶ τὴν πιθανότητα τῆς καταθροχθίσεως των.

«Ἡκούσθησαν καὶ ἀλλα πολλὰ ἀνάξια θεοφίας τῆς σοθαρότητος τοῦ θέματος. «Ἄς μᾶς ἐπιτραπῆ ν' ἀναφέρωμεν μόνον τὸ λεχθῆ ὑπὸ τοῦ ἐπὸν Ἀνδινὸν ἐπιχειρηματίου, ὅτι εἶνε τοιάντη ἡ ποιοτικὴ κατάστασις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ὥστε αὐτὸς δὲν ἀποφασίει νά ταξιδεύῃ μέχρι Κεφαλληνίας, ἵνα ἐπισκεφθῇ τὴν πατρικήν του στέγην εἰς Λεισαδό! Πιθανὸν τὸ ἀθροδίατον τοῦ κ. Ὀμπατιέλλου, ιθισμένου εἰς τὴν χλιδὴν καὶ τὴν εὐμάρειαν τῶν μεγάλων εύρωπακῶν «παλάξ» νά μὴ ἐπιτρέπῃ εἰς αὐτὸν τὸ ταξίδιον ἐπὶ «Ἐλληνικῶν σκαφῶν.

Τὴν ἀπάντησιν δύμως ἔδωκεν εἰς αὐτὸν καὶ τὸν κ. Ὑφυπουργόν, διατυπώσαντα σχετικῶς τὴν αὐτὴν ἀντιληφθεῖσιν περὶ τῶν ἀνέσεων ποὺ παρέχουν τὰ σημερινά ἐπιθετιγά μας σκάφη, παριστάμενος ἀκτοπλοϊκὸς ἐφοπλιστής. «Διαφωνούμενος, — εἶπεν οὗτος, — κύριες Ὑπουργέ, μὲ τὰς ἀντιληφθεῖσας σας αὐτάς. Καὶ τὰ σκάφη τῆς ἀκτοπλοϊκῆς εύρισκονται εἰς τὸ αὐτό ἐπιπέδον, ἀν μὴ καὶ ἀνωτερον, δλων τῶν κοινωνικῶν καὶ δημοσίων λειτουργιῶν ἐν Ἐλλάδι. Τὰ πάντα εἶνε σχετικά μὲ τὴν δυναμικότητα τῆς Χώρας μας καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἀντοχὴν τοῦ πληθυσμοῦ της.»

Ο τοιοῦτον τῶν συζήτησεων τόνον ὑπεχρέωσε τέλος αὐτοὺς τοὺς κληθέντας ὑπὸ τοῦ τοῦ κ. Ὑφυπουργού εἰς ἀντιπαράστασιν νά δηλώσουν πρὸς αὐτόν, ὅτι δὲν δύναται νά συνεχίσουν μίαν συζήτησιν, ἥτις, ἐνώ, κατ' οὐδὲν προάγει τὸ δλον ζῆτημα, δὲν πρόκειται τέλος ν' ἀποθῇ καὶ διαφωτιστικὴ τῶν ἐκατέρωθεν ἀπόψεων. «Ἐτονίσθη ἀκόμη πρὸς τὸν κ. Ρεδιάδην, ὅτι εἰς τὸ Κράτος ἀνταποκείται νά κρίνῃ τὸ συμφέρον μή την προτάσεων Ὀμπατιέλλου. Οι ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταὶ οὐδὲν ἄλλο θά είχον νά επιδιώκουν, ἐν τῇ ἀπιθανῷ περιπτώσει, καθ' ἣν ἡ Κυθερηνῆς θήθελεν ἀποφασίει τὴν ἐκκώρωσιν τοῦ Μονοπωλίου εἰς τοὺς έξινος, εἰμὶ τὴν διασφάλισιν τῶν δικαιωμάτων των καὶ τὴν κατοχύρωσιν τῶν οἰκονομικῶν αὐτῶν συμφερόντων. Καὶ ἀφοῦ ἀπειδίχηται ἀτελεσφόροτος ἡ κατ' ἀντιπαράστασιν συζήτησις, ὁ κ. Ρεδιάδης ἐδήλωσεν, ὅτι ἐντὸς τῆς ἐθδομάδος θά παραπέμψῃ τὰς προτάσεις τοῦ «Ἀγγλοελληνικοῦ Ὀμίλου» εἰς τὴν «τεχνικήν» ἐπιτροπήν.

«Ἐν ἀναμονῇ ἐπομένως τῆς συστάσεως τῆς «τεχνικῆς» ταύτης ἐπιτροπῆς, — μᾶς ἔνιζει δλίγον ὁ χαρακτηρισμὸς της ὡς «τεχνική», ὃς ἔχῃ δὲ ὑπὸ φυντού του ὁ κ. Ὑφυπουργός, ὅτι τὰ πρόωπα, ποὺ θά την ἀποτελέσουν, δέοντας ἐξ εἰδικεύσεως καὶ γνῶσεως τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων νά είνε τὰ καταληλότερα, — θά προσθέσωμεν εἰς συμπλήρωσιν τῶν δῶν περὶ τῶν προτάσεων ἐγράψαμεν καὶ τίνας ἀκόμη ἐπ' αὐτῶν παραπτήσεις, τὰς ἁδῆς:

Πολὺ φοιούμεθα, διτὶ ἀπὸ τὸν κ. Ρεδιάδην διαφεύγει ἡ οὐσιαστικώτερα πλευρά τῶν προτάσεων, καὶ κοινωνική. Τὸ ζῆτημα δὲν πρέπει καὶ δὲν δύναται νά ἔξετάσῃ μόνον, ἔαν ἔξασφαλίζωται αἱ περιουσίαι των ὄσων ἐφισταμένων ἐπιχειρήσεων, ἀν αἱ ποιζημώσεις, ποὺ θά δοθῶν εἰς αὐτάς, — ἡ Κοινωνία πρόκειται τελικῶς νά τὰς καταβάλῃ, — είνε ικανοποιητικά, ἀν τέλος οὐδεμίαν διαταραχήν θά ύποστη ἡ σημερινή τάξις τῶν πραγμάτων, δσον ἀφορά τὸν ναυτεργάτας καὶ τὸ λοιπὸν ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν τῆς ἀκτοπλοΐας. «Ἐξονυχιστική καὶ θαυμάτερα δέοντα εἰς εἰρευνά, εὖν συμφέρει καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον ἡ ἔκχώρησις τοῦ μονοπωλίου εἰς τοὺς έξους, ἡ δαπάνη 2.500.000 λιρῶν εἰς τὰ πτωχάς εἰς ἀπόδοσιν ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς καὶ ποῖαι αἱ συνέπειαι καὶ διαταραχαῖ, ποὺ θά προέλθουν εἰς τὰς θαλασσίας τῆς Χώρας συγκοινωνίας ἔκ της θεοφίας, τῆς αναποτρέπου καθ' ήμας, ἐπιζημίου ἐκδάσεως τοῦ ἔγχειρηματος Ὀμπατιέλλου. Αὐτά πρέπει νά είνε τὰ πρωταρχικά ἐρωτήματα εἰς τὰ ὄποια ἐπιθάλλεται νά δώσῃ ἡ ἐπιτροπὴ τὴν γνῶ-

μην της και δχι είς τάς «τεχνικάς» λεπτομερείας.

Ό κ. Αμπατιέλλος ισχυρίζεται, ότι και άκομη έσαν ή έπιχειρησις δέν θηλεν απόθη κερδοφόρος και τά κεφάλαια τών ξένων ξενεμισθούν, δέν ένδιαφέρει τούτο το Κράτος και τήν Κουνωνίαν. Άπαντακεν μεταξύ τών ξένων παραπτηρησιών: "Αν παραδεχθώμεν ότι οι ξένοι κεφαλαιούχοι θά άκολουθησουν τὸν κ. Αμπατιέλλον είς τὸ διλογίθρον κατήφορον τῶν μεγαλεπηθῶν σχεδίων του και μετά δύο ή τριά ἔτη ἀντιληφθοῦν οὗτοι, ότι τά κεφάλαια των ἀνεπανόρθωτων οὐφίστανται φθοράν, ότι ἐκμηδενίζονται, λόγω τῶν ζημιῶν, οἱ δὲ δανεισταὶ ἔχοι πειζήσουν τὴν ξένασφάλισιν τοῦ λαθεν τῶν διὰ τῆς ἐκποιήσεως τῶν σκαφῶν, ποιας συνεπείας θά ἔχουν αἱ ἐνέργειαι αῦται τῶν ξένων κεφαλαιούχων, αἱ δικαιολογημέναι, ἄλλωστε, διὰ τάς συγκοινωνίας τῆς Χώρας; Θά ἐπιτραπῇ ἡ ἐκπλειστηρίασις τῶν πλοίων καὶ πρὸς ξένους ή θ' ἀπαγορευθῆ νόμῳ καὶ συμβατικῶς ή ἀπαλοτρίωσίς των εἰς τὸ 'Εξωτερικόν; Θά κρατηθοῦν ἐν ἀργαῖς τά σκάφη μέχρις ἐκπληρώσεως τῶν νομίμων δικαιομικῶν διατυπώσεων ή καὶ άκομη οἱ "Αγγλοι δανεισταὶ θά θελήσουν νά ἐφαρμόσουν τὴν εἰς τὴν χώραν τῶν ισχύουσαν νομοθεσίαν περὶ τοῦ Mortgage, ἀναλαμβάνοντες αὐτοὶ καὶ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, διορίζοντες τοὺς πλοιάρχους καὶ διατάσσοντες ίσως αὐτοὺς νά πλεύσουν τά σκάφη εἰς Αγγλίαν; Εκ τῆς ὅλης αὐτῆς διαταραχῆς καὶ μέχρις ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν, ποὺ κατ' ἀνάγκην θά προκύψουν, μὲ ποῖα μέσα ἐν τῷ μεταξύ θά ἐκτελοῦνται αἱ θαλασσιαὶ συγκοινωνίαι;

Ό κ. Ρεδίάδης πικράν έχει πεῖραν τῆς αὐτορρότητος τοῦ Αγγλικοῦ νόμου περὶ ναυτικῶν ὑποθηκῶν καὶ προσφάτων παραδειγμάτων δύναται ν' ἀναμνησθῇ θιάσιας ἀποσπάσεως καὶ ἐκποίησεως ἐνυποθήκων πλοίων ἀπό "Αγγλους δανειστάς."

Ίδού διατί τὸ ἀπαδοτικὸν τῆς ἐπιχειρήσεως πρέπει ν' ἀπαυχήσῃ σοθαρώτα τὸ Κράτος καὶ ίδού ποὺ ἔγκειται τὸ ἐνδικόφερον, τὸ κρατικόν καὶ κοινωνικόν, ἀν προσώρισται νά ξένεμισθοῦν τά κεφάλαια καὶ ν' ἀντιμετωπίσωμεν μίαν ήμέραν τὴν πτώχευσιν τῆς προνομιούχου ἑταῖρας.

"Άλλ' ἀρκετά ἀπησχολήθησαν αἱ στῆλαι αὐταὶ μὲ τὰ σχέδια Αμπατιέλλου. Δέν ἐπιστεύσαμεν ποτὲ σοθαρώς, ότι θά εὔρεθῇ Κυθέρησις, ἔχουσα τὴν δύναμιν νά ἐπιβάλῃ μίαν τοιαύτην σύμβασιν, διόπειτα δέν ἐπιστεύσαμεν, ότι ὁ ἐπιδιώκων αὐτὴν θα ἡδύνατο πράγματι νά ἔξεύρῃ παράφρονας κεφαλαιούχους, διατεθειμένους νά κομίσουν εἰς Ἑλλάδα τὸ χρυσίν τῶν δύο καὶ ήμισυ ἑκατομμυρίων λιρῶν στερλινῶν διά νά «φαγωθοῦν». Ήθελήσαμεν δμως νά μὴ ἀφίσουμεν καμμίαν πλευράν ἀνεξερεύνητον. Άφοι ή Κυθέρησις ἐθεώρησε συζητήσιμους τάς προτάσεις, οἱ ὑπουργοὶ τῆς καὶ αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι ματαίως καταπονοῦνται μὲ αὐτάς καὶ ἐπιτροπαὶ συνιστῶνται διὰ τὴν μελέτην τῶν, σκόπιμον ἐθεωρήσαμεν εύρυτερον νά καταδείξωμεν τὸ σαθρόν, τὸ ἐπικίνδυνον τούτων.

\*\*\*

"Απὸ τῶν στηλῶν οἰκονομολογικοῦ περιοδικοῦ ἐνεφανίσθη «ἀντικειμενικός» τις ὑπεραπολογητής τῶν περὶ ἀριστοποιήσεως σχεδίων Αμπατιέλλου καὶ τῆς παρ' αὐτοῦ ἐπιδιωκομένης «προσαρμογῆς τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν πρὸς τὸ νεώτερον πνεῦμα, τάς νέας ἀρχάς καὶ τάσεις».

Ό κ. Ιάσιος Θ. Σουριανός (.), ὃς ὑπογράφεται, ὑποθάλλει εἰς ἔαυτὸν ὠρισμένα ἐρωτήσαις καὶ ὑπόσχεται νά δώσῃ ἀπάντησιν λίαν προσεχῶς. "Απὸ τῆς σκοπιᾶς τοῦ «ἀμερολήπτου παρατηρητοῦ, μὲ τὴν εἰδίκην πεῖραν, τὴν τεχνικήν του κατάρτιον καὶ τὴν ναυτιλιακήν του συνειδησιν», ἀναλαμβάνει οὗτος τὴν ἔξτασιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προσθλήματος.

"Υποσχόμεθα καὶ ήμεις εἰς αὐτόν, ότι θ' ἀναμείνωμεν τὴν ἀντικειμενικήν του ἔρευναν. "Αν ή ἀνάγκη τὸ καλέσῃ νά ὑποδέξωμεν εἰς αὐτὸν τὴν πραγματικότητα, θα τὸ πράξωμεν εὐχαριστῶς. Πιθανὸν εἰνε, ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ συζητητοῦ, φέροντος μεθ' ἔκπτωτον «τὸν φακὸν τῆς ἀντικειμενικότητος» καὶ τὴν ἔξι εἰδίκευσεως πεῖραν, νά τὸν πεισωμεν, ότι αἱ Ἑλληνικαὶ θάλασσαι δέν περικλείουν τὸ «χρυσόμαλλον δέρας», ίνα ἀναληφθῇ μία

νέα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀργοναυτική ἐκστρατεία διὰ τὴν κατάκτησιν του.

### Οι ἐφοπλισταὶ μας καὶ ἡ Γραμμὴ Ἀμερικῆς

Μέ καταπληγιν πληροφορούμεθα, ότι μέχρι τῆς 27ης Ιουνίου, ὅπει ξέλεξεν ή διά τοῦ προκηρυχθέντος διαγωνισμοῦ ταχθεῖσα προθεμία, οὐδέμια προσφορά ύπεβληθη εἰς τὸ 'Υφυπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν διά τὴν ἀνάληψην τῆς ἐκτελέσεως τῆς γραμμῆς Βορείου Αμερικῆς. Εἰς τὴν Ἑλλάδα, δηλαδή, τῶν θαλασσινῶν παραδόσεων καὶ τῆς τόσου εύρειας εἰς τὰ ναυτικά ἔργα ἐπιδόσεως, δέν εὑρέθη οὐδὲ εἰς ἐφοπλιστής, — καὶ ὅπαρχουν ἀρκετοὶ διαθέτοντες καὶ τὰ ἀναγκαῖαντα κεφάλαια, — οὐδέ ἐφοπλιστικός τις δύμιος, ἵνα προσφέρῃ τὰς ὑπωδήποτε ἀδαπάνους, ἀφοῦ τὸ Κράτος ἀπεφάσισε τὴν ἐπιχορήγησιν τῆς γραμμῆς, ὑπήρεσίας του εἰς μίαν υπόθεσιν τοσαύτας ἔθνικάς καὶ οἰκονομικάς τῆς Χώρας μας ἐπιδιώξεις περικλείουσαν.

Αἰσθημα πικρίας καὶ ἀπογοητεύσεως καταλαμβάνει κάθε πονοῦντα τὴν Ναυτιλίαν μας, κάθε δραματισθέντα, ὅπως ἐκ τῶν πραγμάτων, ἀτυχῶς, ἀποδεικνύεται, τὴν ἀνάπτυξιν αὐτῆς ἐπὶ ύγιεστέρων θάσεων καὶ τὴν στενωτέραν συνεργασίαν τοῦ ναυτιλιακού παράγοντος εἰς τὴν προστάσειν τῆς προσθήκης τῶν ναυτικούμενην παραγνώρισιν ύπο τῶν ἐφοπλιστῶν μας τῶν ζωτικῶν τῆς Χώρας μας ἀναγκῶν. Είχον υποχρέωσιν οὗτοι, ἐφ' ὅσον διηφάλιζετο η οἰκονομικὴ πλευρά τῆς ἐπιχειρήσεως, νά εἰσφέρουν καὶ τα κεφάλαια καὶ τὴν πειράν των, διόπειτα η Ἑλλάς διατηρήσῃ τὴν ἐπαφὴν της μὲ τὸ Νέον Κόσμον. Τὸ κακὸν θεβαίως προηγούμενον τῆς ἀθέτησεως ἐκ μέρους τοῦ Κράτους τῶν συμβατικῶν του υποχρεώσεων, πιθανὸν νά ἥτο θάσιμος δικαιολογία τῆς ἀπογῆς τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπό τὸν προκηρυχθέντα διαγωνισμόν. 'Άλλ' ἐπὶ τέλους ἀς συμμετεῖχον εἰς αὐτὸν καὶ ἄς ἔχητον ἔστω θετικωτέρας ἔγγυησίς διά τὸ ὀρμαγές τῆς μετά τὸ Κράτους συμβάσεως.

"Ηδη θά παραδώσωμεν τὴν κατ' ἔξοχὴν ἔθνικὴν γραμμὴν, τὴν μόνην δυναμένην νά κολακεύσῃ τὸ γόντρον τῆς Ἑλλάδος καὶ νά ἔξυπηρητῇση εύρυτάτης ἐκτάσεως ἔθνικοικονομικά συμφέροντα, εἰς τοὺς ξένους. Διότι ἀφεύκτως οὗτοι θά λάθουν μέρος εἰς τὸν προκηρυχθόδομεν διεθνῆ, καὶ πολὺ δικαίως, διαγωνισμὸν διά τὴν ἔκτελειαν τῆς γραμμῆς.

### Αἱ Σοβιετικαὶ ναυλώσεις

Εἰς ήμισυ καὶ τίλεον ἐκατομμύριον λιρῶν ύπολογίζονται διά τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους οἱ ναῦλοι τῶν φορτηγῶν μας, τῶν ἀπασχοληθέντων εἰς τὰς Σοβιετικάς μεταφοράς. Δέν εἰνε δέ εύκαταφόροντον τὸ ποσὸν αὐτό, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν, ότι, λόγω τῶν κυρώσεων, ἀνεστάλησαν αἱ ἔκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγαὶ γαιανθράκων καὶ ξυλείας πρὸς τὴν Ἰταλίαν, δότε δὲν συνυπολογίζονται, θάσει τῆς Ἐλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, αἱ ναυλώσεις «φόμποι» σύγραστῶν καὶ διτὶ η σημαντικὴ αὐξήσις εἰς φορτηγά κυρίων σκάφη τῆς Ρωσικῆς ναυτιλίας φυσικὸν ἥτο νά ἔχῃ τὸν ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὴν ἐκ τῆς Μαύρης θαλάσσης κίνησιν τῶν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν.

Εἶναι δηληθές, ότι η ἀπουσία ἐκ τῆς ναυλαγορᾶς τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν, λόγω τῆς ἀπασχολήσεως αὐτῶν εἰς τὰς προτάσεις, οἱ υπουργοὶ τῆς Αθηναγορᾶς μεταφοράς, παρέσχε τὴν εύκαιριαν εἰς τὰς Σοβιετικάς ναυλώσεις, πάντως δύμας ἐκ τῆς συνεχίζουμένης ἡδη ζωηρᾶς ζητήσεως χωρητικότητος διά φορτώσεις μεταλλευμάτων, γαιανθράκων καὶ ξυλείας ἐκ Μαύρης θαλάσσης θασίμως δύναται νά υπολογισθῇ, ότι τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν Σοβιετικῶν ναυλώσεων Ἐλληνικῶν σκαφῶν θά πλησιάσῃ καὶ ἐφέτος τὸ ἐκατομμύριον λιρῶν Ἀγγλίας.

Δέν τίθεται ἐν ἀμφιθόλῳ, ότι η τοιαύτη ἔργασία εὐεργετικόν έχει τὸν ἀντίκτυπον τῆς εἰς τὴν δλην τῆς Ναυτιλίας μας κινησιν, ιδίᾳ τῆς Μεσογειακῆς. Μόνοι οἱ ἐν τῷ Υπουργείῳ τῆς Ε-

TELEGRAMS:  
"GENICOLAOU"  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**  
SHIPBROKERS  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS  
LONDON E.C. 3

TELEPHONE:  
AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΤΗΛΕΦ. 42633

Θνικῆς Οἰκονομίας ιθύντορες τῶν ἐμποροθιομχανικῶν ζητημάτων τῆς Χώρας δὲν ἔπεισαν ἀκόμη ἑαυτούς περὶ τῆς ὠφελιμότητος τῶν Ρωσικῶν ναυλώσεων καὶ δεῖ θήθελον σαν ν' ἀναγνωρίσουν ποτέ, διτὶ θετικὸν ἀντάλλαγμα εἰς τὴν οἰκονομίαν μας παρέχεται διὰ τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τὰς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἔξαγωγάς τῶν Ἑλληνικῶν πλοιών.

Καθ' ήν στιγμήν τό πλαίσιον τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος όλονένε περιορίζεται ἐπὶ τοῦ προστατευόμου καὶ τῶν διακρίσεων, ποὺ ὅλαι μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι εἰνασκόδυν πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ναυτιλίας των, παρήγορος είνε, διὰ τὴν διατήρησιν ἐν κίνησει τῆς δύκαδους Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἡ συμμετοχὴ, λόγω καὶ τῆς μετά τῶν Σοθιέτ ύφισταμένης ἐμπορικῆς συμφωνίας, τῶν φορτηγῶν μας εἰς τάς Ρωσικάς μεταφοράς. "Η μόνη, ἄλλως τε, ἐμπράγματος ἀναγνωρίσις, που μέχρι σήμερον εὑρεν ἡ ναυτιλία ἀπὸ μέρους τοῦ ἐπισήμου Κράτους κατὰ τάς διαπραγματεύσεις τῶν διαφόρων ἐμπορικῶν συμφωνιῶν, εἴνε ἡ διασφάλισις καθωρισμένου τινὸς ποσοστοῦ ναυλώσεων τῶν φορτηγῶν μας ὑπὸ τῶν Σοθιετικῶν ἔξαγωγικῶν ὁργανισμῶν. "Αν αἱ πληροφορίαι μας εἴναι ἀκριβεῖς, οἱ παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μετά δυσφορίας ἔλεπούν καὶ τὴν μοναδικὴν ταύτην, τὴν ἐλαχιστὴν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας κρατικήν πρόνοιαν. Πιστεύουν, ἐν τῇ ἀφελείᾳ των, διὰ τὰ ἡδύναντο νὰ ὑποκαταστήσουν τὴν ἐκ τῆς Ἐλληνορωσικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας ἀνελλημμένην ὑποχρέωσιν τῶν Σοθιέτ διὰ τὴν ναυλωσίν Ἐλληνικῶν σκαφῶν, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀγορᾶς παρ' αὐτῶν περισσότερων Ἐλληνικῶν προϊόντων, ἀχρήστων οὐσιαστικῶς εἰς τὴν Σοθιετικήν Οἰκονομίαν. Θά ἐγκατελείπετο οὕτως ἡ Ναυτιλία μας ἀπροστάτευτος καὶ ἐκτεθειμένη καὶ εἰς αὐτὴν τὴν ἀγορὰν τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἃν, παρ' ἐλπίδα, αἱ τοιαῦται σκέψεις ἥθελον ποτε πραγματοποιῆθη. Θά παριστάμεθα τότε εἰς τὸν ἐκτοπισμὸν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας καὶ ἀπὸ τὴν μόνην Μεσογειακὴν ἀγοράν, ποὺ μᾶς ἀπέμεινε καὶ ἐκ τῆς ὁποίας ἄφθονον εἰσέτι ἀντλοῦν ἐργασίαν τὰ φορτηγά μας, διὰ νὰ παράσχουν τὰ μέσα συντηρήσεως εἰς χιλιάδας ναυτικῶν οἰκογενειῶν, διὰ νὰ εἰσκομισουν εἰς τοὺς Ἐθνικούς λιμένας πολύτιμον κίνησιν καὶ ἐργασίαν. Ή "Ενωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν", ἀλλὰ καὶ αἱ ναυτεργατικοὶ δραγμῶνες δοφείουν ἀγρύπνων νὰ παρακολουθήσουν τὸ ζωτικὸν τούτο διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ζήτημα.

1000 old my fractious plus 50000

## Τα ελληνικά πετρελαιοφόρα

Δεκα μικρά πετρελαιοφόρα σκαφή, εργάζομενα από εις των εἰς τὴν μεταφορὰν πετρελαίων ἐκ Ρουμανίας εἰς Ἑλλάδα, παραμένουν ἀπό μηνὸς ἐν ἄργιᾳ, κατόπιν τῆς ὑπογραφῆς τῆς νέας Ἑλληνο-ρουμανικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας. Τὸ καθιερώθεν σύστημα πληρωμῆς τῶν εἰσαγομένων ἐκ Ρουμανίας πετρελαίων, κατέσθησεν ἀνέψικτον τὴν ἐκείθεν εἰσαγωγὴν καὶ τὴν ἐμπορίαν τῆς καυσίμου ταύτης ὅλης ἀπό τούς "Ἐλληνας ἐμπόρους, τοὺς μὴ διαθέτοντας ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου εἰσαγομένου ἐξ ἄλλων μακρυνῶν ἀγορῶν, παρέδωσεν δεομίαν τὴν Ἑλληνικὴν κατανάλωσιν εἰς τὴν κυριαρχίαν τῶν δύο γνωστῶν ἔνεών ταιριῶν μὲν ἀμεσον ἀντικτυον τὸν ὑψηλὸν τῶν τιμῶν, εἰς ἀναγκαστικὴν δὲ ἀργίαν ὑπέχρεως τὰ μικρὰ Ἑλληνικά πετρελαιοφόρα, ἐφόσον ταῦτα δὲν δύνανται νὰ ἔκτεινουν πέραν τῶν γειτονικῶν μας θαλασσῶν τούς πλόας των. Πολλαπλαῖς ἐπομένως είνε αἱ ζημιαὶ τῆς οἰκονομίας μας ἐκ τοῦ τρόπου μὲ τὸν ὅποιον καθαρίσθη ἡ πληρωμὴ τῶν Ρουμανικῶν πετρελαίων. Ἐνῷ οὐσιαστικῶς ἀπήγορεύθη ἡ εἰσαγωγὴ, διότι σήμερον στοιχίζουν ἀκριβώτερα, λόγω τῶν ὑψηλότερων τιμῶν, ποὺ ἔφαρμόζει ἡ Ρουμανία, προκειμένου νὰ πωλήσῃ πετρέλαια εἶτ' ἀνταλλαγῇ, ἐνῷ ἡ θιομηχανία καὶ ἡ ναυτιλία ἀδικαιολογήτως ἐπιθαρύνονται διὰ τὴν καύσιμον ὅλην — τὰ δύο ἔνεα συγκροτήματα, ἐργάζοντας κῆδη ἀνευ οὐδενὸς συναγωγοῦ—, ἐστέρηθησαν ἐξ ἄλλους καὶ τῆς ἐργασίας των πολυπληθείς ναυτιλλόδιενοι, οἱ "Ἐλληνες ἐμπόροι καὶ τὸ ἀπασχολούμενον εἰς τὴν ἐμπορίαν τοῦ πετρελαίου προσωπικόν.

Διαθήματα και διαμαρτυρίαι διά την έξόφθαλμον ταύτην τῆς οἰκονομίας μας ἐπιθέραυνοιν ἐγένοντο πρὸς τὸν κ. Δεκάζον. Οἱ ἐν τῷ "Υπουργεῖῳ ὅμως τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας παραγόντες βλέπουν τὰ πράγματα, ὡς συνήθως, μὲ τὴν στενὴν ὑπαλληλικὴν ἀντίληψιν. Πρακτικώτερος τοι νοῦς ἐν τῇ Κυθερνήσει δὲν ὑπάρχει, διὰ νὰ ὑποδειξῇ τὴν προσεγενόμενην ἀδικίαν κατὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ ἔμπορου καὶ τῆς ναυτιλίας;

“Η προθαλλομένη δικαιολογία, ότι έξοικονομεῖται συνάλλαγμα, άπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων ὀδόσιμος. Διότι μετά τὴν ὑπογραφὴν τῆς Ἑλληνο-ρουμανικῆς συμφωνίας ἡ μὲν εἰσαγωγὴ πετρέλαιων ἐκ Ρουμανίας ἀνεστάλη, συνάλλαγμα δὲ εἰς τὸ ἀκέραιον καταβάλλεται καὶ πάλιν διὰ τὰ ἔξι Ἀμερικῆς ἀγροτικόμενα πετρέλαια, ἡ ἐκμετάλλευσις δύμας τῶν ὄποιων περιήλθε μονопολιακῶν εἰς τὴν «Σέλλα» καὶ τὴν «Σάνταρ».

‘Η ἐπιβατηγὸς ναυτιλία μας

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐξ Ἀλεξανδρείας ἐπιστολήν:

Κύριε Αἰτευθεντά,

Καὶ εἰς τὸ παρελθόν είχον ἀσχοληθῆ ἀπὸ τὰς στήλας τῶν «Ναυπι-  
κῶν Χρονικῶν» περὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυπίλιας μας καὶ κυρίως δύο ἀ-  
φορᾶς τὰς πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν τακτικάς αὐτῆς γραμμάς. Εγένετο παρῆλθεν

ἀρκετὴ ἔτη καὶ ἀντί βελτιώσεως τῶν μετὰ τὸν ἔχωτερον συγκοινωνῶν μας, εὐρισκόμεθα σήμερον εἰς πολὺ χειρότεραν κατάστασιν. Ὡς Κυρέδηνος Ταῦλαδόν καὶ ἡ διαδεχθείσα αὐτὴν κυβέρνησης Κονδύλη, ὅπις μόνον ὑπὲν ἐπέρι τῆς ἐπιβατηγοῦ νωτικᾶς ἔποιξαν κατὰ τὴν τῆς παρ' αὐτῶν διαυγήσεως τῆς Χώρας, ἀλλὰ καὶ συντέλεσαν εἰς τὴν διάλυσιν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας, ἡ οποία, ως γνωστόν, ἀπὸ μαζῆς σειρᾶς ἐτῶν Ικανάς προσέφερεν ὑπηρεσίας εἰς τὴν Οἰζουρίαν τοῦ Τόπου. Διὰ τῆς διαλύσεως της ἐστερήθη ὁ ταξιδιωτικὸς κόσμος τῆς Μεσογείου τὸν μοναδικὸν μας θαλαψηγὸν «Πατρίς Η» παραγγέλθως διὰ τοῦ παρούσιου τοῦ «Βίνδουνος» διεζόπη ἡ διά τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπαγγή τῆς γενετείοις μὲ τὸν ἀπόδημον Ἐλληνισμὸν τῆς Ἀμερικῆς.

Σύμφωνον, ποιας Ἑλληνίδαι γραμματί ἀπέμειναν εἰς τὴν Μεσόγειον;

Αν αμφισσόμεν το είπρωστον καὶ μοναδικόν μας πλέον θαλαμηγὸν «ΙΩΝΙΑ» τῆς «Ακτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος», τὸ δόπιον ἀνελλιπῶς καὶ ἐπάξιον διὰ τὴν Καναλλευνὸν ἔκτελεῖ ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου π. ἔ. τὸ ἐβδομαδιαῖον δρομολόγον Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας — Πόρτο Σάιδ καὶ τάναάλινον, οὐδεμίαν ἄλλον πρόσθον ἐπὶ τὸν θαλασσίον συγχωνινῶν μας ἔχομεν νά ἐπιδείξουμεν. Η ἐπεργοεάνιος γραμμὴ διεσόπτη καὶ μετ' αὐτῆς ἔπαινος καὶ ἡ γραμμὴ Πειραιῶς — Μασσαλίας, ἡτις τόσον ἔχει πρότει τὸν ταξιδιοτούν σόσμον διὰ τῆς «Πατρίδος ΙΙ», δημιουργοῦσσα, πρὸς τοὺς ἄλλους, καὶ σοσθαρόν πρὸς τὴν Ἑλλάδα τουριστικὴν φρεμά. Εἶναι νοτάριος εἰς τὴν μνήμην ὅλον τὰ τουριστικὰ ταξίδια τοῦ ὕδατος ἔκεινον πλοίον καὶ τὰ ἔγκωμα ποιὸν προεξάλει ἐξάστοτε ἀπὸ μέρους ἐπαγανῶν ξένοντον ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ. Απὸ τὸν Γάλλον, ίδιος, τὸ «Πατρίς ΙΙ» ἐλατρεύετο καὶ τὸ ἀπεξάλον «μικρὸν Ἑλλάδα». Καὶ ἐφέτος ἐπραγματούμθοσαν τουριστοῦ πλόες ἐπὶ Μασσαλίας εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας μὲ τὸ «Champrillion» τῶν «Μεσοσεξῆρη Μαριτίμη», οἱ Γάλλοι ὅμως περιηγηταί, πολυνότι ἐπέβανον τόσον πολιτευοῦνται, μεγάλοι πλοίοι, δὲν ἔμενον εὐχαριστημένοι: «Πρέπει — ἔλεγον — νά ταξιδεύῃ κανεὶς μὲ Ἑλληνικὸν ἀττάπολοιον εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Παρομίαν τονιστικήν κίνησην θὰ είχουμε δημιουργήσει καὶ ἐκ τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν, ἀνὴρ γαμήλια μάτη ἔξυπνετείτο διὰ σκάφους μεγαλύτερουν, γεντεόρουν καὶ ταχυτέρουν τοῦ «Βέρωνος». Διστηχῆς πατατόβιμεσθαι ἐπὶ ἡτη εἰς δημιουρασίαν, προσχέδια καὶ σχέδια, ἀθετήσεις ἀνεὐλημένουν ἐποχεώσεων, μελέτας προτάσεων ξένων κεφαλαιούχων καὶ καμίαν ποτὲ δὲν ἀνέλαβομεν ὥρια προτοβούλιαν. Μήπος καὶ ἡ ἐπὶ κυβερνήσεως Βενιζέλου συσταθεῖσα ἐπιτομή ἵπο τὸν κ. «Ἀνδρ. Μιχαλαζόπουλον δὲν ἐμελέτησε τάς νωπτιλακάς ἀνάγκας ἐπισταμένως καὶ δὲν ἀπεφάσισεν ἐπωφελῶς; Πρός τοι λοιπὸν οἱ σημαντινοὶ δισταγμοί;

Μᾶς δίδονταν εὐκαιρία καὶ τὰς ἀπορρίπτουμεν. Λέν εἶνεταλλειθμηνε τὸ πλῆγμα τῆς Ἰταλικῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, δταν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρὸς τὴν Ἀλισσωπικὸν πολέμου, ἐτέθησαν τὰ σκάφη τῆς ὑπὸ ἐπίταξιν καὶ ἔπανσαν νὰ ἔχεταιρον ἐπαρκῶς τὰς συγκοινωνίας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. «Οταν διεξόπῃ ἡ Τουρκικὴ γραμμὴ Κονσταντινουπόλεως — Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας, τί ἐπολέμεν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, διὰ νὰ καρπωθῇ μεριδα ἔργασίας; Μήπως, ἀλλως τε, ἡ Ἑλλειψις τακτικῆς Ἑλληνικῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας—Μασσαλίας δὲν ἐνεθάρρυνε τὸν «Χεδιβικὴν Ἀτμοπλοῖον» εἰς τὴν ἐπανάληψη τῶν πρὸς τὸν Πειραιῶν δρομολογίων της; Μήπως, ἀσύρμη, ἡ Ἑλλειψις Ἑλληνικῆς πρὸς τὸ Βρινόνδιον γραμμῆς, μὲ πρόεκτασιν διὰ Πειραιῶς εἰς Ἀλεξανδρείαν, δὲν είνει ἡ αἵτια τῆς ἐμφανίσεως τοῦ «Γιουγκοσλαϊκοῦ Λόδδο» εἰς τὴν ἐν λόγῳ γραμμῇ;

Διατηροῦμεν ἀπηχωμένον σύστημα δρομολογίων καὶ δὲν ἀντιλαμβάνουμεν ποῦ είναι τὸ τουριστικόν ρεύμα. 'Από ἐτῶν ἡμεῖς οἱ ἐν 'Αλεξανδρείᾳ διαβάζομεν τὰς δημοσιευμένας ἀγγελίας: «Τὸ ἀπόμελον Χ. ἀναγορεῖ διά Πειραιᾶ, Χίον, Μυτιλήνην, Λιγύνιον κλπ.». Θύ δὲν θέτε κανείς, διὶ ή Λήμνος, ή Μυτιλήνη καὶ ή Χίος συγκεντρώνουν ολόκληρον τὸ ἔξαγωγικόν καὶ εἰσαγωγικόν ἐμπόριον 'Ελλάδος καὶ Αιγαίου, διὶ ἐκεὶ διοχετένεται τὸ τουριστικόν ρεύμα καὶ διὶ ἀπὸ τὴν γραμμήν αὐτῆς ἔχαρτονται τὰ ὕψιστα τοῦ Αἰγαπτιώτου 'Ελληνισμοῦ σημειεύοντα.

Δέν ειδομεν, ἐν τούτοις, ποτὲ διαφημιζόμενήν ἀναχώρησιν ἐξ Ἀλεξανδρείας μὲν Ἐλληνικὸν πλοῖον διὰ Πειραιᾶ (Λοντράκι τὸ θέρος), Πάτρας, Ιονίους νήσους, Βρινδήσιον, εἰς μίαν γοργιμήν, δηλαδὴ δύο τοι  
ζένος πλούτων ὃλα προσειλίκυνθεν δι' Ἰταλίαν, λόγῳ τῶν εὐθῆνον καθιλίου μας καὶ τὴν κίνησιν τοῦ Λοντράκου θὰ ἔχουμετονάσπειν. Δέν ειδομεν ποτὲ ἀναχώρησιν ἐξ Ἀλεξανδρείας διὰ Κρήτην — Κυκλαδας Πειραιᾶ. Ἐν τούτοις ή μεγαλόνησος Κρήτη διατηρεῖ μετά τῆς Αἰγαίου τοὺς ἔξαγωγικὸν καὶ εἰσαγωγικὸν ἐμπόρους οὐχὶ εὐκαταρρόντων, καθὼς καὶ ζητηρὰν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Ἀμφότερα ταῦτα ἔχουμετονάσπειν ἀπὸ τὰ σάλψη τοῦ Λαΐδον Τριεστίνον. Μόνον Ἰταλίη γοργιμὴ ουδὲνται κατ' εὐθείαν τὴν Κρήτην μὲ τὴν Αἴγαπτον. Ή Ιονίας, ἀπέντας τοῦ ίνισταμένου δρομολογίου της, δέν θὰ ιδύνατο, ἀρά γε, νὰ προσηγγίξειν εἰς τὸ Ηράκλειον; Ή ταχύτης της καὶ αἱ ἀπατούμεναι πρὸς τὸν οπούν αὐτὸν ὅφα ἀφούν εἰς τὸ νάραν καθέ καθυστέρησιν ἐκ τῆς μικρᾶς λοξόδρομούσεων. Ἀλλὰ καὶ πάσιν ἄλλαι τροποποιήσεις καὶ βέλτιστοις τῶν δρομολογίουν δέν ἔγδείνυνται.

οτις εκ τελείων των οφουδαίων γένενται.

Παρόλη πλέον ἡ ἐποχή, καθ' ἣν ἐπέβατα ήσαν ἀποκλειστικῶς οἱ ἔμποροι, ταξιδεύοντες, συνήθως, εἰς τὴν τοιτίνην θέσιν. Σήμερον ἡ τουριστική κίνησις αὐξάνει παντοῦ. Εἰς δὲ τὴν αὔξησιν τῆς συμβάλλει τὰ μέγιστα η ἐπιταγής ἔξαστης χώρας ναυτιλία, ἐπειδὴ παραλίουν ποὺς τὰς οιδηροδοκικάς καὶ πλ. συγκονιώνας. 'Ο ἐπέβατης ἐνγαριστεῖται νὰ βλέπῃ νέα μέρη, νὰ ξέψῃ ἔνα τερπνὸν ταξίδιον, μίαν φυσικήν ἀνάπτασιν. Λί ένδιάμεσοι προσεγγίσεις τὸ ἐπιτυγχάνονταν καὶ δι' αὐτὸν ζειμέζονται. Ελεύ γενούς, διτὶ πειραστέρον θά τιανοποιεῖτο ἔνας ἐπέβατης, ἐάν τὸ οικάρος προσηγγίζειν εἰς Κορίνθην ή εἰς τινὰς τῶν Κυραλίων, παρὰ ἐάν κατημούντετο ἀτ' εὐθείας ἐξ Αλεξανδρείας εἰς τὸν Πειραιά. Τούτο, ἄλλως τε, θὰ παρείχε τὴν ενέργειαν εἰς τοὺς ξένους νὰ γνωρίσουν τὰ ώραιά νησιά μας. Ξένοι, ταξιδεύοντες τὸ παρελθόνθινον θέρος μὲ Ιταλικά

σαάρη της «Adriatica» έξι Βενετίας ή Τεργέστης είς Ἀλέξανδρειαν, είχον 22 περίπου διαιμέσους προσεγγίσεις είς Δαλματίαν, Ιονίους νήσους, Κορινθιακόν, Πειραιά καὶ Δωδεκάνησον. Οἱ ζένοι αὐτοὶ ἔξεργαζόντο μὲ ἐνθουσιασμὸν διὰ τὴν ἐναλλαγὴν τῶν ἐντυπώσεων καὶ διὰ τὰς φυσικὰς γαύλονάς τῶν νήσων μας.

Ἡμεῖς, ἐξ ἄλλου, λησμονοῦμεν πόσον ἐποικοδομητικά είνε τα τα-  
κτικά καὶ συνεζή δρομολόγια, εἰς ωριμένην δὲ μόνον ἐποχὴν τὰ ἐκτε-  
λοῦμεν, ζάριν ἀποκομίσων ἐφτάμενον κέδρους καὶ ἄλλοτε τὰ ἀφαινό-  
μεν ὅ και ἐντελῶς τὰ ἀναστέλλομεν. Ἀγοράζομεν ἔνα πλόιον μὲν θέσεις  
δι' ἑκατὸν ἐπιβάτας καὶ δὲν τὸ ἀργόνυμεν, ὡς ἔχει, ἄλλα προσθέτομεν  
σαλόνια, καπνιστήρια, γεφύρας καὶ ἄλλας ἐκατὸν ἀκόμη θέσεις, ὅταν δὲ  
τὸ σκάφος αὐτὸ συναντήσῃ τὴν παραμυχόν θαλασσοταφαζήν, ταῦτα ποι-  
οῦντας οἱ ἐπιβάται τους, χωρὶς κανεὶς νῦ προσέχῃ, πόσον δυσφημίζεται  
ἔνα ἀτμόπλοιον, ὅταν κλινωνται εενόλωις.

Ἐδῶ εἰς τὸν Αἴγαπτον, καθεῖται ἔνον πρωτοτοξεῖον ἀποτελεῖ συγχρημάτων καὶ ἔνα γραφεῖον τουρισμοῦ. Τὰ ἔντυπα τὰ δύο δρουμολογίουν τον τὰ κομιδούν μὲ εἰςόντας ἐθνικῶν τοπειών καὶ μὲ συγκονιωναῖον κάρτας. Ἡ θέσις καθεῖ πρωτοτοξεῖον ἐξλέγεται εἰς ισόγειον διαμήσιμην κεντρικῆς ὁδοῦ καὶ πλούτιζεται μὲ ἐξναστικήν ποθίζην, ἡ όποια δὲν τὸ κομιδεῖ ἀλλῶς, ἀλλὰ σταματᾷ τὸν διαβάτην, ώς συμβαίνει μὲ τὰ πρωτοξεία τοῦ «Λόνδ Τριεστίνο», τῆς «Adriaticæ» κλπ. Ἀγνιθέτως πρὸς τοὺς Σένους, ήμεις ἐγκατιστώντες τὰ πρωτοτοξεῖα μας εἰς ἔνα ἀκίνητον, ἔχω δὲ τὴν γνώμην, ὅτι εἰς «Ἄστοποια τῆς Ἐλλάδος» τὰ ἔξτηνητες καλύτερον τὰ σημαζερούτα της, ἔναν ἐστέγαστε τὸ ἐν «Ἀλεξανδρείᾳ πρωτοτοξεῖον τῆς ισόγειον οἰκημάτα μιᾶς κεντρικῆς ὁδοῦ.

Σημάνει συγχρ. ξένα έταιοια νά διαφημίζουν «Ελληνικά μέση, έν αντιθέσει πρὸς ήμας, οῖτινες, ώς μόνας ἀναγκαῖας δημοσιεύσεις θεωροῦμεν τὰ δρομολόγια. Και ἄλλη γαραζητική παρατηρήσις: Διαφημίζομεν τέσσαρας θέσεις, πρῶτην, δευτέραν, δευτέραν οίκονομησήν καὶ τρίτην, καθ' ἣν στιγμὴν κανένα ἀττάπλοιον δὲν ἔχει, ἐπαξίος, 6' θέσιν. Τὰ μότοροπτις τῆς «Adriatica», «Rodis», «Citta di Bari», «Citta di Brindisi» κλ., ἀπίνα ἔξετέλοντα τὴν συγκοινωνίαν Αιγαίου — Δωδεκανήσου — «Ελλάδος — Αδριατικῆς, ἔχαραστηρίζαν τὴν ὥραιαν δέσιν των, ώς «ετούφιστ-κλάς». Τοιοντοτόπιος ὁ ἐπιβάτης ἐπλήρων φορολογικὰ δικαιώματα τρίτης θέσεως.

Είς τὸ ἀδελφὸν σάμαος τῆς «Ιωνίας», «Fowadielh», τῆς «Χειδίζης Ἀτμοπλοίας», ἡ δὲ θέσις ἀποκαλεῖται «τοῦριστ» ή τρίτη, ἢν δὲν ἀπατῶμε, πρός αἰσθητὸν ἐξ τῆς φορολογίας ἀνακούφιστον τοῦ ἐπιβάτου. Διατὶ ἡμεῖς νὰ τὴν τιτλοφοροῦμεν δευτέραν η δευτέραν οἰκονομικὴν καὶ νὰ ἐπιβαθύνομεν φορολογικὸν τὸ ἐπιβατικὸν κοινόν; Εἴνε καρδὸς ν' ἀφινισθῇ ὡς «Ἐλλήν ἔρωπλοιστής», νὰ λάβῃ μεῖζονα πρωτοβουλίαν, νὰ συγχρονισθῇ τὸ δὲ Κράτος καὶ ὁ Ὁργανισμὸς Τονιφισμοῦ νὰ συμπληρώσουν μὲ τὴν ἴδιωτικὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβατηγοῦ γνωτιλίας μας. «Ἄς ἀντιγράψωμεν — ἐν ἀνάγνυ— τοὺς ζένους, ἐφ' ὅσουν ἐπιμένονεν νὰ στερεούμεθα συστήματα καὶ πρωτοβουλίας. «Ἄς ἀποστέλλωμεν εἰς τὸ ἔξωτερον ἐπιθεωρητὴν οὐχὶ διὰ συμφεροτολογικούς σοσπούς, ἀλλὰ ποὺς ἔξετασιν καὶ μελέτην τῶν προσδότων τῶν ἄλλων.

Επειδή μας καταργείται το πάθος της ανθρωπότητας, οι άνθρωποι γίνονται πιο εύθυνοι, πιο σεβόμενοι τους άλλους, πιο διαφορετικούς, πιο ανθρώπινους.

Πρέπει όμως να συνέλθουμεν κάποτε και νά συγχρονισθώμεν, ζάρων αὐτῶν των συμφερόντων μας. Σᾶς γράψω την πραγματικήν ἀλήθευτην, ἐπιδίωσιν διά της δημοσιεύσεως της νά συμβάλω κατά την παρένθεσή την, βελτίσσων τύς ἐπιβατηγού γαντιών μας».

Μετά την ίδιας  
Π. Β.

‘Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας  
κατὰ τὸ β’. Ζημηνον τοῦ 1936

### ‘Η στροφὴ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν

Παρά τό δάναμφισθήτητον γεγονός, δτι αί άθροι παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀγοραὶ σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀνεκόπησαν ἀπὸ πολλῶν ἥδη μηνῶν, ἐν τούτοις καὶ κατά τὸ διαφρεύσαν  $\delta'$  3μηνον παρετηρήθη ἐλάφρα τις προσθήκη τοννά, εἰς τὴν ὑπάρχουσαν κατά τὴν Ἰην Ἀπτέλιου τρ. ἔτους δύναμιν τῆς χωρικότητὸς μας, ἵτις ηδήξη οὕτω κατὰ 2 εἰσέτι πλοία καὶ 17.510 τ. γκρός, ἵνατι μιᾶς καθαρᾶς προσθήκης 5 πλοίων 32.784 τ. γκρός, ἵτις προέκυψε κατά τὸ  $\alpha'$  3μηνον. Αἱ νέαι ἀγοραὶ σκαφῶν κατά τὸ  $\delta'$  3μηνον καὶ αἱ κατά τὴν διάρκειαν αὐτοῦ παραλαβαῖ έτέρων, ἀγορασθέντων περὶ τὰ τέλη τοῦ  $\alpha'$  τριμήνου, περιέλασθον, ὅμου μετά τῶν δύο νεοναυπηγηθέντων φορτηγῶν μας, 8 ἔνδιο πλοῖα 34.656 τ. γκρός. ἐνῶ αἱ ἀντίστοιχοι περιπτώσεις

τοῦ α' Ζηήνου τρ. ἔτους είλον περιλάθει 13 πλοῖα 53.977 τ. γκρός. Καθίσταται δύθει φανερά ἡ μείωσις τῆς τάσεως πρὸς διόγκωσιν τῆς χωρητικότητός μας, ἀν δὲ καὶ κατὰ τὸ παρελθόν τριῶν μηνῶν ἐσημειώθη μικρά τις προσθήκη, δοφείλεται τοῦτο εἰς τὴν ἐλλειψιν αἰσθητῶν διαγραφῶν πλοίων ἐκ πωλήσεων εἰς ἀλλοδαποὺς καὶ ἐκ θαλασσῶν ἀτυχημάτων, καθὼς καὶ εἰς τὸν ὄραδον ρυθμόν, πού ἡκολούθησαν, λόγω τῶν ὑφισταμένων δυσμενῶν συθηκῶν καὶ τῆς ἐλλειψεως ἐνδιαφέροντος διὰ παλαιὸν ὄλικόν, αἱ πωλήσεις σκαφῶν πρός διάλυσιν. Ἀξίζει νά σημειωθῇ ἐνταῦθα ὅτι δύο μόνον πλοῖα μας 8246 τ. γκρός ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν, καθ' ἣν στιγμὴν τὸ σύνολον τῆς παραπλισμένης 'Ἐλληνικής χωρητικότητος περιελάμβανεν 60 πλοῖα 200.751 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τά 31 τ. γκρός 93.090 εύρισκοντο ἐν ἀργίᾳ ἀπό τριῶν καὶ πλέον μηνῶν καὶ τά 30 ἔξ αὐτῶν 80.770 τ. γκρός ήσαν ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω.

‘Αναλυτικώτερον αἱ ἐπελθοῦσαι κατὰ τὸ ὑπό ἀνασκόπησις τριμῆνον μεταβολὴ εἰς τὴν δύναμιν τῆς χωρητικότητός μας δεῖ: κυνοῦται ἀπό τοὺς ἀκόλουθους δύνομαστικούς πίνακας: ‘Ηγορά σιθησαν περὶ τὰ τέλη τοῦ’<sup>6</sup> Ζημήνου καὶ παρελήφθησαν διαρκοῦντος τοῦ<sup>7</sup> τριμήνου τὰ κάτωθι τρία σκάφη:

«Ελίξα» ex «Kamsa» .....	τ. γκρός	1986	και ναυπηγ.	1919
«Ιωνόπολις» ex «Glenluce» ...	»	6755	»	1920
«Πίνδος» ex «Indianic» .....	»	4368	»	1908

"Ητοι τρία φορτηγά: ..... » 13.109

'Ηγοράσθιον ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων διαρκούντος τοῦ θερινοῦ και παρελήφθισαν τεθέντα ύπο τοῦ Ελληνικῆν σημαίαν τὰ ἀτμόπλοια:

	Τ. γκρ.	Ναυπ.	Τιμή :
«Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη» ex «Bondowoso»	5106	19	15.500,-
«Μοτορίνα» ex «Mazoreca» (T.)	2466	89	5.000,-
«Χρήστος Μαρκέτος» ex «Queen Maud»..	5209	19	16.750,-

"H- $\alpha$ , 40.82 m, 3.71 cm<sup>-1</sup> 12781 37250

Κατά τὸ θ' 3ημηνον πλὴν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, προσετούσι  
θησαν εἰς τὴν ναυτοῦ λίαν μας καὶ δύο νεοναυπήγητα φορτηγά  
τὰ ἄπ «ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 3941 τ. γκρός καὶ  
«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» 4825 τ. γκρός, τὸ κόστος ναυπηγήσεως  
τῶν δρπίων κυμαίνεται δι' ἀμφότερα τὰ σκάφη γύρω τῶν 160.000  
λιρῶν. Πρόκειται περὶ οἰκονομικῶν καὶ ἀπολύτως συγχρονισμέν  
νων φορτηγῶν, ἡ ἀπόκτησις τῶν δρπίων περιποιεῖ τιμὴν εἰς τὴν  
Ναυτοῦ λίαν 100.

Αι ούτω σημειωθεῖσαι προσθήκαι ἀναθισάζονται εἰς τὸ πλοίον. Ήτοι:

'Αγορασθ. τὸ α' καὶ παραληφθ. τὸ β' Ζημην. ἀ)π 3 τ.γκρ.	13.10
'Αγορασθέντα κατὰ τὸ β' τρίμηνον .....	» 3 » 12.78
Ναυπνηθέντα εἰς Ἀγγλικά ναυπηγεῖα .....	» 2 » 8.76

Προσθήκαι θ' 3μήνου, ἐν ὅλῳ: .....	»	8	»	34.650
Διαγραφέντα κατὰ τὸ θ' τρίμηνον .....	»	6	»	17.140

Καθαρά προσθήκη:	> 2 >	17.510
Τά διαγυράφεντα 6 πλοία τ. γκρός 17.146 είνε τά έξης:		
«Μιχαλίδς Ξύλας» τ. 3828 ναυπ. 06 πωληθέν πρός διάλ.	£15.350	
«Πετράκης Νομικός» τ. 4418 ναυπ. 06 πωληθέν πρός διάλ.		
«Ελένη» τ. 1138 ναυπ. 21 ίψωσαν Αγγλικήν σημαία		
«Κατίγκω» » 2578 ναυπ. 96 θυμισθέν εκ συγκρούσεως		
«Μίμης» » 3227 ναυπ. 07 παλαιότερες Φινλ.άντι 10.200		
«Περσάδες» (*) » 1957 ναυπ. 17 πωληθείς Αγγλ.άντι 3.500		

Σύγολος : 6 ..... » 17146 διαγραφέντα κατά τὸ 6' Ζητηνο

Ἡ οὕτω προελθοῦσα καθαρὰ προσθήκη 2 πλοίων 17.510 τ. γκρός προστιθέμενή εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ιην Ἀπριλίου τρ. ἐδύναμιν 602 πλοίων 1.793.554 τ. γκρός, μᾶς ἐμφανίζει σημερινὴν τοιαύτην

604 ΣΚΑΦΩΝ ΧΟΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 1.811.064 Τ. ΓΚΡΟΣ

Τό χαρακτηριστικώτερον δύμας γεγονός τοῦ διαρρεύσαντο τριμήνου έγκειται εἰς τὴν ἐκδηλωθείσαν στροφὴν ἐπιφανῶν φοπλιστῶν μας, ὅπως διατηροῦν τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν εἰς τὸ νεοαγοραζόμενα πάρ<sup>α</sup> αὐτῶν σκάφη. Πλείστα δύσα, κατ<sup>α</sup> αὐτούς εἶνε τὰ πλεονεκτήματα, ποὺ παρουσιάζει σήμερον ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς Βρετανικοῦ φορτηγοῦ, κατόπιν καὶ τῶν παρεχομένων εἰς αὐτό κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων. Ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης στροφῆς ὑπῆρξεν ἡ ἀγορά καὶ διατήρησις ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ συμπλοιοκτησίᾳ ἀρκετῶν τινων μεγάλων καὶ νεατέρας σχετικῶν ἡλικίας φορτηγῶν πλοίων, ἡ προσθήκη τῶν διποίων εἰς τὴν ἔθνικὴν χωρητικότητα θά συνέτεινεν εἰς τὴν ποικιλήν θελίωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὄλικοῦ. Οὕτω τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας, Ἐλληνικῆς δύμας ιδιοκτησίας ἡ συμπλοιοκτησίας, φορτηγά σκάφη, ἀνήρχοντο εἰς τὸ τέλος τοῦ 6<sup>ου</sup> τριμήνου τοῦ τρ. 19 εἰς 36 σκάφη 128.619 τ. γκρός, ἔναντι 26 σκαφῶν 88.053 τ. γκρός κατά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1935 καὶ 29 πλοίων 90.012 τ. γκρός εἰς τὰ τέλη τοῦ σ<sup>τ</sup>. 33<sup>ου</sup> τοῦ τρ. 19<sup>ου</sup>.

εις το τέλος του α Σημείου του τρ. εισιούς.  
 Ἡ προκόψασσα ἐπὶ πλέον διαφορά πρόερχεται ἀπὸ τὴν προσθήκην τῶν ἄπαντας τῶν ἀπό «Comerics» 6701 τ. γκρός (τοῦ 1919), «Frednes 1601 τ. γκρός (τοῦ 1903), «Goodwood» 5008 τ. γκρός (τοῦ 1928) «Umlazi» 4276 τ. γκρός (τοῦ 1918), «Wulsty Castle» 3566 τ. γκρός

(τοῦ 1918), «Jacatra» 5883 τ. γκρός (τοῦ 1914) καὶ «Yoseric» 5240 τ. γκρός (τοῦ 1918), διά τὴν πρόσκτησιν τῶν ὅποιών διετέθησαν κεφάλαια γύρω τῶν 120.000 λιρῶν. Εἰς τὰ σκάφη ταῦτα δέον νὰ προστεθῇ καὶ τὸ τεθὲν ύπὸ Ἀγγλικῆν σημαίαν ἄ) π «Ἐλένη» 1138 τ. γκρός (τοῦ 1921). «Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω προσθήκων μία μόνον διαγραφὴ προέκυψε, ή τοῦ ἄ) π «Λεγεων» 1806 τ. γκρός (τοῦ 1910), πωληθέντος ἀντὶ 6700 λιρῶν εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Σούδας.

Κατά ταῦτα, ἡ διλικὴ χωρητικότης ἡ τελούσσα ύπὸ Ἐλληνικῆν σημαίαν, μετά τῆς ζένης τοιαύτης, τῆς εὐρισκομένης ύπὸ Ἐλληνικῆν ιδιοκτησίαν ἢ συνιδιοκτησίαν, περιελάμβανε τὴν 30ην Ιουνίου 640 ἐν δλω σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.939.683 τ. γκρός μὲ αὔξησιν ἔναντι τῆς 31ης Μαρτίου κατὰ 4 πλοῖα καὶ 25.125 τ. γκρός καὶ ἔναντι τῆς 31ης Δεκεμβρίου π. ἔ. κατὰ 11 πλοῖα καὶ 60.922 τ. γκρός

\*\*\*

Ἡ τοιαύτη τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας προτίμησις ύπὸ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἔρχεται ν ἀποδειξῃ, ὅτι ἡ διαχειρισις τοῦ Ἀγγλικοῦ σκάφους, ἔναντι τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, δὲν εἶνε καὶ τόσον δαπανηρά, ὅση ἐμφανίζεται ἐκ πρώτης ὄψεως, λόγῳ τῆς διαφορᾶς τῆς μισθοδοσίας, ἐνῷ παραλλήλως εὐχερεστέρα καὶ πλέον ἀποδοτική καθίσταται ἡ ἐκμετάλλευσίς του. Ἡ μισθοριφοδοσία θεθαίως τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ είναι χαμηλότερα, ἀντισταθμίζεται δῆμας ἀπὸ τὰς συχνάς καὶ δαπανηράς πολινοστήσεις τῶν πληρωμάτων, δεδομένου, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ μας εἶναι ὑποχρεωμένοι, ἐξ αὐτῆς ταῦτης τῆς φύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, νὰ διαπροῦν τὰς θάσεις τῶν πλοιῶν των εἰς τὴν Ἀγγλίαν, μακράν τῶν ἔθνικων λιμένων. Δι' ἔνα σκάφος ύπὸ Ἀγγλικήν σημαίαν τοιαῦτα δαπάναι δὲν ὑπάρχουν. Μὲ τὸν κατάπλουν εἰς Ἀγγλικὸν λιμένα πρὸς ἐκφόρωσιν, δύναται ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ προσθῇ εἰς τὴν ἀπόλυτην μεγάλους μέρους τοῦ πληρώματος, πρᾶγμα φύσει ἀδύνατον, προκειμένου δι' ἔνα ύπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν φορτηγόν.

Ἄλλο ἀκόμη πλεονέκτημα ἔγκειται εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῶν ὑπερβολικῶν ἀποζημιώσεων κατὰ τὰς περιπτώσεις ἀσθενείας. Πληγὴν διὰ τὴν Ἐλληνικήν Ναυτιλίαν ἀποτελοῦν αἱ ψευδασθενεῖαι καὶ εἶναι γνωσταὶ αἱ μέθοδοι, εἰς τὰς ὅποιας καταφεύγουν πολλοὶ ἐκ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων διὰ νὰ ἐμφανισθοῦν ἐνώπιον τοῦ ιατροῦ πάσχοντες, μὲ τὸν σκοπὸν νὰ καρπωθοῦν μιᾶς ἀποζημιώσεως. Ἡ ἐλλειψις ἀντηρᾶς καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην νομοθετικής προνοίας, ἡ ὑπαρξίας δ' ἀφ' ἔτερου ιατρῶν τινων καὶ δικηγόρων, ὑποδηθούντων τοὺς ψευδασθενεῖς εἰς τὰς ἀνήθικους κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιδιώδεις των, εἶναι καὶ αὐτὴ ἔνας ἀπὸ τοὺς ἰσχυροὺς λόγους, ποὺ ὑποχρεώνουν τοὺς Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς νὰ καταφύγουν ύπὸ τὴν Βρεταννικὴν σημαίαν.

Εἰς τὴν ἀλισινήν τῶν προβαλλομένων ἐπιχειρημάτων, πλεῖστα τῶν ὅποιών δὲν εἶναι καὶ τόσον ἀδέσπιτα, ἃς προστεθοῦν ἀκόμη καὶ τὰ ἔξης: Τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα ἔχουν πρὸ αὐτῶν ἐλεύθερον πάσης δυσμενοῦς προκαταλήψεως τὸν στίθιον τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, προσφέρομενα δὲ ταῦτοχρόνων μετὰ ἔνων πλοίων, τυγχάνουν τῆς ἀπολύτου τῶν ναυλωτῶν προτίμησεως καὶ ἐξασφαλίζουν συχνά καὶ ὑψηλότερον κατὰ τι ναύλον, ἔναντι τῶν φορτηγῶν ἔτερων σημαίων καὶ δὴ τῆς Ἀγγλικῆς. Υπόκεινται ἀκόμη εἰς τὴν πληρωμὴν μικροτέρων ἀσφαλίστρων, εἶναι ἀπλαγμένα τῶν ἐπασφαλίστρων σημαίας καὶ τυγχάνουν στιθαρᾶς,

## METALLA LEUKA KOYZINETQN SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἶναι εἰδικαὶ ὡς ἀκολούθως:

**AMERICAN MARINE** Genuine, διὰ ἀτμομηχανὰς μεγάλων καὶ ταχέων ἀτμοπλοίων ὡς καὶ Τουρμπίνας

**DIESEL MARINE** Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυυστρόφους πετρελαιομηχανὰς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

**GOVERNMENT** Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυυστρόφους πετρελαιομηχανὰς ἔηρας, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔξυπηρετήσῃ ἀσφαλῆς καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μηχανὰς μεγάλας, πολυυστρόφους καὶ μὲ ἰσχυροὺς δονισμοὺς καὶ πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω—τούτων ὑπολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηνότερα ὄλων.

**SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.**

KENTRIKON PRAKTOREION  
KAI APOTHIKH ELLADOS N. Θ. KAMMENOΣ LEOFOROS MIAOUΛΗ & NIKHTA 21  
TLEΦΩΝΟΝ 41-566 PEIRAIEVΣ

σαφῶς καθωρισμένης διοικήσεως, ἐπιμεμελημένης ἀνὰ τοὺς διαφόρους τοῦ κόσμου λιμένας προστασίας, τὰ δὲ πληρώματά των διακρίνονται διὰ τὴν αὐστηρὴν πειθαρχίαν, ἥτις ἀπαλλάσσει ἔνα σκάφος ἀπὸ ἐπικινδύνους ἀνωμαλίας τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος καὶ συνεπῶς ἐμπνέει σεβασμὸν καὶ ἐμπιστοσύνην εἰς τοὺς ναυλωτάς διὰ τὴν ἀσφαλῆ μεταφορὰν καὶ περαίσιν τοῦ ταξιδίου, διὰ τὴν καλὴν τοῦ φορτίου μεταχείρισιν. Κανένα ἐπομένως, πολὺ δὲ περισσότερον τὸ Κράτος καὶ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσις, δὲν πρέπει νὰ ξενίσῃ ἡ προσφυγὴ πρὸς τὴν Ἀγγλικήν σημαίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἡ ἀμφιθίλος καὶ διὰ τὸ προσεχές μέλλον προσθήκη νέων μονάδων ἐξ ἀγορᾶς εἰς τὴν ἑθνικήν ημῶν χωρητικότητα. Ἐκεῖ, δηπού ἔφθασαν ἡδη τὰ πράγματα τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, μὲ τὴν διοικητικὴν ἀναρχίαν που ἐπικρατεῖ εἰς τὰ πλοιά της, τὴν ποιοτικὴν τῆς ἔκπτωσιν καὶ τὸ ἑθνικιστικὸν πνεῦμα, ποὺ διακρίνει ἀπὸ ἔτῶν ἡδη τὰς θαλασσίας μεταφοράς, κάθε πλοιοκτῆτης ἀναζητεῖ τὰ οἰδαήποτε μέσα, ποὺ θὰ τοῦ ἐπιτρέψουν τὴν διατήρησιν τῆς ἐπιχειρησίας του, ἔστω καὶ ὑπὸ ξένην σημαίαν, πολλῷ δὲ μᾶλλον τὴν ἐπιχορηγούμενην Ἀγγλικήν.

## Τὰ κατὰ χώρας προστατευτικά τῆς ναυτιλίας μέτρα

'Αφ' ὅτου ἀνεκόπτη ἡ ἀρξαμένη κατὰ τὸ παρελθόν θέρος, ἐξ ἀφορμῆς τοῦ Ἰταλοαισθιοπικοῦ πολέμου, κίνησις πρὸς ἀνατίμησιν τῶν ναύλων καὶ ὑπανεχώρησαν τὰ εὐεργετικά ἀποτελέσματα τῶν σχεδίων «κατωτάτων ὄριων» ἐφ' ὅλων, σχεδόν, τῶν σημαντικώρων διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐξαγωγικῶν κέντρων, τὸ πρόσθημα τῶν προστατευτικῶν συστημάτων καὶ τῶν ὄλικων κυθερητικῶν παροχῶν, ἥρχισε καὶ παλιν νά καθίσταται τὸ ισχυρότερον, ἀλλὰ καὶ ἐπικινδυνωδέστερον ὅργανον τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἰς πλείστας δῆσας ναυτικᾶς χώρας τοῦ Κόσμου. Εἰς τοῦτο συνετέλεσεν, ἀναμφιθίλως, καὶ ὁ μέγας ἀριθμὸς τῶν "Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἐτάχθισαν ύπερ τῶν προστατευτικῶν μεθόδων καὶ κινοῦνται ἐντατικῶς πρὸς ἐπέκτασίν των.

Εἶναι οὖθεν ἐνδιαφέρουσα καὶ ἐπίκαιρος μία ἀνασκόπησις τῶν συστημάτων κρατικῆς προστασίας, ποὺ ἐφαρμόζονται ύπὸ τῶν διαφόρων κυθερητικῶν διὰ τὰ πλοιά τῆς Ἐθνικῆς των σημαίας. Γενικῶς εἶπεν, ἐφόσον πρόκειται περὶ κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ οὐχὶ περὶ κρατικῆς τινος ἐμμέσου ἐπικουρίας ὑφίστανται, τόσον εἰς τὰ ἔξελιξει, δύσον καὶ εἰς τὰ τελείων ἔξελιχθέντα συστήματα ἀμοιβῶν ναυσιπλοίας, δύο τάσεις. Ἡ μία ἀποβλέπει εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ διεύρυνσιν τῆς θάσεως αὐτῶν, ἡ δὲ ἄλλη εἰς τὴν ἀπλούστευσιν τοῦ συστήματος. Πάντως δῆμας, ἀμφότερα συμπληρώνουν ἀλλήλας καὶ τείνουν εἰς τὸν κοινὸν σκοπόν, μιᾶς συγκεντρωμένης, δηλονότι, διαθέσεως τοῦ δημοσίου χρήματος πρὸς ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς χωρητικότητος.

Παραλλήλως, μάλιστα, ἐκδηλοῦται καὶ ἡ τάσις ἐνοποιησίας καὶ ἀπλοποίησεως τῶν πολυπλοθῶν κανόνων καὶ τονώσεως τῆς ἐπιπροσής τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα. Ἡ τοιαύτη τάσις ὀφείλεται, κυρίως, εἰς τὴν αὔξησιν



τῆς εὐθύνης τοῦ Κράτους, ἔναντι τῶν φορολογουμένων πολιτῶν του, δύποτε μὴ σπαταλᾶται τὸ δημόσιον χρῆμα εἰς σκοπούς ἀλλοτρίους ἐκείνων, διὰ τοὺς ὅποιους προβλέπεται ἡ διάθεσίς του.

‘Υπάρχει έξι άλλου και ή τάσις κρατικοποίησεως της ναυτιλίας. Η τάσις αυτή έξεπεγμένες από τὸν Παγκόσμιο πόλεμον, η ή εμπορική ναυτιλία υπήχθη ύπο τὴν κρατικήν ἀρμοδιότητα, ἵνα προσφέρῃ τάς υπηρεσίας της εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας ἑκάστης ἐμπολέμου χώρας. Ἀλλά καὶ μεταπολεμικῶς ἀκόμη, μέγια τμῆμα τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἔξηκολούθει νὰ παραμένῃ ύπο τὴν κρατικήν διαχειρίσιον ἢ καὶ ύπο τὴν πλήρη κρατικήν κατοχῆν. Ἀπὸ τῆς περιόδου ὅμως 1923-24 καὶ ἐντεῦθεν, ἀφ’ ὅτου δηλαδὴ ήρχισαν ἀλληλοδιασδόχως σημειούμεναι αἱ γνωσταὶ τεχνικαὶ πρόσδοιοι εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν θειομηχανίαν, ισχυρά παρατηρεῖται κίνησις ἐπανόδου τῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ίδιωτικὰς χειράς. Τοιούτον τι παρετρήμηθη εἰς εὐρεῖαν κλίμακα εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν, τὰ κυβερνητικά σκάφη τῶν ὅπιών περιῆλθον, κατὰ μεγίστην ἀναλογίαν, εἰς ίδιωτικάς ἐφοπλιστικάς ἐπιγειρήσεις.

Παραλλήλως, άναπτύσσεται και η άντιθετος τάσις πρός κρατικοποίησιν της ναυτιλίας, έξι αφορμής της οίκονομικής κρίσεως. Παράδειγμα η Τουρκική ναυτιλία και ήδη ή άναδιοργανουμένη Ιταλική τοιλαύτη. "Οσον άφορά τὸν ὑπολογισμὸν καὶ τὴν κατανομὴν τῶν παρεχομένων ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας ἐπιχορηγήσεων, τίθενται ὡς θάσεις, τὸ μέγεθος τῶν πλοιών, ἡ ἡλικία, ἡ ταχύτης των, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἔκτελουμένων ταξιδίων, ἡ διανυομένη εἰς μίλια ἀπόστασις, ἡ ἀναγκαιότης τῶν γραμμῶν κλπ. Γενικότερον, ἡ κατανομὴ τῶν ἀμοιῶν ἀποβλέπει εἰς τὴν προάσπισιν καὶ ἐνίσχυσιν τῶν ἀσθενεοτέρων δι' ἔκστοτην 'Εθνικήν ναυτιλίαν σημειώνων. Οὕτω, διὰ τὴν 'Ολλανδίαν ἐνέχει μείζονα σημασίαν ἡ ναύλωσις καὶ συνεχῆς κίνησις τῶν πλοίων, διὰ τὴν Γαλλίαν. ἡ ἀποφυγὴ τῆς ἀργίας καὶ αἱ ζημίαι ἐκ τῶν διαφορῶν τοῦ συναλλάγματος, διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ή διαφορά κόστους ναυπηγήσεως καὶ ἔξδων κινήσεως ή ύψισταμένη μεταξὺ τῶν Ἀμερικανικῶν καὶ ἑνών πλοίων καὶ οὕτω καθεξῆς. Κατωτέρω παραθέτομεν τὰ κυριώτερα καὶ πλέον χαρακτηριστικά σημεῖα τῶν ἐν ισχύι εἰς τὰς διαφόρους ναυτικάς χώρας προστατευτικῶν συστημάτων:

**ΜΕΓΑΛΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ:** 'Ο Αγγλικός περὶ Ναυτιλίας Νόμος (1935) καθιερώνει τὰς ἀπ' εὐθείας ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν φορτηγὸν ψηφιτιζότητα, μὲ δῆλην πίστωσιν 2,000,000 λιρῶν ἐπησιώσ, ἀφοῦ δὲ μόνον τὰ «τρίματα» τῶν ἐπεργοντίων πλοίων. 'Η ἐπιχορηγήσεις μειώνεται αὐτομάτως, ὅταν ὁ μέσος δόρος τοῦ ναυλωτιμαθίου ἐπερδεῖ τὰ 92 ο), μὲ βάσιν τὸ ἔτος 1929 καὶ πανει., ὅταν ὁ μέσος δόρος φθάσῃ τὰ 100 ο), ή δὲ κατανομῇ τῶν ἀμοιβῶν, τελούσα ὑπὸ τὸν ἔλεγχον εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς, βασίζεται ἐπὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν σύμφεδρῶν ἐμφόρου πλοίων, αἵτινες ἔξαρτωνται ἐπὶ τῆς μακτῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου καὶ τῆς χρονικῆς διαφορετίας τοῦ ταξίδιον.

Αξιοπηγίων είναι, διτή ή 'Αγγλική κρεβενήσης έξηντησε τὴν παροχὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐκ βασικῶν τινῶν προϋποθέσεων, δι' ὃν ἀποφεύγεται ἡ σπατάλη τῶν καταβαλλομένων ποσῶν πρὸς κάλυψιν ζημιῶν προφρογμένων ἐξ συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν 'Αγγλικῶν πλαιών. Ή ορτὴ ἄφ' ἔτερον ἀξίωσης τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Λονδίνου, διόπει οἱ ἐκπολιτικαὶ τῶν «τρόματος» ἐπιδιώξουν μίαν εὐρυτέραν, ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπέδου, συνεργασίαν, ἥγανεν, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῶν ἐπιτυχῶν «σχεδίων» περὶ κατιστάτων ὅριών ναῦλων, ἄτινα ἐφαρμόζοντα εἰς τὰ σπουδαιότερα κέντρα παροχῆς ἐργασίας εἰς τὰ καθαρῶς φυστιγά σκάφη.

Βάσει τών ἀντίτεων, καὶ ἐπὶ τῆς συνολικῆς Βρεταννικῆς φορτηγοῦ  
ζημιτιζότης, ήτις μετέφερε τῶν ἐπιχορηγήσεων κατὰ τὸ παρελθόν  
ἔτος, αἱ πληρωθεῖσαι ἀμοιβαί νανοπλοίαι αγάπλον εἰς σελ. 5)10 κατὰ  
τόννους φορτιοῦ ἦσαν σελ. 8)5 κατὰ τόννους γύρος.

**ΓΑΛΑΙΑ:** Εις τὴν πλαστικὴν αὐτὴν διὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις χοίρων ἐφημερισθαν ὅλα τὰ συστήματα, ποὺ ἤδηντά τις νά ἐπινοήσῃ, τὸ δὲ σενολιζὸν ποσὸν τῆς ὥλαικης κυβερνητικῆς ἀριθμῆς, αὔξηθεν τὰ μέγιστα ἀπό τοῦ 1928 καὶ ἔτεσθεν, ἀνέργετα σημειῶν εἰς 550 ἐπατμώματα φράγκων ἑτηφίσιος. Ή διανομὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων διεξάγεται συμφώνως πρὸς τὸν ψηφισθέντα τὸ 1935 Νόμον, διὰ τοῦ ὅποιού ἐθεσπίσθη τὸ ἀκόλουθον σύσταμα:

1) Ἐπιχορίγησις μαθθοῦ: γενικῇ 10 οὐ καὶ τὸν μαθθὸν, 20 οὐ

**LIVERPOOL**  
**R E A L I M I T E D.**  
*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*  
**TUG OWNERS**  
**BIRKENHEAD**

προσειμένου διὰ πλοία κάτω τῶν 1000 τόννων καὶ 30 οἱ διὰ πλοία κάτω τῶν 500 τόννων γκρός. 2) Ἐπιχορήγησις κατὰ χωρητικότητα καὶ ταχύτητα: α') Διὰ ἀτρόπλοια καὶ μότοροπλ. χωρητικότητος μέχρι 3000 τ. γκρός 0.19 φράγκα κατὰ τ. γκρός, διὰ σάκη 3001 ὧς 5000 τ. γκρός 0.16 φράγκα κατὰ τόννων γκρός, διὰ 5001 ὧς 10.000 τ. γκρός 0.13 φράγκα, διὰ σάκη μέχρι 1000 τ. γκρός 0.09, διὰ 1001 — 2000 τ. γκρός 0.10 καὶ διὰ σάκη 2001—3000 τ. γκρός 0.04 φράγκα κατὰ τόννων μικτῆς χωρητικότητος. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἐπ' ἄριθμ. 1 καὶ 2 ἐπιχορηγήσις ισχύουν μόνον, ἐὰν μεταξὺ τῆς ἡμέρας, ἀφ' ἣς ἔνα σκάφος ἑτεῖῃ εἰς ἐπιφεύγιαν, μέχρι τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐπανῆλθεν τὸς παροπλισμὸν, δύνυνται τὰ ἀκόλουθα δρια ἀποστάσεων:

90 μῆλα διὰ σκάφος κατὰ τὸ  $\frac{1}{2}$  ἔμφορτον καὶ ταχύτητος 14 μᾶ. καὶ ἄνο  
85 μῆλα διὰ σκάφος κατὰ τὸ  $\frac{1}{2}$  ἔμφορτον καὶ ταχύτητος 12 — 14 μῖλον  
65 μῆλα διὰ σκάφος κατὰ τὸ  $\frac{1}{2}$  ἔμφορτον καὶ ταχύτητος 11 — 12 μῖλον  
55 μῆλα διὰ σκάφος κατὰ τὸ  $\frac{1}{2}$  ἔμφορτον καὶ ταχύτητος 9 — 11 μῖλον  
35 μῆλα δὲ ἴστιφε, κατὰ τὸ  $\frac{1}{2}$  ἔμφορτον καὶ ταχύτητος 9 μᾶ. καὶ κάτω

ομένης έπι ήμεμφόρτων πλοίον:		
10 ο)ο	12—14 μιλίον	φροτηγά
30 ο)ο	12—14 μιλίον	έπιβατηγά
30 ο)ο	14—16 μιλίον	φροτηγά
50 ο)ο	14—16 μιλίον	έπιβατηγά
60 ο)ο	16—19 μιλίον	φροτ. και έπιβατ.
90 ο)ο	19—23 μιλίον	φροτ. και έπιβατ.
120 ο)ο	άνω 23 μιλίον	φροτ. και έπιβατ.

**ΙΤΑΛΙΑ:** Εις τὴν χώραν αὐτήν τὸ κέντρον βαρύτηπος τῶν ἐποχογήνεσων κεῖται εἰς τὴν ναυσιπλοίαν ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες διαρρέονται εἰς ἀναγκαῖας καὶ μὴ τοιαύτας καὶ εἰς ἐπωφελεῖς η̄ δρῦ. Τὰ δῆμαρι μεταξὺ τῶν δύο τοιωτῶν κατηγοριῶν ἔξελπον ἐν τῇ πουτικῇ ἐφαρμογῇ. Τὸ δὲ τὴν φροτηγὸν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν ισχὺον σὺ στημά, βασιζεται εἰς τὸν Νόμον τῆς 21ης Δεκεμβρίου 1931, οὗ ισχὺς τούτῳ ὅποιοι τοῖς μέχρι σήμερον παρεπάθῃ. Στιφάνων πρὸς τὸν ηρθέντα Νόμον αἱ καταβαλλόμενα ἀμοιβαὶ ναυσιπλοίας ὑπολογίζονται ὡς ἔξει:

Ατμόπλοια, μόδος πετα καὶ ιστοφόρα μετά κινητήρως, καθὼς καὶ ιστοφόρα ἐψωδιαδέμένα μετά βοηθητικῆς μηχανῆς, ἡλικίας μέχρις ἑνὸς ἔτους, λαμβάνοντας 0,0025 τῆς λιότεττας κατά μίλιον καὶ τόννον γραδί διὰ τοὺς πρώτους 1500 τόννους, 0,00125 τῆς λιότεττας διὰ τοὺς ἑπομένους 1000 τόννους, 0,0008 τῆς λιότεττας διὰ τοὺς ἑπομένους 1000 τόννους καὶ 0,0002 τῆς λιότεττας διὰ τὴν ἄνω τῶν 4000 τ. γραδὸς ζερητικούτητά των. Διὰ τὰ ἄνω σκάφη ἡλικίας μειζονος τοῦ ἑνὸς ἔτους,

κνέει τὴν ἡλιάνα τοῦ πλοίου.  
Διὰ πλοία χωρητικότητος μέχρι 1500 τ. γραδός, αἱ ἐπιχορηγήσεις παταβάλλονται βάσει ἐνὸς ἀνιστάτου ὅριου κατόψφρεως 20.000 μιλίων ἑτησίων, διὰ σκάφη 1500—2500 τόννων μέχρι 32.000 μιλίων, ἐνῷ διὰ πλοία 2500—4500 τ. γραδός τὸ ὅριον τοῦτο αἰξάνεται εἰς 45.000 μιλά. Διὰ ταξίδια μεταξὺ Ἰταλικῶν λιμένων ὅμως, ὑπολογίζονται τὰ 213 μόνον τῆς πραγματικῶς διαυτίσις ἀποτάσσεις. Κατὰ τ' ἀνιστέρῳ, ἔνα φετητόπιον πλοίον 6000 τόννων καὶ ἥλικιας 5 ἐτῶν, δικαιούσται νὰ λαμβάνῃ ἔπειραίς ἀπορρόγνων μέχρι τοσούτων 282.000 λιοστόν.

**ΟΛΛΑΝΔΙΑ:** 'Ο φρισθείς την 14η Σεπτεμβρίου π. ζ. Νόμος περί προστασίας της Ολλανδίκης νωρτιάς, προβλέπει την χορηγήσην από τους πιστώσεων είς τάς νωρτιάκας ἐπιχειρήσεις ἐπεργοτιών πλοίων μέχοις ἑνὸς συνολικού ποσού 8.2 ἑκατομμυρίων φρουνίνων. Ή κατανοοῦ τῆς ἀνωτέρου πιστώσεως ἀντέθηται εἰς τὸν ἰμικρατικὸν δργανισμὸν Benel, δοτική θὰ χορηγῇ ἄποκα δάνεια, ἀποδοτέα ἐντὸς δισιδέμενον χρονικοῦ διατήματος καὶ ἔσδοσιν αἱ ἐργασίαι τῶν ἴνολόγων ἔταριθν ἀπέδουσαν καθόδη. Περὶ ἑξοφλήσεως μετά τὴν ἐπόνησην τοῦ χρόνου τούτου καὶ ἔσδοσιν αἱ ἔταριθν εἰροῦνται μητρία.

Διά τὸ τρέχον ἔτες ἀνεγάρασσον ἐπίοις εἰς τὸν Ὀλλανδικὸν πρω-  
πολογισμὸν 8.000.000 φαινοῦντις δι' ἐπιχορηγήσεις, ἀτίνες θὰ καταβλη-  
θοῦν ἐπὸ τοὺς ίδιους δρογες. Οἱ Ὀλλανδοὶ πλοιοτῆται ὡμοιοί ἔχότησαν  
γ' αἴξηθῇ τὸ κονδύλιον τοῦτο εἰς 12 ἔτατ, φαινόντα καὶ φαίνεται, διὰ  
ἡ ἀτηνοῖς τον πρόκειται νὰ γίνῃ ἀποδεκτή. Τῆς ἐπιχορηγήσεος τωτῆς  
Ὀλλανδικῶν ἔξι ίσοις τὰ φορτηγά καὶ τὰ πλοῖα γραφαῖς, ἔχασον με-  
νον τὸν τῶν ἔχοντων χρονικότεττα κάτω τῶν 1000 τ. γνοός, ἀπο-

**Κ. Α. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ**

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν  
Νοοθηγικῶν ἀτμοπλοίων

## “NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-  
θεῖαν καὶ διὰ μεταφορώσεων δι' ὀλην τὴν  
Αγγλίαν καὶ ΚΟΤΙΝΕΝΤΕ.

**Πληροφορία:** Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'.σδρ-  
φος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

καὶ ἀπασχολοῦντα εἰς ἀκτοπλοΐκὰς ἐργασίας. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ζηρηγυμένων πιστώσεων ἕφισταια πιναξ, συμφώνως πρὸς τὸν ὅποιον φορτηγὸν σχάψις 1000 τόννων λαμβάνει 1000 'Ολλανδία' φιορίνια καὶ ἐπιβατηγὸν πλοῖον τῆς ἀτῆς ζωρηγιστήτος 200 φιορίνια κατ' ἐργάσιμον μῆνα. Διὰ μεγάλυτερα πλοῖα τὰ ποια μειοῦνται κατά κλίμακα ἀνάλογον πρὸς τὴν αὐξήσην τῆς ζωρηγιστήτος του, οὕτως ὡστε φορτηγὰ 8000 τόννων λαμβάνοντα 2000 φιορίνια. 'Ο δραγανισμὸς Βενεζούει τὰς ἀπαρατήτους διὰ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ τόπου τεκτικὰς γραμμὰς καὶ προσφέρει τὰ δέοντα νὰ ἔνισχυθονται φορτηγά, ἐνῷ συγχώνονται ἔλεγχοι τὴν οἰκονομικὴν δυναμικότητα καὶ τὴν βασικὴν ἀποστολὴν ἔκστις γεννιταλαζής ἐπιχειρήσεως.

**ΒΕΛΓΙΟΝ:** Είς τὴν χώραν ταῦτην καὶ μετά τὴν ἐγκαταλειψιν τῆς χρονοῦσης βάσεως διετηρήθη ὁ παράγων τῶν ὑψηλῶν μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων, εἰς τρόπον ὥστε κατέστη ἀνάγκαια ἡ κρατικὴ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐνίσχυση. Οὕτω, κατὰ τὸ τρέζον ἔτος, πλὴ τῆς διαθέσεως 34.4 ἐκατομ., Βελγικῶν φράγκων διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς ταχυδρομικοῦ μόδου, μέλλοντος νὰ ἔξαντηρησῃ τὴν κυβερνητικὴν ταχυδρομικὴν γραμμὴν Ὁστάνδης — Ντόβερ καὶ 51.5 ἐκατ. φράγκων πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, διετέθησαν ἀκόμη 35 ἐκατομ. φράγκων δι' ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὸν ἐμπορικὸν στόλον καὶ 15 ἐκατ. φρ. ὑπέρ τῆς Βελγικῆς ἀποτολίας, ἔναντι 25 ἐκατ. διὰ τὸ 1934 καὶ 35 ἐκατ. διὰ τὸ 1935. Κατὰ ποιὸν τρόπον διενεμήθησαν αἱ ἐπιχορηγήσεις αὗται δὲν ὑπάρχουν ἀκριβεῖς ἀφιμοι, εἰλέγονται τεθῆ ἀνώτατον ὅρον ἀμοιβῶν τὸ ποσόν 0.50 τοῦ φράγκου κατὰ τόννον καὶ διανυθεῖσαν ἐν πλῷ ἡμέραν, φαίνεται δέ, ὅτι καὶ κατὰ τὸ τρέζον ἔτος δὲν πρόσεξεται νὰ γίνη καμμία τοῦ ὄφου τούτου ὑπέρβασις. Τὸ παρελθόν ἔτος ἔλαβον τὸ «Βελγικὸν Λόιδη» 8.030.000 φράγκα, ὁ ἐφοπλιστικὸς Όλος «Ντέπλε» 7.782.500 φρ., ἡ ἑταφία «Ντένες—Οσείαν» 3.508.000 φρ., ὁ Όλος «Χέρμαν» 454.454 φρ., ἡ ἀποτολία της «Νάβεξ» 231.123 καὶ ἡ «Ζέρο» 151.790, ὥστε ἐν δύο 20.157.809 φρ.

**ΣΟΒΙΤΙΚΗ ΡΩΣΣΙΑ:** Λόγω τούτης της συγκροτήματος της Σοβιετικής Ρωσίας, είναι δύσκολον να καθορισθεί ή εξτασις τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὸν «Σόβιτοργφλοτ» καὶ ή σύγκρισις αὐτῶν πρὸς τὰς ἐπιχορηγήσεις τῶν ἄλλων ναντιλίδων. Εἰς τὴν Ρωσίαν, ως γνωστόν, ὅταν τὰ δργανα τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν μεταφορῶν ἔχουν κρατικοποιηθῆ, ὁ δὲ καταρτισμός τῶν λογαριασμῶν τῶν κρατικῶν ἴντερεσιῶν καὶ δργανισμῶν γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει πλασματικῶν τιμῶν, ἐφ' ὃ καὶ τὰ τυχόν παρονταζόμενα ἔκστοτε ἐλλείμματα καλύπτονται ἀνάλογα τοῦ δημοσίου χρήματος, ἐνῷ τὰ προκύπτοντα ἐξ ἄλλου κέρδη, μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν τοκοχρεωτισιών, δαπανῶν ἐξμεταλλεύσεως, ἔξδον κανήσεως κατ., περιέρχοντα εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον. Ο προϋπολογισμὸς ὅθεν, εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν χρηματεύει ὡς μέσον διανομῆς τῶν εἰσοδημάτων τοῦ λαοῦ, ἀναλόγως πρὸς τὸν ἔκστοτε ἐφαρμοζόμενον σχέδιον οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως. Διὰ συνολικὸν ποσὸν ἐπενδύσεως κεφαλαίων εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς Σοβιετικῆς Οἰκονομίας 28.7 δισεκατομμύριών φυνδίλιων, παρέχονται 1. Ζ. δ. μὲν κρατικὸς προϋπολογισμὸς τὰ 17.9 δισεκ. φυνδίλιων καὶ οἱ δῆμοι 2 δισεκ., ἐνῷ αἱ οἰκονομικαὶ δργανόσεις ἐκ τῶν ιδίων αὐτῶν πόρων εἰσέχουν μόνον 6.9 ἑκατομ. φυνδίλιων, ἥτοι τὰ 25 οἱ περίπου τῆς ὅλης δαπάνης.

Έτσι τον Σοβιετικού προϊόπολογισμού δύνανται πάντως να ἔξαχθονται άπολονθα ἀσφαλή συγκεφάσματα: Κατά τὸ τρέζον ἔτος ἐνεγράψησαν ἐν αὐτῷ 112.3 ἑκατ. φουβλίων, ώς ἔσοδα ἐπὶ κερδῶν ἀπὸ τὰς μεταφοράς, ἐπὶ τῶν ὅποιων τὰ 100 ἑκατ. προέρχονται ἀπὸ τὴν ἐξμετάλλευσιν τῶν σιδηροδρόμων. Αἱ δαπάναι ἡπὲρ ἔτερον διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ὅλου δικτύου συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν ἀναβιβάζονται εἰς 7547 ἑκατ. φουβλίων καὶ συγκεπός αἱ ἐπὶ μεταφορῶν εἰσπράξεις ἑπτεκαντούντων κατὰ 1.5 οἰο τὰ πρὸς ἐξμετάλλευσιν καὶ ἀνανέωσιν διατιθέμενα ἐπὶ τοῦ κρατικοῦ προϊόπολογισμοῦ ποσά. Εἰς τὰ ἔσοδα ἀναγράφονται, ἀναλυτικότερον, αἱ ἀπόλονθα πιστούσεις: "Υπουργείον Θαλασσίων Μεταφορῶν" 1434 ἑκατ. φουβλίων, «διοίκησις Βορείων πλωτῶν ὁδῶν» 440 ἑκατομμύρια καὶ δι' ἥργα ἐπὶ τοῦ Βόλγα 222 ἑκατ., ὅποι ἐν ὅλῳ 2096 ἑκατ. φουβλίων.

Τά σεβαστά κεφάλαια, απόντα διαθέτει διάφορα πλάσματα της Εθνικής Οικονομίας, καθιστώντα δυνατήν την πραγματοποίησην των έπιδιωκομένων σπολών, χωρίς νύ λαμβάνονταί επ' ουδέν τὰ έπιτυχανόμενα οικονομικά ἀποτελέσματα. Ή θέν τον ναύλων θέντεν τηρουμένην ἐπό τῶν Σοβιέτ τακτική δὲν ἀπολογίζεται τὸ ἀπόδοσμον αὐτῶν καὶ συνεπώς ἐπιτρέπει εἰς τοὺς ἀμφούρους ὅργανοις νῦ κανονίζουν τιμᾶς κάτιο τῶν ἔραστον επιπέδων τῆς Βασικούς νανλαγούνται. Κατόρθωσαν οὖτοι οἱ Σοβιέτιοι ὅργανοι νῦ ἐλαττώσανταί τὴν ἀπασχόλησην ξένης χωριτικότητος εἰς τὰς μεταφοράς των καὶ ἐπωφελούμενοι ἐπ τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ, καθὼς καὶ ἀπό κάθε παρονταζομένην εὐθύναι, νῦ μειώσουν τὸν μέσον ὄφον τῶν ναύλων ἀπό 2,65 ζυγούς ρούβλια κατά τὸνν, τοῦ 1922, εἰς 0.82 χρ. ρούβλια, κατά τὸ παρεῖθνον ἔτος.

Ποίας θλιβεράς συνεπείας δύναται νά ἔχῃ κάθε προοδευτικής έξελίξις της προστατευτικής πολιτικής ούδεμία ήμπορεῖ νά ύπάρξῃ μαφιστοί, ἀνάλογη κανεὶς διδάγματα ἐκ τῶν μέχρου τοῦδε δυσχερεών, ποὺ ἀντικετώπισεν ή Ναυτιλία, ἔξι ἀφορμῆς τῆς κυβερνητικῆς προστασίας. Ἀσχέτως τῆς ύποτιμητικῆς ἐπί τῶν ναύλων ἐπιδράσεως, κάθε νέον ἀδικαιολόγητον, οίκονομικῆς φύσεως, μέτρον, θά δόηγει ἀναγκαῖον πρὸς μίαν νέαν ἐντασιν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ πρὸς ἐπαύξησιν τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος. "Η διὰ νέων ἐπιχορηγήσεων καὶ νέων δραστικωτέρων προστατευτικῶν μεθόδων προσπάθεια συγκρατήσεως τῆς Ἐθνικῆς σημασίας εἰς ἔνα τεχνήτον πλαίσιον υπέρεσιας τούτης διασταύρωσε τούτης καὶ γεωγραφικῆς αἱ γεωγραφικῶν πολι-

ποθέσεις τῶν ὁποίων — ἀκριβῶς λόγῳ τῆς ἡλλοιωμένης συγκροτήσεως τοῦ ἐμπορίου καὶ τοῦ δικτύου συγκοινωνῶν — ἀπαιτεῖ τὸν μεγάλην οπατάλην χρημάτων, ὅπτε νὰ μὴ δικαιολογηθεῖ ἐκ τῶν ἐπιτυχανομένων πτωχῶν ἀποτελεσμάτων καὶ νὰ μὴ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς φυσιολογικὰς συγκοινωνιακάς ἀνάγκας. Αἱ συνέπειαι αὗται δὲν ἐμφανίζονται, θεοβαῖοι, ἐφ' ὅλων τῶν ἐπιχορηγουμένων σημαῖων, πάντως δύμας προκαλοῦν διαταραχάς καὶ δὲν ἐπιτυχάνουν τι, πέραν μιᾶς προσκαίρου παρατάσεως τῆς λειτουργίας ὡρισμένων γραμμῶν.

Αι νεώτεραι μέθοδοι έπιχορηγήσεως διακρίνονται από μίαν αξιούσαν πρόσδοσην, διά της προσαγωγῆς τῆς συμπήξεως όμιλων και τῆς συνεργασίας, έφ' ώ και αἱ μορφαὶ τῆς τοιαύτης τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων ἔμφανίσεως διάφερουν εἰς έκαστην χώραν. Οὐδεὶς πλέον ἐκπλήσσεται σήμερον, ὅταν βλέπῃ εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν ἀνέκαθεν φιλελευθέρων Μεγάλην Βρετανίαν, ι-θυνούσας ἐφοπλιστικάς προσωπικότητας, ποὺ μόδις πρὸ δύο ἢ τριῶν ἑτῶν ὑπεστήριζον τὸ δόγμα «τῆς ἐπιβιώσεως τοῦ ισχυροτέρου», νὰ όμιλοῦν ἡδη περὶ συνεργασίας διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον. Αἱ τάσεις αὐταὶ δὲν ἔχονται εἰς ἀντίθεσην μὲ τὴν προσωπικήν ελευθερίαν τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοβουλίας, ἀποτελοῦν ὅμως μίαν ἀναμφισθῆτον ἔνδειξιν, ὅτι ἡ ἴδεα τῆς συνεργασίας, ἡτις, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥπτον, προϋποθέτει περιορισμὸν καὶ ὑποταγὴν τῶν ἀτόμων εἰς τὸ σύνολον, κατακτᾷ δόσημέρα ἔδαφος εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Τὴν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ὁθησιν παρέσχεν ὁ περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν Νόμος τοῦ 1935.

Τούτ<sup>ο</sup> αύτό παρατηρείται εις τὴν Ἰσπωνίαν καὶ εἰς τὰς Ἡ-  
νωμένας Πολιτείας, ἔνθα ὁ ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τῶν ἐπιχορ-  
γήσεων εἶνε ὁ ἴδιος, δῆπος καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας. Πινεύμα στενῆς  
συνεργασίας ἐκδηλώνεται πρὸς ἀποφυγήν, κατά τὸ δυνατόν, τὸν ἑσω-  
τερικὸν συναγωνισμὸν καὶ προσάσποντας τῆς Ἐθνικῆς ομαδίας, ἡ  
δ' ἔξελιξις αὕτη, δόδηγει κατά κανόνα εἰς τὰς γνωστὰς Ἐθνικιστι-  
κὰς ἐν τῇ Παγκοσμίᾳ ναυτιλία τάσεις. Εἶνε λυπηρὸν ἀκόμη, δῆτα  
καὶ αἱ σημεριναὶ ἐπιχορηγήσεις — ἀπασαὶ σχεδὸν — τείνουν εἰς  
τὴν ἀπόθησιν τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπας». Ἐπὶ παραδείγματι,  
εἰς τὴν Ἰσπωνίαν, Ἰταλίαν, Γαλλίαν καὶ ἄλλας χώρας ἡ σύ-  
ζουσα ἀντικατάστασις τῶν «τράμπας» διά σκαφῶν γραψιῆς εἴνε  
κατά μέγα μέρος συνέπεια τῶν μονοπλεύρων μεθόδων ἐπιχορ-  
γήσεως. Ἐξαίρεσιν ἀποτελεῖ, κυρίως, ἡ Μεγάλη Βρετανία μό-  
νον, ἡ δοπία διὰ τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς της προσπαθεῖ  
ν ἀνακόψῃ τούλαχιστον, τὴν προσδεutικὴν κατάρρευσιν τῆς  
σφροτηριῶν ναυτιλίας της.

Μεγάλοι κίνδυνοι έκπηγάζουν, όπωασδήποτε, από όλας τάς έπιχορηγήσεις, οιοσδήποτε καὶ ἀν εἰνε ὁ χαρακτήρ ἡ ἡ μορφὴ ἔκστος τούτων, καθόσον παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐλευθέρας ἐκδηλώσεως τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοβουλίας. Οι κίνδυνοι δ' αὐτοὶ καθίστανται σήμερον ἀκόμη μεγαλύτεροι, καθόσον η παγκόσμιος οἰκονομία εύρισκεται εἰς τὸ στάδιον μιᾶς νέας και οικικῆς διαπλάσεως, ἐξ ὅσων εἰδε ποτὲ ἡ Ἀνθρωπότης.

# HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

‘Ο Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμός Ἀνωτάτης Ποιότητός καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

## Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων 'Υφάλων και 'Εξάλων.

Δεδοκιμασμέναι Συνδέσεις Ἀσφαλούς  
Συντηρήσεως  
εἰδικαὶ δι’ ἔκαστον μέρους τοῦ πλοίου.

Ίδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ  
Πετρελαιοφόρα Πλοῖα.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ HEMPEL'S - COPENHAGEN  
WOOD-HEMPEL'S LONDON

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξ διαφόρους χώρας  
**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ**

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ  
61, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3



## Αλβανία

### Ο λιμὴν τοῦ Δυρραχίου

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη πρὸς ἡμέραν η ἑπογραφεῖα τῆς Ἰταλοαλβανική συμβάσεως διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἔπειτα ομένων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δυρραχίου ἔφγον, εἰς τοόπον ὅπερ νὰ προσέλθῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὸ ἐπόνειον τῶν Τιράνων τὴν μορφὴν ἐνός συγχρονισμένου λιμένος, παρέχοντος κάθε δυνατήν εὐνοίαν εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐμπορίῳν κινησιν τῆς χώρας. Συμφόνως πρὸς τοὺς ὄφους τῆς συμβάσεως ταῦτης, η Ἰταλία ἀναλαμβάνει νὰ προμηθεύῃ τὰ ἀπατούμενα κεφάλαια διὰ τὴν ἀποτελέστων τῶν ἔργων εἰς τὴν προμήθειαν γεφανῶν κλλ. λιμενισῶν μηχανημάτων.

Μεταξὺ τῶν προβλεπομένων ἔργων καταλέγοντα η ἀνέγερσις κτισίουν διὰ τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, τελονείου, λιμεναποθηκῶν καὶ ἐγκατάστασις σιδηροδρομικῆς γραμμῆς κατὰ μῆρος τῶν λιμενικῶν κοριπεδίων μάτων. Η ἔργασια αὕτη θὰ ὀλοκληρωθῇ ἐντὸς 18 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἑπογραφῆς τῆς συμβάσεως, τὸ δὲ πρὸς τὴν Ἀλβανικὴν κυβέρνησιν δάνειον ὃν χορηγήθῃ ἀπὸ τὸ «Ἴταλικὸν Ἰνστιτούτον Πιστοποίεων», τὸ δοῦλον ἀπολεγομένων ἀπολεγομένων διὰ τὴν ἀνέγερσιν εσιλὸς εἰς τὸ Δυρράχιον.

Η Ἀλβανικὴ κυβέρνησις ὀφείλει ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς ἑπογραφῆς τῆς συμβάσεως νὰ δώσῃ εἰς τὸ Δυρράχιον ιδίαν λιμενικὴν ἀρχὴν, ἡ οποία καὶ θὰ διοικήσῃ τὸν λιμένα ἐπὶ σειράν 15 ἑταῖς. Η λιμενικὴ αὕτη ἀρχὴ θὰ είναι αὐτόνομος καὶ θὰ ἐπονήσῃ, τὸ ταχύτερον, τὴν ἀπατούμενην νομοθεσίαν. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἀπὸ μηνὸν ἀρξάμενα πρῶτα λιμενικὰ ἔργα πρόσεκται συντόμως νὰ περιτοθοῦν παραδιδόμενα εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ ἑμερογενοῦ.

## Γιουγκοσλαυία

### Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τοῦ Σουσάκ

Αναφορικάς μὲν τὴν συνελθοῦσαν τελευταίων ναυτιλίαν διάσκεψιν, ἀντικείμενος οὐσίας τῆς ὥποιας ἡτο η ἐνίσχυσις τῆς ἐμπορικοναυτικῆς κυνήσεως τῶν Γιουγκοσλαντῶν λιμένων καὶ τῆς ἔμπικης ναυτιλίας, ἔγνωσθή ἦδη, ὅτι ἔχεται ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τοῦ Βελιγραδίου ἡ διεύρυνσις τῆς λιμενικῆς λεκάνης τοῦ Σουσάκ καὶ η ἰδρυσις Ἐλευθέρας ζώνης. Υπεδείχθη ἐπίσης η πύκνωσις τοῦ δικτύου τραχικῶν γραμμῶν τοῦ Σουσάκ μετὰ τοῦ ἔξτροπον καὶ κυρίως μετὰ τὸν λιμένα τῆς Ἐγγύης Ἀνατολῆς, βάσει τῆς ὑλικῆς κυνήσης τῆς ἀρχῆς, καὶ η τροποποίησις τοῦ τιμολογίου τῶν λιμενικῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων κατὰ τοιούτου τρόπον, διστε νὰ προσθηθῇ γενικῶς η τακτικὴ συγκοινωνία τοῦ Σουσάκ μετὰ τὸν λοιπὸν Γιουγκοσλαντῶν λιμένων καὶ προσελκυσθεῖν αἱ ξέναις ἑταῖες, ὅπως περιλαμβάνεται καὶ τὸ Σουσάκ εἰς τοὺς πορίσματα τῆς διασκέψιος — νὰ προσφέρῃ καὶ οἱ Γιουγκοσλαντῶς οἵτος λιμήν, δοσις εὐνοίας εὑρίσκουν τὰ πλοῖα καὶ τὸ ἐμπόριον εἰς τοὺς προηγμένους ξένους λιμένας, πρὸς τὸν οποὺν δ' αὐτὸν διετεύθη η εὐχὴ νὰ τερματισθοῦν συντόμως αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὰ νέα λιμενικὰ ἔργα καὶ ἀρχής τὸ ταχύτερον η κατασκευή τοῦ.

## Δανία

### Ἡ συνέλευσις τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Διασκέψεως

Την 11ην Ιουνίου συνήλθεν εἰς τὸ «Οσδο η γενικὴ συνέλευσις τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως». Αἱ διεζαχθεῖσαι κατ' αὐτὴν συζητήσεις ζηρωτηριαζοῦνται, ώς εἰς εὐτύχης οιωνός διὰ τὴν μελλοντικὴν ἔξελιξιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Διότι ἔχει διεργάσθη διάσετον τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἐπόποιων 22 ἐν ὅλῳ ναυτικῶν χωρῶν, οἵτινες καὶ ἀπεκόμισαν τὴν ἐπόπωσιν μᾶς εἰλικρινῶν διασκέψεως πρὸς φύματος ζητημάτων, ποὺ ἐνδιαφέρουν ἀπολύτως τὸ σύνολον τῆς ναυτικῆς κοινότητος.

Συμφόνως πρὸς τὰ προκήρυκτα τελικὰ πορίσματα τῆς συνέλευσεως, ἐγένοντο ἀπόδεξται εἰς τὸ ἀκέραιον αἱ γνωσταὶ ἀπόρεις τοῦ «Διεθνοῦς Εμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου», αἵτινες είχον διατερπωθῆνεις τὴν συνέλευσιν τῆς 29ης Ιουνίου π. ἔ. καὶ ἀφεωροῦν τὰς ἀπολύτως ἀποφάσεις:

I) Η «ΡΑΣΙΟΝΑΛΙΖΑΣΙΟΝ» ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ: Τὸ «Διεθνές Εμπορικὸν Ἐπιμελητηρίον» παρακολούθει μετὰ συμπαθείας τὴν ἐφοπλιστικὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἐναρμόνισην τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος πρὸς τὸν ὑπόρρουσαν ζήτησον. Ἐξερράζει τὴν ἔλλιδα, ὅτι η προσπάθεια αὕτη θὰ στεφθῇ ὑπὸ ἐπιτυχίας καὶ τὴν περιόδουν, ὅτι η ὀρθολογιστικὴ κατανομὴ τῆς χωρητικότητος θὰ συνέβαλεν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἑφαδιογήν τοῦ προγράμματος τοῦ «Ἐπιμελητηρίου» περὶ βελτιώσεως τῶν οἰκονομικῶν συνθήκων τοῦ Κόσμου.

II) Η «ΡΑΣΙΟΝΑΛΙΖΑΣΙΟΝ» ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ: Επειδὴ αἱ

ἐπερόποται μεταφοραὶ καὶ μία ἡγεῖς ναυτικὴ βιομηχανία, ἀποτελοῦν σύνοιδεις παραγόντας διὰ τὸ διεθνὲς ἑμπόριον, τὸ «Διεθνές Επιμελητηρίον: α') Εγγρίνει τὰς καταβάλλομένες ὑπὲ τῶν ἐφοπλιστῶν ποστατήσεις πρὸς ἐπίτευξιν λογισῶν ναύλων καὶ σταθερότηταν συνθηκῶν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, β') Αναγνωρίζει τὴν κοινότηταν τῶν συμφερόντων πορτοτόπων καὶ πλοιοκτητῶν πρὸς διατήρησιν καταλλήλων μαλασσίων γραμμῶν, ἀνάλογων πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ μεταφορικοῦ ἑμπορίου. Καὶ γ') Ελπίζει, ότι οἱ ἀνά τὸν Κόσμον ἐφοπλισταὶ — μὲ μικροτέραν κατὰ τὸ δυνατόν τὴν κρατικὴν βοήθειαν — θὰ ἐπιδιώξουν νὰ δημιουργήσουν τὰς ἀνάγκας εἰς τὴν κοινότηταν τῶν συνθήκων τοῦ οἰκονομικού πλαισίου.

III) ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ: Τὸ «Διεθνές Επιμελητηρίον» ἐποπτηρίζει τὰς ἐφοπλιστικὰς προσπαθείας πρὸς ἀντιμετόπους τῶν ἀμέσων προβλημάτων τῶν, εἰναι πεπισμένον, ότι η ἐπάνοδος τῆς βιομηχανίας ταῦτης εἰς τὴν ἀνθηφότητα ἔξαρτατα ἀπὸ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διεθνοῦς ἑμπορίου, όπότε θ' αὐξηθῇ ὁ ὄγκος τῶν πορτούπιων.

Τὸ «Ἐπιμελητηρίον» θεωρεῖ τὴν ναυτιλίαν πολυταχή δινοτραγίαν, ώς μίαν εἰσέπειται εἰς τὴν ἐπιταξικής ἀνάγκης ἀρσεως τῶν ἀνθεταμένων ἡμιποδίων καὶ ἐπανόδου τοῦ Παγκοσμίου ἑμπορίου εἰς τὰς ἡγεῖς ἀρχὰς. Εγείρει τὴν γνώμην, ότι αἱ συνεννοήσεις δι' ἓνα πρακτικὸν σχέδιον «φραντιλίαστον», αἵτινες είχονται ἐν Λονδίνῳ, κατ' Ιανουάριον τοῦ 1935, πρόπει νὰ συνεχισθοῦν. Καὶ τάσσεται ἀνεπιφεύλατος ὑπὲ τῶν πορτούπων ποὺ νομετηθήσαν ὑπὲ τοῦ τοῦ τοῦ Α. Souter, γνωστοῦ «Ἀγγλού εφοπλιστοῦ».

\*\*\*

Η συνέλευσις ἀπολύτων συνεζήτησεν ἐν ἔκτασι τὸ ζήτημα τῆς ἀποσκόπουτον ἑφαδιογής τοῦ σχεδίου κατωτάτων ὥρων ναύλων ἔχειταις Βαλτικῆς — Λευκῆς Ταλάσσης. Πολλοὶ ἐπιφανεῖς τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ἐφοπλισταὶ ἔλαβον ἐπ' αὐτοῖς τὸ λόγον. Κατωτέρω παραθέτονται ἐν περιλήψει τὸν λόγον τοῦ Α. Souter, γνωστοῦ «Ἀγγλού εφοπλιστοῦ».

Η κριτιστέρα ἀνομαλίᾳ, είπεν ὁ Α. Souter, διὰ τὴν ἑφαδιογήν τοῦ σχεδίου προσήγαγετο ἐκ μέρους τῆς «Ἀγγλο-σοβιετικῆς Ναυτικῆς ἑταῖρίας» καὶ τινῶν ἄλλων Σοβιετικῶν ἐπὶ τῶν ναυλώσεων «Οργανισμῶν». Είναι λεπτόριον, ότι τὰ Σοβιετές μετῆλθον πᾶν μέσον διὰ τὴν ἀποτυχίαν τοῦ «σχεδίου» ζυλείας. Κάθε δυνατή φυλικὴ προσπάθεια ἐπεδείχθη ἀπὸ μερῶν τῆς «Βαλτικῆς Διασκέψεως» διὰ τὴν πρόσκτησην τῆς συνεργασίας τῶν Ρωσίων ναυλώτων, χωρὶς δῆμος καὶ νὰ καρποφορήσουν μέχρι τῆς στιγμῆς αἱ προσπάθειαι αὗτων.

Ἐν προκειμένῳ, είπεν ἐνδιαφερόντων η σύγκρισις τῆς θέσεως τῶν φορτώσεων Ρωσούπολης ζυλείας διὰ τὸν Γερμανικούς λιμένας. Συμφώνων πρὸς τὰ ληφθέντα ὑπὲ τῆς Γερμανικῆς συμβορᾶς μέτρα, αἱ ἐκ Ρωσίας εἰσαγόμεναι ποσότητες ζυλείας, δέονταν ν' ἀγοράζονται τοῦ, διότε αἱ ναυλώσεις νὰ παραμένουν εἰς τὴν ἀμφιδότητα τῶν ἀγοραστῶν. Διὰ τοῦ τρόπου αὗτοῦ ἐναντίως άρχεται πλοία καὶ μᾶλιστα

## ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

# "CAMREX"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

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

εις τιμάς ναύλων ἀντοτέρας τῶν κατωτάτων ὄφίων τοῦ σχεδίου.

Φαίνεται, διτὶ τὰ Σοβιέ παρεξήγησαν τὴν ὁμαδικήν ἐφοπλιστικήν ἐνέργειαν, τὴν ἐκδηλωθεῖσαν διὰ τῆς «Βαλτικῆς Διασκέψεως», μολονότι ἡ αὕτη ἀποτελεῖ τὸν μόνον τρόπον, διὰ τοῦ ὅποιου, πρὸς τὸ παρόν, δύναται νὰ ἔξασφαλίσουν οἱ πλοιοκτήται εἰλικρινεῖς ὅρους συναλλαγῆς, ἔναντι μᾶς περιπτώσεως, ποὺ ἐνέχει, πράγματι, τὸν χαραζτήσα κυβερνητικοῦ μονοπώλιον. Εἶναι γνωστὸν ἐκ πείσματος, ὅτι ὁ μόνος τρόπος συναλλαγῆς πρὸς ἓν κυβερνητικὸν μονοπώλιον, ἔχεται εἰς τὴν ἀντίθετον κυβερνητικὴν ἐνέργειαν, ἐκ μέρους τῶν ἄλλων χωρῶν διὰ τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας των, πράγμα τὸ ὅποιον τόσον ἐπιτυχῶς ἐφημόρδησθη ἀπὸ τὴν Γερμανίαν διὰ τὰ προτίν Ρωσικῆς Σηλείας.

Τούραχει καὶ μία ἄλλη ἀποικία τοῦ ζητήματος. Συμφώνως πρὸς ἓν καταλόγον ναύλωσεν διὰ φορτία Σηλείας ἐκ λιμένων τῆς Βορείου Ρωσίας, δημοπευθέντα εἰς "Οσλό καὶ Λονδίνον τὴν θηραν καὶ 12ην Μαΐου, ἀνεκοινώντα 94 ταξίδια, κατονομαζομένον τὸν ἀναλαβόντων αὐτὰ πλοίων. Τὰ 49 σκάρη ἡσαν Σοβιετικά καὶ τὰ ἑπολοπαταὶ Ἑλληνικά, Φινλανδικά, Λεττονικά καὶ Ἐσθονικά, τέσσαρα δὲ μόνον Νορβηγικά καὶ ἑναντίον τῶν Βελγικών. Εξ ἀφορμῆς τοῦ ἀνωτέρου καταλόγου, ἐλέγουμενον πηγῶν πληροφορίαι διὰ τὰ ισχύοντα εἰς τὰς γόρας ταῦτας μισθολόγια, μὲ τεθείσαν, διὰ τὴν σύγχρονην, βάσιν, ἔναν Ἀγγλικὸν φροτηγὸν 2750 τόννων γρόβος. Τὰ μισθολόγια τῶν Σκανδινανῶν χωρῶν, τῆς Ὀλλανδίας καὶ τῆς Γερμανίας, εἶναι περίποι τὰ αὐτά μὲ τὸ Βρεταννικόν. Οἱ μηνιαίοι μισθοί, ἔξαρσημένης τροφοδοσίας, ἔχουν κατά χόρας, ὡς ἔξης: Ἀγγλικὸν μισθολόγιον φροτηγῷ στάφων 2750 τ. γρόβος λίρων 292 ἔως 317 (ἀναλόγως τῆς ἀρχαριότητος τῶν ἀξιωματικῶν) Φινλανδικὸν λ. στ. 154, Ἐλληνικὸν 156 καὶ Σοβιετικὸν 144 (μὲ μέσους δρον τοῦ κανονικοῦ μισθολογίου τῶν ἀξιωματικῶν).

Ἡ σύγκρισις αὕτη ἐβασίσθη ἐπὶ τῆς ἐξδοχῆς, διτὶ ἡ σύνθεσις τοῦ πληρωματος εἰς τὰ σχάρη τῶν ἀνωτέρου χωρῶν εἶναι ἡ ίδια, μὲ τὴν διαφοράν μόνον, διτὶ κατὰ τὴν Σοβιετικήν κλίμακα ἡ μισθοδοσία δύναται νὰ ποικιλή, ὡς ἐκ τῶν παρεχομένων δώρων ταξιδίου εἰς μὲν τὸν ἀξιωματικὸν 25—40 ο.ο. καὶ εἰς τὸν ναύτα 15—20 ο.ο.). Ἀλλὰ τὴν σύγχρονην, πάντως, τοῦ μέσου δρον τῶν μισθολογίων, καθίσταται φανερόν, διτὶ τὰ Σοβιέτ ἐνοικίασαν ἡ ἐναύλωσαν σχάρη ἐπείνον τῶν σημαδίων, εἰς τὰς δόσις οἱ μισθοί τῶν πληρωμάτων δὲν ἐπερθαίνουν τὸ ἥμιον τῶν Ἀγγλικῶν.

Τέλος ἡ Συνέλευσις ὁμοφώνως ἀπέδεχθη ψήφισμα, διὰ τοῦ ὅποιου τοινέτα κατηγοριματικῶς ἡ ἀπόφασις δρος οἱ ἐφοπλισταὶ ὅλοι τῶν χωρῶν ἐμμείνουν ἀνενδότως εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου διὰ τοὺς ναύλους Σηλείας ἐκ Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης.

## Ηνωμ. Πολιτεῖαι

### Ἡ μορφὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων

Κατόπιν μαζῶν κατὰ τοὺς τελευταίους ίδια μῆνας καὶ ἔξαντλητικῶν συζητήσεων, ἐπετεύχη μόλις πρὸς τοὺς εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Γερουσίαν συμμετονία, μεταξὺ τῶν ἀντιμαχομένων μερῶν, ὡς πρὸς τὴν πορφύριαν, τὴν ὅποιαν ἐφεξῆς θύ ἔχουν ἡ πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν Ἡνωμένων. Πόλιτειῶν καταβαλλόμενα συνεργητικά ἐπιχορηγήσεις. Ἀφ' ὅτου τὸ σύστημα τῶν ταχυδρομικῶν συμβολαίων κατεδικάσθη, κατόπιν τῶν γνωστῶν σανδάλων, ἐπεδιόκετο ἡ ἔξενθεσις πορταζικώτερον τρόπου, ίσαντον νὰ δοθῆσῃ ἀπότελεσματούτερον τοὺς Ἀμερικανοῦς πλοιοκτήτας εἰς τὴν κίνησιν τῶν σαμαρῶν τῶν καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν παρ' αὐτῶν προγράμματος νέουν ναυτηρήσεων. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῶν δυσχερεῶν τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐποπλισμοῦ, ἀπένανθει νὰ δέρει νὰ παρακάμπτοντο, ἡσαν δύο τινά: Τὸ ηγεμόνεν, ἔναντι τῆς ἀλλοδαπῆς, κόστος τῶν ἐν Ἀμερικῇ ναυτηρήσεων καὶ ἡ διαφορά τῶν δαπανῶν ἐξεταλλήσεως τῶν Ἀμερικανοῦ πλοίων, ἔναντι τῶν Σηλείων σημαδίων. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ἔτεινον ὅλα σχέδον τὰ κατὰ καιρὸν ἔκ-

πονούμενα καὶ ἀπορριπτόμενα σχέδια. Πρὸ τινων ὅμως μηνῶν τέσσαρες γερουσιασταὶ, συγχρατεῖς ἴσαρθμων νομοσχεδίων, συνεφώνησαν νὰ συγχωνεύσουν εἰς ἓν τοῦδον, τὰς κυριοτέρας διατάξεις τῶν, τὸ οὗτο δὲ καταρτισθὲν νομοσχέδιον, χαρακτηρισθὲν ὡς τὸ ἀριστότερον παντὸς προηγούμενον, ἔτιχε τῆς ἐγκρίσεως τοῦ προέδρου κ. Ροΐζβελτ καὶ ἐψηφισθῆ παρὰ τοῦ Κογκρέσου.

Ο νέος Νόμος καθιερεύει τὰς ἀμέσους ἐπιχορηγήσεις καὶ περιλαμβάνει διατάξεις λίαν εὐνοϊκάς διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Οὔτο, προβλέπεται ἡ πληροφορία ἐπὸ τοῦ Δημοσίου μέχρι τῶν 50 ο.ο. τῆς δαπάνης κάθε ναυτηρήσεως καὶ ἡ κάλυψη τοῦ ἱμάτος ἐκ τοῦ ἑπολοπού ποσοῦ διὰ δανείου, παρεχομένου ἐπὸ τῆς κυβερνητικῆς μετὰ τὸ τούρον 3 ½ ο.ο. Τέτοια πληρωμὴ ὑφίστεται διὰ τὰ ἔξοδα ἐμπεταλλένεσσος. Εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτῆς οι συντελεσταὶ τῆς ἀμάθησης θύ ἀπολογίζονται βάσις τῶν πραγματικῶν ἔξοδων τῶν ἐνισχύεις Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἔναντι Σηλείων τινός ναυτιλίας, καὶ θύ καλέστουν τὴν εἰς βάρος τοῦ Ἀμερικανικῶν πλοίων προσώπωναν ἐπὸ πλέον διαφορῶν δαπανῶν. Τὰ ἐν ισχύι ταχυδρομικά οικιδώλων μὲτὰ παρέλενον εἶνος ἔτους, παρεχομένων εἰς τινὰς περιπτώσεις καὶ σχετικῶν ἀποζημιώσεων. Ἐν περιπτώσισι διαφωνῶν ἐπιτρέπεται ἡ προσφεργὴ εἰς τὰ δικαστήρια. Ο νέος Νόμος θύ ἐφαρμοσθῆ παρ' εἰδίκης ἐπὶ τούτῳ Ἐπιτροπῆς, ήτις θύ εἴναι γνωστή ἐπὸ τὸν τίτλον ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν».

## Ιαπωνία

### Διὰ τὴν εύρυτέραν ναυτιλιακήν ἀνάπτυξιν

Ἀπὸ τὰς διαβιβαζόμενας ἐκ Τόσιο πληρωφορίας προκύπτει ὅτι αἱ αἴξονσι μεταφοραὶ ἀνάγκαια τῆς Ιαπωνικῆς Οἰκονομίας καὶ ἡ Ἐδυνηθήσια καὶ κύριας ἀποδοχῶν τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Τόσιο νὰ προέβη ἡ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἐνθρεπτέας προστατευτής τῆς Ἐδυνηθῆσις ναυτιλίας πολιτικῆς. Πρὸ τῶν σούπον αὐτὸν ἐπιδιόκεται ἡ αἴξησης τῆς Ιαπωνικῆς ψηφιτικότητος ἀπὸ 4 εἰς 6 ἔταπον, τόννων γρόβος καὶ ἡ ενσηνωσίς καὶ ἐπέκτασις τοῦ δικτύου ταχικῶν γραμμῶν διὰ τῆς προσθήσης καὶ νέου συγχρονισμῶν ἀλίνερες. Ο Ιάπωνος ἀποργρός τῆς Σηγκονιωνίας ὀμαλῶν τελευτών εἰνόπιον τῆς Βουλῆς τῶν Εὐγενῶν ἐδήλωσεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως ἔνος Νομοσχεδίου επερι ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν γραμμῶν, ὅτι ἡ ναυτιλία ἐπονέστει ἀμειστὸν τὴν κυβερνητικὴν προσοχὴν καὶ κάθε ἐνέργεια θέλει καταβληθῆ διὰ τὴν προαγορὴν της, ὡστε νὰ διευρυνθῇ διὰ δικτύου τῶν ἐργασιῶν της ἀνά τὴν "Υδρόγειον" καὶ νέα δειλιοθῆ διὰ τελευτικῆς διαναγνωστικῆς διναμαζότητος ἀτῆς.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι καὶ σήμερον ἡ Ιαπωνία κατέχει μίαν λίαν ἀπολογίζομενην ἐπηρεσίαν ταχικῶν γραμμῶν πρὸς ὅλα τὰς ἡπείρους, Οὔτο, εἰς τὰς συγκονιωνίας Ιαπωνίας — Νέας Υόρους ἀπασχολοῦνται 45 Ιαπωνικά σούπερ συνολικῆς ψωφιτικότητος 310.000 τ. γρόβος, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 61 ο.ο. τοῦ χρονισμούποινον ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ταῦτης τονίσεων, ἡ Ιαπωνική ἀνάλογία ἐξ ἀλλού καλέστει τὰ 73 ο.ο. εἰς τὸν συγκονιωνιανὸν τομέα Ιαπωνίας — Ινδιῶν, ἔνθα διατίθενται 42 λάρνερς 255.000 τόννων καὶ τὰ 79 ο.ο. εἰς τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Ανταρκτικήν μὲ ἀπασχόλησιν 12 σκαφῶν ψωφιτικότητος 79.000 τόννων γρόβος. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ταχικῶν γραμμῶν Ιαπωνίας — Ερεβώπης διατίθενται 24 λάρνερς 201.000 τόννων, ἔξασφαλίζοντα ἐπὲρ τῆς Ιαπωνικῆς σημαίας ποσοστὸν συμμετοχῆς 12 ο.ο., ἥδη δὲ γίνεται λόγος περὶ καθεύδοσεως καὶ μᾶς νέας ταχείας γραμμῆς πρωτοιμένης νὰ ἐνόψῃ τὴν Ιαπωνίαν μὲ τὴν Νέαν Υόρουην καὶ τὸ Λονδίνον.

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν Ιαπωνικά ἐπιχορηγήσεις αἱ πληρωθεῖσαι κατὰ τὴν παρελθόνταν χρήσην 1935—36 συνελοποιοῦντο εἰς 9.680.000 γιέν (570.000 λίρας Ἀγγλίας περίποι), τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τῶν ὁποίων ἐπαρπάτησαν μὲ ἑταφίᾳ «Nippon Yusen Kaisha» (6.000.000 γιέν, ἡτοι 350.000 περίποι λίρας) καὶ ἡ «Osaka Shosen Kaisha» (2.500.000 γιέν, ἡτοι 150.000 λίρας περίποι).

# 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



'Ιταλία

‘Η ἀγαδιοργάνωσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονιῶν» εἰχόμενα παράσχει τὰς γενικὰς γραμμὰς τῆς ἀποφασισθείσης, εἰς ἄλλεπαλλήλους ἐν Ρώμῃ συσκέψεις, ἀναδιογάνωσες τῶν Ἰταλικῶν ταχυδρομικῶν γραμμῶν καὶ διαταγνούσιμον ἀπό Ιησ. Ιανουαρίου 1937 τῶν δρομολογίων του, διὰ τῆς πρωτικοτέρας αὐτῶν κατανομῆς εἰς τοὺς ἑντατιμένους τέσσαρας ἴσχυρούς ἐφοπλιστικούς ὅμιλους, μετά τῶν ὅποιων θὰ συνεχωνεύνοντα καὶ τινες ἄλλαι ἔταιρια. Ἡ τοιάτη τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας ἀναδιογάνωσις, ήτις προώφιστα νά καὶ σηματικὴν ἐπίδοσιν εἰς τὴν περιφέτερον ἀνάπτυξιν της, καταφάνεται ἐναργέστερον ἀπό τὴν σύγχρονην τῆς ἥδη ὑψησιαμένης κατατάσεως καὶ τῆς μελλοντικῆς νά προέδηλη ἐν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νέων ἀποφάσεων τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ρώμης.

Τό δίκτυον τῶν τακτικῶν Ἰταλικῶν ὑπηρεσιῶν διὰ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ φορτίων ἔχει πρετέται μέχρι σήμερον ἀπὸ τοὺς ἀκολουθοὺς ὄμιλους καὶ ἑταῖρας: «Italia» («N. G. I.», «Λόιδ Σαμπάουντα» καὶ «Κόζουντε») μὲ στόλον σινολικῆς χωριτικότητος 515.187 τόνων γυρός, «Λόιδ Τριεστίνο» (μετὰ τῆς «Μαρίτιμα Ἰταλιάνα» καὶ τῆς «Σίτιμα») μὲ στόλον 323.960 τ. γυρός, «Libera Triestina» μὲ 195.000 τόνων, «Γιγενειά» μὲ 128.480 τ., «Veneziania» μὲ 65.000 τ., «Adriaz» μὲ 52.000 τ. καὶ «Adriatica» μὲ 48.233 τ. γυρός.

Μέ την νέαν ἀναδρογάνωσιν ἡ κατάστασις αὕτη ἀλλοιούμενή, θὰ παρουσιάσῃ, κατὰ προσέγγισιν, τοὺς τέσσαρας ισχυροὺς ἐφοπλιστικοὺς ὥμιλους ἔχοντας τὴν κατώτερη σύνθεσιν: Τὴν «Italia» μεθ' ἣς συγχωνεύεται ἡ «Κέσουλιτς» καὶ ἐπὸ τὴν ἀμοδούτητα τῆς ὅποιας τίθενται αἱ πρὸς τὴν Βόρειον, Κεντρικῶν καὶ Νότιον Ἀμερικὴν τακτικαὶ γραμμαὶ τῆς «Δίμπερα Τριεστίνα», ἀφαιρουμένων ὅμως ἀπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς τῶν ἡδη παρ' αὐτῆς ἔξινηρετουμένων γραμμῶν πρὸς τὴν Νότ. Ἀφοικὴν καὶ τὴν Ανατραπὴν, μὲ στόλον συνολικῆς χωρητικότητος 544.187 τόννων γροῦς. Τὸ «Αἴονδ Τριεστίνο» ἐπὸ τὴν ἀμοδούτητα τοῦ ὅποιον τίθενται δὲι αἱ πέραν τοῦ Σονέζ τακτικὰ γραμμαὶ τῆς ἑταρίας ταύτης, καθὼς καὶ τῶν ἑταριῶν «Δίμπερα Τριεστίνα», «Τιρρένια», «Ιτάλια» καὶ «Βενεζιάνα», ἀλλ' ἀφαιρεῖται ἡ ἀμοδούτης τοῦ εἰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου, μὲ στόλον συνολικῆς χωρητικότητος 489.960 τόννων γροῦς. Τὴν «Τίρρενια» (ήνομένον στόλοι «Φλόριο» καὶ «Σίτρων», ἐπὸ τὴν ἀμοδούτητα τῆς ὅποιας τίθενται δὲι αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ αὐτῆς καὶ τοῦ «Αἴονδ Τριεστίνο», ἀλλ' ἀφαιρεῖται ἡ ἀμοδούτης τῆς εἰς γραμμὰς τῆς «Ανατολικῆς Ἀφρικῆς, μὲ στόλον συνολικῆς χωρητικότητος 143.480 τ. γροῦς. Καὶ τὴν «Αδριατίκη», μεθ' ἣς συγχωνεύεται ἡ «Ἄδρια» καὶ τινες γραμμαὶ τοῦ «Αἴονδ Τριεστίνο», μὲ στόλον συνολικῆς χωρητικότητος 150.233 τόννων γροῦς.

Μολονότι οί ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ δὲν δύνανται νά υεωρηθοῦν δριστικοί, διότι δὲν συμπεριλαμβάνουν τὰ ἐπό τῆς Ἰταλίκης Κυβερνήσεως ἀγορασθέντα πρὸ μηνῶν διὰ μεταφοράς στρατευμάτων Ἀμερικανιά, Ὁλλανδία καὶ Γερμανικά λάινες, ἄτινα ἡδη, περὶ ὃ πόρτι τὴν Αἰθιοπίαν πλέοντες ἔλληξε, διὰ μεταβιβασθοῦν εἰς τὰς ἰδιοτικὰς ἐπιχειρήσεις, ἐν τούτοις δὲν ἀφίστανται καὶ πολὺ τῆς πραγματικότητος, δεδομένου, ὅτι ή ἀναδιωγμάνωσις καὶ ὁ διακανονισμὸς τῶν δρομολογίων θὰ ἴντο-  
βιβάσσου τὴν εἰς ἀνάγκας χωρητικότητα, τὰ δὲ νεοτέρα σκάψη θ' αν-  
τικαταστήσουν ἀφετά τοιαύτα πλατώτερας ἥπιας, ἄτινα νὰ ἔξε-  
δουν ὄφιστικῶς τῆς ἑπτεροίας καὶ θὰ πληθυνθοῦν εἰς ἀλλοδαπούς η πόρ-  
διάλυσιν. Τὸ ὅτι ή Ἰταλική κυβερνήσης είναι ἀποφασισμένη νά μὴ δημι-  
ουργήσῃ Κρατικὸν ἐπιφοργὸν στόλον, ἐτονίσθη ἐπανειλημένως παρὰ  
τοῦ κ. Μοροσσολίνη, διτις ἐδίήλωσε — κατά τὴν «Κορούέρ Μερκαντίλε»  
— ὅτι δὲν είναι διαταθεμένως νά ἐπαναλάβῃ τὸ τόσον ἐπιζήμιον διά τὴν  
Κορατίκην Οίζονοναμά πειονως τοῦ Ἀγορανονικοῦ «Σίταρε Μάροντα».

πραγματικού οποιονδήποτε λειτουργίας των πλευρικών πορειών «Σαλαμής» μάργανα.  
Υπό τον καλλών  $\hat{\epsilon}$  εξ αλλού πληροφορημένων κύριων ανάφεσται, ότι η φασιστική κυβέρνησης πρόσεξε νά διαπραγματεύθη προσεχώς την ανάνεωσην τῶν συμβάσεων μὲ τὰς διαιφόρους Ιταλικὰς ἑταῖρις, τὰς ἐκτελούσας τακτικὰς γραμμάς, δὲν ἀπορρύπτεται δὲ διτὶ ἀντικειμενικῶς σκοπος τῆς τοιωτῆς ἐνεργίας, εἰνεὶ ἡ μείωσις τῶν ὅρῃ καταβαλλομένων ἐπιχορήγησεων. Ή επιδιωκομένην ἐλάττωσις θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τοῦ σοζοπισθέον διαταγονισμοῦ τῶν δομοιολόγων.

Μέχρι τούδε, αἱ τακτικαὶ συγκονωνίαι μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ι-  
μένων τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἔχουσι τοῦτο ἀπὸ τὰς διατηρούμενας  
πρὸς τὰ ἐξεῖ γοργαῖς ἵππο τῶν ἐπιστόν «Ἄστρις Τοιεστίνο», «Λίμπερο

Τριεστίνα», «Βενεζιάνα», «Τιρόφενια», «Σίτορα», «Ιταλίας και «Κόζουλιτς», έπει την ζημιά δύον, συνεπειών τοῦ ἀναπτυσσομένου μεταξύ των συναγονισμοῦ. Κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον αἱ ἐξ Ἰταλίας πρὸς τὴν Ἀνατολήν· Ἀφρικήν γραμμάτη ἔχουμετοιντὸν ἀπὸ τρεις συναγωνιζομένας ἑταῖρας, ἐνῷ ἦδη τίθενται ἐπὸ τὴν ἐνιάμαν ἀρμοδιότητα τοῦ «Λόρδ Τριεστίνος» δύοι γενικοὶ αἱ πέραν τοῦ Σονέζ ἐπηρεοῦσα. Ἡ ἐνοποίησις αὕτη θὰ ἔχειγάννη τὰς γραμμάτας, ἀπαλλάσσοντα αὐτὰς ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν καὶ ταντοχρόνως θὰ σημαγῇ τὴν βελτίωσίν των διὰ τῆς πρακτικότερας κατανομῆς τοῦ καταλλήλου πλεοντὸν ὑλικοῦ. Ἡ ἐπιτυχία, ἄλλως τε, τῶν πρὸς τὴν «Ἀπο» Ἀνατολήν γραμμῶν τοῦ «Λόρδ Τριεστίνος» θεορεῖται ως ἐπαρκῆς ἐγγύησις διὰ τὴν ἀπόδοσιν ἴζανοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων καὶ εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἀνατ. Ἀφρικήν ταχικάς Ἰταλικάς ἐπηρεοσίας.

Τοῦτ' αὐτὸν θὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὰς πρὸς τὴν Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικὴν Ἰταλικάς ἐπηρεούσας, αἵτινες θ' ἀναληφθεῖν ὑπὸ τῆς «Ιταλίας». Θὰ διηνθῇ οὕτως αὕτη νὰ ἔναιμονιστεί τας ἥδη ὑπεισταμένας γραμμάτες, καὶ ἀπομακρύνεται τὸ βοαδίπλον φορτηγά «εἰλ-νερց», τὸ ἀπασχολούμενα, ίδια, εἰς τὴν γραμμὴν Κόλπου Μεζίζου, νὰ χωρισμοποιήσῃ τὰ ἐπεριφεράνια τῆς «Conte Grande», «Roma» καὶ τινα ἄλλα εἰς τὰς ἐπηρεούσας τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ, ἀντὶ τῶν σκαφῶν τῆς «Λίμπερα Τριεστίνας» καὶ νὰ ἐγκαταστήσῃ τέλος συγχρονισμένην ταχυδρομικήν συγκοινωνίαν μὲ τὴν Νέαν 'Οօλεάνην καὶ τοὺς λιμένας τῆς Κεντρούς Ἀμερικῆς.

## Μεγάλη Βρεταννία

Μετά τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ «Queen Mary»

Ο Αγγλικός ναυτικός Τέπος έξακολονθεί νά αφεωνη διλογή-  
ρους στήλας διά το συνπερ - λάινερ «Queen Mary», απέχον τας έν προ-  
κειμένῳ έντυπωτες και κρίσεις της κοινής γνώμης αφ' ένδος, άλλα και  
τὰς ἀπόγειας αφ' ἔτερον τῶν κύριων τῆς «Κιούνα». — Οὐάτ Στάφος, ἐπὶ  
τῇ συμπληρώσει τοῦ πρώτου κυκλικοῦ ταξιδίου τοῦ πλοίου τούτου χο-  
λοσσον. «Αντιθέτως πρὸς τὴν πλοιοτήτην εἰσαριθμίαν, οἱ ἐπιβάται τοῦ  
πλοίου, άλλα και γενικός ὁ Αγγλικός λαός, δὲν ἀπέρχονται τὴν με-  
γάλην ἀπογοήτευσιν των, διότι τὸ «Queen Mary» δὲν ἐπέτυχεν, εὐθὺς  
ἄπλοτον ταξιδίου του, νά καταρρίψῃ τὸ φερό ταξήδιος τῆς  
«Νομαρχίας» και νά ἐπαναποδώσῃ εἰς τὴν Βρετανικήν ομηρίαν τὸ  
γόντρον τοῦ «Κιανοῦ Ἐπισείοντος». Τὸ κοινὸν ἀπό ομηρία οὐδέποτε τὸ  
συμφερίζεται ή «Κιούνα» — Οὐάτος, τῆς ὅποιας ὁ γενικός διευθυντής  
Sir Percy Bates δὲν παρέλειψεν εἰς κάθε εἰκασίαν νά ἐπαναλάβῃ τὴν  
κατηγορηματικὴν δήλωσιν, οτι οὐδέποτε η ἐταιρία ἀπέβλεπεν εἰς τὴν  
τανάγρα τα και μάνον.

Δέσμον νά σημειωθῇ ἀζόη, ὅτι οὐκέπονον ἡ «Κιοῦναρ — Οὐέατ Στάφ», ἀλλὰ καὶ ὅλα αἱ ἑταῖραι, αἱ ἐνδιαιρεόμενα διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἀπενεγόνται τὸν συναγωνισμὸν ταχύτητος τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν «εἰδίνεος», παρὰ τὸ ἀναμφισβήτητον γεγονός, ὅτι τὸ μεγάλυτερον καὶ τὸ ταχύτερον πλοίον συγκεντρώνει πάντοτε τὴν ἐπιβάτην μεριδὰ τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου. Τὸ νῦν δίδεται εἰς τὸν ἐπιβάτην — γράφει ἡ «Journal of Commerce» — ὡς ἐντύπωσις, ὅτι ἡ ταχύτης ἀποτελεῖ τὴν πρωταρχικὴν φυσιοτητὰ καὶ ἑταῖρις, εἰνὲ τοῦτο μία ἐξδήλωσις ἀστοχος, ἀλλὰ καὶ ἀντίθετος πρὸς τὰ πλέον κεφαλαιώδη ἐφοπλιστικὰ σημείωντα. Ἡ ταχύτης, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἀσφάλειαν, τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν ἐπαρχικὴν ἔκτελεσιν τοῦ δρομολογίου ἀποτελοῦν ἔνα ιδεώδες σύνολον, πρὸ τοῦ ὃποιον ὁ παράγων τῆς συναγωνιστικῆς ἀνωτάτης ταχύτητος τίθεται εἰς ἐντελῶς δευτερεύοντα ποια.

Έκείνο, τό όποιον κατέθυμψε νά έπιτηξη κατά τό παρθενικόν του ταξίδιον το «Queen Mary», συγχεντρώνει ὅλα τά προτερήματα καὶ τάς ρητάς προϊστορίες, ποὺ ἀπέλεγον οἱ σχεδιασταὶ καὶ οἱ ναυπηγοὶ των, νά διασχίψη δηλαδὴ τὸν Ἀτλαντικὸν μὲ μίαν μέσην ἐπηρεσιακή ταχύτητα ἀνοτέρα τῶν 28  $\frac{1}{2}$  μιλίων. Ἀπέδειξε πλήρως τὴν ἀνοντότητα του νά τηρῃ τὴν αέστημά του διορυπολογίους ἀσχίβειν, πατὰς τὰς ἴσα-

W. KUNSTMANN,  
STETTIN AND SWINEMÜNDE  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

στοτε παρουσιάζομένας ἐν πλῷ καθυστερήσεις ἐκ τῆς ὁμίχλης, καροκώπιας πλ. Εἶναι ἄξιον ίδιωτέος προσοχῆς, ότι κατά τὸ πρός Δυνάμας ταξίδιον τοῦ, ἔφθασε τὸ «Queen Mary» εἰς τὸν λιμένα τοῦ προσφιλούτου κατά τὴν τακτήν ὥραν, μολονότι ἐπὶ ἔνδεκα συνεχεῖς ὥρας ἑταξίδευεν ἐντὸς ὁμίχλης, μὲ ἡμέτωπέν της ταχύτητα, ἀποέσσαν σύντονο ἀπόστασιν 90 μιλῶν ἐκ τῆς ἡμεροής ἀπόδοσεώς τοῦ. 'Ο ἀπολεσθεὶς χρόνος ἀνεκτήθη ἐνέχεις, χωρὶς νὰ γίνῃ προσφγή εἰς «ἄποτον διάν». Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου, ὅνδη ἐπὶ στιγμὴν ἐξεδηλώθη προσπάθεια ἐπιτένεως τῆς ἀνωτάτης δυνατῆς ἀπόδοσεως τοῦ πλοίου, ἀλλ' οὐτε καὶ ἐσμειώθη ὡδιάποτε πλεύσις εἰς τὰς μηχανάς τοῦ. 'Η ταχύτης τοῦ ἦτο ρυθμική, μὲ ἀδιάστον ὀρθιμόν στροφῶν καὶ μὲ ἀρχετὸν ἐφερδικὸν ἀπόθεμα δυνάμεως. 'Επι τοῦ σημείου ἀπότον ἀρχιθεός, εἰς ἐν τοῦ ἀνωτέρου προσωπικοῦ τοῦ μηχανοστασίου παρετίησσεν, ότι ἀντιθέτος κατεβάλλετο προσπάθεια, ὅπως τὸ πλοίον πλέῃ ἀργά.

Ἐίς συνομίλιαν, ἔξ αὐλον, ὁ Sir Percy Bates περὶ τῶν πορισμάτων ἐκ τοῦ πρώτου ταξιδίου, παρέσχε τὴν βεβαίωσιν, ότι ἦτο ἀρχετὸν ἰανοποιημένος ἀπὸ τὴν ἐπόδειον τοῦ «Queen Mary». «Χάριν τῆς βεβαίωσεως τῶν ἐπολογισμῶν μας — εἶπε — θὰ θελήσουμεν νὰ γνωρίσουμεν κάποιες τὴν ἀνωτάτην ταχύτητα, τὴν ὥραν δύναμεις ν' ἀνατέξῃ τὸ πλοίον. 'Οταν η στιγμὴ ἐκείνη φθάσῃ θὰ ἐντείνουμεν τὰς προσωπαθητικὰς δυνάμεις τοῦ σκάφους. Πρὸς τὸ παρόν ἀρχόντευμα εἰς τὸ διά τὸ «Queen Mary» ἔξετέλεσε μίαν θαυμασίαν κυριλικὴν διαδοχὴν τοῦ 'Ατλαντικοῦ. 'Ἐταιρίδευμεν μὲ εὐδίαν. 'Ηδη, θὰ ἐπειθώμεν, πράγματι, καὶ διάγην καροκωρίαν διὰ νὰ κλιδωτοῦσθη ὅλιγον τὸ σκάφος. 'Ἐνδέχεται νὰ παρονοήσῃ κάποιον κραδασμόν, ὅταν τὸ πρώτον ἀντιμετώπιση τρικυμίαν, κατόπιν ὥμος — καὶ εἴμας βέβαιος περὶ τούτου — θὰ πλέῃ ὅμαλῶς καὶ ἀθρόον καὶ ἐν συνεχείᾳ κατά τὰ ἐπόμενα δέκα ἡτη. 'Ἐγιούμεν ἔνα πλοίον, διὰ τὸ δόπιον η «Κιούναρ — Οὐάτ» δύναται νὰ υπερηφανεύηται. Είνε οἰκονομών καὶ εὐνολογούντων, μετὰ δὲ τὴν ἐπιτέλεσην ἐνός η δύο ταξιδίων τοῦ θὰ πλευρίζει καὶ θὰ ἀπαίρῃ τόσους ἀπλᾶς καὶ τόσους ταχέων, ὅσον καὶ η «Μαντιτάνια». Εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην η πλεύσιος ἥτο ταχύτατη, αἱ δὲ κιλιάδες τῶν θεατῶν ἐδοκίμασαν εὐχάριστον ἐξπλήξιν, διότι ἥζουν τὰς διαταγὰς καὶ ἔβλεπον ἀμέσως τὸν ταχὺν χειρισμόν. Κατὰ τὴν ἀπαρού — ἔξηρολούθησεν ὁ Sir Percy Bates — ἐνεθυμήθη, χωρὶς νὰ τὸ θέλω, τὴν «Μαντιτάνιαν». 'Ησούσθη εἰς μαρός συνιγμών, διότις ἀρχιθεός ἐννήμησεν ἡ «Μαντιτάνια». 'Ο ἔλιγμὸς ἀπολέξει γοργός, η πρώτη ἐστράψη ταχέως καὶ τὸ μεγαλοπρεπὲς σκάφος κατηνθύνθη μὲ ἐπιβλητικότητα πρὸς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Χόδουνος.

### Ἡ ναυπηγησις ἀδελφοῦ πλοίου

Εἰς ἔρωτην περὶ τῆς μελετωμένης ναυπηγήσεως ἐνός δευτέρου ἀδελφοῦ ὑπεροχεανίου καὶ τῆς δυνατοτήτος τῆς πραγματοποίησεως νεωτέρων βελτιώσεων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ «Queen Mary», ὁ Sir Percy Bates ἡρκεσθη νὰ εἴπῃ: «Οὐδεὶς ποτὲ κατεσκείασεν ἔνα πλοίον, χωρὶς ν' ἀποβλέπῃ κατόπιν εἰς τὴν ναυπηγήσην καλετέον. Νομίζω, ότι θὰ δυνάμεθα νὰ παθούμεν εἰς τὴν κατασκεψήν ἐνός ἀνωτέρου πλοίου, μολονότι εἴμεθα ἐνθουσιασμένοι μὲ τὸ ἐπάρχον. Σὺν τῷ χρόνῳ ὥμοις ἀποτέλειν πείραν.

«Χρειαζόμεθα — ἔξηρολούθησεν ὁ Sir Bates — διὰ τὴν διαδοχὴν τοῦ 'Ατλαντικοῦ μίαν ταχύτητα 28 1/2 μιλῶν πρὸς τήσην ἀρχιθεός δρομολόγιουν. Ἐπειτίουμεν κατά περισσότερον τῶν 28 1/2 μιλῶν καὶ συνεπῶς οὐδένα λόγον ἀνησυχίας ἔχομεν, ἐφόσον μάλιστα διατηροῦμεν καὶ ἔνα ὥρισμένον — δὲν γνωρίζω πόσον ἐπαρχιθεός — περιθώριον ἐφερδικῆς δυνάμεως. Πιθανὸν μίαν ἡμέραν νὰ ἐξαρθρισθούμεν τὴν ἀνωτάτην τοῦ σκάφους ἀπόδοσιν, τὸ ωράριον διας προπολέτεται κινδύνους καὶ

ἵμεις δὲν εἴμεθα διατεθεμένοι νὰ διακινδυνεύσομεν».

Ἀπεξάνωφεν ἀζόμη τεί τὴν ιδιαί τον ὁ σέρβος Bates, ὅτι τὸ λάϊνερ «Μαντιτάνια», ὅπερ ἐπὶ 22 σηνατά τῇ ἐφόρτεται τὸν «Ἐλεισεῖοντας, οὐδέποτε κατά τὰς ὑπεροχεανίους διαδοχούς τον ἀνέπτυξε ταχύτητα συναγωνισμοῦ. «Γνωρίζω — εἶπε — ποια είναι αἱ πρόστις πλοίους ὁδηγία, ἔναν δὲ ἓνα στάτιος ἀναπτύξῃ ὅλιγον μεγαλυτέρων ταχύτητας, τούτο δὲν σημαίνει, ότι το ἐφόρτεται διὰ νὰ συναγωνισθῇ. 'Η διὰ πλοίου ἐξιπτηρίσης τῆς ταχείας γραμμῆς Σαονθάμπτων — Νέας Ύόρκης ἀπατεῖ ταχύτητα 28 1/3 μιλῶν. Εἰς τὸ «Queen Mary» ἐδόσαμεν 28 1/2 μιλά καὶ πλέον, μολονότι δὲ δὲν εύνοούμεν τὸν δαπανηρὸν συναγωνισμόν, δὲν ἀπολείται μελλοντικῶς νὰ δοκιμάσουμεν τὴν ἀνωτάτην δυνατήν τοῦ πλοίου ἀπόδοσην εἰς ταχύτητα».

Εἰς ἔρωτην, ἔναν ἥδηντο νὰ στοχηματίσῃ, ότι τὸ «Queen Mary» ἦτο ιανόν ν' ἀποκτήσῃ τὸν «Ἐπισείοντας, ὅποτεδήποτε θὰ τὸ ἐπεδύηται ἡ ἀταρία, ὁ γενικὸς διειθυντής τῆς «Κιούναρ — Οὐάτ» περιορίσθη, μειδιόν, νὰ ἀπαντήσῃ: «Είμαι ιανοποιημένος, ότι διαβέστουμεν ἔνα, ὡς ὅλας τὰς ἀπάρεις, καὶ πλοίον», "Οσον ἀφοῦ τὴν πρόσδον τὸν διαπραγματεύσουμεν κατὰ τὰς τελευταῖς ἐθδομάδας διὰ τὴν ναυπηγήσην ἔνος δευτέρου «σούπερ λάϊνερ», ὁ Sir Bates, ἀφοῦ ἐπεβεβαίωσεν, ότι ἐδέχθη τὴν ἐπίσημην ἐπιτροπήν ναυτηγών τοῦ Τάιν, διαφιλονιζούντων τὴν ἐξασφάλισην τῆς ναυπηγήσεως, ἐδήλωσε τὰ ἔξης:

«Ἐδήλωσα ἄνετο περιστροφῶν εἰς τὸν ἐπροσώπους τῆς ναυπηγήσης βιομηχανίας τοῦ Τάιν, ποὺ κανές ἐν τῷ Κόσμῳ δὲν θὰ ἥδηντο νὰ ὑπερβάλῃ τὴν κτημέσιαν πείραν τοῦ Clydes διὰ τὴν ναυτηγήσην παρούμποτεν κολοσσούν. Είνε ἀληθές, ότι ἐπιθυμεῖ τὸ δευτέρον πλοίον καὶ διὰ νὰ παράσω μίαν εὐχαριστίαν εἰς τὸν ἀντιπροσώπους τοῦ Νιούκαστρη, ἐθεβαίσασα ἀπότον, ότι εὐχαριστούμεν θὰ ἐδεχθείμεθα τὴν συνεργασίαν τῶν διό ἐσει μεγαλυτέρουν ναυτηγείων διὰ τὰς συνεργασίας τοῦ νέου ὑπεροχεανίου».

### Μία δήλωσις τοῦ κ. Τσάμπερλαιν

Την κατασκεψήν ἐνός δευτέρου σούπερ-λάϊνερ ὑπὸ τῆς «Κιούναρ—Οὐάτ—Στάρ», ἀδελφοῦ πρὸς τὸ «Queen Mary», ἀποχολόησε πρὸς τὸ ίμερον καὶ τὴν Βορλή τῶν Κοννοτήτων. Συνεπείς σχετικής ἐπερωτήσεως ἐγκατικοῦ βούλευτον, εἴρε τὴν ἐκταίνων δὲ ὑπονομής τῶν Οίκονωνκόν το. Νέβιλ Τσάμπερλαιν νὰ τονίσῃ, ότι η 'Αγγλική κυβέρνησης ἔλαβε πράγματι μίαν αἴτησιν τῆς «Κιούναρ — Οὐάτ», ὥπως ἐπιτραπῇ εἰς αὐτὴν νὰ χρηματοποιήσῃ διὰ τὴν ναυπηγήσην ἐνός δευτέρου ὑπεροχεανίου τὸ πρός διάθεσην ἐπόλοιπον ποσὸν τὸ ὑφιστάμενον ἐν τῶν πιστώσεων τοῦ Νόμου περὶ ναυτίλιας τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ. Μετὰ προσεκτικὴν ἔξετάσην τῶν ἐπιχειρημάτων τῆς ἑταῖρας, ἐνεργοῦθεν καὶ ἀρχίης της, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξην τοῦ διαπολέματος μᾶς λεπτομερειακῆς συνεννοήσεως πρὸς ἡ συναφθῆ ὁ διάστικη διὰ τὴν νέαν κατασκεψήν συμφωνίαν. 'Η ἑταῖρα — ἔξηρολούθησεν ὁ κ. Τσάμπερλαιν — ἐπέτευχε προσαπατικάς τινας προσφοράς ἐξ μέρους διαφόρων ναυτηγείων, διαπραγματεύεται δὲ κατὰ πρότιστον λόγον μὲ τὸν Οίκον Μπράουν, παρὸν τοῦ όποιον, ὡς γνωστόν, κατεσκεψήθη τὸ πρότον «σούπερ-λάϊνερ». Πάντως, η ἐκλογὴ τῶν ναυτηγῶν, ἐναπόκειται εἰς ἀπότον τὸν νέον ίδιον, ἀναλόγως τῶν τεχνικῶν προδόνων καὶ τῶν ἐμπορικῶν πλεονεκτημάτων, ἀπαντά στασιάς τοῦ ἀπότον θὰ παρασημήσῃ ἐν τῇ διεργίῃ τῆς νέας ταχύτητος.

Εἰς ἔτεραν ἐπερωτήσην περὶ τοῦ ἀληθοῦς η μὴ τῆς κοινῆς δυσπιστίας, ὡς πρὸς τὴν ἀπόδοσην τοῦ «Queen Mary», ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς καὶ ἔναν δέντρον πολλούθησεν ὁ κ. Τσάμπερλαιν — ἐπέτευχε προσαπατικάς τινας προσφοράς ἐξ μέρους διαφόρων ναυτηγείων, διαπραγματεύεται δὲ κατὰ πρότιστον λόγον μὲ τὸν Οίκον Μπράουν, παρὸν τοῦ όποιον, ὡς γνωστόν, κατεσκεψήθη τὸ πρότον «σούπερ-λάϊνερ». Πάντως, η ἐκλογὴ τῶν ναυτηγῶν, ἐναπόκειται εἰς ἀπότον τὸν νέον ίδιον, ἀναλόγως τῶν τεχνικῶν προδόνων καὶ τῶν ἐμπορικῶν πλεονεκτημάτων, ἀπαντά στασιάς τοῦ ἀπότον θὰ παρασημήσῃ ἐν τῇ διεργίῃ τῆς νέας ταχύτητος.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανυδράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακευσίς ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

\*Αντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

θην, δι τὰ ἐν τοῦ πρώτου κεντητοῦ ταξίδιον τοῦ «Queen Mary» προκύπτηντα δεδομένα, ἐδικαιώσαν πλήρως τὰς προσδοκίας τῆς «Κιούνα — Οὐάτ Στάρ».

### Αἱ ὥραι ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων

Λι κατὰ 20 ὥρας μείσισ τῆς ἐργασίους ἑβδομάδος τῶν ναυτῶν καταστρόματος, ἵπηρε τὸ ἀποτέλεσμα μᾶς σειρᾶς συνέκριψεν ἐν Λονδίνῳ μεταξὺ ἐποπλώπων τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς «Ἐθνικῆς Ναυτικῆς Ἐνώσεως». Κατ' ἀπόφασιν, ὅμοφόνως ληφθεῖσαν, αἱ «εὐθυλακά» καταστρόματος, αἱ όποιαι μέχρι σήμερον ἔμειναν τοῖς τῷ πατριωτικάδοτον σύστημα τῶν 4 ὥρων ἐπεργασίας καὶ ἐναλλαγὴν 4 ὥρων ἀναπλάσεως, ἤτοι 12ώρων ἐργασίας τὸ 24ώρων καὶ 84ώρων ἐργασίας τοῦ 72ώρων, περιορίζονται ἡδη κατὰ 20 ἐργασίους ὥρας ἑβδομαδιάς.

Ἡ συμφωνία αὕτη, μέλλουσα νὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν ἀπὸ τῆς Ὀξειδούριον, περιλαμβάνει ὅλα τὰ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ταξίδεντα Ἀγγλικὰ σκάφη, χωρητικήτος 2500 τ. γρόδων καὶ ἀνώ ἔκαστον καὶ καθορίζει ὅτι αἱ ὥραι ἐργασίας ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐν πλῷ, δὲν πρέπει νὰ ἐπερβαίνονται ἑβδομαδιάς τὰς 64. «Οταν τὸ πλοίον εἰρίσκεται εἰς λιμένα, τότε θὰ ἔχει πλούσια σύστημα τῶν 45 ὥρων ἐργασίας καὶ ἑβδομάδα.

Διὰ τὰς σημειουμένας ἐν πλῷ ὑπερωρίας μὰς χρηγήτων ἀντιστοιχοῦ χρόνου ἀναπλάσεως κατὰ τὴν ἐλαφρά πλαμονήν ἡ ἰδιωτέα καὶ ἀποδέσμην τοῦ πλοίου ἀμοιβή, καθορίζομένη ἐπὶ τῶν προτέρων. «Ηδη πρόκειται νὰ ωμοιοῦνται καὶ αἱ ὥραι ἐργασίας τῶν ἀποθηκαρίων καὶ τροφοδοτῶν τῶν ἐπηρεούντων ἐπὶ τῶν Βρετανικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

### Νέοι περιορισμοὶ εἰς τὸ σχέδιον τοῦ Πλεϊτ

Δι' ἀνακοινωθέντος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἐκονιστοῦ ἡ τῆς 11ης Ἰουνίου ἀπόφασις τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» τῆς ναυτιλίας τῶν «πράμπτ», διὰ τῆς όποιας, βάσει τοῦ σχεδίου «κατωτάτων ὁρίων ναυάλων», ἐπιβάλλεται μία νέα σειρὰ περιορισμῶν εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἐπιφέροντος, ἵνα ἐπιτευχθῇ ἡ ταχυτέρα ἀπαλλαγὴ τοῦ τομέως τούτου ἀπὸ τὴν συσσωρευθείσαν ἐκεῖ πληθωρικὴν διάθεσιν καθαριτότητα.

«Ἄμεινονσα ἵπῃ ἡ Ἐπιτροπὴ — τονίζεται εἰς τὸ ἀνακοινωθὲν — τὴν συνεχῆ εἰς τὸν Ἀργεντινὸν λιμένας συσσωρεύενταν ἀναλόγων φορτηγῶν, ἀπεριόσισεν, δύτοις ἀπὸ τῆς 11ης Ἰουνίου, ἡ ἐγκύρωλις, καὶ ἡ διαφορά τοῦ πλοίου, ἐπειδὴ ἐκείνων ποὺ ἐκφορτώνουν εἰς τὴν Βραζιλίαν, δύναται νὰ πλεύσῃ κενὸν ἐξ οἰνοδήποτε λιμένος πρὸς τὸ Πλεῖτ καὶ τεθῇ ἐκεῖ ὑπὸ φόρτων «berths» ἡ ναυλωθῆ ἐξ Ἀργεντινῆς μὲν ἡμερομηνίας φορτώσεως πρὸ τῆς 1ης Αὔγουστου το. ἔ., παραταθῆ μέχρι νεωτέρας διαταγῆς.

«Όλα τὰ πλοία, ἀτίνα ναυλώνονται διὰ ἀπλούς ταξίδιον ἢ διὰ χρονικήν περιόδου (τάξι - τοάρτεο) ἢ τὰ προτιθέμενα νὰ φορτώσουν δενάρια σημειώσισεν, δύτοις ἀπὸ τῆς 11ης Ἰουνίου, ἡ ἐγκύρωλις, δύτοις ἡμέρας ποὺ ἐκφορτώνουν εἰς οἰνοδήποτε Νοτιοαμερικανικὸν λιμένα, δὲν ὑπὸ ναυλώνονται ἡ τίθενται ὑπὸ φόρτων τοῦ Ἀργεντινῆς ἢ καὶ Οργανούντος δι' οἰνοδήποτε προορισμού, μέχρις ὅτου καθορίσθῃ ἄλλως ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς.

«Οἱ ἐφοπλισταὶ οἱ ἔχοντες σημβόλωνα ἡ καὶ ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις ὁφεῖλον νὰ εἰδοποιήσουν ἀμέσως τὴν Ἐπιτροπὴν ὑποβάλλοντες αὐτὴ τὰ δικαιωματικά των, ἐπὶ τῶν διοίσεων καὶ διὰ τηνηθῆ ἀπόλυτος ἕπειτα τοῦ πλοίου τοῦ λιμένος Λονδίνου, Λίβερπολοῦ, Μάντσεστεροῦ, Χούτλ, Ἀμβέρσος καὶ Ρότερνταμ. Αἱ λοιπαὶ διατάξεις τῆς μηνισθείσης ἐγκυρώλιον παραμένουν ἀμετάβλητοι.

«Η Ἐπιτροπὴ — τονίζεται περιτέφρω εἰς τὸ ἀνακοινωθὲν — λαμβάνει γνῶσιν, διὰ προσφορά τίνες περίδους οίτον σενεδρύσθησαν μὲ τὸν ὄρον, ὅπως ἡ τιμὴ τῶν στοιβατικῶν είναι 25 σέντες κατὰ τόννον, ἀπενθύμηει εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς, διτὶ ἔχοντες καθίστησαν νὰ ἐπιμένουν εἰς τὴν ζημιοποίησην ἴδιων στοιβατικῶν μὲ τὰς συνήθεις τιμάς, αἵτινες πληρώνονται διὰ μερίδας φορτίου.

Ἐντονοῦσαν τὸν σύμπλοκον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡτοις εἶναι ἀπαραίτητος, ἀναμένεται παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς μετὰ περιθήσεως.

### Αἱ νέαι ναυπηγήσεις τῆς «Ἐλλερμαν Λάιγ»

Εἰς ἐπέτειον τοῦ προσφάτως ἐπλονηθέντος ἐπὸ τῆς «Ellermans Line» προγράμματος νέων κατασκευῶν, πρὸς ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑποκού τῆς, ἐδόθησαν παρ' αὐτῆς πρὸ ἡμέρᾳ τρεῖς παραγγελίαι διὰ τὴν ναυπηγησιν ἐξ σκαφῶν, εἰς Mersey, Tees καὶ Clyde. Οὗτο, τὰ ναυπηγεῖα «Cammell Laird & Co., Ltd» ἀνέλαβον τὴν κατασκευὴν δύο φορτηγῶν γραμμῆς 10.600 τ. φορτίου ἔχαστον, μεγάλης ταχύτητος, διπλελίκων καὶ προσθομένων μὲ ἀποστροφούλων ἀπλῆς ἀναγνησῆς. Τὸ δόνο ταῦτα σχάρη μὲν χρηματοποιοῦν πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν νοτιοφριανῶν γραμμῶν τῆς ἐπιστροφῆς. «Ἔτερα δύο φορτηγῆ λάινερς, ἐφιδιασμένα μὲ στροβίλους καὶ χρωμητικότητος 9800 τ. φορτίου ἔχαστον θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Barclay, Curle & Co Ltd» καὶ θὰ τεθοῦν εἰς τὴν ὑπερσείαν τῶν Ινδίων. Τέλος, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα William Gray, ἀνελήμηθε ἡ ναυπηγήσις δύο μικροτέρων φορτηγῶν γραμμῆς 4.300 τ. φορτίου ἔχαστον, διὰ τὰς γραμμὰς Μεσογείου καὶ Ἐγγύς Ανατολῆς. Καὶ τὰ δύο ταῦτα πλοῖα θὰ ἔρθονται σύνθετον μὲ ἀποστροφούλων.

Κρίμα χαρακτηριστικὰ διὰ τὰ ἐξ νέα πλοῖα τοῦ δημίου «Ἐλλερμαν», είναι ὅτι θὰ ἔρθονται σύνθετον μὲ δύο τὰ τεχνικά μέσα διὰ τὴν ταξίδια παλαβήν καὶ παραδίσονται παντὸς εἰδῶν φορτίου, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀντικείμενων μεγάλων βάρων. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀνήλθον ἐν ναύλων ἐμπορευμάτων τοῦ ίδιου δημίου, προοριζόμενα διὰ τὰς γραμμὰς Ινδίων, ἔνα ταχύτερον ἐπιβατηγὸν γραμμῆς.

### Ολλαγδία

#### Τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας

Τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς ἀπασχόλουμένης εἰς ταξίδια καὶ μεταφορὰς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν Ναυτιλίας, μετὰ τὴν ἀφάρεσην τῶν εἰς ξένους ζημένας ναυτιλιακῶν ἔχοδων, ὑπελογίσθησαν ὑπὸ τῆς Κρατικῆς στατιστικῆς ἐπιστροφῆς, ὅτι ἀνήλθον ἐν ναύλων ἐμπορευμάτων τοῦ εἰπιτροπίου ἐπιβατῶν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 76 ἐκατομμυρίων guilders κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι 72 ἐκατομμυρίων τοῦ 1934 καὶ ἰσον περίπου ποσού διὰ τὸ 1933.

Οἱ ὑπολογισμοὶ ἐγένεντο ἐπὶ τῇ βάσει πληροφοριῶν, αἵτινες παρασχέθησαν παρ' ἐφοπλιστῶν διαχειριζομένων τὰ 98 οἰστον τῶν διατίθεντος εἰς λιμένας τοῦ Ἐξωτερικοῦ Ολλανδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Αἱ ἀκαδημίστοι ἐξ ἀλλού συντάξαν εἰσοπάρεσταις ἐν ναύλων, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν εἰσοπάρεστων ἐξ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν, ἀνήλθον κατὰ τὸ 1935 εἰς 121 ἐκατομμύρια guilders, ἔναντι 120 τοῦ 1934 καὶ 124 τοῦ 1933.

### Ρουμανία

#### Ἡ γραμμὴ Κωνστάντζης-Οδησσοῦ

Μετὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν Σοβιέτων ὑπὸ τῆς Ρουμανίας καὶ τὴν ἐπανασύνδεσην τῶν μεταξὺ τῶν δύο τούτων χωρῶν ἐμπορικῶν σχέσεων ἐγένεσθη ἡδη, ὅτι κατ' ἀπόφασιν τῆς «Κρατικῆς Ρουμανικῆς Ατμοπλοΐας», ἐπαναλαμβάνεται ἡ τακτικὴ Ρουμανικὴ γραμμὴ ἡ συνδέουσα τὴν Κωνστάντζαν μὲ τὴν Οδησσόν. «Ἡ γραμμὴ αὕτη εἰσεῖ διακοπῆ ἀπὸ τοῦ Παγκοσμίου πολέμου, ἡ δὲ ἐπανάληψη τῆς ἀνταπορίανται εἰς τὴν ζητηρίαν πρὸς τοῦτο ἐπιθυμίαν τῶν ἐμπορικῶν καὶ οἰζονομικῶν κύκλων τῆς Ρουμανίας.

### Σοβιέτική Ρωσσία

#### Ἡ Μόσχα καὶ τὰ «σχέδια κατωτάτων όρίων»

Εἰς τὸν τέλον τῆς Μόσχας δημοσιεύονται πληροφορία καὶ στατιστικαὶ παρατηρήσεις περὶ τῶν σημαντικῶν, ὡς λέγεται, προϊόντων πρὸς ἡμέραν τοῦ 28 οἰστον τῶν διατίθεντος εἰς τὸ δύον δίκτυον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ιδίᾳ δὲ προσεμένων περὶ φορτίου τῶν ἐξωτερικῶν ἐμπορίων τῆς ζώρας. «Ὄλως σχέδον ἡ εἰσαγωγὴ τῆς Σοβιέτικης «Ἐνόσεως» ἐγκατέσθησαν παρ' αὐτῆς τῆς Εθνικῆς ζητηρίας τοῦ ιδιού πορθμού, ἡ δὲ ἐπανάληψη τῆς ἀνταπορίανται εἰς τὴν ζητηρίαν πρὸς τοῦτο ἐπιθυμίαν τῶν ἐμπορικῶν καὶ οἰζονομικῶν κύκλων τῆς Ρουμανίας.

Τὸ παρελθόν ἔτος — κατὰ τὰς ίδιας πάντοτε ἐν Μόσχας πληροφορίας — τὸ 193 τῶν ἐξαγωγῶν μετενέρθη διὰ τὸ Σοβιέτικων σχαφῶν, κατὰ δὲ τὸ τρέχον ἔτος ἐλπίζοντον οἱ ἀμιλδοί κύκλοι νὰ πραγματοποιηθῆσον μία ἔτι περιτέφρω εἰς ζητηρίας τῆς περιουσίης ἀναλογίας. «Ἡ συνεχής αἴ-

### HARRY A. NIESSINK

ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ  
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ  
ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1872

Ἡ μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυᾶται ἀριστα  
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.960

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: MINPHOCHAR-ROTTERDAM

**ZEISE PROPELLERS**  
FITTED ON MANY GREEK VESSELS

ARE THE MOST EFFECTIVE  
GENERAL - REPRESENTATION  
SINCE 1897

FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR: CRIANSEN SPEERSORT 8



## Ναυτικαί Δίκαι

### —Παρέκκλισις καὶ γενικὴ ἀβαρία

Ἐνώπιον τῶν ἀνοτάτων Ἀγγλικῶν δικαστηρίουν συνεζητήθη πόδιμον μία ἐνδιαφέροντα ἑπόθεσις, ἀφορόσ παρέκκλισιν ταξιδίου, ἐν συνδικασμῷ μὲ περίπτωσιν γενικῆς ἀβαρίας, τὸ ιστορικὸν τῆς ὥποιας, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀναλυτικῆς ἀνασκοπήσεως, εἰς ἣν πρόεδρη ὁ λόρδος δικαστῆς Atkin τοῦ Ἀρχινομικοῦ, ἐν τῆς προηγηθεῖσῆς ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου καὶ τοῦ Ἐφετείου σχετικῆς διαδίκαιας, ἡσαὶ ὡς ἔξις: 'Ο Ἀγγλικὸς Οἶκος τῶν κ. κ. Tate & Lyle είχεν ἀγόραστε τὸν Μάρτιον τοῦ 1930 ἀπὸ τοὺς κ. κ. Farr Co, τῆς Νέας Υόρκης, εἰς 25.000 τ. ζαχαρίας Κούνιας καὶ ἀπὸ τὴν «Cuban Dominican Sales Corporation», τῆς Νέας Υόρκης, ἕνα μῆνα προηγούμενος καὶ ἐπὸ τοὺς ἴδιους δρους, ἑτέρους 50.000 τ. ζαχαρίας Κούνιας καὶ Σάν Ντομίγκο. Οἱ δύο οὗτοι πωληταὶ τῆς ζαχαρίας συναντήθησαν στενῶς, πρὸς ἐπιτέλεσιν δὲ τῶν συμβολαίων οἱ κ. κ. Farr Co ἐναῦλωσαν τὴν 16ην Ιουνίου 1930 μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ φροτηγὸν τῆς ἑταρίας Hain «Tregenna».

Δυνάμει τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὅφειλε τὸ σάκας νὰ πλεύῃ εἰς Κούνιαν καὶ φροτώσῃ ἔνα πλῆρος φροτίου ζαχαρίας εἰς σάκκους, οὐχὶ ἄντο τῶν 7770 τόννων, οὔτε κάποιον τῶν 7030 τόννων, ἐξ ἐνὸς ἢ δύο ἀσφαλῶν λιμένων τῆς Νοτίου ἀκτῆς τοῦ Σάν Ντομίγκο, συμφώνως πρὸς τὰς διαταγὰς τῶν ναυλωτῶν ἢ τῶν ἀντιπροσώπων τον. 'Ο ναῦλος, πρὸς σελ. 13) 6 τὸν τόννον, θὰ κατεβάλλετο εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, κατὰ τὸ ἥμισυ ἄμα τῇ τηλεγραφικῇ εἰδοποιήσει, ὅτι ἐπεγράφησαν αἱ φροτωτικαὶ, κατὰ δὲ τὸ ὑπόλιτον ἥμισυ ἄμα τῇ λίγῳ τηλεγραφικῇ εἰδοποιήσεως περὶ κανονικῆς παραδόσεως τοῦ φροτίου καὶ εξαρθρώσεως τοῦ καθαροῦ πληρωτέου συνολικοῦ ναῦλου.

Τὴν 27ην Ιουνίου 1930 οἱ κ. κ. Farr Co, ἐπὸ τὴν ἴδιοτητὰ τῶν ὡς διαχειριστῶν ἐξ ναυλώσεως τοῦ ἀ)π «Tregenna», ἐπέγραψαν ναυλοσύμφωνον μετὰ τῆς «Cuban Dominican Sales Corporation», διὰ τοῦ ὅποιον συνεφωνεῖτο, ὅτι ὅφειλε τὸ σάκας νὰ πλεύῃ εἰς Σάν Ντομίγκο καὶ νὰ φροτώσῃ ἑκεῖθεν εἰς ἔνα ἀσφαλῆ λιμένα τῆς Νοτίου ἀκτῆς ἐξ τῶν ἐργασταίσιν τῶν ναυλωτῶν φροτίου ζαχαρίας εἰς σάκκους, οὐχὶ πλέον τῶν 2780 τόννων, οὔτε ὀλιγότερον τῶν 2040 τόννων. 'Ο ναῦλος παρέμενεν οἷος καὶ εἰς τὸ κέριον ναυλοσύμφωνον.

Ἡ μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων διαφορὰ ἡγέθη ἐν περιστατικῶν, τὰ ὥποια συνέβησαν κατὰ τὴν διάφορεν τοῦ πλοῦ τοῦ «Tregenna». Βάσι τοῦ ναυλοσυμφώνου, οἱ ναυλωταὶ ἐξ τῆς Κούνιας φρότωσιν ἐπέδειξαν τοὺς λιμένας Casilda καὶ Santiago. Καθ' ὃν δρόμον τὸ σάκας ἐφόδιτον εἰς Casilda, οἱ ναυλωταὶ ἀνεζήνωσαν εἰς τὸν ἐφοπλιστάς ὅτι μετὰ τὸ Santiago, ὅτι συνεπληροῦτο ἡ φρότωσις εἰς τὸν λιμένα San Pedro de Macorís τῆς Νοτίου ἀκτῆς τοῦ Σάν Ντομίγκο. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπέστειλαν σχετικὴν τηλεγραφικὴν ἐντολὴν εἰς τὸν πλοιαρχὸν, εἰς Casilda, λόγῳ ὅμως ἀνομαλίας — ὡς ἐλέχθη — εἰς τὰς ταχεδιούσιαν καὶ τηλεγραφικὰς ἐπηρεοίας τῆς Κούνιας, τὸ ἐν λόγῳ τηλεγράφημα οὐδέποτε ἐφέμενον εἰς τὸν προσομόν τον.

Τὸ ἀ)π «Tregenna», ἀφοῦ παρέλαβε τημία φροτίου εἰς Casilda, κατηνθύνθη εἰς Santiago, ὀπόθεν ἐπίσης ἐφότιοσ τὸ καθυστικόν τημία φροτίου. Μή ἔχον ὅμως λάβει διαταγὰς διὰ συμπλήσθων τῆς φρότωσεως ἐξ Σάν Ντομίγκο, ὁ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν ἐπὶ τὸν φροτωτικὸν τὴν ἀπάτησιν τοῦ διὰ «dead freight» (ζενὸν χῶρον διὰ πλήρη), μεθ'

ὅ τὸ σκάφος φέρον μόνον 4990 τ. ζαχαράρεως ἀντὶ τοῦ πλήρους φροτίου του ἀπέτιλεν τὴν μεσημβρίαν τῆς 29ης Ιουνίου διὰ Κονιστάνου (διαταγῆς) ἀκολουθῶν πορείαν μεταξὺ Κούνιας καὶ Σάν Ντομίγκο πρὸς Βορρᾶν. 'Η διὰ Σάν Πέντρο κανονικὴ πορεία θὰ διήρχετο πρὸς Νότον τῆς νήσου.

Ολίγας ὥρας μετὰ τὸν ἀπότιλον τοῦ «Tregenna», ἀπαντεῖσαν οἱ συμβαλλόμενοι, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν κ. κ. Farr Co, ἔλαβον γνῶσην τοῦ λάθους. Ἀπεστάλη τότε πρὸς τὸν πλοιαρχὸν ἓνα φαδιτήλεγράφημα, μὲ τὴν ἐντολὴν διότι τὸ σκάφος κατενθύνθη εἰς Σάν Πέντρο. 'Η διαταγὴ ἐλήφθη ἀνοικτὰ τῆς νήσου Magua, ὁ δὲ πλοιαρχὸς συνεμορφώθη ἀμέσως πρὸς αὐτὴν καὶ τηρήσας τὴν συντομοτάτην ὁδὸν, ὀδήγησε τὸ σκάφος τοῦ κυκλικῶς καὶ ἐπὶ τὸν Βορείου μέρους τοῦ Σάν Δομίγκο, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάν Πέντρο, ὅπου καὶ ἔφευσε τὴν 29ην Αὐγούστου. 'Εσει τὸ «Tregenna» παρέλαβε τὸ ἐπὸ τοῦ δευτέρου ναυλοσυμφώνου προβλεπόμενον φροτίον, γύρω τῶν 2780 τόννων, ἐπὸ τὴν ἐπίδειξιν τῶν κ. κ. Tate & Lyle, εἰς τὸ Σάν Πέντρο. Αἱ φροτωτικαὶ παρεδόθησαν εἰς τοὺς κ. κ. Farr Co, εἰς τὸ Σάν Πέντρο. Αἱ φροτωτικαὶ παρεδόθησαν εἰς τοὺς ἀποναύλωτας (sub — charterers).

Τὸ φροτηγὸν ἀπέλεγεν ἐξ Σάν Πέντρο τὴν δην. Λαγύνοστον, ἐνῷ δῆμος ἔξηρχετο τοῦ λιμένος, ἔξοχειλεν ἑποτάν σοβαρᾶς βλάβες. Τὸ φροτίον ἔξεφορτωθῆ καὶ δύση τημία ἐξ αὐτοῦ παρέμεινεν ἀβλαβεῖς μετεφορτώθη παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν κ. κ. Hain Co ἐπὶ τοῦ φροτηγοῦ «Baron Dalmene» μὲ φροτωτικάς ἀναφερούσας, ὡς φροτωτάς, τοὺς κ. κ. Hain Co. 'Ἐξ ἀφορμῆς τοῦ ἀτυχήματος τούτου προεκλήθη ἐπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπαίτησις διὰ συνεισφοράν γενικῆς ἀβαρίας. Αἱ φροτωτικαὶ παρεδόθησαν εἰς τὸ «Tregenna» ωποδηγωρήθησαν καὶ παρεδόθησαν εἰς τοὺς κ. κ. Tate & Lyle ἐπὸ τοὺς κ. κ. Hain Co, παρακαλούντων τοὺς δευτέρους πλοιοκτητάς νὰ παραδώσουν τὸ φροτίον εἰς τοὺς κ. κ. Tate & Lyle ἢ εἰς διαταγὴν αὐτῶν.

Κατόπιν δῆμος τῆς δηλώσεως γενικῆς ἀβαρίας διὰ τὴν παραδόσιν τοῦ φροτίου ἀπηγήθη ἡ κατάθεσις ἐγγήσησες συνεισφορᾶς. Πρόγιματι δὲ οἱ κ. κ. Tate & Lyle κατέθεσαν τὴν ἀπατούμενην ἐγγήσην καὶ ἐν καιρῷ παρέλαβον τὸ φροτίον. 'Αργεῖτον δῆμος ἀπεξάλυψαν, τὴν παρ' αὐτῶν μετέπειτα προβληθεῖσαν παρέκκλισιν τοῦ «Tregenna» καὶ ἡγεινὸν ἀγωγὴν κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν αἴτοι, ἵνα ἀναλάβουν ἐξ τῆς ἐγγῆσεως ποσὸν ἵσον πρὸς τὴν ἀπαίτησιν τῶν πλοιοκτητῶν περὶ συνεισφορᾶς εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, ἀναφορικῶς μὲ τὴν φροτωθεῖσαν ζάχαραν εἰς λιμένας τῆς Κούνιας, πρὸ τῆς προσβάλλομενης παρέκκλισης. Σχετικῶς μὲ τὴν εἰς Σάν Πέντρο φροτωθεῖσαν ζάχαραν, ἀφοῦ τὸ πλοίον είληψε ἐπιστρέψει εἰς τὸ συμβεβλημένον ταξίδιον, ἀνεγνώρισαν τὴν εὐθένην τοῦ φροτίου. 'Εξήτουν δηλαδὴ οἱ παραλήπται τὴν ἐπιστροφήν ποσοῦ 9.500 Λιρῶν, κατατεθέντος ὑπὸ αὐτῶν ὡς συνεισφοράν γενικῆς ἀβαρίας, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν παραλαβὴν τοῦ φροτίου, πέραν δὲ τούτου ὑθέλησαν νὰ καθορίσουν τὸ Δικαστήριον ἐών ἵσσαν ἀπόχεοι, κατόπιν τῆς παρεκκλίσεως, νὰ καταβάλων τοῦ ναῦλου.

Οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτηταὶ ισχυρούσισαν, ὅτι οἱ ἐνάγοντες ἐφεύρεν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, ἐν σχέσει πρὸς ὀλόκληρον τὸ φροτίον καὶ ἀπήτησαν νὰ καταβάλῃ εἰς αὐτοὺς τὸ ἐπόλοιπον τοῦ ναῦλου ἢ ἀντίστοιχον κατ' ἐπιτίμησιν ποσοῦ (quantiūm iuris) διὰ ναῦλον πλήρους φροτίου. 'Ως πρὸς τὸν ἐπόλοιπον ναῦλον, τὸν σχέσιν ἐξοντα μὲ τὴν εἰς Σάν Πέντρο φρότωσιν, ἀνεγνώρισαν οἱ ἐνάγοντες τὸ

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ

ΘΕΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΜ

Ι.Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

συνιεπέμψαντον καὶ είχον καταθέσει εἰς τὸ δικαιστήριον ἀνάλογον πρὸς τὴν ἀπάτησιν ταύτην ποιόν. Διὰ τὸ ὑπόλοιπον νωπόν τῆς ἐξ Κούνας φορτώσεως, εἴτε ἐξ ἄλλης εὐθείας συμβολώματος, εἴτε quantum meruit, ἡγνίθησαν οἱ παραληπταὶ τὴν εὑθύνην των, ἐφόσον τὸ πλοῖον ἔξεζλινε τῆς πορείας του.

Κατά τὴν πρωτόδικον ἐξοίκασιν, ὁ δικαστής κ. Roche ἐδέχθη, ὅτι δὲν ὑπῆρχε παρέκκλισι καὶ ἔξεδουκεν ἀπόφασιν ἐπέρι τῶν πλιοντητῶν, ἵνα  
ὅσον οὐδεμία ἐν τῷ πλάνῳ προῆγε παράλληλις καὶ τὸ ναυλοπίμφων δὲν  
παρεθίασθη. Τὸ σφάλμα τῆς μη ἔγκαιων ἐπόδεσεως τοῦ πλόος τὸν πλοϊ-  
αρχούντον σκάψων τηλεγραφήματος τῶν ναυλωτῶν ἔδει καταλογι-  
σθῆναι εἰς βάρος τῆς τηλεγραφήκης ὑπηρεσίας τῆς Κοΐβας.

Είς τό Εφετείον ὅμως ὁ λόρδος δικαστής Scrutton ἀνέφερεν τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως του, ὅτι κατὰ τὴν γνώμην του ἐπέχογεν ἀδικιωλόγητος παρέξκλισις καὶ ὅτι συνεπώς οἱ ἐναγόμενοι ἦνώπιον τοῦ Ἐφετείου πλοιοκτήτων δὲν είχον τὸ δικαιόματα νὰ ἐπιτακεσθοῦν ἐπέρι ἑ-  
αυτῶν τὰς ἐπὶ τὸν φροτιτικὸν ἔξαρσεσιν καὶ τὰς τέλος ἀντὸν ὄψειληματα  
κατὰ τὴν ἀπάτησιν των περὶ συνειδοφορᾶς εἰς τὴν γενικῆς ἀβαρίαν. Οἱ  
λόρδος δικαστής ἐπίστενεν, ὅτι οἱ κομισταὶ τῶν φροτιτικῶν, οἵτινες εί-  
χον προδῆ ἐις τὴν καταβολὴν τῆς ἐγγύησεως πειθόμενοι νὰ παραλάβουν  
τὸ ἐμπόρευμά των ἀνεν διαδικασίας, δὲν είχον ἀναλάβει οὐδεμίαν εἰ-  
θύνην. Πάσι αἱ ἐν τῷ φροτιτικῷ καὶ τῷ ναυλοσυμφόνῳ διατάξεις πρὶ-  
γενικῆς ἀβαρίας ή ἐνθήνησε ἡκνοῦντο κατόπιν τῆς παρεκκλίσεως. Οἱ  
λόρδος Δικαστής Slesser εὐχεῖται συμφωνῶν μὲ τὴν ἀπόφνι τοῦ λόρδου  
Δικαστοῦ Scrutton, ἀλλὰ ὁ λόρδος Δικαστής Greer εἶπεν, ὅτι διὰ τῆς  
ἐγγύητικῆς ἀβαρίας τύπου Λόρδη, οἱ ἐνάγοντες είχον συγκατατεθῆ διὰ νὰ  
παραδοθοῦν εἰς αὐτοὺς τὰ ἐμπορεῦματα, νὰ καταβάλουν εἰς τὸν ἐκ-  
πλιστικὸν τὸν πλοϊον, τὸ ἀρχεῖον καὶ ἀνάλογον ποσοστὸν ὥσαδήμποτε γε-  
νικῆς ἀβαρίας, δι' ἣν οἱ φροτιταὶ η ἰδιοτεκτητῶν τὸν ἀποστελλομένον  
ἐμπορευμάτον θὰ ἤσαν ἐπενθύνονται νὰ συνεισφέρουν ἀναφορικῶς πρὸς  
τὴν σχετικὴν ἡμιάν, βλάβην, θυσίαν ἢ δαπάνην.

Η πρός πληρωμήν έποισχεσις, είπεν, ήτο έποισχεσις πληρωμῆς παντός ποσοῦ, τὸ οποῖον τελικῶς θὰ ἐπεβάνεται τὰ ἀναφερθέντα ἐμπορεύματα. Περιήλθε τέλος εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι η ζάχωσης τῆς Κούβας μετεφέρετο ιστό του «Tregenna» μὲ τὴν συγκατέθεσιν καὶ διὰ λογαριασμῶν τῶν ίδιοκτητῶν ἐμπορευμάτων, καθ' ἣν στιγμήν ἔξωσειε τὸ πλοίον καὶ ὅτι αἱ θυσίαι γενικῆς ἀβασίας καὶ αἱ ἐξ αὐτῆς δατάναι είλον πράγματι γίνη ἐπ τῆς μεταφορᾶς ταντῆς, καὶ ὅτι συνεπώς, συμφώνως πρὸς τὸν κοινὸν νόμον περὶ συνεισφορῶν εἰς γενικὴν ἀβασίαν, τὸ πλοίον είλε τίσιμων κατοχῆς ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων διὰ ποσοῦ ἀντίστοιχον πρὸς τὸ ὑπὸ τῶν ίδιοκτητῶν τοῦ ἐμπορεύματος ὀφειλόμενον ποσοστόν. «Απαντες οἱ Δικασταὶ ἐξ ἄλλου συνεφόνησαν ότι δὲν ἔπιχρεν ἀπάτησις διὰ ναῦλον.

'Αλλά καὶ η ἐφετειαὶ ἡττή ἀπόφασις ἥχθη πρὸς συζήτησιν εἰς τὸ ἀνώτατον δικαιοσύνηον. Ό λόγος δικαιοτῆς Atkins ἀπέδεχθη, ὅτι ἐπῆρε, πράγματι, μία παρέκκλισις ἐκ τοῦ προσυμπωνύμενου ταξιδίου, συγ-  
φονήσας εἰς τοῦτο μὲν τὴν εἰσιγνητικὴν γνωμάτευσιν τοῦ λόγου Branson  
καὶ ως ἀρδεῖ τὸ σημεῖον που είχον παρατηθῆναι ναυλωταὶ τῶν δικαιωμάτων  
αὐτῶν ἐπ τῆς παρεκκλίσεως ταυτῆς. Ή ἀπομάκρυνσις — εἰπε — ἐπ τοῦ  
συμφωνηθέντος νά ἔπειτε θετική ταξιδίου ἀπετέλει παράβασιν συμφωνίας  
ἐκ μέρους τοῦ ἑρπολιστοῦ, καὶ μάλιστα τόσον σοβαρᾶς μορφῆς, ώστε  
ὅσονδήποτε ἀσύμμαντος καὶ ἀν ἡτο η παρεκκλίσις, είχε τὸ δικαιωμα ὁ  
ἔπειτος τῶν συμβαλλονένων νά τὴν θεωρηῇ ὡς ἐξικνουμένην μέχις αὐτῆς  
ταυτῆς τῆς βάσεως τοῦ ναυλουμφάνουν καὶ νά δηλώσῃ, ὅτι θεωρεῖ  
ἕαυτόν ως μή περιτέθω δεσμεγόμενον παρ' οἰνοδήποτε ἐπ τῶν ὄ-  
ρους του.

Ἐξ μαρτυρίας προηγουμένων ἀποφάσεων ἔχει γίνει ἀποδεκτόν, ὅτι οἰαδήποτε παρέκκλισις τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ ισχυρὸν λόγον ἀνυποστοίσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ή ίδια αὕτη ἀπονήσεις ἐγένετο δεστή καὶ ἐπὶ συμβολάων ναυτασφαλείας, ἔνθα ὅρη ἐτίθετο ἡ ἑποχόδεωσις περὶ μὴ παρεκκλίσεως. Κατὰ τὸν λόρδον Atkins, παράβασις τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐξ παρεκκλίσεως, καταλήγοντα εἰς τόσον σπουδαίας συνεπείας, γνοστάς εἰς ὅλους τοὺς σηναλλασσομένους εἰς ὑπερθάλασσίν μεταφοράς, παρέχει ἀναμφισβήτητος εἰς τὸν ἔτερον τῶν συμβαλλομένων τὸ δικαιοματικόν ἀρνητῆρι κάθε ἐξ τῶν ναυλοσυμφώνων ἀπορρέουσαν ἑποχόδεωσιν τον.

Είς τὴν προκειμένην ὅμως περίπτωσιν — προσέθυγεν ὁ λόφος Atkins — ἐπεισθή τελείως, ὅτι τὰ ἐν τῇς παρεκκλίσεως δικαιώματα εί-  
γουν παραγνωστά.

Ἐγώ τοι δέ οὐδεὶς τὰς ἡμεράς τῆς Κούβας, εἶπεν, ὅτι οἱ νωκλωταί

## SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

## “WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

## ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

## TELEGR: DOCKAGE

---

## **ALL SHIPREPAIRS**

---

ἥσαν κατὰ τερμήματον ιδιοκτήτων τοῦ φορτίου κατά τὴν ἐποχὴν ἐκείνην καὶ  
ἡ συνεισφορά ἡτο ἀπατητὴ παρὰ τῶν κατόπιν τοῦ ἐμπορεύματος, καθ' ἣν  
στιγμὴν ἔγένετο ἡ θυσία, καίτοι ἀνάγκηβόλις ἡ τοιαύτη ἀπατήσις θὰ ἥδι-  
νται νὰ μεταβιβασθῇ εἰς τηγὸν μετεπέπιτα παραβλήτας τοῦ ἐμπορεύματος  
διὰ καταλλήλου μνείας ἐπὶ τοῦ σχετικοῦ ομηρούλιου.

“Οταν τὸ φορτίον ἔγινασεν ἐξ Γροῦνος ὁ Λόρδος Δικαιοτῆς ἐθεώρει ὅτι οἱ ἑρμηνεῖς εἰχον τὸ δικαίωμα ἀπαίτησεως πρὸς συνεισφοράν ἀπὸ τοὺς νωνλότας, καὶ ὅτι εἰχον δικαίωμα ταπεζῆς ἐπὶ τοῦ ἐμπορεύματος μέχρις ὅτους καλύψουν διὰ τὴν ἀπαίτησιν τῶν ταῦτην.

Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Δικαιοστοῦ τὸ γεγονός τῆς παρεξκλίσεως παρεῖχεν εἰς τοὺς κομιστάς τῶν φροτοτικῶν κ. κ. Tate & Lyle, τὸ δικαιόμα, ὅπως ἄμα τῇ αποκαλύψει αἴτοῦ, ἀργνθεῖν νὰ οικουμενοφοβισθῶν πρὸς τὴν φροτοτικήν, πρᾶγμα τὸ όποιον ἐφ' ὅσον δὲν ἔγενετο κατ' αὐχὴν ἐπὸν τανάλωτον ἀπεδείκνυντες ὅτι παρηκοντὸν παντὸς δικαιώματος καὶ εἰθύνης τῶν ἀποφεούσις ἐπέρι τοῦ κομιστοῦ τῆς φροτοτικῆς, δινάμει τοῦ νόμου λεπί φροτοτικῶν.

Πρόγνωστι, έκανε νέα έπειτα γέγος μία σημβατική σχέσης μεταξύ του πλοίου και των παραλίπτων δυνάμει των θώρων της φροτωτικής. Εφανέτο αδύνατον εἰς αέτων (τὸν Λόρδον Δικαιατή) νά έννοιση πολς ή αγγνοια μιας τοιωτής παραβάσεως του έτερου τῶν δικών ναυλο-συμφώνων συμβαλλομένων ήδηντα νά έπειρεσθ τά δικαιώματα ἄλλων συμβαλλομένων, ἀναφορικώς προς τὴν παραβάσιν, ώς έκ του αὐτού περιστατικοῦ των συμβολάτων φροτωτικῆς. Ἐνόψει, συνεπώς, ότι μία παρέκκλισις θά απέτιειν θρισμένος ἀπάτησην πρὸς συνεισφοράν ἐγιομένην κατὰ συμβαλλομένων ἐνὸς ὑφισταμένων συμβολάτων πρὸς μεταφοράν, καίτοι ἀναμειβοῦντο δὲν ἥγεσθη ἀπάτησης ώς δρος τοῦ ναυλο-συμφώνων. Έξ ἄλλου, οἱ θώρων τῆς Ἔγγνητης τοῦ Λόρδον οητῶς παρείχοντο εἰς τὸ πλοίον τὸ δικαιώματα διὰ τὴν προσβαλλομένην ἀπάτησην σχετικῶς μὲ τὴν συνεισφοράν.

Οι παραλήπται συγκατεθύνονται νά καταβάλουν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν ἀντίστοιχην ἀνάλογιαν ἐξόδουν γενικῆς ἀβαρίας, «άντια ἡθελοντῶν τυχόν ἐπιβαννήν τὰ εἰς παραλαβὴν των ἐμπορεύματα» ή «διὰ τὸ ποιοὶ οἱ φορτωταὶ ἡ ἴδιοκτήται τῶν τοιούτων ἐμπορεύματων ἡθελον ἐπέχει εὐθύνην πρὸς συνεισφοράν».

Ἡ ἴνορχεώσις, κατὰ τὸν λόγον Δικαστῆν, ἦτο ἀνέξαρτης τῆς φορτοτυπῆς, ἐλαμβάνετο δέδοτος ὑπὲρ ὅμιν τὸ διτὶ τὸ πλοίον ἀπέξεδιτε-  
το ἐνὸς δικαιώματος τὸν κατοζῆς, διὰ τὸ ὅποιον ἡγειρεν ἀπαίτησιν, ἵνα  
παφαδόωσι εἰς τοὺς παραλίπτας ἀμέσως καὶ ἀνέν καθιυτερήσεως τινος  
τὸ ἐμπρόφεγμα. Συνεπῶς, ἔγένετο ἀποδεκτὴ ἡ αἴτησις τοῦ πλοίου ὅποιος  
τῷ ἀναγνωρισθῇ τὸ βάσιμον τῆς ἀπαίτησεως τοῦ πρὸς συνεισφοράν ἐξ  
τῆς πρὸς τοῦτο κατατεθεῖσης ἐγγῆσεως.

Ο Λόρδος Δικαστής παρέδειχθη, ότι ή απάτησις τοῦ πλοίου διὰ τὸ ἐπόλοιπον ναῦλον ἐπὶ τοῦ φορτίου τοῦ Σάν Ντομίγκο ἔδει ν' ἀποφεύγῃ.

Ως πρός τὴν ἀποψιν τοῦ Λόρδου Δικαστοῦ Scrutton, ὃν ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει ἡδύνατο εἰς παραλήπτης, εἴτε κοινωνίης φορτωτικῆς, εἴτε ὅχι, νά κρατήσῃ ἑπένθυνος πρός πληρωμήν, μετά μεσολήπτους απαφέξκειν, οἰασθήποτε ἀμοιβῆς διὰ τὴν μεταφοράν, ἐξ ἣς ἔσταψαν ὁμέλος, ὁ Λόρδος Δικαστής είπεν ὅτι ἐπρότιμα νά ἄφητο τὸ ζῆτημα ἐξηρμέσει, καὶ ὑπ' αὐτὰς τὰς συνθήκας νά ἀποφανθῇ ὅτι ἡ γνώμη τοῦ Ἐφετείου περὶ τοῦ ἔναντιον ἐν προσεμένῳ δὲν ἔδει νά ληφθῇ ὡς ίσχυρα.  
Ἐν προκειμένῳ ὅμως ἔξηρζούσονται ὅτι τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ναύαλου δηνάμει τοῦ ναυάλουσιν τοῖναι καὶ κατὰ συνέπειαν δηνάμει τῆς φορτωτικῆς, ἐπόρευτο νά πληρωθῇ ἐν Ν. Υόρκῃ κατάπιον εἰδοποίησες κανονικής παναδόσεως καὶ ἔξαριθμώσεως τοῦ βάρους.

‘Περὶ ἀνισότερος διάταξις, κατὰ τὸν Λόρδον Δικαστήν, δὲν ἐπηρεάζει τὴν ὑποχρέωσιν ταῦτην, καὶ συνεπῶς ὁ ναυλωτής παρέμενε καὶ παραμένει εἰσέτι ἐπενθύνος διὰ τὸν ναῦλον τοῦτον.

Ἐν τέλει ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐρετείου ἀντέβλεπτο καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ Δικαστοῦ Roche ἐποποιεῖτο δικαιωθέντων τῶν πλοιοκτητῶν ἐν τῇ ἀπάτῃ τούς.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ ἔξοδα τῆς δικηγ., καθιστική ὅπως καταβληθοῦν ἐντός ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων τὰ 2/3 τῶν δαπανῶν ἀπαιτήσεως καὶ ἀνταπτήσεως.

—Τὰ κενὰ καὶ ἀγαύλωτα πλοῖα ἐν περιπτώσει γενικῆς ἀβαρίας.

Είζουμεν ἀναγοράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας τὴν ἐπενθεῖσαν ἐπὶ τοῦ Ἰνοτιτούντος τῶν ἐν Αονδίνῳ Ἀσφαλιστῶν τροποποίησιν τοῦ ἐπὶ ἀριθμῷ 8 ὅρων περὶ γενικῆς ἀδαμασίας εἰς τὰ ἐπὶ σωμάτων ἀσφαλιστήματα συμβολώλα. Ὁ δόρυ οὐτός διετελώθη ἡδη ὡς ἔξει: «Ἡ γενική ἀδαμασία καὶ ἡ ναναγωγαρίσεις θὰ διακανονίζονται συμφόνως πρὸς τὴν νομοθεσίαν καὶ τὰ ἔθιμα τοῦ τόπου, ἐνθα συνέβη αὕτη, ὡς ἐὰν τὸ περὶ νανλόσεως συμβόλαιον νὰ μὴ λεγιεῖται εἰδικοὺς ὄρους ἐπὶ τοῦ θέματος τούτουν. Ἐκεῖ δώμας ὅπου τὸ νανλοσιμόφωνον προβλέπει σχετιζότες, ὁ διακανονισμὸς θὰ γίνεται συμφόνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Κανόνων «Υόρξες»—Αιθέοσσι, 1890», (Ἐξαιρούμενός ἐπὶ τῶν περιπτώ-

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ**  
**ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ**  
**ΧΑΝΙΑ—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ**  
**ΚΡΗΤΗΣ**  
**ΤΗΑΞΙΔΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ**

σεων ξιλείας, της πρώτης λέξεως «Νο» της όπ' αριθμ. 1 διατάξεως) ή συμφώνως πρός τὰς διατάξεις τῶν κανόνων «Υόρκης—Αμβέρσης, 1924». Έάν τὸ πλοῖον ἀναχωρήσῃ κενόν, χωρὶς νάνιανθῆ, θὰ ἔμφα-  
μοῦνται αἱ διατάξεις «Υόρκης—Αμβέρσης, 1924» (πλὴν τῶν ὅπ'  
ἀριθμ. XXI καὶ XXII) καὶ τὸ διὰ τὸν σοπὸν τούτον ταξίδιον θὰ θεω-  
ρηται ὅτι ἔξαλονθεῖ ἀπὸ τοῦ λιμένος ἡ σημείου ἀπόπλου μέχρι τοῦ κα-  
τάπλου εἰς τὸν πρώτον λιμένα ἡ σημείου, ενθὲς κατόπιν, μη λαμβανο-  
μένους ὥτε ὅμηρον τῶν λιμένων ἡ σημείου τυγάλιας καταφυγῆς ἡ πρὸς ἀν-  
θράκενσιν. Έάν εἰς τινὰ τοιούτον ἐνδιάμεσον λιμένα ἡ σημείου λάβῃ χώ-  
ραν ἔγκατάλειψις τῆς ἀρχικῶς ἐπιδιωκόμενης θαλασσίας ἐπιχειρήσεως,  
τὸ ταξίδιον θὰ θεωρηται λῆξαν.

Κατὰ ταῦτα ή ἐπενεζθεῖσα τροποποίησις συνίσταται εἰς τὴν προσ-  
θήκην τῆς τελευταῖς παραγράφου τῆς ἀρχομένης μὲ τὰς φράσεις:  
«Ἐάν τὸ πλοῖον ἀναχωρήσῃ κενόν, χωρὶς νάνιανθῆ...» Λι φράσεις  
αὗται ἐμφανίζουν σαφῶς τὴν ἀφορμὴν καὶ τὸν σοπὸν τῆς γενομένης  
τροποποίησεως, διότι ἀπόβλεπον νά περιλάβονταν τὰς περιπτώσεις ορα-  
γῶν κενόν καὶ ἀναλόγων, εἰς ὃ θὰ συνέβαινεν διότι θὰ ἡ-  
δύνατο νά θεωρητῇ γενική ἀβαρία, ώς ἐὰν τὰ πλοῖα ταῦτα  
ῆσαν ναυλωμένα. Εἰς ἄρθρον εἰδικοῦ, δημοσιεύμενον εἰς τὴν  
«Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπουλ, ὁμολογεῖται, ὅτι ή ἀνάγκη τῆς  
τοιαύτης διατάξεως καταφαίται, ἐάν ἀναλογισθῇ κανές, ὅτι εἰς περι-  
πτώσιν μη ὑπάρξεως φορτίου, ναύλου ή κρήματος προερχομένου ἐκ τῆς  
ναυλώσεως, δὲν δηναταὶ νά ὑπάρξῃ καὶ διακανονισμὸς γενικῆς ἀβαρίας,  
λαβῷ τὸ γεγονός ὅτι συνέτρεψε πρᾶξης τῆς ή θυσίᾳ ἀναγομένη εἰς  
τὸν χαρακτῆρα τῆς γενικῆς ἀβαρίας. Διακανονισμὸς γενικῆς ἀβαρίας  
δηναταὶ μόνον νά γίνῃ, ὅταν ὑπάρχῃ ποινότης συμφερόντων, ώς λ.χ.  
τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον καὶ ὁ ναύλος ὃ τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον καὶ τὸ ἐκ  
τῆς ναυλώσεως ἀπορρέον χρῆμα. Έάν ἔνα πλοῖον είνε κενόν, ἀλλὰ  
ναυλωμένον, ὑπάρχουν τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἐκ τοῦ ναυλοσυμφόρων χρῆμα,  
ἔφ' ὃ δηναταὶ νά γίνῃ ὁ διακανονισμὸς μᾶς γενικῆς ἀβαρίας. Έάν  
ὅμως πλοῖόν τη είνε κενόν καὶ ἀναλόγων, ἔνα μόνον ὑπάρχει συμφέ-  
ρον, τὸ τοῦ πλοίου, καὶ οἰαδήποτε πρᾶξης ή θυσίᾳ διὰ τὴν ἀσφάλειαν ή  
πρὸς ὄφελος τοῦ ὄλου ἐγχειρήματος, δὲν ἀφοῦ, παρὰ μόνον τὸ πλοῖον  
καὶ συνεπὸς τὸ πλοῖον δέον νά ὑποστῇ τὸ σύνολον τῆς διατάξης τῆς πρά-  
ξεως ἡ τῆς θυσίαν.

Τόσον πολὺ συχνὰ παραβλέπεται τὸ γεγονός, ὅτι ή γενική ἀβαρία  
οὐδεμίαν ἔχει σχέσιν μὲ τὴν ἀσφάλειαν — πλὴν τῆς περιπτώσεως, καθ' ὃν  
τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλων καλύπτει τὸ ἀσφαλισμένον συμφέρον  
κατὰ γενικῆς ἀβαρίας — διότι νά συγχωρήται η ἐκάστοτε σχετικὴ ὑ-  
πενθύμισις. Αὕτη καθ' ἐαντὴν ή γενική ἀβαρία ἀφοῦ μόνον τὼν ἀ-  
μέσων συμβαλλομένους ἐνὸς ναυτικοῦ ἐγχειρήματος, ἦτο τὸ πλοῖον, τὸ  
φορτίον καὶ τὸν ναύλον, οἱ δ' ἀσφαλισταὶ σχετίζονται μὲ τὴν γενικήν  
ἀβαρίαν, ἐφόσον μόνον ἀποζημιώνουν τὸν ἡσαφαλισμένον κατὰ ζημιῶν,  
αἵτινες προσέπτουν ἐπὶ τῆς γενικῆς ἀβαρίας.

Ηδη, ἔνα σκάφος είνε τενὸν καὶ ἀναλόγων καὶ ἐγείρεται πε-  
ριπτώσις πράξεως ή θυσίας, σχετιζομένης μὲ γενικήν ἀβαρίαν, ὁ ἐφο-  
πλιστής ἀποζημιώνται διὰ τὰς ὥλικας ἤμιας, ποὺ ὑπέστη, συμφόρως  
πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ συμβολίου καὶ οὐχὶ συμφώνως πρὸς τὸν ἀφο-  
ρόντα τὴν γενικήν ἀβαρίαν δρον. Έάν βλαβεῖν αἱ μηχαναὶ, καθ' ὃν  
στιγμὴν λειτουργῶν πρὸς ἀνέλκυστος πλοίον η ἐάν κατὰ  
τὴν ἀνέλκυστον προσλήψη εἰς πλοῖον τι βλάβη, μη ὄφελον μένη, εἰς τὸ ναυ-  
άγιον, η διατάνη ἐπισκευῆς περιλαμβάνεται εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον συ-  
μβόλων, κατ' εὐθυτέραν ἐφαρμογαίαν τοῦ δρον περὶ γενικῆς ἀβαρίας.

Ἔάν ἔν τούτοις πλοῖον τι κενόν καὶ ἀναλόγων προσεγγίσῃ εἰς ἔνα  
λιμένα η ποδίσῃ, μετά μίαν πρᾶξην η θυσίαν σχετιζομένη μὲ γενικήν  
ἀβαρίαν, οὔτε ἀλλὰ διατάξεις τοῦ ἀσφαλιστήριον συμβολίου, οὔτε  
δὲ πλαϊδὸς περὶ γενικῆς ἀβαρίας δρος ἀποζημιώνουν τὸν ἐφοπλιστήν  
διὰ μερικὰς τινὰς διατάνας τον, οἷα λ. χ. εἰναι η διατάξης τοῦ πλοίου,  
η μισθοφροφοδία τοῦ πληρώματος κλπ. Διὰ νά προστατευθῇ διότι δε-  
δύτες ὁ ἐφοπλιστής ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης, ἐτροποιήθη ὁ δρος πε-  
ρὶ γενικῆς ἀβαρίας.

Κατὰ ταῦτα, εἰναι ἀναπόφευκτον τὸ ἐρώτημα, διατί οἱ ἀσφαλισταὶ  
τροποποιοῦν τὸν δρον ἡδη, δότε πρέπει νά ἐρίστανται ἀρεταὶ  
ἐκ τῶν παρελθόντος περιπτώσεις, καθ' ἦν ἔνα πλοῖον περιέπεσεν εἰς  
πρᾶξην η θυσίαν γενικῆς ἀβαρίας, ἐνῷ χρόνῳ ητο κενόν καὶ ἀναλό-

τον, τὸ δὲ ἔρητμα τῶν ἔξοδων εἰς τὸν λιμένα καταφυγῆς ἔπειτε νά είχεν  
τὸ γεγονός, κατὰ φυσικὴν συνέπειαν, ποὺ πολλοῦ; Προφανώς, ἐπεργάτη-  
σεν η συνήθεια κατὰ τὸ παρελθόν, διότι οἱ διακανονισταὶ ἀβαρίων δια-  
χειρίζονται τὰς τοιαύτας περιπτώσεις, ώς ἐάν πράγματι τὸ ἀσφαλι-  
στήριον συμβόλων ἀπεξημιστεῖ τὸν ἐφοπλιστήν διὰ τὰς διατάνας εἰς  
τὸν λιμένα καταφυγῆς. Έγίνοντο, δηλαδή, δεκτὰ τὰ ἐν λόγῳ ἔξοδα,  
ὧς ἐάν τὸ πλοῖον ητο ἐμφροτον η ναυλωμένον, μὲ μόνην τὴν διαφοράν,  
ὅτι ὥρειλε τὸ πλοῖον νά ὑποστῇ όλα τὰ ἔξοδα, ἄπινα κατόπιν ἀπήγοντα  
ἀπὸ τῶν ἀσφαλιστάς.

Περὶ τούτου δὲν δηναται νά ὑπάρχῃ ἀμφιβολία, μολονότι εἰς τὴν  
μεταφράσεις ητο διαχειρέσθη νά καθοισθῇ τὶ ἀριθμός ἔπειτε νά  
πληρωθοῦν οἱ ἀσφαλισταὶ οἱ μᾶλλον πόσα ἐκ τῶν ἔξοδων ἔπειτε κανονισθῶν  
νά γίνονται ἀποδεκτά, ώς ἐάν ἐπόρσετο περὶ γενικῆς ἀβαρίας. Έφό-  
σον πλοῖον τι είνε ἐμφροτον, δὲν δηναται νά ἔγεθῃ ἔρητμα σχεπτόν  
με τὸ σημείον αὐτό. Έάν τὸ φορτίον μεταφέρεται δηνάμει προφτωτι-  
κῆς ἀναφέρεται σαφῶς ἐν ἀπῆ τὸ ταξίδιον, οἰαδήποτε δὲ ἀμφισθήτη-  
σες ώς πρὸς τὸ κατὰ πόσον αἱ διατάνας συμπεριλαμβάνονται εἰς μίαν  
γενικήν ἀβαρίαν, προσληφθεῖσαν κατὰ τὸ ταξίδιον ἔπεινον, δηναται νά  
καθοισθῇ ἐκ τῶν ἔντιδια ταῦτα τὸν ἔρητη φορτωτικῇ ἀναφερομένον.

Ἐάν τὸ πλοῖον είνε ναυλωμένον, τὸ ταξίδιον διαρκεῖ μέχρι τοῦ τε-  
λικοῦ λιμένος ἐκφρασθεῖσα. Έάν όμως είνε κενόν, ἀλλὰ ναυλωμένον,  
τότε τὸ ταξίδιον λήγει εἰς τὸν λιμένα, διὰ τὸν διόποιον προσφο-  
ρίζεται τὸ σκάφος δηνάμει ποινήσαντα τὸν ναυλωσμάρων του. Ἐν πάσῃ περιπτώ-  
σει, οὐδεμία ἐφίσταται πραγματική διασκολία διὰ τὸν καθοισμόν του  
τὸ ταξίδιον, διαν πόλοιον τελεῖ ὑπὸ ναυλωσαν η μίσθωσιν. Έάν ἐν τού-  
τοις ἔνα σκάφος είνε κενόν καὶ ἀναλόγων, τότε παρουσιάζονται δυσ-  
χερεῖαι, ώς πρὸς τὸν καθοισμόν του τὸ ταξίδιον του. Εἰς τὴν περιπτώσειν  
αὐτῆς δὲν ὑπάρχει συμπεριμένον ταξίδιον καὶ τὸ πλοῖον δηναται νά  
κατευθυνθῇ ὑπὸ διόποιοτε, χωρὶς νά ὑπάρχῃ, τεχνικῶς, παρέκκλισης ἀπὸ  
τὴν πορείαν του. Ἐνδέχεται ν' ἀπολεύσῃ ἐκ Λονδίνου διὰ Πλάνουθ,  
ἔφόσον όμως καὶ πρὸν η φύση εἰς τὸ Πλάνουθ, διαταχθῇ παρὰ τὸ  
πλοιοκτήτον του νά πλεύσῃ εἰς Γλασκώδην, τὸ ταξίδιον νοεῖται ἀπὸ  
Λονδίνου εἰς Γλασκώδην, χωρὶς ν' ἀπολεύσῃται, διὰ τοιούτον εἴδους  
πλάσιος, πολλαὶ ἀλλαγαὶ κατευθύνσειν ἐν πλῷ.

Ἡδη, ἐφόσον τὸ ταξίδιον ἀποτελεῖ οὐσιώδη παράγοντα εἰς τὴν γε-  
νικήν ἀβαρίαν, είνε ἐπάναγκες — προεμένουν ὁ πλοιοκτήτης τοῦ κενοῦ  
καὶ ἀναλόγων σκάφους νά ἔξισθῃ μὲ τὸν πλοιοκτήτην τοῦ ἐμφρότου  
η ναυλωμένον — διότι μη ὑπάρχῃ δηνατότης παρεξηγήσεως, ώς πρὸς  
τὸν παρεξηγούμενον καὶ καθοισμόν του τὸ ταξίδιον διὰ τὴν περιπτώσειν γε-  
νικῆς ἀβαρίας. Πρὸς τὸν σοπὸν αὐτῶν δὲ νέος δρος καθοισεῖ, διότι εἰς  
τοιαύτας συνθήκας τὸ ταξίδιον θὰ θεωρηται συνεχίζομενον ἀπὸ τοῦ λι-  
μένος τῆς ἀναχωρήσεως μέχρι τοῦ πρόσχορου διάστηματος, διότι προ-  
εισθεῖσαν τὸν περιπτώσεον ἀνθρακεύσεως η καταφυγῆς εἰς λιμένας  
ης ἔξιστορέας βίας. Έάν όμως ἔνα πλοῖον καταφυγῆς εἰς λιμένα η  
προσεγγίσῃ ἀνθρακεύσεων ταξίδιον, τότε ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς γενι-  
κῆς ἀβαρίας, τὸ ταξίδιον θὰ θεωρηται λῆξαν.

Ἡ ἀνάγκη τοιαύτης τινὸς διατάξεως — προσθέτει ὁ "Ἄγγλος ἀφ-  
θορογάρος" — είνε προφανής. Έάν τὸ πλοῖον συνέβαινε νά ποδίσῃ καὶ  
νά παραμείνῃ εἰς τὸν λιμένα καταφυγῆς, μη προτιθέμενον νά συνεχίσῃ  
τὸν πλοῦν τον δι' ὃν ἀρχικῶς προσφεύσετο λιμένα, πρὸν η ἐπιστιβῆ εἰς  
αὐτὸν η γενική ἀβαρία, οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ ἐποχρεούντο ν' ἀποζημιώνουν τὸν  
πλοιοκτήτην διὰ τὰ ἔξοδα καὶ τὴν δαπάνην συντηρησεως τοῦ πληρώματος  
τοῦ ἐπ' ἀριστον, ἐφόσον τὸ πλοῖον ὑπετίθετο, διότι θὰ παρέμενεν ἐπ' ἀριστον  
εἰς τὸν λιμένα καταφυγῆς. Διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, τοῦ διόποιον το κενόν καὶ  
τὸν πληρώματος περὶ γενικῆς ἀβαρίας δρον δέντες δηνάμει περιπτώσεος  
τοῦ διόποιον παρεξηγήσεως, διότι η γενική ἀβαρία, η μέσην τον πληρώματος  
καὶ τὸν πληρώματος σκάφους είχεν ὑποστῇ τινὰ η θυσίαν, καθαπτηροζο-  
μένην ώς γενική ἀβαρία, θὰ δηνατόν δον ὁ καθοισμός λήξεις τοῦ ταξίδιον, θὰ ὑπερχερωνο-  
το οἱ ἀσφαλισταὶ νά δηνάμει ποινήσαντας τὴν δαπάνην τὴν προσδέσεως ἐπὶ τὸ-  
σον χρόνον, δον ὁ πλοιοκτήτης θὰ ἐπειθεῖ νά πορτῇ ἐν ἀργίᾳ τὸ σκά-  
φος του εἰς τὸν λιμένα τῆς καταφυγῆς. Ως ηδη όμως ἔχον τὰ πρά-  
γματα, ο νέος δρος, ἀφ' ἐνὸς μὲν παρέχει εἰς τὸν ἐφοπλιστήν τὴν ἀνα-  
καίδενσαν εἰς αὐτὸν προστασίαν, ἀφ' ἐτέρον δὲ διασφαλίζει καὶ τοὺς ἀ-  
σφαλιστάς ἀπὸ πάσης καταστατηγήσεως.

# YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach GHEFOO.

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

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE Co Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS., Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros“ Shanghai

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης  
τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

### Στατιστική τῶν “NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

Τὴν 30ην Ἰουνίου ἐτέλονταν ἐν ἀργίᾳ 60 ἐν διφ φορτηγά μας σκάφη (500 τ. γρούδες καὶ ἄνω ἔκσποτον) συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 200.751 τ. γρούδες. Ήτταν τὰ 30 τόννων 84.843 παρέμενον παρωπλισμένα εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Ἐσσωτερικοῦ, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 30 τόννων 115.908 εἰς λιμένας τοῦ ἔσωτεροῦ καὶ κινώις εἰς τὸ Πλέιτ. Ἡ χωρητικότης αὕτη, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀργῆσαν τοννᾶς κατὰ τὸ α' βιβλον τῷ, ἦτος ἡτο ἥλιαττωμένη κατὰ 34 σκάφη καὶ 87.745 τ. γρούδες, ἔνναντι ὅμοιος τοῦ ἀντιστοίχου 6' βιβλίων τοῦ 1935 παρονταίσεν αὐξησην κατὰ 14 πλοῖα καὶ 64.496 τόννων γρούδες.

Ἐναντίον τοῦ προηγουμένου τομήν τονισθείσας μείωσις, ἔξ-  
δηλώθη ἀπὸ τῶν μέσων Μαΐου καὶ ἐντεῦθεν, ὅτε ἐναὐλώθησαν ἀρχετά  
ἀργούντα σφάγη μας μετρίον μεγέθους διὰ μεταφοράς ἐν Μεσο-  
γείον μεταλλευμάτων εἰς Κόντινεντ, ὥποθεν ὃλην εἰς τοὺς Βο-  
ρείους Σοβιετικούς τομεῖς, κλεισθέντα διὰ ταξίδια «τάμ-τοάρτερος»,  
πρὸς μεταφοράν φορτίων ἔνθειας εἰς Ἀγγλίαν καὶ λιμένας τῆς Ἡπε-  
ιοτικῆς Εὔρώπης. Μετὰ τὴν τοιωτήτην απασχόλησαν τῶν παροπλισμέ-  
νων μικρῶν καὶ μετρίον μεγέθους σφαφῶν μας, ἐπρολογίθησε μία ζη-  
ρηρὰ πος ζήτησις χωρητικότητος διὰ φορτία ἐν Νοτίῳ Ρωσίᾳ, εἰς  
τὸ πόλον ὃστε ἀρκετά διάστημα φορτηγά μας ἐναὐλώθησαν πρὸς μετα-  
φοράν Ρωσικοῦ ἄνθρακαν εἰς Βρ. Ἀμερικήν, γαναρθράκων εἰς Ἰ-  
ταλίαν καὶ μεταλλευμάτων, ίδιᾳ δὲ χυτοσίδηρον εἰς Ἰανουάριαν, Ἀγ-  
γλίαν καὶ Κόντινεντ. Τοιοντοτόπως, εἰς τὸ τέλος Ἰονίων παροπλισ-  
μοῦ αἰσθητὴ ἐποχήσωσις εἰς τὰς τάξεις τοῦ παροπλισμοῦ, ἡτις ὃλη  
τείνετο εἰς μίαν ἔτι εὐρότεραν κλίμακαν, ἐὰν δὲν παρέμενεν εἰς κατά-  
στασιν πλήρους σχεδον ἀπάρξιας, ἢ τόσην ἐργασίαν παρέζουσα εἰς τὸ  
Ἐλληνιζόν πλόιον, ἀγοόα τοῦ Ρίθεο Πλέιτ.

Ο ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει τοὺς λιμένας ἀργίας τῶν φορτηγῶν μας :

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ Β' ΖΗΜΗΝΟΥ		1936		
Λιμένες άργιας	Α') π.	T. γυρούς	"Εναντί α' ζημίνου	1936
Παιωνείς	25	73.489	59 τ. γυρούς	167.921
Σύρος	2	6.746	5 >	14.718
Χίος — Οίνοντα	3	4.608	6 >	10.501
'Εσπεριδών	30	84.843	70 >	193.140
'Εξωτεριζών	30	115.908	24 >	95.356
Σύνολον :	60	200.751	94 >	288.496

Ο χρόνος ἀργίας τῆς ἀντέωρου χορηγικότετος ομηρειονταί εἰς τὸν ἀξόλουθον πίνακα ἐν συγκοινώνει τῷ δέ <sup>τρίτῳ</sup> Ζηνόνον τοῦ π. ἔτους:

'Ο χρόνος της άργιας των	B' 3ΜΗΝΟΝ 1936	B' 3ΜΗΝΟΝ 1935
	Α') π. T. γχρός	Α') π. T. γχρός
Άπλο τῶν ἀρχῶν Ἰουνίου .....	2 9.157	1 1.877
Διαφρούντος τοῦ Μαΐου .....	11 44.947	6 17.226
Διαφρούντος τοῦ Ἀρπελίου .....	16 53.557	7 22.116
Πρὸς 3 ἔως δημητρῶν ἀργούντα...	20 61.550	13 40.699
Πρὸς 6 ἔως 12 μηνῶν ἀργούντα	4 9.159	9 21.208
Άρογύντα πλέον τοῦ ἔπους .....	7 22.381	10 33.129

Σύνολον : .....	60	200.751	46	136.255
Προσάρτεται έξι τῶν ἀνωτέρω συγκριτικῶν πινάκων, ὅτι ή ἀπὸ τοιῶν καὶ πλέον μηνῶν ἀργοῦσα χρονιτικότης μας περιλαμβάνοντα 31 φορτηγά 93.090 τ. γκρός, ἵτο ή αὐτὴ περίπου τόσον μὲ τὴν τοῦ ἀντιστοίχου τομῆν π. ἐ. ἀνεφρούνεντιν εἰς 32 φορτηγά 95.036 τ. γκρός, διον καὶ μὲ τὴν τοῦ α' 3ημηνος τοῦ τοῦ τοῦ, ἔτοις, ἥτις περιελάμβανε 28 σαφάρη 80.579 τ. γκρός. Ἀντιθέτως, η παροπλισθεῖσα διαφορούντος τοῦ 6' 3ημήνου χρονιτικότης μας περιελάμβανε 29 μόνον φορτηγά 107.661 τ. γκρός, ἐναντὶ παροπλισθέντων 66 φορτηγῶν 198.917 τ. γκρός κατὰ τὸ α' 3ημηνον τοῦ. ἔτ. καὶ 14 μόνον φορτηγῶν 41219 τ. γκρός κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀντιστοίχου 6' 3ημήνου τοῦ 1935. Ὁφειλετα τοῦτο κυρίος εἰς τὴν πολύμηνην ἀπραξίαν τῶν ἐξ Ἀργεντινῆς ἔξαγωγῶν, λόγῳ τῆς ὀποίας μία σεβαστὴν Ἑλληνικὴ χρονιτικότης, παραμένουσα ἐν ἄργιᾳ εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, προεξάλεσεν ἔξαρτετην διόγκωσιν τοῦ ἐν τῇ Σένῃ ἀποκτούντος Ἑλληνικῶν τοννᾶς. Τοῦτο, ἄλλως τε, εἴνε καὶ καταφανές, διότι εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' 3ημήνου ἦσαν παροπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτεροῦ 30 φορτηγά μας 115.908 τ. γκρός, ἐνῷ κατὰ τὸ α' 3ημηνον παρέμενον μόνον 24 τόνων 95.350 καὶ κατὰ τὸ δ' 3ημηνον τοῦ 1935, τὰ ἐν τῷ ἔξωτεροῦ ἀργοῦντα, ἀνήρχοντο εἰς τὸν ὅλως ἀσήμαντον ἀ-οιμιόν τῶν 8951 τόνων.	22.000	10	00.120	

‘Η τοιαύτη περιστολή είς τὰς ἔξαγωγάς Ἀργεντινῶν γεννημάτων, καταλαβόντα τὴν προτηγὸν ναυτιλίαν μας μὲ ἀρκετὰ ἀναῦλωτα σκάψη εἰς τὰ ὑδατα τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἀπετέλεσε πλήγμα διὰ τὴν ομηρίαν μας καὶ βαρύς προσαλεῖ εἰσέτη ζημίας, καθόσον τὰ πλείστα τῶν εὑρέθντων είς Πλέιτ διαθείμον πλώισαν μας ἡ ναυγάσθησαν νὰ παροπλισθοῦν ἐκεῖ, ὑφιστάμενα τὰς δαπάνας τῆς μισθωτοφοδοσίας τοῦ ἐπιλήπτη συνθέσει πληρώματός τον, ἐνῷ ἄλλα τινὰ ὑπερχρόμησαν γ' ἀναψυχήσιν κενὰ πρός ἄλλα κέντρα φροτώσεων ἢ νὰ δεχθοῦν χαμηλοὺς καὶ ἐπιζημίους ναῦλους διὰ προσφυσίσης ἐκτὸς σχεδίου. Δέον νὰ οημειωθῇ, διὸ η Ἐπιτοποιητὴ τοῦ σχεδίου ἀπήγνωσε τὴν κάθθοδον εἰς τὸ Πλέιτ κενῶν καὶ ἀναψυχήσιν σπασμὸν ἀνάτατης δὲ καὶ κάθε νέαν

ναιώσιν μὲν ἡμερημνίαν φορτώσεως, ἀρχικῶς μὲν μέχρι Ιης Ἰουλίου, εἴτα μέχρι Ιης Αὐγούστου καὶ ἥδη ἐπ' ἀριστον, ἵνα σῦτο κατασῆ δυνατὸν καὶ ἀπορροφηθῇ σὺν τῷ χρόνῳ ἡ πληθωρικὴ χωρητικότης ἡ συγκεντρωθεῖσα εἰς τοὺς Ἀργεντινούς λιμένας. Ή τοιαύτη ὅμως ἀπαγόρευσις, ἡ προελύθουσα ἐξ λόγων ὑπερέτας ἀνάγκης, περιορίζει ἐπι περισσότερον τὸν τύχον τῆς δράσεως τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας. "Ηδη πολλὰ ἐκ τῶν σπαζόντων μας μετά τὴν περαιώσιν τῶν ταξιδίων των θὰ ἐποχερωθοῦν εἰς ἀναγκαστικήν ἀργίαν μέχρι βελτιώσεως τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέτη.

'Η παρασχεθείσα, ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τοὺς λοιποὺς τομεῖς ἔργασία εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλόιον, ὃτο πτωχὴ καὶ ἄνευ γενικιστέον ἐνδιάφεροντος, ὃ δὲ παραμονὴ ἀρχετοῦ ἀφίθμον φροτηγῶν μας εἰς τὴν ἐνεργὸν ἐπηρεσίαν, ἐπῆρξε τὸ ἀποτέλεσμα μᾶς δραστηρίας, ἀλλὰ καὶ δυσχεροῦς ἀναζητήσεως φροτίων αὐτῷ ὅλας τὰς κατευθύνεις ὡς λ. χ. ἀπὸ τὰ ζεντρά της Ἀλώποιας, ἀπὸ τὴν Χιλῆν, τὴν Κούβαν, τὴν Βρετανίαν Κολομβίαν, τὴν Αϊτστραλίαν καὶ τὸν Καναδάν (μεταφοράς γεννημάτων εἰς Ἑλλάδα). Εὐθεγετιὴν ἐξ ἄλλου ἥσπισην ἐπιφοράν καὶ ἡ τελενταίως προσκέψια ἀνάξωγοντησις τῆς ἐκ Νοτίου Ρωσίας ζητήσεως χωρητικοτητος, αἱ πρώται ἀνάγκαι τῆς ὄποιας ἐξαλύφθησαν ἀπὸ διαδέσμου Ελληνικᾶ σκάψη. Ἐργασίαν τινά, ἀλλ' εἰς μωράν εἰσέπι πλιάκα, ἥσπισε νὰ παρέχῃ τελενταίως καὶ ὁ Δούναβις διὰ γεννήματα, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ Ζουγουντάλ διὰ μεταφοράς ποσοτήτων τινῶν γαι-ανθράκων εἰς τὴν Βραζιλίαν.

Εις τὸν κατωτέρῳ πίνακα ἐμφανίζεται ἡ πορεία τῆς παροπλισμένης ἀνά τρίμηνα Έλληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος κατὰ τὴν τελεταίαν ἔξαστιαν:

	A' зMHNON	B' зMHNON	G' зMHNON	A' зMHNON
Тет	'А)π T. γzq.	'А)π T. γzq.	'А)π T. γzq.	'А)π T. γzq.
1936	94	288,496	60	200,751
1935	74	210,905	46	136,255
1934	45	129,029	64	224,290
1933	69	206,458	73	238,508
1932	92	292,781	164	562,062
1931	124	379,900	97	300,133
			26	75,933
				33
				101,351

Διαπιστώντας ότι τον πίνακος τούτου, ότι ή κατά τό β' 3ημηνον ἀρχήσασα χωρητικότης ήτο μικροτέρα από όλα τα ἀντίστοιχα β' 3ημηνον ἀπό το 1931 και ἔγενθεν, ἔξαρσέσι μόνον τοῦ β' 3ημηνον π. ἔ., διτε ελέγει κατέλθει εἰς τα 46 μόνον πλιά καὶ 136,255 τ. γραφ. Δεδουλέουντος, ότι ή ἀντίστοιχος παραπλισμένη χωρητικότης κατά τὸ π. ἔ. εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερον ήτο ασύμματος, ἐνῷ ἐφέτος ἔφθασε τοὺς 115,908 τ. γραφ. προκύπτει ότι ή εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερον ἀργήσασα χωρητικότης κατά τό β' 3ημηνον τοῦ π. ἔ. ήτο ἀρκετά μικροτέρα ἔναντι τῆς ἀντίστοιχης περιουσίης.

"Οσον ἀφορά τὴν ἡλικίαν τῶν ἥδη παρωπλισμένων σκαφῶν μαζ.,  
απαντεῖται αἴτη ὡς ἐξής:

Β' 3ΜΗΝΟΝ 1936			Β' 3ΜΗΝΟΝ 1935		
Ναυτ.	1930-20	άρι	χαντί	τ.	γκόδος
1919-15	> 12	>	51.347	>	6
1914-10	> 18	>	68.634	>	6
1909-05	> 10	>	33.021	>	11
1904-00	> 9	>	25.736	>	12
Πέραν τοῦ 1899	> 11	>	22.013	>	10

Σύνολον : > 60 > 200.751 > 46 > 136.255  
 Λόγῳ λάριών της ἀναγκαστικῆς ἀργίας πολλῶν φορτηγῶν μες  
 ήτος τοὺς λιμένας τοῦ Πλεύτη, ἐλείψει ἔργασίας δι'ἐπιστροφήν, παρο-  
 πάθῃ ηὔξενόν εἰ παροπλισθεῖσας χωριτζούσι σκαφῶν ἡμίκιας κάτοι  
 πάνω 20 ἑταῖροι, καθὼς καὶ ἡμίκιας 20 ἔως 25 ἑταῖροι. Οἱ σχετικοὶ  
 ἀριθμοὶ τὴν πρώτην κατηγορίαν είναι 12 πλοῖα 51.347 τ. γυρδος ἔναντι ἀντί-  
 τοιχών περισσινόν ἀριθμὸν 7 σκαφῶν καὶ 26.334 τ. γυρδος καὶ διὰ τὴν  
 διεύθεταν 38 σκαφῶν 68.634 τ. γυρδος, ἔναντι 6 τόννων 15.614 τοῦ 6'  
 λιμένον τ. ἔ.

Αντιθέτως διὰ τὰ σκάφη ἡλικίας ἄνω τῶν 25 ἑτῶν οἱ ἀναλογίαι ὑδεμίαν αἰσθῆτην διαφορὰν παρουσίασαν, διότι κατὰ τὸ ἐπόπανον τοῦμηνον παρέμειναν ἐν ἀρχῇ ἐξ τῆς κατηγορίας ταῦτης 30 φορογύρω μας 80.770 τ. γκρός, ἔναντι 33 φορτηγών 94.307 τόννων γκρός τοῦ ἀντιστοίχου τοῦμηνον π. ἔ. Λαμβανομένον δὲ ἐν' ὅψιν, ὅτι τὰ πλέον ὅν τριῶν μηνῶν παροπλιμένα σκάφη ἀνέρχονται ἡδη εἰς 31 τ. γκρός 33.090, ἔναντι 32 τ. γκρός 95.036 τοῦ ἀντιστοίχου τοῦμηνον π. ἔ., ἔπειτα τι μία παγία χωριτιστῆς παροπλιμένων σκαφῶν μας παλαιωτέρας ἀλλαγένει πάντοτε τὴν κατάλληλην τύχασιμίαν, ὅποις διογετεύθη ἵς τὰ ἁνοστάτια τῆς διατήρησης.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

## TA TEKNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

Τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα τῶν  
παλινδρομικῶν μηχανῶν.

## Προδέρμανσις τροφοδοτικοῦ ὕδατος καὶ ἀέρος καύσεως

Τό ζητήμα της ἐπιλογῆς τῶν καταλληλοτέρων βοηθητικῶν μηχανημάτων ὡς καὶ τῆς καλύτερας διατάξεως καὶ συνδεσμολογίας αὐτῶν εἰς τὸ δόλιον κώλωνα τῶν μηχανημάτων τοῦ μηχανοστασίου, ἐνέχει ίδιατέραν σημασίαν, ὃς ἐπιδόντων ἐπὶ τῆς ἐν γένει καλλιζῆ ἀπόδεσεως αὐτῶν τούτων ἀφ' ἔνδος, ἀφ' ἔτερου δὲ ὡς συντελούν εἰς τὴν ἔμμεσον αἴξησην τῆς ἀπόδεσεως τῆς κυρίας προωστηριού μηχανῆς καὶ τοῦ μηχανικοῦ συνόλου τοῦ πλοίου.

Εις τὴν περίπτωσιν τῶν κοινῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν πολλα-  
πλῆς ἐκτονώσεως, τριπλῆς ή τετραπλῆς, αἵτινες καὶ ἀμεσότερον ἐνδια-  
φέρουσσαν ήματς, τὸ ποδόβλημα τῆς κινήσεως τῶν βοηθητικῶν αὐτῶν μη-  
χανημάτων τίθεται κατὰ τρόπον ἀπλούστερον ἀφ' ὅτι τίθεται εἰς τὰ ἄλ-  
λα συστήματα προώσεως, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ ἐν ἐξ τῶν ἀναμφισβήτητον  
πλεονασμάτων τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς, καθότι ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον  
αἱ κυριότεραι τῶν ἀντλίων τῶν χρησιμοποιούμενων διὰ τὰς βοηθητι-  
κὰς λειτουργίας τοῦ συστήματος λεβήτων — μηχανῆς λαμβάνουσι τὴν διὰ  
τὴν λειτουργίαν αὐτῶν ἀπωτομένην σίνησον ἔξ αὐτῆς ταύτης τῆς μη-  
χανῆς. Ἐξαιρετικῶς καὶ εἰς εἰδίκας μόνον περιπτώσεις ταχινόσφρων  
μηχανῶν παραλείπονται αἱ ἵπτο τῆς μηχανῆς ἀτ' εὐθείας κινούμεναι βο-  
ηθητικά αὐτῆς ἀντλία, τῆς κινήσεως αὐτῶν καθισταμένης τότε ἀνεξα-  
τήτου.

Γενικῶς, δυνάμεθα νῦν εἰπομένην, ότι οὐδὲ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν, συντελοῦσιν εἰς τὴν ἀπλούστερον τοῦ συστήματος τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἀπότομον. Λόγῳ τοῦ καμψῆλου σχετικῶς κενοῦ, ὅπερ ἀπαιτεῖται εἰς τὰς παλινδρομικάς μηχανᾶς ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τῶν ἀποστροφών, η̄ ἀντίλια κυριλλοφορίας είνει σχετικῶς μικρά καὶ διὰ τὸν ἀπότομον εἰσιτηρότηταν τοῦ πέτρου Edwards, παραδείγματος χάριν, ὁρκεῖ διὰ τὴν ἔξεπιφρεσθαι τοῦ φυγείου. Τὰ συνήθως ἀνεξάρτητως τῆς μηχανῆς κινούμενα βοηθητικά μηχανήματα δύνανται π. χ., η̄ ἀντίλια κυριλλοφορίας, η̄ ἀλεπτηρίη, η̄ μηχανὴ τοῦ ἀνεμοστήρος (ἐπὶ πλοίον μετ' τεχνητοῦ ἐλκυστήρου), τὸ ἴππαριον θαλασσοειδάτων κτλ., δὲν ἀπορροφοῦν σχέδιον ποτὲ πλέον τῶν 7—8 οἱ τοῦ συνόλου τῆς ἐπὸ τῶν λεβήτων παραγομένης ποσότητος ἀτμοῦ, η̄ δὲ ἀνεξάρτητος τῶν μηχανημάτων διάταξις αὕτη ἐπιτέπει τὴν χρηματοποίησιν τοῦ ἔξαγορικοῦ τῶν μηχανημάτων τούτων ἀτμοῦ διὰ τὴν προθέμανσιν τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος τῶν λεβήτων, η̄τις προθέμανσις καθίσταται εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν εὐχεροστέφα η̄ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀποστροφών, λόγῳ τῆς μεγάλης σχετικῶς θερμοκρασίας τοῦ ὕδατος τοῦ θερμοδοχείου, τῆς ὀγκολομένης βεβαίας, εἰς τὸ καμψῆλον δύνασθε ποτὲ κινεῖν τῶν μηχανῶν τούτων ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἀποστροφών, Ή ὡς ἄνω ἐν γενναῖαις γραμμαῖς διαγραφομένῃ διάταξις ἀποτελεῖ τὴν εὐθυντεράν, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ ἀπλούστεραν λέσσιν τοῦ ζητήματος, ἀν καὶ ἀπὸ ἀπόφεως καθαρῶς θερμοδινηματικῆς δὲν θεωρεῖται καὶ η̄ λυσιτελεστέρα. Ή ἀνάλογοι πλειστον τοιμαζόσεων πλοίοι νῦν ἔχει ἀποδεῖξει ὅτι εἰς τὰς πλειστοὺς τοιμαζόσεων εἰνὲ ἀποδοτικότερον η̄ κίνησις τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ μηχανοστασίου η̄ ὑλεπτηρίων παραγομένου ἐπὸ διξελοληφτωτῆς μηχανῆς, τῆς προθεμάνσεως τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος τότε συντελούμενης διὰ λήψεως ἀτμοῦ ἀπ' εὐθείας ἐκ τῶν καρφίων τῶν κυλινδρῶν ἐνδιαισμῶν ἐπιτονώσεων τῆς κυρίας μηχανῆς. Ή λόγις αὕτη, ἐπτότε τῆς ἐλαττώσεως τῶν ἔξιδόνων κινήσεως τῶν βοηθητικῶν, ἐπιτέπει καὶ οὐκονομικότεραν προθέμανσιν τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος ἀντιθέτως πρὸς τὸ ἐπρότητος ὄψεως φάνεται

Τό διτή ή προθέμαντος τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος ή συντελουμένη διὰ λήψεως ἀπὸν ἐξ καρφίων κυλίνδρων ἐνδιαιμέσων ἐκτονώσεων εἶναι ἀποδοτικότερα τῆς διὰ τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἀπὸν τοιαύτης ἀποδεινύνεται καὶ διὰ τῶν ἔξης ἀπλούστερην μένον σὐλλογισμὸν:

Ιον) Λόγω τοῦ πτωχοῦ σχετικῶς κενοῦ, δι' ὃ ἐμελετῶντο καὶ ἔσα-  
ζολουθεῖσιν εἰσέτι νὰ μελετῶνται αἱ ἐν χοήσει παλινδρομικά μηχανα-  
τῶν πλοίον καὶ τοῦ πτωχοτέρου τοῦ ἐπὸ τοῦ προσποιητοῦ τοῦ μη-  
χανοστασίου συνήθεις τηρουμένους, ἡ διαφορὰ θεμομορφασίας εἰσαγωγῆς  
ἔξαγωγῆς τοῦ ὅλου κυβόλαμπος (ἥτις ἀποτελεῖ τὸ μέρος ἀποδοσεώς  
οἰστρηπτοῦ θεμικῆς μηχανῆς), είνει σχετικῶς μικρόν. Ός ἐξ τούτου, ὁ  
ἄτμος ὁ λαμβανόμενος ἐξ οἰονδήποτε ἐνδιαιμέσου σταδίου ἐπτονόσεως  
ἔχει ἥδη μετατρέψει τὸ ογμαντικότερον μέρος τῆς θεμικῆς ἐνεργείας  
ἄντον εἰς μηχανικὸν ἔργον, ἢ δὲ περιστέρῳ χρησιμοποίησις μικροῦ μέ-  
ρους αὐτοῦ δύσιν ἀξιωδῶς ἀπαιτεῖται διὰ τὴν πλήρη προθέμαντον τοῦ τρο-  
φοδοτικοῦ ὕδατος, ἐν τῷ συνόλῳ ἀποδίδει περισσότερον, ἀφ' ὃ, τι θὰ ἀπέ-  
διδεῖν ἡ χρησιμοποίησις τοῦ μέρους τούτου τοῦ ἄτμου διὰ καθαρός μη-  
χανικὸν ἔργον.

2) Ἡ ἀπόδοσις τοῦ κυλίνδρου ὑψηλῆς πέσεως μᾶς παλινδρομίης μηχανῆς είνει ἀσυγκρίτως μεγαλύτερα τῆς ἀπόδοσεως τοῦ κυλίνδρου χαμηλῆς πέσεως. 'Ο ἄτμος ἐπονείν, ὃ λαμβανόνειν ἐξ οὐρανίδησιν ἐνδιαιθέσιν σταδίου ἔκπονώσεως, ἔχει ἡδη λειτουργήσει ὑπὸ τὰς βελτίστας δι' αὐτὸν οινοθήκας, ἐκτελέσας τὸ σημαντικότερον μέρος τοῦ ἔργου αὐτοῦ.

Ἐννοεῖται ὅτι ὑπάρχουσι καὶ οἱ κατ' ἀρχὴν διαφωνοῦντες πρὸς τὰς

άνωτερο όπόν τεις καὶ τὸ ζῆτημα ἔχει κατ' ἐπανάληψιν συζητηθῆ ἐν τεχνικοῖς συνεδρίοις, χωρὶς να ἐπέλθῃ ἀπόλυτος συμφορίας γνωμῶν, ἂν καὶ ἡ μεγάλη πλειονότης τῶν τεχνικῶν εἴνει τεταγμένη ὑπὲρ τῆς προθερμάνσεως διὰ λήψεως ἄποιν ἐξ ἐνδιαιτήσον σταδίων, ὃς ἀποδοτικότερας τῆς τοιωτῆς δι' ἔξαγωγικον ἄποιν.

Ονυμάτερος δὲ λόγος τῆς ἔξακολονθήσεως τῆς διαιφωνίας ταύτης είναι τὸ ὅτι τὸ ζητήμα τοῦτο δὲν δύναται νὰ διερευνηθῇ εὐκόλως, κυρίως διότι αἱ ἀποδόσεις ἐξάστου συλλίνδονται μᾶς παλινδρόμης μηχανῆς δὲν δύναται νὰ καθοισθῶσιν ἐπάντιμος, καὶ ἐπομένως δὲν είναι εὔκολον νὰ προσδιοισθῇ ἡ ἐπὶ πλέον ποστῆς ἄτμοι, οἵτις δέοντας νὰ εἰσαγῆῃ εἰς τὸν κυλινδρὸν ὑψηλῆς πέσσως διὰ νὰ ἀνατηληθώῃ εἰς τελικὸν ἔργον τὸν διὰ τὴν προθερμανσῶν τοῦ ὕδατος εἰς τὸν προθερμαντῆρα ἔξαγεντα. Άλλ’ ἔναν ἡ λεπτομερῆς διερεύνησις αὕτη εἶναι δισκοφής, εἶνε ὅμως εὔκολος ἡ ἐκτίμησις τοῦ ἀποτελέσματος τῆς προσθήκης ἐνὸς δευτέρου προθερμαντῆρος τροφοδοτικοῦ ὕδατος λειτουργοῦντος ἀπολειπούτων δι’ ἄτμοῦ εἰλημμένου ἐκ καφείων συλλινδόντων ἐνδιαμέσους ἐξτονώσεων, (εγκατάστασις δευτέρου σταδίου προθερμάνσεως), ἐπὶ πλοίων ἐζόντων πρότερον ἔνα μόνον μονοσταδιακὸν προθερμαντῆρα. Σειρὴ μετήξεων γενομένων εἰς τοιάτια περιπτώσεις, ἀπέδειξεν, ἐκ τῶν πραγμάτων πλέον, ὅτι η τοιάτια διάταξις ἐπιτέλει πίκονομαν τῆς τάξεως τῶν 3 οἱ, πράγμα διπέρ τοῦτο καθ’ ἡμάς ἀποδεινύνει πέραν πάσης ἀμφιβολίας τὸ λυσιτελές τῆς χορησιωτοῦμεσως τοῦ συστήματος τούτου. Πλεῖστοι τῶν ἡμετέρων τεχνικῶν καὶ ἐφοπλιτῶν ἔχουν πεισθῆ περὶ τούτων, ός ἀποδεινύνεται ἐκ τῆς ἀνθράκας ἐπ’ ἐσχάτους τοποθετήσεως δισταδιακῶν προθερμαντῆρων ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας, ίδιως, πλοιών.

Η χορηφικούς διά προθέμανσιν ἀποκλειστικῶς οὐχί πλήρως ἐκτονούμενον ἄτμοι, ἐπιτρέπει εὐχερέστερον τὴν χορηφικότην, ἐνδεχόμενον εἰς τὸ μέλλον, τὸν ἔξαγωγικὸν ἄτμον δί' ἐν τῷ τῶν διαφόρων λιαν ἀποδοτικῶν συστημάτων τὸν ἐπινοηθέντων ἑσχάτων διὰ τὴν αὐξησιν τῆς ποιωντικῆς δημάσιες τοῦ πλοίου, διὰ λυστελεστέρας χορηφικούτησεως τοῦ ἄτμοῦ ἔξαγογῆς δί' ἔξαγωγικὸν ἄτμοστροβίλους ὃπος π. χ. τὸ σύστημα Bauer — Wach, Brown — Boveri, Parsons, Helsingfors, Westinghouse, Metropolitan Vickers κτλ., περὶ ὧν ὥμιλησμαν ἄλλοτε καὶ εἰς ἡ βάτταν ἦ βράδιον θέλει ίσως προσφένγει καὶ ἡ ἡμετέρα ναυτικία λόγῳ τῆς σχετικῆς εὐκολίας προσαρμογῆς αὐτῶν καὶ ἐπισχετικῶν παλαιῶν εἰσέτι πλοίων.

**ΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣ ΚΛΑΥΣΕΩΣ.**— Μεταξύ των δομητικών της μηχανής των δυναμένων νά συντελέσουν σημαντικώς είς αρχήσιαν απόδοσεως τον μηχανισμό συντονισμού και έποισμον είς ανθεκτικήν οίσονομίαν κανονισμού τον οποίον προστίθηκε στην θερμανσία της μηχανής.

"Αν καὶ ὁ φροικὸς ἐλλυσμός είνει εἰσέτι ἐπαιρατέστερος ἐπὶ τῶν περισσοτέρων τῶν φροτηγῶν πλοίων, τὰ πλεονεκτήματα τοῦ τεχνητοῦ ἐλλυσμοῦ ἐν συνδυασμῷ πλὸς θερμασμένον διὰ τῶν ἀερίων τοῦ καπνοθάλαμου ἀέρος, είνει τόσον παγκοίνος παραδεδεγμένα, ώστε νὰ μὴ παριστατεῖ αὐτάγκη ιδιαιτέρως ἐπεπτώσεως ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τούτου. Ἐπὶ Σκοτιών Ναυτικῶν λεβήτων ἐπιστρεφομένης φλογὸς, ἡ ἐγκατάστασις θερματῆρος ἀέρος καὶ τεχνητοῦ ἐλλυσμοῦ συνεπάγεται κατὰ γενινὸν σχεδόν κανόνα οἰζονομίαν κυμαινομένην μεταξὺ ἐπτὰ καὶ δώτα τοῖς ἔστατοι, ἔξαρτωμένην ἐπὶ τῶν συνθηκῶν θερμάνσεως, τοῦ εἰδούς τοῦ κανοίου τοῦ. Ἡ οἰζονομία αὕτη δὲν ὄφελεται μόνον εἰς τὴν ἐμμετάλλευσιν τῆς θερμότητος τῶν κανσαρειῶν, ήτις ἄλλως θὰ ἐγάνετο, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς κατὰ πολὺ καλύτερα συνθήκας κανσεως τὰς ἀπορροεούσας ἐκ τῆς διὰ προθεμασμένου ἀέρος τροφοδοτήσεως τῶν κλιβάνων τῶν λεβήτων καὶ ἐκ τῆς κατὰ βούλησιν ουθμάσεως ἐπὶ τὸ ἐκάστοτε ἀποδοτικότερον τῆς ταχύτητος καὶ ποσθήτος φοῆς τούτον. Τὰ ἔξοδα τῆς ἐγκατάστασεως τοῦ ἀνεμιστῆρος καὶ τοῦ θερματῆρος ἀέρος κατὰ γενικὸν κανόνα ἀποσθέννυνται συντόμως καὶ καλύτονται ἀπόλυτως ἐκ τῆς προσπτωθῆς ομηρικῆς οἰζονομίας. Τὸ σύστημα τοῦτο ἐπομένως, είνει ἐκ τῶν διλίγον τῶν συνεπαγόμενων ομηρικήν αἴσιουν ἀπόδοσεος, ἀντί ἐλαχιστῆς ἀρχικῆς δαπάνης. Ἐτούς δὲ τῆς ουσιώδους οἰζονομίας εἰς καθίσματον, ὁ τεχνητὸς ἐλλυσμός διὰ θερμανομένον ἀέρος ἔχει ἐπὶ πλέον καὶ τὸ ομηρικώτατον πλεονέκτημα τῆς παροχῆς περιθωρίου τινὸς εἰς τὴν καθίσιν, λίαν χρησίμου εἰς περιπόσεις, καθ' ἡς παρισταταῖ αὐτάγκη βεβαιωμένης λειτουργίας τῶν λεβήτων, εἴτε διὰ τὴν καλύτεραν καθίσιν γιαναθμάκων κακῆς ποιότητος, εἴτε διὰ τὴν αἴσιην τῆς ταχύτητος διὰ τὴν ταχυτέραν ἀρτίξιν εἰς λιμένα φροτηγώσεως.

'Ιδίως παρ' ήμεν τὸ ζῆτημα τῆς χρηματοποίησεως τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ ἀπετέλεσε καὶ τοῦτο ἀντικείμενον παρεξηγήσεως, λόγῳ τοῦ ὃν οὐ μὴ λειτουργέντι χρῆσις αὐτοῦ δύναται νὰ ἀγάγῃ εἰς ἀντίθετα διῶς ἀποτελέσματα καὶ νὼ ἐκ τούτου δὲν χαφεῖ τῆς δεούσης ἐκτιμήσεως παρὰ τοῖς πλειστοῖς τῶν ἑμετέρων πλοιοτητῶν. Λόγῳ δὲ τούτου καὶ πρὸς διασκέδασιν τῶν τιγών ὑπαρχουσῶν εἰσέτι ἐπὶ τοῦ προσεμένου προληφεων, θέλομεν ἐπανεῖθει εἰς τὸ προσεχές διὰ τὴν ἐκτενεστέραν καὶ πληρεστέραν τοῦ σπουδαίουν τούτου ζητήματος ἀνάλογον.

Αἱ δὲ λύγαι ἀνταὶ γενικαὶ ἀπόφεις, τὰς ὁποίας προσχέισθως ποιεῖ ἀνεπιτίξαμεν, ἀποδεινόνυσιν ὅτι ἡ παλινδρομικὴ μηχανὴ εἶναι ἐπιδεικτικὴ βελτιώσεως διὰ διαιρόσθων εἰσόπτει μεθόδουν πλέον τῶν ἡδη, γενικώς καθηγούμενων καὶ ἐν χοήσι τοιούτων. Δεδομένον δὲ ὅτι διὰ πολλῶν εἰσέτη ἡ παλινδρομικὴ μηχανὴ θάξασκολούθη νά ἀποτελή τῷ κύρῳ προσωστήριον μέσον τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, τὸ ὅλον ζήτημα ἀξίζει βαθείας καὶ ἐνδελεχοῦς ἐν μέρον πάντων ἡμῶν μελέτης.

**ΠΑΡΕΤΤΑ**



# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΚΑΙ ΘΑ ΕΥΡΗΤΕ ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ,"  
**TPANZITO**

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

### ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street.  
E.C. 111.

CARDIFF: CALLINICOS A. & CO. 47 George Street.  
HELLENIC STORES LTD. (THE) Canal Wharf East.

MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 Bute Street.

VRETTOS D. LTD. 45-47, South William Street

P. N. BISTIS & Co. LTD 18, West Bute Street.

P. EMBIRIKOS 1, Louisa Street, Docks HULL SHIP STORES LTD. River Wharf,  
North Bridge Charlotte St.

SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street

NORTH-SHIELDS: POLITIS N V., 28 Clive Street,  
VRETTOS & SHARP, New Quay.

ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terwijnakker.

HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.

### ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

MARSEILLE: CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue Beauveau No. 9.  
R. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette.

GENOVA: U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1

VENICE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318

TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318,  
Venice.

ZARA: GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13

MALTA: MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco.

CORSICA: MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse  
Marseille.

ALGER: COMTE TINCHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet.

ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.

GIBRALTAR: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli, Casablanca.

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.



ALEXANDRIA: CIGARETTES «NESTOR GIANAGLIS»  
S.A.E. Rue Noubar Pacha 9.

PORT-SAID: CIGARETTES «NESTOR GIANAGLIS»  
S.A.E. (DIAMANDIS SYRIGOS) P.O.  
Box N. 237 Rue Prince Farouk

### ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ΑΔΕΝ)

ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA

DJIBOUTI: BAROZZI B.  
VOZIKIS & CO. P.O.Box No. 68.

### Ν. ΑΦΡΙΚΗ

DAR-ES-SALAAM: MOHAMED THAROO & SONS,  
P. O. Box No. 64. TANGA

TANGA: > > >

SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI

BOMBAY (India): RODOCANACHI & CO. 17, Ravelin St.  
Fort.

### ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

PORT-SUDAN: LORENTZATOS BROS P.O.Box.No.19

MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

### ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

SHANGHAI: CH. A. DOUCAKIS, P.O.Box No.1924,

DAIREN: CH. A. DOUCAKIS, Kaida-Cho No.82.

MELBOURNE: S. PHOTOS & CO. PTY. LTD. 306.  
(AUSTRALIA) Flinders Lane.

### ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

#### ΑΜΕΡΙΚΗ

MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU Calle  
(URUGUAY) Piedras, 336.

PANAMA: PAN-AMERICAN ORANGE-CRUSH CO  
INC. Apartado 62.

BUENOS AIRES: ROBERTO HERMANN, Castelli 249.  
(ARGENTINA)

#### ΑΦΡΙΚΗ



Ε. Ν., περὶ τὰ 40 ἔκατον. δραχμῶν ἑτησίως, πρὸς συγκέντρωσιν τῶν ὄποιών προσφέρονται οἱ ναυτεργάται νὰ καταβάλλουν 1 o) ἡ ἔως 2 o) ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῶν. Τὸ ποσοστὸν ἀπὸ προβλέπειν γ' ἀποδίδῃ περὶ τὰ 15 ἔκ. δραχ. ἑτησίως. "Ἐτερα 5 ἔκατ. δρ. περίπου, θὰ διατεθοῦν ἀπὸ τὸ κεφάλαιον ἀνεργίας τοῦ Ν. Α.Τ., τὰ δὲ ὑπόλοιπα 20 ἔκατον. δραχμῶν, κρατεῖ σφέψις, νὰ καλύψειν ἐξ εἰσφορᾶς τῶν πλοιοτητῶν καὶ τῶν προμηθευτῶν τροφίμων καὶ ἄλικῶν εἰς τὰ πλοῖα. Συντετίται ἐπίσης ἡ δινατότης ἐπιβολῆς μιζοῦς τινος φορολογίας εἰς τὰ γιότ καὶ τὰ κόπτερα.

### Ἡ τριμηνιαία κατάστασις τῶν Ταμείων Προνοίας

Κατὰ τὴν λογιστικὴν κατάστασιν τοῦ α' βιβήνος το. ἔτ., τοῦ «Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν.», τὰ ἔσοδα ἀντὸν ἐμειώθησαν, ἐν συγχρόνῳ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τριήμαν π. ἔ. κατὰ 354.878 δρ. Παρὰ τὴν ἐλάττωσιν ὅμοιας ταῦτην τὸ οἰκονομικὰ τοῦ ἰδρύματος παρονοίασιν πλέοντα εἴς δρ. 670.646. δεδομένον, διὰ τὰ μὲν ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 1.641.409 δρ., τὰ δὲ ἔξοδα εἰς 970.763 δρ. μόνον. Ἡ παραπομπὴσι πτώσις τῶν ἔσοδῶν ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, διὰ ταῦτα παρελθόν ἐτος εἰχον εἰσπραχθῆ, διαφροντόντος τοῦ α' βιβήνος καὶ ὀφείλεται κανονιστεροῦμενα ἐπὶ τὸ προηγούμενόν ἔτον. Λένον νὰ σημειωθῇ, ἀλλοιος τε, διὰ τὰ μηνιαῖα εἰσφορᾶς ἀνήλθον καὶ ἐφέτος εἰς 1.056.933 δρ., μὲ σημαντική, ἔναντι τῶν δύνη τελευταίων ἐτῶν, αὔξησιν.

'Ως πρὸς τὰς δαπάνας, τὰ μὲν βοηθήματα ἐνεργάνται αὔξησιν, ἐνῷ τὰ ἔξοδα διοικήσεως ἡλιατώθησαν, λόγῳ οἰκονομίας. Οὕτω τὰ μηνιαῖα βοηθήματα ἐφέθασαν τὰς 111.197 δρ., τὰ δὲ ἐφ' ἀπαξ τοιάντα τὰς 533.428 δρ. δεδομένον, διὰ παρεπηθήσης κατὰ τὸ α' τρίμηνον μεγαλύτερα ἡ ἀλλοτε ἔξοδος ἀξιωματικῶν ἐπὶ τῆς ἑνεργοῦ ἐπιφρεσίας.

— Κατὰ τὸ ἀπότο ἐπὸ ἀνασκόπησον α' βιβήνος, τὰ ἔσοδα τοῦ «Ταμείου Προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων» ἀνήλθον εἰς 2.010.884 δρ., τὰ δὲ ἔξοδα εἰς 996.878 δρ., μὲ προκῦναν οὕτων πλεόνασμα ἐπὶ δραχμῶν 1.014.006, ὅπερ εἶναι κατὰ τὶς μικρότερον τοῦ ἀντίστοιχον πλεονάσματος τοῦ α' βιβήνος π. ἔ. Τὸ εὐχάριστον ἀπότολεσμα ἀποδίδεται εἰς τὴν μετ' ἐπιμελείας πραγματοποίησιν τῆς εἰσπράξεως πάλαιων ὀφειλῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ ἔξοδα, ἐπληρώθησαν δι' ἐφ' ἀπαξ βοηθήματα δρ. 700.401 ἔναντι 244.330 δρ. τοῦ α' βιβήνος π. ἔ., ἡ δὲ σημαντικὴ ἀπῆτη διαφορὰ ἐπὶ πλέον ὀφείλεται ἀποληξιτικῶς εἰς τὴν ἀθρωστέραν ἐπὶ τοῦ ἔπαγγέλματος τῶν ἔξοδον ναυτεργατῶν.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν καὶ τῆς ἐν γένει ἀνθηρᾶς καταστάσεως τοῦ «Ταμείου Προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων» μελετάται ἡ τροποποίησης τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ, πρὸς τὸν σοπὸν ὅπως βελτιωθοῦν κατὰ τὰ τὰ χρηγοῦμενα βοηθήματα. 'Ως πρὸς τὰ μηνιαῖα βοηθήματα ἀπερασίθην νὰ γίνη δεκτὴ ἡ διατεναθείσα ὑπὸ τοῦ διενθυτοῦ τῶν δύο Ταμείων τοῦ Γεωργακοπούλου γνόμη, καθ' ἥν δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ καθιερωθοῦν ταῦτα καὶ διὰ τοὺς συνταξιούχους τοῦ «Ταμείου κατωτέρων πληρωμάτων» πρὶν ἡ ἡ περιουσία τοῦ ἰδρύματος αὔξηθῇ ἐπαργάντος καὶ καταστῇ ἀποδοτικωτέρᾳ.

### Παρασημοφορία Ἀμερικανοῦ πλοιάρχου

Πρόημνός περίπου εἰς τὴν ἐν Βασιγύτῳ Ἐλληνικὴν πρεσβείαν ἐγένετο ἐν τελετῇ ἡ ἐπίδοσις τοῦ «Σταυροῦ τοῦ Σωτῆρος» εἰς τὸν Ἀμερικανὸν πλοιάρχον τοῦ λάτερο «City of Newport News» το. Robert W. Wright, εἰς ἐκδήλωσιν τημῆς διὰ τὴν παρ' ἀντὸν διάσποραν 33 Ἐλλήνων ναυαγῶν. Τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον, ὡς γνωστόν, τὸ ἀνωτέρων ὑπεροχεάντον δεχθὲν τὰ σήματα κινδύνου ἀπὸ τὸ Ἐλληνικὸν φροτηγὸν «Στέφανος Κωστομένης», ἐσπενσεν εἰς βοηθείαν τοῦ καὶ παρὰ τὴν ἐπικρατοῦσαν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανὸν σφραγοτάτην τριτημάνιαν ἐπέτυχε νὰ διασύσσῃ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα. Τὸ φροτηγὸν «Στέφανος Κωστομένης» ἐβυθίσθη εἰς ἀπόστασιν 600 μίλιων ἀπὸ τὸν ἀκρωτηρίον Virgīnia.

### Ἡ ὑπόθεσις συγκρούσεως τῆς «Κάσσου»

'Ως γνωστὸν κατ' Ἀρχῆλιον τοῦ 1934 τὸ ἐπὸ Ἰταλικὴν σημαίαν ἀπὸ «ΠΡΕΜΟΥΔΔΑ» εἰλέντεσι εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ ἐμπροσθεν τοῦ Κουρούποτοςμε τὴν τοῦ Ἐλληνικοῦ ἀπὸ «ΚΛΑΣΣΟΣ». Ἡ ὑπόθεσης τῆς συγκρούσεως ἐξεδικώθη ἐνόπιον τῶν Τουρκικῶν Δικαιοτητῶν Κωνσταντινούπολεως καὶ εἰδίκως ἐνόπιον τοῦ Β' Ἑμεροδικείου. Τελευταίως τὸ Δικαιοτητίον τοῦτο προεργάσθηκεν παρὰ τοῦ Τούρκου Δικαιού Τουρκού Βασιλείου, ἐξέδωκε τὴν ἀπόφασιν τοῦ, διὰ τῆς ὅπιας κηρύσσοντος ἐπεύθυνον τῆς συγκρούσεως τὸ Ιταλικὸν «ΠΡΕΜΟΥΔΔΑ» ἀπέριπτε τὸν παρὰ τὸν τελευταίον τούτου ἔναντιον τοῦ «ΚΛΑΣΣΟΣ» κινηθεῖσαν ἀγωγῆν.

Ἡ ἄνω ἀπόφασις ἐπροξένησε τὴν ἀρίστην ἐντύπωσιν τόσον εἰς τοὺς ναυτικούς Ἐλληνικούς κώπλους, δυον καὶ εἰς τοὺς κώπλους τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόιδ, οἱ ὄποιοι πρὸ τοῦ, κατόπιν τῆς γνωστῆς ὑπόθεσεως «ΓΡΟΝΙΓΚ—ΡΟΥΜΕΑΗ» δὲν ἀπέδιδον καὶ μεγάλην πίστιν εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν Τουρκικῶν Δικαιοτητῶν διὰ τὰς ναυτικὰς ὑπόθεσεις.

### Ἡ σύμβασις τοῦ ἔνιαίου μισθολογίου

Εἰς τὴν Διενθύνον τοῦ Ε. Ν. καὶ ἐπὸ τὴν προεργάσιαν τοῦ π. Κατωματικῆς συνεργοτικῆς πρὸ ἡμερῶν κοινὴ σύσκεψις τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» καὶ τῶν ἐξεργοστῶν τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεως ἑνίαμον μισθολογίου εἰς τὰ φροτηγά πλοῖα. Ἐπειδὴ δημος ἐξεδικώθη μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατικῶν ἀπόφεων, ἐκρίθη ἀναγκαῖον, ὅπως πρὸ συνεχίσεως τῶν συζητήσεων, ἐπιδούσῃ ἡ πλήρης ἀναδιογράψωσις τῶν «Γραφείων Ναυτικῆς Ἐργασίας», τροποποιούμενον τοῦ ισχύοντος Ν.Δ. ἐπὶ τῇ βάσει τῆς Διενθύνος συμβάσεως ἐργασίας. Ἀπεφασίσθη ὁσιάτως νὰ ἀντιμετωπισθῇ κατὰ τρόπον ἀποτέλεσματικῶς ὁ ὑφιστάμενος σῆμαρον εἰς τοὺς διαφόρους ναυτεργατικοὺς κλάδους πληθωρισμός, διὰ τῆς λήψεως τῶν ἐνδεικνυούμενων προστατευτικῶν μέτρων.

### Περὶ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ἀπὸ «Τρίτων»

Ἀναφορικῶς πρὸς τὰ γραφέντα διὰ τὸν τρόπον διεξαγωγῆς τῶν εἰς Πειραιῶν ἐποιενῶν τοῦ φροτηγοῦ «Τρίτων», μᾶς παρέζονται δι' ἐπιστολῆς τοῦ Προέδρου τῆς «Πανελλήνιον Ἐνώσεως Ὑφαλοχρωματιστῶν, ματσαρονιστῶν καὶ λεβητοκαθαριστῶν ἀτμοπλοίων», κ. Ἐμμ. Μαλάμιον, αἱ ἀκόλουθαι διευκρίνισεις: «Οτι διὰ τὰς ἐποιενῶς, κατὰ παράδασιν τοῦ Νόμου 6172 προσέληνθησαν ἐλεύθεροι ἐργάται, ἀποκλεισθέντων τῶν μελῶν τῆς «Ἐνώσεως», διὰ τὸ προέδρος ταύτης προέβη ἐπανειλημμένος καὶ κατὰ τὸν τρόπον ἐνέπειται εἰς διαβίματα, ὅπως προτιμηθεῖσαν ἐπαγγελματικά ὑφαλοχρωματιστικά κλέπτα. ἐφεδιασμένοι δι' ἀδειῶν τοῦ Ο.Α.Π., ἀλλ' διὰ τὸν ἔνεργειαν τοῦ αὐτῶν δὲν ἔχαροφόρθησαν». Τὰ περὶ ἀναζητήσεως εἰδικῶν τεχνιτῶν ἀπὸ τὰς Ἀθήνας, δι' ἐπιστολογράφους τὰς θεωρεὶς ἀνάξια προσοχῆς.

### Ὑπουργικαὶ ἀποφάσεις καὶ διατάγματα

Κατ' ἀπόκατον τοῦ π. ὑπογραφοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, τὰ πιστοποιητικά τῶν ξένων ἀρχῶν, διὰ τῶν ὅποιων βεβαιοῦνται ὁ χρόνος ὑπηρεσίας Ἐλλήνων ἐργατῶν θαλάσσης ἐπὶ ἀλλοδαπῶν πλοίων, δὲν ἐποκεντωταὶ εἰς τέλη ζωτοποιίας. Προσειπούμενοι διὰ τὰ πιστοποιητικά τῶν πιστοποιητικῶν ταῦτα νὰ ἀποβάλλονται εἰς τέλη ζωτοποιίας. Προσειπούμενοι διὰ τὰ πιστοποιητικά τῶν πιστοποιητικῶν ταῦτα νὰ ἀποβάλλονται εἰς τέλη ζωτοποιίας.

— Προεξέληθη Β. Δ., διὰ τὸν ὄποιον τοποθετεῖται λιμενάρχης Χίου ὁ πλωτάρχης - λιμενικὸς π. Ἀγ. Σταύρου, ἀντὶ τοῦ π. Γ. Γεωργακοπούλου, τοποθετούμενον εἰς τὴν Δ.Ε.Ν.

### Τὰ πτυχία ναυκλήρων

Αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου ναυκλήρου ἀτμοπλοίων καὶ κυβερνήτου πιστοφόρων διόσιμησαν διὰ τὴν 14ην Ιουλίου. Αἱ σχετικαὶ αἴτησεις τῶν ἐνδιαφερούμενον, συνοδεύομενα ἀπὸ τὰ πιστοποιητικά, δέον νὰ ἀποβληθοῦν τὸ φραδάντην τῆς θησαυρού τοῦ Ιουλίου εἰς τὸ τμῆμα Διπλωμάτων τῆς Διενθύνοσεως τοῦ Ε. Ν.

### Ποιναὶ εἰς ἀσυρματιστὰς

Τὸ συμβούλιον Ραδιοτηλεγραφίας ἐπέβαλε τὰς ἀπολογήσεις ποινὰς εἰς ἀσυρματιστὰς τοῦ Ε. Ν. Κατηγορούμενούς διάφορον διατάξειν τῶν περὶ φραδιτηλεγραφίας Διενθύνον Κανονισμῶν: Α. Χαζάπην δόσμου φραδιτηλεγραφητῆν, 150 δρ. πρόστιμον, Ι. Καΐφην φραδιτηλεγραφητῆν α' 100 δρ. πρόστιμον, Λ. Πετένην φραδιτηλεγραφητῆν α' 250 δρ. πρόστιμον, Μ. Τούμπην φραδιτηλεγραφητῆν 6' 250 δρ. πρόστιμον, Γ. Παπάλην φραδιτηλεγραφητῆν α' 250 δρ., Ἐμμ. Πιπέρην φραδιτηλεγραφητῆν 6' μηνιάν περὶ σημεῖον τοῦ διπλώματος τοῦ, Δ. Μπόνην φραδιτηλεγραφητῆν α' 150 δρ., διὰ δὲ τὸν φραδιτηλεγραφητῆν α' Ιο. Μαντούβαλον διετάζησαν ὑπὸ τοῦ συμβούλιον κορισσοῦς ἀποδείξεις.

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

— 'Ἐξ Μόσχας ἀνεκούνθη ἡ πληροφορία, καθ' ἥν τὴν ἑφετεινὴν περίοδον ναυτιλούδιας εἰς τὸν Ρωσικὸν λιμένα τοῦ Ονεγα καὶ τὴν ἐξ αὐτοῦ ἔναρξην τῶν φροτηγών Σοβιετικῆς ξιλείας δι' Ἐφρώπην, ἐνεκανίσει τὸ Ἐλληνικὸν φροτηγὸν «Κόρθιον». Τὸ σκάφος τοῦτο κατέπλευσεν εἰς Ονέγα τοῦ 21ην Μαΐου, μεθ' ὑπὸ ἐπικρολούθησαν ἔτεροι κατάπλοι Ρωσικῶν λιμένων λιμένων.

Ἐνηδόλογήθησαν εἰς Πειραιὰ τὸ φροτηγὸν «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» 2345 τ. γυρός (τοῦ 1900) τοῦ π. Ἀγ. Γ. Παπαδάκη καὶ τὸ τάνκερ «ΜΟΤΟΡΙΝΑ» 2239 τ. γυρός, (τοῦ 1889) τῆς «Τραμαπετόδη» Α. Ε.

— Μετεγάρῃ ἐξ Λονδίνου εἰς Πειραιὰ τὸ φροτηγὸν «Δάναποις» τοῦ π. Σ. Συνοδούν, 2113 τ. γυρός (τοῦ 1914).

— Ηαρός τοῦ π. Θεοδ. Δ. Καΐφης ἡγοράσθη ἐξ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀποκίνητος θαλαμηγής, 132 τόννων γυρός, ἦτις καὶ ἐνεργάφη εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς, ὑπὸ τὸ ὄνομα «ΝΑΙ·Σ».

— Τὰ 18 οἰον τοῦ μικροῦ φροτηγὸν «Ρούλα» 1042 τ. γυρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν π. Ἐμμ. Μοσχάσην εἰς τὸν π. Μιχ. Καραγεώργην ἀντὶ τιμῆς δρ. 310.000.

— Τὸ μικρόν φροτηγὸν «ΑΛΜΑ» 259 τ. γυρός, τῶν π. π. Ν. Μεταξά, Σ. Αλεξανδράτου καὶ Π. Λουτζίδη, ἐπωλήθη εἰς τὸν π. π. Τζένη Μόντες καὶ Σίον («Γιούδεν καὶ Σία»), ὃς ἐντολοδόχους τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου, ἀντὶ τιμῆς 1.000.000 δρ.

— Ἐπίσης τὸ μικρὸν ἀπότιμον «ΑΣΤΡΕΑ» 493 τ. γυρός, τοῦ π. Στυλ. Κοφενή, ἡγοράσθη ἀπὸ τοὺς π. π. Ἐλευθ. Χειράσην ἢ Φραγκάζην καὶ Βασ. Χατζηλευθερίου ἀντὶ 420.000 δρ.

— Ἐνηλογήθη εἰς Πειραιὰ τὸ σλέπι «ΘΕΔΟΛ 1» 300 τόννων γυρός, τοῦ π. Ζ. Επικανιδίου ἀξίας 1.100.000 δρ.

— Τὸ φροτηγὸν «Πεισάδερξ» 1957 τ. γυρός (τοῦ 1917), τὸ ὄποιον ἡγοράσθη παρὰ τὸν παραληπήδην παρὰ τὸν π. π. Ρεθύμνη καὶ Κονιούσσαντη τὴν Αγγλικὴν σημαίαν.

— 'Υπὸ Αγγλικὴν ἐπίσης σημαίαν ἐγνώσθη διὰ πιθανῶς μάλα παραμένη καὶ τὸ φροτηγὸν «ΙΩΝΟΠΟΛΙΣ» (εκ «Glenluice») 6755 τ. γυρός (τοῦ 1920), ἀνήρον εἰς τὴν «Ἐλληνικὴν Μεταφορικὴν» Α.Ε.

— Τὸ ἀπὸ 6700 λιφῶν ποληθὲν εἰς Ιταλίους φροτηγὸν «Λεσσόν» (επὸ Αγγλικὴν σημαίαν) 1806 τ. γυρός (τοῦ 1906) ἡγοράσθη παρὰ τὸν π. Gino J. Marovic, τοῦ Σούδας.

— Τὸ καθελκυσθὲν τὴν διη την Ιουνίου εἰς Ονέστ Χάρτηεπον καὶ συμ-

πληρούμενον ήδη είς τὰ ἑταῖς ναυπηγεία Wm Gray φορτηγὸν «ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» είναι τ. γκρός 4825 καὶ φορτίον 9.000 τόννων.

— Τὸ ἀρχοῦν εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ ἐτῶν μισθὸν φορτηγὸν «ΑΡΗΣ» τ. γκρός 919 (τοῦ 1903) ἀνήνον δὲ εἰς τοὺς κ. κ. Γεράσ. Βεργοτῆν καὶ Υἱοῦ, ἐπολήθη εἰς "Ἐλλήνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 540.000 δρ.»

— Τὸ φορτηγὸν «ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ» τῶν κ. κ. Ραπτάρη καὶ Ρούσσου, 3547 τ. γκρός (τοῦ 1903), ἔκτεινεν εἰς ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν, πατεντώθη ἐτ' ὅντα τὸν κληρονόμον Μιχ. Γουλανδῷ, ἀντὶ τιμῆς 700.000 δραχμῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΠΟΙΚΙΑ» τοῦ κ. Σ. ΒΑΛΜΑ», 3607 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἐπολήθη εἰς Ἰάπωνας ἐφοπλιστὰς πρὸς περιστέρῳ ἐξετάλλεντιν ἀντὶ 11.250 λιρῶν καὶ θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ Ἰουλίου εἰς Καλούταν.

## ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΕΧΕΣ ΤΕΥΧΟΣ

"Ἄρθρα τῶν κ. κ. Γ. ΣΑΚΑΛΗ. «Ἡ μεγάλη ναυτιλία μας. Τὰ ἀσθενῆ σημεία τῆς καὶ αἱ κατ' αὐτῆς ἐπικρίσεις».

Θ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΗ. «Νέος τύπος ἀτμομηχανῆς».

## Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«ΑΡΑΣΗ» Νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἡταῖας «Πέτρος Νομάζος, Α.Ε.» (Θρησκίη ἀτμοπλοίοι) ἀντὶ τιμῆς 34.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ κατόπιν δεξαμενοῦσιν καὶ ἐπιθεωρήσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ. Πρόσκειται περὶ σκάφους 7020 τ. γκρός, 4420 νὲτ καὶ φορτίον 10.934 τόννων, μὲ κλάσιν παρὰ τῷ Λόρδῳ 100Α1 καὶ ναυπηγήθεντος τὸ 1914 (Ιούνιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Laings» τοῦ Σάντερλαντ. Ἐμφορτον δύνθισμα ἔχει 27.0½' ποδῶν.

Φέρει δύνατασθούματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 425.1 ποδῶν, πλάτους 57 καὶ πλευρικὸν ὕψους 33.1 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 101, μεσόδοτεγον 28 καὶ ἐπίστεγον 40 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 555 ὄντας καὶ ἵππουν, εἴναι τριπλίνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων, 27'', 45''' 74'' καὶ διαδομὴν 54''' ἵππων, λέβητας δὲ φέρει τέσσαρας πέσσεις 180 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντοσαν.

«RIPA» Ισπανικὸν (ἐπό. Παναμαζίνην σημαίαν) ἡγοράσθη παρὰ τῆς κ. Καδίνως Σιγάρας καὶ τοῦ κ. Niz. Ἀνδρονίκου ἀντὶ τιμῆς 4750 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ κατόπιν δεξαμενοῦσιν καὶ ἐπιθεωρήσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βορρᾶ. Εἶναι σκάφος 2747 τ. γκρός, 1760 τ. νὲτ καὶ 4620 τ. φορτίον, ἔχει παρὰ τῷ Λόρδῳ κλάσιν 100Α1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1903 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Russel» τῆς Γλασκώνης. Χρησιμοποιεῖ ἔσμα ὑδατος 878 τ., ἔχει ἐμφορτον δύνθισμα 19.11' ποδῶν καὶ διαστέτει χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα 242.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 230.000 κνεῦ. ποδῶν.

Φέρει δύνατασθούματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 314.5 ποδῶν, πλάτους 47.2 καὶ πλευρικὸν ὕψους 20.8' ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 30, μεσόδοτεγον 97 καὶ ἐπίστεγον 33 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του 'Αγγλικῆς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 250 ὄντας καὶ ἵππουν, εἴναι τριπλίνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 22 ½'', 37'', 62'' καὶ διαδομὴν ἑμβόλων 42''' ἵππων, λέβητας δὲ φέρει δύνατασθούματα 180 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντοσαν.

## Αγοραπωλησίαι πλοίων

Σχετικὴ ζηηρότης ἐπενδύτησε κατὰ τὸ 6' 150ήμερον τοῦ 'Ιονίου εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἀρχετὸς δὲ σκάψη, μεταξὺ τῶν ὅποιον καὶ τίνα νεωτέρας ἡλικίας, ἥλλαζεν ιδιοτητάσια. Εἰς τὴν παρατηρηθεῖσαν ζηηρότητα συνετέλεσαν καὶ οἱ Ἰταλοὶ πλοιοτῆται, οἱ δόποι, πλὴν τοῦ Γερμανικοῦ τάναρος «Ergina Schindler» 6990 τ. φορτίον, ἡγόρασαν καὶ δύνατασθούματα 30 ποδῶν, τοῦ πλοίου τοῦ 1877 τ. γκρός (τοῦ 1896) καὶ τὸ Οἰλλανδικὸν φορτηγὸν - λάνερ «Ainstedam», μὲ δύνατασθούματα καὶ «σύλτερ-ντέρ», 8670 τ. γκρός, 14.126 τ. φορτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθισμα 30 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβὲν Νο2 τοῦ 1933. Ισανοποιητικὴ διὰ τὴν ἀγορὰν ἦτο καὶ ἡ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τὸν Βαλτικὸν χωρῶν ζήτησες σκαφῶν. Ήαρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθησαν ἐπίστεις δύνατασθούματα 34.000 λιρῶν καὶ τὸ Ισπανικὸν φορτηγὸν «Ripa» ἀντὶ 4750 λιρῶν καὶ τὸ Νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Αριστεῖς» ἀντὶ 34.000 λιρῶν, ὃς γράφεσσεν εἰς τὴν ὀλεῖαν στήλην. Αἱ κυριότεραι ἀγοραπωλησίαιν πλοίων ἦσαν αἱ ἀζόλουνθοι:

«LIGONIER» Ἀμερικανικὸν τάναρο, 3737 τ. γκρός, 5290. τ. φορ-

τίον καὶ ναυπηγήσεως 1903, μὲ σερβὲν Νο2 τοῦ 1935, ἐπολήθη εἰς Νέαν Νορβηγοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 65.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς Νέαν Υόρκην.

«PATRIA» Σουηδικὸν, 1872 τόννων γκρός, 3100 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1908, ἐπολήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 7.600 λιρῶν.

«WIMBORNE» Ἀγγλικόν, 6079 τ. γκρός, 9626 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβὲν Νο2 τοῦ 1933 καὶ ἐμφορτον δύνθισμα 44.7' ποδῶν, ἡγοράσθη ἀπὸ Οἰλλανδικὴν ἔταφίαν ἀντὶ τιμῆς 16.500 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ.

«TOFTWOOD» Ἀγγλικόν, 4329 τ. γκρός, 7928 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1928, μὲ σερβὲν Νο2 τοῦ 1936 καὶ ἐμφορτον δύνθισμα 23.11 1/4' ποδῶν, ἐπολήθη εἰς Αιγανπτιακὴν ἔταφίαν ἀντὶ τιμῆς 36.500 λιρῶν.

«MAZOUT» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, ἐπετελοῦν πλάσις μεταξὺ Κονσταντίνης — Ἐλλάδος — Ἀνατολίκης Μεσογείου, 653 τ. γκρός, 815 τ. φορτίον, ναυπηγήσεως 1913, μὲ ἐμφορτον δύνθισμα 11 ποδῶν, ἐπολήθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονσταντίνουπόλεως.

«ATHEN» καὶ «ANKARA» ἀδελφὰ Νορβηγικὰ φορτηγὰ λάινες 2933 τ. γκρός ἔκστασον, 5250 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ σερβὲν Νο1 τοῦ 1933 καὶ ἐμφορτον δύνθισμα 21.3½ ποδῶν, ἐπολήθησαν εἰς Γαλλικὴν ἔταφίαν ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν καὶ τὰ δύο διοῖν.

«GOTHIA» Σουηδικὸν, 1823 τ. γκρός, 3122 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβὲν Νο1 τοῦ 1934 καὶ ἐμφορτον δύνθισμα 18 ποδῶν, ἐπολήθη εἰς Τάπωνας ἀντὶ 650.000 γιέν.

«ITALY MARU» Ιαπωνικόν, 5859 τ. γκρός, 9090 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβὲν Νο1 τοῦ 1934 καὶ ἐμφορτον δύνθισμα 27.1' ποδῶν, ἐπολήθη εἰς Τάπωνας ἀντὶ 80.000 λιρῶν.

«ROSE» Νορβηγικὸν μότοριστ, 4651 τ. γκρός, 8600 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ σερβὲν Νο1 τοῦ 1935 καὶ ἐμφορτον δύνθισμα 25.7½ ποδῶν, ἐπολήθη εἰς Γάλλους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 80.000 λιρῶν.

«WINNIPERG» Γαλλικὸν μικτὸν ἐπιβατηγόν, 8379 τ. γκρός, 8150 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβὲν Νο1 τοῦ 1934, ἐπολήθη ἀπὸ τὴν C.G.T. εἰς Αγγλικὴν ἔταφίαν, ἀντὶ τιμῆς μὴ ἀναζούνθείσης.

«FLEETWING» Ἀγγλικόν, 1351 τ. γκρός, 2200 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβὲν Νο2 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Βαλτικῆς ἀντὶ τιμῆς 3500 λιρῶν.

«HIRD» Νορβηγικὸν τάναρο, 5552 τ. γκρός, 8300 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικῶν ἀντὶ 33.500 λιρῶν.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

"Εναντὶ τῆς πλήρους σχεδὸν ἀπραξίας, τῆς σημειωθείσης κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ 'Ιονίου, ἀρχετὴ ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὸ 6' 150ήμερον ἐπικρατηθασα σκίνησις εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιωσιδήρου. Δώδεκα ἐν διάλυσιν ἀντὶ 47.550 λιρῶν, 540.000 Ἐλληνικῶν δραχμῶν, 252.500 πεσετῶν καὶ 35.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν. Τὰ σκάφη ταῦτα κατενέμοντο εἰς τὰς ἀπολούνθους δράστη σημαίας:					
Αγγλικὰ	3 τ. γκρ.	16.387	Νορβηγικά	1 τ. γκρ.	1.137
Ισπανικά	3 »	7.030	'Ην. Πολταϊκῶν	1 »	1.101
Γαλλικά	1 »	5.343	'Ελληνικά	1 »	919
Φινλανδικά	1 »	2.767	'Ολλανδικά	1 »	164

Σύνολον πωληθέντων πρὸς διάλυσιν ἀπὸ πλοίων 12 » 35.848

Τὰ σκάφη ταῦτα ἐπολήθησαν εἰς διαλυτὰς ἐπτὰ διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔξι:

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ ἀπὸ πλοίων «Alice M. Craig» 916 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀντὶ 1625 λιρῶν, «Invergrieges» Ἀγγλικὸν τάναρο, 6907 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 9.600 λιρῶν καὶ «Rodskar» Φινλανδικόν, 2767 τ. γκρός (τοῦ 1889) ἀντὶ τιμῆς 3800 λιρῶν, ἦτοι πρὸς σελ. 27) 6 ποδῶν τόννων γκρός. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος εἶχεν ἀγορασθῆ πλευταῖος παρ' Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν, ἵνα χρησιμοποιηθῇ πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, ἀντὶ 5500 λιρῶν. Ηγοράσθησαν ἐπίστεις παρ' Ἀγγλικῶν διαλυτῶν τὸ Ισπανικὸν φορτηγόν «Adriatico» 3024 τ. γκρός (τοῦ 1902) ἀντὶ 6.000 λιρῶν καὶ τὸ Βρετανικόν λάινερ «Clan Urquhart» 9564 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ 15.500 λιρῶν.

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ παρ' Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν τὸ Γαλλικὸν ἀτμοπλοίον «Saint Andre» 5343 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 8875 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν Γένοβαν. Παρὰ τὸν Ἀγγλικὸν πρωτότον τὸν εἶχεν ἀρχιστάθη ἀγορασθῆ τὸ σκάφος τοῦτο ἀντὶ 11.200 λιρῶν, ἵνα χρησιμοποιηθῇ πρὸς διάλυσιν βάσει τοῦ σχεδίου. ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Ισπανικὰ ἀπότολμα «Zalla» 2055 τ. γκρός (τοῦ

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

## ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

32, GREAT ST. HELENS LONDON E.C. 3

1919) ἀντί 145.000 πεστῶν και «Cordejuela» 1951 τ. γρούς (τοῦ 1905) ἀντί 107.500 πεστῶν.

ΝΟΡΒΗΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ὑγρόπασσαν τὸ μισρὸν Νοσθηγικὸν ἀλ π «Hansa» 1137 τ. γρούς (τοῦ 1906) ἀντὶ 35.000 Νοσθηγικῶν κορωνῶν, ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ ἀλ π «Admiral Rodman» 1101 τ. γρούς (τοῦ 1899) ἀντὶ 1850 λιρῶν ΕΛΛΗΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ ἀργοῦν ἀλ ἐτῶν μισρὸν φορτηγὸν «Λορέζ» 919 τ. γρούς (τοῦ 1903) ἀντὶ 540.000 δραχ., και ΟΛΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ μισρὸν Ολλανδικὸν ἀλ π «Dorothea» 164 τ. γρούς (τοῦ 1899) ἀντὶ 300 λιρῶν.

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

### 'Εξώκειλε και ἔγκατελείφθη τὸ ἀλ π «Χρυσόπολις»

Σημαντικὴ διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἀπόλεια ἐστιμειώθη τὴν 18ην Ιουλίου, ὅτε ἔξωκειλεν ἐπὶ βράχιον παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Barbâas, πλησίον τοῦ Rio de Oro, τὸ φορτηγὸν μας «Χρυσόπολις» 5291 τ. γρούς (τοῦ 1914), ἀνῆκον εἰς τὴν ἀνόνυμον ἑταῖριν «Κάσσος», τῆς Σύρου. Τὸ σάφος, κενὸν φορτίον και τέρψιον 2300 τ. περίπου μπόνιερος, κατηγύνετο, μὲ πλοίαρχον τὸν κ. Χρ. Θεοδόρου, ἐξ "Εὔδεν εἰς Μαδαγασκάρην πρὸς φόρτωσιν γενικῶν ἐμπορευμάτων διὰ Βόρ. Γαλλίας. Τὴν ἀργὴν τῆς 18ης Ιουνίου (6.50' π.μ. ὥρα Γρούντουντ), τὸ πλοῖον προσῆρε, λόγῳ τῆς ὄμιζλης, εἰς τὴν ἀνοτέρῳ θέσιν, διότι και παρέμεινεν ἐνσφηνομένον και κατακλεζόμενον ἀπὸ τὰ εἰσέροντα ὕδατα. Τὰ ὑφαλὰ τῆς πρώτας ἀπέστησαν σοβαρὰ ὄψηματα, δύλγον δὲ μετὰ τὴν προσάρξιν εἶχον κατακλεζόμενη τὰ κύτη 1 και 2. Ἡ ἀνέλκωσις ἀνεν ναυαγούσιον ἦτο ἀδύνατος, ἐπειδὴ δὲ τὸ σκάφος ἐπλυνδωνεῖτο και ἔκτη παρέστη ἐπὶ τοῦ σκληροῦ βυθοῦ, ὥριστάμενον και νέας διαρρώς ζημίας, ἐφοίηθη ἐπὶ τῆς πρόμνης ἀπὸ μία ἄγκυρα. Ἐξηγήθη ἐπίσης βούθημα.

Τὴν ἐπομένην, λόγῳ τῆς κακοκαρίας ἐθραύσθη ἡ ἄλιρος και ἀπολέσθη ἡ ἄγκυρα, τὸ δὲ πλοῖον προσωθεῖτο ἀπὸ τὸν πεμπτισμὸν πρὸς τὰ ἐνδότερα τῆς βραχώδους ἴγραλον. Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Kirkyro» σπεῦσαν, ἵνα παράσῃ τὰς βοηθείας τοῦ εἰς τὸ πλήρωμα, παρέμεινε πληρίσιον τοῦ ναυαγίου και ὅλη τὴν νίκτη τῆς 19ης πρὸς τὴν 20ην Ιουνίου, τὴν δὲ ἐπομένην ἀνεζώρησεν, ἐπὶ τῇ δηλώσει τοῦ «Ἐλληνος πλοίαρχου», ὅτι ἡ ζωὴ τοῦ πληρόματος δὲν διατρέχει ἀμεσον τίνδοντον. Ἐν τῷ μετανήσει, τὸ εφόριον, τὰ κύτη No1 και 2, ἡ ἀποθέματα τῶν ἐφεδρικῶν μπλοκερῶν κλπ. εἴχον πληρωθῆν ὕδατον, αἱ δὲ ἀντασθάλαια ἦν Λονδίνῳ ἀπὸ 60 οἱ γκινέας, τῆς ἀρχικῆς ἀνάγραφῆς, ἔργασαν εἰς 80 οἱ. Τὴν 21ην ἔκθισε παρὸ τὸ ναυάγιον τὸ ἀτμόπλοιον «Edward Blyden», ἀλλ ὁ «Ἐλλην πλοίαρχος» ἀπέρριψε τὴν βοηθείαν διὰ τὴν διάσοσην τοῦ πληρόματος, καθόσον τοῦτο δὲν εὑρίσκετο ἐν κινδύνῳ. Τὸ ημέραν τοῦ πληρόματος, ἀπεβιβάσθη τὴν ίδιαν ἡμέραν εἰς τὴν ξηράν, ἀργότερον δὲ και τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα, διότι δὲ διαρροή ηὗξανεν ἐπικυδύνως, τὰ δὲ ὕδατα κατέκλιναν πλέον τὸ μηχανοστάσιον και τοὺς λέβητας. Ὁ ἀσύρματος ἔπαινος νῦν λειτούργη.

Τὴν νίκτη τῆς 21ης ὁ κωρός ἐπεδεινώθη και τὸ πλοῖον κτενόμενον ἀπὸ τὰ κύτα, ἀπέτησεν ἵκανην κλίσιν πρὸς τὴν ἐτέραν αὐτοῦ πλευρῶν και ἡμεβυθίσθη. Τὸ πλήρωμα, ἐξ 33 ἀνδρῶν, παραληφθὲν τὴν ἐπανήσιον τῆς ἐγκαταλείψεως ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Temple Mede» ἀπεβιβάσθη εἰς Λάζ Πάλμας. Τὴν στιγμὴν τῆς ἀναζωρήσεως τοῦ πληρόματος, ἡ θέσις τοῦ σκάφους ἦτο ἀπελπιστικὴ και δέοντα νῦν θεορῆται, ὡς ὀλικὴ ἀπόλεια. Τὸ ναυάγιον κείται εἰς πλάτος 22—20'Β. και μῆρος 16—44 Δ. Τὸ ἀλ π «Χρυσόπολις» ἦτο ἡσαντίσμενον ἀντὶ 16.000 λιρῶν, η σημειωνή τοῦ ὅμως ἀξία ἦτο κατὰ πολὺ μεγαλυτέρα.

## Καίεται εἰς τὴν Βραζιλίαν τὸ ἀριάδνη Παντελή

Τὴν πρώιμην τῆς 18ης Ιουνίου ἐσημειώθη ἀνάφλεξις συνεπειὲν ὑπερθερμάσεως, εἰς τὰ «μπόνκερς» τοῦ φορτηγοῦ «Ἀριάδνη Παντελή» 4445 τ. γρούς (τοῦ 1910), ἀνήκοντος εἰς τὴν ἑταῖριν «Μαριμάρας» Α.Ε. Τὸ σάφος τοῦτο κατηγορήθη ἐν Γρίναντις μὲ φορτίον Πολωνικῶν γαιανδάκων εἰς Μάρ Ντέ. Πλάτανος, διότι δὲ ἔξεργαρη ἡ πυραϊδὴ εἰς τὰς γωνιανθρακαποθήσιας τοῦ εἰρίσκετο ἀνοικτά τῆς Μαρίζας. Τὸ πλήρωμα, ἐθύνει δὲς ἔξεδηλώθη τὸ πέρι, ἐπελήφθη τῆς κατασθέσεως τοῦ και ἔθεσεν εἰς λειτούργιαν τὰς ἀντίλιας, ἐνῷ ὁ πλοίαρχος ἐφράστησε πορείαν πρὸς τὸν λιμένα τῆς Μαρίζας, ἵνα ποδίσῃ και ἵητησῃ ἐν ἀνάγκῃ τὴν συνδρομὴν ναυαγούσωσικον. Παρὰ τὰς καταβληθείσας προσπάθειας, τὸ πέρι ἔξεργοκούδεν και μάλιστα μὲ ἀπεληπτικὰς τάσεις ἔξαπλωσεως, τὸ δὲ σάφος ἀνατυέζειν πάσαν αὐτὸν τὴν ταχύτητα κατέπλευσεν εἰς Μαρίζαν τὴν 19ην Ιουνίου, περὶ τὴν 5ην ἀπογεματινήν ὥραν.

"Αμα τὴν ἀγύνωσθοβολιὰ τοῦ πλοίου, ἐπενεγαν νὰ παφάσχουν τὰς βοηθείας τοῦ δίνοντος φυμονίκα και ὀλόκληρος ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τῆς πλειστεως, ὑπὸ τὴν ἀμεοντας ἐποπτείαν τοῦ λιμενάρχου και τοῦ ὄφιδον ἀσφαλειῶν τοῦ Λόνδη. Καθ' ὅλην τὴν νίκτη τῆς 19ης πρὸς τὴν 20ην Ιουνίου κατεβλήθησαν ἀπεγνωσμένα προσπάθεια διασώσεως, χωρὶς κανένα δικας ικανοποιητικὸν ἀποτέλεσμα, διότι τὸ πέρι ἐπεξετάθη εἰς τὸ ἀριστερὸν διαμέρισμα τῶν «μπόνκερς» και εἰς τὸ φορτίον τοῦ ὅτι ἀριθμ. 2 κύτων. Όρας τινὰς δραδύτερον, ἡδη δὲν θέσις τοῦ σάφους ἀπέβη κρίσιμος, ἀλληλοδιάδοχοι δὲ ἐξηγήσεις ἐσημειώντο εἰς τὸ φλεγόμενον κύτον, καθιστώσαν προβληματικὴν τὴν ἐργασίαν τῶν πυροσβεστῶν και τῶν ἀσφαλομένων εἰς τὴν ἐνφράστωσιν τῶν κυτῶν Νο1 και 2 λιμενεγατῶν. Η ἐνφράστωσις οὕτω διεξάγηται μόνον πέρι τοῦ διάσοσην εἰς τὸν πρώτην γάνθιθράν τους μόνον.

"Η ἀπεληπτικὴ ἐπέτασης τοῦ περὸς ἐνεγάνει τὸν κίνδυνον βυθίσεως τοῦ πλοίου ἐντὸς τοῦ λιμένος. Τούτο και ἡνάγκασε τὸν Βραζιλίαν λιμενάρχην νὰ ἐποδεῖξῃ εἰς τὸν ἀντιπόδισμον τοῦ Λόνδη τὴν ἀνάγκην, διότις δηηγηθῆ τὸ πλοῖον ἐπέτος τοῦ λιμένος και προσαραγῆθη εἰς ἀμμόδον δέσιν. Οὕτω και ἔγενετο. Δύο φυμονίκα μετέφεραν τὸ πλοῖον εἰς τὴν παφάσιαν Ιταρία, ἔνθα και τὸ προσήρχασαν. Τὸ πέρι, παρὸ τὴν σύντονην προσπάθειαν καταπολεμήσεως του, ἐπεξετάθη εἰς τὸ «ερδός-μπόνκερς», εἰς τὸ κύτος Νο1 και εἰς τὸ δεξιὸν διαμέρισμα τῶν γωνιανθρακαποθηρῶν, δὲ ἀποντυκιδὸς κατένδη και ἡ ἀναπτυχθείσας ἀπεβολικὴ θεορήτης, ἡνάγκασε τὸν πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ξηράν, χάριν ἀσφαλείας, ἐγκατέλειψε δὲ ἐποιησεν τὸ πλοῖον και ὁ πλοηγός. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρόματος και ἡ γέφυρα τοῦ σκάφους ἐκάπισαν.

Νεώτερον τηλεγράφημα ἀνέφερεν, διτη τὴν 24ην Ιουνίου μία σφραγίδα ἐνορχεῖς συνενεγάνει τὸ πλοῖον και τὸ ἀνέτρεψε. Η δεξιὰ πλευρὰ εὑρίσκεται τὸν 10 πόδας ὑπὸ τὸν δύνατον και ἡ ἀφιστερὴ ἀνωμη τῆς ἐπιφανείας. Τὸ σάφος δενορχείται ωληκή ἀπόλεια. Η ἡσαντίσμενη του ἀξία ἀνέρχεται εἰς 17.000 λίρας.

**«ΕΥΤΥΧΙΑ»:** Κατὰ τὴν διάρκειαν σφραγοῦ ἀνέμον και σαλασσοταραγῆς εἰς τὴν Βενετίαν ἐθραύσθησαν τὰ πριμνήσια τοῦ σκάφους, τὸ δὲ πλοῖον παρασυρθὲν κατεβύθησεν ἐνα σημαντῆρα. Δύο φυμονίκα, σπεύσαντα ἐπὶ τόπουν, τὸ ἐπανέφεραν εἰς τὸ ἀγύνωσθοβολητὸν του. (Τιμ. 11)

**«ΟΡΟΣ ΑΥΚΑΒΗΤΤΟΣ»:** Καθ' ὅν χρόνον ἐφρίσκετο ἡγυανθρακαποθηρῶν εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Ροζάριο, ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ Όλλανδικὸν «Mirach» και τῷ προηνέψετο ζημίας εἰς τρία ἔλασματα. Μεγάλεσσαν αὖσαν αἱ βλάβαι τοῦ Όλλανδικοῦ. Τὸ ἀλ π «Ορος Λευκιμητός», ἐπιθωρηθὲν, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόνιας. (Τιμ. 12)

**«ΣΠΥΡΟΣ»** (Αντέρα): Εποσενάσαν εἰς Φερούλη τὰς ζημίας τῶν ἔφαλων του, ἐκ τῶν ὅποιων προήσκετο ἡ διαρροή τῶν κυτῶν, ἔλα-

## Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ και τάναπαλιν. Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανζίαν, λιμένας Βαλτικῆς και Βορείου Θαλάσσης, ως και τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας και Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας και ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φοτωτικῶν.

Απευθυντέον: **Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

και τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

## Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ένθαρρυντικά τίνα σημεία βελτιώσεως ηρξισαν διαγραφόμενα κατά τὸ παρελθόν 15ήμερον εἰς τὴν ἀγούν τῶν ναῦλων. Η ζῆτησις σίτου ἀραβούσιον καὶ ἔλαιωδῶν σπόρων ἐπονόθη πως, αἱ τιμαὶ ήσαν σταθερότερα, οἱ δὲ φροτωτάι, τὸν Πλέετ ψυχίος, περισσότερον ἐπιδεκνύντος ἐνδιαφέρον, ἐναὐλώσαν μεριά σκάψη δι' Ἰούλιον, τόσον δι' Ἐδρωταῖον προορισμούς, ὃσον καὶ διὰ Βόρ. Εἰσηγίνονται καὶ Ἱαπωνίαν.

Η ὅλη τῆς διεμνούς ναυλαγορᾶς ἔχεισαν ἔξαρτάται καρίσια ἀπὸ τὸν τομέα τοῦ Πλέετ. Βελτιωμένων τῶν καρισῶν συνθήκων εἰς Ἀργεντινήν, αἵτινες παραγόντων ἡδη τὴν μεταφοράν φροτών ἐκ τοῦ ἐπωτεροῦ εἰς τοὺς λιμένας, ἐπλέεται ὅτι εὐχερῶς ὁ ἀπορροφητὴς ἡ διαδέσιμος εἰς τὸ Πλέετ ψυχητικής μὲν ἄμεσον εὐεργετικὸν ἀντίτυπον καὶ εἰς τὰς ἄλλας ἀγοράς. Ἐν τῷ μεταξὶ καὶ αἱ τελευταῖα περιοριστικά καθόδου πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν καὶ νέας ψυχητικότητος ἀπολαύσεις τῆς Ἐπιτορῆς τοῦ σχεδίου, τὰς δόπιας δημιουρεύοντες εἰς ἑτέραν σελίδα μαζ., ἂν διευκόλυντον τὰ ἀναμένοντα ἐργασίαν ἐπιστροφῆς σκάψην. Διὰ τοὺς ἑτοῖς τοῦ σχεδίου προορισμοὺς αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων παραμένουν εἰς τὰ γνωστὰ χαλαρά ἐπίπεδα. Διὰ Βαγκούδεο — Λός "Αντελές 14)—, δι' Ἱαπωνίαν 14) — ἀπὸ Σάν Λορέντζο Ἰούλιον.

Η Βόρ. Ἀμερικὴ πλὴν τῶν ἐν ζωηρᾷ ζῆτησις φροτών παλαιοσδήρου, οὐδὲν ἄλλο γενικότερον ἐνδιαφέρον ἐπέδειξαν, ἐνῷ αἱ ζαχαρίεις τῆς Κούβας ίσανη ψυχητικότητα ἐναὐλώσαν κατὰ τὸ διαρρέον δεκαπενθήμερον, παρὰ δὲ τὴν σημειωθείσαν τὰς τελευταῖς ἥμερος ἐλλειψιν διαταγῶν, αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων διατηροῦνται σταθεραὶ εἰς τὰ 13/9 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Ἰούλιον καὶ Αὔγουστον. Διὰ φροτία παλαιοσδήρου ἐξ τῶν λιμένων Ἀτλαντικοῦ ἐπληρώθησαν σελ. 14) δι' Ἀγγλίαν (τρεῖς λιμένας), 14) — φίο δι' Ἱαπωνίαν καὶ δολ. 4,65 δι' Ἱταλίαν καὶ 4,50 διὰ Γαλάτων, Τούλιον. Ἀπὸ τὴν Βρεταννικὴν Κολομβίαν μία συνεχῆς καὶ θετικὴ ἐργασία παρέχεται μὲν τὰς γνωστὰς καὶ ἀποκοπὴν τιμᾶς (γεννήσια ἐδή) διὰ Κίναν, Αἴστραλιαν καὶ Ἱαπωνίαν, ἐνῷ γεννήματα δι' Ἀγγλίαν, ἐπληρώθησαν 19) — ἔως 19/3 φίο. Τὸ Μόντρεάλ ἐν σχετικῇ ἀποφασίᾳ. Σποραδικά τινες ναυλώσεις ἀναφέρονται εἰς τὰ σελ. 2) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Τούλιον.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ ἔξαγωγικά κέντρα τῆς "Απο" Ἀγαποῦτης, ἐνδιαφέροντα τὶς ἀσπειρώσεις διὰ ἔλαιωσόρους, μία δὲ μόνον ναῦλων Ελληνικοῦ σκάψης ἐξελίσθη ἔκειθεν. Αἱ ὄργαναι Σαγίγονταν παρέχουν ἀρκετὴν ἐργασίαν διὰ φροτώσεις μέρος καὶ τοῦ Αὔγουστον, διὰ σκάψη συνήθους μεγέθους, ἐνῷ τὰ σελ. 22/9 ἔως 23/6, διὰ σκάψη συνήθους μεγέθους, ἐνῷ τὸ Χαϊδόνης 24). Ἀπὸ τὴν παραλίαν Μαντράς κάποια κίνησις σημειώνεται, οἱ προσεργόμενοι δῆμοις ναῦλοι εἶναι ἀπαράδεκτοι ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Ἐλλειψις διαταγῶν ἀπὸ τὴν Αἴστραλιαν.

Η Μεσόγειος ἐπέδειξεν ἀρκετὴν σταθερότητα, πολονότι ἀπὸ τοὺς Γαλλικοὺς καὶ Ἰσπανικοὺς λιμένας μεταλλευμάτων, ἀνεργότησαν, λόγῳ τῶν ἀπεργιῶν αἱ ἐργασίας. Χαρακτηριστικὴ ὑπῆρξε καὶ ἡ μετὰ πολύμηνον ἀποστολῶν ἐμφάνιση μετὸ τὴν λόιστην τῆς ἐπιτάξης τῶν Ιταλικῶν πλοίων εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Ἀρκετὰ ἐξ ἀπότομον ἐξελίσθησαν διὰ φροτώσεις μεταλλευμάτων, λόγῳ καὶ τῆς ἀποστολῆς τῶν Ἰσπανικῶν σκαψῶν.

Αἱ ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγαὶ προσέλαβον εὐφυτέραν ἔκτασιν καὶ διευκόλυνθαν διὰ κάτωθι:

**ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ:** Συνέπει τῆς ἐλλείψεως ἐτούμου διαθεσίου ψυχητοποτῆς δὲν ἐπαγματοποιήθησαν αἱ προβλεπόμεναι ναυλώσεις, ἔνα δὲ φροτήγον 6100 τόννων, 10 ο), ἐξελίσθη κατ' εὐθείαν Ἀμέρερον ἡ Ρόττερνταμ εἰς τὰ σελ. 9/6. Η ζῆτησις ἔξαρτονθεῖ δι' Ἰούλιον καὶ Αὔγουστον, οἱ δὲ πλοιοτήται ἐπιδιώκουν νὰ αἰσήσουν τὰς τιμὰς καὶ βελτιώσουν τοὺς δόρους. Διαταγὴν ἐπάρχοντιν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ Σκανδιναվίους ἀκομὴ λιμένας.

**ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** Διὰ Ρούνεν ἐπληρώθη ναῦλος 9/7 1/2, μὲ διῆραν Ἀμέρερον ἡ Ρόττερνταμ 9/1 1/2, 800 τ. φροτώσεις καὶ 1000 τ. ἐξφότωσιν. Δι' Ἱταλίαν καὶ φροτώσεις 5—15 Ιούλιον, ζητεῖται σκάψης συνήθους μεγέθους, μὲ ναῦλον 8/3, καὶ 800/600 τ. φροτεοειδήσεων, δὲν ἐπήρχεν δῆμοις διαθέσιμον. Ετέρα διαταγὴ σίνδητοποτῆς μεγέθους κυκλοφορεῖ, μὲ φροτώσεις 20—31 Ιούλιον, δι' Ἀμέρερον —

be πιστοποιητὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀπέλευθερος διὰ Σούντσβαλ.

(Ιούν. 13)

**«ΑΙΓΑΙΟΝ»:** Αἱ πλοιαρίες τῆς Αιγαίου διὰ Χούλη, μὲ φροτίον ἔποδισεν εἰς τὴν Τρούσσαν τὸ τάνκ θρακοτος No 2 καὶ μὲ κλίσιν 11 μοιρῶν. Τὸ σκάψος είλει συναντήσει κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ σφραγίδων τρικυρίων εἰς τὴν Αιγαίου Θάλασσαν, όπου καὶ τὸ πρῶτον ἐνεφανίσθη ἡ διαφροτὴ. Λόγῳ καὶ τῆς μεγάλης πλίσεως, ἐρρίφθησαν εἰς τὴν διάλισσαν κατὰ διαταγὴν τοῦ πλοίου 30 στάνταρτς ζυγέας. Εἰς τὸ Τρούσσαν τὸ πλοῖον ἐπεθεωρήθη ἐπὸ δυτῶν, οἵτινες καὶ ἔξετέσσαν τὰς ἀπαράτητους προσωρινάς ἐπισκεψίας. Τὰ κεντρικά 1 καὶ 4 ἐπληρώθησαν ὑδατος, ἀποκατασταθεῖσης οὗτοι τῆς ισορροπίας τοῦ πλοίου, ὅπερ ἔλαβε πιστοποιητὸν ναυσιπλοίας καὶ ἔξηρολούθησε τὸ διὰ Χούλη ταξίδιον τοῦ.

(Ιούν. 18—24)

**«ΑΔΑΜΑΣ»:** Αἱ πλοιαρίες τῆς Αιγαίου διὰ Μαδέρας (διαταγῆς) προσήρχεν εἰς τὰ ἀδαμῆτη τῆς Νοτίου ἀκτῆς τῆς διώρυγος Martin Garcia, παρὰ τὸ γιλόμετρον 109. Τὸ σκάψος ἀνεύκλισθη μετὰ μίαν ἥμεραν μόνον τοῦ, γάρος καὶ εἰς τὴν παλιόροπαν, κατηρύθνη δὲ εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Μοντεβίδεο, ὃπου ἐπενεωρήθη λαδὸν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, συνεχίσαν τὸν πλοῦν τοῦ.

(Ιούν. 12—25)

**«ΑΣΤΡΕΑ»:** Συνεχόνθη ἔλαιοφρος εἰς Καβάλλαν μὲ τὸ ἄπα τὸν Λαμπτόν, ἀμφότερα δὲ τὰ σκάψη ἀπέστησαν μιχρόζημας. (Ιούν. 20)

**«ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ»:** Εξερράφθησεν εἰς Σάντα Φέ καὶ ἐπιθεωρήθη ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. Τὸ φροτίον τοῦ εὐρέθη ἀβλαβές.

(Ιούν. 25)

Ρόττερνταμ ἡ "Αμοτερνταμ, λόγῳ ἐλλείψεως ψυχητοποτῆτος προβλέπεται νὰ πληρωθῇ ὑψηλότερος ναῦλος. Διὰ δύο συνεχῆ ταξιδίων, ἐξελίσθη ἀπὸ 6500 τόννων εἰς τὰ 5/1 1/2 φίο, τὸ α' ταξίδιον καὶ 5) — φίο, τὸ δεύτερον.

**ΣΥΛΕΙΑ:** Υπάρχουν διαταγὰ δι' Ἀλεξάνδρειαν (Egyptian Balks) καὶ πολτὸν διὰ Σάιν Λούι (Ροδανοῦ) ἡ Καρόντε, 6200 ἔως 6700 τ. μ., ψωρίς νὰ γνωσθῇ ἐὰν ἐσαλένθησαν. Δι' Ἀμέρερον ἡ Ρόττερνταμ ἐξελίσθη σκάψης 1300 φάδων, μὲ ἀμεσον φροτώσιν, ἐν Λενίγραδ, εἰς τὰ 33), — μὲ σελ. 4) — φροτωτικά, 6/6 ἐξαρφωτικά. Η ζῆτησις ἔξαρτονθεῖ.

**ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ:** Αἱ πόλεις 6500 τόννων ἐναὐλόθη, μὲ καντέλλο 29 Ιούνιον, ἐν Πότι διὰ Νόρδερον Ρέντντ 15) — μὲ 1500 τ. φροτώσιν 1) — καὶ ἐφότωσιν 1) 6, ἔτερον δὲ σκάψης 6000 τόννων 10 ο), ἐξελίσθη ἐπὶ Πότι διὰ Δάντσιγ καὶ τὰ 10/6, μὲ 1500 τ. φροτώσιν 1) 6. Η ζῆτησις ἔξαρτονθεῖ διὰ Κόντινεντ, Δάντσιγ καὶ δι' ἐτέρους προσιωπούς. Διαταγὴ 10 τόννων, 10 ο), ἐπὶ Πότι διὰ Μασσαλίαν ἐκαλούνθη.

**ΔΟΥΝΑΒΙΣ:** Σημεία ἀναβιώσεως δεινένει ἡ ἀγορὰ αὕτη, ἐναὐλόθησαν δὲ σκάψη τινά, συνήθους μεγέθους, εἰς τὰ σελ. 16) 3 δι' Ἀγγλίαν καὶ 15/9 Ἀμέρερον — Ρόττερνταμ. Η ἐν Δουνάβεως ζῆτησις συνεχίζεται, μὲ ἐλπίδαν μετίσοντος ἐργασίας, δεδομένον διὰ σεβαστῶν ποστητῶν στοῖν καὶ ἀραβούσιον προσιωπούς φροτηγὸν.

'Επ. Σελ. 16) 3 δι' Ἀγγλίαν.

**«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»** 120 βαγ. ξελείας διὰ Σέπταν καὶ Νοεμβρίου.

**«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ»** ὅρι ἄντο τοῦ Σάν Λορέντζο 5400 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρτονθεῖ Σλίγκο, Τράλε καὶ Γρολγονάη) "Αμοτερνταμ 18), φροτώσιν 25 Ιούλ. — 10 Αὔγουστον.

**ΑΙΓΑΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:** "Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς μεταφορὰς φροτίων γιανθράκων διὰ Νότ. Ἀμερικὴν, αἱ ναυλώσεις ἀνεστάλησαν, ἀμ' ὅτον δὲ τῆς Ἐπιτορῆς σχεδίου καθιένωσε τὰ γνωστά πειροτικά μέτρα καθόδου πλοίου πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν. Οἱ ἐφοπλισταὶ τὰς ζητοῦν ἡδη μεγαλύτερας τιμὰς πλούτων καὶ κάλυψιν τῆς ζημίας ἐκ τῆς θεωρίας ἀναγνωστικῆς ἀγορᾶς τῶν σκαψῶν τοῦ εἰς τὸ Πλέετ. Προβλέπεται ὅτι οἱ ναῦλοι θὰ ἀνατιμηθοῦν. Ἐπληρώθησαν ἡδη σελ. 12) — ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Μπονέντος — Αθῆρες.

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριωτέραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὲι εἰνε αἱ κάτωθι :

—**Ἐπ. Ρίβερ Πλέετ** (Διὰ φροτία γεννημάτων)

**«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ»** ὅρι ἄντο τοῦ Σάν Λορέντζο 5400 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρτονθεῖ Σλίγκο, Τράλε καὶ Γρολγονάη) "Αμοτερνταμ 18), φροτώσιν 25 Ιούλ. — 10 Αὔγουστον.

**ΘΕΤΙΣ** ὅρι ἄντο τοῦ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρτονθεῖ Σλίγκο, Τράλε καὶ Γρολγονάη) "Αμοτερνταμ 18), φροτώσιν 20—31 Αὔγουστον.

**«ΜΑΡΙΑ Λ.»** ἐν Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 18), δύριον 6500 τ. Ιταλίαν (τιμὴ σχεδίου) πληρωτέον μέρον τοῦ ναῦλου εἰς λιρέττας, ἀμ.

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ.	ΑΘΗΝΑΙ	ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	ΠΑΤΡΑΙ
	20-51 & 20-152	40-748 & 41-614	8-57

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

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

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :**

**DEUTSCHE LEVANTE LINIE**

Ταπτικαὶ πατ' εὐθείαν ἀναχωρήσεις διὰ ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

**“ΕΛΛΑΣ,,**  
**ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ** τηλ. 21-693

**ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ**

φόρτωσις.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» έξι Μπάχιας Μπλάγκας και Μπονένος "Αέρες 6800 τ. δι' 'Αμυνταναί (τιμή σχεδίου) α. φ.

«ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ» όχι ανώ του Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν—'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ ή "Αμυνταναί 18)—, Ιούλιον.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έξι Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι' ωριμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)6, Ιούνιον 25 έως Ιούλιον 10.

«ΙΛΑ» έξι Σάν Λορέντζα 7000 τ. δι' 'Ιαπωνίαν 14)3, Ιούλιον 10—15.

«ΙΟΥΛΙΑ» έξι Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, Ιούλιον 13—18.

«ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ» (Ρεθ. — Κονδ.) από Νεοτοσέα 6500 τ. διά Καλλάριο 11)—, δηνδρο Μολέντο ή 'Αρκα και Καλλάριο 11)6, δηνδρο φροτώσεως από την Μπάχια Μπλάγκαν 10)6, φροτώσεις 6—15 Ιούλιον.

«ΑΝΝΑ» από Νεοτοσέα και Μπ. "Αέρες 7500 τ. (berth) διά Ρόπτερνταμ, α. φ.

«ΓΡΑΝΙΚΟΣ» έξι Πλέιτ 5500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, α. φ.

«ΕΥΓ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» έξι Σάν Λορέντζο 7000 τ. διά Τακετόγιο 14)—, Αύγ. 5.

«ΜΙΧ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» έξι Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' 'Αγγλίαν 18)—, Ιούλ. 25—31.

—'Εξ 'Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διά γαιάνθρακας)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» έξι Ρόπτερνταμ 6800 τ. διά Τοιβιταβέκιαν 6)3, α. φ. φροτώσεις.

«ΘΕΤΙΣ» έξι Ιμιμγκαν 6200 τ. διά Μοντεβίδεο 7)9, καντσέλλο 30 Ιούνιον.

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» έξι Νόρντεγχαμ 7000 τ. διά Κονν)λιν 7)3, α. φ.

«ΠΗΛΑΕΥΣ» έξι Στέττιν 7800 τ. διά Πειραιά 7)6, καντσέλλο 30 Ιούνιον.

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗΣ» έξι Ρόπτερνταμ 5800 τ. διά Κάλλαρι 7)—, α. φ.

«ΦΡΕΔ» έξι Ρόπτερνταμ 7000 διά Βενετίαν 7)—, Ιούλιον.

—'Εκ Μεσογείου

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έξι Μπόνας 7000 τ. φωσφάτου διά Ρόπτερνταμ 7)9, α. φ. φροτώσεις.

«ΠΑΡΘΕΝΟΣ» έξι 'Αρμπα Τζενίμα 5500 τ. φωσφάτου διά Πόρτ Τάλιποτ 14)3, α. φ. φροτώσεις.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» έξι Μπούζετας 8000 τ. μεταλλεύματον διά Μάντζεστερ 8)—, α. φ. φροτώσεις.

«ΜΙΡΟΥΠΑΝΟΥ» (οιμαία 'Αγγλική) από Σφάξ και Σούσα 4300 τ. φωσφάτων διά Βορδό 8)6, καντσέλλο 30 Ιούνιον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» έξι Άλ Γκούλεττ 7300 τ. μεταλλεύματος διά Βόριγκτον 8)9, φροτώσεις 20—31 Ιούλιον.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έξι Εδεύοιας 350 τ. λευκολίθου 10)— και 850 τ. άλαρφόρτερας έξι Θήρας 12)— διά Νότιον Γαλλιαν, α. φ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έξι Σπαλάτου 900 τ. τοιμέντων διά Τέλ—Αΐδης σελ. 6)—, α. φ.

—'Εκ του Δουνάβεως

«ΝΑΓΟΣ» έξι Δουνάβεως 2600 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Αγγλίας 14)3, λίγεο τέρμης, α. φ. φροτώσεις.

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ» έξι Δουνάβεως 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 15)9 ένα λιμένα, 16)3 δέο λιμένας, καντσέλλο 10 Ιούλιον.

«ΔΟΥΝΑΒΙΣ» έξι Κοντάντζης, Βάρνης ή Μπονγκάν 7800 τ. διά Δανίαν 10)6, φροτώσεις Ιούλιον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Καραβία) έξι Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 16)3 ένα λιμένα, 17)3 δέο λιμένας, όψην 'Αμβέρσαν ή Ρόπτερνταμ 15)9, α. φ. φροτώσεις 16)3, καντσέλλο 10 Ιούλιον.

«ΑΝΩΙΠΠΗ Ν. ΜΙΧΑΛΟΥ» έξι Κοντάντζης 5000 τ. δι' ένα λιμένα Δανίας 11)6, με 6 πλένες στοιβαστικά, φροτώσεις 1—10 Ιούλιον.

«ΜΑΙΗΝ ΦΣ ΣΑΜΟΣ» έξι Δουνάβεως 1350 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα 9)4 1/2, σημπλήρωσεν ξύλειαν λ. στ. 5.12.6 κατά βαρύνον Ιούλιον.

«ΜΑΙΡΗ Η» έξι Δουνάβεως 2200 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ σελ. 15)—, φρ. Ιούλιον.

—'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΝΥΜΦΗ» έξι Νιζολάιεφ 7800 τ. χυτοσιδήρου δι' Ιαπωνίαν (όχι βορειότερον τοῦ Τόκιο) σελ. 15)9, α. φ. φροτώσεις.

«ΜΑΤΡΟΝΝΑ» έξι Μαρούπολεως 5000 τ. γαιανθράκων δι' Ιταλίαν 7)9, φροτώσεις 5—15 Ιούλιον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.» έξι Μαύρης θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 9)6, καντσέλλο 5 Ιούλιον.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» έξι Νιζολάιεφ 7800 τ. μεταλλεύματον δι' ένα δέο λιμένας Ιαπωνίας (όχι Βορειότερον τοῦ Τόκιο) σελ. 15)9, α. φ.

«ΣΤΑΥΓΕΤΟΣ» (6' ταξίδιον) έξι Μαρούπολεως 7700 τ. γαιανθράκων δι' Ιταλίαν 7)7 1/2, φροτώσεις Ιούνιον.

«ΕΚ. ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ» έξι Μαύρης θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόπτερνταμ 9)— ένα λιμένα, 9)6 δέο λιμένας, Ιούλιον.

«ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗ» έξι Πότι 7000 τ. γλυκόρροιζας διά Βαλτιμόρην λ. στ. 3100 κατ' άποστην, Ιούλιον.

«ΖΑΝΝΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» έξι Πότι ή Νιζολάιεφ 7500 τ. μεταλλεύματος δι' ωριμένους λιμένας 'Αγγλίας 8)7 1/2, Ιούλιον.

«ΒΑΣ. Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» έξι Οδοσσού 250.000 κ. π. (φωσφάτα) δι' 'Αλεξανδρειαν λ. στ. 1725 φίο, κατ' άποστην, φροτώσεις Ιούλιον.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» έξι Νοβορωσίσιος 3000 κ. π. ξύλειας διά Χάιφαν 8)— α. φ.

«ΜΑΡΙΑ» έξι Πότι 7000 τ. μεταλλεύματος διά Βόρ. 'Αμερικήν 15)—, α. φ.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» έξι Πότι 5000 τ. (10 o) μετ. διά Καρόντε 10)6 α. φ. φροτώσεις.

«ΔΥΡΑ» έξι Νιζολάιεφ ή Μαρούλεως 6500 τ. χυτοσιδήρου δι' 'Αγγλίαν 8)7 1/2 φοβ με 10)1/2 πλένες στοιβαστικά, έλευθ. έξροστ., Ανγγλούστου 20.

—'Εκ της "Απω Ανατολής

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» έξι Ντάριον ή Νταλνύ 7000 τ. Μαντζουριανών καύμων διά Ρόπτερνταμ ή 'Αμβερσαν 21)6, καντσέλλο 5 Ιούλιον.

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» από Σαΐγκον 7500 τ. δράμης διά Νταζάρ — Βορδό — Δονγκέργην (μέσω Κέπι Τάουν) σελ. 23)6, όψην από Χαϊφάγη 24)—, έλαν έξι ώματέρων 24)6, φροτώσεις 8—22 Ιούλιον.

—'Εκ παντούων άλλων άγοροδων

«ΠΑΡΑΛΟΣ» έξι 'Αλμπαν 24.000 κονδύλων σίτου δι' 'Ελλάδα 2)10 1/2 το κονδύλο, α. φ. φροτώσεις.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΓΛΕΣΗΣ» από Σαΐγκον 5800 τ. ζαχαρόεως διά Μασσαλίαν σελ. 14)—, φροτώσεις 1—10 Ιούλιον.

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» έξι Βρεταννικής Κολομβίας 5800 mille ξυλείας δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας (λιμένας 'Ατλαντικού) δολ. 10 κατά mille, φροτώσεις Αύγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» έξι Νέας Υόρκης 5800 τ. παλαιοσιδήρου διά Γενοβαν διά Σαβόνναν και Πόρτο Βέζια δολ. 4.65, φροτώσεις 1—15 Ιούλιον.

«ΝΗΡΕΥΣ» έξι Λενίνγραδ 9000 τ. γενικῶν ειδῶν διά Τακόμα σελ. 8)— φίο, φροτώσεις 5—15 Ιούλιον.

«ΠΓΟΡ» 1150 φάδομς (1—15 Αύγουστου), «ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» 1300 φάδομς, (25 Ιούν. — 10 Ιούλιον) και «ΕΛΕΝΗ Τ.» 1300 φάδομς (10—25 Ιούλ. — 10 Ιούλιον) ή Έλενίγραδ δι' 'Αμβέρσαν ή Γάνδην 33)—.

«ΔΗΜ. Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ» έξι Μονημανός 6600 τ. άπατιτ δι' 'Αδριατικήν 10)6, Ιούλιον 20—31.

«Α·Ι·Σ ΓΕΩΡΓΗΣ» έξι Αμπού Τζενίμα 3000 τ. φωσφάτων διά Μίδδλεσεμπρο 14)6, Ιούλιον.

—Ναυλώσεις τάνκερς

«ΙΩΝΙΑ» από 'Αρούρητα 8000 τ. πετρελαίων διά Τενερίφαν (ναυλ. δέν ανεξινόθη) α. φ. φροτώσεις.

«ΦΟΙΝΙΞ» έξι Βατούμ 7500 τ. πετρελαίων δι' 'Αβορνάουθ ή Πρέστον σελ. 13)— ένα λιμένα και 14)— δέο λιμένας, φροτώσεις άρχας Ιούλιου.

—Τάμη-τσάρτερς

«ΚΑΡΡΑΣ» 8400 τ. φροτίου, τάμη-τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον μεταξύ λιμένων της "Απω Ανατολής σελ. 3)—, παράδοσης εἰς Καλκούταν Ιούνιον και παραλαβή μετά το πέρας του ταξίδιον, εἰς ένα λιμένα της Ιαπωνίας.

**BITULAC LIMITED**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTSTOPPING.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΤΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΑΓΩΝ ΤΗΝ ΙΟΟ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS

NEWCASTLE - ON - TYNE

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,

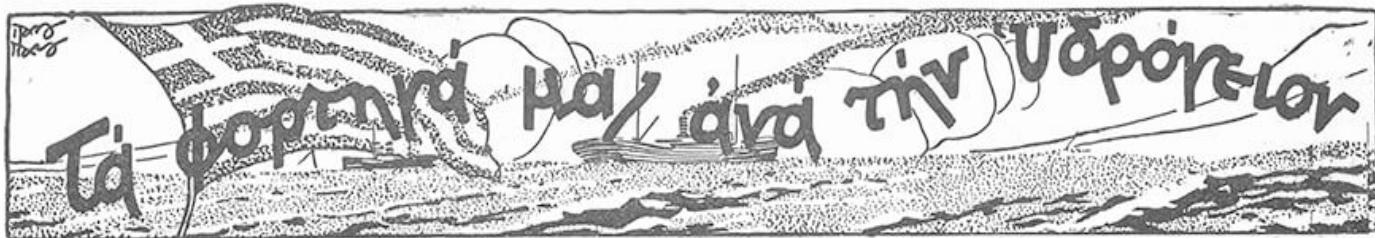
215 DASHWOOD HOUSE

LONDON E. C. 3.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3



## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

"Έτος  
ναυτ.  
γκρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή .....	Θ. Έπιφανειάδη .....	11	1656 έφθ. Γαλάται 9 Ίουν.
Άγιοι Βίκτωρες .....	Κ. Καρούση .....	95	1580 άργει Χίον από 24 Νοεμ.
Άγιος Βλάσσος .....	Ιω. Δ. Χανδρή .....	14	4297 έν πλ. έκ Κούβας 28 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Άγιος Γεώργιος .....	νιοι Δημ. Πανταλέοντος .....	11	4248 διήλθε Ταρίφαν 8 Ιουνιονδιά Ρίον Ιανέριον
Άγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλασπούλου .....	12	3283 έισφορτώνει εἰς Παλέρμο 29 Ίουν.
Άγια Βαρθλάρα .....	Α. Δογοθέτη — Μ. Φαζῆ .....	13	4572 έφθ. Μαρζιάν 16 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 25 δι' Αγγλίαν
Άγια Θαλασσινή .....	Α. Κεφανή .....	11	3809 έφθ. Σάντα Φε 12 Ίουν.
Άγια Μαρίνα .....	έτ. «Κάσσος» .....	12	4151 ἀνεγ. Bumbleby 10 Ίουν. διά Δονδλίνον
Άγιος Μάρκος .....	Γ. Τούλιβα .....	19	4514 ἀργει Πειραιᾶς από 4 Ίουν.
Άγιος Νικόλαος .....	Εναγ. Νομικοῦ .....	99	1106 διήλθε Κων(ω)ν 27 Ίουν. διά Ρωσσίαν
Άγιος Νικόλαος .....	άδ. Χατζηπατέρα .....	15	3687 ἀνεγ. Ρούάριο 19 Ίουν. διά Νταζάρο
Άγιος Σπυρίδων .....	Ηλ. Λαγγελή .....	89	1476 έφθ. Μαρζιάν 15 Ίουν.
Άγγελική .....	Γ. Γεωργαντή .....	99	3240 ἀνεγ. Κατάνη 27 Ίουν. διά Μαρζιάν
Άγγελος Λ. .....	Ε. Σκαρβέλη .....	04	3667 ἀργει Πειραιᾶς από 15 Ίουν. 1934
Άδαμ. Γεωργαντής .....	άδελφ. Γεωργαντή .....	16	3443 ἀνεγ. Μπόνναν 11 Ίουν. διά Στέτιν, έφθ. 26
Άδαμ. Ι. Πειθῆς .....	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σια .....	08	4537 έισφορτώνει Ροζάριο 30 Ίουν.
Άδελφότης .....	άδ. Καρρᾶ .....	17	5838 έφθ. Βαλτιμόρην 12 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 23 διά Κούβαν
Άθασάσιος .....	Ν. Αντιαρδοπούλου .....	07	4295 ἀνεγ. Πειραιᾶς 23 Ίουν. διά Ρουμανίαν
Άιας .....	άδ. Πατέρα .....	15	4729 έφθ. Βίλλαν Κ) τούνιον 7 Ίουν.
Άιγαι .....	Δημ. Β. Μανωλᾶ .....	96	1406 ἀργει Σουέζ από 9 Απρ.
Άιγαίον .....	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε. .....	19	5285 διήλθε Σαμάνη 12 Ίουν. διά Λορέντζο Μαρζιές
Άιγαίον .....	Πελοποννήσιον Σχοιβάνου .....	12	1735 διήλθε Λόντιγκεν 11 Ίουν. δι' Αρχάγγελον
Άιγεις .....	άδ. Πατέρα .....	17	3792 έφθ. Μπάγιαν Μπλάγιαν 19 Ίουν. καὶ Μάρ Ντέλ. Ηλάτα 30
Άικατερίνη .....	άδ. Γεωργαντή .....	13	4929 έφθ. Λονδίνον 13 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 25 διά Στέτιν
Άικατερίνη Τ. .....	Α. Τεριάζου .....	17	2719 ἀνεγ. Αμβούργον 17 Ίουν. διά Μούρμανον, έφθ. 26
Άικατ. Κουμαντάρου .....	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	17	7777 ἀνεγ. Πειραιᾶς 18 Ίουν. διά Καναδάν
Άικατ. Νικολάου .....	Ν. Νιζολάου .....	17	5177 ἀνεγ. Πότι 20 Ίουν. (Κων)λιν 23 διά Δάντιγκ
Άινος .....	Α. Λούζη .....	10	3554 έφθ. Λίβερπολ. 22 Ίουν.
Άις Πιρόγης .....	άδ. Γ. Σιγάλα .....	08	2098 εἰς Μούραντίσιο 2 Ίουν.
Άδαμας .....	Μιχ. Λαμιοῦ .....	18	4144 ἀνεγ. Ρούάριο 18 Ίουν. διά Μαδέρας
Άκτη .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. .....	20	4261 ἀνεγ. Πότι Κάμφα 17 Ίουν., Σαμάνη 25 διά Μασσαλίαν
Άλεξάνδρα .....	Κ. Καρρᾶ .....	13	4355 εἰς Ρίον Ιανέριον από 18 Μαΐου
Άλεξάνδρος .....	Μ. Α. Ταζμαντζή .....	06	4343 ἀνεγ. Ρόττερνταμ 24 Ίουν. δι' Ιταλίαν
Άλικη .....	Ν. Γ. Λιβανοῦ .....	17	5140 έφθ. Ρόττερνταμ 16 Ίουν.
Άλκιμος .....	Σχοιβάνου — Ραντοπούλου .....	20	2003 έφθ. Grimsby 16 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 24 δι' Αρχάγγελον
Άλφειός .....	Σ. Λιβανοῦ .....	20	5116 διήλθεν Όρδαν 23 Ίουν. διά Νέαν Υόροζην
Άναστασία .....	Π. Πιωτοπατά .....	05	2883 ἀνεγ. Ονέγα 23 Ίουν. δι' Αγγλίαν
Άναστ. Πατέρας .....	Δ. Πατέρα .....	14	3382 διήλθε Κον(ω)ν 20 Ίουν. διά Δανίαν
Άνδρέας .....	«Ιόνιον» Α. Ε. .....	19	4763 έφθ. Πότι Ντέ Μπούζ 23 Ίουν.
Άνδριώτης .....	Νιζ. Κυδωνιέως .....	12	4393 έφθ. Ροζάριο 13 Ίουν.
Άννα .....	Ν. Λυσιαρδοπούλου .....	19	5173 έφθ. Νεζοτέσα 22 Ίουν.
Άννα Βούλγαρη .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4603 έφθ. Ντόβερ 27 Ίουν.
Άννα Ν. Σουλανδρή .....	άδ. Γουλανδή .....	21	4358 έφθ. Σάντα Λορέντζο 24 Ίουν.
Άννα Μαζαράκη .....	άδ. Μαζαράκη .....	13	5411 ἀνεγ. Τοργάνα 17 Ίουν., Γιθαλτάρα 25 δι' Εμδεν
Άννα Σταθάτου .....	έτ. Σταθάτου .....	18	5685 διήλθε Πότι Σάϊδ 21 Ίουν. διά Μαρζιάν
Άννα Τ. .....	Α. Τεριάζου .....	06	2728 ἀνεγ. Ρόττερνταμ 16 Ίουν., Γιθαλτάρα 24 διά Βόλον
Άνθιτηπη Ν. Μιχάλου .....	Κ. Μυζάλου .....	05	3298 έφθ. Πειραιᾶς 23 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 27 διά Κον(ω)ντζαν
Άντωνιος .....	Α. Γεωργαντή .....	83	1187 ἀργει Πειραιᾶς από 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος .....	άδ. Βλασπόνιοι .....	17	1957 έφθ. Κάρδιφ 18 Ίουν.
Άντωνιος Βροντίσης .....	I. Βροντίση .....	04	2690 διήλθε Κον(ω)ν 19 Ίουν., Γιθαλτάρα 29 διά Καέν
Άντωνιος Γ. Λευός .....	Σ. καὶ Π. Λευοῦ .....	11	4410 ἀνεγ. Ρίον Ιανέριον 21 Ίουν. διά Μίδδλεσμπρο
Άντωνης Μίχαλος .....	Κ. Μυζάλου .....	01	3514 ἀνεγ. Μαρζιάν 22 Ίουν. διά Βενετίαν
Άντωνης Γεωργαντής .....	Γ. Γεωργαντή .....	15	3557 έφθ. Σαδόνναν 16 Ίουν. Είτα εἰς Μαρζιάν
Άντωνιος Σταθάτος .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	20	3836 ἀνεγ. Ρούάριο 13 Ίουν. διά Τενερίφαν
Άξιδις .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	5289 έφθ. Κόπριε 25 Μαΐου
Άποικια .....	Σ. Βάλμα .....	05	3607 ἀνεγ. Καράτοι 17 Ίουν. διά Καλζούταν
Άργεντίνα .....	'Αντ. Ρούσουν .....	12	4248 έφθ. Σάντα Νιζολάς 19 Ίουν.
Άργολικός .....	Μαρζή Έμπειροίσον .....	21	4786 έφθ. Βοάιλαν 5 Ίουν.
Άρέθουσα .....	Νιζ. Καπιτονή .....	11	3693 έφθ. Ροζάριο 6 Ίουν.
Άριάδην .....	I. Νιζηφόρου — Ε. Λαμποῦ .....	12	4745 έφθ. Ιμπίσιον Ρόδες 1 Ίουν.
Άριάδην Παντελή .....	έτ. «Μαρμαρά» .....	10	4445 έποδισε Μπάγιαν 19 Ίουν. ΑΠΕΤΕΦΡΩΘΗ
Άριστ. Λ. Σουλανδρής .....	E. Γουλανδή .....	05	3470 διήλθε Γιθαλτάρα 25 Ίουν. διά Βοστόνην
Άρτεμις Πήττα .....	Πήττα .....	06	1433 έφθ. Θήρων 18 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 22 διά Σουηδίαν
Άρχαγγελος .....	άδ. Λιβανοῦ .....	17	4349 διήλθε "Αγ. Βικέντιον 22 Ίουν. δι' Αμέρισαν
Άρχων .....	Κωστή Λαμποῦ .....	21	1364 ἀνεγ. Πειραιᾶς 25 Ίουν. διά Ρωσσίαν
Άσημίνια Μπάτικα .....	Π. Μπάικα .....	95	1344 διήλθε Χάιραν 29 Ίουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Άστρασία .....	I. Γαλάζη .....	14	4211 ἀνεγ. Μπ. "Αύρες 10 Ίουν. δι' Αμβέρσαν
Άστεριά .....	I. Α. Ταζμαντζή .....	04	3313 έφθ. Πειραιᾶς 26 Ίουν.
Άστηρ .....	Θεμ. Σταθυλοπάτη .....	96	1335 ἀνεγ. Ν) ωσσείσιον 26 Ίουν. διά Κον(ω)ν (διαταγάς)
Άτλαντικός .....	έτ. «Άτλαντιζός» Α.Ε. .....	19	5446 έφθ. Γαλάται 5 Ίουν.
Άτλας (τάνκερ) .....	Τρανσπετόλη Α.Ε. .....	09	4009 έφθ. Πειραιᾶς 23 Ίουν. καὶ Θεσσαλίην 28
Άττικός .....	A. Λούζη .....	06	4778 ἀργει Χούλλ. από 10 Απρ.
Άσρα .....	I. Χαδούη — M. Σιτινᾶ .....	12	4652 έφθ. Άλεξάνδρειαν 19 Ίουν.
Άφροδεσσα .....	'Αδ. Κιρτάτα .....	05	2485 ἀνεγ. Χούλλ. 23 Ίουν. διά Βοέμη γεφθ. 25

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρδάρα .....	'Αθ. Ζωϊοπούλου .....	10	1354	έφθ. Πειραιά 16 Ιουν.
Βασ. Δεστούνης .....	Π. Β. Δεστούνη .....	12	3299	άνεγ. Μπλάσου 12 Ιουν. δι' Αρχάγγελον, έφθ. 22
Βασ. Α. Πολέμης .....	Γρ. Γρούμα .....	07	3429	έφθ. Βενετίαν 20 Ιουν.
Βάσος (τάνκερ) .....	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	12	4733	έφθ. Λαγκεμπρούνγκε 26 Ιουν.
Βέλγιον .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	19	2844	διήλθε Γιβραλτάρο 27 Ιουν. διὰ Κόντινεντ
Βικτώρια .....	'Αντ. Παπαδάζη .....	00	2345	έφθ. Βραζαν 7 Ιουν.
Βιολαντή Ν. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	19	3598	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ιουν., Μαδέρας 23 διὰ Μ.π. "Ανθες εἰς Μογκαντίσιο ἀπὸ 10 Απρ.
Βιργινία .....	'Αντ. Παπαδάζη .....	17	1918	διήλθε Magallanes 15 Ιουνίου διὰ Κόρονεν.
Βιργινία Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	20	5388	άνεγ. Πειραιά 23 Ιουν. διὰ Ρωσσίαν
Βιργινία Σ. .....	Ζ. Σαμοθράζη .....	05	3885	έφθ. Καρδόντε 24 Ιουν.
Βόλγας .....	Παπαδημητρίου .....	92	2505	έφθ. Γδύνια 16 Ιουν.
Βόρις .....	έτ. «Βλάσσος» .....	17	5166	άργει Πειραιά ἀπὸ 9 Νοεμ.
Βύρων .....	'Εθνικής .....	14	9272	
Γαλαξίας .....	Μάρκου Λύρα .....	18	4393	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιουν.
Γαρδελάκι .....	Ε. Θεοφίλιαν .....	88	2282	άργει Πειραιά ἀπὸ 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλία .....	Σπυρ. Λαμπού .....	14	4708	έφθ. Σάντα Φε 10 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 22
Γερμανία .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	09	1977	άνεγ. Αμβέρσαν 11 Ιουν. διὰ Μάλταν—Πειραιά, έφθ. 26
Γεώργιος .....	Ν. Λαγούνη .....	10	2216	άνεγ. Μούρμανσρ 23 Ιουνίου διὰ Κόρονεν.
Γεώργιος Γ. .....	Δ. Δάμπαση .....	18	4289	έφθ. Σάντα Νικολάς 22 Ιουν.
Γεώργιος Π. .....	Θ. Έπιφανειάδη .....	03	4052	άργει Πειραιά ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργιος Κυριακίδης .....	Ν. Γ. Κρηταζίδη .....	11	4201	διήλθε Βαλέντσιαν 25 Ιουν. διὰ Λονδίνου
Γεώργιος Μάντακας .....	Β. Γ. Μάντακα .....	21	3246	εἰς Μπλάσιντοντεργκ 6 Ιουν.
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος .....	Σ. Γ. Εμπειρίκου .....	21	5728	έφθ. Σύρου 16 Ιουν.
Γεώργιος Μ. Λιθανδός .....	άδ. Λιθανδός .....	28	3831	έφθ. Αμβέρσαν 16 Ιουν.
Γεώργιος Νικολάου .....	Ν. Νικολάου καὶ Σία .....	30	4108	έφθ. Χούλι 14 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Στέττιν
Γιάννης .....	Γ. Ανδρέου ι.λ.π. ....	05	4391	άνεγ. Εμπειρίαν 17 Ιουν., Γιβραλτάρο 27 διὰ Πάτρας
Γιαν. Γούναρης .....	Γ. Ζ. Γούναρη .....	01	2238	άνεγ. Όνεγα 13 Ιουν., Wicks 25 διὰ Χούλι, έφθ. 27
Γκρήκη Μάρινερ .....	έτ. Νέη — Παντελή .....	14	3714	άργει Πειραιώπιον ἀπὸ 18 Μαΐου Ζημιάν
Γρανικός .....	Μ. Λύρα .....	16	3689	εἰς Σάντα Φε ἀπὸ 26 Μαΐου
Γρηγόριος Κ. II .....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	19	2546	άνεγ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν., Γιβραλτάρο 26 διὰ Πειραιά
Δαναός .....	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ .....	06	4419	διήλθε Σέονταν 11 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανεῖδον
Δάναπτης .....	άδελ. Συνοδινοῦ .....	14	2113	άνεγ. Πειραιά 17 Ιουν. διὰ Νοβορωσσίσκην, έφθ. 23
Δάρμας .....	άδ. Πήρτα .....	83	1595	άργει Χίον ἀπὸ 13 Ιαν.
Δάρφη .....	Ν. Λευκαδοπούλου .....	18	3798	έφθ. Μπλάσιαν Μπλάγκαν 24 Ιουν.
Δελφίν .....	Αῶ καὶ Άνδρεάδη .....	06	3816	άνεγ. Μαργλίν 18 Ιουν. διὰ Νεάπολιν
Δελφοί .....	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ .....	15	4739	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Ιουν.
Δέσποινα .....	Κοσμᾶ καὶ Γεωργίλη .....	09	4461	έφθ. Σάντα Φε 10 Ιουν.
Δέσποινα .....	έτ. Μιχαλίνοῦ .....	06	3016	έφθ. Σαλέφον 24 Ιουν.
Δημήτρης .....	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ .....	05	3338	άνεγ. Πειραιά 28 Ιουν. διὰ Χίον—Ρωσσίαν
Δημ. Γ. Θερμιώτης .....	Α. Μ. Τατάκη .....	06	4271	διήλθε Γιβραλτάρο 24 Ιουν. δι' Οσλεμπτζάουζεν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης .....	Ν. Δ. Βογιατζίδη .....	08	3444	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν.
Δημ. Ιγγλέσης .....	νίδων Δ. Τζγλέση .....	18	5275	άνεγ. Ρούέν 27 Ιουν. διὰ Κούβαν
Δημ. Νομικός .....	Λουζά Νομικοῦ .....	03	1171	έφθ. Κάστρον 21 Ιουν.
Δημ. Χανδρής .....	'Ιο. Χανδρή .....	10	4643	άνεγ. Πειραιά 18 Ιουν. διὰ Μαργλίν, έφθ. 24
Διαμαντής .....	Διαι. Πατέρα .....	17	4990	άνεγ. Αμβέρσαν 27 Ιουν. διὰ Γένοβαν
Διαμάντω .....	άδ. Τσατόποιον .....	03	2281	άργει Πειραιά ἀπὸ 24 Νοεμβρ.
Διονύσιος .....	Ε. Α. Καραβία .....	03	2018	εἰς Κντζάκαν ἀπὸ 26 Μαΐου
Διον. Σ. Σταθάτος .....	έτ. Α. Σ. Σταθάτου .....	19	5168	διήλθε Σαμπλάκ 18 Ιουν.
Δίρφυς .....	Βασ. Πατέρα καὶ Σία .....	06	2795	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Ιουν.
Διώνη .....	Γ. Φ. Άνδρεάδη .....	06	4181	έφθ. Πάτρας 26 Ιουν.
Δούναβις .....	Αεων. Α. Εμπειρίκου .....	15	5604	άνεγ. Πειραιά 23 Ιουν. διὰ Μπορογκάς
Δύο Φίλοι .....	κληρον. Μιχ. Γούλανδρῆ .....	03	3547	άργει Πειραιά ἀπὸ 9 Απρ.
Δωρίς .....	Ηλ. Χατζηλά .....	17	4604	άνεγ. Θεσσαλίην 11 Ιουν., Λάδοεντ 24 δι' Αμβέρσαν
"Εβη .....	Ν. Γ. Λιθανοῦ .....	13	4521	εἰς Βίλλαν Κτούσιον ἀπὸ 25 Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου .....	Ν. Γ. Κυριακίδη .....	22	3781	άνεγ. Κάρδιψ 26 Ιουν. διὰ Βίλλαν Κτούσιον
Ειρήνη Ν. Ράλλια .....	Ν. Δ. Ράλλια .....	08	3860	έφθ. Μ.π. "Άνθρες ἀπὸ 24 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου .....	Στ. Εμπειρίκου .....	27	4164	έφθ. Γιοκοζάμαν 14 Ιουν.
Έκατονταρχος Δρακούλης .....	Γεώργ. Ν. Δρακούλη .....	18	5329	διήλθε Σαμπλάκ 23 Ιουν. δι' Αμβούργον
Έλλεγκω Α. Κυδωνιέως .....	Π. Κυδωνιέως .....	16	4129	έφθ. Σάντος 19 Ιουν.
Έλλενη .....	Α. Καλλινίον .....	18	5655	έφθ. Γδύνια 18 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Βενετίαν
Έλλενη Δ. .....	Δ. Λός .....	01	1882	έφθ. Πόρσογκον 17 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Βιλούδη
Έλλενη Τ. .....	Δημητρ. Δάμπαση .....	19	5260	άνεγ. Αμβέρσαν 19 Ιουν. διὰ Γδύνιαν, έφθ. 24
Έλλενη Νικολάου .....	Α. Τεφγάζον .....	97	3039	άνεγ. Πειραιά 15 Ιουν. καὶ Σέριφον 24 διὰ Ρόττερνταμ
Έλλιζα .....	Ν. Νικολάου .....	20	4528	έφθ. Ρούάριο 22 Ιουν.
Έλισαθετ .....	'Αντ. Παπαδάζη .....	19	1986	άνεγ. Τάιν 13 Ιουν. διὰ Κούντα
Έλλας .....	άδ. Μαζαράζη .....	22	3553	έφθ. Σλίγκο 27 Ιουν.
Έλλενικ .....	έτ. «Ελληνική» Α. Ε. ....	16	2081	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Ιουν.
Έλληνικ .....	Μ. Ι. Λύρα .....	09	4404	διήλθε Κονγλίν 20 Ιουν. διὰ Βασσόραν
Έλληνη .....	Στ. Εμπειρίκου .....	13	4577	έφθ. Πειραιά 9 Ιουν.
Έλληνη .....	Παπαδημητρίου .....	04	3059	άνεγ. Γδύνια 17 Ιουν. Ούζαν 25 διὰ Πειραιά
Έλληνη .....	I. N. Γουλανδρῆ .....	12	3651	εἰς Βίλλαν Κτούσιον ἀπὸ 5 Μαΐου
Έλληνη .....	Α. Πλεξά .....	19	1492	άνεγ. Γδύνια 22 Ιουν. διὰ Χάρονα
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος .....	νίδων Ε. Εμπειρίκου .....	27	4385	έφθ. Μαργλίν 11 Ιουν.
Έρηνούλα .....	Ν. Τσατόποιον .....	05	2715	άνεγ. Ρόττερνταμ 24 Ιουν. δι' Αγκόνα
Έθδοικός .....	Μαρή Εμπειρίκου .....	22	4792	έφθ. Μαργλίν 23 Ιουν.
Έγγενα Καμπάνη .....	Γ. Ν. Εμπειρίκου .....	98	3470	έφθ. Άλεξανδρειαν 19 Ιουν. καὶ Χάιφαν 24
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου .....	Στ. Εμπειρίκου .....	20	4882	έφθ. Μ.π. "Άνθρες Ρόδης 24 Ιουν.
Έγγενα Λιθανοῦ .....	Σ. Λιθανοῦ .....	36	4825	Καθειλκόντη εἰς Ονέστ Χάρτλεπον 6 Ιουν.
Έγγενα Χανδρῆ .....	'Ιω. Χανδρῆ .....	20	4862	έφθ. Σαγκάρη 24 Ιουν.
Έγγονος .....	Σ. Λιθανοῦ .....	19	5627	διήλθε Σούνες 19 Ιουν. διὰ Γιοκοζάμαν
Έθθαλία .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	3553	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 28 διὰ Η. Σάιδ
Έθθαλία Μαρή .....	Ν. Μαρή .....	19	4196	διήλθε Ντατάρα 15 Ιουν. διὰ Ρούεν
Έθρος .....	άδ. Λιθανοῦ .....	18	5283	έφθ. Άλεξανδρειαν 21 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εδύμεδων .....	Π. Δ. Μαρκεσίνη .....	04	3564	ἀνεγ. Βοστόνην 21 Ιουν. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
Εύτυχιά .....	Γεωργ. Βεργωτή .....	13	5123	ἀργεὶ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη. Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	09	2993	ἔφθ. Ἀμερικανίαν 1 Ιουν.
"Εψιλον .....	Λεων. Ν. Ἐμπειρίζον .....	11	4120	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 6 Ιουν. διὰ Μπάζ. Μπλάγκαν
Ζάννες Γούναρης .....	ἀδελφοί Γούναρη .....	07	4407	ἔφθ. Μαροκίνη 23 Ιουν.
Ζανής Α. Καμπάνης .....	κληρο. Α. Καμπάνη .....	20	5298	ἀνεγ. Ἐμπέν 24 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Ζερμαίν .....	Στελ. Καστάνον .....	11	5217	ἔφθ. Ρίον Ἰανέζον 16 Ιουν.
Ζεύς .....	Ηλ. Χατζηλία .....	20	4279	εἰς Μπ. "Άρδες Ρόδης ἀπὸ 30 Μαΐου
Ζέφυρος .....	Α. Λούζη .....	09	4796	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Δάντσιγκ
Ζηνόβια .....	έτ. «Μιχαλίνη» .....	06	2947	διῆλθε Κονγκίλιαν 15 Ιαν. Γιβραλτάρ 25 διὰ Μπέργκεν
Ζωγραφιά Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	13	7156	διῆλθε Βαταβίαν 9 Ιουν. δι' Ἐνδώπην
"Ηρων .....	Δημ. Ν. Κουφοῦ κ.π. ....	06	1516	ἔφθ. Γαλάτσι 14 Ιουν.
"Ηφαιστος .....	ειδὼν Ἀντ. Γιαννονάτον .....	12	3793	εἰς Καλκούνταν 5 Ιουν.
Θάλεια .....	Ηλία Σενέλα .....	17	4574	ἔφθ. Μαδέρας 12 Ιουν. καὶ Λάζ. Πάλμας 22
Θάσος .....	«Πατριωτικής» .....	19	1565	ἔφθ. Σονές 7 Ιουν. Παραμένει
Θεδόλ 2 .....	Θωμᾶς Ν. Ἐπαφανείδη .....	10	657	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἀπρ.
Θεμώνι .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	29	3859	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν., Μαδέρας 17 διὰ Ρ. Ἰανέζον
Θεοδώρα (τάνκερ) .....	Παταζ καὶ Σία .....	17	1054	ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν 19 Ιουν.
Θεόδωρος Τ. .....	Α. Τερψάζου .....	12	3409	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Ιουν. καὶ Χέρσεντζις 26
Θεοφανώ .....	ἀδελφοί Λιβανοῦ .....	17	4240	ἔφθ. Μοντεβίδεο 14 Ιουν.
Θεομήτωρ .....	Μιχ. Σπ. Πολέμη .....	10	4427	ἔφθ. Σάο Φραγκίσο 18 Ιουν.
Θεοσκέπαστη .....	Β. Μάρον—Σ. Μενδρινοῦ .....	11	3726	ἔφθ. Βοστόνην 24 Ιουν.
Θέτις .....	Ε. Χατζηλία .....	30	4123	ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν.
Θέτις Α. .....	Γ. Ἀνδρεάδου .....	10	4111	ἀνεγ. Στρατόνι 17 Ιουν., Ὁράν 25 διὰ Δάντσιγκ
Θράκη .....	Α. Τερψάζου .....	17	982	ἀνεγ. Γαλάτσι 26 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Θρασύθουλος .....	Α. Βογιατζῆδη .....	12	3693	ἀνεγ. Μπάρον 9 Ιουν. διὰ Ρίον Ἰανέζον
"Ια .....	Π. Χατζηλία .....	17	4860	εἰς Σάν Νικολάς ἀπὸ 10 Ἀπρ.
'Ιάκωβος .....	Γ. Ἀγγελίδη .....	01	2107	ἔφθ. Νόροκοπηγ 8 Ιουν. καὶ Χέρσεντζι 19
'Ιγόρ .....	Πετζ καὶ Σία .....	07	2693	ἔφθ. Χαλκίδα 22 Ιουν. καὶ Ἀμοργὸν 26
'Ιθάκη .....	Σ. Βλασπονύλου .....	11	4916	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ιαν.
'Ιθακος .....	Σ. Βλασπονύλου .....	11	4083	ἀνεγ. Μπόννα 12 Ιουν. διὰ Μίδδλεσμπρο, ᔁφθ. 25
'Ικάριον .....	έτ. Βεργοτῆ .....	12	4013	ἀνεγ. Καλκούνταν 13 Ιουν., Σαμπάγκ 20 διὰ Φουρέζια
'Ιλισσός .....	Το. Γ. Λιβανοῦ .....	15	4724	ἔφθ. Ρίον Ἰανέζον 20 Ιουν.
'Ιουλία .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	14	4352	εἰς Σάν Νικολάς ἀπὸ 15 Μαΐου
'Ιουλία Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	15	3729	ἀνεγ. Μη. "Άρδες 20 Ιουν. διὰ Σάν Λορέντζο
'Ισμήνη .....	Στεριώτη καὶ Σία .....	90	2399	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ἀπριλ.
'Ιωάννα .....	Ἐλ. Βελλιώτη .....	01	1192	ἔφθ. Βόλον 11 Ιουν.
'Ιωάννης .....	Δ. Λάμπαση .....	09	3667	ἔφθ. Μπέλφαστ 23 Ιουν.
'Ιω. Βάτης .....	Θεοφ. Βάτη .....	12	4418	διῆλθε Σαμπάγκ 9 Ιουν. διὰ Μασσαλίαν — Ρουέν
'Ιω. Καρράς .....	ἀδελ. Καρρᾶ .....	17	3527	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντον 11 Ιουν. διὰ Ρίον Ἰανέζον, ᔁφθ. 25
'Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος .....	Στ. Ἐμπειρίζον .....	24	3734	ἀνεγ. Νιούπορτ 9 Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
'Ιω. Νομικός .....	Α. Νομικοῦ .....	99	640	ἔφθ. Βόλον 18 Ιουν.
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς .....	ἀδ. Γούλανδοη .....	10	3750	διῆλθε Φ. Νορδόγα 16 Ιουν. διὰ Βίλλαν Κ) τούσιον
'Ιω. Φράγκος .....	Μάροκ. Φράγκου .....	12	3442	ἀνεγ. "Εμπέν 5 Ιουν. διὰ Ροζάριο
'Ιωλκός (τάνκερ) .....	«Ἐλλήν. Μεταφορική» Α.Ε. ....	13	6977	ἔφθ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν.
'Ιωνία (τάνκερ) .....	«Ἐλλήν. Μεταφορική» Α.Ε. ....	16	5845	ἀνεγ. Ἀμερικανία 5 Ιουν. δι' Ἀρούηλα
'Ιωνόπολις .....	«Ἐλλήν. Μεταφορική» Α.Ε. ....	20	6755	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Ιουν.
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ) .....	«Ἐλλήν. Μεταφορική» Α.Ε. ....	13	4680	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Ιουν.
Κ. Κτιστάκης .....	Γ. Κτιστάζη .....	07	4291	ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν 22 Ιουν.
Καδίδιο .....	ἀδ. Γ. Σιγάλα .....	11	1430	ἀνεγ. Πειραιᾶ 15 Ιουν. δι' Ὀδησσόν, ᔁφθ. 19
Καίτη Χανδρῆ .....	Ι. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	ἀνεγ. "Υμούντεν 20 Ιουν. δι' Ἀρχάγγελον
Καθαριώτισσα .....	εῖοι Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	ἔφθ. King's Lynn 22 Ιουν.
Καλαφάτης .....	Κ. Καλαφάτη .....	17	4213	ἔφθ. Βιλούντι 16 Ιουν.
Καλλιόπη .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 13 Ιουν., Γιβραλτάρ 20 διὰ Βενετίαν, ᔁφθ. 29
Καλλιόπη Σ. .....	Το. Σταύρου καὶ Σία .....	18	5152	ἀνεγ. Σίδεν (Καναδᾶ) 10 Ιουν. διὰ Χούλι, ᔁφθ. 24
Καλυψώ Βεργωτῆ .....	Γερ. Βεργωτῆ .....	18	5686	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Ιουν. διὰ Βορδό, ᔁφθ. 17
Καπετάν Στρατῆς .....	Ξενίδ—Κονμπῆς καὶ Σία .....	06	3574	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν. διὰ Κέαν, ᔁφθ. 27
Καρλόβασι .....	Υἱοί Δ. Ἰγγλέση .....	20	707	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Ιουν.
Καρρᾶς .....	ἀδ. Καρρᾶ .....	18	5234	ἀνεγ. "Άδεν 9 Ιουν. διὰ Καλκούνταν
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη .....	ἀδ. Γούλανδοη .....	19	5106	ἔφθ. Νόρντγεζαν 19 Ιουν.
Κάσσος .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	19	5685	ἔφθ. Μύζε 22 Ιουν.
Κάστωρ .....	έτ. Γράτσου .....	21	5497	ἔφθ. Κόμπε 24 Ιουν.
Κάτε .....	Ν. Ανυαρδοπούλου .....	18	5197	ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν 18 Ιουν.
Κατερίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Πετρέλαια» .....	87	2495	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935
Κατίνα Βούλγαρη .....	Νιζ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4567	διῆλθε Κέπι Τάον 14 Ιουν. δι' Ἀγγλίαν
Κέπι Κόρσο .....	Άθ. Κουλούρας & Κ. Ξένου .....	05	3890	ἔφθ. Θύνιον 24 Ιουν.
Κεραμιές .....	Ν. Ανυαρδοπούλου .....	17	5085	διῆλθε Τέμπλ. Μπάι 3 Ιουν. διὰ Ρουέν
Κεχρέα .....	Θ. Ἐπιφανάδη .....	12	1968	ἀνεγ. Μαροκίνη 28 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Κλεάνθης .....	Α. Βογιατζῆδη .....	11	4153	διῆλθε Νίτον 5 Ιουν. διὰ Μη. "Άρδες
Κονδύλης .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ιουν. διὰ Κονγκίλιαν
Κονίστρα .....	Θομᾶς Ἐπιφανιάδη .....	07	3530	ἔφθ. Βοστόνην 17 Ιουν.
Κορινθιακός .....	Μαροή Ἐμπειρίζον .....	10	3562	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Ιουν. διὰ Λονδίνον
Κόρθιον .....	ἀδελ. Σίμπονα .....	09	2116	ἀνεγ. Λήθ 17 Ιουν. διὰ Τολοβοστρόβ, ᔁφθ. 26
Κουλούρας - Ξένος .....	Άθ. Κουλούρα-Κνρ. Ξένου .....	15	4914	ἔφθ. Γκαιμπέτες 23 Ιουν.
Κουμουνδούμρος .....	Υἱοί 'Επ. Ἐμπειρίζον .....	25	3598	ἀνεγ. Κάρδιμ 19 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Μαΐου
Κύθηρα .....	Πολύχρονος Κατούρη .....	02	1070	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Ἀπρ.
Κύμα .....	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ .....	12	3994	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 12 Μαΐου
Κύμα .....	Ν. Λιβανοῦ .....	11	3959	ἀνεγ. Πειραιᾶ 16 Ιουν. διὰ Πότι, ᔁφθ. 21
Κυρά — Παναγιά 11 .....	'Αντ. Χάλαρη .....	99	1012	ἀνεγ. Πειραιᾶ 22 Ιουν. διὰ Κ) ντζαν
Κυριακούλα .....	Α. καὶ Δ. Λαμποῦ .....	18	4340	ἔφθ. Μπάρον Ρόδης 15 Ιουν.
Κωνσταντίνος Η. .....	Ηλ. & Άθ. Ηλιοπούλου .....	05	2527	ἔφθ. Βόλον 6 Ιουν.
Κωνσταντ. Λουλούδης .....	ἀδ. Γούλανδοη .....	22	4697	ἔφθ. Ροζάριο 17 Ιουν.
Κωνστ. Χατζηπατέρας .....	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρα .....	13	4684	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 1 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστής .....	Μουσούνα καὶ Βενιεράζη ..	19	5438	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
Κωστή .....	Ι. Δ. Χανδρή .....	05	3933	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν.
Λακωνικός .....	Μαρῆ Ἐμπειρίου .....	14	3803	άνεξ. Κάρδιφ 18 'Ιουν. Γιβραλτάρ 24 διὰ Χάϊφαν
Λέρος .....	'Ιω. Θεοχαρίδη .....	99	846	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιαν.
Λέσβος .....	'Αδ. Σιφναίου .....	10	1005	έφθ. Πειραιᾶ 17 'Ιουν.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	Ζήληρον. Λ. Καμπάνη .....	17	4274	άνεξ. Ροζάριο 4 'Ιουν. διὰ Λάς Πάλμας
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	έφθ. Ονέγκα 19 'Ιουν.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νῖνον Λ. Κονδύλη .....	12	3923	έφθ. Μούρμανσος 25 'Ιουν.
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Λουκία, (τάνκερ)	Ι. Μαρῷ καὶ Σία .....	10	2143	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Κιντζαν
Μαίανδρος .....	Σ. Αιθανοῦ .....	19	4581	άνεξ. Μπλουένος "Αϊρες 23 'Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μαίηντ δφ Σάμος .....	νῖοι Π. Δ. Γούνιανδρη .....	01	1190	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Ιουν. καὶ ἀνεξ. 27 διὰ Δούναβιν
Μαίρη .....	Ν. Αιθανοῦ .....	09	1459	έφθ. Θεονίκην 17 'Ιουν. καὶ Θεοδόσιαν 25
Μαίρη II .....	Ν. Αιθανοῦ .....	20	1517	έφθ. Γερασινήν 14 'Ιουν. καὶ Κονγκ)λιν 22
Μαίρη Ν. .....	Δημ. Πατέρα .....	09	4330	έφθ. Σάν Νιζολάς 7 'Ιουν.
Μαίρη Δευτεραίου .....	Βασ. Δευτεραίου .....	03	1383	άργει Σονές ἀπὸ 5 Μαΐου
Μαίριτς .....	Α. Συνοδιοῦ .....	88	1709	άνεξ. Γαλάτσι 28 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Μάκης .....	Ε. Κ. Βλασπούλου .....	06	3546	έφθ. 'Αγιονόνα 26 'Ιουν.
Μαλιακός .....	Μαρῆ Ἐμπειρίου .....	12	3903	έφθ. Αμβέρσαν 16 'Ιουν.
Μαλέας .....	Ι. Παπαδέα .....	17	5709	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
Μαννούλα .....	νῖοι Γεωργ. Καραβία .....	20	2012	έφθ. Λίβερπολήν 21 'Ιουν.
Μάξις Βόλφ .....	Γ. Ποστόλον .....	17	6694	άνεξ. Αμβέρσαν 31 Μαΐου διὰ Μπ. "Αϊρες
Μαρή Χανδρή .....	Ι. Δ. Χανδρή .....	04	2331	άνεξ. Ονέγκα 20 'Ιουν. Δόντιγκεν 25 διὰ Λίβερπολή
Μαργαρίτα .....	Γεωγιάδη & Σοφιανοῦ .....	89	2187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαργαρίτης .....	ἀδ. Περιβολάρη .....	13	4584	έφθ. Αντοφαγάστα 23 'Ιουν.
Μαρία .....	Σ. Βλασπούλου .....	07	4225	άνεξ. Πειραιᾶ 23 'Ιουν. διὰ Ρωσσίαν
Μαρία .....	Σ. Περή —Δ. Τσατσαρώνη .....	00	1216	άνεξ. Κορήτην 17 'Ιουν. διὰ Κονγκ)λιν
Μαρία Λ. .....	Κ. Η. Λαμοῦ .....	12	4707	έφθ. Ροζάριο 23 'Ιουν.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νιζολάου .....	27	5525	έφθ. Γάνδην 12 'Ιουν. καὶ ἀνεξ. 24 διὰ Ταμπέζο
Μαρία Νομικοῦ .....	Λουζά Νομικοῦ .....	99	1165	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν.
Μαρία Σταθάτου .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	19	5269	έφθ. Στέττιν 17 'Ιουν.
Μαριέτ Νομικοῦ .....	Π. Νομικοῦ .....	19	5241	έφθ. Ν)σίσην 16 'Ιουν. καὶ Κονγκ)λιν 25 δι' 'Αλεξάνδρειαν
Μαριέττα .....	Ν. Εύσταθίου .....	13	6042	έφθ. Τακι Βαρ 15 'Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Π. Φωτοπαπᾶ .....	15	4447	διῆλθε Κ)λιν 18 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
Μαριόγκα .....	Δ. Φωτονίου .....	12	4236	έφθ. Σάν Νιζολάς 19 'Ιουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	ἀδελφῶν Κιττάτα .....	04	4784	έφθ. Πειραιᾶ 20 'Ιουν.
Μαριόγκα Ι. Καΐρη .....	'Ιω. Λαυνόλουν .....	13	5143	έφθ. Σάν Νιζολάς 1 'Ιουν.
Μαρουκά Πατέρα .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	διῆλθε Σιγκαπούρην 4 'Ιουν. διὰ Φουζίζι, έφθ. 20
Μάριος Τ. .....	Α. Τεριάζου .....	04	1128	έφθ. Σμύρνην 27 'Ιουν.
Μαρουλιώ .....	Μιχ. Κυδωνιέως .....	18	4215	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 16 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες
Μαρουσιώ Κουλούθρου .....	Κουλούθρου — Έμπειρίου .....	07	3556	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 29 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη .....	ἀδ. Γούνιανδρη .....	12	4669	διῆλθε Κονγκ)λιν 23 'Ιουν. διὰ Βοστόνην
Μάρτησσα .....	Ν. Εύσταθίου .....	19	5476	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 8 'Ιουν. διὰ Λίβερπολήν
Ματθαίος .....	Η. Μ. Λώς .....	04	2434	άνεξ. Τάν 17 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
Ματρόννα .....	Ν. Βογιατζίδη .....	02	2846	έφθ. Βενετίαν 18 'Ιουν.
Μεμάς .....	«Αίγαλον» Α.Ε. .....	00	4359	διῆλθε Νίτον 7 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊρες
Μέντωρ .....	Γ. Δραζούλη .....	02	3050	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παπᾶ .....	11	4181	εἰς Τοκογιάμα 15 'Ιουν.
Μεσσαριά Νομικοῦ .....	'Ετ. «Π. Νομιζός» Α. Ε. .....	95	985	έφθ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν.
Μιμόζα .....	«Βλάσποβ» .....	05	3071	έφθ. Ζογγονούλδακ 18 'Ιουν.
Μίνα .....	'Ανδρ. Βεστάρη .....	22	6067	άνεξ. Μαζάτεα 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	ζήληρον. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	έφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουν.
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος .....	Στ. Έμπειρίου .....	18	5202	άργει Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Μιχαλάκης .....	Ν. Εύσταθίου .....	19	5234	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 23 'Ιουν.
Μιχάλης .....	Δ. Φατσή .....	12	3646	άνεξ. Κάρδιφ 29 Μαΐου διὰ Ζαράτ
Μιχάλης Πούτούς .....	Μ. Μοντούς .....	14	4810	άργει Πέναρθ ἀπὸ 2 'Ιαν.
Μιχαλιώς .....	ἀδ. Σιλά .....	08	3742	έφθ. Νεζοτέα 22 'Ιουν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. Α. Κυδωνιέως .....	15	3874	άργει Σάν Νιζολάς ἀπὸ 8 'Απριλ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή .....	ἀδ. Γούνιανδρη .....	18	5199	έφθ. Ροζάριο 27 'Ιουν.
Μοτορίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	89	2466	άνεξ. Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουν. διὰ Κονγκ)τζαν
Μύκονος .....	Φ. Σιγάλας — Βαλκανική .....	99	1802	ὑπὸ φόρτωσιν Ονέγκα 20 'Ιουν.
Ναγός .....	I. Αιθανοῦ .....	12	1926	άνεξ. Πόρτ Σάδ 24 'Ιουν. διὰ Χίον
Ναντίν .....	έτ. Βλάσποβ .....	04	3582	έφθ. Ζογγονούλδακ 13 'Ιουν.
Ναύαρχος Σαχτούρης .....	Π. Σαχτούρη .....	02	1953	έφθ. Ζογγονούλδακ 17 'Ιουν.
Νάρκισσος .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	06	4313	έφθ. Σεβι 24 'Ιουν.
Ναυσικά (τάνκερ) .....	Κνο. Βενιζέλου .....	22	5005	άνεξ. Υμονίτεν 21 'Ιουν. διὰ Κ)ντζαν
Ναυτίλος .....	Δ. Ι. Γούνιανδρη .....	04	3531	έφθ. Ζογγονούλδακ 7 'Ιουν.
Νέα Τύχη .....	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ .....	12	3451	άνεξ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουν. διὰ Νταζάρ
Νέδων .....	Α. Καλλινίζου .....	19	5263	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 26 'Ιουν. διὰ Νταζάρ
Νέλλου .....	ἀδ. Π. Μαργαρώνη .....	13	4826	διῆλθε Κονγκ)λιν 23 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Νεράϊδα .....	έτ. Π. Νομικοῦ .....	03	2759	έφθ. Κοπραλζόμεν 17 'Ιουν.
Νεμέα .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	19	5101	άνεξ. Πειραιᾶ 17 'Ιουν. διὰ Σμύρνην
Νέστος .....	Ν. Αιθανοῦ .....	19	4399	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
Νήσιον .....	Α. Καλλινίζου .....	18	5154	έφθ. Σεβι 26 Μαΐου
Νηρεύς .....	'Εμι. Χατζηλία .....	13	6694	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουνίου
Νηρίτος .....	Γ. Δραζούλη .....	07	3854	έφθ. Γένοβαν 22 'Ιουν.
Νίκη .....	'Ανδρ. Βαλσαμάζη .....	17	958	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Νικοκλής .....	Ν. Γ. Μωράτη .....	21	3576	έφθ. Σάν Νιζολάς 17 'Ιουν.
Νίκος .....	Α. Γρεταίου .....	14	3892	άργει Αμβέρσαν ἀπὸ 14 Μαΐου
Νίκος Τ. .....	'Ελευθ. Τρισόγλου .....	19	5175	άνεξ. Αμβέρσαν 24 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
Νικόλαος Αθανασούλης .....	ζήληρ. Αθανασούλη .....	01	3575	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	έτ. Ατλαντίζος .....	17	3201	έφθ. Βανδάρι 'Αμπάς 21 'Ιουν.
Νικόλαος Μίχαλος .....	Κ. Μιχάλου .....	13	4342	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 28 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Νικ. Μπάικας .....	Ποθ. Μπάικα .....	20	1912	έφθ. Τούλονα 19 'Ιουν. καὶ Γιβραλτάρ 27 διὰ Larne

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	άνεγ. Κ) ντζαν 20 Ίουν. διὰ Δραράζιον
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 10 Ίουν. διὰ Γαλλίαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	άνεγ. Ἀλεξανδρειαν 14 Ίουν. καὶ Κον(λήν) 20 δι' Εύξεινον
Νικόλας	Β. Σ. Ρουσόπουλου	10	4540	έργει Βίλλαν Κ) τούσιν ἀπὸ 24 Μαρτ.
Νικόλας "Άγγελος	Ίω. Άγγελου	12	4351	εἰς Ἰμπίζονι ἀπὸ 30 Μαΐου
Νικόλαος Πατέρας	Άδελφοι Πατέρα	10	4362	διῆλθε Λάζ Πάλμας 24 Ίουν. διὰ Δουνγκέφοιην
Νίτσα	Άδ. Γιανναγά	15	4732	διῆλθε Κ) λιν 18 Ίουν. διὰ Τσιτιταβέκιαν
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Νοβορωσίσκην 15 Ίουν.
"Ολγα	I. N. Βλασπούλου	05	677	έργει Κ) ντζαν ἀπὸ 25 Μαΐου
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νίδων 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	διῆλθε Νταζάρ 20 Ίουν. διὰ Χούλλ.
"Ολυμπος	Κουλούθουρο — Εμπειρίκου	18	5249	διῆλθε Σαμπάγκ 15 Ίουν. διὰ Σιγκαπούρην
'Ομόνοια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεγ. Σπέτζιαν 20 Ίουν. διὰ Μαρ(ή)λιν
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	13	3578	διῆλθε Μαδέρας 6 Ίουν. διὰ Μπ. "Αύρες
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	16	5647	ἔφθ. Σάντα Κρούς 13 Ίουν.
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» Α. E.	18	5242	άνεγ. Βούδαρην 22 Μαΐου διὰ Μαυλινι
"Ορος Ελικών	Τράμπ. Σο	18	5525	άνεγ. Μιζούνη 21 Ίουν. δι' Οζάκα
"Ορος Ιδη	Κοσμέτουν-Κουλούσουντη	20	5210	ἔφθ. Μίτσε 7 Ίουν.
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	14	4191	ἔφθ. Σάντα Φέ 9 Ίουν.
"Ορος Κιθαιρών	Τράμπ. Σο	12	3876	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Ίουν. διὰ Περναπούζον
"Ορος Κύνθος	Τράμπ. Σο	18	5188	ἔφθ. Σάνι Νικολάς 15 Ίουν.
"Ορος Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. E.	17	4292	διῆλθε Μοντεβίδεο 22 Ίουν. διὰ Νταζάρ
"Ορος Μυρτά	Κοσμέτουν — Κουλούσουντη	19	5658	ἔφθ. Νικολάεφ 23 Ίουν.
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	20	5166	άνεγ. Πειραιᾶ 24 Ίουν. διὰ Νικολάεφ
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. E.	19	4817	ἔφθ. Θεσσαλίαν 13 Ίουν.
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	18	5201	διῆλθε Σαμπάγκ 21 Ίουν. διὰ Σιγκαπούρην
"Ορος Παρναυσός	άδ. Π. Μαργαρόνη & R.-K.	15	3660	διῆλθε Μαδέρας 18 Ίουν., Ντούτζενες 25 δι' Ιψουίτς
"Ορος Πέρα	Κοσμέτουν — Κουλούσουντη	18	5208	ἔφθ. Θεσσαλίαν 17 Ίουν. καὶ Ναύπλιον 28
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούσουντη - Κωστομένη	17	5791	ἔφθ. Μπέρια 17 Ίουν.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. E.	14	4592	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 2 Ίουν. διὰ Μαδέρας
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	10	3986	διῆλθε Λαύριον 26 Ίουν. διὰ Κhoram Shahri
"Ορος Ροδόπη	άδ. Π. Μαργαρόνη	19	5182	άνεγ. Περναπούζον 18 Ίουν. διὰ Μοντεβίδεο
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. E.	20	6696	άνεγ. Πόρτολαντ (Ην. Πολ.) 5 Ίουν. διὰ Γιοζοχάμαν
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούσουντη	21	6388	άνεγ. Βλαδιβοστόκ 13 Ίουν. διὰ Μίτσε
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρόνη	13	4979	ἔφθ. Ροζάριο 24 Μαΐου
Παγασητικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	14	3477	άνεγ. Ρουέν 23 Ίουν. δι' Αιμβέρσαν
Παγκρατίων	Δημ. N. Κονφός ςλ.π.	20	2012	διῆλθε Κον(λήν) 18 Ίουν. διὰ Δουνγκέφοιην
Παναγής	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνεγ. Μπλέζόντα 20 Ίουν., Γιβραλτάρ 24 διὰ Μάντζεστερ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Ίουν.
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κουτσούνου	15	4661	άνεγ. Τάϊν 15 Ίουν., Γιβραλτάρ 23 διὰ Βενετίαν
Πάνις	A. Αναστασάτου	06	1781	άργει Αιμβέρσαν ἀπὸ 26 Μαρτ.
Παντελῆς	Κ. Λαμού καὶ I. Ποντιζοῦ	11	3845	άνεγ. Εμδεν 12 Ίουν. διὰ Σάντα Φέ
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α. E.	12	5146	ἔφθ. Αιμβέρσαν 14 Ίουν.
Παπαλεμέδος	Γ. Α. Γεωργηλή	10	3748	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 14 Μαρτ. Επισκενή
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη	06	3435	άνεγ. Αλμπαν 29 Ίουν. δι' Ελλάδα
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεγ. Αμπον Τζενίμα 10 Ίουν., Γιβραλτάρ 25 διὰ Η. Τάλμποτ
Πάτρα	Τσαμιζιάνη-Κεων) νίδη	96	3256	ἔφθ. Μαρ(ή)λιν 9 Ίουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	άλλη. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεγ. Ροζάριο 2 Ίουν. διὰ Νταζάρ
Περσέν	Α. Α' Ανδρέάτου	18	5172	διῆλθε Σιγκαπούρην 12 Ίουν. διὰ Πόρτ Ναβάλ.
Πεσσόδεδες	Δ. Βαλσαμάκη	17	1957	"Ιδε: «ΑΝΤΩΝΙΟΣ»
Πεταλιοί	Μαροή 'Εμπειρίκου	17	5126	διῆλθε Νταζάρ 15 Ίουν. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετερόν»	03	4634	άνεγ. Κ) ντζαν 12 Ίουν. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 27
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	ἔφθ. Μπλάχιαν 23 Ίουν.
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδοή	23	4693	άνεγ. Γδήνια 19 Ίουν. διὰ Μπ. "Αύρες
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	ἔφθ. Κρήτην 21 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 24 διὰ Μπόναν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεγ. Μπλάχι 23 Ίουν. διὰ Μπλατάρ
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Στέττιν
Πηγελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεγ. Κούβαν 16 Ίουν. διὰ Κονίνσταρον
Πίνδος	Α. Λούζη	08.	4360	άνεγ. Πόρτ Σάϊδ 16 Ίουν. διὰ Νοβορωσίσκην, ἔφθ. 22
Πολέμης	I. Δ. Παλαιωρασσά	09	1457	άνεγ. King's Lynn 19 Ίουν. διὰ Μεσανε
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	άνεγ. Σέρφον 18 Ίουν. διὰ Ν) φωσσίσκην, ἔφθ. 22
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	ἔφθ. Αβονμάουθ 13 Ίουν. καὶ Κάρδιρ 24
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσιάνου	07	4937	άργει Γένοβαν ἀπὸ 5 Μαρτ.
Πότη	Μιχ. Βερνίκον	96	1594	ἔφθ. Χούλλ 24 Ίουν.
Ποσειδών	άδ. Πήτα	09	3895	ἔφθ. Κόρων 29 Ίουν.
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργογούλου καὶ P.-K.	09	3681	ἔφθ. Σάντος 12 Ίουν.
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	ἔφθ. Μαρ(ή)λιν 27 Ίουν.
Προμηθεύς	νίδων 'Αντ. Γιαννούλαζου	12	4340	άνεγ. Πότι 28 Ίουν. δι' Αιμβέρσαν
Ρήνος	Λεον. 'Εμπειρίκου	11	4346	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Ίουν.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	ἔφθ. Γένοβαν 23 Ίουν.
Ρίτα Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεγ. Γδήνια 21 Ίουν. διὰ Barracas
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	4781	διῆλθε Κόπτε 25 Μαΐου διὰ Νέον Καλληδονίαν
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α. E.	19	5637	διῆλθε Μαγαλλανες 29 Μαΐου διὰ Κόρονελ
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἔφθ. Τύνιδα 21 Ίουν.
Σαρωνικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	12	3548	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 18 Ίουν.
Σίφνος	Θεο. Στασινούπατη	17	2290	ἔφθ. Γιαλάρτον 17 Ίουν. καὶ Λονδίνον 12, ἀνεγ. 27 διὰ Φλωσιγκ
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	άνεγ. Λά Κρονιέττ 24 Ίουν. διὰ Σάνι Λουΐ (Ροδανού)
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	ἔφθ. Μπ. "Αύρες 29 Μαΐου
Σούνιον	Μαροή 'Εμπειρίκου	19	3054	ἔφθ. Λίβερπολι 23 Ίουν.
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. E.	18	5153	άνεγ. Ρόττερνταμ 13 Ίουν. διὰ Τέξας
Σπύρος	Παντ. 'Αντιά	04	2108	ἔφθ. Σούντσβαλ 23 Ίουν.
Σταύρ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου»	36	3941	άνεγ. Σάντος 23 Ίουν. διὰ Κόμπε
Στάμος	Δ. Φαφάλιού	14	3801	τεις Μοντεβίδεο ἀπὸ 13 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταῦρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κονιμαντάρον	12	5528	ἀνεγ. Γραίμπεξ 19 Ιουν. δι' Έλλαδα
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	ἔφθ. Κεμαμαν 27 Μαΐου
Σύλθα	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	διῆλθε Magallanes 2 Ιουν. διὰ Κόρονελ.
Τάκης	Π. Αντιά	04	1698	ἔφθ. Πειραιά 27 Ιουν.
Τάμεις	Λεων. Α. Έμπειριζον	14	3942	εἰς Πειραιά ἀπὸ 17 Μαΐου. Έπισκεψή
Τάνας	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Απρ.
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμποῦ	13	4221	ἀνεγ. Ροζάριο 19 Ιουν. διὰ Μαδέρας
Τάσις	«Μυρτόφων» Α.Ε.	13	4706	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανείου
Τάσος Κ.	Έμη Καραβία	01	3634	ἔφθ. Τεινταβέζιαν 11 Ιουν.
Ταύγετος	Κουλούδηον — Έμπειριζον	18	4295	ἔφθ. Νιζούλατερ 23 Ιουν.
Τέζενν	Ίω. Λιβανοῦ	12	1859	ἔφθ. Γαλάται 20 Ιουν.
Τηλέμαχος	Γ. Δραζούλη	11	3562	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 16 Ιουν. διὰ Ηαλέριο
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	ἔφθ. Γερασινή 26 Ιουν.
Τουρλιανή	Γ. Ασημομήτη	19	2486	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ιουν. διὰ Σούντβαλ.
Τρεγκόδηναν	Σαραβίνου	03	3075	ἀργεῖ Σούνιξ ἀπὸ 8 Μαΐου
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	πειραιαῖς 17 Ιουν. διὰ Μάζονη
Τσιροπινᾶς	Κ. Α. Τσιροπινᾶς και Υιοί	14	3895	ἀνεγ. Gefle 21 Ιουν. διὰ Κέμη
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διῆλθε Wick 24 Ιουν. δι' Αμστερνταμ
Υδραίος	Α. Κονιλόρας και Κ. Ξένου	02	4476	διῆλθε Κονιλόρας 19 Ιουν. Γιβραλτάρ 18 διὰ Βιλμπετόν
Υδρούσσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἀνεγ. Μπρούσσελς 24 Ιουν. διὰ Τεργέστην
Φαέθων	ἀδ. Λιβανοῦ	13	4168	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ιουν. (ζενὸν ἐξ Γένοβας)
Φάισας	Σ. Παραμεθώτη	15	7188	ἀνεγ. Πόδοντος 21 Ιουν. διὰ Λονδίνου
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	ἔφθ. Αβονιάσθ 22 Ιουν.
Φιλομήλα	Σ. Κατοπόδη	98	3175	ἀργεῖ Σούνιξ ἀπὸ 4 Απρ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	ἔφθ. Kalix 27 Ιουν.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	ἔφθ. Χάιραν 20 Ιουν.
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	ἀνεγ. Χούλλ. 13 Ιουν. και Όνεγκα 29 διὰ Βοστώνην
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5304	ἔφθ. "Εμδεν 18 Ιουν.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἔφθ. Βουλόνην 25 Ιουν.
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	ἀνεγ. Μπ. "Άρης 20 Απρ. διὰ Βιλλαν Κ τούσιον
Φωφά Μακρῆ	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	ἔφθ. Κυτζαν 18 Ιουν.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	ἀνεγ. Λιθερόποιλ 25 Ιουν. διὰ Κάρδιφ — Πόρτ Σάιδ
Χατζηπατέρας	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	διῆλθε Μάλταν 24 Ιουν. και Άλγεριον 27 διὰ Ρούέν
Χελιάτρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	ἀνεγ. Σαγκάνη 17 Ιουν. διὰ Καλιόπταν
Χίος	Σ. Περρῆ—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	ἔφθ. Βραζίλιαν 17 Ιουν.
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	ἀνεγ. Τάιν 24 Ιουν. διὰ Βαγκούνερ
Χρῆστος Μαρκέτος	έτ. Βεργιωτῆ	19	5209	διῆλθε Ντούτσενες 7 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανείου
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	ἔφθ. Ρίντα ("Άλεος Ανατ.) 17 Ιουν.
Χρυσόπολις	Έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	έναντιγραντ εἰς άσφορτην Βαρβάς 19 Ιουν.
Ωκεανία	Μ. Καριβιάλη	07	4843	ἀνεγ. Σίδνεϊ (Καναδᾶ) 24 Ιουν. δι' Έλλαδα
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	διῆλθε Ντατζάρ 19 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	ἔφθ. Μοντεβίδεο 22 Ιουν.
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	ἀνεγ. Ροζάριο 6 Ιουν. δι' "Άγ. Βιζέντιον
Ωρωπός	Μαρη̄ Έμπειριζον	13	3475	ἀργεῖ Αμβέρσαν ἀπὸ 30 Απριλ.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον (Άγγλικόν)	άδ. Κονρούζλη—Αθίνη & Σία	10	1673	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. Έπολήθη
Άπόστολος (Κυπριακόν)	Δ. Ταρίδη	89	498	εἰς πλόας Αλγέριτου — Σεριαζ
'Ελένη (Άγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	1138	ἔφθ. Γαλάται 15 Ιουν.
Κάρομεν Σύλθα (Ρουμ.)	Κατάρτον — Μαρούη	03	1601	ἔφθ. Ρένι 19 Ιουν.
Μαρτῆς (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλούουντη	94	2483	ἔφθ. Νίζιαν 18 Ιουν.
Μπεάτσα (Άγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	ἀνεγ. Μπάρρον 17 Ιουν. διὰ Βαγκούνερ
Μιρούπανος (Άγγλικόν)	Μιναζούνη και Σία	05	2539	διῆλθε Ντούτσενες 7 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανείου
Μυριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	διῆλθε Μάλταν 24 Ιουν. διὰ Βορδώ
Νέλσων, (Άγγλικον)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	ἀνεγ. Σούνιξ 22 Ιουν. διὰ Μασσάβαν
Νικόλαος Πήττας, (Άγγλ.)	ἀδ. Πήττα	12	1864	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Μαΐου
Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.)	Α. Μιναζούνη—Ρουσάνου	95	2499	ἀνεγ. Βραζίλιαν 17 Ιουν. διὰ Βαλόνα
Όλτύλ., (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	διῆλθε Μαδέρας 5 Ιουν. διὰ Μπ. "Άρης
Πράχοθα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	ἀνεγ. Γδάνια 14 Ιουν. διὰ Βηρυττόν
Σάνι Νικόλα, (Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλόας Ανατ. Αφρινής
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	ἔφθ. Δάντσιγκ 23 Ιουν.
Τουσσίκα (Άγγλικόν)	Κ. Λασαράϊδη — Α. Δάλλα	03	1828	ἔφθ. Ρένι 20 Ιουν.
Φοῖνιξ (Γαλλ. τάνκερ)	Βλαδινούν — Νιζούλαν	20	5907	ἀνεγ. Νάντην 11 Ιουν. Άλγεριον 25 διὰ Βατούνη
Αράχη (Νορθ. τάνκερ)	έτ. Π. Νομιζοῦ	14	7020	εἰς Ρόττερνταμ ἐπὸ παραλαβὴν
Jacatra ('Ολλανδ.)	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	14	5883	εἰς Ρόττερνταμ ἐπὸ παραλαβὴν
Ripa (Ισπαν.)	Κ. Σιγάλα - Ν. Ανδρόνιος	03	2747	εἰς Τερεντίουν ἐπὸ παραλαβὴν
Umlazi (Άγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	4276	ἔφθ. "Αμστερνταμ 15 Ιουν.
Wulsty Castle (Άγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	3566	

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΤΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOΥΔΛΕΥ-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)  
WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS  
TΗΛΕΦΟΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI