

# NAYTIKA XRONIKA



1η Φεβρουαρίου 1937

Αρ. Φύλλου 147

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 147

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1937

### *Tὸ δεκαωνδέμερον*

#### Τὰ κέρδη καὶ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα

Οἱ μὴ ἔχοντες στενὴν ἐπαφὴν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν μὲ κάποιαν ἔκπληξιν θά ἐπληροφορήθησαν τοὺς περὶ τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας μᾶς κατὰ τὸ 1936 ἀριθμούς. "Ἐνα ποσὸν θεοῖς 9.000.000 λιρῶν εἰς πολλὰ δύναται νὰ παρασύρῃ αὐθαίρετα συμπεράσματα τοὺς ἐν ἀγνοΐᾳ τῶν πραγμάτων τελοῦντας. "Ισως νὰ πιστεύουσιν, ὅτι κέρδη ἴκανά ἀπεκόμισαν τὰ πλοῖα μᾶς κατὰ τὸ ἀπέλθον ἔτος, ἵσως δ' ἀκόμη τὰ συμπεράσματα τῶν νὰ φθάσουν μέχρι τῆς ἀπορίας διατὶ ποσὸν τῶν ἔκατον μισρίων λιρῶν νὰ μὴ εἰσέρχεται κατὰ μεγαλύτερον δοσον ἔνεστι ποσοστὸν εἰς τὴν Χώραν μᾶς διὰ νὰ τονῷσῃ τὴν περισσότερον τὰς ἐκ τῆς Ναυτιλίας ουναλλαγματικὰς αὐτῆς προσδόσους.

Διὰ τοὺς ἀγνοοῦντας ἀκριβῶς τὴν πραγματικότητα, — καὶ δὲν εἰνὲ ὀλίγοι οἱ παρ' ἡμῖν, — σκόπιμον, πιστεύομεν, εἰνε, δηποτὲ ἐπανέλθωμεν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ ἀκαθαρίστου ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος, ἵνα μὲ πᾶσαν δυνατὴν προσέγγισιν καταδεῖξωμεν πόσον πενχρὸν ὑπῆρξε τὸ τελικὸν ἀπότελεσμα τῆς διαχειρίσεως τῶν 9 ἔκατον μισρίων λιρῶν. "Ἄς ἰδωμεν πρῶτον τὰ κέρδη. "Ισολογισμούς μὲν δὲν ἔχομεν ὑπὲ δψιν μᾶς διὰ νὰ διακριθῶμεν ταῦτα, διότι ἐλάχισται εἰνε αἱ Ἑλληνικαὶ ἀνώνυμοι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις. Διαθέτομεν, δημως, εὔτυχῶς, συγκεκριμένα τινὰ στοιχεῖα, δυνάμενα νὰ μᾶς παράσχουν μίαν εἰκόνα τῶν κατὰ τὸ 1936 πραγματοποιηθέντων κερδῶν ὑπὲ τῆς φορτηγοῦ μᾶς ναυτιλίας, λαμβανομένης ἐν τῷ συνόλῳ τῆς. "Ἐνδεικτικά, θεοῖς, εἰνε τὰ στοιχεῖα ταῦτα, διότι ἀνέφικτος εἰνε ἡ πλήρης διακριθῶσις τῶν κερδῶν ἐνὸς ἔκαστου πλοίου χωριστά, προκειμένου μάλιστα περὶ φορτηγῶν πλανωμένους ἀνά τὴν Υδρόγειον διὰ τὴν ἔκειρεσιν ἐργασίας. Σύνθετες, ἀλλως τε, εἰνε τὸ φαινόμενον δύο πλοίων ἐκτελούντων τὸ αὐτὸν ταξίδιον μὲ τὸν ίδιον ναῦλον καὶ ἐνῷ τὸ πρῶτον δύναται ν' ἀπόφερε κέρδος, τοῦ ἔτερου δὲ ναύλωσις καταλήγει εἰς ζημίαν, λόγῳ τῶν διαφόρων λιμένων ἐκφορτώσεως καὶ τῶν πιθανῶν καθυστερήσεων κατὰ τὸ πλοῦν ἢ τὴν παραμονὴν του εἰς τοὺς λιμένας.

"Ἐπιδιώκοντες συνεπῶς τὸν κατὰ προσέγγισιν μόνον ὑπολογισμὸν τῶν ἀκαθαρίστων κερδῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μᾶς, θ' ὀνταρέωμεν εἰς τὰ ἀποτελέοματα τῆς διαχειρίσεως Ἀγγλικῶν φορτηγῶν διλκῆς χωρητικότητος 1.464.487 τόνων, ἄτινα ἀνήκουνται εἰς ἀνώνυμους ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ὡς ταῦτα δημοσιεύονται εἰς τὴν κατὰ πάντα διηκριθῶν ἔρευναν περὶ τῶν κερδῶν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας τοῦ Λονδίνειου «Fairplay». Οὖτω, θάσει τῶν μέχρι τῶν πρῶτων ἡμερῶν τοῦ Ἰανουαρίου δημοσιεύθεντων ισολογισμῶν τῶν Ἀγγλικῶν Ἐταιριῶν, αἵτινες μόνον «τράμπς» φορτηγά ἐκμεταλλεύονται, τὸ ἐκ τῶν ταξιδίων κέρδος, ἀνερχόμενον εἰς λίρας 1.082.889 ἀναλογεῖ κατὰ τόνων γκρός σελ. 14/9, ἔναντι σελ. 6/8 διὰ τὸ 1935. "Ἄν ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου, εἰς δὲ περιλαμβάνεται καὶ ἡ ὑπὲ τῆς Ἀγγλικῆς Κυθερήσεως παρεχομένη ἐπιχορήγησις, ἥθελεν ἀφαιρεθῆ ἢ τακτικὴ ἀπόσθεσις πρὸς 5 οὐρανού τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ καὶ ἥτις ὁ πόλοιγος ἔτει 1.005.275 λιρῶν, ἐλάχισται χιλιάδες λιρῶν ἀπομένουν πρὸς διανομὴν μεριόματος. Πράγματι ἐκ τῶν ισολογισμῶν τῶν Ἀγγλικῶν τούτων ἐταιριῶν ἀπόδεικνύεται, ὅτι μόλις 1.52% ἐπὶ τῶν κεφαλαίων καὶ τῶν ἀποθεματικῶν τῶν κατέληπτεν ἡ χρήσις τοῦ 1936 μετά παρακράτησιν μόνον 673.578 λιρῶν, τοῦ ἡμίσεος δηλαδὴ περίτου τῶν τακτικῶν ἀποθέσεων. Δέον νὰ οημειώθῃ, ὅτι δὲ ἐγγεγραμμένη ἐν τοῖς θιλίοις ἀξίαις τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ ἀνήρχετο εἰς λίρας 16.177.984 καὶ διότι πλεῖσται δοσον Ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι διαθέτουν σεθαστὰ ἀποθεματικά, τοποθετημένα ἔκτος τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως. Διὰ τὰς περιλαμβανο-

μένας εἰς τὴν ἔρευναν τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ ἔταιρίας φορτηγῶν σκαφῶν τὰ ἀποθεματικά ἀνήρχοντο εἰς 4.681.434 λιρῶν. Αύτά ἐν συντομίᾳ ἡσαν τὰ ἀποτελέοματα ἐνὸς σημαντικοῦ τμῆματος τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

"Ἄν, θάσει τῶν ἀνωτέρω ἀποτελεσμάτων, ὑπολογίσωμεν, ὅτι τὴν αὐτὴν ἀπόδοσιν τῶν 14/9 κατὰ τόνων γκρός ἡδύνατο νὰ ἔχῃ ἐκ τῶν ταξιδίων του κατὰ τὸ 1936 καὶ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι δὲ ἔχει 1.668.251 τόνων γκρός διλκή δύναμις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μᾶς ἀπεκόμισεν ἀκαθάριστα κέρδη λίρας Ἀγγλίας 1.230.335.

"Ἄν, παρατηρηθῇ θεοῖς, ὅτι τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν ἀπολαμβάνει κρατικὴς ἐπιχορήγησεως δυναμένης νὰ ὑπολογισθῇ κατὰ μέσον ὅρων χωρητικότητος εἰς 1.800 λίρας ἐπησίως δι'. ἔκκαστον σκάφος, ἐνῷ δὲ ἄλλου, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος εἶνε εὐθυνότερον εἰς τὰ ἔσοδα τῆς κινήσεως του ὅρων καὶ εἰς τὰς γενικωτέρας δαπάνας τῆς διαχειρίσεως του. Ἀπεδείξαμεν, δημως, καὶ ἄλλοτε, ὅτι προστιθέμενης τῆς ἐπιχορηγήσεως εἰς τὰ ἔσοδα τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου, ή διαφορὰ τῶν δαπανῶν του ἔξισται, ἵσως δὲ καὶ νὰ καταλείπῃ μικρόν τι ἐνεργητικόν ὑπόλοιπον ὑπὲρ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ. Τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ή μισθοδοσίᾳ εἴνε χαμηλότερα καὶ ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος του διλγαριθμωτέρα. Αἱ ἐπισκευαὶ, δημως, ἡ διαφορὰ ὅλη καὶ γενικώτερα τῶν νεωτέρων εἰς ἡλικίαν Ἀγγλικῶν πλοίων είνε μικρότερα, ἐνῷ δὲ ἄλλου η Ἀγγλικὴ ναυτιλία δέν ἐπιθαρύνεται μὲ ἀπασφάλιστρα, εὐνοϊκωτέρων ὅρων ἀσφαλίσεως ἀπολαμβάνει διὰ τὰ σκάφη της καὶ οἱ ναῦλοι πάντοτε, προκειμένου περὶ τῶν Βρετανικῶν φορτηγῶν, εἴνε κατὰ 3–6 πέντας ἀνώτεροι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Πρὸ τῆς ἐπιχορηγήσεως θεοῖς τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγόν ἦτο αἰσθητῶς ἀκριβώτερον τοῦ Ἑλληνικοῦ, ώστε θασίμως νὰ ἡδύνατο τις νὰ ὑπολογίσῃ, ὅτι ἀν τὰ ἀκαθάριστα κέρδη ἐνὸς Ἀγγλικοῦ σκάφους ἡσαν 10) — κατὰ τόνων γκρός, τοῦ Ἑλληνικοῦ θῆσαν 14) — περίπου. "Ηδη, δημως, δὲ διαφορὰ πλέον αὐτὴ ὑπὲ τῆς ναυτιλίας μᾶς ἔπαυσεν ὑφισταμένη. Τούτωντον μάλιστα ἔκ λογαριασμῶν ἐκμεταλλεύσεως Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ Ἀγγλικῶν φορτηγῶν τελούντων ὑπὲ τὴν Ἑλληνικὴν διαχείρισιν ἀποδεικνύεται; ὅτι μία κατ' ἔτος διαφορά, σὺν τῇ ἐπιχορηγήσει, χιλίων λιρῶν, καταλείπεται ὑπὲ τῶν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημάσιων πλοίων, προκειμένου περὶ σκαφῶν τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ τῆς ἡλικίας.

\*\*\*

"Ἐκ τοῦ ἀκαθαρίστου δημως κέρδους τῶν λιρῶν 1.230.335 πρέπει νὰ ἔκπεισθοῦν οἱ τόκοι τῶν ἐνυποθήκων δανείων καὶ τῶν χρεωστικῶν ὑπολοίπων τῶν τρεχουμένων λογαριασμῶν ὑπὸλογιζομένων εἰς 2.500.000 λιρῶν, τούλαχιστον, πρὸς 7 %. Ἡτοι 175.000. Πρέπει, ἐπίσης, ν' ἀφαιρηθῇ ἢ ἀπόσθεσις ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, δηποτὲ ἀνασκόπησης μικρᾶς ἡλικίας, ὅπως τὰς Ἀγγλικά, ὑπὸλογίζεται εἰς 5 %, διὰ τὰ Ἑλληνικά, τὰ ὑπερήλικα καὶ ὄπωσθήποτε μὲ μικρὸν περιθώριον περιτείρεται δράσεως εἰς τὰς θαλάσσας, πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ εἰς 8 %, δεδομένου, ὅτι διὰ τὸ πλεῖστον ἔξι, αὐτῶν ἐπειγούσα είνε ἡ ἀνανέωσί των ἐντὸς τῶν τριῶν ἡ τεσσάρων προσεχῶν ἔτῶν. "Ἐχομεν ἐπομένως δι' ἀπόσθεσιν τὸ ποσόν τῶν λιρῶν Ἀγγλίας 480.000 ἐπὶ συνολοικῆς κατωτάτης ἀξίας τοῦ φορτηγοῦ μᾶς στόλου 6 ἔκατον μισρίων λιρῶν, ὑπὸλογισθείσης κατ' ἔκτιμησιν θάσει τῶν διατεθέντων κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀγοράν σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Δέοντος ἀκόμη ἐκ τῶν ἀκαθαρίστων κερδῶν γ' ἀφαιρέσωμεν ἔνα κονδύλιον 200.000 λιρῶν διὰ τὰ ἔσοδα τῶν τρεχουμένων τῶν χρεωστικῶν σκαφῶν τοῦ περιθώριου ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των (400 λίρας περίπου ἐπησίως κατ' ἄτμοπλοιον). "Ἐκπίπτοντες τὸ ως ἄνω ποσόν ἔχομεν ὑπὸλοιπον λιρῶν Ἀγγλίας 375.335 δυνάμενον νὰ θεωρηθῇ ὡς καθαρῶν κέρδος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μᾶς κατὰ τὸ 1936, χωρὶς νὰ λάθωμεν ὑπὲ δψιν μᾶς τὰς ἐπιθεθλημένας ἀποσθέσεις τῶν ζημιῶν κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη τῆς κρίσεως, τὴν ἔξιφλησιν τῶν χρεῶν καὶ τὴν ἀνανέωσιν τῶν πλοίων μᾶς, ἀνανέωσιν, ἡτις κεφαλαιαία νέα θα ἀπαιτήσῃ καὶ τὰ ὄποια δὲν δια-

Θέτομεν ἀτυχῶς, μόνον δὲ διά τοῦ δανεισμοῦ πάλιν θάξειεύρωμεν.

\* \* \*

‘Αλλά κατ’ ἄλλον τρόπον ἂν θελήσωμεν ἐκ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῆς φορτηγού ναυτιλίας νά ύπολογίσωμεν τά κέρδη αὐτῆς, εἰς τὸ αὐτὸ περίπου ἔξαγομενον καταλήγομεν. “Ἄσ λάσθωμεν ὡς ὅσιον τὸν ἀριθμὸν 100 ἀντίπροσωπεύοντα τὸν ναύλον ἐνὸς φορτηγού κατά τὸ 1936. “Εχομεν ἔναντι τοῦ ναύλου τουτού τὰς ἔξης ὕσιοκας δαπάνας, κατά τὴν πλήρως ἔξηκριθωμένην στατιστικήν τοῦ κ. Κ. Γράτσου.

Λιμενικό, Φαρικά, Charter charges κτλ.

30 %

Καύσιμος υλή	21	%
Καύσιμος υλή	16,5%	
Ασφάλιστρα	7	%
Υλικά	3	%
Διάφορα	1	%

78.5% (■)

"Ητοι ἐπί συνολικοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῶν φορτηγῶν μας πλοίων λιρῶν Ἀγγλίας 8.800.000 ἔχομεν δαπάνας ταξιδίων 6.908.000 λιρών καὶ υπόλοιπον 1.892.000. Διὰ τού ποσού τούτου δέον νὰ καλυφθοῦν αἱ ζημίαι ἐκ καθυστερήσεων, οἱ φόροι, τὰ τοκοχρεωλύσια, αἱ ἀποδέσσεις, αἱ ἐπισκευαί, αἱ κρατήσεις διὰ τάς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων, τὰ ἔξοδα συντηρήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τέλος ἡ διανομὴ κερδῶν. "Αν ὑπολογίσουμεν δαπάνας διὰ τάς ἐπισκευάς καὶ τάς κρατήσειςς ἐπιθεωρήσεων πρὸς 1.200 λίρας κατ' ἑλάχιστον ὅριον ἐτησίων μετά τῶν δεξαμενισμῶν, ἔχομεν λίρας 583.000 διὰ τάς σκάφη πού ἀπαρτίζουν τὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας.

Πλήγη αὐτῶν αἱ προθλέψεις ζημιῶν, ἀποζημιώσεων καὶ οἱ φόροι δὲν δύνανται νὰ εἰνει κατώτερα τῶν 100 χιλ. λιρῶν ἐτησίως. "Εχουμεν ἑπομένως ἔκ τῶν δύο τούτων κονδυλίων 683.000 λίρας, αἵτινες προστιθέμεναι εἰς τάς ἀποσθέσεις, τις ἔξοδα συντηρήσεως τῶν πλοιοκτήτων καὶ τοὺς τόκους τῶν ἐνυποθήκων δανείων ἀποφέρουν τὸ ἔξαγομένον τῶν λιρῶν 354.000 ὡς καθαρὸν κέρδος τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας κατά τὸ ἀπελθόν ἔτος καὶ τοῦτο πάλιν χωρὶς νὰ ὑπολογισθῇ ούτε μία πέννα διὰ τάς τῶν προηγουμένων ἑτῶν ζημιάς οὐδὲ καὶ διὰ τὴν τιμηματικὴν ἔξοφλησιν τῶν δανειακῶν υποχρεώσεων. Αὐτά περίπου διὰ δύο μεθόδων ὑπολογισμού εἰνε τὰ κέρδη ἔκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν μας σκαφῶν, ἀτίνα ἐν τῷ ουνόλῳ των δὲν δύνανται αισθητῶς ν' ἀφιστανται τῆς ἀκριβείας.

三

Κατά δεύτερον λόγον έχομεν τό συνάλλαγμα. 'Ογκώδες, θεβαίως, είνε τό ποσὸν τοῦ παρά τῶν ἐφοπλιστῶν μας διαχειρίζομένου συναλλάγματος. 'Αρκούντως, δόμως ἀπεδείξαμεν ανωτέρω, ότι ἔκ τῶν 8.800.000, ἅτινα εἰσέπραξεν η Ναυτιλία μας ἐκ ναύλων, τὰ 78.5 % ήσαν ἔξοδα ταξιδίων, δαπανώμενα εἰς τὸ ἔωτερικό, πλὴν μέρους τῶν μισθοδοσιῶν τῶν πληρωμάτων και κατά μικρὸν ποσοστὸν τῶν τροφίμων πού ἀγοράζουν τά 'Ελληνικά φορτηγά, δταν διέρχωνται τῶν λιμένων μας. 'Απομένει εἰς

χειράς τῶν ἐφοπλιστῶν τὸ ἀκαθάριστον ἐκ τῶν ναυλώσεων τῶν πλοίων των κέρδος πλησιάζον τὰ δύο ἔκατονμύρια λιρῶν. Ἀλλὰ καὶ ταῦτα κατά κύριον λόγον δαπανῶνται εἰς τὴν ἔνην. Κεφάλαια ξένα δανειζόμεθα καὶ οἱ τόκοι θεώρια πρέπει νὰ πληρωθοῦν εἰς λίρας. Τάξ ἐπισκευάς κατὰ 75% ἐκτελοῦμεν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ λόγῳ τῆς φύσεως τῆς ἑργασίας τῶν πλοίων μας ὑποχρεουμένων νὰ ἔχουν τάξ θάσεις των μακράν τῶν λιμένων μας καὶ λόγῳ ἀνεπαρκείας τῆς ἔγχωριον βιομηχανίας καὶ τῶν δεξιεύεντων. Τάξ ἀποσθέσεις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων μας δὲν δυνάμεθα νὰ εἰσαγάγωμεν εἰς Ἐλλάδα, διότι ἀκέραια διατίθενται αὐτοῖς εἰς τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ εἰς τὴν ἔξοφλησιν τῶν δανεισκῶν τῆς ὑποχρέωσεων. Πρέπει ἄλλως τε νὰ οημεωθῇ, διτὶ μόλις κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος οἱ λογαριασμοὶ τῶν ταξιδίων τῶν φορτηγῶν μας κατέλιπαν ἐνεργητικά ὑπόλοιπον ίκανά νὰ καλύψουν καὶ προβλέψεις ἀποσθέσεων. Μόναι ἐπομένως αἱ δαπάναι συντηρήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, δῶσαν διαιμένουν εἰς Ἐλλάδα, μέρος τῶν ἐπισκευῶν, τῶν μισθοδισιῶν, τῆς τροφοδοσίας καὶ λοιπῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων ποὺ προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας μας εἰσέρχονται υπὸ μορφὴν συναλλάγματος. Ἀλλὰ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία διὰ νὰ διατηρήσῃ τὴν ὑπόστασιν της εἰς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν νεωτέρων ἔνων πλοίων, ἔχει ἀνάγκην να συγκεντρώσῃ ἐντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας 3-4 ἔκατονμύρια λιρῶν, δσα θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν ἀγοράν ἡ ναυπήγηση πλοίων. Τὰ κέρδη ὧς εἰδούμεν τὰ περιωρισμένα ἔστω καὶ αἱ ἀποσθέσεις θὰ ἀποτελέσουν τὸν μοναδικὸν πυρῆνα τῆς προσταθείας πρὸς ἔξυπωσιν τοῦ ποιοτικοῦ ἐπιπέδου τῆς ναυτιλίας μας. Διαθέντος τὰ κεφαλαία αὐτά, ἀτίνα μὲ πᾶσαν περίσκεψιν ὀφείλομεν νὰ διαφυλάξωμεν, θὰ προστρέψωμεν, καὶ πάλιν εἰς τοὺς ξένους δανειστάς διὰ νὰ ζητήσωμεν τὴν ἀρωγήν των. Ἡ χώρα μας ἀτυχῶς οὔτε ναυπηγικὴν βιομηχανίαν διαθέτει, οὔτε καὶ κεφαλαία ἀπαρκῆ εἰς συνάλλαγμα διὰ νὰ θοιβήσῃ οἰκονομικῶς τὴν Ναυτιλίαν της. Διὰ τῶν ίδιων των μέσων οἱ ἐφοπλισταί μας, ὅπως καὶ εἰς τὸ παρελθόν, θὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ἐπιτακτικὸν πρόβλημα τῆς προσκτήσεως νεωτέρων σκαφῶν.

Δέν είνε, δύως καὶ εὐκαταφρόνητον τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὸν τόπον μας ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα. 'Υπερβάνει τοῦτο τὸ 1.500.000 λιρῶν, ὡς εἰμεθα εἰς θέσιν εἰς πᾶσαν στιγμήν ν' ἀποδεῖξουμεν, ἐλπίζουμεν δὲ σὺν τῷ χρόνῳ ν' αὐξήθῃ τοῦτο, ἀν καὶ αἱ ἐργασίαι τῶν πλοίων μας καταστοῦν ἀποδοτικώτερα. Τό μετρα, ἔξ ἀλλου, ποὺ ἔλασθε τελευταίως ἡ Κυθέρηναις, ὅπως μὴ διαρρέῃ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, ἀπεδείχθησαν τόσον αποτελεσματικά, ὅστε μετ' ὀλίγον καὶ ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος θά δύνεται θάσει συγκεκριμένων στοιχείων νὰ υπολογίζῃ τὸν δγ- τὸν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ποὺ ύπο οἰανδήποτε μορφήν εἰσάγεται εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Πέραν ίσως τού δέοντος ήσοχολήθησαν αἱ στῆλαι αὐταὶ διὰ τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐθεώρησαν, δῆμως, τοῦτο υποχρέωσιν των. "Ισως τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα νά διασκεδάσουν τάς πλάνας καὶ νά ἐπεκγίγησουν τάς ἀπορίας τῶν μὴ εἰδότων τά πρόνυματα τῆς ναυτιλίας μας.

Αἱ δαπάναι κινήσεως τῶν φορτηγῶν μας

"Ισως ή κατά τό τελευταίον τρίμηνον σημειωθείσα άνατιμησις τῶν ναύλων καὶ αἱ ἔκ ταύτης αἰσιόδοξοι προθλέψεις περί τῆς ἐργασίας τῆς Ναυτιλίας μας νά μή ἐπέτρεψαν οὐδὲ εἰς αὐτοὺς τούς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους, τούς ἐφοπλιστάς, νά παρατηρήσουν πόσον τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ θαίνει ἀπό τινος τὴν ἀνιούσαν. Πρό τινων ἀκόμη μηνῶν, ἐνός φορτηγοῦ σκάφους χωραρίτητος 7.500—8.000 τόννων I. w., αἱ δαπάναι τῆς μισθοτροφοδοσίας, τῆς συντηρήσεως καὶ τῶν μικροεπισκευῶν κατά τὰ ταξίδια, τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ ἀλληλοσφαλιτικά σωματεῖα τοῦ Λονδίνου, τῶν ἀσφαλιστρῶν τοῦ πλοίου, τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ N.A.T. καὶ τῶν παλιννοστήσεων, τῶν ἔξδων τῶν ψευδασθενῶν καὶ τῶν μικροδαπανῶν τοῦ πλοίου ρίχθειν ὑπερέβαινον τάς 19 λίρας. "Ηδη αἱ δαπάναι αὕτα ἀνήλθον αἰσιώς εἰς τάς 24 λίρας περίπου καὶ ίσως, λόγω ἐπικειμένων τινῶν αὐξήσεων εἰς τὴν μισθοδοσίαν, νά φθάσουν τάς 24 ½ λίρας ἡμερησίων. Εἰς τὸν λογαριασμὸν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου προσετέθησαν ἀπό τινος ή ἀδησος τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, ὑπολογιζομένη πέρατ τῆς 1 λίρας ἡμερησίως, δυναμένη δέ νά φθάσῃ εἰς τὴν 1½ λίραν, ή εἰσφορά ύπερ τοῦ Ταμείου φυματικῶν καὶ τὰ μεγαλύτερα ἀσφαλιστρά τῶν πλοίων τὸ μὲν λόγω τῆς ὑπερτιμήσεως τῶν ἀξιῶν, τὸ δὲ ἐκ τοῦ ὅτι οἱ Ἐλληνες πλοιοκτῆται φροντίζουν νά περιλάβουν κατά τὴν ἀσφάλισιν τῶν σκαφῶν των περισσοτέρους κινδύνους, πέρατ τῶν θασικῶν τῆς διλικῆς ἀπωλείας, τῆς συγκρούσεως καὶ τῆς ναυαγιατισμούς (\*). Αἱ ἀδροί, έξ ἀλλου, τῶν ψευδασθενῶν ἀπολύσεις διλογίων ἐπιθαρύνουν τά σκάφη μας, δεδομένου, ὅτι αἱ πρώται δαπάναι τῆς περιθάλψεως καταστάλλονται παρά τοῦ πλοιάρχου εἰς διαφόρους λιμένας. Ηὔξηθησαν ἐπίσης κατ' ἀνάλογον πρός τὰ νέα

(\*) Εις τὸ κονδύλιον τῶν ἀσφαλίστων δὲν ἔλαβομεν ὥτε ὅφει μας ἡγή δι' ὅλους τοὺς κινδύνους ἀσφάλισιν, οὔτε καὶ ἡσφαλισμένην ἄξιαν, ὑπέρ τῶν σημερινῶν τιμῶν τῶν πλοίων, (valuation φορτηγοῦ στάνταρτ 40.000).<sup>1)</sup> Αν ἐπολογίσωμεν βάσει πλήρους ἀσφαλίσεως τὰ ἔξοδα ἀσφαλίστων, τότε τὸ κόστος τῆς κινήσεως ὑπερθεάνεται τὰς 27 λίρας ἡμεροδιάς.

μισθολόγια μοίραν ἡ εἰσφορά τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., τὰ πρὸς τὰ Clubs ἀσφάλιστρα, λόγω τῆς νοσηρότητος τῶν πληρωμάτων μας, καθὼς ἐπίσης καὶ ὅλα τὰ ψευδάρια, τὰ ἔφδια καὶ αἱ μικροεπισκευαὶ τῶν πλοίων.

Πολλαὶ ἀπὸ τὰς ἐπελθόντας αὐξένσεις, ἵδια αἱ τῆς μισθοδοσίας, ἥσαν θεβαίως ἐπιθεθλημέναι, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν ἡ θελτιώσις τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ ἐκ τῶν φευδασθενειῶν, δύμως, ἐπιθαρύνονται, αἱ συχναὶ παλιννοστήσεις καὶ ἀποστολαὶ πληρωμάτων εἰς τὸ Ἐξωτερικόν, σοθαρὸν μειονέκτημα τῆς Ναυτιλίας μας ἀποτελοῦν καὶ ἐπιθάλλεται, ὅπως μέτρα περιοριστικά, ριζικά καὶ ἀποτελεσματικά ὅλθοῦν διὰ πᾶσαν δυνατὴν μείωσιν τῆς ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων ἐπιθαρύνοντος τῆς Ναυτιλίας μας. "Ἄν εἰς τὰ προαναφερθέντα κονδύλια ὑπολογίσωμεν καὶ τὰ ἔξοδα τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων, ἥτοι τὰς δαπάνας, προσωπικοῦ, τοὺς δεξαμενούς καὶ τὴν πρὸς τὰ Clubs καταθαλλομένην [franchise] δι' ἑκάστην περίπτωσιν ἀσθενεῖας, τὸτε τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου πλησιάζει τὰς 26 λίρας ἡμερησίως. Ἡ σύγκρισις τῶν δαπανῶν αὐτῶν πρὸς τὰς ἄλλας Μεσογειακάς ναυτιλίας, αἵτινες κέκτηνται φορτηγά σκάφη, τῆς Ἰταλικῆς δηλαδή καὶ τῆς Γιουγκοσλαβικῆς, εἴναι πράγματι ἀπογοητευτική διὰ τὴν συναγωνιστικήν δυναμικήν της τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Τοῦ μὲν Ἰταλικοῦ σκάφους τὰ ἔξοδα ὑπολογίζομενα εἰς λίρας Ἀγγλίας, μετά τὴν ἔκπτωσιν τῆς λιρέττας, φθάνουν τὰς 23 λίρας ἡμερησίως, τοῦ δὲ Γιουγκοσλαβικοῦ εἴναι κατώτερα τῶν 21 λιρῶν. Ἡ Ἰταλικὴ μισθοδοσία ὑπερβαίνει κατ' ἐλάχιστον τὴν Ἐλληνικήν, ἐνώ τοῦ Γιουγκοσλαβικοῦ σκάφους εἴναι κατὰ πολὺ ὑποδεεστέρα. Αἱ πολυποίκιλαι εἰσφοραί, αἱ δαπάναι παλιννοστήσεως καὶ αὐτά τὰ ἀσφάλιστρα εἴναι ἀνώτερα διὰ τὸ Ἐλληνικόν φορτηγόν, χωρὶς νὰ ληφθῶν ὑπ' ὅψιν αἱ ἐπιχορηγήσεις, πού ἀπολαμβάνουν τὰ Ἰταλικά σκάφη.

\*\*\*

Καὶ ἐφόσον μὲν ἡθελον διατηρηθῆ εἰς τὸ σημερινόν, ἔστω, ἐπίπεδον οἱ ναῦλοι, τὸ δὲ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον μὲν σταθερὸν ρυθμὸν θ' ἀνεπύσσεστο, δικαιολογημέναι πως δυνατὸν νὰ εἰναι καὶ αἱ μεγαλύτεραι δαπάναι κινήσεως τῶν πλοίων μας. "Ἄν, δύμως, παρ' ἐπιπίδα ἐπανέλθωμεν εἰς τὴν μετρίαν τοῦ παρελθόντος ἀκόμη ἔτους ζήτησιν χωρητικότητος καὶ οἱ ναῦλοι ὑποστοῦν τὴν ἀνάλογον ὑποτίμησιν, τότε θεβαίως πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχῇ ἡ ὕψωσις τοῦ κόστους τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Καθήκον δὲν ἔκεινων, πού ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ ἐμπορονατικὸν μέλλον τῆς χώρας μας πιστεύονται, ὅτι εἰναι, ὅπως παρακολουθοῦν μὲν πᾶσαν προσοχὴν μήπως ἡ Ναυτιλία μας ἀπολέσῃ τὴν ἀνταγωνιστικήν της μαχητικότητα διὰ τῆς πέραν τῶν ἐπιτρεπομένων δριών ἐπαυξήσεως τῶν δαπανῶν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων της. "Ψηλότερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως σημαίνει τὴν ἀχρήστευσιν τοῦ μόνου ὅπλου, πού διαθέτει τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν θέσιν του εἰς τὸν στίθιον τῶν διειθῶν μεταφορῶν, τοῦ «ὅπλου τῶν ἀδυνάτων», ὅπως προσφυῶς ἔχαρακτηρίσθη, πού δὲν συνισταται εἰς ἄλλο τι παρὰ εἰς τὸ εὐθήνον τῆς διαχειρίσεως. "Ἄν μέχρι σήμερον κατίσχυσε τῶν δυσχερεῶν της ἡ Ναυτιλία μας, ἀν ἐπέτυχε νὰ διεξέλθῃ τὰς κρισίμους περιόδους, διφείλεται κυρίως τοῦτο εἰς τὴν συντηρητικότητα τῶν δαπανῶν, ἥτις ἀνέκαθεν διέκρινε τὴν διαχείρισιν τῆς παρ' ἡμῖν πλοιοκτήσιας.

Ναυτιλία ἐστερημένη πάσης ψευδάριας καὶ πάσης εἰδικῆς προστατευτικῆς νομοθεσίας, ναυτιλία μὴ δυναμένην ν' ἀπασχολήσῃ τὸν ὅγκον τῆς εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς, ἥτις τρέπεται εἰς ἀναζήτησιν ἔργασισις πρὸς δῆλους τοὺς τομεῖς καὶ τοὺς λιμένας τῆς Υδρογείου, ναυτιλία ἔχουσα τὸσον περιωρισμένα τὰ οἰκονομικά μέσα, μὲν μειωμένην τὴν ἀσφαλιστικήν της πίστιν καὶ κατέχουσα ἔνα τὸσον μεγάλον ὑπερήλικον πλωτὸν ψευδάριον, δὲν ἡμπορεῖ νὰ κρατήσῃ αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν τῆς χωρίς τὴν εὐθήνιαν τοῦ κόστους τῆς κινήσεως τῶν πλοίων της, δὲν δύναται νὰ ἔξευρῃ καὶ ἔργασιαν, χωρὶς νὰ διασθέτῃ τὸ περιθώριον τοῦ ὑποθιασμοῦ καὶ τῶν ναῦλων ἀκόμη ἔναντι τῶν ξένων συναγωνιστῶν της διὰ νὰ προτιμηθῇ ἀπὸ τοὺς φορτωτάς.

"Ἄς μη ἀνταπατημέδα ἀπὸ τὰς σημερινάς περιστάσεις, ἔκτάκτους δὲν καὶ προσκαίρους. "Ο θαλάσσιος ἀνταγωνισμός ἐντατικώτερος καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ συνεχισθῇ. Διὰ τοὺς παρακολουθοῦντας τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν δὲν τῶν χωρῶν, γνωστὴ εἰναι ἡ προσπάθεια, ὅπως ἀποκτήσουν αὐται καὶ φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἰκανὴν νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας. "Η Πολωνία στρέφεται πρὸς τὴν δημιουργίαν στόλου φορτηγῶν πλοίων, ἡ Ρωσία τὴν ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητός της ἐπιδιώκει, ἡ Γερμανία εἰς τὸ τετρατές σχέδιον οἰκονομικῆς ἀναδιοργανώσεως προβλέπει τὴν εἰς «τράμπ» φορτηγὰ ἐπάρκειάν της, ἡ Ἰταλία τέλος στενῶν περιορίζει τὴν συμμετοχὴν τῶν ξένων φορτηγῶν εἰς τὰς ίδιας της μεταφοράς. Τί ἀλλοὶ ἀποτελοῦν αἱ πληροφορίαι αὐται παρὰ ἐπίτασιν τοῦ θαλασσιοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἐπαύξησιν τῶν δυσχερεῶν τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὴν ἔξευρεσιν ἔργασιας; "Ἄν εἰς τὰς οἰκονομικὰ πράγματα τοῦ κόσμου ἐπρυτάνευον καὶ πάλιν αἱ φιλελεύθεραι ἀρχαι, αἱ πρὸ τοῦ πολέμου κρατοῦσαι, καὶ κατέπαυον οἱ διακρίσεις καὶ οἱ προστατευτισμοί, καθε δὲ λαός περιωρίζετο εἰς τὰ ἔξι αὐτῆς τῆς φύσεώς του κατάλληλα δι' αὐτῶν ἔργα, τὸ μέλλον θεβαίως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας εὐρύτατον θὰ διηνοίγετο καὶ αἱ ναυτικαὶ μας ὑπηρεσίαι πρὸς τὰς γεωργικὰς χωρας θὰ διησφάλιζον τὴν προοδευτικήν ἀνάπτυξιν τῆς θαλασσινῆς μας ἐπιδοσεως. "Υπὸ τὴν παρούσαν δύμως κατάστασιν καὶ τὴν μέλλουσαν ἐκ τῆς δεξύτητος τοῦ ἀνταγωνισμοῦ νὰ προκύψῃ,

τὸ μόνον μέσον, πού ἔχει εἰς χείρας της ἡ Ναυτιλία μας διὰ ν' ἀνταπεξέλθῃ, εἰνε τὸ χαμηλὸν κόστος τῆς κινήσεώς της.

\*\*\*

Δὲν ἔχουν καμμίαν θέσιν οἱ παραληλισμοὶ τῶν δαπανῶν τῶν ἀλλων σημαίων πρὸς τὴν ίδιην μας, ἀγνοια δὲ τῶν μειονεκτημάτων τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τῶν προσκομιμάτων, πού συναντᾶ εἰς τὸ δρόμον του δύναται μόνον νὰ δικαιολογηθῇ κάθε ἐπιδιώξιν διὰ τὴν ἔξομοιών των πλοίων μας πρὸς τὰ ἔξι σκάφη. Πληροφορίαι, ἀλλως τε, κατὰ πάντα ἔξικρισμέναι καταδεικνύουν, δτι πέραν τῶν Γαλλικῶν, τῶν Καναρίων, τῶν Γερμανικῶν καὶ ἔν τιν μέτρῳ τῶν Αγγλικῶν πλοίων, ἀτινα, δύμως, ἀφότου τυχάνουν προστατευτικῆς προνοίας ἀπὸ μέρους τῶν κυβερνήσεών των, τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν, ὅπως ἔξειλιχθησαν σήμερον αἱ δαπάναι του, δὲν εἰνε εὐθηνότερον τῶν Ἱαπωνικῶν, τῶν Φινλανδικῶν τῶν Γιουγκοσλαβικῶν, τῶν Σουηδικῶν, ἀλλ' ούδ' αὐτῶν ἀκόμη τῶν Ιταλικῶν, τῶν ἐπιχορηγουμένων, ἀν λάθωμεν ὑπ' ὅψιν μας ως ὄσαιν τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν δαπανῶν των τὴν Ἀγγλικήν λίραν, ἥτις εἰνε καὶ τὸ μόνον συναλλακτικὸν μέσον τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Οἱ ἔξαρτωμενοι θιοποριστικῶν ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, εἴτε ἐφοπλισταὶ εἰνε οὗτοι, εἴτε ναυτεργάται, ἀς ἔχουν πάντοτε ὑπ' ὅψιν των, χάριν τοῦ ίδιου αὐτῶν συμφέροντος, δτι ίδιαιτέραν πρέπει νὰ καταθάλλουν φροντίδα διὰ τὴν ἀποφυγὴν κάθε ἐπιθερύπνεως δυναμένης νὰ ἔχῃ ἀντίκτυπον εἰς τὴν ἀνταγωνιστικὴν ίκανότητα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταὶ διφείλουν νὰ ἐπιδιώξουν τὴν ἀσφαλιστικὴν ισοτιμίαν τῆς σημαίας μας, ἵνα ἔλαφυνθῇ αὐτὴ ἀπὸ τὰ ἐπασφάλιστρα καὶ τὰ ὑψηλὰ κατὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν σκαφῶν της «πρέμια», ἐνῷ καὶ κάθε δυνατὴ οικονομία περὶ τὴν διαχείρισιν, τὰ καταθαλλόμενα τοκοχρεωλύσια διὰ τὰς ἐνυποθήκους ὑποχρεώσεις τῶν πλοίων μας, περὶ τὴν καθόλου ἔκμετάλλευσιν αὐτῶν καὶ τὴν καύσιμον ὅλην ἐπιθεθμήνη εἰνε ἔξι αὐτῆς τῆς τόσον εὐπάθωμος θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας. "Ἀλλὰ καὶ αἱ ἐπαγγελματικαὶ ἀξιώσεις τῶν ναυτιλλομένων μας, αἱ δίκαιαι εἰς πολλοῖς, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ πρέπει νὰ τύχουν αὐται ἱκανοποιησεως. Καμμίαν σύγκρισιν δὲν ἐπιδέχονται αἱ ἀπολαυσαι. λ. χ. τοῦ Ἀγγελικοῦ ναυτιλλομένου πρὸς τὴν μισθοδοσίαν τοῦ ήμετέρου ναυτεργάτου. "Ἄς φθάσῃ πρῶτον ἡ Ναυτιλία μας εἰς δημητέον εὐημερίας καὶ ἀκμῆς εύρισκεται ἡ Ἀγγελική ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις η τούλαχιστον ἀς ἐπιλύσῃ τὰ ζωτικώτερα τῶν προβλημάτων της, αἱ διασφαλίσῃ τὴν θέσιν αὐτῆς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ τότε δικαιολογημένη ἔξι αὐτῶν τῶν πραγμάτων θά εἰνε ἡ πλήρης ἱκανοποίησις, ἡ ἀνάλογος πρὸς τὸν καταθαλλόμενον μόχθον, τῶν μισθοδοτικῶν ἀξιώσεων τῶν ναυτιλλομένων μας.

"Ἀλλὰ τὰ φορτηγά σημερον κερδίζουν ἀπὸ τὰ ταξίδια των. "Ἄν ἐπιθερύπνουν καὶ αἱ δαπάναι τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν κατά μίαν λίραν ἡμερησίως, κατ' ἐλάχιστον δύναται τοῦτο νὰ ἐπηρεάσῃ τοὺς ὑψηλοὺς ναῦλους, πού κερδαίνουν. "Ορθὸν τὸ προβληματικὸν ἐπιχείρημα καὶ δικαία ἡ ἀξιώσις τῶν ναυτεργάτων, ὅπως, ἀφοῦ κατὰ τὰ ἑπτὰ τῆς κρίσεως συνέπασχον καὶ αὐτοὶ μὲ τὴν Ναυτιλίαν, νὰ ζητήσουν σήμερον κάποιαν μικράν, ἔστω, συμμετοχήν εἰς τὰ ἀποκομιδμένα κέρδη. "Ορθὸν δύμως εἰνε ὑπὸ τὰς ἔξης προϋποθέσεις: Πρῶτον, δτι οἱ ύψηλοι ναῦλοι θὰ διατηρηθοῦν ἐπὶ μακρόν τι χρονικό διάστημα διὰ νὰ ἔπιπτουν διὰ τὰ σκάφη μας νὰ ἐκτελέσουν δύο τούλαχιστον ὑπερπόντια ταξίδια μὲ τοὺς ναῦλους αὐτούς καὶ δεύτερον, δτι, ἀν καὶ πάλιν καταπέσουν εἰς τὰ πρὸ τοῦ διπέδου καὶ ἀν αἱ αὐται τοῦ παρελθόντος ἀνακάψουν δυσχέρειαν εἰς τὴν ἔξεύρεσιν ἔργασιας, θά καταστῇ δυνατή ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν εἰς τὰς ἔτοις τῆς ἐπιπτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς δημιουργηθησομένας συνθήκας. Διότι μὲ τὰς ύψηλάς μισθοδοσίας, τὰ ἐπασφάλιστρα, τὰς ἀνταγωνισμῶν τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων καὶ τὰ παλαιά ἀσυγχρόνιστα σκάφη μας, ματαίσα θὰ εἰνε ἡ προσπάθεια νὰ διατηρήσωμεν τὴν φορτηγόν μας ναυτιλίαν ἐν κινήσει. "Ολοὶ δὲ γνωρίζουμεν καὶ πικράν ἐκ τοῦ προσφάτου παρελθόντος ἔχομεν πείραν, δτι, ἀνεξαρτήτως τῶν γενικωτέρων ζημιῶν τῆς Οἰκονομίας μας ἐκ τῆς αναγκαστικῆς ἀργίας τῶν φορη-

**VINKE & C<sub>o</sub>**  
*Shipowners - Shipbrokers  
Agents of regular lines*

**ROTTERDAM**  
Teleg. Address: VINKECO

**AMSTERDAM**

**ANTWERP**

γῶν μας, πρώτα τὰ πληρώματα αὐτῶν θὰ στερηθοῦν τῶν ἀμέσων πόρων συντηρήσεώς των.

\*\*\*

Δέν θά ἡτοι ζως ἄσκοπον διά τούς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα ἢ τοὺς ἔθελοτφοῦντας νὰ παραθέσωμεν μὲ κάποιαν σχετικὴν λεπτομέρειαν τῆς κατάστασιν τῶν πρὸς τὰ ἄνω διαφορῶν εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν φορτηγῶν μας, διὰ νὰ καταδειχθῇ ἐτὶ ἐμφανέστερον μέχρι ποιὸν ἀνησυχητικὸν σημεῖον ἔξιγχθσαν ταῦτα. Θὰ λάβωμεν ὑπὸψιν μας φορτηγὸν σκάφος 8000 τ. d. w. μὲ φορτίον γαιανθράκων διὰ Νότιον Ἀμερικὴν καὶ ἔκειθεν μὲ 7.300 τόν. γεννήματα διὰ Κόντινεντ ἢ Ἀγγλίαν. Διάρκεια ταξιδίου 120 ἡμέραι. Ἡ υψωσις τῶν δαπανῶν κινήσεως κατανέμεται ὡς κάτωθι διὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα:

Αὔξησις μισθοδοσίας πληρώματος .....	Λ. Ἀγ. 192
Αὔξησις ἀσφαλίστρων. 'Ησφαλισμένη ἀξία 40.000	
Λιρῶν δι' ὀλούς τούς κινδύνους .....	550
Clubs. ('Επιζάρυνοι 3 πέν. κατὰ τριμηνίαν) .....	60
Ταμείον φυματικῶν .....	20
Διαφορά ἔξδων φορτωσεως Ἀργεντινῆς. Διαφορά συναλλαγμάτος καὶ αὔξησις δικαιωμάτων εἰς Ροζάριο .....	410
Διαφορά ἔξδων φορτωσεως εἰς Ἀγγλίαν .....	50
Διαφορά ἔκφορτωτικῶν γαιανθράκων εἰς Πλέιτ .....	95
Διαφορά τιμῆς γαιανθράκων (bunkers) .....	130
Αὔξησις τροφίμων, ὑλικῶν καὶ ἔφοδίων .....	100
Αὔξησις κόστους ἐπισκευῶν ταξιδίου .....	50

Σύνολον αὐξήσεως δαπανῶν Λίρ. Ἀγγλίας ..... 1657

Τὸ κόστος, δηλαδή, τοῦ ταξιδίου τοῦ Πλέιτ ηδήθη διὰ τὰ φορτηγά μας κατὰ σελ. 4) 10 διὰ σκάφη 8000 τόνων d. w. "Ἄν ἐπομένως οἱ περυσινοὶ ναύλοι τῶν 20 σελ. τοῦ Πλέιτ κυμαίνονται σήμερον εἰς τὰ 26) — ἔως 27), δὲν εἰνε δύσκολον νὰ ἔξαχθῃ τὸ συμπέρασμα τῶν προσθέτων κερδῶν ποὺ ἀποκομίζει ἡ Ναυτιλία μας. Θὰ ἀνομολογήθῃ, πιστεύομεν, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ πακτωλοῦ κερδῶν, ὡς διισχυρίζονται τινες.

### Ἡ συνεργασία διὰ τὴν κοινὴν εὔημερίαν

Τὸ καχεκτικὸν ἐμπόριον τῶν τελευταίων ἐτῶν ἀνέκτησε τὴν ζωρότητά του. Ἄφθονοι ἐνδείξεις πείθουν, ὅτι μία περίοδος ὑγιοῦς ἐμπορίου προμηνύεται. Ὁ δύτονος παλμός τῶν πάσοντος φύσεως συναλλαγῶν οἱ φόροι διὰ τὸ ἐπικίνδυνον οἰσασδήποτε οἰκονομικῆς ἐπενδύσεως ἡ ὑφεσις πάσης παραγωγῆς δραστηριότητος ἡ ἀνησυχία ἐκ τοῦ θέαματος τῆς τραγικῆς στρατηγικῆς τῶν ἀνέργων ἡ στασιμότης ἐκ τῆς ἀπαισιοδοξίας καὶ τοῦ κατεπονημένου ἥθικοῦ, ἀτινα πάντα ἀπε-έλουν τὸν φυσιογνωμόν τοῦ οἰκονομικοῦ ρυθμοῦ τῆς τελευταίας πενταετίας, δὲν συναντῶνται πλέον σήμερον.

Ἡ αἰσιοδοξία, ἡ δημιουργικὴ αὐτὴ ἔκφανσις τῆς σκεπτομένης ἐλπίδος, κινεῖται καὶ πάλιν ἐν τῷ μέσῳ ἡμῶν. Διά τῶν πτερυστήρων τῆς κεντᾶ τὸν οἰκονομικὸν ἵππον καὶ τὸν διερεθίζει, ἵνα μεταβάλῃ εἰς καλπασμόν, τὸ ἀργοκίνητον θῆμα ποὺ ἐσύνηθισεν, σύρων τὴν νεκροφόρον τῆς κρίσεως.

Βεθαίως, ὁ ψυχολογικὸς συντελεσθῆς, δὲν εἰνε διὰ αἰτιώδης λόγος τοῦ φαινομένου τῶν οἰκονομικῶν διασκηνάσεων. Ἀναμφιστητήτως δύμων, ἀσκεῖ βαθυτάτην ἐπίδρασιν, ἐπὶ τῆς διαρκείας καὶ ἐπάντασεως αὐτῶν. Αἱ περιόδοι τῆς ἀνθήσεως καὶ τοῦ μαρασμοῦ, εἰνε κράμα οἰκονομικῶν καὶ ψυχολογικῶν δρῶν. Σήμερον, εύτυχῶς, ἀμφότεροι οἱ δροὶ οὗτοι, παρουσιάζουν διαιρόφωσιν, δυναμένην νὰ τήξῃ τὸν πάγον τῶν φόδων καὶ τοῦ πλέον ἀναποφασίστου σκεπτικιστοῦ.

Ἡ παραπτηρουμένη σήμερον εὐρεῖα ἐλάττωσις τῆς ἀνεργίας· ἡ αὔξησις τῶν ἡμερομιθίων· ἡ ὑψωσις τῶν τιμῶν· ἡ τόνωσις τῆς ἀγοραστικῆς ἱκανότητος· ἡ ἔντασις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς· ἡ εὑρυνσις τῆς χρηματικῆς κυκλοφορίας· ἡ ἀναζήτησις τῶν κερδοσκοπικῶν ἐπενδύσεων, ὅλη τέλος αὐτῆς ἡ συμπτωματολογία τῆς οἰκονομικῆς ἀναρρώσεως, ὑπεδαύλισε τὸ ἔσθεσμένον θάρρος, καὶ σὺν τῷ χρόνῳ θὰ τὸ καταστήσουν θερμογόνον ἔστιαν, προκαλοῦσσαν καὶ συντηροῦσσαν τὴν κίνησιν τῆς συναλλακτικῆς ζωηρότητος.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους, πιστεύομεν, ὅτι ἡ κρίσις ἐτερματίσθη. Καὶ οἱ ἀμφιβάλλοντες διείλουν νὰ ἐνστερνισθοῦν τὴν πίστιν αὐτῆν, διότι ἡ γενίκευσις τῆς εἰνε μία συμβολὴ εἰς τὴν ἔξυγιανσιν.

"Ἐνα ἐκ τῶν πλέον εὐχαρίστων σημείων τοῦ αἰθριάζοντος οἰκονομικοῦ δρίζοντος, ἀποτελοῦν καὶ αἱ ἀναπτυχθεῖσαι τελευταίως, ἱκανοποιητικαὶ συνθῆκαι εἰς τὸν τομέα τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐμπορίου.

Αἱ ἀξίαι τῶν σκαφῶν ἀνετιμήσαν· καὶ οἱ ναύλοι ἔθελτι-ώθησαν. Εἰνε ἀλλητές, ὅτι ἔως σήμερον ἡ φορτηγός μας Ναυτιλία, δὲν ἐπωφελήθη τῆς ἐπελθούσης βελτιώσεως. Σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς χωρητικότητος τῆς, εύρεθη ὑποχρεωμένον μὲ ναύλους χαμηλούς. Ἀλλο δὲ πάλιν, ἐδειμεύθη εἰς προναύλωσεις, εύθυνος ὡς ἔξεδηλώθη ἡ ἀνατιμητικὴ κίνησις τῶν ναύλων. Ἐάν εἰς ταῦτα προστεθῇ καὶ ἡ ἐκ τοῦ ὑψωμοῦ τῶν γενικῶν ἔξδων αὔξησις τοῦ κόστους ἐκάστου ταξιδίου, συμπτύσσεται ἐτὶ περισσότερον διά τοῦ κύκλου, τῶν πραγματοποιηθειῶν ἐκ τῆς βελτιώσεως

τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἀποδόσεων. Ἀτυχῶς, καὶ τὸ σήμερον διαθέσιμον τοννάς τῆς Ναυτιλίας μας, ἐστερήθη τῆς εὐκαιρίας νὰ πραγματοποιήσῃ τοὺς ὑψηλοὺς ναύλους ποὺ ἐπλήρωσε διὰ φορτώσεις Ἱανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου, ἡ ἀγορά τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς.

Παρ' δόλα ταῦτα ἡ σημειρινὴ κατάστασις εἶνε εὐχάριστος. Οἱ πληρωνόμενοι ναύλοι δίδουν ἐνεργητικὰ ἀποτελέσματα. Ἐάν δὲ ὡς ἐλπίζεται, ἡ κατάστασις αὐτὴ διατηρηθῇ, θὰ δυνηθῇ ἡ Ναυτιλία μας νὰ ἀποσθέσῃ τὰς ἐκ τῆς κρίσεως ζημιάς της καὶ νὰ προχωρήσῃ κάπως πλέον ἀνεξάρτητος εἰς τὰς ἐνεργείας τῶν μελοντικῶν της προσανατολισμῶν.

Ἐλπίζεται, ὡς γράφομεν, ὅτι ἡ σημειουμένη βελτιώσις θὰ είναι μονιμωτέρα. Κατά τὴν διάρκειαν αὐτῆς, πιθανὸν διαθέσιμος νὰ μὴ παρουσιάσῃ πυρετικάς ἔξαρσεις. Πιθανὸν ἀκόμη νὰ ἐμφανίσῃ καὶ τάσεις ὑποθερμικάς. Ἐκεῖνο ὅμως ποὺ πρέπει νὰ θεωρήθαι ὡς πλέον θετικόν, εἶνε ἡ παρουσία ἐνὸς σταθεροῦ πυρετοῦ, διφειλομένου εἰς τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἀναζωγονήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Τοῦτο ὅς τὸ ἀναμένωμα μετά πεποιθήσεως. Ἐπειδὴ ὅμως ὁ ρόλος τῶν ἐνδιαφερομένων, δὲν πρέπει νὰ περιορισθῇ εἰς μίαν μοιρολατρικὴν ἀναμονήν, προσθέτομεν, ὅτι τοῦτο διφειλομένει καὶ νὰ τὸ προκαλοῦμεν. 'Ἀλλ' εἶνε ὅμως δυνατόν· Ἀσφαλῶς εἶνε. Ἡ οἰκονομικὴ συναλλαγὴ, δὲν εἴναι ἔργον τοῦ Θεοῦ καὶ τῆς φύσεως, ὥστε νὰ ἐκφέγῃ τῆς δικαιοδοσίας τοῦ ἀνθρώπου. Ὁ ἀνθρωπός τὴν ἐδημιούργησε καὶ δύναται συνεπῶς νὰ τὴν ἐπηρεάζῃ, σπως καὶ τὴν ἐπηρεάζει, ἀναλόγως τῆς θαρρύτητος καὶ τῆς δυναμικότητος τῶν ἀνταγωνιζομένων συμφερόνων. Ὁσάκις ἀνιμητεύομενος οἰκονομικὰ γεγονότα, διὰ μίαν εύρυτέρας συμπράξεως, ἡτοι καθώρισεν ἐνιαίον τρόπον ἐνεργείας, τὸ ἐπίχηρθὲν ἀποτέλεσμα ἐπετύχη. Διὰ νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὸν κύκλον μας, μηνμονεύομεν τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ «ροού» τῶν τάνκερς καὶ τῶν συμφώνων περὶ κατωτάτων δριών ναύλων. Μὲ τάς ἐν λόγῳ συνεργασίας ἡ δυνηθή η ναυτικὴ ἐπιχείρησης νὰ ἀναπλεύσῃ επιτυχῶς τὴν τελευταίαν φάσιν τῆς κρίσεως. Καὶ μέσα εἰς μίαν ἐποχὴν πτώχειας, ἡ οἵοις ὡς λέγει ἡ παροιμία, φέρει γρίνια, ἡ Ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις διαφέρων σημαιῶν, ἐκρατήθη ἐν πειθαρχίᾳ, συνειργάσθη ἐν ἀρμονίᾳ, ἐκινήθη ἐν ἐπιτυχίᾳ, παρακάμψασα οὕτω, τάς ἐπικινδύνους δυσκολίας της, καὶ ἐπιθαλόύσα τοὺς εὐλόγους δρους.

Ἐάν λοιπὸν τότε, ὑπὸ συνθήκας χειμερίας νάρκης διὰ τὸ ἐμπόριον, ἐπέδρασεν ἡ συνεργασία ζωγονητικῶν, δὲν εἴναι δυνατόν, ἀπέριως εὐχερέστερον νὰ ἀποτελέσῃ αὐτὴ σημερίνη βελτιώσεως; Τὰ ἐν Λονδίνῳ γραφεῖα, ἐργάζονται εύτυχῶς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν. Ἐπιθάλλεται, ὅμως, δόλοι οἱ ἐφοπλιστές τοῦ πειθαρχούσης συνεργασίας, ἐπὶ ζητημάτων γενενόντων εἰς τὴν ἐδραίωσιν μιᾶς πειθαρχούσης συνεργασίας, ἐπὶ ζητημάτων γενενόντων εἰς τὴν ἐδραίωσιν τοῦ διαστήματος, ὅπως εἰνε ἡ προστάθεια πρὸς διατήρησιν καὶ αὔξησην τῶν ὑπαρχόντων ναύλων. Εἰνε καρός νὰ ἀπαμβλύνωμεν τὰς δεξύτητας τοῦ ἀτομισμοῦ, τὸν δόπιον ὡς φυλή παρουσιάζομεν. Τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς, ἀξιολόγητον τοῦ οὐρανού, προστάθειαν τοῦ οὐρανού παρουσιάζομεν. Τὸ πνεῦμα τῆς ἐποχῆς, ἀξιολόγητον τοῦ οὐρανού παρουσιάζομεν. Εἰς τὴν πλάτιτην τῶν συναλλαγῶν τοῦ δόμαδος. 'Ἀλλ' εἴναι τόσον μεγάλο τὸ κέρδος, ἐκ τῆς ἐπιτυχίας τῶν ὑπὸ τῆς δομάδος ἐπιδιωκομένων σκοπῶν, ὥστε αἱ πρὸς στιγμὴν θυσίαι τοῦ ἀτόμου - μέλους αὐτῆς, νὰ εἴναι ἀσήμαντοι, δόσον καὶ ἀν ἐκλαμβάνωνται ὡς μεγάλαι, καθ' ὃν χρόνον τὰς ἀναδεγχόμεθα. Ἡ κρίσις μᾶς ἐδίδαξε τὴν ἀνάγκην τῆς συνεργασίας επὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. Ἡ εὐήμερία πρέπει νὰ δρυαδώῃ καὶ συστηματοποιήσῃ τὸ ἀγαθόν ποὺ μᾶς ἐκληροδότησεν ἡ κρίσις. 'Οσον πεισσότερον θάσος προσλάθῃ ἡ συνεργασία, τόσον μεγαλύτερον θὰ είναι καὶ τὸ μῆκος τῆς εὐήμερίας.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

## K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

'Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναζωρήσεις διὰ τῶν Νοοβηγικῶν ἀτμοπλοίων

## "NORDENFJELDSKE,,

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

Πληροφορίαι: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. ὄροφος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

## Προϋποδέσεις διὰ τὴν ἴδρυσιν τῆς Ἐλληνικῆς Θαλασσασφαλείας

Διὰ πολλοστήν φοράν ἐπανῆλθε τελευταίως ἐπὶ τάπητος τὸ  
ζῆτημα τῆς ἴδρυσεως τῆς Ἐλληνικῆς Θαλασσασφαλείας.

Οπόταν, πρὸ ἔξαετίας περίπου, τὸ πρῶτον ἐτέθη τὸ ζῆτημα τοῦτο ὑπὸ μᾶλλον συγκεκριμένην μορφήν, περιληφθὲν μεταξὺ τῶν θεμάτων, μὲ τὰ ὅποια ἡ σχολή θῆται σύστασις τότε μεγάλη ἐπιτροπὴ πρὸς μελέτην τῶν προβλημάτων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, διὰ γράφων εἰχεῖς δημοσιεύσεις σχετικὴν μελέτην τοῦ, ἐν τῇ διόπιο ὑπεστήριξεν, διὰ τὸ πρώτον, τὴν ἐποχὴν ἕκείνην πᾶσα σκέψις περὶ ἴδρυσεως Ἐλληνικῆς Ναυτασφαλείας.

Τὸ μεσολαβήσαν χρονικὸν διάστημα ἐδικαίωσε τὴν πρόθλεψιν μας ταύτην, δεδομένου, διὰ, εἴτε δὲ ὁ σύγχρονος ἔξεθεσαμεν ἐν τῇ εἰρημένῃ μελέτῃ μας, εἴτε δὲ ἀλλούς λόγους, οὐδεμίᾳ πρόσθιος τῆς τις ριφθείσης ιδέας ἐστημένῳ ἐν τῷ μετατόπιστον.

Νῦν ἡρχεσ νότιον γίνεται πάλιν λόγος περὶ τοῦ ζῆτηματος, ὡς δ' ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. Κουλουκούντης εἰς τὴν ἐπιστολὴν του τὴν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ Πρωτοχορονιάτικον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἡ 'Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἔξεδήλωσε τὴν πρόθεσιν τῆς, διὰ τὴν ἀναλάβη ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς τὴν δραγάνωσιν τῆς Θαλασσασφαλείας.

Παρατηροῦμεν, ἐν τούτοις, διὰ ἄπαισα ἡ μέχρι τοῦδε, δημοσίᾳ, τούλαχιστον, γενομένη γνωστή, προσπάθεια τῶν ἐνεργούντων πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ σχεδιαζομένου δραγανισμοῦ, τείνει μόνον εἰς τὴν ἔξασφαλισιν ἰσχυρᾶς οἰκονομικῆς ἐμφανίσεως τούτου, ὡς ἔαν ἐκ ταύτης καὶ μόνον ἔσπειρται ἡ ἐπιτυχὴ σταδιοδρόμησις τῆς Θαλασσασφαλείας.

Κατὰ τὰ ἄλλα, φαίνεται, διὰ, ἡ κατὰ τὸ 1930 σχεδιασθεῖσα μορφὴ λειτουργίας τῆς μελετωμένης Ἐταιρίας παραμένει ἡ αὐτή, μὲ μόνην τὴν διαφοράν, διὰ νῦν — ἐξ δοσῶν, τούλαχιστον, στοιχείων ἔχοντες ἡμεῖς ὑπὸ διέργασμον δραγανισμὸς προορίζεται νὰ καλύπτῃ τὸ 25%, ἀντὶ 30%, ὡς προέθετε τὸ παλαιὸν σχέδιον, τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν, μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων τῆς Λονδονίου ἀγορᾶς εἰς τὰ Ἐλληνικά σκάφη, καὶ τὴν, ἐν συνεχείᾳ, ἐπίτευξιν τῆς μειώσεως τῶν ἐπαχθῶν ἀπασφαλίστρων τῶν θαυμάντων τὰ Ἐλληνικά πλοῖα καὶ τὰ δι' Ἐλληνικῶν πλοίων μεταφερόμενα φορτία.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἔγκειται, κατὰ τὴν γνώμην μας, τὸ θαυμάκον σφάλμα τῶν μέχρι σήμερον μελετάσαντον τὸ ζῆτημα τοῦτο. Δὲν ἀρέκει τὴν ἴδρυσιν μας Ἐταιρίας μὲ μεγάλα κεφάλαια καὶ μὲ διάθεσιν, διὰ τὸ 25% ἢ τὸ 30% τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων, διὰ νὰ ἐπίτευχθῇ ὁ ἐπιδωκόμενος σκοπός, διότι μὲ τὰ δεδομένα μόνον ταῦτα οὐ μόνον ὁ σκοπὸς οὗτος δὲν θὰ ἐπιτύχῃ, ἀλλὰ καὶ ἡ ἴδρυσις μεγάλη Ἐταιρία δὲν προώρισται, κατὰ τὴν γνώμην μας, νὰ δροθοποδήσῃ.

\*\*\*

'Ἄλλα θὰ ἔρωτηθῶμεν: Εἰνε λοιπὸν ἀδύνατος ἡ ἴδρυσις μιᾶς Ἐλληνικῆς Ναυτασφαλιστικῆς δραγανώσεως, πρωτοιμένης νὰ ἔξυπηρτηῇ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ νὰ λύσῃ, ἐν καρῷ, τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόθλημα τῆς σημαίας μας;

Εἰς τοῦτο ἀπαντῶμεν: 'Ἐφ' ὅσον τηρηθῶσιν ὀρισμέναι προϋπόθεσις, πιστεύουμεν ἀκραδαντῶς σήμερον, διὰ τὸν δυνατὴν ἴδρυσιν καὶ ἐπιτυχῆς σταδιοδρόμησις δραγανισμὸυ ἀποσκοποῦντος εἰς τὴν ἱκανοποιητικὴν διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν λύσιν τοῦ ἀπασχολοῦντος ταύτην ἀσφαλιστικοῦ πρόθληματος.

Εἶναι διάχυτος ἡ σχετικὴ ἐπιθυμία τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας κόσμου καὶ ἡ τελευταίως ἔξασφαλισθεῖσα, χάρις εἰς τὴν ἀξιέπαινον προσθετικὴν τῶν ἐντεταλμάνων διὰ τὴν παρακολούθησιν τοῦ ζῆτηματος μελῶν τῆς σχετικῆς ἐξ ἐφοπλιστῶν ἐπιτροπῆς, ὑποστήριξις τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, ἀποτελεῖ πολύτιμον ἐνίσχυσιν καὶ ἐν σημαντικὸν θῆμα πρὸς τὰ ἐμπρός.

'Ηδη, ἀπομένει ἡ λύσις τοῦ σημαντικωτέρου μέρους τοῦ διλού προδῆματος: 'Ἡ μορφοποίησις δῆλη, τῆς διαχύτου ταύτης ἐπιθυμίας τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας κόσμου, ἡ τοποθέτησίς του δῆλη.

εἰς τὸ ἀρμόδιον «καλούπι» διὰ νὰ ἔξελθῃ ἐξ αὐτοῦ ὁ μελετώμενος δραγανισμὸς ὑπὸ τὴν ἐνδεδειγμένην ἕκείνην μορφήν, ἡ ὅποια καὶ θὰ ἔγγυηθῇ περὶ τῆς ἐπιτυχίας του, ὑπὸ τὴν διτήν μορφήν τῆς ὄρθοποδήσεώς του καὶ τῆς ἐπιτυχίας σταδιοδρόμησίς του ὡς οἰκονομικοῦ δραγανισμοῦ, ἀλλὰ καὶ τῆς, σύν τῷ χρόνῳ, ἐπιτεύξεως τοῦ σκοποῦ, εἰς ὃν θ' ἀποθέπῃ ἡ ἴδρυσις του.

\* \* \*

Καὶ ἡδη προθάλλει τὸ ἔρωτημα: Ποια πρέπει νὰ εἶναι ἡ μορφὴ, τὴν ὅποιαν δέοντα νὰ λάβῃ ὁ μελετώμενος δραγανισμὸς διὰ ν' ἀνταποκριθῇ πρὸς τοὺς ἀνώνυμους σκοπούς του;

Σημαντικὴ κατὰ τὴν γνώμην μας, παράλεψις ἐκ μέρους ἀπάντων τῶν μέχρι σήμερον ἀσχοληθέντων μὲ τὸ πρόθλημα τοῦτο, ὑπῆρξε τὸ διτί, οὐδόλως ἐκλήθησαν νὰ ἐκφράσωσι τὰς γνώμας των εἰδικοί, ἡτοι, θαλασσασφαλισταί, γνώσται τοῦ μηχανισμοῦ τῆς Ἀγγλικῆς ἀγορᾶς, καὶ κεκτημένοι τὴν πεῖραν τῆς δραγανώσεως καὶ τῆς λειτουργίας τοῦ ἐξαιρετικῶς λεπτοῦ καὶ πολυπλόκου δραγανισμοῦ, ὁ διόπιος καλεῖται Θαλασσασφαλιστικὴ 'Ἐταιρία.

Ἐχομεν τὴν γνώμην, διὰ, ἐάν οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἐπιτυχῆ σταδιοδρομίαν τοῦ μελετωμένου δραγανισμοῦ ἔχοντες τὰς γνώμας εἰδικῶν θαλασσασφαλιστῶν, θὰ ηδύναντο νὰ προσποιθῶσιν ὀφελίμους ὑποδείξεις καὶ συστάσεις, αἵτινες θὰ κατηύθυνον τὰς προσπαθειας των πρὸς τὴν δριστικὴν διαμόρφωσην τοῦ ἐπιτυχεστέρου τρόπου δραγανώσεως καὶ λειτουργίας τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Θαλασσασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ.

Θά ἔλεγεν τὴν γνώμην, διὰ, ἐάν οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν πρωτοθύσιον τῆς ἴδρυσεως τοῦ Θαλασσασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ, διὰ τὸ ὑπὸ μελέτην πρόθλημα δὲν τυγχάνει αὐθύπαρκτον, οὐδὲ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ εὐκόλως, ταχέως καὶ κατὰ τρόπον ἀπόλυτον ἡ λύσις τούτου.

Θά ἔλεγεν ἐπίσης ὁ εἰδικός εἰς τοὺς ἔχοντας τὴν πρωτοθύσιον τῆς ἴδρυσεως τοῦ Θαλασσασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ, διὰ τὸ ὑπὸ μελέτην πρόθλημα δὲν τυγχάνει αὐθύπαρκτον, οὐδὲ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ εὐκόλως, ταχέως καὶ κατὰ τρόπον ἀπόλυτον ἡ λύσις τούτου.

Θά ἔλεγεν, πρὸς τούτοις, ὁ εἰδικός, διὰ ἀποτελεῖ σφάλμα ἡ ἀσυναισθήτης γενομένη μέχρι τοῦδε διαφήμισις τοῦ σκοπουμένου δραγανισμοῦ, διὰ μέλλοντος ν' ἀνταγωνισθῇ τὴν ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, ἡ ν' ἀποσπάσῃ ἐργασίας ἀπ' αὐτῆς ἡ τέλος ν' ἀσκήσῃ πίεσιν ἐπ' αὐτῆς διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς μειώσεως τῶν ἀσφαλίστρων τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας.

Θά ἔλεγεν, πρὸς τούτοις, ὁ εἰδικός, διὰ ἀγγλικὴ ἀγορά δὲν θὰ ἔδεχται τοὺς ἀνώνυμους διαφαλιστήν (leading Underwriter) τὸν νεοίδρυτον ἀσφαλιστικὸν δραγανισμόν, προκειμένου περὶ ἀσφαλίσεων 'Ἐλληνικῶν πλοίων ἡ φορτίων μὲ 'Ἐλληνικά πλοῖα, διὰ τὰ διόπιστα ἡ ἀγορά είνε τοσοῦτον περιωρισμένη.

Διότι τοιαύτην τινὰ πρόθεσιν ἔμφανται ἀπὸ τεχνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀπόψεως, ἡ διαφήμισις τοῦ δραγανισμοῦ ὡς μέλλοντος νὰ καλύπτῃ τὸ 25% τῶν 'Ἐλληνικῶν πλοίων καὶ φορτίων.

Θά προσέθετεν τοὺς ὁ εἰδικός, διὰ τὴν διαφήμισις τῆς θαλασσασφαλείας καὶ συγκεκριμένως τῆς θαλασσασφαλείας είνε ἡ μεγίστη κατανομή, καὶ διὰ δὲν προώρισται νὰ ὀρθοποδήσῃ, οὔτε νὰ ἐμπνεύσῃ ἐμπιστοσύνη δισαδήποτε κεφαλίσια καὶ ἀνήκει τὸν ἀκρών προοριζόμενον νὰ ἐφαρμόσῃ ἐπὶ ἀσφαλιστικοῦ ἀπίτευδου τὴν ἀκρών ἀντασφαλιστικὴν πρακτικήν, ἥν ἐκφράζει προσφυῶς ἡ γνωστὴ ἀγγλικὴ παροιμία «μεταφέρειν δλα τ' αὐγά εἰς ἔνα καλάθι».

Θά ἔλεγεν.... ἀλλὰ δὲν θελει, τούς, μόνον ἀρνητικάς ὑποδείξεις νὰ κάμη, τυχὸν ἐρωτώμενος, ὁ εἰδικός θαλασσασφαλιστής. Θά είχε, πιθανῶς, νὰ προσθέσῃ καὶ χρησιμωτάτας θετικάς ὑποδείξεις ἀποθετούσας εἰς τὸν τρόπον, καθ' ὃν είναι δυνατὸν νὰ ἐπιτύχῃ τὸ μελετώμενον μέτρον.

'Ἀλλ' αἱ θετικαὶ αὖται ὑποδείξεις δὲν είναι τοὺς ἀνώνυμους διόπιστας ἡ δημοσιότης κάμνειν καλόν.

'Ὀπως κάθε ἐργασία, οὔτα καὶ ἡ θαλασσασφαλιστικής, — καὶ μάλιστα κατ' ἔξοχην αὐτή — ἔχει τὰ μικρά της μυστικά, ἀπὸ τὴν ἐπιτυχῆ διαχείρισην τῶν διόπιστων πολλάκις ἔσπειρται ἡ ἐπιτυχία ἐνός δλοκλήρου προγράμματος.

Καὶ εἰς τὰς θετικὰς ταύτας υποδείξεις τῶν εἰδικῶν συνιστῶμεν εἰς τοὺς ἀρμόδιους, διόπιστας στρέψωσι τὴν προσοχήν των, ἐάν ἐπιθυμῶσι νὰ ίδωσι, λαμβάνοντας σάρκα καὶ δόστα τὸ σχέδιον τὸ διόπιον μὲ τόσην στοργὴν ἔγαλούχησαν μέχρι τοῦδε, καὶ τοῦ

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"  
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΔΕΥΤΕΡΟ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

TΗΛΕΦ: 42633

όποιους τὴν πραγματοποίησιν ἀνυπομόνως ἀναμένει ὁ Ἑλληνικὸς Εφοπλιστικὸς Κόσμος.

### Σ. I. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

Πρόεδρος τοῦ Συνδέομου τῶν ἐν Ἑλλάδι ἑργαζομένων Θαλασσοσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν

\*\*\*

**ΣΗΜ. «Ν. ΧΡΟΝΙΚΩΝ».**— Θά μᾶς ἐπιτρέψῃ ὁ κ. Μακρυμίχαλος νὰ παρατηρήσωμεν, δῆτα συγκεχυμέναι πῶς εἰνε αἱ πληροφορίαι του διὰ τὴν καταθαλούμενην προσπάθειαν τῆς ἐπιλύσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας.

Δὲν ἐπεδιώχθη ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν ισχυρᾶς οἰκονομικῆς ἐμφανίσεως τοῦ ὑπὸ μελέτην Ὀργανισμοῦ. Ἐπεζητήθη μᾶλλον διὰ τῆς συμμετοχῆς τοῦ πρώτου πιστωτικοῦ ιδρύματος περισσότερον κύρος καὶ μεγαλυτέρα ἐμπιστούνη νὰ προσδιοθοῦν εἰς τὸ ἔργον τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσοσφαλείας.

Ἡ μορφὴ τῆς μελετωμένης ἔταιρίας, ἀλλὰ καὶ οἱ σκοποὶ τῆς ιδρύσεως τῆς διάφοροι εἰνε τῶν κατά τὸ 1930 προβλεφθέντων. Τότε ἐπρόκειτο περὶ συστάσεως Ὀργανισμοῦ ἀποσκοποῦντος οτενῶς εἰς τὴν ἀνάληψιν ποσοστοῦ τίνος κινδύνων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, ἐνῷ ἡ σημερινὴ προσπάθεια ἀποθέπει κυρίως εἰς τὴν συμμετοχὴν εἰς τοὺς κινδύνους τῶν δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν μεταφερομένων φορτίων, διότι αὐτὸς εἰνε καὶ τὸ εὐταθέστερον σημεῖον τῆς κακῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς σημαίας μας, τὰ ἐπασφαλιστρα δηλαδή. Ἀλλ' οἱ ἀναλαβόντες τὴν πρωτοθυλίαν τῆς ιδρύσεως τῆς θαλασσοσφαλείας, ἔξι δῶν τούλαχιστον ἡμεῖς ταχέοιμεν πληροφοριῶν, οὐδὲ διενοήθομεν καν ν' ἀναλάθουν τὴν ἡ γε σαν τῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν ἐπεδιώχαν τὴν διαφήμισιν τῶν ἐνεργειῶν των, διότι δὲν είχον ἀνάγκην τῆς διαφήμισεως ταύτης πρὸς ἐπιτυχίαν τῶν σκοπῶν των, πολλῷ δὲ μᾶλλον δὲν ἐπιζητοῦν ν' ἀνταγωνισθοῦν τὴν Ἀγγλικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν καὶ ν' ἀποστάσουν ἔξι αὐτῆς ἐργασίαν.

Τοιαῦτα φιλόδοξα καὶ μεγαλοπράγμανα σχέδια δὲν θά ἡδύναντο ποτὲ νὰ συλλάθουν ἐφοπλίσταί ἔγγυτα παρακολουθοῦντες ἐν Λονδίνῳ τὰ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔργωντων, δὲν θὰ είχον δὲ καὶ τὴν περισσὴν ἀφέλειαν καὶ νὰ τὰ διαφημίσουν. Τούναντίον μάλιστα, ἐν στενή, ἐν στενωτάτῃ ἐπαφῇ μὲν τοὺς Ἀγγλοὺς ἀσφαλιστάς, διὰ νὰ καταδείξουν ἀκριβῶς οἱ Ἑλληνες ἐφοπλίστας τὴν καλὴν αὐτῶν πίστιν καὶ τὴν ἔφεσίν των, διότις περιορίσουν εἰς τὸ δυνατὸν ἐλάχιστον τούς κινδύνους τῶν πλοίων μας, ἐπιδιώκουν τὴν ιδρυσιν τῆς θαλασσοσφαλείας, ἵνα κατορθώσουν τὴν θελτιώσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Θά προθυμοποιηθοῦν πρὸς τοῦτο ν' ἀναλάθουν καὶ αὐτοὶ ποσοστὸν τι τῶν κινδύνων, δχι θέθαια τὸ 25 ἢ τὸ 30 %, ποὺ ἀναφέρει ὁ κ. Μακρυμίχαλος.

'Υπ' αὐτὰς τὰς γενικὰς προϋποθέσεις, διότις δρθῶς διαγράφει ταύτας διὰ τοῦ Κ. Μακρυμίχαλος,— καὶ δὲν ἥτο δυνατὸν ἄλλως γενέσθαι,— οἱ ἐφοπλιστικοὶ μας παράγοντες προσδέπουν εἰς τὸ ἔργον τοῦ ιδρυθησούμενου ὁργανισμοῦ. 'Η πεῖρα, θεωρίας καὶ ἡ ἔξειδικευμένη γνῶσις τῶν θαλασσοσφαλιστῶν πολύτιμος θά εἰνε διὰ τὴν ἀρτιωτέραν λειτουργίαν καὶ τὴν ἀποδοτικὴν τοῦ ιδρύματος σταδιοδρομίαν, δὲν ἀφιθάλλομεν δὲν ἐν εὐθέτω χρόνῳ, εὐθύς ὡς τὰ σχέδια καὶ αἱ μελέται εἰσέλθουν εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματοποιήσεως, δητὶ θά ζητηθοῦν καὶ αἱ ὑποδείξεις τῶν εἰδίκων προσώπων.

### Αἱ εἰς συνάλλαγμα ὑποχρεώσεις τῶν ἐκτελούντων πλόας ἔξωτερικοῦ σκαφῶν

Ἐγκύλιος τῆς "Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος,"

"Υπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος (ὑπηρεσία ἐλέγχου ναυτιλιακῶν ἔργων) διεβιβάσθη πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ τελωνειακὰς ἀρχὰς τοῦ Κράτους, ἐλεύθερας ζώνας Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης, Ο. Α. Π., μονίμους καὶ ἴδιωτικάς δεξαμενάς, καθὼς καὶ πρὸς τὴν ἔταιριαν Διώρυγος Κορίνθου, ἐγκύλιος ἀφορώσας τὰς εἰς συνάλλαγμα πλόωστες ἑποχρεώσεις τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων, τῶν ἐκτελούντων πλόας ἔξωτεροις. Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς ἐνδιαφερούσης ταύτης ἔγυνακτον εἰνε τὰ ἀλλούνθα ἐν περιήληψι: Διὰ τὰς εἰς συνάλλαγμα καταβόλησης ὑποχρεώσεων πρὸς τὸ Ν. Τ. καὶ τὰ δύο Ταμεῖα Περιονίας ἀξιωματοντων καὶ Κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ Ε. Ν., καθὼς καὶ διὰ τὸν τρόπον ἀποτῆλαις χρηματικῶν ἐμβασμάτων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς τοὺς ἐν Ἑλλάδι οἰκείους των, ἥτο τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν μας, ισχεῖ ὁ γνωστὸς οὐτός αὐτοῖμοι. 149 ἀναγνωστικὸς Νόμος.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἔξασφαλίσιν εἰσαγωγῆς συνάλλαγματος ἐκ τῶν ἐνεργουμένων εἰς Ἑλληνικὸν λιμένας ἀνεφοδιασμὸν καὶ ἐν γένει δαπανῶν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, τῶν ἐκτελούντων πλόας ἔξωτεροις, δητὶς ἐφεξῆς, δητὶ τὰς εἰοιάτας Ἑλληνικά σκάφη καὶ τὰ ὑπὸ ἐνέηνη σημαῖαν, ἐφόσον ὁ ἰδιοκτήτης τῶν εἰνε ἱμερατός, ἑποχρεούντων νὰ ἐχωροῦν εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος τὰ 5 οὐρανούς τοῦ ἐν Ἑλλάδι καταβάλλομενον εἰς συνάλλαγμα ναύλων των. Τὸ ποσοστὸν ἀπό τὸ θεωρήσαται τὰς ἴδιωτικὰς ἀνάγκας τοῦ πλοιοκτήτου ἐν Ἑλλάδι. 'Η παρακολούθησις καὶ ὁ ἐλεγχός τῶν ἀνεφοδιασμῶν καὶ τῶν ἐν γένει δαπανῶν τῶν πλοίων εἰς τοὺς Ἑλληνικὸν λιμένας θὰ ἀσκοῦνται κατὰ

τούτον μὴ παρακολούντων τὸν ἀνεφοδιασμὸν, τὰς ἐπισκενάς ἡ τὰς κανονικὰς τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἀναχωρήσεις.

Αἱ δαπάναι τῶν πλοίων κατανέμονται εἰς διό πατηγορίας: Εἰς τὰς πληρωμὰς πρὸς δημοσίας ἀρχὰς ὡραῖος δημοσίου δικαιού καὶ εἰς τὰς πληρωμὰς πρὸς ιδιώτας. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν (εἰς ἣν ὑπάγονται τὰ λιμενικά, φαρικά, ὑγειονικά, δεξαμενοί καὶ διελεύσεις ἐκ τῆς διώρυγος Κορίνθου) ἐνετάλουν τὰ οἰκεῖα ὑποκαταστήματα τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ν' ἀγόραζον τὸ προσοχομεζόνεν εἰς αὐτὰ ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἡ πραστική συνάλλαγμα διὰ τὰς ἀνίστημας πρόσωποι τρόπων, εἰς δὲ τὴν πλάτην Κορίνθου ἐπιτρέπεται ἡ εἰσπραξίας διοδίων εἰς αὐτούς τοὺς συνάλλαγματα ἀλλ' ὑποχρεοῦται αὕτη νὰ τὸ κατατέσση ἐγκαίρως εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος. Εἰς περιπτώσιν ἐσπειρούμενης ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου ἡ ἀργίας τῆς Τραπέζης η μὴ ὑπάρξεως συναλλάγματος εἰς κείρας τοῦ πλοιοκτήτου, γίνεται δεκτή ἐγγυητική ἐπιστολὴ τοῦ πράκτορος ἡ τοῦ πλοιοκτήτου, ἐφόσον κατοικούντων οικίας ἐν Ἑλλάδι, δι' ἡς ἀνάλαβούντων τὴν ὑποχρέωσιν ἐξωρήσεως τοῦ ἀπατητοῦ συναλλάγματος ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας τοῖων μηνῶν κατά μέγιστον δύον ἀπὸ τοῦ ἀπότολον τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν, αἱ δαπάναι κατανέμονται εἰς διό περιπτώσεις: α') Εἰς πληρωμὰς διὰ προμήθειαν ναυτιλιακῶν εἰδῶν, τρόφων καὶ ὑλῶν ἐγκαίρων παραγονῆς ἡ ἐκτελονισθέντων. Καὶ β') εἰς πληρωμὰς διὰ προμήθειαν ναυτιλιακῶν εἰδῶν, τρόφων καὶ ὑλῶν ενρισμούμενων ὑπὸ διαμεταποίησιν. Καὶ ώς ὁ πόδης μὲν τὰ ἐλεύθερα, ὁ ἐλεγχός τούτων θὰ ἐνεργήτω ἐκ τῶν ὑπέτροφων, ἵνα μὴ καθιστερήται ὁ ἀπότολος τοῦ σκάφους. Πρὸς τοῦτο, θύμος, θύμος ὅτι ἐγκαίρως τοῦ πράκτορος τοῦ πλοίου συναλλάγματος, καθὼς ἐπίσης καταστάσεις καὶ τυμόδυγα τὸν ἀγοραστέντων εἰδῶν. Λίμενικαὶ ἀρχαὶ θὰ συντάσσουν εἰδίκων καταστάσεις δι' ἔκστον πλοίων καὶ θύμος παραδίδουν αὐτὰς ἀνὰ 150μήρους, μετὰ τὸν σχετικὸν τιμολογίων καὶ τῶν ὑπενθύμων δηλώσεων ἐγκαίρωσης συναλλάγματος, εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος ἡ τοῦ οἰκεῖα ἀντίτης ὑποκαταστήματα. Παρομοίας καταστάσεις δοθεῖται νὰ παραδίδῃ εἰς τὴν Τραπέζαν καὶ ὁ πράκτωρ τοῦ πλοίου, χάριν τῆς ἀπατητοῦ παραδολῆς καὶ ἐλέγχου.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς ὑπὸ διαμετακοίνων προμηθείας τῶν πλοίων, θύμος ἐνεργήτων καὶ αὐτῶν ὁ ἐλεγχός ἐκ τῶν ὑπέτροφων, ἵνα μὴ καθιστερήται ὁ ἀπότολος, ὑπὸ τὸν πράκτορον δηλώσουν διάταξιν τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ὑπὸ τοῦ προστοκεικῆς ἀποτῆλαις, ἀπατούντων προσέγκρων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος. 'Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτης ὁ προμηθευτὴς ὑποχρεοῦται νὰ ἐγκωμιάσῃ τὸν δηλώσαντα πρόσωπον τοῦ πλοίου συναλλάγματος, εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος τὸ ἀντίστοιχον συναλλάγμα. Τὴν δηλώσανταν καὶ σχετικήν κατάστασιν τῶν δαπανῶν τοῦ πλοίου θὰ ὑποβάλλουν αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ εἰς τὴν Τραπέζαν διὰ τὰ περιτέρω. Προσευμένων περὶ μικροποτεσκενῶν κρίνεται ἀνάξια λόγου η κατὰ τὰ ἀντότερα παρακολούθησις.

Πάντα τὰ ἀντότερα — καταλήγει ἡ ἐγκύρωλις — δὲν ἐφαρμόζονται δι' οἵσας περιπτώσεις ὁ ναύλος εἰνε πληρωτέος εἰς δραχμὰς ἐντὸς τοῦ πλασίου τῶν ἐπάντοτε σοβαροτέρων ἐξ αὐτῶν καὶ ἡ ἀπατητοῦ πρὸς τοῦ πλοιοκτήτου, εἰ δινατόν, ἐπειδήν τοῦ δηλώσουν δηλώσανταν συναλλάγμα διὰ τὴν πληρωμὴν αὐτῶν. Διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας καὶ μετὰ τὴν πλήρη διαπίστωσί των, χρηγεῖται ἀπαλλαγὴ τῆς ὑποχρεώσεως συναλλάγματος ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου Κεντρικοῦ τῆς Τραπέζης η τῶν ἐν Θεσσαλονίκη καὶ Πάτρας ὑποκαταστημάτων αὐτῆς. 'Ομοίᾳ ἀπαλλαγὴ χρηγεῖται ἀπότολαις ζέσης σημάιας, ἀπίνει ἀνίσχονται εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ τῶν ὑποίων τὰ ἔξοδα καταβάλλονται ὑπὸ τοῦ πράκτορος εἰς δραχμὰς μὲν χρεωστικῶν τῆς έταιρίας. Εἰς τὴν περιπτώσεις αὐτήν η Τραπέζα ἐλέγχει τὰ οἰκεῖα στοιχεῖα καὶ τὰς σχετικὰς χρεώσεις τῆς έταιρίας ἐπὶ τῇ διάστημα καταστάσεων τῶν λιμενικῶν καὶ τελωνειακῶν ἀρχῶν ἀφ' ἑτέρου τελῶν εἰς δημοσίας ἀρχὰς ὡραῖος δημοσίους δημοσίους

### Π. ΣΒΟΡΩΝΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΗΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

CALLE URQUiza 915 - ROSARIO

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "STRATIOTIS."

ΤΗΛ. Ο.Τ. 23887

"Η μακρὰ ὑπὸ τοῦ κ. Σδορώνου ἐξυπηρέτησις τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων εἰς τὸ Πλέϊτ καὶ ἀνεπίληπτος διαχειρησίσεις τῶν συμφερόντων τῶν κ.κ. Εφοπλιστῶν καὶ Πλοιάρχων μας παρέχουν κάθε ἐγγύησιν διὰ τὴν ἀνάθεσιν εἰς αὐτὸὺς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων των.

## Τὰ πεπραγμένα τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1936

Ο Υφυπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Δ. Ρεδάδης προέβη εις τὰς κάτωθι ἀνακοινώσεις ἐπὶ τῇ ἡμέρᾳ τοῦ ἑτού 1936, διὰ τὴν γενομένην ἐπὸ τοῦ Υφυπουργείου τον ἔργασιαν.

Πρός ἀντιμετώπισιν καὶ ἄμεσον ἐπίλινσιν τῶν ἀναγομένων εἰς τὴν Ἐμπορικὴν ἡμῖν Ναυτιλίαν ζητημάτων ὡς καὶ διὰ τὴν πανονικὴν καὶ εὐθυμούν λειτουργίαν τῆς καθόλου Λιονήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτιλίου ὡς καὶ τῶν συναφών πρὸς αὐτήν προσφειών καὶ δραγματισμῶν ἐξίθη ἀπάραιτος οὐδὲνσις ίδιον Ὑγεινογείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ο ἀπολογισμός της περιφέρειας τοῦ νέου Υψηλοτάρχειον, τὸ δόποιον ἃς τοισθῇ ἰδιωτέον δὲν εἴτεβαρνένι τὸ προύταλογισμὸν τοῦ Κράτους εἰμὶ διὰ τοῦ μισθοῦ μόνον τοῦ Υψηλοτάρχογον, διατυλογάφων καὶ ἑνὸς ἰδιωτέον Γοαιαιατέως δύναται νὰ συνομισθῇ εἰς τὰ ἔξης:

**ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗ:** Δι' αναγραστικού Νόμου ίπ' άριθμ. 116 διετάχθη ή ένεργεια γενικής άπογραφῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας, ἵν συντελεσθεῖσης ἥδη, ἀλλά έπειτεσία μὲν ἔχουσιν ἵπ' ὄψιν ὕδρισμένα δεδομένα, τὰ ὅποια ἀπὸ ἐτῶν ἡσαν ἀπαραίτητα διὰ τὴν λῆψιν μέτρων προστασίας, πρόσδοτον τῆς κοινωνικῆς προνοίας τοῦ ἐμφύγουν ὑλικοῦ συναφῶν δὲ καὶ διὰ τὴν ἐπίλυσιν πολλῶν ζητημάτων συγκεκριμένων πρός τὴν σύνθετιν τῶν πληρωμάτων, τὴν ἀνεργίαν τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἔξαρσίδισσον ἀπόκλιτον τοῦ ἐφέδρου προσποτικοῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἐν περιπτώσει εἰσιτραπένεσεος ἢ πολέμου.

**ΠΑΝΘΩΡΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΟΛΑΣΣΗΣ:** Διὰ νὰ πεισθῆται τον παραπομένον σήμερον πληθωρισμός εἰς τὰς τάξεις τῶν ἐργατῶν θαλάσσης καὶ διὰ νὰ ἔξασται οὐθὶ ή εἰσαγωγὴ εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέου ἑπιχωνύντων πράγματι νὰ ἀσώσησται τοῦτο, ὡριμὸν δὲ καὶ δηναμένων νὰ ἀντέχουν εἰς τὰς συνήθεις κασογίας, τὰς ὁποῖας συνεπάγεται η ἀσκησης αὐτοῦ, ἐλήγη θησαν τὰ ἐπιβαλλόμενα ἐν προσεκμένῳ μέτρῳ διὰ τῶν ἐκδοθέντων Νόμων, περὶ ἀπογομφῆς ἐργατῶν θαλάσσης καὶ περὶ διπλωμάτων ναυτικῆς ίκανότητος, δι' ὧν αἱ ἐνὸς καθιστόσῃ διορισμοὶ ἡλικίας καὶ ἐπεδλήθη ὑποχρεωτική ιατρικὴ ἔξτασις τῶν προτιμεμένων ν' ἀσκήσωσι τὸ ἐπάγγελμα τοῦτο καὶ ἀφ' εἰδικού ἀνέτελη εἰς εἰδικάς ἐπαπότας ὁ προσαθωρισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καθ' ἔκαστον ἔτος ἀπονεμητέον διπλωμάτων ναυτικῆς ίκανότητος.

**ΓΡΑΦΕΙΑ NAYT. ΕΡΓΑΣΙΑΣ:** Διά τοῦ Νόμου 192 ὠφγανώθησαν ἐπὶ νέων ὑγιεστέρων βάσεων τὰ Γραφεῖα εὐέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας, ἀποτελούντα τοῦ λοιποῦ νομικά πόρου παλαιού Δημοσίου Δικαίου, διοικούμενα ὑπὸ Συμβούλιων, ἀπατητικούμεναν ἐξ Ισαρίθμου ἀντιπροσώπων, ἔργοδοτῶν καὶ ἔργαζομένων καὶ οποιῶν κυρίως ἔχοντα τὴν ἔξενθεσιν ἔργασίας εἰς ἔργατας θαλάσσης διὰ τε τὴν ἡμεδαπήν καὶ τὴν ἀλλοδαπήν. Διὰ τῶν γραφείων τούτων ἡ ἔξενθεσις ἔργασίας θὰ ἀσκήτω κατὰ τρόπου ἵσον, δικαιον καὶ ἀμερόληπτον δι' ὅλους παρὰ κρατικῶν ὄργάνων καὶ θὰ ἐλείψῃ ἡ μᾶλλον ἔξειπνε η διὰ ἀνθρωπομειτῶν προμηθευαντεργατῶν, οἱ ὅποιοι ὑπερχρεοῦντο οὕτω νὰ ἐπιβαρύνονται διὰ γηλάδιον δραχμῶν, ἃς προσκαθαλλον ἐπ τοῦ πόρων μισθοῦ των πρὸς τοὺς μεστοῖς. Συναφῶς ἐποκεθετήθησαν παρ' ἔκστοτι τῶν Πορθενείων Λογδίνου, Κάρδιφ, Ρόττερνταμ, Ἀμβέρσης ἀνάτεροι λιμενικοὶ ἀξιοματικοί, ὅπως ἀφ' ἐνὸς μὲν ἔξενθεσται κατὰ τρόπου συστηματικὸν ἔργασία ἐπὶ τῶν ἑκεὶ κατατελεόντων Ἐλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς, ἵνα μή ἐλλείψῃ διαθεσίμων τοιούτων, προσλαμβάνωνται ἀλλοδαποί, ἀφ' ἐτέρου δὲ διευκολύνεται κατὰ πάντα τρόπουν ἡ διεξαγωγὴ τῆς σχετικῆς ἑτηρείας τῶν εἰς τοὺς λιμένας τούτους προσεγγιζόντων Ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων.

**ΣΥΛΛΟΓΙΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ:** Ό τεοιμός τῶν συλλογικῶν συμβάσεων κατωθόβθη νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπιτυχῶς ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ, καταστιθεσὶν ἢδη δύο τοιούτου, ἀφορώσων τὴν καθίερωσιν ἔνιαν μισθολογίαν, μᾶς μὲν διὰ τὸν πλοιάρχον, ἑτέρας δὲ διὰ τὰ κατόπερα πληρώματα, ἥπερ τοὺς ναυτάς, θεωρατάς εἰλ.

**ΕΠΙΔΙΑΣΙΣ ΣΥΛΑΟΓΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ:** Διά τον Νόμου 299 εισηγάγουμε τό σύστημα της έποχεων πειραιών διατητικής λύσεως των άναφυμένων συλλογικών διαφορών μεταξύ έφορων πειραιών και ναυτεργατών. Ποιά ή έκ της καθιερώσεως τον συστήματος τούτου ώφελεια είνε περιττών να άναπτυχθούμε, άφοι είνε γνωστον πόσον ή άρμονική συνεργασία κεφαλαίον και έργασίας είνε άπαραίτητος διά πάσαν έπιχειρησιν, πολλῷ δε μᾶλλον έφορησικήν, δεδομένου, ότι τα δργανα αντής, τα πλοία, έργαζονται είς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ δή εἰς ζώδια ἀπομεμονώμενας τὸν πατρίων λημένων. Τὸ ζῆτημα τοῦτο ἀπό ἑτοῖς προσαλέσαν πλείστας δοσις συζητήσεις, μᾶλις ἡδη κατωθόβητη νὰ ἐπιλυθῇ, άφοι προηγουμένως πλείστα δοσια προστιθεται μεταξύ κεφαλαίον και έργασίας ἔλαθον ζώδιαν, ἀπεργία και ἀπειλαι ἀπεργίων και ἐπατέρωθεν πέσεις, αἱ όποιαι και τὴν Ἐθνικὴν ἥμινον οἰκονομιαν ἔβλαψαν και τὸ γόνητρον τὴν αμιάς μας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ξένωνσαν.

**ΤΑΜΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΡΟΝΟΙΑΣ:** Ή παφούσα Κερβέρης ένασκούσα φιλεργατικήν πολιτικήν δὲν ήτο δινατὸν είμη νά αποβλέψῃ εἰς τὴν προστασίαν τῶν ἀσθενῶν καὶ ἀναπλήρων ναυτικῶν καὶ τῶν ἀπαγόρευτῶν ποιῶν.

Τότε σπουδαιώτερον τῶν μέτρων τοῦ Ὑφεπονηγείου ὑπῆρχεν ἡ διὰ τοῦ Νόμου 306 παρασχεθείσα προστασία ὡρὶ μόνον εἰς τοὺς φυματιζούντας Νερόγατας, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς ἀδενοπλήκτες καὶ καρδιοκούς τοιούτους. Ἡ παρεχομένη, κατόπιν λατοιχίης ἔξετάσεως, εἰς ἀντούς σύνταξις ὠρίσθη διὰ μὲν τοὺς ἀξιωματικούς εἰς δραχμὰς 2800—3.300, διὰ δὲ τὰ κατώτερα πληρώματα εἰς δραχμὰς 1800—2.300 μετὰ φαρμακευτικῆς καὶ σανατοφυικῆς περιθλάψεως, δηλαδὴ ἡ παρεχομένη σύνταξις ἀντιπροσωπεύει πρᾶξ 5 οὐκεκάλαιον δραχμῶν 400—650 γιλιάδων, εἰς τούτον ὥστε νά είνει διπλάτη ὡρὶ μόνον ἡ διατροφή τινος, ἀλλὰ καὶ ἡ βελτίωσις τῆς ζυγίας τον.

νον νέον Ταμείου συντάξεως φυματικῶν ἀδενοπαθῶν ἔξενρέθησαν οἱ ἀντίστοιχοι πόφι, μεταξὺ τῶν δύοισι οὐσιώδεις εἶναι καὶ ἡ εἰσφορά τῶν πλιοκτητῶν, οἱ δύοις ἀμοιβὴ ἐπέφερον ἀπαλλάσσοντα ἐφεζῆς διὰ τὴν περιφτώσιν φυματιώσεως, ἀδενοπαθείας ἢ καρδιακού νοσήματος πάσσοντος εὐθίνης ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ Νόμου 531 περὶ ἀποζημιώσεως ἐξ ἐγατικῶν ἀτενημάτων, δινάμει τὸν δύοιον ἔχοντο παρ' αὐτῶν ὑπέροχα ποσά, τὰ δύοια ποικιλλοντα δι' ἔκστον νωτικὸν ἀπὸ 60—90 χιλιάδας δραχμῶν καὶ συνήθως καταπαταλόμενα εἰς δικαιατικὰ ἔσοδα καὶ δικηγορικὰ ἀμοιβάς καὶ μιχροδάνεια, οὕτε τὴν μόνιμον διαταραχὴν τῶν φυματικῶν ξέσηματάδων, οὔτε καὶ διετίθεντο κανὸν διὰ τὴν ἕγειαν αὐτῶν ἀλλ' ἔχοντα διαφοροδότως.

'Αφ' ἔτεσον τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαζικὸν Ταμείον ζάρις εἰς τὴν εἴδηθεν καὶ κανονικὴν λειτουργίαν τῶν διαφόρων ἐπηρεσιῶν αὐτοῦ, τὴν μὴ χαριστικῶς παρεχομένην εἰς παλαιωτέραν ἐποχὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῶν νομίμων εἰσόδων καὶ τὰς ἀναστολὰς πληρωμῶν τοιωτῶν, κατόφθιμες σὺν ώστε, συντερεοῦσης καὶ τῆς ἑσαρφετήσεως κανήσεως τοῦ ἐμποριοῦ μας στόλον 1) νὰ παρουσιάσῃ κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος σημαντικὰ πλεονάσματα, τὰ οποῖα θὰ ἔφθασαν περίπου τὰ 40.000.000 δραχμῶν. 2) Νὰ ἀπαλλαγῇ συνταξιοδοτικῶν βιβλιαφίων μὴ δικαιουμένων καὶ δῆθεν συνταξιούχων ἐν διψῃ 400. 3) Νὰ ἐλπῖται βασικώς καὶ προσεχῶς εἰς αὔξανον αὔξησιν τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν μας ἀπόμαζον. Ή ἀνθητὰ αὕτη οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ Ν. Α. Τ. ἐπέτρεψεν δύστε διὰ πολλῶν την φοράν νὰ χορηγηθῇ, κατὰ τὰς ημέρας ταῦτας ἔκτακτον ἐπίδομα εἰς ἀπαντας τοὺς συνταξιούχους ἴπτερθαίνον ἐν συνόλῳ τὰ 5.000.000 δραχμῶν.

Μιζροδάνεια μαρχούρων προθεσμίας έπισης έχοντη γήθησαν καθ' όλον τό ετος εἰς πάσχοντας καὶ ἀνέγοντες ναυτικοὺς ἀνερχόμενα εἰς 4,262,700 δραχμῶν παρὰ τοῦ ἐν Πειραιῇ Οἴκου τοῦ Νάντου, δότις ἐπίσης στοργικὸς περιβάλλει πάντοτε τὴν ναυτεργατικὴν ιδίᾳ τάξιν.

Καὶ ταῦτα λάντα ἄνει τῆς ἐλαχιστῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ προϋπόλογον τοῦ Κράτους.

**ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:** Δέν είνε μόνον η συνεχής, σύντονος και δικαία επίλυσης πλειστων ζητημάτων, τά δούλα καθημερινώς παρουσιάζονται ένωπον των διαιρέσων ἀρμόδιοτήτων τοῦ νεοϊδρυθέντος 'Υπουργείου τις τρόπους θυστε σα μή μια παρακολύνεται τό παρόντα ή διεξαγωγή τῶν ἐργασιῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ θετικά ἐλήφθησαν μέτρα διὰ τὴν ποιαντήν ἔνστρουσιν καὶ προστασίαν ἀτῆς.

Ούτω σπουδαίως συνέτεινε πρός τὸν οὐοπὸν τοῦτον ἡ ἐν τοῖς Προ-  
ζενεῖσι Λονδίνον, Κάρδιφ, Ἀμβέρσος καὶ Ρόττερντα μεγαλώτασις  
ἀντετέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν μέσως ἐπιλόγου τοῦ έκστατος πα-  
ρουσιαζόμενα ζητήματα. Ἐξ ἀλλοῦ ἡ ἀπαλλαγὴ, καθ' ἣν ἀνεπτύξαιμεν,  
τὸν πλοιοπτῆτὸν ἀπὸ τῶν εἰθνῶν κατὰ τὸν Νόμον 551 περὶ ἔργατι-  
κῶν ἀτυχημάτων, συνεπείᾳ φυματιώσεως ἡ ἀδενοπαθείας ἀποτελεῖ σπου-  
δαίαν συμβολὴν, διότι δὲν βαρύνονται πλέον οὗτοι διὰ τῶν σχετικῶν  
ἀποτελεσμάτων, οὕτε διὰ τῆς πληρωμῆς ἀσφαλίστων πάρα τὸν ἐν Λον-  
δίνῳ ἀλληλαισφαλιστικῶν συνεταφισμῶν, οἵτινες ἐπ' ἐσχάτουν ἀνεβίβα-  
σουν ἕνεκα τούτου ἔξαιρετικῶς διὰ τὴν Ἐλλάδα τὰ σχετικὰ δριταία  
φορῶν. Παρεσχέθησαν διάφοροι φορολογικαὶ διευκολύνσεις καὶ ἀπα-  
λλαγαὶ εἰς τὰς ἀνονιμίους ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ δόπαια ἀνεκού-  
ψισαν αὐτὰς οἰκονομικῶς καὶ συναγόνθησαν ἐν τῷ μέτρῳ τὰς οἰκονομικῆς  
ἀντοχῆς τοῦ Κράτους τὴν συναγωνιστικὴν αὐτῶν ικανότητα πρὸς τὰς  
ἀλλοδαπὰς πλουσίως ἐπιχορηγούμενάς νωντιλακάς ἐπιχειρήσεις.

**ΑΚΤΟΠΑΙΟΙ·ΚΩΝ ΖΗΤΗΜΑ:** Τόπο έτισεται ιδιαίτερας παρ' ή μόνη προσοχής καὶ μελέτης καθ' δύον ή διαταραμένη ηδη κατάστασις οὔτε εἰς τὰς συγκοινωνιαζόντας τοῦ Κράτους ἀνάγκας ἀνταποδοίεται, ἀλλ' οὔτε καὶ αὐτὰς τὰς νωντιλίας ἐπιχειρήσεις οἰκονομικῶς προύγει, τούναντίον ἔξαντλει συμφέροντα καὶ φθείρει αὐτάς. Ή παρ' ήμονα συνταθείσας ἐξ εἰδίκων Ἐπιτροπή πρὸς μελέτην τοῦ δόlon ζητήματος καὶ τῶν ἐποβληθεισῶν ήμην προτάσεων ἀπεργάνθη τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον κατὰ πλειοψηφίαν, διτι προτιμέται εἶναι αἱ προτάσεις τοῦ 'Ελληνο-Ἀγγλικοῦ 'Ομίλου ὑπὸ τοῦ κ. 'Αμπατέλλου ἐπαρροσπονεύμαντον. Κατόπιν τῆς μελέτης τοῦ ζητήματος καὶ παρ' Ἐπιτροπής ἐξ 'Υπουργῶν ἀντέτηθη εἰς νέαν ἐξ εἰδίκων ἐπισής Ἐπιτροπήν η μελέτη τῶν δύον τῆς οινιδιάσεως τοῦ κ. 'Αμπατέλλου, η δομα προσεχός θα ὑποβάλῃ τὸ πόσιμα αὐτῆς. 'Εν πάσῃ περιπτώσει εἰς τὸ ἀκτοπλοΐον ζητημα πρόκειται νῦ δοθῆ η ταχυτέρα καὶ οινιφεροτέρα ἀπὸ πάσις ἀπόφεως λόγου.

**ΣΥΓΚΟΙΩΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ:** Ούδενός διαφεύγει τήν ἀντίληψην πόσον ὁρθότητας ἀπό ἔθνικής ιδίᾳ ἀπόφεως θά ἦτο ή ἐ-παναυσμός συγχοινονιακῶν τῆς Χώρας μας μετά τῆς Αμερικῆς, διὰ τοῦτο δὲ καὶ εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς ή παρόντα Κινέζους έπελήφθη τῆς ἐπανόπειρας τοῦ Σητηματος.

Πρός δέ τον ἔπειρονθή ἔκπτωτος τῆς ἄνευ διαγνωσιοῦ τίνος σημάδεσσος μετά τοῦ Κράτους ὁ ἐπιχειρηματίας ἐξ Ἀμερικῆς, δύσις καὶ οὐτε τὰς ζητηθείσας ἐγγνώσεις εἰτε καταβέσσι καὶ προεβλημένης ἀμέσως εἰς ἐπανελλημμένας διακριθῆσες διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς γοαμῆς Ἐλλάδος· Ἀμερικῆς.

— Μαρχίνιες.  
Συνεπεί μόνον της τελευταίας διακυρώσεως ήταν διάθησαν ήμεν προτάσεις, αἱ δόποια τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ μελέτην.

**NAYTIKON EPIIMEALHTHRIION:** Διά τοῦ Νόμου 191 ίδρυσαντες Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἐν Πειραιῇ σκοπὸν ἔχον τὴν διά κοινῆς συνεργασίας ὅλων τῶν μελῶν αὐτὸν προστασίαν καὶ προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν μελέτην καὶ γνωμοδότησιν ἐπί παντὸς θέματος ἀφορῶντος αὐτὴν. Υπήρχε δεῖπνος καὶ παρὰ τῷ Ἐμπορικῷ καὶ Βιομηχανικῷ Ἐπιμελητηρίῳ Πειραιῶς ΤυμπαΝαυτιλιακὸν, ἀλλὰ τοῦτο δεῖπνος δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ ἀποδώσῃ ὡς ἥδη θὰ ἀποδώσῃ τὸ αὐτοτελὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον κατὰ τὰ ἀληθινὰ παρατείνεται.

**ΝΑΥΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ:** Η έπιβαλλομένη ταχύτης διά την έπιλυσην των διαφορῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀλλὰ καὶ η ἀνάγκη εἰδι-





Γαλλία

618 έκατ. φράγκων διὰ τὴν Ναυτιλίαν

Εις τὸν νέον προπολογισμὸν τοῦ Γαλλικοῦ ἴστορογείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναγράφονται ἐν λεπτομερεῖᾳ αἱ ἀδόλουθοι μισθώσεις ἀναγόμενα εἰς τὴν χρονικὴν ἀρχὴν πρὸς τὴν ναυτιλίαν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1937-38:

Κρατική απομετρογή εις τοὺς τόπους Ναυπίης Ησίοτ-	
οις (Νόμος 1 Αγρούστου 1928) .....	φφ. 29.500.000
Έπιπονθήσις πρὸς τὸν ἐλεύθερον ἔποδισμὸν .....	» 90.000.000
"Εκταυτος ἐπιχορήγησις, λόγῳ τῶν μέτρων κοινωνικῆς προνοίας .....	» 50.250.000
Δι' ἐλεγχὸν τῶν συμβατικῶν ναυπίων ἐπιχειρήσεων ..	» 250.180
Διὰ τὴν γραμμῆν Κορσικῆς .....	» 14.000.000
Διὰ τὰς γραμμὰς "Ανιο 'Ανατολῆς, Ανότηταίας, Ν. Κα- ληδονίας, 'Α. 'Αφρινῆς καὶ 'Ανατ. Μεσογείου ..	» 265.000.000
Διὰ τὰς ταχεδ. ίστησες C.G.T. (γραμ. ἐπειρωτανίου) ..	» 135.000.000
Διὰ τὰς γραμμὰς Βραζιλίας — Πλέιτ .....	» 32.000.000
Δι' ἀνανέωσιν Κρατικῶν πλοίων γραμμῶν 'Αλγερίας καὶ Ταΐνδος .....	» 2.000.000

Γερμανία

‘Η ἀντικατάστασις τῶν παλαιῶν πλοίων

Είς αριθμού του δημοσιευόμενον εἰς τὸν ναυτικὸν τύπον τοῦ Ἀριδαϊκοῦ, ὁ Γερμανὸς ἐφευρογός κ. Koenigs πραγματεύμενος τὰ τῆς σημερινῆς θέσεως καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, τοῖςει, διτὶ μετὰ συνεχεῖς καὶ μαρτυρίαις προσφέρεις, διεφάνησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἑπτήδες καλύτερον διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτικὴν διοικήσιν ἡμεροῦν. Ή ἀναστορούντος τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου καὶ ἡ ἔντονος ζητηθότης εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν τῶν πρότον ἥδων, είχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἔχγιανσιν τῆς Ἑργασίας τῶν πλοίων, ἐνῷ ἐξ ἄλλου ἡ ἐποιήσις τῶν νομαστῶν τῆς Ὀλλανδίας, Γαλλίας καὶ Ἰταλίας δὲν προερχότει σὲ τὸν συναγονισμὸν, ὅπως πρός στιγμὴν ἐνοβῆθησαν οἱ Γερμανοί ἐνοπλιστικοὶ συνδιλοί.

Η μετονεύκη δημος θέσις, είς ήν ειρίσσετο ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία, συνεπείᾳ τῆς νομιματικῆς καταστάσεως τῆς χώρας, ἐπηρεάσεις σοβαρῶς τὴν ἐργασίαν τῶν Γερμανικῶν πλοίων καὶ ἐπεργάδινες τὸν ρυθμὸν ἀνανεώσεως τοῦ πλατών πλευτοῦ ὥλιξον. «Δὲν ὑπάρχει οὐδὲ ἡ ἐλαχιστὴ ἀμφιβολία — γράφει ὁ κ. Kochīgs — ὅτι αἱ διανέρωσις αἵτινες τὰ πλαγαριαζόμενοι. Αἱ ὑπρέπειαι ἐπιχορηγήσεις, τὰς ὅποιας, ἀκόμη καὶ χώρα μὲ ἐποιημένον νόμισμα παρέχουν εἰς τὴν ναυτιλίαν τον, καθὼς ἐπισης καὶ τῷ μικρότερον ἐν τῷ ἔξιτερῳ κόστοις τῶν ναυτιγήσεων, εἶναι φανερόν, ὅτι καθιστώσιν ἀδύνατον τὴν ἀνανεώσιν τοῦ Γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἄγειν τὰς Ἑργαστητικὰς ἀποργύς».

Τονιζεὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ Γερμανός ἑποργός, διὰ παρ' ὅλας τὰς προσπάθειας τῶν ἐφοριατῶν, διός διατηρήσουν τοὺς οτόλινς των, ιψίσταται ἀξέφαιος πάντοτε ὁ κίνδυνος νῦν περιέλθῃ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία εἰς κατάστασιν προώπου γῆρατος, ἐάν ἐν τῷ μεταξύ δὲν τούχῃ τῆς κρατικῆς ἀμογῆς πρὸς ἀνάνεωσιν τῶν σχαών της. Ἡ Γερμανικὴ ψηφιητικότης περιλαμβάνει σύμμερον πλοία 3.800.000 τόννων γραδός, μὲ νανονικὴν δὲ ἀπόσθετον δὲ οὐδὲ, ἐπερρεῖ νῦν κατεσφενάζοντο ἐπιστοί 190.000 τόννων γραδός, κάριν μᾶς φυματικῆς τῶν ὑπερηφανίων πλοίων ἀντισταστάσεως. Τὰ νεονεπηγμέντα σάψη κατὰ τὴν ἔξα-  
ετιάν 1930—35 προσήγγισαν μὲν τὴν ἀνοτέρῳ ἀνάλογίαν (750.000 τ. γραδός), ἀλλὰν διοις ἔνα πλέλειμα, διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ ὄποιον πρέπει νῦν κατασφενάζονται ἐπιστοί 265.000 τ. γραδός κατὰ τὰ τέσσαρα προσεχῆ ἔτη.

Τό προβλήμα τούτο κατέστη τό πρώτον ἐμφανὲς τό παρελθόντος ἔτος, ότε, λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ νωπηγήσεων διὰ λογαριασμὸν ζένων ἐφοπλιστῶν, ἀντιμετόπουσαν πλείστας δυναστείας αἱ Γερμανικαὶ ἦταν οἵα πρός τολμέτησαν τῶν παραγγελίων των εἰς τὰ ἔθνικά νωπηγεῖα. Προβλέπεται ἀδόμην, διὰ τὴν κατά τὰ προσεχῆ ἔτη ἡ ἀπασχόλησις τῶν Γερμανικῶν νωπηγείων νῦν εἶνε τοιαντή, ὅπερε νῦν δύναται καλύψῃ ὅλας τὰς ἄναγκας, δι' ὃ καὶ συνεστήθη παρὰ τοῦ ἐποργοῦντος. Κοσμίης εἰς τοὺς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς νῦν χρησιμοποιοῦν ὅλας τὰς παρουσιαζομένας ἐξάστοτε εὐκαιρίας διὰ νέας νωπηγήσεις.

Εις πρόσφατον, ἐξ ἄλλου, διάλεξιν τον ὁ δόκτωρ Essberger, ἀρχηγό τοῦ γαντικοῦ τμήματος τοῦ τρίτου Ράιζ, ἐτόνισε τὴν ὑφισταμένην

έπιτακτικήν ἀνάγνωσην πρὸς ἀνάνεωσιν τῆς Γερμανικῆς κυριοτητοῦ. Ποσοστὸν 68 οὐ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας — εἰπε — ἀνάγνεται εἰς σχά-  
ρη ἡλικίας ἄνω τῶν 10 ἑτού, 27,4 οὐ εἰς πλοῖα 3 μέχρι 10 ἑτού καὶ  
μόνον 4,6 οὐ ἀφοῦντὸν συγγραφικά νεονατήγαντα σχάρη. Κατὰ τὸν  
οὐλητήν, ἡ Γερμανία δὲν προτίθεται νέ· ἐπαδοθῇ εἰς τὴν ναυπήγησιν  
πολυτελέων «ἀλίνερος», οὔτε νέ· διεκδικήσῃ τὸν «Κρανοῦν Ἐπασιόντα»  
εἰς ἀνταγωνισμὸν ταχύτητος τοῦ βορειοανατολικοῦ διάπλου. Τὸ πρό-  
γραμμα νέον κατασκευῶν προβλέπει τὴν ναυπήγησιν φορτηγῶν γραμ-  
μῆς διὰ τὰς τακτικὰς ἱπηρείας πρὸς τὴν Δεσποτίην ἀπό τῆς Νοτίου  
Αἰγαίου καὶ τὴν Ανατολίζου Ἀσίαν καὶ τὴν Αἴγαστρα.

Ο νέος νόμος, διὰ τοῦ ὅποιον τὸ Κορέτος ἀπῆλιτορίωσε τὰ ἐξ τῆς ἑπτακήσεως προκύπταντα κέφην ἐξ τῶν Γερμανικῶν ὄφειλῶν εἰς ἑπτακήσεων νομίσματα, διὰ ἐπηργάση — κατὰ τὴν γνωμὴν τοῦ κ. Essberger — σοδαρῶς, ἀρχετύπος Γερμανικῶν ἑταῖρος, αἵτινες διετήσουν τούτην πιστούσσεις εἰς ζένα νομίσματα. Ἐν τέλει ὁ ὥμιλητης ἐπηργάζομεν ἀποκαλεῖται ἔναντιον τοῦ κρατικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ ἐπέρι τῆς ἐπανόδου τῶν τυχῶν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας εἰς χείρας τῶν ἴδιωτικῶν ἐπιχειρούσων.

Προσωρινή ή βελτίωσις της ναυλαγορᾶς

'Ομιλῶν πρὸς τὴν «Ναυτικήν» Ενοσίν τοῦ Ἀμβούργου ὁ Γερμανός ναυτικὸς ἐμπειρογνόμων κ. Schroedter, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἐποχὴν ἡ μὴ σημειωτὴν τῆς Γερμανικῆς σημαῖας εἰς τὴν παρθένσαν βελτίωσιν τὸν ὑπερποντικὸν μεταφορῶν καὶ μὲ τὰς ἐφιστάμενάς προθετικές διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς ναυλαγοφῆς, ἔτοντος τοὺς δισταγμοὺς τοῦ ὡς πρὸς τὴν παράτασιν τῆς σημερινῆς ζωτικότητος. Πολλαὶ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις — εἴτε — Γερμανικαὶ καὶ ἔνεα, παραμένοντα εἰσέτι δεσμευμέναι μὲ παλαιὰ συμβόλαια διὰ μεταφορᾶς μαρούς χρονικῆς περιόδου, ἐνῷ πεπλέον ἡ βελτίωσις εἰς τοὺς Εὐρωπαϊκούς τομεῖς — ἔξαρσεις τῶν μεταφορῶν γαυμῆδάκων καὶ ματλένεμάτων — ἦτο μαροτεοία ἔναντι τῶν ταξιδίου διὰ μαρονίας ἀποτάσσεις.

Η Γερμανική πάντος ναντιλία, διαθέτουσα μικράν χωροτικότητα «τρώματς», έλαχιστα έπωφελήθη — κατά τὸν ὄμιλητην — ἀπὸ τὴν τελευταῖαν ἀνατίμησην τῶν νανδίον. Η παρούσα εὐνοϊκή κατάστασις — κατέληξεν ἡ κ. Schröder — δὲν προβλέπεται νὰ διαρκέσῃ, καθόσον ἡ ἀναβάσις δρψεῖται, κυρίοις, εἰς τὸν ἔχοντιλομόν τι καὶ εἰς τὰς κακάς ἰσοδείας, χωρὶς νὰ ἔχῃ τὰς φίλας τῆς εἰς τὴν ἀνόρθωσιν τῆς οἰκονομίας ἐγγένεις ζωῆς τοῦ Κόσμου.

‘Ιαματικά λουτρά είς τὰ «λάϊνερς»

Μία πρωτικής άξεως, όλη και προτότυπης κανονοματικά, πρόκειται νά έφασμαθῇ εἰς τὰ μεγάλα ὑπερισκέπτα τῆς «Ἀμυντοργο-αμερικανῶν Λαῶν», γενομένης ἥδη ἀπαρχῆς ἀπὸ τὸ ὑπερισκέπτιον «Μίλγουνόκε» 16.669 τ. γραφός καὶ ναυπηγήσεως 1929. Εἰς ἐκτέλεσιν παλᾶς σκέψεως τῆς ἑταρίας, πός πληρεστέρων ἔχειντος τὸν ἐπιβάτα της, ἔγκατεστάθησαν ἐπὶ τοῦ οιηδέντος ὑπερισκεπτινού, πλὴν τῆς δεξαμενῆς διὰ κολύμβημα λαντεύενται δι' ἀθλητικὰς παδιάς, καθὼς καὶ δι' ιαπατικὰ λοιτρά. Αἱ ἔγκαταστάσεις τοῦ «Μίλγουνόκε» παρέχουν, διὰ τῶν δέκα διαφόρων τημάτων τῶν τῆς εὐκολίαν εἰς τοὺς ἐπιβάτας τοῦ σκάφους νά κάμνουν χρῆσιν ὅλων τῶν ἐπιστημονικῶν μεθόδων λοιτρικῆς θεραπείας καὶ φυσικοδιάτης, διότι περιλαμβάνουν λοιτρά ὅλων τῶν εἰδῶν, φυματία, τονοφάκι, φωσσικά, καταωνιστικά, ἐναλλακτικῶς κατωινιστικά, κλπ. Διατίθενται, ἐπίσης, διαιρεόματα δι' ἐπιστημονικῶν πασσάζ.

Ἡ ἡλεκτροφερατεία ἀφ' ἑτέορ φέρει εἰς τὴν διάθεσίν της, δι' ὅλας τὰς νεοτέρας μεθόδους, τὰ ἀπατούμενα ἀνάλογα μηχανῆματα, λ. γ. ὑπερβολήγεα κύματα, ὑψηλῶν ἥλιους, Κάδμιον φῶς, κνανοῦν φῶς κλπ.

**LIVERPOOL**  
**RE A LIMITED.**  
*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*  
**TUG OWNERS**  
**BIRKENHEAD**

Τὴν ὅτην ταῦτη ἐπιστημονικὴν ἐγκατάστασιν συμπληρώνει ἄρτιον μα-  
γειρεῖον παρασκευάζον Ιδιαιτέρων τροφήν διὰ τοὺς ἀκολουθοῦντας ώρ-  
ομένην διάταν ἑπιβάτας. Τὸ 'Μύλιγονῶκε' προορίζεται διὰ τουριστικά  
ταξίδια καὶ χωρὶς νὰ ἔχῃ τὴν μορφὴν 'επίλοιπον - σανατορίου', ἐπιδιώκει  
νὰ προσφέρῃ ἀλύδως εἰς τοὺς ἑπιβάτας τοῦ κάθε εἰσόδου, διποτὲ μὴ δια-  
κόψουν οὗτοι κατὰ τὸ διάστημα ἐνὸς ταξιδίου ἀναψυχῆς τον, τὴν ἀναγ-  
καίαν δὲ αὐτοὺς θεραπείαν καὶ διαταν. Ἐννοεῖται, διτὶ ἡ χρήσις τῶν  
ἰαματικῶν λουτρῶν καὶ τῆς δὲ ἀθλητικῶν πλαδίων δεξαμενῆς ἐπιτρέ-  
πεται μόνον κατόπιν ιατρικῆς ἀδείας, δη δὲ ιατρὸς τοῦ πλοίου είναι ἐπι-  
φροτισμένος μὲ τὴν παρακολούθησιν τῆς θεραπείας τῶν ἑπιβατῶν εἰς  
τὰ διάσοος τούμπατα τῶν λουτρούντων ἐγκαταστάσεον.

Γιουγκοσλαυΐα

## Ἡ ἀνεπάρκεια τῶν λιμένων

Τό έξιτερημόν είμαστον τῆς Γιουγκοσλαβίας παρουσιάζει άπο τινος άπττή σημεία άναψιθογονίσεως. Ή απότομος ανέχοις τῶν έξαγωγῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, κατόπιν τῆς συναφθείσης μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν έμπορικῆς συμφορίας καὶ ἡ ἀνανέωση τῆς Γαλο-γιουγκοσλαβίας τουατῆς, παρέσχον μίαν αδισθήτην ὕδησιν τῶν συναλλαγῶν καὶ συνετέλεον εἰς τὴν προσδετικήν εὐθύτητα τῶν φροτόσεων ἀπὸ τοὺς ἐθνικούς λημένας. Διὰ τῶν ποταμίων ὁδῶν ἔξαγονται, κυρίως, ξύλαγα καὶ δημητριαῖα, παραποτεῖται δὲ ἵπο τῶν ἀρμαδίων κιτζλών, διτὶ εἰνε ἀνεπαρκεῖς οἱ λημέναις τῆς Δαλματικῆς παφαλίας πρὸς ἔξυπρετησαν τὸ δῦλον ὅγκον τῶν ἔξαγωγῶν. Δημοσιεύεται τούτον ἐπειγόνσα ή ἀνάγκη τῆς ἐφαρμογῆς εὐέρεος τεχνιοῦ καὶ συγχονονισμοῦ προγράμματος.

Ο λημνός τοῦ Σουσά, ἀνάφεστα, διτὶ ὑπέρυθρη, ἐνούμενος μετὰ τῶν νοτιώτερον αὐτοῦ κειμένων φυσικῶν λιμένων Μαρτίνια καὶ Μπακάρ, ἐνῷ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Σπαλάτου καὶ τοῦ Μέτσωπτος πραγματοποιοῦντα ἥδη ἀρχετά νέαν βελτίστερες καὶ ἔγκαταστάσεις. Παρόλον πόδες τοὺς λιμένας, μὲ διαφερτικὸν ἐνδιάφερον παρασκευοῦντον οἱ ἐμποροβιομηχανικοὶ Γιονγκούσλαντοί κύπροι καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὅμως θέτουν ώς ηγήτην προϋπόθεσιν τῆς περαιτέρου ἐνισχύσεως τῆς ἐθνικῆς κωρυφικότητος, τὴν ἐπαύξησιν τῶν ἥδη παρεχομένων κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων. Η κρατικὴ ἄριστην ζητεῖται ίδιας διὰ τὴν ίδρυσιν νέας γοαμῆς μεταξὺ Δαλματίας Λίθερπούλ καὶ Μάρτζεστερ.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ πρόγραμμα τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων, ἐνδιαιρέονται διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς ἐκτελέσεώς των ἀρχετοι ἐργοληπτικοί Γερμανικοί καὶ Ἰταλικοί Οίσοι.

Διαμετακομιστικός σταθμός δι' όπωρας

Κατόπιν ἐπιτυχῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ Βελγίου καὶ Μαδρίτης ίδομθή εἰς τὸ Σονάρι διαμετακομιστικός σταθμός πρὸς ἔξτηρέτησιν τῶν Ἰσπανιῶν ὀπωρῶν, αἵνεται εἰς εὐθίειαν κλίμακα εἰσάγονται εἰς τὰς ἄγονάς τῆς Αντόριας, Τορεζούλων, Ούγγραιας καὶ Ρουμανίας. Ἡ πύνωσις τῶν ἀποστολῶν ὀπωρῶν καὶ διὰ τὴν Νοτιοδιατίκην ἀγοράν, ἐπ' ἀνταλλαγὴν Γιοργοκόστανζής Ξινέτας, ἵτεβοήθησε τὴν ζωηρότεράν μετά τῆς Ἰσπανίας καὶ Ἀδριατικῆς ναυτιλιαράν κίνησιν, παρέσχε δὲ καὶ ικανοποιητικήν ἐργασίαν εἰς τὰ Γιοργοκόστανζή στάφη, ἐπέρι τῶν ὅποιον διεφεύλαγθησαν αἱ ἀντέρεων μεταφοραί.

## Ἡ συμφωνία μὲ τὴν Αὐστρίαν

Μέχρι τοῦδε, ὡς γνωστόν, τὸ ἐπερπόντιον Αἴστριασὸν ἐμπλόμον διοχετεύετο, ἀποκλειστικῶς, μέσῳ τῶν λιμένων τῆς Βαρείου Θαλάσσης, καθὼς καὶ διὰ τὴν Ἰταλικῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς. Ἡδη ἡ Γιονγκο- σλανία προστεθεῖ νῦν προσελύθη συβαρώδη τιμῆς τῆς Αἴστριας ἐπ- πορηκής κνήμασις εἰς τοὺς λιμένας τῆς Δαλματίας καὶ ίδιον εἰς τὸ Σο- σαρά. Αὐτός, ἄλλως τε, ἦτορ ὁ ἀντικενεντις ὅστος τῆς ουναχθείσης το-

1934 συμφωνίας περὶ παραχωρήσεως εἰδικοῦ τιμολογίου εἰς τὴν Αὐστρίαν διὰ τὴν μέσφ. Γιουγκοσλαβίαν εἰσαγωγὴν όπωντὸν καὶ εἰς τὸν ίδιον οποῖον ἀπέβλεπεν ἡ δασμολογικὴ μὲ τὴν Αὐστρίαν συμφωνία τοῦ 1936. Κατ' αὐτούς τίθεται ἐν ισχὺν καὶ νέα συμφωνία ἀφορῶσα τὰ παντὸς εἰδούς ἀποκατάσ, τὰ σιδηρικὰ καὶ ἄλλα εἰδῶν. Διὰ τῶν παρεχόμενων εἰκόνων ἀναφένεται σημαντικὴ ἀξίητος τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως Αὐστριακῶν ἔμπορευμάτων, μέσφ. τῶν Γιουγκοσλαβανῶν λιμένων.

Τὸ ἐμπόριον μὲ τὴν Γαλλίαν

"Οοον ἀμφορᾶ τὴν νέαν Γαλλο-γιουγκοσλαβίκην ἐμπορικήν ουματίνιαν, καθορίζεται ἐν αὐτῇ, δι πά αἱ ἔξαγωγαὶ Γιουγκοσλαβίκοι σίτον διὰ τὴν Γαλλίαν δύνανται νῦ διενεργοῦνται μέσῳ Δουνάβεως ἢ διὰ τῶν Γιουγκοσλαβίκων λιμένων. Τὸ δῆμος τῶν ἐν λόγῳ ἔξαγωγῶν διὰ μεταφερθῆ διὰ Γαλλικῶν πλοίων, ὥστε τὴν προϊστάμενην, δι πά θάλασσου διαθέσιμα τοιάστα καὶ δι πά δέν θά λιπούν ἀνότερον ναῦδον. Τὸ ἐπόλιτον δῆμος δύναται νῦ μεταφερθῆ εἰς Γαλλίαν δι πά σαφῶν οίσαδιπτος οημαίας προτιμούμενον, ἐννοεῖται, τῶν Γιουγκοσλαβίκων πλοίων.

Δανία

Αἱ ἔφετειναι μεταφοραι ξυλείας

Είτε πρόσφατον ειδικήν έγκυότηταν της «Βαλτικής και Διεθνώς Ναυτικής Διασκέψεως» άναμερέται, ότι ή ποσότης της μεταεφθισμένης κατά την έφετεινή περιόδου προινοϊτής ξινλείας έξι τον έξαγονγικών χωρών της Βαλτικής και της Λευκής Θαλάσσης αναβιβάζεται, κατά τας έπαρσούσας πληρωμορίας, είς 3.250.000 στάνταρτς, τούλαγχον. Συμφώνως πρός δια γνωστὸν σχέδιον τη φεοφισμοῦ καὶ κατανομῆς τῶν ἔξαγονγικῶν λευκῆς ξινλείας, οὐδίσθι μὲν ἐφέτος νὰ ἔξαγονται ἐξ Σουηδίας 820.000 στάνταρτς, ἐκ Φινλανδίας 1.005.000 στάνταρτς, ἐξ Πολωνίας 313.000 καὶ ἐκ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας 950.000 στάνταρτς. Ἡ ξινητησιακὴ ξινλεία — συνεχεῖται η ἔγκυότητας — ἐμφανίζεται ἐφέτος ἔξαγοντικῶς ζωρῷα. Διὰ φορτούσεις τοῦ τρ. ἔτους, ἀνηγγέλθησαν ήδη πολλοὶσεις 350.000 στάνταρτς ὑπὸ τῆς Σουηδίας καὶ 650.000 στάνταρτς τῆς Φινλανδίας, αἱ δὲ ποσότητες αἵτινα ἐπερδινοῦνται κατὰ πολὺ τὰς συνινθεῖς διὰ τὴν ἐποχὴν ταῦτην πολλοῖσεις τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Πρὸ ήμερῶν μόλις, ἡγοράσθησαν ἵπτο Βέλγων 100.000 φάδομες Ρωσικῆς ξινλείας, φαίνεται δέ, ὅτι ὅλα τὰ εἰδή ξινλείας εἰνίσιον ἐφέτος προβούμενος ἀγοραστάς. Εἰνε ὅθεν εἰνόντος, οὐδὲν η ναυτιλία θὰ ἐφρασθῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰνύπερεον εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ εἶδος τούτου ἐκ Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης, διασίμως δὲ ἀνάμενεται, ὅτι οἱ διὰ τὴν ξινλείαν ναῦλοι θὰ ἐπερδοῦν οιμαντικῶς τὰ δύο τοῦ «σχεδίου».

## Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι

Πρὸς ἀπόκτησιν ἴσχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Είς τὴν ἐπιστήμην τοῦ Ἀμερικανοῦ ἴπουρογοῦ τοῦ Ἐμπορίου κ. D. C. Roper ἐπὶ τῆς ἀνασκοπήσεως τῶν κυριοτέρων γεγονότον τῆς οἰκονομικῆς χρήσεως 1936—37, ἀναφέρεται, σχετικῶς μὲ τὴν ναυτιλίαν, ὅτι τὸ ἀπό μαργοῦ χρόνου ἀντιμετωπίζουν πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως καὶ ἀνατίθεσιος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἰνδονένων Πόλεις ὃν ἐπιλυθῆ διοικιστικῶς πλέον, κατόπιν τῆς ἐγκριθεῖσης ποδὸς τίνων μηνῶν εὐεργετικῆς διὰ τὴν ναυτιλίασκὴν ὑπόθεσιν νομοθεσίας.<sup>1</sup> Η ἀνάγκη — γράφει — τῆς τελικῆς καὶ ἄνευ περαιτέρῳ παρελκντιστικῶν ἀναβολῶν διενθετήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ ζητήματος, καθίστατο ἐπὶ μᾶλλον ἐπιτατικῆς καθδόνος μετὰ παρέλεντον μᾶς πενταετίας τὰ 90' 0") τῆς ἀπασχολημένης εἰς μεταφορὰς τοῦ ἐμπορίου Ἀμερικανικῆς οἰκονομίας τοῦ εἰλότου συμπληρωμάτος τοῦ ἐξισώσεως τῆς θέσης τοῦ πλοίου.

Τὰ ἐπάρχοντα σῆμαστα Ἀυτοκαταίκα πλοῖα — συνεγένει ή ἔχθραις

# **RED HAND**

## **ANTIFOULING COMPOSITIONS**

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.  
OMIROU 16  
PIRAEUS



— ναυπηγήμέντα κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, βάσει σχεδίων κατά δέκα, τούλιόριστον, ἔτη παλαιότερον, ἐθεωροῦντο ἀντιοικονομικὰ καὶ ἀσυγγρόνιστα ἀπὸ τῆς ήμέρας τῆς καθελκύσεώς των ἀρόμητος. Τὰ ἀκατάλληλα αὐτὰ πλοῖα εἶνε ἀδύνατον νά ἔξυπηρτησον σήμερον τὰς Ἀμερικανικὰς μεταφοράς πολλῷ δὲ μᾶλλον νά συναγωνισθοῦν τὰ συγχρονισμένα νεονηπίγητα σάφη τῶν διαιρόφορων ξένων ναυτιλιῶν. Τοῦντες ἀρόμητος εἰς τὴν ἔκθεσιν, διὰ ἡ παλαιά «Διεθνής Ναυτιλίας» συνεκένθρωσεν, εἰς τὸ διάστημα μᾶς εἰκοσαετίας, δῆλα τὰ ἀπωτούμενα στοιχεῖα διὰ τὰς ἀνάγκας ἑκάστης τακτικῆς γραμμῆς, ὥστε βάσει αὐτῶν νά διεχαράσσετο ἐν καρφὶ σαφῆς καὶ πρωτικῆς κατεύθυνσις. Τὴν ἀποστολὴν ταύτην ἐναπότεται ἡδη νά πραγματοποιήσῃ ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπή».

Σχῆμα πλοίων, ταχύτητες καὶ μεγέθη ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον ἐμπεριστατωμένων μελετῶν, ὥστε τὰ σχέδια τῶν νέων Ἀμερικανικῶν σκαφῶν νά προσαρμόζονται ποδὸς τὰς συνθήκας ἔξιστων ἐμπορικῶν τομέων, ποὺ προώφεσται νά ἔξυπηρτησον καὶ συγχρόνως νά δύνανται, ἐν καρφῷ ἀνάγκης, νά μετατρέπονται εἰς βοηθητικά εὑδόρια τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Ἐμπελτήμοδαν ἐπίσης καὶ τὰ σχέδια ἐνὸς διοικομόρφου τύπου δεξαμενοπλοίων. Ἀναμένεται ἡδη ὅτι πλείστα ἐξ τῶν σχεδίων τῆς «Διεθνής Ναυτιλίας» θὰ τεθοῦν προσδετικῶς ἀπὸ ἔργαμογην ἀπὸ τὴν «Ἀνωτάτην Ναυτικὴν Ἐπιτροπήν» καὶ θὰ συντελέσουν εἰς τὴν δημιουργίαν, σύν τῷ χρόνῳ, ἐνὸς ἀσυναγωνίστου ἐμπορικοῦ στόλου, ισχὺ καὶ ἀνωτέρας ἴσων τοῦ διαφόρους καὶ ἀξίας ἔναντι τῶν ἐμπορικῶν στόλων ἔτερον μεγάλων ναυτικῶν Δυνάμεων. Χαρακτηριστικόν, ἐπίσης, τῆς ἐμπιστοσύνης διὰ τὴν ἐπικείμενην ἐκδήλωσιν μᾶς ἀποφασιστικῆς προσπαθείας ἀνορθόσεως τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας είνε καὶ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ κρατικαὶ εἰσισφράζεις ἐν τούτοις τούτοις ναυτιγράμμοναν καὶ ἔξι διοικούμενον πολήσιον καὶ συνεργατικόν πλοίον εἰς ἴδιωτης ἑταῖρις, ἔχοντος οὐδὲν μὲν ἰσχαλοποιητικὸν φυθμὸν κατὰ τὸ 1936, δῆλον καὶ εἰσεργάζομενα 3.650.000 λιρῶν.

### Αἱ πρώται ναυπηγήσεις πλοίων

Κατὰ τὴν «Journal of Commerce» τῆς Νέας Υόρκης, ἀφ' ἐτέρου, οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ἐπεξεργάζονται ἀπὸ τίνος τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεως τεσσαράκοντα σκαφῶν τακτικῶν γραμμῶν, διαιρόφορων μεγέθων, ταχύτητος 16 ἢ 20 μίλιον καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 360.000 τόννων δ. w. Τὸ κόστος τῶν νέων αὐτῶν κατασκευῶν ἐπολογίζεται εἰς 60 ἐξαπομόνων δολαρίων. Τὸ ἐπὸ διελέγην πρόγραμμα διαδεικνεῖ τὰ ναυπηγήμοδαν σχάρη εἰς τέσσαρας ὄμοιο ἀπὸ τὰς κυριωτέρας ναυτιγράμματος νέων κατασκευῶν, τὸ ὅποιον θὰ ὀλοκληρωθῇ εἰς μαρζόν, χρονιζόν περιόδον καὶ οὕτως ἡ ἔργαμογη προβλέπεται ἐκ τοῦ νέου περὶ ἐπαυξηθήσεων νόμου τοῦ παρελθόντος ἔτους. «Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλον τὰ ταχυδρομούμενα σημεῖα, ηρθισαν ἡδη ἡ ἀπαραγαματεύσις μὲ τὰς ἀναδόχους ἑταῖρις πρὸς ἀναθεώρησιν αὐτῶν. Προστίθεται σεναριώς, ὅτι ἡ ἀναθεώρησις θέλει σενδόνισθη μὲ τὰς νέας ναυπηγήσεις, αἵτινες πάλιν προσρίνεται νά πραγματοποιηθοῦν διὰ λογαριασμῶν τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», ητούς ἀπολογίους νά προθῇ εἰς τὴν ἐκχώρησιν τῶν.

### Ἡ ἀντικατάστασις τοῦ «Leviathan»

Εἰς τὴν «Ἀνωτάτην Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν» ὑπεβλήθη τελενταίως αἴτησις τῶν «United States Lines» διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς μεγάλου ἐπιβατηγοῦ ὑπεροχεανίου τῆς γραμμῆς Βορείου Ατλαντικοῦ, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπὸ ἑταῖρον παροπλισμένου «Leviathan». Μετὸ τῆς αἵτησεως συνεπειώθησαν καὶ δύο σχέδια τοῦ νέου σκαφῶν. Διὰ τὸ ἐνός, ὑποδειζένεται ἡ κατασκευὴ ἀδελφοῦ πλοίου πρὸς τὰ ἐπάρχοντα «Manhattan» καὶ «Washington», ἀλλὰ περισσότερον βελτιωμένον τύπον, διὰ δὲ τοῦ ἔτερον σχεδίου ἡ κατασκευὴ ἐνὸς σκαφῶν κατά τὶ μεγάλιτερον. Ἀμφότερα τὰ σχέδια προβλέπονται ἐφαρμογὴν δὲν τῶν νεωτέρων βελτιωσεων καὶ περιέχουν δῆλα τὰς καρακτηριστικὰ δι᾽ ἐνδεχομένην χρησιμοποίησιν τοῦ νέου σκαφῶν εἰς β-

ηθητικὰς ἑπτηρεσίας τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης.

Κατὰ τὸν τέπτον τῆς Νέας Υόρκης, οἱ ναυπηγοὶ καὶ μηχανικοὶ τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» καὶ τοῦ ἐποιηγείου τῶν Ναυτικῶν ἐπελήφθησαν ἡδη τῆς μελέτης ἀμφοτέρων τῶν σχεδίων καὶ καταρτίζουν τὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς, προκειμένου νά ἔηται προσφοράς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα. Οἱ προκριτικοὶ τόποις θὰ ἔησαν τοῦ Στρατικοῦ Λιμενικοῦ Καθεδραλοῦ της Νέας Υόρκης, διὰ τοῦ οποίου προσφοράς τοῦ «Leviathan», ὃς σκάφον δαπανηροῦ καὶ ἀνικάνου δι᾽ ἐπιτυχή ἀνταγωνισμὸν πρὸς τὰ ξένα «λάνερος» εἰς τὸν στίβον τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἐπὸ τὸν ὅρον τῆς κατασκευῆς ἐπέφερεν μεγάλου ἑπεροχεανίου ἐντὸς ταχτῆς προθεσμίας.

### Μεγ. Βρεταννία

#### Τὸ δ'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἄπο τὰς δημοσιευθείσας πρὸ ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ στατιστικὰς τοῦ «Λονδίνου Ρέτζιστερ» διὰ τὴν πορείαν τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ δ' 3ημένον τοῦ π. ἔ. προκύπτει, ὅτι τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευῆν εἰς τὰς διαφόρους χώρας, πλὴν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, διὰ τὰς ναυπηγήσεις ἔργασίας τῆς δύοπις δὲν ἐπήρχον αὐθεντικά πληροφορία, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.251.221 τόννων γκρός. Άι ναυπηγήσεις αὗτα ἡσαν ἡδη 139.784 τ. ἔναντι τοῦ γ' 3ημένου π. ἔ. καὶ ἀπετέλουν τὸ ἀνότατον σημειωθέν δριον ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1930 καὶ ἐπεῦθεν.

Εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ Ἰρλανδίαν κατεσκευάζοντο σκάφη 963.642 τ. γκρός, καλύπτοντα ποσοστὸν 42.8 οὗ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων, μὲ αὔξησιν 35.071 τ. γκρός ἔναντι τοῦ γ' 3ημένου 1936 καὶ 220.556 τ. (ητοὶ 30 οὗ) ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1935. Ή ἔργασία αὗτη ἀποτελοῦσα τὸ ἀνότατον τριμηνιανὸν δριον τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγήσεων ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1930, ἐπερέβανε σημαντικῶς τὴν ἡδη ναυπηγούμενην χωρητικότητα εἰς τέσσαρας ὄμοιο ἀπὸ τὰς κυριωτέρας ναυτιγράμματος χώρας τοῦ Κόσμου, ἦτοι τὴν Γερμανίαν, Ὀλλανδίαν καὶ Σονηδίαν. Σημειοῦται ἀρόμητο, ὅτι ποσοστὸν 7. 3 οὗ τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ χωρητικότητος προορίζεται διὰ ξένας χώρας, μεταξὺ τῶν δύοπιον καταλέγεται ἡ Ἐλλὰς διὰ 2 ναυπηγούμενα φορτηγά 9000 τ. γκρός περίοδον.

Η εἰς τὰς λοιπὰ — πλὴν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας — κατασκευαζομένη χωρητικότητας, καλύπτοντα ποσοστὸν 57.2 οὗ τῶν παγκοσμίων ναυπηγηκῶν ἔργασιν, περιλαμβάνει σκάφη 1.287.579 τ. γκρός, μὲ αὔξησιν 140.700 τ. ἔναντι τοῦ Σεπτεμβρίου π. ἔ. Εἰς τὴν Γερμανίαν κατεσκευάζοντο πλοῖα 408.465 τ. γκρός, εἰς τὴν Ισπανίαν 203.146 τ., εἰς τὴν Ολλανδίαν 150.850 τ., εἰς τὴν Σονηδίαν 123.796 τ., εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας 110.356 τ. καὶ εἰς τὴν Λανίαν 75.950 τ. γκρός. Έξ τῆς ἐν τῷ ἐπιτεφρῷ ναυπηγούμενης, ὡς ἄνω, χωρητικότητος, προορίζοντο δι᾽ ἔτερας χώρας σκάφη 413.132 τ. γκρός (ητοὶ 321 οὗ), μεταξὺ δ' αὐτῶν κατελέγετο καὶ ἔνα δεξαμενόλιον 15.200 τόννων δ. w. περιόδου 2. εἰς τὴν Σονηδία διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων.

Διαρκοῦντος τοῦ δ' 3ημένου ἡρχούσεν εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ Ἰρλανδίαν νέα ἔργασία διὰ σκάφη 272.546 τ. γκρός, μὲ μείσων 20.630 τ. ἔναντι τῆς ἀρξαένης νέας ἔργασίας κατὰ τὸ γ' 3ημένον, καθεύδικον δὲ σκάφη 280.397 τ. γκρός, μὲ αὔξησιν 68.310 τ. ἔναντι τοῦ γ' 3ημένου. Ή ἀντίστοιχοι διὰ τὰς λοιπὰς χώρας ἀφιθμοί, τίνες 468.558 τ. γκρός διὰ τὴν ἀξιωμένην νέαν ἔργασίαν, μὲ αὔξησιν 74.682 τ. ἔναντι τοῦ γ' 3ημένου καὶ 404.089 τ. διὰ τὰς καθεύδησεις, μὲ αὔξησιν 100.243 τ. ἔναντι τοῦ γ' 3ημένου.

Τὰ ἐπὸ κατασκευῆν εἰς δῆλα γενινῶς τὰς χώρας ἀποκίνητα καὶ δημιουργίαν τάνκερς ἀνήρχοντο εἰς 80 τ. γκρός 652.202, ἐπὸ αὐτῶν δέ τὰ 23 τόννων 179.790 κατεσκευάζοντο εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ Ἰρλανδίαν, 11 τόννων 124.980 εἰς τὴν Γερμανίαν, 10 τόννων 79.840 εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, 7 τόννων 61.766 εἰς τὴν Σονηδίαν, 9 τόννων 54.620 εἰς τὴν Ολλανδίαν, 5 τόννων 46.800 εἰς τὴν Λανίαν, 6 τόννων 29.180 εἰς τὴν Ισπανίαν, δύο τόννων 22.000 εἰς τὴν Γαλλίαν, 3 τόννων 20.220 εἰς τὴν Ισπανίαν καὶ 1 τόννων 15.456 εἰς τὴν Γαλλίαν.

Ώς πρὸς τὰ μεγέθη, ἡ ἐπὸ κατασκευῆν ἀνὰ τὸν Κόσμον χωρητικότης περιέλαμβανε 6 ἀτμόπλοια καὶ 42 μότορσις 8 ἢ 10.000 τ. γκρός, 4 ἀτμόπλοια καὶ 22 μότορσις 10—20.000 τ. γκρός, 5 ἀτμόπλοια

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

**A. ΛΟΥΖΗΣ**

11 & 12 BURY STREET  
LONDON E.C. 3

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

**ΔΑΝΕΙΑ**

**A. LUSI**

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ  
Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ

**ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ**

**ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY**

**“WAALHAVEN,,**

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

TELEGR. DOCKAGE

**ALL SHIPREPAIRS**

και 3 μότοροις 20—30.000 τ. γκρός, και 2 άτμοπλοια ἄνω τῶν 30.000 τ. γκρός ξεστον, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ ὑπ' αριθμ. «552», τὸ δεύτερον δηλαδὴ 'Αγγλίαν «σούπερ - λάινερ», ὡς χωρητικότης τοῦ ὅποιου ἕπολογέτεται πέριξ τῶν 90.000 τόνων γκρός. Οσον ἀφορᾷ τὰ συστήματα προώσεως, πλοῖα 443.736 τ. γκρός έχει τῆς Ἀγγλία καὶ Ιρλανδία κατασκευαζόμενης χωρητικότητος (963.642 τ.) ἀνεφέροντο εἰς μότοροις, ἐνῷ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ἐναντηγόντο μότοροις 842.771 τ. γκρός, μὲν ὑπεροχὴν κατὰ 405.963 τ. ἔναντι τῶν ἐπὸ κατασκευὴν ἀποκτινάτο πλόοις.

Κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀναστόποιν τῷμηρον ἐτέλεντον ὑπὸ κατασκευὴν ἡ τοποθέτησην ἐπὶ πλοίον, ἀτμοπλανάρια ὀλιγῆς δενάμεως 908.000 ἵππων, σημειεριλαμβανομένων καὶ 74 σειρῶν ἀτμοστροβίλων 519.000 ἵππων ἀξονος. Αἱ πλανιδομάκια συνεπῶς μηχανά, μὲν συνολικὴν δύναμαν 388.000 ἵππων, ἐξάλυπτον τὰ 16.9 ορού μόνον τῆς ὀλιγῆς ἱπποδυνάμεως τῶν ἀνὰ τὸν Κόσμον ἐπὸ κατασκευὴν ναυτικῶν μηχανῶν. Αἱ μηχαναὶ Ντίζελ, ἐξ ἄλλων, μὲν συνολικὴν ἵπποδύναμην 1.394.000 ἵππων, ἐξάλυπτον τὰ 60.6 ορού τῶν ἐπὸ κατασκευὴν ἡ τοποθέτησην προοιστηρίου μηχανῶν.

Ο 'Αγγλίας Τέπος σχολάζων τοὺς ἀνιστέρῳ στατιστικὸς ἀριθμοὺς θεωρεὶ ξαναποιητικὴν ἐν τῷ συνόλῳ τῆς τὴν ἐκδηλούμενην ναυπηγικὴν ἀνὰ τὸν Κόσμον διαστημάτητα, εὑρίσκεται ὅμως ὅτι ἡ ἐπὸ κατασκευὴν ἐξετάζεται 'Αγγλίᾳ χωρητικότης διὰ λογαριασμὸν ξένων πλοιοκτητῶν εἶναι ἀρχετὰ πτωχὴ καὶ καταδεινήν τὸν ἀποτελεσματικὸν σηναγονισμὸν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῶν Βρετανοπεριφορτικῶν χωρῶν. Εἰς τὴν Γερμανίαν λ. χ. τὰ 40 ορού τῆς ἐξει ἐπὸ κατασκευὴν χωρητικότητος προοιστηρίου διὰ ἐφοπλιστικῆς τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐνῷ εἰς τὴν Δανίαν καὶ Σουηδίαν ἡ ἀναλογία αὕτη ὑπερβαίνει τὰ 70 ορού καὶ εἰς τὸ Δάντσιγκ καλλιετεῖ τὰ 100 ορού, διὰ δεδομένου, ὅτι τὰ ἐξει κατασκευαζόμενα 3 πλοῖα 21.000 τ. γκρός προοιστηρίου διὰ ἀλλοδαπούς.

Ἀπογοητευτικὸν σημεῖον — κατὰ τὸν 'Αγγλίων Τέπον — εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι κατασκευαζόνται εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ ἀρχετὰ σχάρῃ διὰ λογαριασμὸν 'Αγγλίων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες μᾶλιστα διεβίβασαν τελεταῖς καὶ τίνας νέας παραγγελίας εἰς τὴν Γερμανικὴν ναυπηγεῖαν, χρηματοποιοῦντες διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ κόστους αὐτῶν τὰς ἐν Βερολίνῳ «επιλοκὲ» ποτώσεις τον. Η μειώσις τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ ξένων παραγγελῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν αὕτην αὐτῶν εἰς ἄλλας χώρας, ἀποδίδεται παρὰ τὸν 'Αγγλίων, ὅχι μόνον εἰς τὰς «επιλοκὲ» πιστάσεις, πρᾶγμα ποι ἀγαφέρεται εἰδικῶς διὰ τὴν Γερμανίαν, δύον καὶ εἰς τὰς εὐθυνοτέρας ἐν τῷ ἐξωτερικῷ τιμάς, εἰς τὰ μικρότερα ἄλλαχον ἴμεροισιν καὶ εἰς τὴν Ισανότητα διὰ ταχυτέρας παραδοσίες ἥ — ἐνδεχομένως — καὶ εἰς σενδιασμὸν τὸν τριῶν τούτων παραγόντον. Η ἐξέλιξις ἀφ' ἑτέρου τῆς μηχανῆς Ντίζελ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν συνετέλεσεν, ἐποιησε, εἰς τὴν ἐξασθενήσιν τῆς θέσεως τῆς Βρετανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

### Αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Βόρ. Εύρωπην

Ἐνδιαφέροντες εἰνε, ἐξ' εὐκαιρίᾳ, οἱ κάτωθι στατιστικοὶ πίνακες περὶ τῶν ναυπηγικῶν ἔργων εἰς τὰς χώρας τῆς Βρετανίας Εὐρώπης. Η καθελκυσθεῖσα εἰς αὕτης χωρητικότης καὶ ἡ ἀναλογία σημειωτῆς ἔκστητης ἔθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἐν συγχρόσει πρὸς τὴν 'Αγγλίην, δείκνυνται χαρατηματικούτερον ἀπὸ τοὺς κατωτέρῳ συγκρι-

Τικούνις ἀριθμούς:						
Έτη	Τ. γκρός	Μ. βρετ.	'Ολλαν.	Γερμ.	Σουανδ.	
1899	2.121.738	70	1.7	10	3	
1904	1987.935	69	2.8	10	4	
1909	1.602.057	62	3.7	8	2.5	
1914	2.852.753	60	4.1	14	3.5	
1921	4.358.843	35	5.3	12	4.5	
1924	2.247.751	64	2.8	8	5.5	
1929	2.793.210	55	6.7	9	9	
1930	2.889.472	51	5.3	8	11	
1931	1.557.808	30	7.3	7	15	
1932	726.591	26	3.6	11	11	
1933	489.016	27	7.3	9	21	
1934	967.419	47	4.8	8	14	
1935	1.302.080	38	4.4	17	20	

Καταφανής καὶ σημαντικὴ εἴναι ἡ ἐντὸς μᾶς εἰςοσπενταετίας περίοδος τῆς 'Αγγλίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς τὰς ναυτικὰς κατασκευάς, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν σημειωθεῖσαν αὔξησιν τῶν Σουανδίων χωρῶν, κηρύκευται ἀρχετὰ τονούμενή ἡ ναυπηγικὴ τῆς ζωηφότης κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη, ἐνῷ ἡ 'Ολλανδία, παρέμεινε τὸ 1935 εἰς τὸ προπολεμικὸν αὐτῆς ἐπίπεδον. Ο κατωτέρῳ πίνας δειγνύεται παφαστατικότερον τὴν ἐπελθόνταν ἀπὸ τίνον ἐπῶν ἀνάπτυξιν τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς τῶν ἀνατέρῳ χωρῶν, κατὰ τομηνιαῖα χρονικὰ διαστήματα:

Ποσοστὸν τοῖς ορού					
Έτη	Τ. γκρός	Μ. βρετ.	'Ολλαν.	Γερμ.	Σουανδ.
1934 α'	3μηνον	1.079.171	45	4.8	11
» 6'	»	1.216.340	48	4.5	11
» γ'	»	1.311.387	46	5.4	12
» δ'	»	1.251.722	48	3.8	12
1935 α'	3μηνον	1.269.534	44	4.8	13
» 6'	»	1.282.531	44	5.9	14
» γ'	»	1.197.969	44	5.2	13
» δ'	»	1.543.153	48	6.8	11
1936 α'	3μηνον	1.820.114	46	8.0	17
» 6'	»	1.951.005	43	7.6	19
» γ'	»	2.111.437	44	6.6	20

Ἐνδιαφέρονταν ἐπίσης εἶναι καὶ αἱ ἀζόλοισι παρατηρήσεις ἐν σχετικῇ μὲ τὴν ναυπηγικὴν κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη ἐξέλιξιν. Οὗτοις, ἐνῷ ὁ ἀφιθμὸς τῶν ἐσχαρῶν ἡμέρης εἰς τὴν 'Ολλανδίαν, Σουηδίαν καὶ Δανίαν, παρέμεινε δὲ ὁ αὐτὸς εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Γερμανίαν, ἀνιψιότερος εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν περιωρίσθη. Η μέση ἐξ ἄλλων χορηγικής τῶν πλοίων πηγῆς καὶ ἐπομένως χρειάζονται σήμερον ὀλιγότερα ἐσχάρων διὰ τὴν ναυπηγισμού τῆς αὕτης συνολικῆς χωρητικότητος. Δέοντος να προστεθῇ ἀζόλη, διὰ τοῦτο ἐλόγῳ τῶν ἐπελθόντων τεχνικῶν βελτιώσεων, ἐμειώθη ἡ χορηγικὴ διάφορα τῶν ναυτηρηγήσεων καὶ διὰ ὃτι ἡ κατ' αἴτοιν παραγωγὴ πρέπει δημόσια σημαντικότερος. Εἰς τὴν 'Ολλανδίαν, μᾶλιστα, ἡ παραγωγὴ ικανότης δι' ἔκαστον τεχνήτην ἀδιάλογασθη.

### ‘Η σύνδεσις τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας

Ἄγγλος ἐπιστολογάφος τῆς «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπολοῦ, ἀσχολούμενος μὲ τὴν Βρετανικὴν σημειωτικὴν εἰς τὸ παγκόσμιο-

Αποκλειστικοὶ  
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ  
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΔΙΟΥ  
ΟΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Επιτύγχανετε Ταχιστήν καὶ

Οικονομικήν Ανθρακεύσιν

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YOI  
Ε Τ Α Ι Ρ Ι A

ον μεταφορικὸν ἐμπόδιον, θίγει μερικὰ σημεῖα γενικωτέρον ἐνδιαφέροντος, ἀφορῶντα τὴν σύνθεσιν τῆς ναυτιλίας τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ μεγέθους, τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ἡλικίας τῶν σκαφῶν τον. Εἰς παραπλεύμενον συγχρονικὸν πίνακα διδέται μία εἰκὼν τῆς συνολικῆς κυριοτητῆς 14 χωρῶν εἰς σκάφη μέχρι 2000 τ. γραφός καὶ ἄνω τῶν 2000 τ. γραφός, μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ τὸν μέσον ὅρον μεγέθους τῶν σκαφῶν ἐκάστης. Οἱ ἀζόλουνθοι πίναξ ἀφορῶν τὰ ἄνω τῶν 2000 τ. γραφὸς πλοῖα:

ΧΩΡΑΙ	Ηλιού	Τ. γραφός	Μέσον μεγάθεος
Αγγλία — Ιρλανδία . . . . .	2442	15.084.000	6.177 τ. γραφός
Ην. Πολ.τ. (πλοια θαλάσ.) . . . . .	1579	8.920.000	5.649 »
Ιαπωνία . . . . .	728	3.520.000	4.835 »
Νομβηγία . . . . .	596	3.216.000	5.396 »
Γερμανία . . . . .	505	2.952.000	5.845 »
Ταΐτια . . . . .	466	2.718.000	5.832 »
Γαλλία . . . . .	458	2.567.000	5.692 »
Οίλλανδία . . . . .	385	2.134.000	5.542 »
Έλλας . . . . .	388	1.625.000	4.188 »
Σουηδία . . . . .	184	825.000	4.484 »
Ισπανία . . . . .	230	916.000	3.982 »
Δανία . . . . .	160	686.000	4.287 »
Βραζιλία . . . . .	86	358.000	4.162 »
Βελγιον . . . . .	67	334.000	4.985 »

Εις πρωτέῳ ἀνάλυσιν τῶν μεγεθῶν σημειοῦται, διὰ τὰ συναγο-  
νίσιμα πλώια, ἵνα τὸ ἄνοι τῶν 2000 τ. γραφός, ἀποτελοῦνται κατὰ τὸ  
1)3 ἐξ σκαφῶν 4000 ἔτος 6000 τ. γραφός.<sup>1)</sup> Έξ τῶν πλώιων αὐτῶν, ἀνε-  
ζητήτως τοῦ προσωρινοῦ των, διαβέτει ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἑπέρ τα  
1000, αἱ Ἕνομέναι Πολιτεῖαι 600, ἡ Ἰαπωνίᾳ 238, ἡ Ἑλλὰς 216, ἡ  
Νορθηγίᾳ 208, ἡ Ἰταλίᾳ 202, ἡ Γερμανίᾳ 135 καὶ ἡ Γαλλίᾳ 131. Τῇ  
Βρεταννικῇ σημειοχῇ εἰς τὴν τοιαύτην χρονικότητα ἑπερβαίνει τὰ  
5.000.000 τ. γραφός, ἐναντὶ κατόπιν περισσότερων τῶν 10.000.000 τ. γραφός  
δι’ ὅλας ὥστε τὰς λοιπὰς τῷ ἀντέτοπῳ πίνακος. Ἀναφοριώσω  
μὲν τὰ ἄνοι τῶν 2000 τ. γραφός πλώια, ἡ δέσις τῆς Μεγάλης Βρεταννί-  
ας θεωρεῖται ἐπίσης ἴσωνοποιητική. Κατέχει αὐτὴ 218 ἐν ὅλῃ, χρονι-  
κότητος 3.125.000 τ. γραφός, ἐναντὶ 236 παροιούμον πλώιων 3.670.000 τ.,  
τῶν λοιπῶν δεκατιῶν χιλιῶν. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἄνοι τῶν 20.000  
τ. γραφός σκαφῶν, ἡ Μεγάλη Βρεταννία διαβέται 34 καὶ τὸν ἴδιον σχε-  
δὸν ἀριθμὸν ὅλα αἱ ἄλλα χώρα, ἵνα 11 ἡ Ἰταλίᾳ, 8 ἡ Γερμανίᾳ, 7  
αἱ Ἕνομέναι Πολιτεῖαι, 5 ἡ Γαλλίᾳ καὶ 2 ἡ Οἰλλανδίᾳ.

"Επερχος ἀπόλογίσιμος παράγων διὰ τὴν συγκρισιν τῶν αντιστοιχῶν ίκανοτήτων μεταξὺ Βρεταννικῆς καὶ Σένον ναυτιλίων, εἶναι ἡ ταχύτης. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὕτην ἡ πλεονεκτικὴ θέσις τῆς Ἀγγλίας εἶναι καταφανής. Ήτος τὸν 2441 Βρεταννικῶν πλοίων (τῆς χρονικότητος ἦν τὸν 2000 τ. γραφός), τὰ 62 οἱ ἔχον ταχύτητα μέχρι 12 μιλίων, ἡ ἀνάλογία δημοσιεύεται κατά πολὺ μεγαλύτερα. Διὰ ταχύτητας, ἐν τούτοις, ἀνοτέφας τῶν 12 μιλίων, οἱ Ἀγγλοι ἐποιεῖσθαι διαθέτουν 780 πλοῖα τῶν 12 ἑως 16 μιλίων, ἥτις 32 οἱ οὐ τὸν διατιθέμενον σοφαγῶν ἔναντι 20 οἱ τῶν Σένον ἐμποριζόντων στόλων, ἐνῷ διὰ ταχύτητας ἐπέρχεται τὸ 16 μίλια, ποσοστὸν πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν τοιούτων πλοίων ἀνήκει εἰς τὴν Ἀγγλικὴν σφραγίαν.

Ός πρός την ήλικιαν, παρουσιάζει έπισης ώριστην θέσην η Βρετανίκη ναυτιλία, διότι άριθμει 213 πλοια κάτω των 5 έτων, έναντι 341 πλοιών των άλλων χωρών και 900 πλοια κάτω των 10 έτων, έναντι 1200 των λοιπών χωρών τον πίνακο.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ παλαιά μαζα σκάψη, ἄπινα συνεπλήρωσαν τὸ δόμον 25ετοῦς ὑπηρεσίας, μόνον 136 ἀνήρων εἰς τὴν Βρεταννικὴν χωρητικότητα, ὁ δ' ἀριθμὸς αὐτὸς εἶναι ἴγανον ποιητικότατος, ἐν συγχρίσει πρὸς τὰ ὑπεριόλικα σχάψη τῶν ἄλλων Κρατῶν. Συγκεκριμένως μᾶλιστα ἀναφέρεται ὡπό τοῦ ἐπιστολογράφου, τοῦ αἱ Ἕνοικέντα Πολιτείαν κατέχουν 137 πλοιά (ἔξαρσει τῶν πλοίων λιμνῶν) ἡλικίας μείζουν τῶν 25 ἔτῶν, ἡ Ἑλλάς 143, ἡ Ἰαπωνία 141, ἡ Ἰταλία 110, ἡ Ἰσπανία 69, ἡ Γερμανία 57, ἡ Γαλλία 49 καὶ ἡ Βρετανία 48.

Τό ποσοστὸν τῶν ὑπερθίζον αὐτὸν καὶ θεωρουμένον πλέον, ὡς ἀγρήστων συαφῶν, εἶναι 5,5 ο) διὰ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ 37 ο) διὰ τὴν Ἑλλάδαν, τῆς ὅποιας τὰ ἄνοι τῶν 20 ἑτοῖς καλύπτουν σχεδὸν τὰ 69 ο) τῆς ηρημοτάτητος της. Τὸ Ἑλληνικόν αὐτὸν γερόν εἰς ταῦτα σκάψῃ — καταλήγει δὲ Ἀγγίλος ἐπιστολογράφος — τὸ κατισ-

φίπτει, ἐν τούτοις, ἡ Βραζιλία μὲ ποσοστὸν 80 π.ο. ἐπὶ τῆς χωρητικότητός της διὰ σκάψη ἥλικιας ἀνιστέρας τῶν 20 ἑτῶν.

Τὸ δεύτερον «σοῦπερ-λάϊνερ»

"Ηδη, ότε έτέθη εις τά ναυπηγεία John Brown, τοῦ ποταμοῦ Clyde, ἡ τόπος τοῦ δευτέρου «σούπερ - λάινερ» τῆς «Κιόννα - Ονάτ». τοῦ ἐπ' ἀριθμ. 552 πλοίου, ὃς κατεγράφη εἰς τά βιβλία τῶν ναυπηγῶν, ἑπολογίζεται, ὅτι τὸ νέον τοῦτο σκάφος διὰ ἔχη μετρήσιο τητα προσεγγίζουσαν τὸν 90,000 τόννων γράφος, ὃν είναι, δηλαδή, μεγαλύτερον ὑπεριωκέντων τοῦ Κόσμου. Μέχρι τούτο ἐπερχόμενο ἐργάτη απασχολούντων ἐπὶ τῷ σκάφῳ, ὁ δ' ἀριθμός τους θὰ ανέξανῃ βαθμὸν δὲ τὴν πρόσθιον τῆς ἐργασίας. Το σχέδιον τοῦ νέου πλοίου θὰ είναι παρόμοιον πρὸς τὸ τοῦ «Queen Mary», μὲ ἐλαχίστας μετατροπές καὶ βελτιώσεις ἐπαγορευθείσας ἀπὸ τὴν κτηθείσαν πείραν ἐν τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς ἐπιφερούσας τοῦ πρότον Βρεταννικοῦ «σούπερ - λάινερ».

Διὰ τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν τοῦ Ε.Ν.

Τὸν Ἀγγειοὺν ναυτικὸν τύπον ἀπασχολεῖ ἀπό τινος ή ἔλλειψης ἐπαρχοῦς καὶ ἀρτίως κατηφοιτήμενον ἑμφύζου ὑλικοῦ διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν, πολλοὶ δὲ ἐπιστολογράφοι ἐπιμορφίστουν τὴν ἐν προξενείᾳ σειράνην εἰς τὴν μειονεκτικότητα τῶν ναυτικῶν σχολῶν Ἑρῷας καὶ τὴν ἀντέρηγειαν τῶν πλωτῶν τοιούτων. «Εἶναι καταφανὲς — γράφει τὸ «ἄγγειον» — ὅτι οἱ οὕτω σκεπτόμενοι δὲν είνεις καταποιμένοι μὲ τὴν πραγματικότητα. Ἐκπαιδευτικά πλοιαὶ ὑπάρχουν ἀρχετά, αἱ δὲ παρασκευαῖς σχολαὶ Ἑρῷας ἴστανται εἰς τὸ ὑψος τῆς ἀποστολῆς των καὶ παρασκευαῖς ἵναντο ποιητικῶς, δι᾽ ὃντος σχεδὸν τοὺς κλάδους τῆς ναυτιλίας ἔγνωσις, πάντας τοὺς φοιτῶντας εἰς αὐτάς. Ἡ εὐθυτικὸς πλεινά-  
γέκεται εἰς τὸ ὅτι σπανίζοντα σήμερον οἱ νέοι, ποὺ ἐπιτιθεοῦνται ἀπο-  
λογισθεῖσαν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀφιεῖν ἐξήτασαν  
εἰς ἐνδιαφέρον αἴθριον τῶν οἱ Λονδίνειοι «Τάμις», καθορίσαντες σαφῶς  
καὶ κατὰ τρόπον μὴ ἀφίνοντα συδεμίαν ἀμφιβολίαν διὰ τὴν σοβαρότητά  
του.

»Οδηγία χώρα — κατά τὸν ἀρθρογράφον τῶν «Τάμες» — ἐζητᾶται τόσον ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τῆς θάλασσαν, δύον ἡ Ἀγγλία, Ἡ εὐημερία τοῦ Νησιωτικοῦ Βασιλείου βασίζεται εἰς τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόριον, αὕτη δὲ ἡ ζωὴ τοῦ Ἀγγλικοῦ λαοῦ εἶναι ἐμπειπονέμενή εἰς τὴν θάλασσαν. Εἰσαγογαὶ καὶ ἔξαγογαὶ ἀπὸ θαλάσσης, ἀνέγνοντα σημειώνοντας εἰς 1.000.000 τόννοντας ἔβδομαδιάσις, οἰδηπτοε δὲ σοβαρὰ διακοπῆταις θαλασσίαις τάντης πηγῆς, δὰ παρέλνε καὶ δὰ ἐνέρχονται τὴν ἐθνικὴν ζωὴν εἰς βαθὺν καταστρεψιτόν, δύον καὶ μία πραγματικὴ ἐργορικὴ ἐπιδρομή, ἔστω καὶ ἀνάριθμη ἥδυνατο ἡ Ἀγγλία νὰ διαθέρῃ ἑταῖρόν την. «Δέν είνε ἡ ἔλλειρης τὸν ἐπαδεινύτον ἤδυναμάτον — τονίζει ὁ ἀρθρογράφος — ἄλλῃ ἡ ἔλλειρης ναυτικῆς ἐργασίας, ἡτις ἀπεγοήτευσε καὶ αὐτοὺς τοὺς ἐπαδεινύθεντας διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέον, νὰ ἀγοκονθήσουν τὸ στάδιον των. Ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία είναι σημερον κατὰ 9 ορο μισθοτέρα ἔναντι τοῦ 1914, ἡ δὲ μείωσίς της αὕτη ἐσημεῖ ὅθι, κυρίως, κατά τὴν τελευταῖαν πενταετίαν. Περιφορόμος τὸς ἐργατῶν, σημαίνει ἀνεργούντων διὰ τὸν θιγόμενον κλάδον καὶ συνεπῶς ἀποθάρουντων τὸν ἐπιθυμούντον νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα.

»Δέν είνε ούτε έπληκτοι, ότι μετά ήνα δεσμοπεντετή περιοδι-  
σμὸν τῶν ναυτιλιασῶν ἐργασιῶν, ὑπάρχουν σήμερον τόσον ὀλίγοι ἔμε-  
λονται διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Εἳπεν, τὸ σύνολον τῶν διαθε-  
σίμων Ἀγγλικῶν πλοίων είνε ηδὴ μικρότερον τοῦ ἀπαντούμενον ἀφιθοῦ-  
ἔν περιττώσει πολέμου, κατὰ 750 πλοῖα καὶ κατ' ἄλλους κατὰ 1500 περί-  
πολον. Η κατάστασις αὕτη — ἐπιλέγοντιν οἱ «Τάμες» — δὲν πέρπει ν'  
ἀντιμετωπίζεται μὲν ἀπόθεταιν, καθ' ἣν στιγμὴν είνε παγκοίνιος παραδε-  
δεγμένη ἡ ἀνάγκη συντόνου ὁργανώσεως τῆς ἀμύνης τῆς Αὐτοκρατο-  
ρίας. Δὲν λησμονοῦντα εὐχόλως αἱ παρασχεδίαια εἰς τὸ «Ἐθνος πολέ-  
μιοι ὑπερεσίαι ἀπὸ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν κατὰ τὴν πολεμικὴν ἐπο-  
χὴν, οὔτε ἡ οπουδαία συμβολὴ τῆς εἰς τὴν δημιουργίαν ἀποθεμάτων διῆ-  
τον ἀνεψιδιασμῶν τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Οἱ ναυτικοὶ ἔξοπλισμοὶ πλέον  
οὐδὲν καθ' ἥμέραν τὰς ἀνάγκας τοῦ πολεμικοῦ στόλου, θὰ ἤσαν ὅμιοι  
ἄτελεις αἱ προπαραστεναὶ αὕται, ἐάν ταῦτο γρήνως δὲν ἐπειδιώκετο

# AMERICAN (ATLANTIC & GULF) & CANADIAN PORTS

**JOHN W. MCGRATH CORPORATION**  
Operating at  
NEW YORK and ALBANY, N.Y.

## ATLANTIC & GULF STEVEDORES INC.

*Operating at*  
**BALTIMORE, PHILADELPHIA,  
NORFOLK, NEWPORT N.E.,  
PORTLAND Me., NEW ORLEANS,  
LWESTON, HOUSTON, TEXAS C.,  
CORPUS CHRISTI.**

**ATLANTIC & GULF STEVEDORES LTD.**  
Operating at  
MONTREAL ST. JOHN QUEBEC & SOREL

**STEVEDORES & GRAIN FITTERS**  
Competitive rates or lumpsum quotations  
on application to London Agents:

**A. E. SHEPPARD & Co.**  
6, *Lloyd's Avenue, LONDON E.C. 3.*

one: Royal 4954 Telegr.addr. GUISPA

-----

**W. KUNSTMANN,  
STETTIN AND SWINEMÜNDE  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870**

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

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.**

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

άνακαίνισις και ο συγχρονισμός τοῦ Βρεταννικοῦ έμπορου στόλου, μέχρι τοῦ διαγραφομένου ὑπὸ τῶν αιματερόντων τῆς Λύτορος ποτίσιας δοϊον ίκανότητος καὶ ισχύος τον. Ή τοιαύτη ἀνάγκη ἀπαιτεῖ ἄμεσον τὴν κυβερνητικὴν προσοχὴν».

Οι κίνδυνοι των ταξιδίων είς Ισπανίαν

Εις τὸν Λονδίνειον τύπον ἀναγράφεται ἡ πληροφορία, δι τοιούτων καὶ τὰ πληρώματα τῶν Ἀγγλικῶν σταφῶν, ἀπόνα προσεγγίζοντας εἰς τοὺς Ἰσπανικὸν λιμένας, θάλασσαν τοῦτον ἐπιμόνια καὶ θάλασσαν εἰδίκῶν εὐεργετημάτων εἰς περίπτωσιν σοματικῆς αὐτῶν κακοσεως ἢ θανάτου. Τὸ μέτρον τοῦτο ἀπειρασίθη ἐν συστέγμῃ ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀξιωματικῶν καταστόματος καὶ μηχανῆς, ναυτῶν, θερμαστῶν καὶ τροφοδοτῶν, εἰς τὰ ἑνὸν Λονδίνῳ γραφεῖα τοῦ «Ἐθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίου». Ἡ ἀνακίνησις τοῦ ἔπιτιματος προήλθεν ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτεργατικὴν «Ἐνοισιγ», κατόπιν ἀρνήσεως τοῦ πληρώματος τοῦ φρεγτηγοῦ «Gibraltar» νῦν ὁδηγήσῃ τὸ στάχτος εἰς Ἰσπανικὸν λιμένα μὲν φρεγτίον ὅχημάτων, ἐάν τοις προηγούμενοις δὲν ἔξησαν λίστετο δι' ἔσαστον ἄνθρωπον ἡ πληρωμή ἐπιμοιδίους «κινδύνων πολέμου» διὰ δὲν ἐλαύανετο πρόνοια ἀποζημίωσεως τῶν οἰκογενειῶν των, εἰς πεοπλωσιν διαίσιον θανάτου ἢ ἀνίκανότητός των.

Μολονότι ή φημέσαι σύσκεψις είχεν ιδιωτικὸν χαρακτήρα, ἐδημοσιεύθη, ἐν τούτοις, ἀνακοινώθην, εἰς τὸ δόπον ἀναφέρεται, ὅτι ἀπεφασίσθη τελικῶς νὰ καθεροῦμη σύστημα τὰ καταβολῆς ἐπιμασθίου εἰς τοὺς ἄξιοματικοὺς καὶ τὰ κατώτερα πληρόματα τὸν κατευθυνομένον εἰς Ἰαπανοκό λημένας Ἀγριλακὸν πλοίον καὶ συγχρόνως νὰ ληφθῇ πόδνοια ἀπο-  
τιμώσειον διὰ τὰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων.

Συνάδως πρός τα ἀντότερα ἐγγύωμη, διὰ τοῦτο οὐκέτι μόνον τοῖς Ἀρχαιολόγοις αποστέλλεται, αλλὰ καὶ τοῖς περιβούοις αἰτιολογίαις.

Συνάδως πρός τὰ ἀντότερα ἐγγύωμη, διὰ τοῦτο οὐκέτι μόνον τοῖς Ἀρχαιολόγοις αποστέλλεται, αλλὰ καὶ τοῖς περιβούοις αἰτιολογίαις.

Αίσιόδοξοι προβλέψεις διά τὴν ἐμπορικὴν κύνησιν

Τό ζήτημα, γράφει το «Fairplay», ποδ άπασχολεί σήμερον τους εργοπλιστικούς διον τοῦ χρονῶν, είναι ί πιθανή χρονική διάρκεια τῆς δεινούσσεως τῆς ναυλαγραφᾶς. Μερικοί γαντικοί ἐμπειρογνόμονες ὑποστηρίζουν τὴν γνώμην διδεξαμένου, τούλαστον διαφορετικά, οὐδεὶς, ὅμως εἶναι εἰς θέση νὰ παράσῃ μὲν ἔγχρονον καὶ ἐπὶ θετικῶν στοχείων βασιζούμενην προσβλέψην. Αὐθορυζάφος τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «Economist» ἀσχοληθεῖς μὲ τὴν μελλοντικὴν ἐξέλιξιν τοῦ παγκοσμίου ἑπτοφίου διετένωσεν ἀρκετὰ αἰσιοδόξους προβλέψεις, ἐπεξηγήσας, ὅτι καταξῆν τοῦ τέλους τοῦ 1932 καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1935 τὰ ἄνα τὸν Κόσμον ἀποβέματα διπλῶν εἰς τῶν κυριωτάτων πρότον ὥδην ἐμειούθησαν κατά 17 οὐ καὶ ὅτι κατὰ τοὺς ἐννέα πρότον μῆνας τοῦ 1936 ἐσημειώσαν προωτεύον ἐλάττων 12 οὐ.

το παρελθόν φιλονίωφον — γράφει το «Economist» — τὰ πλεονάζοντα ἀποθέματα είχον εξαντλήθη και ή ταχεία διεύρυνσις τῆς ζητήσεως συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ὅλου λίγου σχεδὸν τοῦ ὄγκου τῆς παρωπλισμένης κωρητικότητος. Παρέκει ἐν συνεχείᾳ ὁ ἀρθρογράφος τὸν τιμαρίσμαν χονδρίζει πολύσηνες κατὰ τὸ τελευταῖον 12μηνον καὶ τοῖςει τὰ ἀσύλουθα: «Ἡ παραγωγὴ πλείστων ποδῶν ἐνδέτει τὴν ἐγκατάστασιν διαταγνοῦντος καὶ πολὺπλόκον παραγναῖμαν

πολλάκις δὲ πρέπει νὰ παρέλθῃ καὶ ἀφετός χρόνος πρὸ τοῦ ή αένησθη ἡ παραγωγὴν ἴσχανότις. "Οποι μᾶλιστα τὰ ἀποθέματα ἔξαρτώνται ἐκ τῶν ταῦτας ἑποκής ἐσοδειῶν, η καθυστέρησις δύναται νὰ είνει ἀσύμη μεγαλύτερα. 'Ερετος λ. γ. καὶ ἐνν̄ ἀκόμη σπαρῇ μεγαλύτερα ἔκτασις μὲ σῖτον, η τελικὴ ἀπόδοσις θὰ ἔξαρτηθῇ ἐκ τῶν καρυκῶν ἐπιδράσεων".  
'Αρ' ἔτερον, δύλι αἰ ἐπάρχουσαν — κατὰ τὸν ἀφορογόρχον — ἐνδείξεις πειθούντων περὶ παρατάσσουσαν εἰς τὴν αὖσην τῆς Ἑγήσεως. 'Η βιοημανικὴ δραστηριότης διεργίνεται εἰσέτη εἰς πλειστας κάρδιας καὶ ιδιᾳς εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. 'Η ἀμεσος, συνεπός, πρόσοψις εὐνοεῖ ισχυρῶν μιαν περιστέφω τῶν πρόστοιν ὥλον ἀνατίμησιν. Εἰς τὸ παρελθόν, κάθε παρομοια ὑποσις ἀπέδιδε πάντοτε τὴν τόνωσιν τῆς παραγωγῆς ἵνερ τὰ σημεῖα, εἰς τὰ όποια τὰ ἐπάρχουσα ἀποθέματα ἡδύναντο νὰ διατεθοῦν εἰς τὰς τορχουσας τιμὰς καὶ ἐπάρχει ἡδη κάθε λόγος νὰ ποτευθῇ διη τὴν ἐπαναληφθῇ ἀργά η γονήρωα η ἱστορία. 'Η τοιαύτη δημος ἐποκή δὲν ἔργασεν ἀσύν.

Αἱ γροφέναι αἳ τὸν Κόσμον τιμαὶ πρώτων ἐλῶν καὶ τῶν ἀκατεργάστων τροφίμων, ὑφοσαν τὸ εἰσόδημα τῶν παραγωγῶν κατά τινας ἐπικοντάδας ἔσπασιν λιόν, πρόγια ποὺ θὰ παφάσῃ ἀξιοσημείωτον ὅθησιν εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Καὶ ὁ ἀρθρογράφος καταλήγει μὲ τὰ ἀκάλοντα σημερόδαστα: «Οἱ οἰονοὶ διὰ μίαν αὐξήσουν τοῦ δύχου τοῦ ἀνταλλακτικοῦ ἐμπορίου εἴνε τινούχωτεροι παρά ποτε σήμερον ἢ κατὰ τὰ προηγούμενα ἐπτά ἔτη».

Ποιναὶ διὰ τὰς ὑπερφορτώσεις

Βάσει τῶν πορισμάτων τῆς διεξαχθείσης δικαιοσύνης ἐφόρους ἐπὶ τὸν αἰτιόν ναυαγίων τινῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν εἰς διαφόρους θαλάσσας καὶ κατόπιν τῶν γενομένων ἴποδεῖξεν καὶ συστάσεων τοῦ δικαιοστοῦ λόρδου Greaves εἰς τὴν παρ’ ἀπό τὸν ἐκδοθείσαν ἀπόφασιν διὰ τὴν ἀπόλειαν τοῦ δεξα- μενολοίος εἰς Crescents, καθηστότι καὶ ἡπειρόθυμη πρὸ ἥμερῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων πρὸς ψήψισιν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιον καθιε- φύνονται ποιναὶ διὰ τὰς περιπτώσεις ἑπερφορούσεων.

Ούτω, πλοίαρχος σχάπους τινός, περιλαμβανομένου εἰς τὴν ἀμοδοδήτητα τοῦ νομοσχεδίου, ἐπιχειρῶν νῦν ὅδηγήσῃ τὸ πλοῖον τοῦ εἰς ταξίδια μὲν θέματος ἔπειτα τὴν γραμμῆν ασφαλείας, καθὼς καὶ πάν τιλλο πόδσωπον, ὅπερ ἥψελον ἀποστειλεῖ ἡ συνεργήσει εἰς τὴν ἀποστολὴν πλοίου εἰς ταξίδια μὲν ὑπέρθινασιν τῆς γραμμῆς φρατώσεως τημαρεῖται, εἰς τε περίπτωσιν καταδίκης συνεπείᾳ μηνύσεως, με φυλάκισιν μέχρι των 2 ἑτῶν καὶ εἰς τε περίπτωσιν πολλήτερῆς μηνύσεως, με φυλάκισιν μέχρι των 6 μηνῶν.

Τὰ ἀνωτέρῳ θὺ ἐφαρμόσουνται ἐφ' ὅλοιν τῶν Ἀγγείων πλοίων, ἄτινα  
φέρουν ισάλιον γραμμήν ἀσφαλείας καὶ εἰνὲ νηολογημένα εἰς λιμένας τοῦ  
Νικομένου Βασιλείου, καθὼς καὶ ἐφ' ὅλοιν τῶν λοιπῶν Ἀγγείων πλοίων,  
διὰ τὰ ὁποῖα ισχύειν πρὸς τὸ παρὸν τὸ ἄρθρον 44 τοῦ Νόμου τοῦ 1932 «πε-  
ρὶ ἀσφαλείας καὶ ισάλιον γραμμῆς».

Πολωνία

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτιλίας της

Εις τὴν Πολονίαν ἀντιμετωπίζεται δραστηριότερον ἀπό τίνος ὑπάγει τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἔθνους στόλον τῶν «τράμπων». Κατὰ τὰς πληροφορίας τοῦ εἰδικοῦ «Δελτίου» τῆς Γερμανικῆς γιαννθρωποοιμ-  
ζανίας, ὡς Πολωνικὸς Τύπος, ἀσχολούμενος μὲ τὴν προσπάθειαν ἐπαν-  
ήσεως τῆς Πολονίας χρηστικούτως ἀπόδειξέν εἶ διάμυθον, διτὶ ὡς ἔνική  
ναυτιλία ἀποτελεῖ ὑσιμαχον ὥστε παραπόνεται εἰς τὰς ἀπο-

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.**

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΔΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εισαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.  
Ἄνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέ-  
ρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ύπὸ ὄρους λίαν συμφέοντας.

\*Αντιπρόσωποι:

EN ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.  
99, Fenchurch Street London, E.C. 3  
EN POTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION  
Westerkade 2. ROTTERDAM

γάς γιανθρώπων και ξυλείας. Έπειτα σενόλον έτησίσιον μεταφορών ξύλειας 1.200.000 τόννων, η συμμετοχή της Πολωνίκης οικιακής είναι ασήμαντος, έννα και διά τους γιανθρώπους τό ποσοστόν τῶν διά Πολωνίκων σκαφών μεταφερομένων φορτιών άνερχεται μόλις εις 8.5 ο). Τοιναντίνια, είς τὰ ξένα σκάψη καταβάλλοντα είτησίσιας περὶ τὰ 105 έπατομένια χλότους εἰς ναύλους. Η ίδια άναλογία παρατηρεῖται και διά τας Πολωνίκων είσαγωγής φορτιών εις χώμα, ητοι μετάλλων, σιδήρου κ.λ.π.

Τὸ Γερμανικὸν περιοδικὸν προσθέτει, ὅτι τὸ ἀνωτέρῳ ζήτημα ἀποτελεῖ ἀντίκειμενον ἐξαιρετικῆς προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν οἰκονομικῶν παραγγόντων τῆς Πολωνίας, ὑποδείξεις δὲ διατάποντα πόδες τοὺς ἐμπορικούς καὶ διοικητικούς κύριους τῆς Χώρας, ὅπως ἔποικησον μὲ κάθε δινατὸν τῷ πόλον τῆς ἐπέκτωσιν τοῦ Πολωνικοῦ ἐμποριοῦ στόλου πόδες ἀφιστέραν ἐξηπρότησιν τῆς Ἐθνικῆς παραγωγῆς. Ἡ ἀνάγκῃ αὕτη γενισταταί ἔτι μᾶλλον ἐπιτακτικῇ ἐὰν ληφθῇ ἡν̄ ὅρην, ὅτι ἡ Πολωνικὴ ἐξαγορὴ ἀνάγκητα κεφίως εἰς ἀγαθές γεστα προσδύτη, αἱ μεταφοραὶ τῶν ποιῶν ἀπαγολύων κεφίων τὴν φοιτηγὸν γνωτίλιαν.

Σουηδία

Τὰ ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν μέτρα

Κατόπιν αφοσιώσεως της Συνδικῆς περιεργίσεως συνήλθον εἰς τὴν Στοκχόλμην ἀντιπρόσωποι τῆς Νορβηγίας, Δανίας καὶ Φινλανδίας διὰ νὰ ἔξτασον τὰς δινατότητας ἐνιαῖον διακανονισμοῦ τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ὥρας ἐργασίας. ἐπὶ τῶν πλοίων, εἰς τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληροφόρων καὶ εἰς τὰς γατ' ἔτος χορηγομένας εἰς αὐτὰ ἀδείας. Ἡ συγκέντωσις αὕτη ἀπετέλει συνέχειαν παρομοίων κατὰ τὸ παρελθόν συναντήσεων, ἀντικειμενικὸς σχολείος τῶν ὄποιων είναι ἡ διαχάραξις ἐπὸ τῶν τεσσάρων τούτων Σεανδιναϊκῶν χωρῶν διοικούμενων ταύτων ἀντιμετώπισες ὥρισμένων οἰκονομικῶν ζητημάτων εὑρητέρων μορφῆς καὶ διεθνῶν ἐνδιαφέροντος.

Ο σχετικός με τις συνθήκας της ναυτικής ἐργασίας Συνηδρίου νόμος λέγει εἰς τὸ τέλος τοῦ τρ. ἑτού, θεωρεῖται δὲ πιθανή ἡ κατάθεση εἰς τὸ ζωνοβούλιον τῆς Στοχεύλης μηνοσεζδίου ἀπόβλέποντος εἰς τὴν ἐνσωμάτωσιν ὅλων τῶν ὑποδείξεων τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διαιρεψέως, τῆς συνελθούσης τὸ παρελθόν φυσιοποιορ οὐκ εἰς τὴν Γενενῆ.

Διά ν' ἀποφύγει δένει η Σωνδία τὴν ἀποδοχὴν μέτρων, αἵτινα πιθανὸν αἱ ἄλλαι Σκανδιναῖκαι χώραι νὰ μὴ ἔσπειδον, ὅπως νιοθετήσουν — πρᾶγμα, ποὺ θὰ ἐπεβάνει τὸ κόστος ἐξμεταλλεύσεως τῶν Σωνηδίων πλοίων — ἐπεδίοξε τὴν σύγκλησιν τῆς προσεγμένης διασκέψεως, ἵνα ἀπὸ κοινοῦ αἱ τέσσαρες Σκανδιναῖκαι χώραι κανονίσουν ποιά ἐξ τῶν προταθέντων εἰς τὴν Γενεύην μέτρων δύνανται νὰ ἐφαρμοσθοῦν παρ' αὐτῶν.

Παραλήπτως, δημος, συνήλθον εις Γκόττεμπουργκ καὶ ἀντιπόδιστοι τῶν ὄγανονεσιν ἀξιοματικῶν καὶ νωτῶν ὅλον τῶν βορείων χωρῶν, συσεφθέντες ἐπὶ τῆς τελικῆς ἐφαρμογῆς τῶν συμβάσεων τῆς Γενεύης περὶ ὀκτώπουρων ἔργασις, συνήθεσον τὸν πληρωμάτων, ἐτήσιον ἀδείων, ἑστῶν κατ. Η νωτεργατικὴ ἀρτηδιεκεψη ἀπεράσιστον νῦ καλέσῃ τὰς σκέψεις καθεργητεις, ὅποις καθειδώσουν τὸ ταχύτερον νομοθεσίαν ἐπινοῦντονσαν τὰς συμβάσεις τῆς Γενεύης, ιδίᾳ δὲ τὰς ἀναιρεσομένας εἰς τὰς ὡρας ἔργασις ἐπὶ τῶν πλοιῶν καὶ εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων. Ἀπερασίσθη ἀζόμιν νῦ ζητηθῆ, ὅποις μετάσχουν εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν σχετικῶν νομοσχεδίων καὶ ἀντιπόδιστοι τῶν ἐνδιαιφερομένων νωτεργατικῶν δργανόθεων.

Σοβιετική Ρωσία

‘Η ἀγάπτυξις τοῦ «Σόβτοργκφλοτ»

Νέα και πάλιν έξαγγέλλονται από την Μόσχαν προσπάθεια της Σοβιετικής υπεριονήσεως διὰ την έτι περιστέφαν ανάπτυξην της χωρητικότητος του «Σόδβιογχφλοτ». Ούτω, σημφώνως πρός τὸ δεύτερον πεντατέτος σχεδίου προβλέπεται ἡ προσθήκη κατά τὸ ἀρχόμενον ἔτος 42 πλοίων 2000 ἔως 6000 τ. γκρός έχαστον. Τινά ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ναυπηγήθουν ἐν Ρωσίᾳ ἢ εἰς τὸ ἑξιτετράγωνο, τὰ περισσότερα, δημοσίως, θὰ ἔξενθεσθοῦν ἀπό την ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Συνεπείᾳ τῶν ἀνιστέρω προβλέψεων τοῦ σχεδίου, αἱ κατά τόπους Σοβιετικά ἀντιπροσωπεῖα ἐπελήγμησαν ἡδη τῆς βολιδοσκοπήσεως διὰ τὴν πρόσοτην χωρητικότητος, ἐπέτυχον δὲ μέχρι τῆς στιγμῆς τὴν ἀγοράν δύο ἢ τριῶν μεγάλων σκαφῶν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Νορβηγίᾳ.

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) SA

D. J. THEOPHILATOS.

## STEAMSHIP AGENTS.

**TELEPHONES.**

17, RUE CASSIERS.  
ANTWERP

TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

Toupkia

Η ναυτιλιακή κίνησις των Στενών το 1936

Η ναυτιλιακή κίνησης της Κονσταντινούπολεως άνηλθε κατά τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον εἰς 695 πλοΐα 1.363.505 τ. νέτ, ἐξ τῶν ὅποιων τὰ 340 πλοΐα 682.985 τ. προήρχοντο ἐξ Δωδαενελλίουν καὶ τὰ ἕποιπα 355 τ. νέτ 680.520 ἐξ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονσταντινούπολεως προήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἑκατοιδίων πρᾶξεων 171 μόνον πλοΐα, τὰ δὲ λοιπά 524 διῆλθαν κατεῖχεν «τράνιτο». Η ναυτιλιακὴ κίνησης κατενέμετο εἰς 23 σημασίας, ἐξ τῶν ὅποιων τὴν πρώτην θέσιν κατείχεν ἡ Ἀγγλικὴ σημασία μὲ 98 σημάφρου 206.988 τ. νέτ καὶ μείωσιν ἔναντι τοῦ Νοεμβρίου κατά 10 πλοΐα καὶ 23.084 τ., τὴν δευτέρεων θέσιν ἡ Ιταλικὴ μὲ 99 πλοΐα 205.972 τ. νέτ καὶ αὐξῆσιν κατά 7 πλοΐα καὶ 31.351 τ., τὴν τρίτην ἡ Σοβιετικὴ μὲ 80 πλοΐα πλοΐα 183.497 τ. νέτ καὶ αὔξησιν κατά 25 πλοΐα καὶ 49.917 τ. καὶ τὴν τετάρτην θέσιν ἡ Ἑλληνικὴ σημασία μὲ 119 πλοΐα 136.114 τ. νέτ καὶ μείωσιν ἔναντι τοῦ Νοεμβρίου κατά 23 σημάφρου καὶ 59.354 τ. νέτ.

Δι' δόλούλησον τὸ 1936 ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν Στενῶν περιέλαβε 8104 ἀττικόπλοια καὶ μότοφοις, χωρητικότητος 16.607.827 τ. νέτ., ἐκ τῶν ὅποιων 4025 πλοιαὶ 8.369.241 τ. νέτ προϊσχοντο ἐξ Δαρδανελλίου καὶ 4079 τόννων νέτ 8.238.586 ἐξ Βιστόφου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονσταντινούπολεως προσήγγισαν πορθεῖσαι διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 2356 πλοιαὶ, ἐνῷ τὰ ἑπτάπλοια 5748 διῆλθον ἔκειθεν «τράνκτο». Τὸ 1935 ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν Στενῶν ἦλε φθάσει εἰς 8667 σκάφη 17.983.284 τ. νέτ., μὲν προσεγγίσεις 2446 πλοίων εἰς Κονσταντινούπολιν καὶ διελένεισις ἔκειθεν «τράνκτο» 6221 πλοίον. Ἐσημειώθη, διθεν τὸ παρελθόν ἔτος μείονσις εἰς τὴν ὅλην κίνησιν κατὰ 563 πλοιαὶ καὶ 1.375.457 τ. νέτ., μὲν 90 σκάφη ὀλγύθωτερον διὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς Κονσταντινούπολιν καὶ 473 σκάφη διὰ τὰς διελένεισις. Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ 1936 ἦξ ἀμφιτέρων τῶν κατευθύνσεων κατενέμετο εἰς 25 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιον αἱ κατὰ σειρὰν δέκα πρώτα εἶνε αἱ ἀζάλουνθοι:

Αγγλία	1154	τ.ν.	2.550.314	Τονισμοί	1141	τ.ν.	1.554.495
Έλληνες	1630	»	2.495.607	Ρουμανική	393	»	769.156
Ιταλία	912	»	2.017.548	Γαλλική	240	»	748.964
Νορβηγική	590	»	2.007.952	Γερμανική	272	»	605.591
Σοβιετική	859	»	1.813.231	Όλλανδική	252	»	543.713

Ένα συγκρίσιμο πρός τό 1935 παρουσιάσαν τό παρελθόν έτος αεξησινή ή Γαλλική σημαία κατά 75 πλοΐα και 185.191 τ. νέτ, ή Νορβηγική κατά 58 πλοΐα και 167.515 τ., ή Σοβιετική κατά 56 πλοΐα και 95.576 τ. ή Γερμανική κατά 2 πλοΐα και 64.123 τ., ή Σουηδική κατά 17 πλοΐα και 39.967 τ. καθώς ή Ρουμανική κατά 11 πλοΐα και 37.910 τ. νέτ, ένων ή Όλλανδρική σημαία είχεν αεξησινή κατά 1 πλοϊον, άλλα μείωσιν τής διελθουσής χωρητικότητός της κατά 72.778 τ. νέτ. Μείωσιν έξι άλλουν ένεπανισαν, έναντι τού 1935 ή Ιταλική σημαία κατά 283 πλοΐα και 923.927 τ. νέτ, ή Έλληνική κατά 284 πλοΐα και 459.233 τ., ή Αγγλική κατά 130 πλοΐα και 410.916 τ. νέτ, ή Ισπανική κατά 29 σύζητην και 102.180 τ., ή Βελγική κατά 14 πλοΐα και 53.681 τ., ή Αμερικανική κατά 180 σύζητην και 53.437 τ., ή Δανική κατά 20 σύζητην και 13.517 τ. καθώς ή Πολωνική κατά 14 πλοΐα και 2241 τ., ένων ή Βουλγαρική σημαία με μείωσιν ένων πλοίον είχεν αεξησινή τής διελθουσής χωρητικότητός της κατά 5750 τ. νέτ. Η Έλληνική σημαία πατεύεν, ώς πρός την χωρητικότητα, τήν δευτέραν θέσην είς τήν έτησιαν στατιστικήν, με διαφοράν 54.707 τ. νέτ μόνον, έναντι τής Αγγλικής, ητος ήλθε πρώτη. Ός πρός τόν άριθμόν τῶν πλοίων, ομως, ήλθε πρώτη η Έλληνική σημαία, με 476 ένων σύζητην ήλι πλέον τής Αγγλικῆς.

Διώρουξ μέχρι τῶν Ἀδάνων

Εἰς τὴν Τοροκήν κυβέρνησον ἐπεδίψθοσαν ἀπὸ τινος προτάσεις ἀπὸ μέρους ζένων ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν φύσιμον καὶ ἐκβάθυνσιν τῆς κοίτης τοῦ ποταμοῦ Σείχουν. Τὰ ἐπελεσθησόμενα ἔργα ἀποσκοποῦν ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν μελλοντικὴν ἀποφνήγην τῶν πλημμυρῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν δυνατότητα ἀνάπλου τοῦ ποταμοῦ εἰς σκάφη φρισμένης χωριτζότητος. Μέχρι τοῦδε, διὸ γνωστόν, ἀναπλέουν τὸν ποταμὸν καὶ φθάνουν ἀπὸ τῆς θαλάσσης μέχρι τῶν Ἀδάνων μικρῷ μόνον ίστιοφόρου. Τονίζεται, οὐτὶ ἡ προταθείσα ἐκβάθυνσις τοῦ ποταμοῦ θέλει σπουδαῖος ὄφελόν την οἰσονομαζήν τοις τῆς Μιζρᾶς Ἀσίας, Ιδίᾳ δὲ τὴν κίνησιν τῆς περιοχῆς τῆς Κιλικίας, ἐφόσον τὰ πλοῖα φθάνοντα μέχρι τῶν Ἀδάνων μὲν στανατοῦντο ἐπει τὴν σιδηροδρομικήν γραμμὴν τῆς Βαγδάτης. Λέον νῦ σημειωθῆ ἀπόμινα ὅτι τὰ Ἀδάνα ἀποτελοῦν μίαν ἀπὸ τὰ σημαντικότερα ἀλεπούντια ἀνατολικῶν παντοτεταῦν προστάντων καὶ βάνισσας.

C. K. HANSEN

STEAMSHIP OWNER, COALMERCHANT STEAMSHIP,  
AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING AGENT  
SALE & PURCHASE

# COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ  
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. III.  
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 Terwegenkamer.  
HAMBURG: GEBRUUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.  
ANVERS: JEAN ASLANIDIS Chez les Etablissements Ch. Reens 28, Bassin Kattendyk, Quai Ouest

**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 Valareso 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

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

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

**ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)**

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. PHOTIOS & CO. PTY. LTD. 306.  
(AUSTRALIA) Flinders Lane.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ**

**ΑΜΕΡΙΚΗ**

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

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

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

**ΑΦΡΙΚΗ**

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coll.

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)  
δροις ἑκτελοῦντος ἔργου ἀτμοῦ καὶ τῶν τοιχωμάτων των διὰ τῆς κατασκευῆς μεγάλων χιτωνίων ἀτμοῦ πέριξ τῶν κυλίνδρων. Αἱ προσπάθειαι δὲ αὗται ἐστέφθησαν εύθυνος ἔξι ἀρχῆς ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας.

Ποῖοι δὲ ἔξι ὅμινοι δὲν ἐνθυμοῦνται τὰς ἀξιοθαυμάστως χαμηλάς καταναλώσεις τὰς ἐπιτευχθείσας καὶ ἐπιτυγχανούμενας εἰσέτι ἐπὶ τῶν ἐλαχίστων ἐπιζώντων πλοίων μὲν παλινδρομικάς μηχανάς τετραπλῆς ἑκτονάσεως. Κλασσικὸν δὲ εἰσέτι παραμένει τὸ παράδειγμα τοῦ πρὸ εἰκοσιπενταετίας ναυτηγήθεντος φορτηγοῦ πλοίου «Ιησοῦς» μὲ τὴν ἔξαιρετικῶς χαμηλήν καὶ διὸ σήμερον ἀκόμη καταναλώσιν καύσιμου. Αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου τούτου ἦσαν τετραπλῆς ἑκτονάσεως, μὲ δύο κυλίνδρους χαμηλῆς, οἱ δὲ πέντε κύλινδροι τῆς μηχανῆς διεκρίνοντο διὰ τὴν ἔξαιρετική δόλως μέριμναν, ήτις εἶχε καταβληθῇ διὰ τὸν πληρέστερον περιορισμὸν ἐναλλαγῆς θερμοτήτος μεταξὺ ἀτμοῦ καὶ τοιχωμάτων κυλίνδρων, ἀπέδωσαν δὲ πρωτοφανῆ διὰ τὴν τότε ὀποχῆν ἀποτελέσματα τῆς καταναλώσεως ἀνά ἵππον καὶ ὕδρων μὴ ὑπερβάσης τὴν 1.07 λίτρων γαιάνθρακος *Dungum* ἀνά ἵππον καὶ ὕδρων κατὰ τὰς δοκιμάς. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ καταναλώσεως, τὴν ὁποίαν δυσκόλως θὰ ὑπερτέρει καὶ σήμερον ἀκόμη σύγχρονος ναυτική παλινδρομική μηχανή λειτουργοῦσα μὲ ὑπέρθερμον ἀτμόν. Βεβαίως, πλὴν τῶν ἀνωτέρω τὸ ἐν λόγῳ πλοίον ἔχρησιμοποιεῖ καὶ ἐντατικὴν πολυσταδιακὴν προθέρμανσιν τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος λεβήτων δι' ἀφαιμάξεως ἀτμοῦ ἐκ τῶν ἐνδιαιμέσων καφείων, ὀλλὰ ἔτονισεν ἰδιαιτέρως τὸ ζήτημα τῶν περιυαλλόντων τοὺς κυλίνδρους ἀποτελεσματικώτερων καὶ συγχρόνων χιτωνίων ἀτμοῦ, διότι ἡ μὲν ἐντατικὴ προθέρμανσις τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος ἔξακολουθεῖ νὰ ἐλεῖ σήμερον ἔξαιρετικῶς τοῦ συρμοῦ, ἐνῷ ὁ περιορισμὸς τῆς διαφυγῆς διὰ τῶν τοιχωμάτων τῶν κυλίνδρων θερμικῆς ἐνεργείας τείνει ν' ἀμεληθῇ πως, ίδιως ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως χρησιμοποίησεως ὑπερθέρμου ἀτμοῦ ἐπὶ τῶν ναυτικῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν.

Ἡ ἀνάγκη συστάρας ἀντιδράσεως κατὰ τῶν δυσμέραι κατακτωσῶν ἔδαφος μηχανῶν ἐστωτερικῶν, καύσεως καὶ ἡ κτηθεῖσα πεῖρα ἐπὶ τῶν ἀμτοστροβίλων, ἥγανον περαιτέρω τοὺς κατασκευαστάς μηχανῶν εἰς τὴν συγκέντρωσιν δῆλης τῆς προσοχῆς των ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς χρησιμοποίησεως ὑπερθέρμου ἀτμοῦ εἰς τὰς ναυτικὰς παλινδρομικὰς μηχανάς καὶ τὴν προσαρμογὴν τούτων κατασκευαστικῶς εἰς τὰς ἀπατήσεις τοῦ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ, αἵτινες ἀναμφισθήτητας εἰνὲ ἀρκούντως σημαντικαί. Παρ' ὅλα, ὅμως, τὰ θεωρητικὰ πλεονεκτήματα του, δὲν ὑπέρθερμος ἀτμὸς ἐν τῇ ἐφαρμογῇ του ἐπὶ μηχανῶν παλινδρομικῶν δὲν ἀπέδωσε πλήρως τὰ ἐκ τούτου δυνάμενα νὰ προσδοκηθῶσιν ἀποτελέσματα. Αἱ ὑψηλαὶ θερμοκρασίαι, δές συνεπήγετο ἐδημιούργουσι σημαντικάτας δυσχερείας ἀπὸ ἀπόψεως λιπάνσεως

εἰς τὰς τριβομένας ἐπιφανείας, ιδίως τῶν ἀτμοσυρτῶν. Ἐγένοντο δὲ ἀλλεπάλληλοι προσπάθειαι παρακάμψεως τῶν δυσχερεών τούτων ἐν μέρει μὲν δι' ἐλαττώσεως τοῦ θαμβοῦ ὑπερθερμάνσεως εἰς θάρος τῆς ἀποδόσεως, ἐν μέρει δὲ δι' υἱοθετήσεως ἀτμοσυρτῶν κυλινδρικῶν ἔξι εἰδικῶν ἀνθεκτικῶν κραμάτων ἢ δι' υἱοθετήσεως θαλβίδων, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον ἐπιτυχῶς. Τὸ τελικὸν δὲ ἀποτέλεσμα εἰνε, ὅτι παρ' ὅλον τὸ κόστος τῆς προσθήκης ὑπερθερμαντήρων ἀτμοῦ ἐπὶ τοῖς λέθησι, τῆς υἱοθετήσεως θαλβίδων ἢ εἰδικῶν ἀτμοσυρτῶν ἐλάχιστα εἰνε τὰ πλοιαὶ τὰ οὔτως ἐφωδιασμένα, ὃν ἡ κατανάλωσις θὰ ἡδύνατο νὰ θεωρηθῇ ὡς σημαντικῶς ευνοϊκωτέρα τῆς κατανάλωσεως π. χ. τοῦ παρ' ἡμῖν εἰσέτι ὑπηρετοῦντος μικροῦ ἐπιβατηγοῦν ἀ) π. «ΛΕΩΝ» μὲ τὰς μηχανάς τετραπλῆς ἑκτονάσεως αὐτοῦ καὶ τὰ κατάλληλα ἀπομοχτώνια τῶν κυλίνδρων αὐτοῦ.

Ἐνε, θεσιώς ἀναμφισθήτητον, ὅτι τὰ σύγχρονα φορτηγά ἔχουσιν ἐν συγκρίσει μὲ τὰ πρὸ τριακονταετίας κατασκευασθέντα διὰ τὴν αὐτὴν ταχύτητα καὶ χωρητικότητα κατανάλωσιν ἐλαφρῶς μεγαλυτέρων τοῦ ἡμίσεως τῶν παλαιῶν, ἀλλ' ἡ διαφορά αὕτη ὡς ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικνύεται, κατὰ τὸ πλειστον τούλαχιστον, καθε ἄλλο ἡ εἰς τὴν διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ ὑελτίωσιν τῆς ἀποδόσεως δέοντος ν' ἀποδοθῇ. Ἡ διαφορά αὕτη εἰνε μᾶλλον ἡ συνισταμένη τῶν θελιώσεων τοῦ σχήματος γάστρας, ἔλικος καὶ συνθηκῶν προώσεως ηδύημενή ἴσως ἐλαφρός, ἀλλὰ δυσαναλόγως πάντως πρὸς τὴν ἀπαιτουμένην δαπάνην, ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως ὑπερθέρμου ἀτμοῦ. Ὁ ὑπερθέρμος ἀτμὸς, ὡς οὔτος καλεῖται νὰ λειτουργήσῃ σήμερον ἐπὶ τῶν ναυτικῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν μὲ τὸν μέτρον αὐτοῦ θαμβοῦ ὑπερθερμάνσεως, οὐδόλως πέραν τοῦ κυλίνδρου Υ. Π., ἐπιδρᾷ παρ' ὅλας τὰς ὑπ' αὐτοῦ δημιουργουμένας λειτουργικάς τῆς μηχανῆς καὶ λεβήτων περιπλοκάς. Ἡ μικρά δὲ ευνοϊκή ἐπιδρασίς αὕτη θὰ ἡδύνατο ἴσως νὰ ισοφαρισθῇ μετ' ἀπολύτου ἀπλότητος διὰ τῆς χρησιμοποίησεως, ὡς ὅνως ἐλέχθῃ, ἐντατικωτέρου *steam - jacketing* τῶν κυλίνδρων καὶ ἐνδεχομένως διὰ πληροτέρας καὶ ἀποτελεσματικωτέρας ἀντιθερμικῆς μονώσεως τῶν κυλίνδρων τῆς μηχανῆς.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

## ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφωνόν 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

## ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙΑ

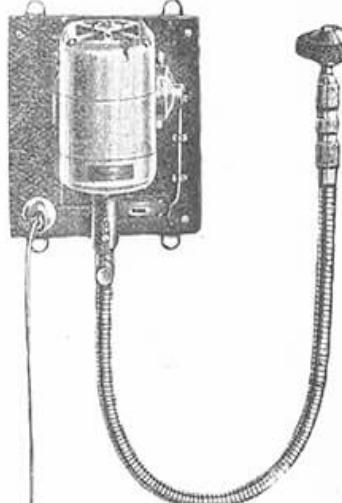
ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

ΑΦΑΙΡΕΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΚΩΡΙΑΣ

ΨΥΚΤΡΑΙ & ΤΡΟΧΙΣΚΟΙ



## “RADEX - T,,



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΝΕΥ ΟΙΑΣΔΗΠΤΟΕ ΒΛΑΒΗΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Σ. Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ & ΣΙΑ  
ΓΕΝΙΚΟΙ ΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΑΘΗΝΑΙ: ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ 2 - ΤΗΛ. 21-230

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΚΥΛΙΝΔΡΟΜΥΛΟΙ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ - ΤΗΛ. 40-682 & 43-411

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Χρόνος έκφορτώσεως ξυλείας

Είς τά ναυλοσύμφωνα διὰ τὴν μεταφοράν φορτίου ξινέιας ἀναφέρεται, συνήθως. — προεκμένου περὶ ἐκφόρτώσεως — τὸ ποσὸν τῆς παραδόσεως ἐξ ἔπαυτον κύτους ἡμερησίως. Κατὰ τὸ πνεῦμα τοῦ ναυλοσυμφέροντος, ὃ ἀντέτοι καθοδιοῦσθαι μίαν μόνον δύναται νᾶ ἔχῃ ομαδίαν, ὅτι δηλαδὴ ἴπολογίζεται ὡς ἀπατηθημένος διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν χόνδρον, βάσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κιτῶν. Σκάψος ἡ λ. γ. μὲ τέσσαρα κάτι καὶ φορτίον 800 στάνταρτς, ἔαν συνεψωνιθῇ νά παραδίδῃ 20 στάνταρτς ἡμερησίως ἐξ ἔπαυτον κύτους, ὅφειλε νά περιτώσῃ τὴν ἐκφόρτωσιν του ἐντὸς 10 ἡμερῶν. Ἡ ἀποψίς αὕτη εἶνε τοσούτῳ μᾶλλον δοθῆ, καθόσον τὰ ἐν τῷ ναυλοσυμφέρῳ ἀναφερόμενα ποσά ἐκφόρτωσεως κατὰ κύτους ἡμερησίως, διέτονται ἀνάλογα πρὸς τὴν ίκανότητα τοῦ πλοίου, λαμβανομένων ἑπ' ὄψιν καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ λιμένος ἐκφορτώσεως.

Αντιθέτως πρός τὰ ἀνωτέρω, οὐ Βελγική καὶ Γαλλική νομολογία ἡτοῦ κεκηρυγμένη μεχεὶ τοῦδε ἐπέρ τῆς ἀρχῆς, ὅτι διὰ τὸν ἐπολογισμὸν τοῦ χρόνου ἐξφροτώσεως δέον, κυρίως, νὰ λαμβάνεται ἐπ' ὅμινον ὁ παράγοντας τοῦ χρόνου. Τοῦτο δὲ ποὺ, κατὰ τοὺς Γερμανούς νομολογεῖς καὶ σημαντίνους πρός τὴν κατατοῦσαν Γερμανικὴν νομολογίαν δὲν εἰνε ὅρθον. Ἐν πρώτοις, οὐδεμίᾳ χαρακτηριστικῇ μενεὶ περιζέται εἰς τὸν ὄρον περὶ ποσοῦ ἐξφροτώσεως «εἰ α τὰ γ ς ο να ἴμερησιος καὶ δεύτερον, ἐὰν ἥθελε τις νὰ παρεμμενεῖ τὸν ὄρον, θὰ εἰνε ἀνεπτέλεστος ἡ πρακτικὴ αὐτοῦ ἐφαρμογοῦ». Ἐπι παραδείγματι, πῶς δύναται νὰ ἐπολογισθῇ ὁ χρόνος ἐξφροτώσεως, προκειμένου περὶ φροτίου ἑστιοβαγμένου ἐπὶ τοῦ κατατοῦσατος:

Η «Ενωσις Προστασίας τών Γερουμανῶν ἐφοπλιστῶν» πρεστήριζεν ἀνέκαθεν τὴν ἄποψιν, ότι μόνον ὁ ἀριθμὸς τῶν κετῶν πρέπει νὰ λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψην, ως βάσις ἐπολογισμοῦ τοῦ χρόνου ἐξφροτώσεως. Τελεταῖς, ἦχοι ἐνώπιον τῶν Βελγικῶν δικαστηρίων διένεξεν ἐπὶ τοῦ ὕπτιματος τούτου, προελθοῦσα ἀπὸ τὸ ἀπόλυτον ἴστοριον: Φορητὴν ἀ-τιθέλουσ παρέλαβεν 715 στάνταρτς Σύλειας, εἰς δὲ τὸ ναυλούσιμων του περιελαμβάνετο ὁ κάτισθι ἔντυπος ὅρος: «Τὸ φροτίον δέον νὰ φροτῇ, ἐξφροτηθῇ καὶ παραληφθῇ κατὰ τὴν συνήθη ἴανανότητα τοῦ πλοίου καὶ δুον ταχίστερον δύναται τοῦτο νὰ παραλάβῃ καὶ νὰ παραδώσῃ, κατὰ τὰς συνήθεις ἐφράγμαντος ὥρας καὶ τὰς συνηθείας καὶ τῶν πεζῶν λιμένων. Αἱ ποδότητες ἐπίσης δέον νὰ φροτηθῶνται καὶ ἐξφροτωθῶνται κατὰ κύτη καὶ ἐγγάσμον τῶν ποδῶν». Είχε συμφωνηθῆ ἀκόμη καὶ ὁ πόρσθετος ὅρος, καθ' ὃν ἐότε χρόνος ἐξφροτώσεως θέλει ἐπολογισθῇ κατὰ τὸν κατάλογον, τὸ δὲ ἀτμόπλοιον ωλὴ ἐξφροτώνη 20 στάνταρτς κατὰ κύτος εἰς ἑπάστης ἑονάσιουν μέσαν.

Έπειδη τό απίκτωπον είχε τέσσαρα κέτη, ο πλοιοκτήτης υπέλογησεν είς 80 στάνταρτς την ήμεροσήν παρόδους και είς έννεα έργασιμους ήμέρας τὸν χρόνον τῆς πλήρους έκφραστώσεως. Διήρεσεν, δύοις ή έκφραστοις 2 ήμέρας, 2 ώρας και 20' έπει πλέον τῶν έννέα ήμερών και ο πλοιοκτήτης ήξισε τὴν πληρωμὴν σταλιῶν 25 λιφών ήμεροιών, ἥτοι ἐν ὅλῃ λιρας 52.8.7. Οι παραλλήται λογυφίσθησαν, ὅτι είχον εἰς τὴν διάθεσίν των 15 % ήμέρας διὰ τὴν ἐπόρτουσιν, διότι είχε σημειωνηθῆν παραλαβάνουν 20 στάνταρτς κατὰ «χ ω γ ο ν» καὶ διότι εἰς τὴν πούσαν καὶ εἰς χρόνον μὲν δύο κύρι τίγον ποστόν 310 στάνταρτς

Προφανῶς οἱ παραλήπται ἔκαμψαν σύγχυσιν τὸν «ξ ὁ οὐ» καὶ τοῦ κέντους. Τὸ Ἑμπροδίεῖον τῆς Ἀμβέρσου ἀπέρριψε τὴν ἀγώγην τοῦ πλοιοπτήτου, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, διὰ οἱ ἀνωτέρω χαρακτηριστικοὶ ὅροι δέονταν νὰ ἐμμηνεύσουν ἐν συνδιναμῷ πρὸς ἀλλήλους. Ὁ πλοίαρχος κατὰ τὸ σκεπτικὸν τοῦ Ἑμπροδίειου — ὑπερχρεώτο νὰ παραδιῇ 20 στάνταρτος μηδεοῖσις κατὰ κύντος, ἐνῷ κατὰ τὸν ἔτερον ὅρον ἦδει ἡ ἐπιφόρτωσις νὰ ἐγίνετο, δύσον τὸ δυνατόν ταχύτερον. Ἔαν ή μὴ ἐκτέλεσε τοῦ δευτέρου ὅρου — παράδοσις ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον — προήρχετο ἐξ ἐπατιότητος τοῦ παραλήπτου, ὥφειλεν ὁ πλοίαρχος νὰ κοινοποίησῃ διὰ πᾶσαν δραδίτητα ἔγγοναφον διαμαρτυρίαν, διότι ἀλλως ὠδείμα τὰ πλαίσια διὰ σταλίος ἡτο δυνατὸν νὰ ἐγερθῇ, κατὰ τὴν Βελγίνην γουνωδονίαν.

Η ἀπόφασις αὕτη ἡκυρώθη ἐπὸ τοῦ Ἐφετείου τῶν Βρυξελλῶν, τὸ δόπον καὶ ἐπεδίκασεν εἰς τὸν πλιούστην τὴν ἀπάτησιν τοῦ περὶ ἀποζημίωσεως διὰ σταλίας. Ἀπεγένθη τὸ Ἐφετεῖον, ὅτι ὁ συμφωνήθεις πρόσθετος δρος ἔδει νὰ προτιμηθῇ τοῦ ἐντύπου τοιούτου. Οὕτως, ὡς βάσις τοῦ ἐπιτροπέμνονος χρόνου ἐξαρθρώσεως ἔπειτε νὰ ληφθῇ ὁ ὑπολογισμὸς τῶν 20 στάνταρτς κατὰ κύτος καὶ ἐργάσιμον ίμεραν, καιροῦ ἐπιτρέποντος. Τὸ μέγεθος τῶν στοιμῶν τῶν κυτῶν οὐδεμίαν σχέσιν ἔχοιθη, ἀλλὰ εἰς, ἐπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι οὐδεὶς — ἄλλως τε — ἐγίνετο λόγος περὶ αὐτῶν εἰς τοὺς οἰκείους δροὺς.

Τότε συμφωνηθὲν ποσδὴ τῶν 20 στάνταρτς κατὰ κύτος ἀπετέλει τὸν μέσον ὄρον τοῦ ποσοῦ, τὸ ὅπιον ὠδίσθη, ὅτι ἡδύνατο νῦν παραδοθῆ ἐξ ἔκστατον κύτους ἡμεροήσιών.

— Ἀθαρία καὶ ζημίαι κατὰ τοὺς ἐλιγμοὺς

Τὸ φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «*Vestalias*» διατρέζεν κίνδυνον καταποτισμοῦ, συνεπειὰ σφροδοτάτης θαλασσοταραχῆς, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνὸς ταξιδίου του ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ γεννήματα δι' Ἀμβέρσαν, είχεν ἀναγκασθῆν νά καταφύγῃ εἰς Ντάρτονον. «Εἶτε ὅμως καὶ ἐνῷ ἔξετελεῖ ἐλληνικὸς πόρος ἀγύρωνοβολίαν, ἐπινήνη ὀποισθεν ὄπλωται», πόρος ἀποφυγῆν προσαράξεώς τουν. «Ἀποτέλεσμα τῆς πόρος τοῦ ὀποισθεν κινήσεος ἡτο νά ἐμπλακῇ ἡ Ἐλαξ τοῦ σκάφους εἰς τὰς ἀλόνεις ἐνὸς ἡγκρωτούμενος σημαντήρος, τὸ γεγονός δὲ τοῦτο προεξάλεσε ζημίας εἰς τὴν Ἐλαξ καὶ τὰς μηχανᾶς τοῦ πλοίουν. Ἐπροκλούθησε κατάθεσις δηλώσεως γενικῆς ἀθαύμιας διὰ τὰς ζημίας καὶ τὰς ποὺς ἐπακεντήνιν αὐτῶν δαπάνας.

ἄλλοι διοισθέντες ἐκκαθαιρίσται δὲν ίθηλησαν κατά τὸν διακανονισμὸν νῦν παραδεχθοῦν τὰ ἐκ τῆς ἐπιλογῆς τῆς Σύνοδος.

Τό έγερθεν ζήτημα έφθασε μεζού τοῦ Ἐφετείου Βουζελλῶν. Τό Βελγικὸν δικαιοσ्थίουν ἀνέγνωσε διὰ τῆς ἀποφάσεώς του, ὅτι ἡ καταφυγὴ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ντάρτμουθ ἀπετέλει, συμφορωπός τοὺς «Κανόνας 'Υδροχ—Αμέβοστσ», περίπτωσιν γενικῆς ἀβοριᾶς, ἐφ' ὃσον αὕτη ἔγενετο ἐξουσίας, χάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας πλοίου καὶ φροτίου. Ήρημῇ δημοσίᾳ τὸ Ἐφετεῖον, ὅτι ἡ ζημιὰ η προελθόντα ἐξ ομηραντῆρος ἡδύνατο νά περιληφθῇ εἰς διακανονισμὸν τῆς ἀβαρίας, ἐφ' ὃσον δὲν ἔθεωρετο ώς μάς ἀπ' εἰνθὲν οὐαίς ἡρόδην ζημιας, ἀλλὰ μόνον καὶ πιθανός ώς μία ἔμμεσος τοιατή. Ἀφ' ἣς στιγμῆς τὸ σκάφος εισῆλθεν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Ντάρτμουθ, αἱ μεταγενέστεραι αὐτοῦ πρᾶξεις καὶ οἱ χειρισμοὶ δὲν ἐνείχον πλέον τὸν χαρακτῆρα θνεάσιας διὰ τὴν κοινῆν σωτηρίαν, ἀλλ' ἵσσαν συνήθεις πράξεις σπάνων πλέοντος πρὸς ἀγνοούσοδιλαν.

Τό δικαιωτήφιον ἀλεφάνθη τελικῶς, ὅτι οἱ «Κανόνες 'Υδρών—'Αμέβροντης» καθορίζουν σωρᾶς, ὅτι εἴναι παραδεστὰ εἰς τὴν γενικήν ἄβασιαν αἱ ἡγαμία μόνον αἱ παρεχόμεναι ἀπ' εὐθέεις ἐκ τῆς πρωτοβουλίας τοῦ πλοιάρχου πρὸς διάστασιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φρεστίου καὶ ὅτι ἐπομένως τὸ ἀπύγμα τοῦ *Vestaliæ* ἐκ τῆς ἐμπλοκῆς τῆς ἔλιξος τοῦ εἰς ταῖς ἀλλοίσι τοῦ σημαντήρος δὲν ἥδυνατο νὰ περιληφθῇ εἰς τὴν συνεισφορὰν διὰ τὴν γενικήν ἄβασιαν.

— Ἡ πρακτόρευσις ύπὸ πρακτόρων τῶν φορτωτῶν

Τό ἀττικόποιον «Delaware» ἡτο ἐποχειωμένον βάσει τοῦ ναυλοσυνηφώνον του ν' ἀποτανθῇ, ἐν τῷ λιμένι τοῦ προορισμοῦ του, εἰς τοὺς πράκτορας τῶν ναυλωτῶν, εἰς τοὺς ὄποιούς καὶ ἐναπέξειτο τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς τῶν ἐκφόρτων. 'Ο πλοίαρχος τοῦ σκάφους ἡρνῆσθαι, μετά τὸ πέρας τῆς ἐκφορτώσεως, ν' ἀναγνωρίσῃ τοὺς ἑποβληθέντας εἰς ἀπό τῶν λογαριασμῶν διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, μὲ τὸν ἰσχυρισμόν, ὅτι δὲν ἥσαν οὗτοι σύμφωνοι πρὸς τὰς γενομένας πραγματικάς δαπάνας. 'Η οὕτω προκύπτασι διαφοροῦ ἡ-  
γὴν πρὸ τῶν δικαιοτήριών, τὸ δὲ Πρωτοδικεῖον καθὼρίσειν, ὅτι ἡδύνατο, πράγματι, νά ἐπιτευχθοῦν συμφερότεραι τιμai εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου, ἀπὸ τας ἑποβληθείσας ὑπὸ τοῦ πράκτορος, ἐψόσον μάλιστα ὁ τε-  
λευταῖος οὗτος δὲν ἥσελησε νά παράσῃ λεπτομερείας, ἀλλ' ἡρκέσθη ἀ-  
πλῶς νά προσδιορίσῃ τὴν δαπάνην ἐπὶ τῆς κατ' ἀποκοπὴν κατὰ τόντονον  
ἔργασίας.

Τὸ Ἐεφετίον τῆς Γάνδης ἀπέδωκε διὰ τῆς ἀποφάσεώς του ἄδικον εἰς τὸν πλοίαρχον, καθορίσαν, ὅτι ὁ ὄρος τοῦ ναυλοσυμφόρωνος, καθ' ὃν «τὸ σκάφος θὰ χρησιμοποιήσῃ τοὺς ἐκφροτοτάς καὶ τοὺς πράκτορας τῶν ναυλωτῶν, πληρῶν τάς τρεζούσας τιμάς», παρείχε τὸ δικαίωμα εἰς τὸν πράκτορα νά καταρτίσῃ τὸν λογαριασμὸν τοῦ πλοίου βάσει τοῦ συνήθους τιμολογίου τοῦ λιμένος, χωρὶς καμίαν ἀπὸ μέρος του ἐπιζόεσσαν νά δικιωγήσῃ τὸ πραγματικὸν ποσὸν τῶν γενομένων δαπανῶν. Κατὰ τὴν ἐφετείαν ἀπόφασαν, διὰ τῆς φράσεως «τρέζουσα τιμᾶ» νοοῦνται τὰ συνήθως ἐφαρμοζόμενα, εἰς τὸν λιμένα προσφεύσιοῖ τοῦ «Delaware», τιμολόγια, ἀπὸ τὸν παραλήπτην ἢ τὸν πράκτορά του, οὐχὶ δὲ τὰ τιμολόγια, ἀτίνε δύναται, πιθανῶς, νά ἐπιτύχῃ τις παρ' ἄλλον ἐκφροτοτάνος διανοτήτων τοῦ πράκτορα.

Η ανότερη πλάσιμης ένέχει ιδιαίτερον ένδιαιρέσιον, διότι καταδεικνύει τους κυνδύνους, είς τους όποιους έτιθεται είς έφοροτης δεζόμενος τὸν ὄρον, δοτις τοῦ ἐπιβάλλει ἐναπόθεσιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου τοι εἰς τὸν πράκτορα τῶν ναυλωτῶν, ἔχοντα — πολλάκις ἀντίτετα σημαφέροντα πόρος τὰ πόρισμα.

**"VERITAS,"**  
SHIP BROKERS, ADVISORY  
& PROTECTING AGENTS  
NAVAL MERCHANTS

26 TCSA MACHI, P.O.B. 117, TEL. 2-78  
— DAIREN - S. MANCHURIA —

ABLES RADIOS: TRIAIN  
ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

Πάσα πλροφορία σχετική τιμών, συνηθειῶν ν.τ.λ. δι' ἄπαντας τοὺς λιμένας τῆς Ἀπω' Ανατολῆς παρέχεται προθύμως καὶ μετά τῆς μεγαλειόδου ἀκριβείας. Ἡ μαρκορχόνιος πείρα μας ἐγγυάται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραίσσων πάσης φύσεως γνωστικῆς ἔργασίας.

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Πάσα αλληλογραφία άπευθυνομένη δι' ήμων θέλει παραδίδεται ασφαλώς και έγκαιρως κατά την αφίξιν τεύ πλοίου. Μεταχειρισθήτε την διεύθυνσί μας σεν **DAIREN** σημειώνοντες επί τών επιστολών Σας «**VIA SIBERIA**» διά την Απότδ 17 ήμερών διεκπεραίωσίν των εις οιονδήποτε λιμένα της Αντώνατολής.

**"NAYTIKA XRONIKA,"**

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΗΛΙΟΦΑΣ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΗΛΙΟΦΑΣ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200      ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

**"NAFTIKA CHRONIKA,"**

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD      6, LLOYD'S AVENUE  
LONDON E.C. 3      TELEPHONE: ROYAL 4954

**'Από την κίνησιν τής ναυτιλίας μας**

Τὸ μιθοδογίον μηχανικῶν καὶ ἀσυρματιστῶν

Κατόπιν ἀποφάσεως τῆς ἀνωτέρας μονίμου Διατητικῆς Ἐπιτροπῆς συλλογικῶν διαιροῦσθαι ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργασίᾳ, ὡρισθή τὸ μιθοδογίον τῶν μηχανικῶν καὶ φαδιοτήλεγραφητῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς πάντως, ἀπὸ 1ης Φεβρουαρίου:

1) ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ.— α') Ἐπὶ πλοίον ἐπεργούτων πλόδων: Μηχανικὸς α' λ. στ. 20, 6' 16 καὶ γ' 13, 6') Ἐπὶ πλοίον διὰ πλόας 6' κατηγορίας: Μηχανικὸς α' λ. στ. 19, 6' 15 καὶ γ' 12, 6') Ἐπὶ πλοίον διὰ πλόας Μεσογείου: Μηχανικὸς α' λ. στ. 18, 6' 14 καὶ γ' 11. Καὶ δ') Ἐπὶ πλοίον διὰ πλόας Μεσογείου (ά) π μέχρι 2250 τόννων d. w.: Μηχανικὸς α' δρ. 6750 καὶ 6' δρ. 5750. Οἱ ἀνωτέρω μισθοὶ αὐξάνονται κατὰ 15 ο) διὰ τοὺς μηχανικοὺς τοὺς ἐπηρεοῦντας ἐπὶ δεξαμενοπλόιοιν.

2) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ.— α') Ἐπὶ σκαφῶν α' κατηγορίας: Ραδιφήτης α' λ. στ. 13.10 καὶ 6' λ. στ. 12.10, 6') Ἐπὶ σκαφῶν 6' κατηγορίας: Ραδιφήτης α' λ. στ. 12.10 καὶ 6' λ. στ. 11.10. Καὶ γ') Ἐπὶ σκαφῶν γ' κατηγορίας: Ραδιφήτης α' λ. στ. 12 καὶ 6' λ. στ. 11. Καὶ οἱ μισθοὶ τῶν φαδιοτήλεγραφητῶν αὐξάνονται κατὰ 15 ο) διὰ τοὺς ἐπηρεοῦντας ἐπὶ δεξαμενοπλόιοιν.

Τὰ ὡς ἄνω ἐποχερευτικά μιθοδογία δὲν ισχύουν διὰ φροτηγὰ ὁλικὰς χωρητικότητος μισθοτέρας τῶν 500 κόρων. Οἱ κατὰ τὴν ὀργανικὴν σύνθετον τοῦ πληρώματος ἡ καὶ οἰκειοθέτης προσλεμβανόμενος ἥπο τοῦ πλοιοτήτου τέταρτος μηχανικός, μισθοδοτεῖται, ὡς μηχανικὸς γ' τάξεως. Οἱ βαθμοὶ ἔχει ἄλλον τὸν μηχανικὸν καὶ φαδιοτήλεγραφητῶν εἰνεὶ ἔκεινον ὑπὸ τοὺς ὅποιοις οὗτοι ναυτολογοῦνται ἐπὶ τὸν πλοίον, ἀδιαρκεῖτος τῆς τάξεως τοῦ διπλώματος τον. Γ' ἀνωτέρῳ μιθοδογίᾳ ἐσοντοποιήθησαν ἥδη διὰ τῆς ἀπὸ 25 Ιανουαρίου ἐγκυρώλιον διαταγῆς τοῦ Ὑγροφοργείου τῆς Ναυτιλίας πόρος τὰς Αἰμενικὰς καὶ Προξενικὰς ἀρχὰς.

**Τὰ δύο τελευταῖα πλοῖα τῆς «Ἐθνικῆς»**

Τὸ ὑπεροχεάνιον «Βύρων» (ex «Μεγάλη Ἐλλάς», ex «Βασιλεὺς Κονσταντίνος») 9272 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀνήκειν εἰς τὴν διαλινθεῖσαν «Ἐθνικὴν Ἀτμοπλοίαν» καὶ ἀργονόν εἰς Πειραιά ἀπὸ τῆς 9ης Νοεμβρίου 1935, ἐπολήθη εἰς Ἰταλούς πρὸς διάλυσην ἀντὶ τιμῆς 29.000 λιρῶν καὶ διὰ παραδοθῆται ἀπό τὸν πλοίον τῆς τάξης τοῦ Γένοβαν. Τὸ ἔτερον ἐναπομεῖναν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Ἀνδρός» (ex «Συρία»), τῆς ίδιας ἐταφίας, 2068 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἡγούμασθαι ἥπο τῆς «Ἀττολίας τῆς Ἐλλάδος» A. E. ἀντὶ 12.500 λιρῶν καὶ παρελήφθη ἥδη.

**Μία διάφευσις**

Ο. ζ. Δ. I. Πειθῆς ἔξ 'Αλεξανδρείας δι' ἐπιστολῆς τοῦ πρὸς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» χαρακτηρίζει ὡς ἀναρριθείας τὰ ἀναγρέμενα διὰ τοὺς ναυαγοὺς τοῦ ἀ) π «Στυλιανής» εἰς ἐπιστολὴν Ἀξιωματοῦ τοῦ E. N., περὶληπτὴς τῆς ὅποιας ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Συγχρημάτινος δ. ζ. Πειθῆς τονίζει τὰ ἔξης:

1ον) "Οτι τὸ πλήρωμα τοῦ ναυαγησαντος σκάφους ἔφθασεν εἰς Σονέζ τὴν 24ην Μαρτίου 1936. 2ον)" "Οτι ἐπὶ 4 ἡμέρας ἐπιληρώθησαν ὅλα τὰ ἔξοδα παραμονῆς καὶ περιθάλψεως τῶν ναυαγῶν εἰς Σονέζ 3ον)" "Οτι τὴν 28ην Μαρτίου διεκανονίσθη τὸ ζήτημα τοῦ ἰματισμοῦ των βάσει τῶν δόηγηῶν τοῦ ἐν Σονέζ Ἐλλήνος ὑπορρόξενου καὶ τῶν τηλεγραφιῶν τοιών τοῦ Ὑγροφοργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ 4ον)" "Οτι τὰ ποσὰ

ἀποζημιώσεως τοῦ ἰματισμοῦ ποὺ κατεβλήθησαν εἰς τοὺς ναυαγοὺς ἐπεργάζονται κατὰ πολὺ τὰ νομίμως θεσπιζόμενα.

**Οἱ συνταξιούχοι τοῦ N.A.T.**

Οἱ διευθυντής τοῦ τμήματος στατιστικῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαρχικοῦ Ταμείου ἐποπλοίαρχος — λιμενικὸς κ. Σαράνης κατήρτισε λεπτομερῆ κατά κατηγορίας στατιστικήν τῶν συνταξιούχων τοῦ N. A. T. ἐξ ἣς προσύπτει διὰ ἀριθμὸς αὐτῶν ἀνέρχεται εἰς 10.332, μὲ ἀπαιτούμενον μηνιαίων ποσὸν 6.082.294 δρ. διὰ τὴν συνταξιούχοτον τον. Οἱ συνταξιούχοι οὗτοι κατένονται εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας:

Ἄργος συμψήμασιοι ἐτῶν ἑπτησείας καὶ ἡλικίας 852 μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην 529.142 δρ. Λόγῳ πολυτετοῦς ἑπτησείας 1523 λαμβάνοντες μηνιαίων δρ. 1.296.604. Λόγῳ ἀνικανότητος, μὲ ὑπηρεσίαν 10—15 ἑτῶν 615 μὲ μηνιαίων δαπάνην τοῦ N.A.T. 209.232 δρ. Λόγῳ ἀνικανότητος, μὲ ὑπηρεσίαν 15—25 ἑτῶν 864 μὲ μηνιαίων δαπάνην 437.472 δρ. Λόγῳ αἴφνιδον δυστυχίας μηνιαίων 91 μὲ μηνιαίων δαπάνην 59.484 δρ.

Οἱ ἐπ τοῦ B. N. προερχόμενοι συνταξιούχοι εἰνε: 163 λόγῳ πολυτετοῦς ὑπηρεσίας μὲ δαπάνην τοῦ N.A.T. 111.048 δρ. μηνιαίως 97 ὑπερδεσπανετατοῖς τοῦς ὑπηρεσίας, μὲ δαπάνην 51.180 δρ. μηνιαίως καὶ 67 λόγῳ αἴφνιδον δυστυχίας μηνιαίως δι' αὐτῶν δαπάνην τοῦ N.A.T. 30.372 δρ.

Χήραι ναυτικῶν μὲ ὑπερδεσπανετατοῖς ὑπηρεσίαν, ἐπάρχονται 1574 μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην τοῦ N.A.T. 593.304 δρ. Χήραι, λόγῳ θανάτου τῶν συνταξιούχων τοῦς, 2040 μὲ μηνιαίων δαπάνην 939.300 δρ. καὶ ζῆραι ναυτικῶν μὲ πολυτετοῦς ὑπηρεσίας 376, μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην 218.940 δρ. Χήραι, λόγῳ αἴφνιδον δυστυχίας, 539 λαμβάνονται μηνιαίως 282.948 δρ. καὶ ζῆραι συνταξιούχων προερχόμενον ἐπ τοῦ B. N. 267 μὲ δαπάνην τοῦ N.A.T. δι' αὐτῶν 123.408 δρ. μηνιαίως.

Ορφανά, λόγῳ θανάτου ἢ γάμου τῆς συνταξιούχων μητρός των, ὑάρχουν δι' ὅλας τὰς κατηγορίας 751, λαμβάνονται μηνιαίως 264.120 δρ. Ορφανά συνταξιούχων τοῦ B. N., ἀνερχόμενα εἰς 65, λαμβάνουν μηνιαίως παρφοῖ τοῦ N. A. T. 22.380 δρ. Γονεῖς ἀποβιούσαντον συνταξιούχων, ἐπάρχονται 225 μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην τοῦ N. A. T. 79.176 δρ. καὶ γονεῖς συνταξιούχων τοῦ B. N. 40 μὲ μηνιαίων δαπάνην 11.832 δρ. Λαδελφοὶ καὶ ἀδελφαὶ 69 μὲ μηνιαίων δαπάνην 18.552 δρ. Τέλος 14 ναυτικοὶ λαμβάνουν προσωφινὴν σύνταξιν, μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην 7.800 δρ.

Οὕτως ἡ ὀλικὴ ἐτησία δαπάνη τοῦ N.A.T. διὰ τοὺς 10.332 συνταξιούχους των ἀνέρχεται εἰς 72.987.528 δρ.

**Τὸ ἀνακριτικὸν συμβούλιον διὰ τοὺς πλοηγοὺς**

Δι' ἀποφάσεως τοῦ z. ἴψεπτοντος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατηγορίαν τὸ πρωτοβάθμιον ἀνακριτικὸν συμβούλιον διὰ τοὺς ἀρχιπλοηγοὺς ἐκ τῶν παραπάνω τοῦ N. A. T. 22.380 δρ. Γονεῖς ἀποβιούσαντον συνταξιούχων, ἐπάρχονται 225 μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην τοῦ N. A. T. 79.176 δρ. καὶ γονεῖς συνταξιούχων τοῦ B. N. 40 μὲ μηνιαίων δαπάνην 11.832 δρ. Λαδελφοὶ καὶ ἀδελφαὶ 69 μὲ μηνιαίων δαπάνην 18.552 δρ. Τέλος 14 ναυτικοὶ λαμβάνουν προσωφινὴν σύνταξιν, μὲ μηνιαίων δι' αὐτῶν δαπάνην 7.800 δρ.

Διὰ τοὺς πλοηγοὺς τὸ συμβούλιον διὰ πλοηγούς τοῦ πρωτοβάθμιου ἀνακριτικοῦ παραπάνω τοῦ Α. Σταθή. Εἰς περιπτώσιν ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος καὶ ἀπολείας πλοίου, διὰ προεδρεύη τοῦ ἀνακριτικοῦ συμβούλιον ὁ πλοηγός τοῦ B. N. z. Γ. Παγκάρας.

Εἰς τὰς περιπτώσεις σοματικῆς ἀνικανότητος, διὰ μετέχῃ ἀντὶ τοῦ

ἀντιπλοηγούς τοῦ Α. Σταθή. Εἰς περιπτώσιν ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος καὶ πλοηγούς τοῦ B. N. z. Α. Μπάτης.

**Νέα ναυτικὴ ἑταῖρία**

Τὸ πλοίο τῶν ἐπονεμάτων τῆς Ανών. Ἐλληνικὴ Ἐπαρχία Ἐμπορικῶν καὶ Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρῶν Ἰδρυθή νέα ἑταῖρία, μὲ ἔδραν τὰς Ἀθήνας καὶ τριανταετεῖται διάφευσιν. Σχοτός αὐτῆς εἰνε: ἡ ἀνάληψις πάσης ἐμπορικῆς καὶ ναυτιλιακῆς ἔργασίας, τὸ δὲ κεφάλαιον τῆς ὡρισθή εἰς 4.500.000 δρ., κατανεμηθὲν εἰς 9000 μετοχὰς τῶν 500 δραχμῶν. Τὸ πρῶτον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς νέας τανῆς ἑταῖρίας ἀποτελεῖται ἐκ τῶν z. Βασ. Σ. Μαρκέτου, Γρηγ. Σ. Μαρκέτου καὶ Ιω. Σ. Μαρ-

**Ἀναγκαστικὸν νόμοι, ἀποφάσεις καὶ μέτρα**

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηνανδηγοῦ α' τάξεως, ἐπέτηνον οἱ z. Ζ. Αθ. Βελλάτης, Στ. Κοντοπέλης, Ἐμμ. Παπαδάζης καὶ Μιχ. Πάσσος. Διὰ τὸ διπλώμα μηνανδη-



Τὸ νεοαγορασθὲν πολυτελὲς ἀπόκτημα τοῦ Ηλιούπολης (ex «Picard») τοῦ z. Δ. Ἀγγελάτου, τόννων γκρός 2655, ταξιδητοῖς 22 μιλίων, προοριζόμενον διὰ τὴν γραμμὴν Αἰγαίου-Ἐλλάδος.

γού δ' τάξεως, ἐπέτευχον οἱ κ. κ. Θ. Μαρκαντονάκης, Ε. Κωνσταντίνος, Γ. Καλογάνης, Γ. Μονόπετρος, Ε. Ζεμπέσης, Η. Φιλίππου, Φ. Αγασίπου, Ι. Κατσούλας, Γ. Κοντραμούρης, Ν. Κουζάκος, Κρ. Μάτους καὶ Δημ. Θεοφάνης.

— Δι' αποφάσεως τοῦ κ. κ. Νεῖλον Σακελλαρίου, Θεοδ. Γρηγοράκη, Παν. Δουργούτη καὶ Γ. Χατζηγεωργίου διὰ τὴν τροπολογίαν τῆς ισχύοντος Νομοθεσίας τῆς ἀφορόσης τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον καὶ τὰ δύο Ταμεία Προνοίας ἀξιοματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ Ε. Ν.

— Τὴν 22αν Φεβρουαρίου θὰ διενεργηθοῦν ἔξετάσεις πρὸς ἀπόστησιν διπλωμάτων πλοιάρχων ιστιοφόρων καὶ πλοιάρχων ἀτμοπλοίων γ' τάξεως. Αἱ αἰτήσεις τῶν ὑποψήφιων δέονται νὰ ἀποβληθοῦν εἰς τὸ ἀμόδιον τῷμα διπλωμάτων τοῦ ἔφυτον οὐρανοφόρων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μέχοι τῆς 8ης Φεβρουαρίου.

— Διὰ Β. Δ. ἐκδόσεως προτάσει τοῦ ἔφυτον οὐρανοφόρων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, προσετέθη εἰς τὴν ἔξετασικὴν ἐπιφοροῦν διὰ τὴν χορηγήν διπλωμάτων πλοιάρχων ιστιοφόρων καὶ πλοιάρχων γ' τάξεως ἀτμοπλοίων, εἰς ἀξιοματικός τοῦ Β. Ν., ὡς ἔξεταστής διὰ τὸ μάθημα τῶν σημάτων.

— Ἀπὸ σήμερον 1ην Φεβρουαρίου τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν ὁ ἀναγνωστικὸς νόμος περὶ ἀφραγώσεως τοῦ γραφείου ναυτικῆς ἑργασίας. Ἐφεξῆς, οὐδεὶς ναυτεργάτης θὰ δύναται νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ οἰσοδήποτε πλοίῳ ἀντικειμένου, ἐάν δὲν είναι ἐγγεγραμμένος εἰς τοὺς καταλόγους τοῦ γραφείου τούτου.

— Δι' αποφάσεως τοῦ κ. κ. Νεῖλον Φεβρουαρίου τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν ὁ ἀναγνωστικὸς νόμος περὶ ἀφραγώσεως τοῦ γραφείου ναυτικῆς ἑργασίας. Ἐφεξῆς, οὐδεὶς ναυτεργάτης θὰ δύναται νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ οἰσοδήποτε πλοίῳ ἀντικειμένου, ἐάν δὲν είναι ἐγγεγραμμένος εἰς τοὺς καταλόγους τοῦ γραφείου τούτου.

— Δι' αποφάσεως τοῦ κ. κ. Νεῖλον Φεβρουαρίου τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν ὁ ἀναγνωστικὸς νόμος περὶ ἀφραγώσεως τοῦ γραφείου ναυτικῆς ἑργασίας. Ἐφεξῆς, οὐδεὶς ναυτεργάτης θὰ δύναται νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ οἰσοδήποτε πλοίῳ ἀντικειμένου, ἐάν δὲν είναι ἐγγεγραμμένος εἰς τοὺς καταλόγους τοῦ γραφείου τούτου.

### 'Ο Οίκος «Kunstmann»

Πληροφορούμεθα, ὅτι ὁ κ. Arthur Kunstmann, Γενικὸς Πρόξενος καὶ ὁ νίκος αὐτοῦ κ. Werner Kunstmann — ἀμφοτεροὶ ἀποσυνδέτες τελετώντων ἐν τῆς ἑταῖριας «W. Kunstmann» τοῦ Στέττιν καὶ τοῦ Σβίνεμοντε, ἥτις διοίκησε κανονικῶς, διὰ τοῦ πρότερον τοῦ πλοίου τοῦ πρόσδηπον. Νικ. Χάλαρης, πλοιάρχος τοῦ φορτηγοῦ «Φλώρα Νομικοῦ», διότι τὴν 16ην Σεπτεμβρίου 1936 παρέλαβεν ἐπὶ τοῦ σκάφους τοῦ τὴν λαθρεπάτιδα Λίκατερίνην σύνηγον Γ. Μαγούλα, ἐνῷ ἐδήλωσεν εἰς τὴν προξενίην ἀρχὴν Τριπολίτιδος, ὅτι οὐδεὶς ἐπέδη τοῦ πλοίου καὶ Λεων. Δουρῆς, ἀνθροίς τοῦ φορτηγοῦ «Μαλέας», διότι κατέληψεν ποιμένος κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τῆς γεράνιας ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

— Αναφέρεται ἐπ' εὐναυλίᾳ, ὅτι τὴν 1ην Ἀπριλίου 1930 ἡ παλαιὰ ἑταῖρια «W. Kunstmann» ἐώρατασε τὴν 60ὴν ἐπέτευχον τῆς ιδρύσεως της. Ὁ Wilhelm Kunstmann, δοτικής ἐξη τότε, είχεν ιδρύσει τὴν ἑταῖριαν τοῦ εἰς Swinemünde τῷ 1880, παρέμεινε δὲ ὁ νικούτερος πρωτεγάτης της, καίτοι ἡλικίας 85 ἑτῶν. Ὁ νίκος του δόκτορος Arthur Kunstmann, ἐπήρχε συνταίφος πλέον τῶν 30 ἑτῶν, καθὼς καὶ ὁ ἔγγονός του ἀπὸ τοῦ τοῦ 1924. Ὁ δόκτορος Arthur Kunstmann ἐπέδειξε πάντοτε μέγα ἐνδιαφέροντας τὰ διεθνῆ ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἐλπίζεται δὲ ὅτι ἡ ἔγεια του θὰ τῷ

πατέρα τοῦ προστείσει, συμβόλων πλέον.

ἐπιτρέψῃ νὰ συνεχίσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ ἔργον του. Οἱ κ. κ. W. Kunstmann, εἶναι πρόστοφες τοῦ Ἀγγλικοῦ «Lloyd's» εἰς Σβίνεμοντε.

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

— Τὸ ἐπόνο Ἀγγλικὴν σημαίαν μότοροπατ «ΙΩΝΟΠΟΛΙΣ» (ex «Glenluce»), διπλέλιπον, 6755 τ. γραδός, 9075 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Όμ. Ιοσιφόγλου εἰς Σβανδιναϊκής ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 62.500 λιρῶν. Τὸ σάρος τοῦτο εἶχεν ἀγοράσθη, διό γοντανό, τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1936 ἀντὶ 20.000 λιρῶν, μὲ παράδοσην εἰς Γενοβαν, ἔξετέλεσε δὲ τούριας καὶ πολημήνους ἐπονενάς εἰς Πειραιά.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κοντούκουντη Καναδικὸν φορτηγὸν «CANADIAN SCOTTISH» 5334 τ. γραδός (τοῦ 1921) παραληφθὲν εἰς τὸ Αβούνανθ ἐτέθη ἐπόνο Ἀγγλικὴν σημαίαν.

— Τὸ φορτηγὸν «TREGEKOLAN» 3338 τ. γραδός (τοῦ 1903) παραμένει εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ἀναρρωθείσης τῆς πολήσεώς του εἰς Όλανδον διαλυτάς.

— «Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Κ. Χατζηπατέρα Αγγλικὸν φορτηγὸν «HARTLAND POINT» 3661 τόννων γραδός (τοῦ 1913), παραληφθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μετωνομάσθη «ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ». Καὶ τὸ σάρος τοῦτο ὑποστεί τὴν Ελληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ φορτηγὸν «TREGEKOLAN» 3338 τ. γραδός (τοῦ 1903) παραμένει εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ἀναρρωθείσης τῆς πολήσεώς του εἰς Όλανδον διαλυτάς.

— «Επειτέλος τελευταίως ἐπονενάς ἡ ἀδεξαμενίσθησαν πρὸς καθαρισμὸν ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά μας «Ορος Παρασασδός» εἰς Μπάρον, «Αἴγανος» καὶ «Ιουνίος» εἰς Κάρδιμ, «Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρίζος» καὶ «Νίκος» εἰς Μπλάσθ.

— Εἰς Ρούνεν ἐπειθεωρήθη τὸ σημφωνηθὲν πρὸς ἀγοράν παρὰ τοῦ κ. Ίω. Λιδανοῦ Γαλλικὸν φορτηγὸν «Nicole Schiaffino» 4290 τ. γραδός (τοῦ 1913). Τὸ σάρος μὴ εὑρεθὲν εἰς καλήν κατάστασιν, ἀπερρίθη.

— Κατ' ἀναφοράν τοῦ πλοίου τοῦ φορτηγοῦ «Κερζεά», τὰ Σούβιτ ἀπηγόρευσαν τὴν ναυτιλίαν εἰς τὰ παράλια τῆς Κρητίδας, ἀπὸ τοῦ ἀρρωτηρίουν «Ἄγιος Θεόδωρος» μέχοι καὶ πέραν τῆς Σεβαστούπολεως. Ή ἀποτελατὴν ἀπαγορεύει τὴν εἰσόδον παντὸς πλοίου εἰς τὴν ἀνωτέρω περιοχήν.

— Τὸ ἀπολεῖναν ἐξ Μπάρον διὰ Ρίον Ιανεῖρον φορτηγὸν «Ορος Παρασασδός» προσήγγεινε εἰς Μπάρον "Αἴλαντ, ἔνθα καὶ ἀπειδίασεν ἀσθενῆστα ναύτην ἐκ τοῦ πληρωμάτος του.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Ι. Α. Κουλούθου καὶ Ν. Ν. Ευπιούτον Αγγλικὸν φορτηγὸν «BROCKLEY HILL» (ex «LANGTON GRANGE») 5295 τ. γραδός (τοῦ 1919) παραληφθὲν εἰς "Αμστερνταμ ὑποστεί τὴν Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΝΙΚ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ».

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΑΡΧΩΝ» 1364 τ. γραδός (τοῦ 1921) ἐπωλήθη μέσῳ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κοντούκουντη εἰς "Αγγλίους ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 15.250 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γονλανδορή Αγγλικὸν φορτηγὸν «LYMINGE» 4353 τ. γραδός (τοῦ 1913) παραληφθὲν εἰς Κάρδιμ τέτην ἐπόνο Ελληνικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» καὶ θά νηολογηθῇ εἰς τὴν "Ανδρον.

— Κατὰ πληροφορίας τοῦ «Λόιδ Λίστ» τὸ πρατούμενον εἰς Θεούταν φορτηγὸν «ΕΛΙΖΑ» ἀφέθη ἐλεύθερον τὴν 22αν Ιανουαρίου, ἀφοῦ προηγουμένως ἐξεφόδησθη τὸ φορτίον του. Ο πλοιάρχος διεμαρτυρήθη εἰς τὰς ἀποτολέσματα, ἀρχάς.

— «Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «ΡΙΤΑ» ἀπολεῖναν ἐξ Καζαπατλάγκας διὰ Βαρετέλωνη μὲ φορτίον γιανθράκων μεταφορτισθὲν ἀπὸ τὸ ἄπ «CABO SILLEIRO», ώδηγήθη παρ' ἐξωπλισμένον βοηθητικοῦ εἰς Θεούταν, ἔνθα παρέμεινε ἀπὸ τῆς 11ης μέχοι 22ας Ιανουαρίου. Απολύθιστος ἀνεγόριθσε διὰ Κάρδιμ τέτην ἐπόνο Ελληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ φορτηγὸν «HAMPTON HILL» 6701 τ. γραδός (τοῦ 1919) τῶν κ. κ. Έμμ. Κοντούκουντη καὶ Σ. Πατέρα, ὑψώσαν εἰς "Αμστερνταμ τὴν Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΛΚΙΜΟΣ» 1906 τ. γραδός καὶ ναυτηγήσεως 1921, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ. κ. Κ. Σφρίδαν καὶ ἀδελφῶν Ραφτοπούλων εἰς ἐφοπλιστᾶς τῆς ἀλλοδαπῆς ἀντὶ 16.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων Γαλλικὸν φορτηγὸν «DJENA» 3462 τ. γραδός (τοῦ 1898) παραληφθὲν εἰς Ρούνεν μετωνομάσθη «ΛΑΝΑ».

## YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street GHEFOO.

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

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C<sup>o</sup> Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros" Shanghai

## Νέαι άγοραι φορτηγών παρ' Έλλήνων έφοπλιστῶν

«DOCTEUR PIERRE BENOIT» Γαλλικόν, ήγοράσθη παρά τῶν κ.β. Ρεθύμνη καὶ Κουνουπούνη ἀντί 22.500 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς τὴν Ἀμέρισαν. Τὸ σάφος τοῦτο εἶναι 7914 τ. γκρός, 4973 τ. νέτ καὶ 11.743 τ. φορτίου, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1918 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Uraga Dock Co., Ltd» καὶ ἔχει κλάσιν «Béreizta». Χωρὸν διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 565.000 κ. π., διὰ δέματα 509.000 κ. π. καὶ διὰ μπάνκερς 85.602 κεβ. ποδῶν.

Εἶναι διπλέουν καὶ ἔχει δύο καταστρώματα καὶ «εστέρ-ντεξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 445 ποδῶν, πλάτους 58 καὶ κούλου (βάθος) 40 ποδῶν. Αἱ δύο μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 703 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριπλάνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 22'' 36'' 1/2, 61'' καὶ διαδρομὴν 48'' ἵντσον.

«LYMINGE» Ἀγγλικόν, ήγοράσθη παρὰ τῶν κ.β. ἀδελφῶν Γούλανδοη ἀντί τιμῆς 26.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Κάρδιφ. Εἶναι σάφος 4353 τ. γκρός, 2741 τ. νέτ καὶ 7270 τ. φορτίου, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1913 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Wm Gray, τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπού, διελέθων σερβεῖ Νο1 τὸ 1935. «Εχει ἐμφασίου δύνησις 23.3'' ποδῶν, χρησιμοποιεῖ χρήμα ὑδατος 1353 τ. καὶ διαθέτει χρόνον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα 385.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 360.000 κεβ. ποδῶν.

Φέρει δὲν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 365.2 ποδῶν, ποδῶν, πλάτους 50.8 καὶ κούλου (βάθος) 26 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 36 ποδῶν, μεσόστεγον 106 καὶ ἐπίστεγον 27 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, Ἀγγλικῆς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 371 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριπλάνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 41'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 48'' ἵντσον. Λέβητας φέρει δύο μέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα δονθητικὸν πέστως 85 λιβρῶν κατά τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«DJENA» Γαλλικόν, ήγοράσθη παρὰ τὸν Έλλήνων ἀντί μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς. Τὸ σάφος τοῦτο εἶναι 3462 τ. γκρός, 2173 τ. νέτ καὶ 5750 τ. φορτίου, μὲ ἐμφασίου δύνησις 21.5 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100 A.1, κατεσκευάσθη τὸ 1898 (Δεκέμβριον) εἰς τὸ Σώντερλαντ καὶ διῆλθε σερβεῖ Νο1 τὸ 1935. «Ερμα» ὑδατος χρησιμοποιεῖ 1081 τ. καὶ διαθέτει χρόνον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα 305.000 κ. π., διὰ δέματα 293.000 κ. π. καὶ διὰ μπάνκερς 15.480 κεβ. ποδῶν.

Φέρει δὲν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 347.8 ποδῶν, πλάτους 48.3 καὶ κούλου (βάθος) 23.1 π., μὲ πρόστεγον 35, μεσόστεγον 100 καὶ ἐπίστεγον 28 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ Ἀγγλικῆς κατασκευῆς, καὶ δυνάμεως 310 ὄνομ. Ἐππον, εἶναι τριπλάνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24'', 40'', 66'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45'' ἵντσον. Λέβητας φέρει δύο μέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα δονθητικὸν πέστως 100 λιβρῶν κατά τετραγωνικὴν ἵντσαν.

## Άγοραπωλησίαι πλοίων

«Αν καὶ διεπούμην ἡ ἀνατίμησις εἰς τὰς ἀξίας τῶν ποὺς περιφέρω ἐξιετάλευντων πωλούμενον πλοίων, ἐν τούτοις ποιά τις ἀνάπτωνται ἡρχίσειν ἐκδηλουμένην κατά τὸ 6' 15θέμερον τοῦ Ἰανουαρίου, ἀφ' ἣς ἴδια ἡμέρας προσέλαβε σταθεροτέραν μηροφήν ἡ πτωσίς τῶν τιμῶν τῶν ναυών. Τὸ ἀσφές τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἡ ἀβεβαία μελλοντικῆς ἐξελίξις της, καθιστῶνται ἐπιφυλακτικούς τοὺς ἐφοπλιστᾶς εἰς τὴν ἀγορὰν σκαφῶν μὲ τύρηλας τιμᾶς. «Αν ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς περιηλθῇ εἰς γαλαφότερα ἐπίπεδα, εἶναι θέων, διτὶ καὶ αἱ ἀξίας τῶν μεταχειρισμένων πλοίων θὰ ἰστοστῶν ἀνάλογον πτώσιν, ἔναντι τοῦ γνωστοῦ πρὸ διηήνου ἀνατιμητικοῦ πινετοῦ. Πάντως, ζητοῦνται εἰσέτι μῆχανέννων τιμαί, ἀρχεταὶ δὲ ἀγοραπωλησίαι ἀνηγγέλησαν κλεισθεῖσαν κατά τὸ πρότον 15θέμερον τοῦ Ἰανουαρίου. Μεζονοὶ ζήτησιν παρονόμων τὰ φορτηγά μετρίας καὶ μικρᾶς χωρητικότητος, διὰ τὰ δύοις καὶ ἐπιληφόνοντα ικανοποιητικαὶ τιμαὶ. Τὰ Ἑλληνικὰ ἡ. γ. φορτηγά τοῦ «Αρχοντος» 1364 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ τοῦ «Ἀλκιμος» 1906 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἐπολιθησαν εἰς ἀλλοδαπούς τὸ μὲν ποδῶν ἀντί τιμῆς 15.250 λιρῶν, τὸ δὲ δευτέρου ἀντί 16.000 λιρῶν. Εξ ἀλλού τὸ διπλέουν μότορον τοῦ «Ιανουαρίου» τοῦ 1920, Ιανουαρίου, 9075 τόννων φορτίου (τοῦ 1920) ἀγορασθὲν τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἀντί 62.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Ρότερνταμ. Νέαι ἀγοραὶ παρὰ τὸν Έλλήνων ἐπραγματοποιήθησαν, ὃς γράφουμεν εἰς τὴν οἰσείαν στήλην, 3 φορτηγῶν, 15.729 τ. γκρός, παρελήφθησαν δὲ καὶ σκάφη πολὺ ἀγορασθέντα πρὸ καιροῦ καὶ τεθέντα ἥδη ἐπὶ τὴν σημαίαν μας.

«LAVINGTON COURT» Ἀγγλικόν, μὲ δὲν κατάστρωμα καὶ «εστέρ - ντεξ» 6569 τ. γκρός, 10.800 τ. φορτίου, μὲ ἐμφασίου δύνησις

28.4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβεῖ Νο3 τοῦ 1934, ἐπολιθηθεῖσας Γερμανούς ἐφοπλιστᾶς ἀντί 51.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε ποληθῆ τὸν Οκτώβριον τοῦ 1926 ἀντί 43.000 λιρῶν.

«RONDA» Ἀγγλικόν, μὲ δὲν κατάστρωμα, 4943 τ. γκρός, 8030 τ. φορτίου, μὲ ἐμφασίου δύνησις 24.6 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβεῖ Νο3 τοῦ 1935, ἐπολιθηθεῖσας Γερμανούς ἐφοπλιστᾶς ἀντί 39.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε ποληθῆ τὸν παρελθόντα Αὔγουστον τοῦ 1926 ἀντί 22.500 λιρῶν.

«RUDMORE» Ἀγγλικόν, 969 τ. γκρός, 1310 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβεῖ τοῦ 1936, ἐπολιθηθεῖ ἀντί 8.000 λιρῶν.

«MAUDIE» Νορβηγικόν φαλανθωμψιόν, διπλέουν, 4818 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβεῖ Νο3 τοῦ 1933, ἐπολιθηθεῖ ἀντί 25.000 λιρῶν.

«ARGO» Δανικόν, μὲ δὲν κατάστρωμα, 1933 τ. γκρός, 3200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν ἀντί τιμῆς 25.000 λιρῶν.

«SKULD» Νορβηγικόν φορτηγόν, μὲ δὲν κατάστρωμα, 1101 τ. γκρός, 1850 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, ἐπολιθηθεῖσας Φινλανδούς ἀντί 13.000 λιρῶν.

«HERBJORN» Νορβηγικόν μότορο - τάνκερ, διπλέουν, 8038 τ. γκρός, 11.000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἐπολιθηθεῖσας ἐφοπλιστᾶς τοῦ Όσλο ἀντί 130.000 λιρῶν.

«MOSVOLD» διπλέουν Νορβηγικόν μότορο - τάνκερ, 9108 τ. γκρός, 14.750 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1935 ἡγοράσθη παρὸ ἐτέρων Νορβηγικῶν ἐφοπλιστῶν ἀντί τιμῆς 165.000 λιρῶν.

«HANDICAP» διπλέουν Νορβηγικόν μότοροπι, μὲ δὲν κατάστρωμα καὶ «εστέρ-ντεξ», 5013 τ. γκρός, 8860 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπολιθηθεῖσας Νορβηγούς ἀντί 1.000.000 κορωνῶν.

«SEVEN SEAS SOUND» (Αγγλικόν, μὲ δὲν κατάστρωμα, 2125 τ. γκρός, 3560 τ. φορτίου καὶ ἐμφασίου δύνησις 19.5 ποδῶν, ναυπηγήσθη τὸ 1925 καὶ διελέθων σερβεῖ Νο2 τὸ 1934, ἐπολιθηθεῖ ἀντί 25.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε ποληθῆ τὸν Ιανουαρίου τοῦ 1935 ἀντί τιμῆς 14.000 λιρῶν.

«NELLY» Δανικόν, μὲ δὲν κατάστρωμα, 1549 τ. γκρός, 2350 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἐπολιθηθεῖσας Φινλανδούς ἀντί 22.250 λιρῶν.

«ASHBURTON» (Αγγλικόν μότοροπι, μὲ δύο κατάστρωμα, 5057 τ. γκρός, 8455 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1926 ἐπολιθηθεῖσας Νορβηγούς ἀντί 70.000 λιρῶν.

«LANCER» (Αγγλικόν, μὲ δὲν κατάστρωμα, 1363 τ. γκρός, 2076 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβεῖ Νο1 τοῦ 1931, διπερὶ εὐρώ ποληθῆ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντί 9000 λιρῶν, ἐπανεπολιθηθεῖσας ἥδη, ἀφοῦ διῆλθε σερβεῖ, ἀντί 12.500 λιρῶν.

«NAVEX» Βελγικόν, 1934 τ. γκρός, 3316 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβεῖ Νο1 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρὸ ἐφοπλιστῶν τῆς Βαλτικῆς ἀντί 21.000 λιρῶν.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

### ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD (N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVAARTBEDRIJF) SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: «DIOSKUOI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20, Willemeskade

ROTTERDAM

### GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS AGENTS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20, Willemeskade

ROTTERDAM,

### NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20, Willemeskade

ROTTERDAM,

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

## ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

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

«OSPRINGE» Αγγλικόν, 2229 τ. γκρός, 3620 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1910, έπολήθη εἰς Φινλανδούς ἐπολιστάς ἀντί 9000 λιόδων.

«TINTO» Αγγλικόν, 789 τ. γκρός, 1135 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1921, έπολήθη εἰς Δανούς ἀντί 4560 λιόδων.

«THORNIHOPE» Αγγλικόν, μὲ ἔν κατάστομα, 2272 τ. γκρός, 3425 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1933, έπολήθη εἰς "Αγγλίαν" ἀντί 25.000 λιόδων.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Μὲ ζωηροτέραν πος κίνησιν προεξοχμένην κυρίως ἀπὸ τὴν ζῆτησιν πλαϊών σκαφῶν πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ 'Αγγλικοῦ σχεδίου, καὶ μὲ πιμᾶς βελτιωμένας αἰσθητῶς, διέρρευσε τὸ 6' 150ήμερον τοῦ 'Ιανοναφίου διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιοστίθηρον. Πλὴν τῶν 'Αγγλικῶν ἐργοστασίων ὅμως, ἐνεργοίσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ τὰ 'Ιταλικά τοιαῦτα, ἀτινα καὶ ἡγόρασαν ἐν 'Αμερικανικὸν ἀττικόπλανον ἀντὶ 5000 λιόδων, μὲ παραλαβὴν εἰς 'Ηνωμένας Πόλιτεῖας καὶ τὸ παραπλασμένον «Ελληνικὸν ἐπερχομένιον «Βόρων» ἀντὶ 29.000 λιόδων, μὲ παράδοσιν εἰς Σπέτζιαν ἡ Γένοβαν. Σποραδικῶς ἡγόρασαν σκάψη τινὰ καὶ διατέρων ἄλλων χωρῶν, εἰς τρόπον ὥστε τὸ 150ήμερον ἔχεισε μὲ τὴν πόλησιν 14 πλοῖον 56.299 τ. γκρός, κατανεμόμενον εἰς τὰς κατωτέρω δύτικὰ σημάνας:

'Αγγλικά	7 τ.	γκρ.	28.373	'Ηνωμ.	Πόλιτ.	1 τ.	γκρ.	3.092
'Ελληνικά	1 >		9.272	Κινέζικά	1 >			2.803
Ίνδικά	1 >		5.222	Βελγικά	1 >			2.100
Γαλλικά	1 >		4.221	Εσθονικά	1 >			1.215

Σύνολον πελμηθέντων ποδὸς διάλυσιν : 14 > 56.299

Τὰ σκάψη ταῦτα ἐποίηθησαν εἰς διάλυτας ἐπὶ διαφόρους χωρῶν, πλὴν Ιαπώνων, οἵτινες ἐκάλυψαν τὰς ἀνάγκας τῶν μὲ τὴν παραλαβὴν χωριτζότητος ἀγορασθεῖσης πρὸς καροφόν καὶ μὲ τὴν ἀπορρόφησιν ἀριστῶν ποστήτων πλαϊώντηρον ἐκ τῆς Βαρείου 'Αμερικῆς.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ 'Αγγλικά ἀπὸ «Chinkoas» Ίνδικων, 5222 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἀντὶ μῆ γνωσθεῖσης τιμῆς, «Syrie» Βελγικόν, 2100 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 9500 λιόδων, «Cittaglio» Εσθονικόν, 1215 τ. γκρός (τοῦ 1900) ἀντὶ 1550 λιόδων «Nailsea Vale» 'Αγγλικόν, 4647 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἀντὶ μῆ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1937 καὶ «Risalda» 'Αγγλικόν, 4919 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 11.500 λιόδων, μὲ παράδοσιν εἰς Ρόζιν 'Αλγούλιον — Μάιον. "Απασαί αἱ διάλυσις τῶν ἀντιτέων σκαφῶν γίνονται βάσει τοῦ γνωστοῦ σχεδίου.

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 29.000 λιόδων τὸ ἐπερχομένιον «Βόρων» 9272 τ. γκρός (τοῦ 1914) μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Φεβρουαρίου εἰς Γένοβαν ἡ Σπέτζιαν καὶ τὸ 'Αμερικανικόν «T. A. D. Jones» 3093 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ 5000 λιόδων, μὲ παράδοσιν εἰς Βόρ. 'Αμερικήν, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται. ΙΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ 'Αγγλικόν ἀπὸ «Garada» 5333 τ. γκρός (τοῦ 1919) εἰς σίαν κατάστασιν

TELEPHONE:  
LEITH 37011  
(4 LINES)

CABLES:  
LINDSAY, LEITH

## W. N. LINDSAY LIMITED.

138. CONSTITUTION STREET,

LEITH

SHIPBROKERS AND STEVEDORES

KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING OR  
DISCHARGING ALL CLASSES OF CARGO

ALL ENQUIRIES DIRECT TO W. N. LINDSAY LTD  
LEITH

OR TO LONDON AGENTS,

A. E. SHEPPARD & Co.,

6, LLOYD'S AVENUE  
LONDON E.C. 3

TELEPHONE: ROYAL 4954

εὑρίσκεται μὲ σοβαράς ζημίας ἐκ περιστατικῶν.

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ ἀπὸ «Kylemore» 'Αγγλικόν, 1002 τ. γκρός (τοῦ 1880) ἀντὶ 2425 λιόδων, μὲ παράδοσιν εἰς Αμερικήν, «Santa Autora» 'Αγγλικόν τάνκερ, 5529 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἀντὶ 10.500 λιόδων καὶ «Ligoniers» 'Αγγλικόν τάνκερ, 3737 τ. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ 7500 λιόδων. ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 10.500 λιόδων τὸ Γαλλικὸν «Indenies» 4221 τ. γκρός (τοῦ 1907) ΟΛΑΝΔΑΙΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ 'Αγγλικόν τάνκερ «British Commerce» 4205 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἀντὶ 7900 λιόδων μὲ παράδοσιν ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ KINEZOI ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μῆ γνωσθεῖσης τιμῆς τὸ Κινέζικόν ἀπὸ «Tung Shang» 2803 τ. γκρός (τοῦ 1885).

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικὰ πλοῖα

ΤΗ δραματικὴ ἀπώλεια τοῦ φορτηγοῦ «Σπύρος»

Μία ἀκόμη ἀπώλεια ποντοπόδου 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ἐσημειώθη τὸ παρελθόν 150ήμερον, κατὰ τὴν ὥραν, δυστιχῶς, θρηνεῖ ἡ ναυτικὴ μας οἰονογένεια καὶ ἐπὶ τὸ ἀνθρώπινα θέματα. Τὸ φορτηγὸν «ΣΠΥΡΟΣ» τοῦ κ. Π. Αντύπα, 2108 τ. γκρός (τοῦ 1904) κατευθύνομενον ἐν Κονσταντινούπολεσ μὲ 3500 τ. μεταλλέυματος εἰς 'Αμερικήν, κατελήφθη τὴν νύκτα τῆς 23ης πρὸς τὴν 24ην 'Ιανουαρίου ἐπὸ τὸ σφοδροτάτης τρικυμίας, καθ' ὃν χρόνον παρέπλεε τὰς Προτογαλάκις ἀπτάς. Τὸ σκάφος ἐξοκείλεν εἰς βραχώδη ἄσφαν τὸ Portimao, πλησίον τοῦ λιμένος Lagos τῆς Νοτίου Πορτογαλίας, κατακλυσθέν δὲ ταχέως ἀπὸ τὰ ὄδατα ἐμβοσθή, καταστὰν ὀλικῇ ἀπώλειαν. Οἱ πλόιασος κ. Σ. Κάγκας ἐνόπιον τοῦ ἀμέσου πανδόνων διέταξε τὴν δίγκατάλεψιν τοῦ σκάφους καὶ τὴν ἐπιβίσασιν τοῦ πληρώματος εἰς τὰς δύνη μεγάλας σωσιδίους λέμβους. Ή τρικυμία, δημος ἦτο σφοδροτάτη καὶ ἀπώλειαν προβληματικὴν τὴν διακινθέντων τον. Ή μὲ λέμβους ἀνετράπτη ἀνοικτά τῆς παραλίας, ἐξ δὲ τῶν ἐπιβανόντων ἀντῆς ναναγῶν ἐπίνγησαν ἐξ. Οἱ ὑπόλοιποι περιστελέγησαν μετὰ πολλῆς δυσοὐλίας ὑπὸ τῆς δευτέρας λέμβου, ἡ δοπία ἀνετράπτη καὶ ἀπῆτη, καθ' ὃν χρόνον προσήγαγε τὴν ξηράν. Οἱ ἀπιβαίνοντες ταῦτης — πλὴν ἐνὸς πνιγέντος — ἀπεβιβάσθησαν εἰς τὴν ἀπτήν, ἀλλ' ἵσαν εἰς οἰκτόνων καταστάσιν. Πεζοποδοῦντες, ἔφθασαν εἰς Lagos, ὅπου ἔτυχον τῶν πρότον πειθαλήφεων ἀπὸ τὰς ἀργάς, μερίμνη τῶν ὅποιων ἀπεστάλησαν εἰς Λισσαβόνην. Οἱ περισσότεροι τῶν ναναγῶν, κρυολογήσαντες, εἰσήγησαν εἰς νοσοκομεῖον πρὸς νοσηλείαν. Οἱ πνιγέντες ἐπὶ τὰς ἀποχειρίες νανατίλομενοι εἶνε ὁ 6' μηχανικὸς Νιζολαΐδης, ὁ γ' μηχανικὸς Γαβριήλ, ὁ ναύτης Συρίγος, ὁ ξυλογράφος Τοντούρας, ὁ άνθρωπος Νιζολάου, ὁ μάγειρος Τσαΐσης καὶ ὁ ἀρχιθεραπευτής Σίμος Τσελέμης.

...

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τῆς 22ης 'Ιανουαρίου καὶ ἐντεῦθεν σφοδροτάτη τρικυμία συγχλονίζει εἰστεῖ τὸν 'Ατλαντικὸν ὥκεανόν, προκαλέσας ἀρκετά νανάγια ζένων πλοίων καὶ σοβαράς καθυστερήσεις τῶν πλῷ σκαφῶν. Εἴνε καρακτηριστικὸν τῆς διαστήτης τῆς τρικυμίας ταῦτης, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Ελα. Κ. Εμπειρίος» ἐχρειάσθη ἐνδεκα ἡμέρας ἀπὸ Μπλάσθ εἰς Λισσαβόνη καὶ τὸ ἀλι «Χρυσοῦ» δέκα τρεις ἡμέρας ἀπὸ Ρόττερντα τοῦ Μαδέρας. Σφρόδρα ἐπίσης τρικυμία μετὰ χιονοθύλης καὶ διμιτάτων ψύχους ἐσημειώθη εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ό Λονδονίς ἔπιξε, διακοπεῖσης ἐν αὐτῷ τῆς νανοπλοίας. Τὸ υπὸ Ρουμανίην σημαίαν φορτηγὸν «Κάρομεν Σύλβα» ἐρχόμενον ἐν Κονσταντίνες εἰς Ηερατά μὲ 3000 τ. σίτου, ἔχοντες ἐπὶ ἀμυδόνων ἕταλον 6 μῆλα ἀπὸ τῆς εἰσόδου τοῦ Βοσπόρου καὶ πρὸς τὸ μέρος τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἀπτῆς. Τὸ πλήρωμά του διεσώθη ἀπὸ Τουρκικὸν ναναγοσωστικὸν. Εργασία διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου θὰ ἀναληφθοῦν, ενθὺς ὡς κοπάῃ ἡ τρικυμία.

«ΑΝΩΙΠΠΗ Ν. ΜΙΧΑΛΟΥ»: Τὸ Γερμανικὸν πετρελαιοκίνητον «Geheimrat Koenigs» κατευθύνομενον ἐν Κενιζέργης μὲ φορτίον σίτου εἰς 'Αλτάνα, ἐπόδισεν εἰς Χολενίουν μὲ ζημίας εἰς τινὰ ἔλασματα τῆς πρύμνης, συνεπείδει συγχρονίσεως του κατὰ τὸν πλοῖον, μὲ τὸ φορτηγὸν «Ανθίπη Ν. Μιχάλου». Τὸ 'Ελληνικὸν σκάφος κατέπλευσεν εἰς Δάντιγκ, ὃν καὶ εἴ τινα νομέων τῆς πρύμνης νὰ ἐνισχυθῇ. Αἱ ἐπισκεναὶ θὰ διεσχιθοῦν εἰς Δάντιγκ, τοῦ δὲ Γερμανικοῦ εἰς τὸ 'Αμερικήν.

(Ταῦ. 13—16)  
«ΝΙΚΟΣ»: Άπολεπενσαν ἐκ Μπλάσθ, ήναγκάσθη νὰ ἐπαναπλεύσῃ, λόγῳ ἀνομάλων λειτουργίας τοῦ πηδαλίου του. Μετὰ τὴν ἐπέλεσιν

ΜΗΧΑΝΟΠΟΙΕΙΟΝ & ΛΕΒΗΤΟΠΟΙΕΙΟΝ  
Π. ΤΣΕΜΠΕΛΗ-Γ. ΒΕΡΥΚΑΚΗ & Π. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗ

ΠΟΛΥΔΕΥΚΟΣ 24 - ΤΗΛΕΦΟΝΟ 41.693 - ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ καὶ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ  
ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ  
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΩΝ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΚΑΥΣΕΩΣ  
ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ "MAZOYT"  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΜΗΧΑΝΩΝ  
ΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΚΑΥΣΕΩΣ ΣΗΡΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΑΧΕΙΑ καὶ ΑΚΡΙΒΗΣ

ἀπαραιτήτων τινῶν ἐπισκευῶν, τὸ οὐάφος ἀπέλπενε διὰ Φλώσιγχ πρὸς ἄνθράκενσιν καὶ ἔκειθεν διὰ Πλέετ. (Ιαν. 13)

«ΝΕΔΔΥ»: Ἐπαναρρότισαν εἰς Κίγυστον καὶ ἐπιθεωρήθην ἥλαβε πιστοποιητικὸν ναυτοπλοΐας καὶ ἀνεγόρησε δι' Ἀγγλίαν. (Ιαν. 13)

«ΕΛΠΙΣ» (Πεζά): Ἐπόδισεν εἰς Γιβραλτάρ δι' ἐπισκευάς τινάς καὶ ἀνεγόρησε μετὰ καθαρεύσης ὅλων ὡρῶν. (Ιαν. 14)

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ»: Παραμένει εἰσέτι προσθηγμένον ἔξωθι τοῦ σηματοδαστοῦ τοῦ Σάρπην, ἀναρρέστη δέ, δὲ τὴν 15ην Τανοναρίου μετεκινήθη ἡ πούρα κατὰ 4 πόδας καὶ τὴν ἐπομένην κατὰ 16 ἀζόην πόδας. Τὸ σάρπος ἐπικάθηται εἰσέτι βαρέως ἵνο τὸ λεβητοστάσιον, ἐπάρχοντον ὅμως ἐνδεῖξεις, ὅτι δὲ καταστῆ δυνατή ἀνέλκνωσις τοῦ, διότι παρὰ τὴν μεγάλην πίσιον τοῦ φεγγάτου, μετασινέτη διαδίνεις εἰς τὰς ὥρας τῆς πλήρους παλαιρίων. Ἡ ἐκφότωσις συνεχίζεται, ὅταν ὁ καρός τὸ ἐπιτρέπῃ, πρὸς διενδόντων δὲ τὸν ἑργατικὸν τῆς ἀνεκτίσεως ἑτοποθετήσιον εἰς τὴν πλήσιον ἔηραν καὶ εἰς κατάλληλον θέσιν ἀγνωμα συνολικοῦ δάρδουν 40 τόννων. Ἐξηρολούθησεν ἐπίσης ἡ ἐκσωμὴ τοῦ βυθοῦ, μέχρι δὲ τῆς 19ης Τανοναρίου πατωρθόθι νῦν μετασινήθη τὸ σάρπος περὶ τοὺς 150 πόδας ἀπὸ τῆς ἀρχῆς θέσεως τῆς προσωράξεως του. Χίλιοι περίπου τόννοι σίτου καὶ ἀραβίστων είχον ἐκφοτωθεὶς μέχρι τῆς 22ης τοῦ μηνός, δὲ ὅμως αἱ ἑργασίαι τῆς ἐκφότωσεως διεκόπησαν προσωρινῶς, λόγῳ τῆς κακοκαιρίας καὶ τῶν σφρόδων Ν. Δ. ἀνέμων. Εἰς τὰς Λονδονίνους ἀνταυτούλειας ἀναγράφεται πάντοτε τὸ πλοῖον μὲν 60 οὐρανίνες. (Ιαν. 12—23)

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ»: Προερχόμενον ἐξ Σαμίγκων μὲν φορτίον δόφησες κατέλησεν εἰς Βορδό, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἀγνωμοδολίαν του παρεσύθη, λόγῳ θρωμάτως τῶν πρινησίων καὶ προσήραξεν εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ ποταμοῦ. Πέντε ρυμουλκά, σπεύσαντα ἐγκαίως ἐπὶ τόπον, τὸ ἀνέλκνωσαν ἀνεψιούν καὶ ἐπαπτούσιον τὴν ἀγνωμοδολίαν του εἰς ἀσφαλῆ θέσιν. (Ιαν. 20)

«ΚΟΡΦΙΟΝ»: Ἀποπλέον ἐξ τοῦ Ερίθη συνεκρούθη μὲν τὸ Ἀγγλικὸν ιστιοφόρον «Nellie», οὗτον ἀπέσπη ἡ κορυφὴ ἐνὸς ίστοι καὶ ἐβλάβησαν μερικά ἔξαρτηματά του. Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, μὴ ἐποτάν ζημίας, ἔξηρολούθησε τὸ ταξίδιον του, ἐνῷ δὲ χρόνῳ κατέλησεν εἰς Ρόττερνταν ἐπέστη ἥλαφρός τινας ὥλαβας εἰς τὴν ἀφιερέφαν πλευράν τῆς πρώθας του, συνεπειώ προσκρούσεως ἐπὶ σημαντήρος. (Ιαν. 18—23)

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ»: Ἀγγέλλεται ἐξ Βαγκούνερ, διότι τὸ φορτηγόν μας τοῦτο ἀπόλεσεν εἰς Σουηνορ Ναρρώς μίαν ἐκ τῶν ἀγνωμῶν του καὶ 135 δρυγίας ἀλλοεως. Ἐδραύσθησεν ἐπίσης δύο πτέργες τῆς ἥλακος του, ἥτις καὶ θ' ἀντικαταστῆθη διὰ τῆς ἀναρράσθησης ἐν τῷ πλοίῳ ἐφεδροῦσῆς τοιαύτης. Τὸ σάρπος, ἀγγέλλεται, διότι ἀνεγόρησε τὴν 21ην ἐξ Βαγκούνερ δι' Εἴσοδουν. (Ιαν. 18—23)

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΒΡΟΝΤΙΣΗ»: Προσθηγμένον εἰς Κερμάσι, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος. Τὸ σάρπος, κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος, είχε φορτώσει 800 τ. μεταλλεύματος εἰς σάκκους ἀπὸ τὴν Γερασανήν καὶ 1950 τ. μεταλλεύματον εἰς γῆγα ἐξ Μαντούδιον. Τὴν ἀνέλκνωσιν τοῦ ἐπέτευχε τὸ ναυαγοποιητικὸν «Μαργιό Μάτω», κατόπιν ἀντλήσεως τῶν ὑδάτων τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν πρινηάν πετῶν καὶ τῆς ἀπορρίψεως εἰς τὴν θάλασσαν 250 τόννων μεταλλεύματος ἀπὸ τὸ εἰς ζῆνα φορτίον. Τὸ σάρπος ἐπεκάθητο κατὰ τὸ ίμισον ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ καὶ κατὰ τὸ ίμισον ἐπὶ σχηληροῦ τοιούτου, μὲν βάθος ἑπάτον 15 ποδῶν εἰς τὴν πρόφαταν καὶ 23 ποδῶν εἰς τὴν πρήνην. Τὸ «ἄπειρον» είχε κατακλυσθῆ τὰ κύπρη Νο4 καὶ δὲ εἶχον ὑδροῦ ἔγραψε 6 ποδῶν, τὸ δὲ μηχανοστασίου διέφερε. Τὸ πηδάλιον τοῦ σάρπους ἐπέστη σοδαράς ζημίας. Τὸ φορτηγόν, μετά τὴν ἀνέλκνωσιν του, ἐργασιολογίη εἰς Σκιάθον δύο προσωρινάς ἐπονεγένετο ἐπὸ δυτῶν, ἀκολούθως δὲ, μεσοφ τοῦ Εέριπου ἐργασιονάκηθη εἰς Πειραιᾶ δι' ἐπιθεωρήσην ἐν δεξαιενή καὶ ἐκτέλεσην τῶν ἀπατουμένων ἐπισκευῶν. Τὸ φορτίον τῶν πρινηάν πετῶν ἐβλάβη ἀπὸ τὰ ὑδάτα, διὰ δὲ τὴν ἐπιθεωρήσην καὶ τὰς ἐπονεγένες θύ ἀπατηθῆ ὀλοκληρωτική ἐκσόρτωσις. (Ιαν. 14—23)

«ΚΑΡΡΑΣ»: Κατόπιν ἐπιθεωρήσης εἰς Μπάρου ἐπεδείχθη ἡ ἐποκενή πλαϊδῶν τινῶν ζημίων, τὰς ὅποιας είχεν ὑποστῆ ἐκ προσωρά-

ζεως.

«ΝΙΚΟΚΑΛΗΣ»: Ἐδεξαιενίσθη εἰς Κάρδιψ πρὸς ἐπισκευήν ζημῶν ἐκ τρινημίας, μετανιαζ ὑπέστη τὸν παρελθόντα Δεκεμβρίου. (Ιαν. 17)

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ»: Ἐξ Πλέετ δι' ἐνδόπινην ἐπόδισεν εἰς Ντακάρ μὲν διαρροήν ἐνὸς ἐπὸ τῶν λεβήτων του. Λί προσωρινά ἐπισκενεῖ ἐξετελέσθησαν εἰς Ντακάρ, τὸ δὲ σάρπος ἥλαβε πιστοποιητικὸν ναυτοπλοΐας καὶ ἀνεγόρησε διὰ τὸν προορισμόν του. (Ιαν. 18—23)

«ΠΑΝΤΙΑΣ»: Ἐπεθεωρήθη εἰς Νέαν Υόρκην πρὸς ἐπισκευήν ζημῶν του ἐκ συγκρούσεως, λαβούσης ζύρων τὸν Σεπτέμβριον παρελθόντος ἐποκενής. (Ιαν. 20)

«ΒΟΛΓΑΣ»: Ἀπέβη ὅληκ ἀπόλεια, ἐκ δὲ τοῦ φορτίου του περιεσθήσαν καὶ μετεφεύθησαν εἰς Πειραιά 150 τόννοι ἀραβίστων καὶ 35 τόννοι σιγάλεως. (Ιαν. 20)

«ΜΑΡΟΥΛΙΩ»: Παραμένει ἡμιφορτον τοῦ Μοντεβίδεο συνεπειώ βλάβης τῶν μηχανῶν του. Οἱ ἀμμόδιοι ἐπιθεωρητῆς συνέστησε προσωρινάς ἐποκενάς, μετὰ τὴν συμπλήρωσην τῶν ὄποιον θύ ἐπιτέληρη εἰς τὸ σάρπος νῦν κατευθυνθῆ εἰς τὸν προορισμόν του μὲν ἡμιτομένη ταχύτητα. (Ιαν. 19—22)

«ΜΙΜΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ»: Ἀπόλεσεν εἰς Μοντεβίδεο μίαν πτέρωγα τῆς ἥλικός του, ὑπέστη δὲ καὶ τινὰς ἄλλας μηκονημίας. Τὸ πλοῖον, μετὰ τὴν ἐκτέλεσην ἐποκενῶν ἐπλένεται εἰς Σάντα Φὲ. (Ιαν. 20)

«ΩΝΑΣΗ ΗΙΝΕΛΟΠΗ»: Μὲ φορτίον γεννημάτων ἐξ Αργεντινῆς, ἀπὸ παρέδωκε τημῆτα τοῦ Κοπεγχάγην, κατηνθύνθη εἰς Αμαζονογράφη. Κατὰ τὸν πλοῦν, τὸ σάρπος προσήσατε, λόγῳ διώγλης καὶ τρινημίας, εἰς ἀμμόδη μέσιν παρὰ τὴν ἀκτὴν Hals, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ὑπεν τοῦν βοηθείας καὶ ἐγένεται εἰς Αλμποτογράφη. Ζημίας ἐξ τῆς προσωράζεως τοῦ δὲν ὑπέστη. (Ιαν. 19—21)

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ»: Μὲ γαιανθρακαριοφόριον ἐξ Στέτην διὰ Μεσσηγείου, ἐπόδισεν εἰς Σάνι Ναζαρίο πρὸς ἐπισκευήν ζημῶν τινῶν εἰς τὰς μηχανάς του. (Ιαν. 21)

«ΔΕΛΦΟΙ»: Κατέλησεν εἰς Γδύνιαν ἐξ Βορείου Αμερικῆς μὲν φορτίον παλαιοσιδήρων. Τὸ σάρπος είχε συγκρούσθη πρὸ καιροῦ εἰς Μάρτιν Γκράφτοια καὶ προσαράξει, ἐπεθεωρήθη δὲ εἰς Μόντρεαλ καὶ

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

Θέλετε ἔξασφαλίσησον οικονομικωτάτην  
συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ  
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

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

**ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:**

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

**ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:**

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

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

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 40838 - 43023

**ΑΠΟΘΗΚΑΙ** χρωμάτων Hempel εἰς 57  
διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβα-  
μένου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

**ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ** χρόνον καὶ χρῆμα  
χρησιμοποιούντες

**HEMPEL'S-MARINE-PAINTS**

TRADE



MARK

**K. KRALIDΗΣ & A. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**  
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ - ΝΑΥΤΗΓΟΙ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΤΗΑ. ΔΙΕΥΟ. EXPER

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΑΡΙ. ΤΗΑ. 43 288

'Επιθεωρήσεις πλοίων, ἐποπτεῖα ἐπισκευῶν, πραγματογνω-  
μούναι ἀβαθῶν κλπ.

Μελέταις ναυπηγήσεων καὶ πετατορῶν πλοίων, μελέταις ἐ-  
λίσιων, καταμετρήσεις κλπ. παρὰ διπλωματούχον Ναυπηγοῦ μὲ  
δεκτεύσηται πειραμάτων Εὐρωπαϊκῶν Ναυπηγείων. Μελέταις Κοττέρον.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Τῶν Οἰκου

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING CO. LTD WALLSEND ON TURF

Μηχανήματα καύσεως πετρελαίου ξηρᾶς καὶ θαλάσσης. Έγ-  
καταστάσεις θαλάσσης μέχρι σήμερον ἐπὶ δύοις ιπτοδυνάμεως 17  
έκατομ., ἐν αἷς καὶ τῶν ἀτμοπλοίων «Κάριο Σίτου», «Αρντένα»,  
«Φρίντον», «Αργολικός», «Ακρόπολις», «Κλειώ», αἱ περισσότε-  
ραι εκτελεσθεῖσαι ἐν Πειραιᾷ ἐπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

LUNDHOLMEN - MONTAUX LTD. GOTTHEBVRG

Προθερμαντήσεις τροφοδοτικῶν ὑδάτων τύπου ἐπιφανείας, μο-  
νοὶ καὶ διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters. Βεβαί-  
θεῖσα οίκονομία κανονίου ὥλης ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὸ τῶν ἀτμο-  
πλοίων «Φραγκούλα Βροντίση» καὶ «Υδρούσα» δύο περίπου τόν-  
νοι ημερησίων.

'Αντιπροσωπεῖαι δι' έλικας, αἴσινας, κλιθάρους κλπ.

θὰ δεξαμενούσῃ εἰς Δάντογχη πρὸς ἐποικενήν. Τὴν 25ην Ἰανουαρίου, ἐνῷ τὸ σχάρος ἐφρυμούλκειτο ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἐθράσθησαν τὰ σχοινία προσδέσεως καὶ τὸ πλοῖον, παρασυρθέν, ἔβυθισε μίαν βενζινάκατον καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ κορηπόδηματος ἑποτάν ζημίας εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν.

«ΠΕΤΑΛΙΟΙ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Κολόμπο (κενὸν) πρὸς ἀνθράκενον, ὅποτεν θύ ἔπλεεν εἰς Μαρτσάς πρὸς φόρτωσιν, ανήγγειλε δὲν τὸν ἀσφυμάτον τοῦ, διὰ ἀπώλειας τὴν Ἐλιάν καὶ ἔμενεν ἀκεβένητον εἰς θέσιν πλάτους 9—06 Β. καὶ μῆρος 66—35 Α. Εἰς δούμενον τὸν ἀπέλευσεν ἐπὶ Κολόμπο τὸ ρυμουλκόν «Hercules». (Ιαν. 23—25)

«ΜΑΙΗΝΤ "ΟΦ ΣΑΜΟΣ»: Ἀγγέλλεται ἐπὶ Τόρρος Ντέλ. Γραέζο, ὅτι συνεπειά ὑπερθεμάνσεως ἐβλάβησαν 32 τ. σίτον τοῦ ἐπὶ ἀριθμ. 3 κύτους τοῦ πλοίου.

(Ιαν. 25) «ΟΣΤΡΑΚΟΝ» (πετρελαιοκίνητον): Ἐποικενάσαν εἰς τὴν Χίον τὰς μηρανάς του ἀντέροήστε.

(Ιαν. 26) «ΑΡΚΑΔΙΑ»: Τὸ Ἀγγίλιον μότοροφιτ «Agy Lensen» καὶ τὸ Ἑλληνικὸν εἰς Αρκαδίας, ὅπερ κατηγορούντο ἐξ Πειραιῶς εἰς Κονσταντίνου μὲ 100 τ. πλανοιδισμού, συνεργούσθησαν ἐν καρδιᾷ τοῦ νεκτοῦ εἰς Καδικοῦ. Τὸ Ἀγγίλιον ὑπέστη μισθών οὔγμα ἄνωθι τῆς ισάλων γομφῆς καὶ ἐποικενάσθη ἐντὸς δύο ἡμερῶν, τὸ δὲ «Αρκαδία» ὑπέστη ἐλαφρῆς τινας βλάβας ἀπέλευσεν ἐξ Κονσταντίνου πόλεως, ὅπως ἐβεβιώθη ὁ καρδιάς.

(Ιαν. 26) «ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. Π.» Συνεργούσθη μὲ τὸ Γερμανικὸν μότοροφιτ «Ingrid Högl», παρὰ τὸ φαρόπολον «Ελιμέ Π.». Τὸ Ἑλληνικὸν κατέπλευσεν εἰς Αμβούργον μὲ ζημίας τινάς εἰς πλευρικά ἐλάσματα ἄνωθι τῆς ισάλων γομφῆς, τὸ δὲ Γερμανικὸν ἐξηρκούσθησε τὸν πλοῦν τοῦ διὰ Βρέμην.

«ΜΕΝΤΩΡ»: Κενὸν ἐπὶ Λιβύδον διὰ Σουλινᾶ, ἐνῷ παρέμενεν ἡγυρωδούλημένον εἰς Βόσπορον, ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτὸν τὸ Δανικὸν «Eestland», ἔμφορον. Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν ζημίας. Τὸ Δανικὸν ἐξηρκούσθησε τὸν πλοῦν, τὸ δὲ «Μέντωρ» ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

(Ιαν. 26) «ΣΤΑΜΟΣ»: Ἐπόδισεν εἰς Χερσονῆγον (κενὸν) πρὸς ἐποικενήν διάβλησης τῆς τροφοδοτικῆς τοῦ ἀντλίας.

(Ιαν. 26) «Ο ναυλοτιμάριδμος τοῦ Δεκεμβρίου

Ο τελευταῖς μήνας τοῦ ἐτοῦς ἐσημείωσε μίαν περιστέρω σημαντικὴν πρόσθιον εἰς τὴν ἀνατιμητικὴν πορείαν τῶν ναύλων, εἰς τρόπον ὥστε ὁ μέσος ὅρος τοῦ ναυλοτιμαρίου, ως οὗτος καταρτίζεται ἐπὸ τῶν «Αόνδ' εἰς Λίστα», ἐνεφάνισε διὰ τὸν Δεκεμβρίου μίαν αὔξησην κατὰ 14 3/4 ο.ο) καὶ ανεβίσθη τὸν μέσον ὅρον εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα τῶν τελευταίων ἐτῶν. Εἰς τὴν παρατηρηθεῖσαν σταδεὸν ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1936 ἀνατίμησιν, τὸ ἀπότομον ἄλμα τοῦ Δεκεμβρίου ἔφερε τὸν τιμαριθμὸν τῶν ναύλων εἰς Ιστομίαν, περίπου, μὲ τὸ 1923, εἰς σημεῖον δηλαδὴ, τὸ δόποιον οὐδὲ κατὰ προσέγγισιν δὲν ἐπραγματούθη ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1928 καὶ ἐντεῦθεν. Οὕτως, ὁ μέσος ὅρος τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου ἔφθασεν εἰς τὰ 79.48 ο.ο), ἔναντι 73.74 τοῦ Δεκεμβρίου 1935 καὶ 66.71 ο.ο) τοῦ Δεκεμβρίου 1934, — μὲ βάσιν 100 τοῦ 1923, — ἐνῷ ἔναντι τῆς βάσεως τοῦ 1929 διεργμάνθη εἰς τὰ 111.41 ο.ο), ἐμφανίσας διὰ

πρότην φοράν, ὅτι οἱ ναῦλοι ἴνφθιμησαν ἄνω τοῦ σημείου, πέφαν τοῦ ὁποίου καταργεῖται αὐτομάτως ἡ καταβολὴ ἐπιχορήγησεων πρὸς τὴν ἱεροτηγὸν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν. Οἱ κατιστέων πίναξ δεικνύει τὴν διασύνασην τοῦ ναυλοτιμαρίου κατὰ τοιεῖς ἀγορῶν καὶ τὴν προσήμασην ἐπὶ πλέον διαφοράν ἔναντι τοῦ Νοεμβρίου.

ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΤΟΜΕΙΣ	ΤΙΜΑΡ.	ΔΙΑΦ. ο.ο
Ειρηνίη .....	107.66	+ 13.79
Βόρ. Αμερική .....	89.57	+ 8.33
Νότ. Αμερική .....	97.54	+ 19.33
Άν. Ινδία — Αφρική .....	116.25	+ 13.16
Ελληνικός — Αδστραλία .....	86.40	+ 20.49

Σύνολον: ..... 99.48 + 14.75

Αἱ συνειδούσθεισα ἀγοραὶ διοικητῶν φορτίου ἐσφάτησαν τὰς ναυλώσιες εἰς ζηνηρότητα, ἐνῷ ὁ στόλος τῶν «τράμπτες» φορτηγῶν ἀπηχούληθή ἐξ ὀλοκλήρου καὶ εἰς ἐκτεταμένη πλάτην. Υπὸ τὰς συνθήκας αἵτις ὁ τελευταῖος μήν τοῦ ἐτοῦς ἀπεκάλυψεν ἑμικανέστερον τὴν ἀναδίωσιν τῆς ναυτιλίας ἐργασίας, ἀφ' ἡς τὸ πρώτον περὶ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος ἐτοῦς διεψάνη μία τάξις πρὸς τὸν πελτίστων. Τὴν ἐργατέραν κίνησον ἐπεβούθησαν, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ μειωμένος ἐξ τῶν διαλήσσοντος ὅγκος τοῦ στόλου τῶν «τράμπτες», ἀφ' ἐτέρου δὲ ἡ ἐσπενσιμένη προσπάθεια πλείστους χωρῶν εἰς τὴν δημιουργίαν σοβαροῦ ἀποθέματος σιτηρῶν καὶ ἐμπορευμάτων, ἐπὶ τῇ προόψει φαγδαίας ὑφίσεως τῶν τιμῶν των. Εἰς τὴν τονωσιν τῶν ἑπειρωτασίων μεταφορῶν συνέβαλον κυρίως τὰ κέντρα ἐξαγωγῆς γεννημάτων. Τὸ Πλέιτ, μὲ μεγάλα ἀποθέματα ἀραβοσίτων καὶ μὲ ἐγγίζοντα τὴν εὐνοῦστάτην ἐσόδειαν «Ἀργεντινοῦ» σίτου ἀπερρόφησε σοβαρὰν χωρητικότητα, καλύψασαν τὰ δύο ίσανότητος φορτώσεων ἐκ τῶν Αργεντινῶν λιμένων. Η Βόρειος Αμερικὴ δὲ ἀραβοσίτων καὶ ἡ Ενέργη πιδί στοίχοι προθιμάτεροι ἀγορασταί.

Αἱ εἰρηνεῖς ἀφ' ἐτέρου δὲ πλέον κατέστησαν ζήτημα καὶ ἐξ τοῦ τομέως τούτου ζητητικότητος, μὲ αἰσθητὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων, ἐνῷ ἡ ἀπασχόλησης πολλῶν σπαφῶν εἰς Αδστραλίαν περιώρισε τὸ διαθέσιμον τονᾶς εἰς τὰ Ανατολικά ὕδατα καὶ ὑπερχρέωσε τοὺς ναυλωταί τῶν Ινδίων, τῆς Ινδοκίνας καὶ τῆς Μαγνησίας νὰ πληρώσουν ἀνότατα διὰ νανῶν πρόσθιον ἐπίτεντιν προνωτεύοντων ἀρχετῶν μηνῶν. Η ζωηρότερη ἐπίσης ζήτησης πλοίου διὰ τὴν μεταφορὰν γιανθράκων εἰς ταξίδια μακρῶν ἀποστάσεων καὶ ἡ σπάνις χωρητικότητος πρὸς κάλυψην τῶν εἰρηνεμένων ἀναγκῶν ἀπὸ τὰ ἐξαγωγῆς κέντρα τῆς Μεσογείου διὰ φορτία μεταλλεύμάτων, ἐπέφεραν μίαν πρωτέων ἀνατίμησιν τῶν ναύλων εἰς τὸν Εδρωπατίον τομέα. Αἱ ἐօρται τῶν Χριστονύμων συνετέλεσαν εἰς πολὺν τινὰ χαλάρωσιν, κατὰ δὲ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου ἐσημειώθησαν ἐξ τοῦ Πλέιτ αἱ ἀνώταται διὰ τὸ 1936 πληρωθεῖσαν τιμαὶ ναυάλων.

## BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

### ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ.

### ΠΤΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ-ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΑΕΩΝ 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

## Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Η κατά τὸ τελευταῖον δίμηνον σημειωθεῖσα ἔξαιρετική ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς ηρχειν ἀπὸ τῶν μέσων Ιανουαρίου ἐπιδεινώνουσα τὰ πρώτα σημεῖα γαλλοπότητος. Η περιῳδιμένη ζήτησις ούτου καὶ ἀραβοσίτου ἀπὸ ταῖς Ἐφρωταῖς χρόνος, μετὺ τὴν ἀπορρόφησαν τόσον ὅγκον φορτίου — ἀποδιδομένην ἐν τινὶ μέτροι καὶ εἰς τὴν ἑνταῦθεσαν κερδοσκοπίαν — καὶ ἡ ἔλαφος ἐποχήσιος τῶν τιμῶν εἰς τὴν σιταγοράν, συνετέλεσαν, καρίως, εἰς τὴν στασιμότητα τῶν ἐν Πλέιτ ναυλώσεων. Η γαλλάρωσις τῆς ἀγορᾶς τῆς Ἀργεντινῆς ἔχειν, ὡς ἡτο φυσικόν, τὸν ἀντιτοτὸν τῆς καὶ εἰς τὴν ἐν τοῖς λοιπῶν ἔξαγογιζόν τομέων ζήτησιν γορητιζότητος.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ ἀπεκόπων ἀπὸ τὰ ἴνημάτα, εἰς τὰ ὄποια είχον ἔξιζην καὶ κατέπεσαν διὰ τὸ Πλέιτ κατὰ 6) — ἔναντι τῶν προηγουμένων ναυλώσεων διὰ Φεβρουάριον — Μάρτιον. Δεδομένον τοῦ ὅγκου τῆς κλεισθείσης διὰ Φεβρουάριον κωρητικότητος καὶ τῆς ἡδη ἐμφανιζομένης ἀζητησίας διὰ γεννημάτων, ἔτι μεγαλύτερα θά ἡδύνων νὰ δισαλογούμενη πτωσίς τῶν ναύλων διὰ τὰς ἑγγυητέας ἡμερομηνίας. Δὲν ἡτο ἄλλως τε φυσιολογική ἡ τελευταῖα ἀνατιμήσις τῶν ναύλων, θά ἐθεωροῦντο δὲ ἰσανοποιητά καὶ τὰ σημειώνα ἀζόμη ἐπίπεδα, ἐὰν ἐπετυγχάνετο ἡ σταθεροποίησί των δι' ἔνα ωρισμένον — καὶ ὀποδήποτε μαρκόν — χρονικὸν διάστημα.

Οἱ ναύλοι ἐν τοῦ Πλέιτ ἔφθασαν μέροις 26) διὰ τὸ 6' 15θμερον τοῦ Φεβρουαρίου, δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, εἰνε δὲ καρακτηριστικόν, ὅτι ἔτοιμον σάρας ἐξεισθῇ ἀπὸ Ροζάριο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ 27)6, ἐνῷ πρὸ τοῦ δὲ ἐδέχετο τὸν προσφερόμενον ναύλον 37)6 διὰ φόρτων τέλους Ιανουαρίου. Λί κυριοφορήσασι διαταγαὶ ἡσαν ἐλάχισται, ἀναφερόντεναν κερίος διὰ φορτώσεις Μάρτιου καὶ σποραδικῶν ἐπροξαὶ αἱ δι' Απρίλιον. Παρὰ τὴν περιῳδιμένην διαθέσιον κωρητικότητας διὰ τὰς ἑγγυητέας ἡμερομηνίας, οἱ ναύλωται ἐπειδεῖσαν πλήρη ἀδιαφορίαν, ὅπως ἐλείσονται καὶ ἄλλα πλοῖα. Διὰ φορτώσεις Φεβρουαρίου ἐπληρώνοντο διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν σελ. 29)3, ἀλλὰ καὶ 28)9, ἔναντι τῶν 34)6 πρὸ 15θμερον. Δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 27)6 καὶ ἀπὸ Ροζάριο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 28)3 Μάρτιον καὶ 27)6 (μερόν σάρας) δι' Απρίλιον. Ξε Μπούνενος "Ἄρρες διὰ Σκανδινανίαν 29)3, Φεβρουάριον, ἐνῷ διὰ τοὺς ἔπτος σχεδίου προσφερούμοντος οἱ ναύλοι ἔξιμαίνοντο μεταξὺ σελ. 29) — ἔως 30) — δι' "Αγιον Λαρνάκην.

Ἡ τοιαύτη πτῶσις τῶν τιμῶν, φθάσασα κατὰ τὰς τελευταῖας ἡμέρας τοῦ 15θμερον εἰς τὰ σελ. 25)6 ἔως 25) — (προσφοραὶ τῶν φορτωτῶν) προεκάλεσεν, ὡς ἡτο φυσικόν, ἀρχετύπος συζητήσεως ἐν Λονδίνῳ ἐνώπιον δὲ τοῦ φωτεινοῦ μειώσεων, ἐγένοντο καὶ ἐποδεῖξεις εἰς τὴν Ἐπιτροπήν, ὅπως αὐξήσῃ τὰ καπάτατα δριαὶ διὰ τὰ τοία κέντρα ἔξαγογιδίων γεννημάτων. Πρόγνωτοι ή Ἐπιτροπή κατιδύσασι τὸ σούπιμον τῆς ἐποδεῖξεως, καθώρισε καπάτατα δριαὶ δι' Ἀγγλίαν τὰ σελ. 25) — ἀπὸ Σάντα Λορέντζο, 31) — ἐξ Ἀντοριαλίας καὶ 29) τὸ κονδύλερο ἐν Καναδᾷ.

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἐσμηιώθη ἐνδιαφέροντα ἐργασία διὰ φορτία παλαιοσδήποτον, μὲ ἀρχετύπος ἔποτηρηγμένας τιμᾶς ἀπὸ 29) — ἔως 32) — φίο, δι' Ἰαπωνίαν, φόρτωσις Φεβρουάριον — Μάρτιον. Ἀπὸ Νόρδερον φείνεται διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν, Μάρτιον, δολ. 6.25 καὶ ἀπὸ Κόλπου δι' Ἀγγλίαν 28)6 φίο. Διὰ γαλάνθρακας ἐν Χάμπτον ρόδες ἐπληρώνοντο 14) — διὰ Ρίον Ιανείρου καὶ 29) — διὰ Σάντος. Σημιειώσθαι, διὰ καὶ ἡ Βορ. Αμερικῆς ζωηρότητα διὰ παλαιοσδήποτα καὶ γαλάνθρακας ἡρχειν ἐποχορύποντα περὶ τὰ τέλη τῶν 15θμερον, ὅποτε οἱ ναύλοι περιεστρέψοντο δι' Ἀγγλίαν (παλαιοσδήποτα) εἰς τὰ 24). Αἱ ζακάρεις Κούνιας μὲ σχετικὴν ζωηρότητα εἰς τὰ 22) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἀναφέρεται δῆμος καὶ ἡ τιμὴ τῶν 18) — δι' ἔνα Ροισιόνον σάρας. Διὰ «τάμιοντάφεται» μαρκᾶς χρονικῆς διαφορεῖς ἐπληρώνοντο δολάρια 2 ἔως 2.75, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ ἡμερομηνίδων παραλαβῆς καὶ παραδόσεως.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἀπο Ανατολήν, περιῳδιμένην ὑπῆρχε καὶ ἡ ἐκείθεν ἐργασία. Οἱ ναύλωται — δεδομένης καὶ τῆς ἐν Πλέιτ ἀπορεῖσις — ἀντέστησαν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὰς αιτιονάτας ἴνημάτας τιμᾶς, ἐπιτυχόντες ἐν τέλει τὴν ἐποτήμησιν τῶν ναύλων. Διὰ «σόγια» ἀπὸ Νταϊνό διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον (Φεβρουάριον — Μάρτιον) ἀνεφέρετο ἡ ὄνομαστικὴ τιμὴ τῶν 40). Ἐπίσης ἀπὸ Σαγγάρων (ὅρενταν) διὰ Βόρειον Γαλλίαν, ἐσμηιώθη ἀπωτίσης τῶν ναύλων κατὰ 5) — ἀπὸ τὰς τελευταῖας τιμᾶς, βάσει δὲ τῶν προσφορῶν τῶν ναύλωτῶν αἱ σημειώνεις ἐκείθεν τιμᾶς κητανίαντα περὶ τῶν 40) — Απὸ Μαρμαγάσα (μεταλλεύματα) δι' Αμβέρσαν 30) — Μάρτιον καὶ ἀπὸ Μαρμαγάσα — Καράτσος (κενταρίκια) διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 37)6, ἐνῷ ἡ τιμὴ τῶν 40) — ἀναφέρεται ὄνομαστικὸς ἀπὸ Μαντράς.

Ἀπὸ τὴν Αντοριαλίαν οἱ ναύλωται ἐπέτευγον νὰ ἔξασφαλίσουν ζωηροτήτηα εἰς καμπύλοτερα ἐπίπεδα καὶ διὰ φορτώσεις Απρίλιον. Τὰ 28) — σελίνια — ἡ καπατέρα δηλαδή σημειωθεῖσα τιμῇ — ἐπληρώθη ἀπὸ Νότιον Αντοριαλίαν — Βιτσώρων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Μάρτιον εἰς Ιαπωνίαν σάρας. Ξε Νοτιόν Αντοριαλίας — Βιτσώρων ἐναντίονθι καὶ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «ΔΟΥΝΑΒΙΣ» 8251 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 40)3 (γεννημάτα χῆμα) καὶ 42)3 (εἰς σάρκαν), ὅποιον ἀπὸ Δυτικὴν Αντοριαλίαν 39)3 (χῆμα) καὶ 41)9 (εἰς σάρκαν), φόρτωσις 1—31 Μαρτίον.

Ἡ Μεσόγειος γαλλάρα. Η κεριωτέρα ἐξ αὐτῆς ἐργασία ἀγρέων τὰ μεταλλεύματα, διὰ τὰ ὄποια καὶ ἐπληρώνοντο ἐξ Ἀρμον Τζενίμα 24) διὰ Μάρτιοντεστ καὶ 20) — διὰ Πόρτο Τάλμποτ, ἐξ Ἀλγερίου διὰ Τάρι 11)4 ½ ἀπὸ Σφάξ διὰ Γάνδην 11)6, ἀπὸ Μπούναν διὰ Μίδδλεσ-

το 11)9 καὶ ἐξ Πότι διὰ Βαλτιμόρην (Μάρτιον — Απρίλιον) σελ. 24)6. Οἱ διαβασόποροι ἀλεξανδρεῖας ἀνεν ἐνδιαφέροντος, ἀπὸ τὴν Κονσταντίνεαν — Σούλινα καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἀποξεῖα.

Δι' Ἀγγλίους γαλάνθρακας ἐπληρώνοντο 11)6 ἔως 12) — διὰ Μπούνενος "Άρρες καὶ 8) — (μερόν πλοῖα) διὰ Πόρτο Σαΐδ — ἀλεξανδρεῖας. Ελαφρὰ ἐποχώσιοις τῶν ναύλων παρετηρήθη καὶ διὰ τὰς ἐξ Δάντσιγκ φορτώσεις, ὅποτεν ἐπληρώνοντο 9)6 διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν, 10)6 δι' Ἀδριατικὴν καὶ 14) — διὰ Μπούνενος "Άρρες.

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπεινεινειν αἱ κάτωθι :

— Ἐπ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΕΥΒΟΙΚΟΣ» ἐν Μπούνενος "Άρρες 6500 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 32)6, ὄφιον Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Αιτόρον 32) —, φόρτωσις 5—22 Μαρτίον.

«ΕΜΜΥ» (εἰς «ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ») ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 6200 τ. δι' Ελλάδας 34)6, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίον.

«ΦΩΤΗΣ» ἐν Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 32)6, ὄφιον Ιολανδίαν 33)6, φόρτωσις 20 Μαρτίον ἔως 20 Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἐν Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Αγιον Λαρνάκην 34) —, φόρτωσις Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἐν Σάντα Λορέντζο 7000 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 32)6, καντούλλο 31 Μαρτίον.

«ΑΔΑΜ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 4800 τ. διὰ Μπρέγγεν — Στοχάλμη 35)9, φόρτωσις Φεβρουάριον.

«ΠΟΛΥΜΝΙΑ» ἐν Σάντα Λορέντζο 7500 τ. διὰ Γένοβαν, Αιτόρον ἢ Νεάπολιν 33) —, ὄφιον ἀπὸ Σάντα Φὲ 34)3, φόρτωσις 1—22 Μαρτίον.

«ΙΑΙΣΣΟΣ» ἐν Σάντα Λορέντζο 7500 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 34) —, ὄφιον Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Αιτόρον 33) —, καντούλλο 15 Μαρτίον.

«ΚΕΙ·Π ΚΟΡΣΩ» ἐν Μπάχιας Μπλάγκας 6200 τ. δι' Ελλάδας 34)6, ὄφιον ἀπὸ Νεάπολεα 35)3, φόρτωσις 15—28 Φεβρουάριον.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἐν Σάντα Λορέντζο 6000 τ. διὰ Χάροην — Δονγκέφρων 34)6, ὄφιον ἀπὸ Σάντα Φὲ 35)9, φόρτωσις 1—31 Μαρτίον.

«ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ» ἐν Μπούνενος "Άρρες 6000 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 32)6, ὄφιον Γένοβαν, Νεάπολιν ἢ Αιτόρον 32) —, καντούλλο 25 Μαρτίον.

«ΔΗΜ. ΠΡΓΛΕΣΗΣ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλι, Αιβέροντη, Μπλίκεντρι, Αβονμάρον 32)6, φόρτωσις 10—31 Μαρτίον.

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐν Μπούνενος "Άρρες 7000 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν (ἐξαρισμένων τῶν νήσων) σελ. 32)6, φόρτωσις 10—31 Μαρτίον.

«ΝΕΛΛΑΥ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7700 τ. διὰ Μόντρεαλ, Γκαιμπέλ 34) —, φόρτωσις 10—31 Μαρτίον.

«ΤΑΥΓΕΤΟΣ» ἡ «ΟΛΥΜΠΙΟΣ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. διὰ Μόντρεαλ, Γκαιμπέλ 34) —, φόρτωσις 1—25 Μαρτίον.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» ἐν Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ελλάδας 33)9, ὄφιον ἀπὸ Μπάχιας Μπλάγκας 32)6, φόρτωσις 1—22 Μαρτίον.

«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» ἐν Σάντα Λορέντζο 5000 τ. δι' Ἀγγλίαν 33)6, Σανδινανίαν 35) —, φόρτωσις Φεβρουάριον — Μάρτιον.

«ΕΑΠΙΣ» ἐν Ροζάριο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν 32)6, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΝΕΔΩΝ» ἐν Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 29) —, ὄφιον Μπλέριαστ 29)3, φόρτωσις 1—28 Μαρτίον.

«ΚΩΝΣΤ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐν Μπούνενος "Άρρες 7400 τ. διὰ Γένοβαν, Νεάπολιν, Αιτόρον 29)6, ὄφιον Λονδίνον, Χούλι, Αιμέρεσαν, Η Ρόττερνταμ 28) —, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΝΙΚΟΣ» ἀπὸ Νεάπολεα 6200 τ. κατ' εὐθείαν δι' Αιμέρεσαν σελ. 28)6, φόρτωσις 14—27 Φεβρουάριον.

«ΒΟΡΙΣ» ἐν Ροζάριο 7500 τ. διὰ Γένοβαν, Αιτόρον, Νεάπολιν 28)9, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» (εἰς «LYMINGE») ἐν Σάντα Λορέντζο 7200 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 29)3, ἔνα Γένοβαν, Αιτόρον ἢ Νεάπολιν 28)9, ὄφιον ἀπὸ κάτω λιμένας Ποταμοῦ 28)3 βάσιν, φόρτωσις 5—31 Μαρτίον.

«ΩΚΕΑΝΙΣ» ἐν Σάντα Φὲ 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 27)6, ὄφιον Βόρ. Αμερικής 28)6, ἔνα Μόντρεαλ 29) —, φόρτωσις 1—20 Απρίλιον.

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΛΟΥΛΟΥΔΗ» ἐν Μπούνενος "Άρρες 7500 τ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 27)6 βάσιν, φόρτωσις τέλη Μαρτίου — ἀρχάς Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἐν Σάντα Λορέντζο 7500 τ. δι' Αγιον Λαρνάκην 30) —, καντούλλο 20 Μαρτίον.

— Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γαλάνθρακας)

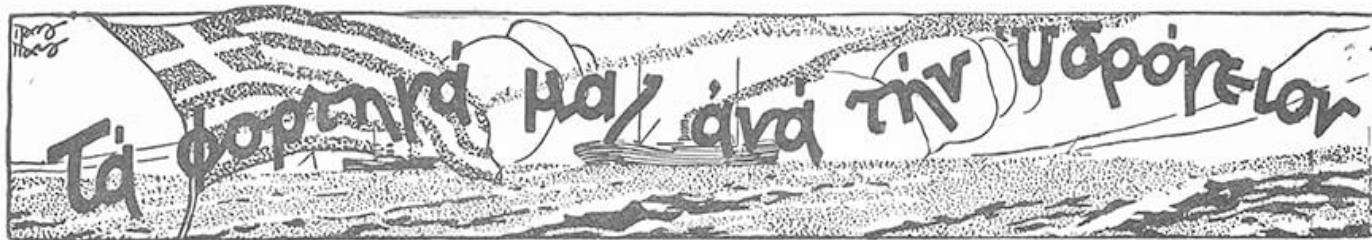
«ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΑΓΑΡΗ» ἐν Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείρον 10)9, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΦΩΤΗΣ» ἐν Κάρδιφ 4800 τ. διὰ Βούλαν Κονστιτούσιον 12) —, φόρτωσις 5—15 Φεβρουάριον.

«ΙΩ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐν Νοτ. Ονδαλίας, 5000 τ. διὰ Βούλαν Κονστιτούσιον 11)7 ½, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΤΡΟΝΝΑ» ἐν Βρέμης 4500 τ. διὰ Ρίον Ιανείρον 10)9, ἄμεσος





## ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος  
νωπ.  
γχρ.

## ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

'Αγαλλιανή	Θ. 'Επιφανειάδη	11	1656	Έφθ. Πειραιά 12 Ιαν. και άνεχ. 28 διά Κωνστάντζαν
'Άγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	διηγήθεν Ούζαν 17 Ιαν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 19
'Άγιος Γεώργιος	νίοι Δημη. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Μπουένος "Άγρες 13 Ιαν. διά Χάρδην
'Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	διηγήθε Μαδέρας 12 Ιαν. διά Μπουένος "Άγρες
'Άγιος Βαρθάρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ	13	4572	άνεχ. Σάν Νικολάς 16 Ιαν. διά Σαναδινανίαν
'Άγια Βαρθάρα	Φ. Σιγάλα και Σία	04	2434	έφθ. Πειραιά 9 Ιαν.
'Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3805	διηγήθεν Ούζαν 27 Ιαν. διά Βονδώνην
'Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Μπουένος "Άγρες 6 Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν
'Άγιος Μάρκος	Γ. Τομίδη	19	4514	έφθ. Δουνγκερόην 29 Ιαν.
'Άγιος Νικόλαος	Εύαγ. Νομικοῦ	99	1106	έφθ. Δυσράμον 18 Ιαν. και άνεχ. 31 διά Πειραιᾶ
'Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεχ. 'Αλεξανδρείαν 14 Ιαν., Σούνες 16 διά Μαντζάς
'Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	έφθ. Αλεξιν 21 Ιαν.
'Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	εις Σάν Ναζαρίου από 29 Νοεμβρ. Ζημιάια.
'Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	άνεχ. Ροζάριο 8 Ιαν. δι' 'Αιστερονταμ
'Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	διηγήθε Περνιαπούζον 20 Ιαν. διά Πλέιτ
'Άδαμ. Ι. Πειθής	άδελ. Ι. Πειθή και Σία	08	4537	άνεχ. Ροζάριο 11 Ιαν. διά Μαδέρας
'Άδελφοτης	Καροφά	17	5838	έφθ. Φιλαδέλφεια 21 Ιαν.
'Άθανάσιος	Ν. Αυγιαρδοπούλου	07	4295	έφθ. Ντακάρ 15 Ιαν. και άνεχ. 21 δι' Εύρωπην
'Άθηνα Λιθανού	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	άνεχ. Λά Πλάταν 23 Ιαν. διά Χούλλ.
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	διηγήθε Νόρφολ 3 Ιαν. διά Μπουένος "Άγρες
Αιγαί	Δημ. Μανωλᾶ	96	1406	διηγήθεν 'Οράν 13 Ιαν. διά Λά Παλλίς, έφθ. 22
Αιγαίον	'Ετ. «Αιγαίον» Α.Ε.	19	5285	έφθ. Στέτιν 15 Ιαν. και Γόννια. 21
Αιγεύς	άδ. Πατέρα	17	3792	άνεχ. Μπάροι 13 Ιαν., Μαδέρας 21 διά Μπουένος "Άγρες
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	έφθ. Esbjerg 17 Ιαν. Είτα εις "Αιαλμποργκ
Αικατερίνη Τ.	Α. Τερμάζου	17	2719	άνεχ. Σουλιάνα 26 Ιαν., Χίον 29 διά Γένοβαν
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεχ. Πειραιά 24 Ιαν., Σούνες 28 διά Μαντζάς
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	άνεχ. Τασοράντι 20 Ιαν. διά Freetown
Άινος	Α. Λοΐζη	10	3554	εις Χερσοδόγυρον από 21 Δεκ. Έπιση. Ζημιδιν
"Αίτις Γιώργης	ειοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Καβάλλαν 20 Ιαν. διά Τεκήρ - ντάγ
'Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεχ. Μπ. "Άγρες 24 Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν
'Άλεξανδρα	Κ. Καροφά	13	4355	έφθ. Ροζάριο 23 Ιαν.
'Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιμάντη	06	4343	εις 'Οράν από 21 Δεκ. Έπιση. Ζημιδιν
'Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεχ. Ροζάριο 21 Ιαν. διά Λά Πλάταν
'Άλκιμος	Σχοιβάνον — Ραυτοπούλου	20	2003	έφθ. Οντάνας 24 Ιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
'Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	έφθ. Seishin 11 Ιαν.
'Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	διηγήθε Σιβραλτάρ 18 Ιαν. διά Χούλλ, έφθ. 28
'Άναστασ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διηγήθε Νίτον 7 Ιαν. διά Νεροτοέα
'Άνδρεας	I. A. Κοσμά	17	4933	διηγήθε Φλάνσιγκ 24 Ιαν. διά Νορβηγίαν
'Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	διηγήθε Λορέντζο Μαρκές 17 Ιαν. διά Βοφδό
'Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	άνεχ. Μπουένος "Άγρες 10 Ιαν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
'Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	άνεχ. 'Αμβέρσαν 13 Ιαν., Φινιστέρον 19 διά Πλέιτ
'Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Ιαν. διά Ρίον Ιανέριον
'Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διηγήθε Ντακάρ 28 Ιαν. δι' "Ιψουέτς
'Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεχ. Μπουένος "Άγρες 6 Ιαν. δι' Εύρωπην
'Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5655	έφθ. Ρούεν 9 Ιαν. και Ρόττερνταμ 23
'Άννα Τ.	Α. Τερμάζου	06	2728	άνεχ. Θεσσαλονίκην 29 Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν
'Άνδιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιζάλου	05	3298	έφθ. Δάντιγκ 13 Ιαν.
'Άντωνης	Σ. και Η. Λαμπού	15	3729	διηγήθε Λά Πάλα 7 Ιαν. διά Ρίον Ιανέριον. έφθ. 24
'Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιά από 15 Ιαν. 1934
'Άντωνιος	άδ. Βλασσόπουλοι	17	1957	άργει Πέναφθ από 27 Ιουν. 1936
'Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιζάλου	01	3514	έφθ. Πειραιά 18 Ιαν. διά Κέαν 24
'Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Ροζάριον 4 Ιαν. δι' Εύρωπην
'Άντωνης Σταθάτος	έτ. Δ. Σταθάτου	20	3836	διηγήθεν "Αγ. Βιζέντιον 22 Ιαν. διά Μαδέρας
'Άξιος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	έφθ. Ζιόνδην 12 Ιαν. και Ρουέν 25
'Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσον	12	4248	εις Σάρτην από 22 Δεκ. έν προσαράξει
'Άργολικός	Μαρῆ Έμπειρίκου	21	4786	άνεχ. Καράτσι 18 Ιαν. διά Πόρτ Σαΐδ
'Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	άνεχ. Ροζάριο 5 Ιαν. διά Ντακάρ
'Άρης	Μ. Ξελᾶ	14	4810	διηγήθε Σιβραλτάρ 11 Ιαν. διά Μπουένος "Άγρες
'Άριάδην	I. Νιζηφόρου — E. Λαμπού	12	4745	άργει Λά "Αντζελες από 27 Οκτ.
'Άριστ. Λ. Γουλανδρῆ	E. Γονιλανδρῆ	05	3470	άνεχ. Πειραιά 25 Ιαν., Σούνες 30 διά Μαντζάς
'Άρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Κονσταντζαν 22 Ιαν.
'Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	έφθ. Πειραιά 22 Ιαν.
'Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	διηγήθεν "Άγ. Βιζέντιον 12 Ιαν. διά Μπάραν Μπλάγκαν
'Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	έφθ. Χάϊφαν 16 Ιαν. ΕΙΣ ΑΓΓΛΟΥΣ
'Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάζα	95	1344	έφθ. Χάϊφαν 22 Ιαν. και Πειραιά 26
'Άσπασιά	I. Γαλάζη	14	4211	διηγήθε Μαδέρας 11 Ιαν. διά Μπουένος "Άγρες
'Άστεριά	I. A. Ταζιμάντη	04	3313	έφθ. Θεσσαλονίκην 18 Ιαν.
'Άστηρη	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	άνεχ. Στέτταν 14 Ιαν. διά Πάτρας — Καλάμας, έφθ. 27
'Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Τασόνα 15 Ιαν. και Βαγκούδεων 23 (δι' 'Αγγλίαν)
'Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόλ» Α.Ε.	09	4009	έφθ. Κονσταντζαν 13 Ιαν. και Θεσσαλονίκην 23
'Άσρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Ιαν. δι' Αργεντινήν
'Άφροδεσσα	'Άδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Χούλλ 25 Ιαν.
Βαθύ τῆς Σάμου	νέων Δ. Ιγγλέση	12	1556	έφθ. Πειραιά 18 Ιαν. Επισημού
Βαρθάρα	'Άθ. Ζούποπούλου	10	1354	έφθ. Κοννυντζαν 9 Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	διηγήθεν Wight 4 Ίαν. διά Ροζάριο
Βασ. Α. Πολέμης	Γρ. Γρούμα	07	3429	έφθ. Ροζάριο 14 Ίαν. καί ἀνεγ. 18 δι' Εὐφόπην
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	έφθ. Κοννυτζαν 16 Ίαν. καί ἀνεγ. 22 διά Βορδώ — Ρουέν
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	ἀνεγ. Αμβέρσαν 16 Ίαν., Γιβραλτάρ 30 διά Πειραιᾶ
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	ἀνεγ. Στέττιν 8 Ίαν., Ντούτενες 13 διά Γένοβαν
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	ἀνεγ. Πειραιά 22 Ίαν. διά Κοννυτζαν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	έφθ. Μπονένος "Άρρες 27 Ίαν.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Μπαλτσίδης 11 Ίαν.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	ἀνεγ. Αβονεμα 19 Ίαν. διά Βιρτού
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράζη	05	3885	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 4 Ίαν. διά Μπονένος "Άρρες
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	έφθ. Βοστόνην 11 Ίαν. καί ἀνεγ. 24 διά Νόρφολκ.
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	έφθ. Ηπειραϊδ. εἰς Πειραιά. ΕΠΙΩΔΗΘΗ ΕΙΣ ΙΤΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣ ΛΙΔΔΥΣΙΝ
Γαλαξίας	Μάρον Λέρα	18	4393	ἀνεγ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 23 Ίαν. διά Μπάρμπλαντος
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	ἀνεγ. Σέττιαν 12 Ίαν. διά Θεοδόσιαν, έφθ. 25
Γαρουφαλίδης	Στυρ. Λαμπού	14	4708	ἀνεγ. Σάντος 14 Ίαν. διά Ροζάριο, έφθ. 22
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀνεγ. Κατάκωλον 22 Ίαν. διά Ρόττερνταμ
Γεώργιος	Ν. Δαγούτη	10	2216	διηγήθε Σιβεριανό 15 Ίαν. διά Αμβέρσαν, έφθ. 24
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀνεγ. Βοστόνην 18 Ίαν. καί Νόρφολκ 22 διά Ηλιάτ
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανεύαδη	03	4052	άργει Πειραιᾶς ἀπό 18 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	εἰς Μάρον 30 Ίαν. ἐπό παραλασήν
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Ροζάριο 18 Ίαν. καί ἀνεγ. 25 δι' Εὐφόπην
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 15 Ίαν. διά "Οσλο
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	εἰς Αμβέρσαν ἀπό 28 Δεκ. Έπισ. ζημιῶν
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανός	28	3831	έφθ. Ροζάριο 17 Ίαν. καί ἀνεγ. 19 διά Εὐφόπην
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	έφθ. Αμστερνταμ 13 Ίαν. καί ἀνεγ. 19 διά Ηλιάτ
Γιάννης	Γ. Ανδρέου ω.λ.π.	05	4391	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 1 Ίαν. διά Νταζάρ
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς Μάρον 20 Ίαν. ἐπό φότωσιν
Γκρήτη Μάρινερ	έτ. Νέλ — Παντελή	14	3714	έφθ. Σούλινα 20 Ίαν.
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	έφθ. Σάντα Φέ 5 Ίαν.
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Ίαν. καί Αμερικανού 24
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	διηγήθε Λάδσεντ 1 Ίαν. διά Μπ. "Άρρες
Δάναντρις	άδελ. Συνδούνοι	14	2113	ἀνεγ. Σούλινα 11 Ίαν. διά Λιθόρον, έφθ. 21
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	έφθ. Πειραιᾶς 10 Ίαν. καί Ζογκούλδας 27
Δάρφη	Ν. Ανυαρδοπούλου	18	3798	έφθ. Μπ. "Άρρες 19 Ίαν.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	διηγήθε Νταζάρ 12 Ίαν. διά Λοντόντερον, έφθ. 29
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	έφθ. Γδύνια 13 Ίαν.
Δέσποινα	Κοσμά καὶ Γεωργιλῆ	09	4461	διηγήθε Μοντεβίδεο 4 Ίαν. διά Νταζάρ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Γδύνια 17 Ίαν.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	05	3338	έφθ. Λονδίνον 13 Ίαν. καί ἀνεγ. 19 Νίτον 22 διά Γιβραλτάρ
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάρη	06	4271	ἀνεγ. Μπονένος "Άρρες 17 Ίαν. διά Μαδέρας
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀνεγ. Ν. Υόρζην 10 Ίαν. καί Νόρφολκ 12 διά Ηλιάτ
Δημ. Ιγγλέσης	νῖνον Δ. Ιγγλέση	18	5275	διηγήθε Νταζάρ 28 Ίαν. διά Λίθερπούλ.
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομούοι	03	1171	έφθ. Κονσταντίνζαν 18 Ίαν.
Δημ. Χανδρής	Ίω. Χανδρή	10	4643	ἀνεγ. Χούλλ 16 Ίαν., Μαδέρας 26 διά Ηλιάτ
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	ἀνεγ. Μπονένος "Άρρες 20 Ίαν. διά "Αγ. Βεζέντιον
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	έφθ. Πειραιᾶς 8 Ίαν. καί Νοβορωσίσκην 22
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	διηγήθε Σαμάρας 15 Ίαν. διά Όδησσον
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	διηγήθε Μαδέρας 1 Ίαν. διά Μπάζ. Μπλάγχαν
Διούναθις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διηγήθε Γιβραλτάρ 17 Ίαν. διά Νεάπολην, έφθ. 21
Δύο Φίλοι	κληρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	διηγήθε Πόρτ Σαΐδ 22 Ίαν. διά Δάντονγκ
Δωρίς	Ήλ. Χατζηλία	17	4604	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 22 Ίαν. διά Μπονένος "Άρρες
"Εθη	Ν. Γ. Λιθανός	13	4521	διηγήθε Ρίον Ιανέριον 14 Ίαν. διά Ηλιάτ
"Εθρος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	έφθ. Μπονένος "Άρρες ρόδες 26 Ίαν.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακάδη	22	3781	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδες 6 Ίαν. διά Ηλιάτ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Βενετίαν 13 Ίαν. καί Τεργεστην 17
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διηγήθε Νόρφολκ 3 Ίαν. διά Ηλιάτ
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 20 Ίαν.
Έλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδες 8 Ίαν. διά Ηλιάτ
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Καλαί 11 Ίαν. καί ἀνεγ. 19 διά Γδύνια
Έλένη	Δ. Λῶς	01	1882	διηγήθε Νταζάρ 15 Ίαν. διά Νεάπολην
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	έφθ. Μπονένος "Άρρες ρόδες 13 Ίαν.
Έλένη Τ.	Α. Τεργάζουν	97	3039	ἀνεγ. Σφαταρων 16 Ίαν. καί Πειραιᾶς 19 διά Γερμανίαν
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	διηγήθε Γιβραλτάρ 13 Ίαν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 21
Έλιζα	Άντ. Παπαδάκη	19	1986	έφθ. Γδύνια 23 Ίαν.
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηγήθε Νταζάρ 15 Ίαν. διά Εὐφόπην
Έλλας	έτ. Ελληνική Α. Ε.	16	2081	έφθ. Κωννυτζαν 19 Ίαν. καί Σμύρνην 30
Έλληνικό	Παπαδημητρόν	04	3059	έφθ. Καλαί 9 Ίαν. καί Στέττιν 22 ὅ
Έλληνικό Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	άνεγ. Σφαταρων 16 Ίαν. διά Ηλιάτ
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	έφθ. Ιψουτς 14 Ίαν.
Έλπις	Α. Πέζα	19	1492	έφθ. Νεάπολην 20 Ίαν. καί ἀνεγ. 26 διά Σφατ
Έμμυ	Γ. Βεργούτη	14	3895	έφθ. Λονδίνον 16 Ίαν. διά Ηλιάτ
Έπαι. Κ. Εμπειρίκος	νῖνον Επ. Εμπειρίκου	27	4385	ἀνεγ. Μπλάιν 16 Ίαν. διά Ηλιάτ
Έυθοίκος	Μαρη̄ Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Αλμπενέρας 15 Ίαν. καί Δάντονγκ 24
Εύγενος Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Πειραιᾶς 17 Ίαν. καί Βάρον 24
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	έφθ. Αιρβούνγον 13 Ίαν. καί ἀνεγ. 19 διά Μαντούδης
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	ἀνεγ. Μπλάχιαν Μπλάγχαν 9 Ίαν., Φ. Νορόνγκα 21 διά Μαδέρας
Εύγενία Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	4862	ἀνεγ. Τάιν 14 Ίαν. διά Μπονένος "Άρρες
Εύδοξια	Ν.'Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	εἰς Πειραιᾶς ἀπό 21 Δεκ.
Εῦηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διηγήθε Λορέντζο Μαρκές 23 Ίαν. διά Κεσσέληγκ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διηγήθε Περαμπούντο 27 Ίαν. διά Ηλιάτ
Εύθαλια Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	ἀνεγ. Χάλιφας 18 Ίαν. καί Νόρφολκ 23 διά Ηλιάτ
Εύπλοια	Γεώργη Λαμπού	11	4862	ἀνεγ. Σάντ Νικολάς 9 Ίαν., Ρίον Ιανέριον 18 διά Νταζάρ
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διηγήθε Γιβραλτάρ 31 Ίαν. διά Σέττιαν
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργούτη	13	5123	ἀργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχη Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	09	2993	άνεγ. Ἀμβέρσαν 19 Ιαν. διὰ Γένοβαν
"Εψιλόν .....	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου .....	11	4120	άνεγ. Μοντεβίδεο 25 Ιαν. διὰ Τρόνιαντ
Ζάννες Γούναρης .....	άδελφοι Γούναρη .....	07	4407	άνεγ. Ροζάριο 9 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Ζαννῆς Λ. Καμπάνης .....	ζληρ. Λ. Καμπάνη .....	20	5298	άνεγ. Μπονένος "Αἴρες 23 Ιαν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ζερμαίν .....	Στυλ. Καστάνον .....	11	5217	άνεγ. Χοιλ. 13 καὶ Ἐμδεν 20 διὰ Ρίο Γκράντε
Ζεύς .....	"Ηλ. Χατζηλία .....	20	4279	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες ρόδος 25 Ιαν.
Ζέφυρος .....	Α. Λούζη .....	09	4796	ἔφθ. Ροζάριο 18 Ιαν.
Ζηνοβία .....	έτ. «Μιχαλινού» .....	06	2947	ἔφθ. Μερσίναν 15 Ιαν.
Ζωγραφιά Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	13	7156	άνεγ. Ρόττερντα 22 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέρον
"Ηρων .....	Δημ. Ν. Κουφού πλ. ....	06	1516	ἔφθ. Σουλινᾶ 7 Ιαν. καὶ Θεσσαλονίκην 16
"Ηφαίστος .....	Γεωργ. Λ. Γιαννούλατου .....	12	3793	διῆλθε Κίγκστον 14 Ιαν. διὰ Λίβερπούν.
Θάλεια .....	"Ηλία Ξυλᾶ .....	17	4574	άνεγ. "Εμδεν 28 Δεκ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Θάσος .....	«Πατριωτικῆς» .....	19	1565	ἔφθ. Τοιτιατέκιαν 26 Ιαν.
Θεδόλ 2 .....	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδη .....	10	657	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Ιαν.
Θεμώνη .....	«Κάσσος» Α. Ε. .....	29	3859	ἔφθ. Νεζοτσέα 20 Ιαν.
Θεοδώρα (τάνκερ) .....	Παπᾶς καὶ Σία .....	17	1054	άνεγ. Πειραιᾶ 20 Ιαν. διὰ Κονστάντζαν
Θεοδώρος Γ. .....	Α. Τερμάζου .....	12	3409	ἔφθ. Οδησσὸν 19 Ιαν.
Θεοφανῶ .....	ἀδελφοὶ Αιβανοῦ .....	17	4240	διῆλθε Περγαμούντο 21 Ιαν. διὰ Ροζάριο
Θεομήτωρ .....	Μιχ. Σπ. Πολέμη .....	10	4427	άνεγ. Κάρδιφ 14 Ιαν., Μαδέρας 23 διὰ Ροζάριο
Θεοσκέπαστη .....	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ .....	11	3726	διῆλθε Ντακάρ 12 Ιαν. διὰ Βάτερφορντ, ἔφθ. 25
Θερμαϊκός .....	Μαρη̄ Ἐμπειρίζου .....	23	4785	εἰς Ρουέν 20 Ιαν. ἐπὸ παραλαβὴν
Θέτις .....	Ε. Χατζηλία .....	30	4123	διῆλθε Μαδέρας 22 Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
Θέτις Α. .....	Γ. Ἀνδρέαδου .....	10	4111	άνεγ. Ροζάριο 6 Ιαν., Περγαμούντο 25 διὰ Ντακάρ
Θράκη .....	Α. Τερμάζου .....	17	982	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Δεκ. Ἐπισκενή
Θρασύθουλος .....	Α. Βογιατζίδη .....	12	3693	διῆλθε Ντακάρ 15 Ιαν. διὰ Λίγθ.
"Ια .....	Π. Χατζηλία .....	17	4860	ἔφθ. Ρουέν 13 Ιαν. καὶ Μπάρρον 25
"Ιάκωβος .....	Γ. Ἀγγελίδη .....	01	2107	διῆλθε Κον)λν 16 Ιαν., Όράν 27 διὰ Βορδό
"Ιγόρ .....	Πεζᾶ καὶ Σία .....	07	2693	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 21
"Ιθάκη .....	Σ. Βλασποπούλου .....	11	4916	άνεγ. Τιμαγχαν 20 Ιαν. διὰ Σάντος
"Ιθαίος .....	Γεώργ. Δρακούλη .....	11	4083	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Ιαν. διὰ Χοιλ. ἔφθ. 20
"Ικάριον .....	έτ. Βεργωτή .....	12	4013	άνεγ. Σάντα Φέ 14 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιον
"Ιλισσός .....	Ίο. Γ. Αιβανοῦ .....	15	4724	άνεγ. Μπονένος "Αἴρες 15 Ιαν. δι' Αθονιάδον
"Ιουλία .....	"Ηλ. Χατζηλία .....	14	4352	άνεγ. Μπάρρον 12 Ιαν. διὰ Ροζάριο
"Ισμήνη .....	Στεριώτη καὶ Σία .....	90	2399	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Ιαν. δι' "Αμβέρσαν
"Ιωάννα .....	Ἐλ. Βελλιώτη .....	01	1192	άνεγ. Πειραιᾶ 21 Ιαν. διὰ Κονστάντζαν
"Ιωάννης .....	Δ. Δάμπλαση .....	09	3667	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 20 Ιαν. διὰ Πλέιτ
"Ιω. Βάτης .....	Θεοφ. Βάτη .....	12	4418	ἔφθ. Σάντα Φέ 16 Ιαν.
"Ιω. Καρράς .....	ἀδελ. Καρρᾶ .....	17	3527	άνεγ. Κάρδιφ 20 Ιαν. διὰ Ζαράτ
"Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος .....	Στ. Ἐμπειρίζου .....	24	3734	άνεγ. Κάρδιφ 23 Ιαν. διὰ Μπονένος "Αἴρες
"Ιω. Νομικός .....	Λ. Νομικοῦ .....	99	640	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Ιαν.
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	10	3750	διῆλθε Περγαμούντο 25 Ιαν. διὰ Πλέιτ
"Ιω. Φράγκος .....	Μάρο. Φράγκου .....	12	3442	διῆλθε Ντακάρ 12 Ιαν., Όράν 22 διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Ιωλκός (τάνκερ) .....	«Ἐλλην. Μεταφορικῆς» Α.Ε. .....	13	6977	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 23 Δεκ.
"Ιωνία (τάνκερ) .....	«Ἐλλην. Μεταφορικῆς» Α.Ε. .....	16	5845	ἔφθ. Τεργέστην 14 Ιαν. καὶ Πειραιᾶ 24
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ) .....	«Ἐλλην. Μεταφορικῆς» Α.Ε. .....	13	4680	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Οκτ.
Κ. Κτιστάκης .....	Γ. Κτιστάκη .....	07	4291	διῆλθε Λάδσεντ 11 Ιαν. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Καδίω .....	νιοί Γ. Σιγάλα .....	11	1430	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 23 Ιαν.
Καίτη Χανδρῆ .....	Ι. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	άνεγ. Μερσίναν 23 Ιαν. δι' "Αμβούργον
Καθαριώτισσα .....	νιοί Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	ἔφθ. Χάδονη 19 Ιαν.
Καλαφάτης .....	Κ. Καλαφάτη .....	17	4213	διῆλθε Ντακάρ 29 Ιαν. δι' "Ελλάδα
Καλλιόπη .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	διῆλθε Μαδέρας 19 Ιαν. διὰ Μπ. "Αἴρες
Καλλιόπη Σ. .....	Ίω. Στάρου καὶ Σία .....	18	5152	άνεγ. Μπάρρον 19 Ιαν., Λάδσεντ 26 διὰ Μίδδλεσμπρο
Καλύψω Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	18	5686	άνεγ. Μπονένος "Αἴρες 18 Ιαν. δι' "Αμβέρσαν
Καπετάν Στρατῆς .....	Σενίδ—Κουμπῆς καὶ Σία .....	06	3574	διῆλθε Ντακάρ 20 Ιαν. διὰ Φλώσιγκ
Καρρᾶς .....	ἀδ. Καρρᾶ .....	18	5234	άνεγ. Λά Πλάταν 20 Ιαν. διὰ Μαδέρας
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	19	5106	διῆλθε Κίγκστον 15 Ιαν. διὰ Λίβερπονή
Κάσσος .....	«Κάσσος» Α. Ε. .....	19	5685	άνεγ. Αμβέρσαν 12 Ιαν., Π. Σαΐδ 26 διὰ Colachel
Κάστωρ .....	έτ. Γράτσου .....	21	5497	άνεγ. Βαγούσερ 22 Ιαν. διὰ Σόντερλαντ
Κάτε .....	Ν. Λυγιαρδοπούλου .....	18	5197	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ιαν. δι' "Αλεξανδρειαν, ἔφθ. 22
Κατερίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Πετρέλαια» .....	87	2495	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935
Κατίγκω Χατζηπατέρα .....	νιοί Κ. Χατζηπατέρα .....	13	3661	άνεγ. Ρόττερνταμ 31 Ιαν. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Κατίνα Βούλγαρη .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4567	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 28 Ιαν. διὰ Δανίαν
Κείπ Κόρσο .....	Άθ. Κουλούρα & Κ. Σένου .....	05	3890	ἔφθ. Μασσαλίαν 12 Ιαν. καὶ Γιβραλτάρ 21 διὰ Πλέιτ
Κεραμές .....	Ν. Λυγιαρδοπούλου .....	17	5085	ἔφθ. Βορδὼ 18 Ιαν. καὶ Ρουέν 26
Κεχρεά .....	Θ. Επιφανιάδη .....	12	1968	άνεγ. Πειραιᾶ 21 Ιαν. διὰ Θεοδόσιαν, ἔφθ. 28
Κλέανθης .....	Α. Βογιατζίδη .....	11	4153	διῆλθε Ντακάρ 23 Ιαν. δι' Εδρώπην
Κονδύλης .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	ἔφθ. Νεζοτσέα 15 Ιαν.
Κονίστρα .....	Θωμᾶς Ἐπιφανιάδη .....	07	3530	άνεγ. Ρόττερνταμ 23 Ιαν., Οβζάν 26 διὰ Πειραιᾶ
Κορινθιακός .....	Μαρη̄ Ἐμπειρίζου .....	10	3562	διῆλθε Σουέζ 13 Ιαν. δι' Ινδίας
Κόρθιον .....	ἀδελ. Σύμπονα .....	09	2116	ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Ιαν. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Πειραιᾶ
Κουλούρας — Ξένος .....	Άθ. Κουλούρας-Κν. Σένου .....	15	4914	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 24 Ιαν.
Κουμουνδούρος .....	Υιοί Επ. Ἐμπειρίζου .....	25	3598	άνεγ. Κάρδιφ 12 Ιαν. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Κύθηρα .....	Πολυχρ. Κατράκη .....	02	1070	ἔφθ. Σουλινᾶ 18 Ιαν.
Κύμα .....	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ .....	12	3994	διῆλθε Ντακάρ 18 Ιαν. διὰ Σάρπην
Κύμα .....	Ν. Λιβανοῦ .....	11	3959	διῆλθε Λάδσεντ 8 Ιαν. διὰ Πλέιτ
Κυρά — Παναγιά II .....	Άντ. Χάλαρη .....	99	1012	άνεγ. Πειραιᾶ 20 Ιαν. καὶ Βάρναν 30 διὰ Μάλταν
Κυριακούλας .....	Α. καὶ Δ. Λαμιοῦ .....	18	4340	ἔφθ. Μπονένος "Αἴρες ρόδος 18 Ιαν.
Κωνοταντίνος Η. .....	Ήλ. & Άθ. Ήλιοπούλου .....	05	2527	άνεγ. "Εμδεν 17 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ
Κωνοταντ. Λουλούδης .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	22	4697	ἔφθ. Μπονένος "Αἴρες 27 Ιαν. (δ' Ενόρωπην)
Κωνοτ. Χατζηπατέρας .....	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα .....	13	4684	άνεγ. Μπονένος "Αἴρες 13 Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
Κωστής .....	Μονσούρα καὶ Βενιεράκη .....	19	5438	ἔφθ. Μοντεβίδεο 22 Ιαν.
Κωστή .....	Ι. Δ. Χανδρῆ .....	05	3933	διῆλθε Ντακάρ 22 Ιαν. διὰ Ντιέππην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λακωνικός .....	Μαρή Έμπειρίου .....	14	3803	διηλθεν 'Αλγέριον 26 Ιαν. διά Λίβερπουλ
Λάνα .....	"Ελλήνες άγορασται .....	98	3462	άνεξ. Ρούνεν 14 Ιαν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 16
Λέρος .....	'Ιο. Θεοχαρίδη .....	99	846	έφθ. Ηερσαϊ 15 Ιαν.
Λέσθος .....	'Αδ. Σιφναίου .....	10	1005	έφθ. Κοννυτζαν 3 Ιαν.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	αληρον. Α. Καμπάνη .....	17	4274	άνεξ. Ροζάριο 6 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιουν
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	άνεξ. Μερσίναν 6 Ιαν. Ντούζενες 26 δι' 'Αμβορογον
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νιών Α. Κονδύλη .....	12	3923	άνεξ. Μπουένος "Αήρες 27 Ιαν. δι' 'Ελλάδα
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	άνεξ. Μπ. "Αήρες 9 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιουν
Λουκία, (τάνκερ) .....	I. Μανηρή και Σία .....	10	2143	έφθ. Κοννυτζαν 20 Ιαν.
Μαίανδρος .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	4581	διηλθεν Νταζάρ 22 Ιαν. (διαταγάς)
Μαίηντ' όφ Σάμος .....	νιών Η. Δ. Γουλανδρῆ .....	01	1190	έφθ. Βάρφαν 5 Ιαν. και Νεάπολην 24
Μαίρη .....	Ν. Λιβανοῦ .....	09	1459	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 Ιαν. και Θεοδόσιαν 20
Μαίρη II .....	Ν. Λιβανοῦ .....	20	1517	άνεξ. Δάντιογχ 10 Ιαν. διά Ρούνεν, έφθ. 15 και Τάιν 22
Μαίρη Ν. .....	Δημ. Πατέρα .....	09	4330	διηλθεν Νούπροφ Νιούζ 4 Ιαν. διά Πλέιτ
Μαίρη Δευτεραρίου .....	Βασ. Δευτεράριου .....	03	1883	έφθ. Σύρον 21 Ιαν.
Μαίωτης .....	Α. Συνοδινοῦ .....	88	1709	έφθ. Θεοδόσιαν 21 Ιαν.
Μάκκης .....	Ε. Κ. Βλασπούλου .....	06	3546	άνεξ. Ροζάριο 9 Ιαν. διά Λάζ Πάλμας
Μαλιακός .....	Μαρή Έμπειρίου .....	12	3903	έφθ. Χούλι 16 Ιαν.
Μαλέας .....	'Ιω. Παπαδέα .....	17	5709	διηλθεν Νταζάρ 17 Ιαν. (διαταγάς)
Μαννούλλα .....	νιών Γεωργ. Καραβία .....	20	2012	έφθ. Βαρκελώνην 9 Ιαν. και Βαλέντσιαν 16
Μάξ. Βόλφ .....	Γ. Πορτόλου .....	17	6694	άνεξ. Μπουένος "Αήρες 13 Ιαν. διά Ρόττερνταμ
Μαργαρίτα .....	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ .....	89	2187	έφθ. Θεοδόσιαν 22 Ιαν.
Μαργαρίτης .....	άδ. Περιβόλαρη .....	13	4584	διηλθεν Φλώσιγχ 25 Ιαν. διά Φοειδωσιζάβεν
Μαρία .....	Σ. Βλασπούλου .....	07	4225	διηλθεν Λάδσεντ 3 Ιαν. διά Σάντος
Μαρία .....	Σ. Περοή —Δ. Τιμασαρώνη .....	00	1216	έφθ. Κοννυτζαν 6 Ιαν. και Πειραιά 30 διά Πάτρας
Μαρία Λ. .....	Κ. Η. Λαμποῦ .....	12	4707	άνεξ. Σπέτζιαν 13 Ιαν. Γιβραλτάρ 19 διά Πλέιτ
Μαρία Νικολάου (τάνκερ) .....	N. Νικολάου .....	27	5525	άνεξ. Αμστερνταμ 17 Ιαν. διά Μεξικόν
Μαρία Νομικού .....	Λουκά Νομικοῦ .....	99	1165	έφθ. Χάιφαν 9 Ιαν.
Μαρία Σταθάτου .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	19	5269	άνεξ. Χούλι 15 Ιαν. διά Ροζάριο
Μαριέτ Νομικοῦ .....	Π. Νομικοῦ .....	19	5241	άνεξ. Λά Πλέταν 15 Ιαν. διά Νταζάρ
Μαρίττα .....	N. Ενόταθίου .....	13	6042	διηλθεν Σαμαράγκ 5 Ιαν. διά Νταζάρ
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	διηλθεν Μαδέρας 26 Ιαν. δι' "Αμστερνταμ
Μαριόγκα .....	Π. Πρωτονού .....	12	4236	άρχει Ολυμπία από 1 Νοεμ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	άδελφων Κιτράτα .....	04	4784	άνεξ. Σάντος 14 Ιαν. διά Μπάζ. Μπλάγκαν, έφθ. 23
Μαριόγκα I. Καΐρη .....	'Ιω. Λαγύδου .....	13	5143	άνεξ. Μπάρου 26 Ιαν. διά Ρίον Ιανείρων
Μαρουκά Πατέρα .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	άνεξ. Ροζάριο 23 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιουν
Μάριος Τ. .....	Α. Τεριάζον .....	04	1128	έφθ. Θεσσαλονίκη 17 Ιαν. και Μυτιλήνην 24
Μαρουλιώ .....	Μιχ. Κυδωνιέως .....	18	4215	εις Μοντεβίδεο από 27 Νοεμ. Ζημία
Μαρουσιώ Κουλούθρου .....	Γεωργιάλη .....	07	3556	άνεξ. Σόντερλαντ 15 Ιαν. διά Μοντεβίδεο
Μαρουσιώ Λογοθέτη .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	12	4669	άνεξ. Μπ. "Αήρες 27 Ιαν. διά Νταζάρ
Μάρπησσα .....	N. Ενόταθίου .....	19	5476	έφθ. Πόρτο Άλμπερν 24 Ιαν. (δι' Ειδονυμάσινθ)
Ματρόννα .....	N. Βογιατζήδη .....	02	2846	άνεξ. Βορέιν 19 Ιαν. Φλώσιγχ 21 διά Ρίον Ιανείρων
Μεμάς .....	«Αίγαιον» Α.Ε. .....	00	4359	έφθ. Κόλνπιγχ 9 Ιαν. και Σέντιμποργκ 22
Μεμάς .....	άδ. Κουφονάκη .....	12	1735	έφθ. Κάρδιφ 28 Ιαν.
Μέντωρ .....	Γ. Δρακούλη .....	02	3050	άνεξ. Αιδόρον 15 Ιαν. διά Μπάζ. Μπλάγκαν, έφθ. 23
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παπά .....	11	4181	διηλθεν Σουνές 15 Ιαν. διά Σέτταν, έφθ. 22
Μεσσαριά Νομικοῦ .....	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε. .....	95	985	έφθ. Κονστάντζαν 11 Ιαν. και Κρήτην 23
Μίμης Χανδρής .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	12	3989	διηλθεν 'Ολίντα 18 Ιαν. διά Νταζάρ
Μιμόζα .....	έτ. «Βλάσσος» .....	05	3071	έφθ. Ταϊτιανέριαν 13 Ιαν. και Πειραιά 26
Μίνα .....	'Ανδρ. Βεστάρχη .....	22	6067	διηλθεν Σουνές 12 Ιαν. διά Γιορζάμαν
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	zληρον. Α. Καμπάνη .....	20	5227	άνεξ. Λά Πλέταν 19 Ιαν. διά Νταζάρ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός .....	Στ. Έμπειρίου .....	18	5202	άνεξ. Μπ. "Αήρες 17 Ιαν. διά Γένοβαν
Μιχαλάκης .....	N. Ενόταθίου .....	19	5234	άνεξ. Μπουένος Αήρες 21 Ιαν. διά Βόρ. Αμεριζίγην
Μιχάλης .....	Α. Φασοή .....	12	3646	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 9 Ιαν. και άνεξ. 17 διά Σάντα Φέ 17
Μιχαλίος .....	άδ. Ξελά .....	08	3742	έφθ. Μπουένος "Αήρες 15 Ιαν. και Σάντα Φέ 17
Μόσχα Α. Κυδωνιέως .....	Δημ. Α. Κυδωνιέως .....	15	3874	άνεξ. Αμέρεραν 15 Ιαν., Μαδέρας 25 διά Πλέιτ
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	5199	έφθ. Σάντα Φέ 28 Ιαν.
Μοτορίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	89	2466	άρχει Πειραιά από 23 Νοεμ.
Ναγός .....	I. Λιβανοῦ .....	12	1926	έφθ. Γκιζόν 8 Ιαν. και Βαρκελώνην 22
Ναντίν .....	έτ. Βλάσσοβ .....	04	3582	διηλθεν 'Οράν 25 Ιαν. διά Κονστάντζαν
Ναύαρχος Σαχτούρης .....	Π. Σαχτούρη .....	02	1953	άνεξ. Θεσσαλονίκην 16 Ιαν. διά Καφάμπιγα
Νάρκισσος .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	06	4313	άνεξ. Ναυρού 17 Δεκ. δι' Αγγλίαν
Ναυσικά (τάνκερ) .....	Κυρ. Βενιζέλου .....	22	5005	διηλθεν Γιβραλτάρ 23 Ιαν. διά Τεργέστην
Ναυτίλος .....	Δ. Ι. Γουλανδρῆ .....	04	3531	έφθ. Πειραιά 10 Ιαν. και άνεξ. 29 διά Πόρτ Σαΐδ
Νέα Τύχη .....	Στ. και Δημ. Φαφαλιού .....	12	3451	διηλθεν Λάδσεντ 5 Ιαν. διά Μπουένος "Αήρες
Νέδων .....	Α. Καλλινίκου .....	19	5263	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 11 Ιαν., 'Αλγέριον 21 διά Ρόττερνταμ
Νέλλυ .....	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε. .....	13	4826	άνεξ. Κίγκοτον 12 Ιαν. διά Λονδίνον
Νεράϊδα .....	έτ. Π. Νομικοῦ .....	03	2759	άνεξ. Στέτιν 21 Ιαν. διά Πειραιά. Επόδισεν Βορέστην 27. Ζημία
Νεμέα .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	19	5101	άνεξ. Μόρι 18 Ιαν. διά Βαγκούνερ — Ενέδοπην
Νέστος .....	N. Λιβανοῦ .....	19	4399	έφθ. Λονδίνον 26 Ιαν.
Νήσιον .....	A. Καλλινίκου .....	18	5154	άνεξ. Μπουένος "Αήρες 12 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιουν
Νηρεύς .....	Έμμ. Χατζηλία .....	13	6694	διηλθεν Σαμαράγκ 7 Ιαν. διά Πόρτ Σαΐδ, έφθ. 27
Νηρίτος .....	Γ. Δρακούλη .....	07	3854	έφθ. 'Αλγορού 17 Ιαν.
Νίκη .....	'Ανδρ. Βαλσαμάκη .....	17	958	έφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 22 Ιαν.
Νικοκλῆς .....	N. Γ. Μωραΐτη .....	21	3576	άνεξ. Σάντα Φέ 16 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιουν
Νίκος .....	A. Γρυπαίου .....	14	3892	άνεξ. Μπλάνθ 11 Ιαν., Νίτον 15 διά Πλέιτ
Νίκος Τ. .....	'Ελενθ. Τριπόγλου .....	19	5175	έφθ. Κόμπε 12 Ιαν.
Νικόλαος 'Αθανασούλης .....	zληρον. 'Αθανασούλη .....	01	3575	άρχει Πειραιά από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής .....	έτ. 'Ατλαντικός .....	17	3201	άνεξ. Σέτταν 16 Ιαν. και Μπόνναν 25 διά Σούσα
Νικόλαος Μίχαλος .....	K. Μιχάλου .....	13	4342	έφθ. 'Αμβέρσαν 24 Ιαν.
Νικόλ. Μ. Έμπειρικός .....	Κουλούνθρου — Έμπειρίου .....	19	5295	άνεξ. "Αμστερνταμ 26 Ιαν. διά Μπ. "Αήρες
Νικόλαος Νομικός .....	Δ. Νομικοῦ .....	99	625	έφθ. Κονστάντζαν 12 Ιαν. και Πόρτ Βάντο 24
Νικ. Πιάγκος .....	Μιχ. Πιάγκου .....	12	4499	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 5 Ιαν.
Νικόλαος Φιλίνης .....	Μιχ. Φιλίνη .....	04	3111	έφθ. Θεοδόσιαν 17 Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλας . . . . .	Β. Σ. Ρωσολύμου . . . . .	10	4540	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 7 Ιαν. διά Μπ. "Αὔρες
Νικόλας "Αγγελος . . . . .	'Ιω. 'Αγγέλου . . . . .	12	4351	ἀνεξ. Ν. 'Υόρχην 10 Ιαν. διά Νόρφολκ, ἔφθ. 11
Νικόλαος Πατέρας . . . . .	ἀδελφοί Πατέρα . . . . .	10	4362	ἀνεξ. Ροζάριο 2 Ιαν. διά Ντακάρ
Νίτσα . . . . .	ἀδ. Γιανναγά . . . . .	15	4732	ἔφθ. Βανδάρι Σατούρη 8 Ιαν.
Νύμφη . . . . .	Ν. Λυκαρδοπούλου . . . . .	21	4504	ἀνεξ. Σιγκαπούρην 11 Ιαν., Κολόμπιο 19 διά Πόρτ Σαιδ
"Οδυσσεύς . . . . .	Παν. Α. Γιαννούλατου . . . . .	13	4577	διῆλθε Σονέζ 22 Ιαν. δι' Ίνδιας
"Ολγα 'Επ. 'Εμπειρίκου . . . . .	νίδην 'Επ. 'Εμπειρίκου . . . . .	22	4677	διῆλθε Ντακάρ 12 Ιαν. διά Λίβερπολη, ἔφθ. 25
'Ολλανδία . . . . .	'Ελληνική. Α. Ε. . . . .	11	1759	ἀνεξ. Σμύρνην 30 Ιαν. διά Πειραιᾶ
"Ολυμπός . . . . .	Κουλούνθρου — 'Εμπειρίκου . . . . .	18	5249	ἔφθ. Λονδίνου 23 Ιαν.
'Ομόνοια . . . . .	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου . . . . .	08	3699	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Ιαν. δι' Αμβέρσαν
"Ορος "Αθως . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	13	3578	ἔφθ. Ροζάριο 23 Ιαν.
"Ορος "Ατλας . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	16	5647	διῆλθε Κίγκστον 12 Ιαν. διά Σαονθάμπτον
"Ορος "Ελικών . . . . .	«Τράμπι, Σο» . . . . .	18	5525	διῆλθε Μαδέρας 14 Ιαν. διά Λονδίνου, ἔφθ. 21
"Ορος 'Ιδη . . . . .	Κοσμέτου-Κουλούνθρου . . . . .	20	5210	ἀνεξ. Λιοτερόντα 25 Ιαν., Ούζαν 27 διά Ηλέιτ
"Ορος 'Ιθώμη . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	14	4191	ἔφθ. Ρίο Γκράντε 23 Ιαν.
"Ορος Κιθαιρών . . . . .	«Τράμπι, Σο» . . . . .	12	3876	ἀνεξ. "Οδός 15 Ιαν. δι' Ασσενς, ἔφθ. 17
"Ορος Κυλλήνη . . . . .	Ε. Κουνόυκ. — Σ. Πατέρα . . . . .	19	6701	εἰς Ρόττερνταμ 20 Ιαν.
"Ορος Κύνθος . . . . .	«Τράμπι, Σο» . . . . .	18	5188	ἀνεξ. Μπάρον 2 Ιαν. διά Σάντος, ἔφθ. 26
"Ορος Λυκαθήττος . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	17	4292	ἀνεξ. Ροζάριο 5 Ιαν. δι' Αμβέρσαν
"Ορος Μυρτά . . . . .	Κοσμέτου — Κουλούνθρου . . . . .	19	5658	ἀνεξ. "Αμστερνταμ 16 Ιαν. διά Μπ. "Αὔρες
"Ορος "Ολυμπός . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	20	5166	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 23 Ιαν. διά Μπάριμπαντος
"Ορος "Οθρυς . . . . .	έτ. «Θησένς» Α. Ε. . . . .	19	4817	ἀνεξ. Λά Πλάταν 9 Ιαν. διά Μαδέρας
"Ορος "Οισα . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	18	5201	ἔφθ. Βορδό 11 Ιαν. καὶ Ρούνεν 18
"Ορος Παρνασσός . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	21	5334	ἀνεξ. Μπάρον 18 Ιαν. διά Ρίον Ιανέιρον
"Ορος Πέρα . . . . .	Κοσμέτου — Κουλούνθρου . . . . .	18	5208	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 8 Ιαν. διά Μαδέρας
"Ορος Πεντελικόν . . . . .	Κουλούνθρου - Κωστομένη . . . . .	17	5791	ἔφθ. Ροζάριο 23 Ιαν.
"Ορος Πήλιον . . . . .	έτ. «Θησένς» Α.Ε. . . . .	14	4592	διῆλθεν "Άγιον Βιζέντιον 12 Ιαν. διά Ηλέιτ
"Ορος Πρίονας . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	10	3986	ἔφθ. Κόλπιγκ 15 Ιαν.
"Ορος Ροδόπη . . . . .	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. . . . .	19	5182	διῆλθε Μαδέρας 14 Ιαν. διά Χούλι, ἔφθ. 22
"Ορος Ταῦρος . . . . .	«Ατλαντικός» Α.Ε. . . . .	20	6696	ἀνεξ. Πόρτ Νατάλ 23 Ιαν. διά Κιλιόν
"Ορος Υμηττός . . . . .	Ρεθύμνη — Κουλούνθρου . . . . .	21	6388	ἔφθ. Λονδίνου 16 Ιαν.
Π. Μαργαρώνης . . . . .	Δημη. Μαργαρώνη . . . . .	13	4979	ἀνεξ. Λά Πλάταν 12 Ιαν. διά Ντακάρ
Παγασητικός . . . . .	Μαρηή 'Εμπειρίδου . . . . .	14	3477	ἔφθ. Αμβέρσαν 11 Ιαν. καὶ "Εμδεν 18
Παγκρατίων . . . . .	Δημη. Ν. Κουφδής πλ. . . . .	20	2012	ἔφθ. Σουλινά 9 Ιαν. καὶ Λάρισον 17 διά Τσιτιταβέιαν
Παναγής . . . . .	Ν. Λυκαρδοπούλου . . . . .	20	5187	ἔφθ. Ποντίχερρυ 20 Ιαν. δι' Αγγλίαν— Κόντινεντ)
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος . . . . .	Δ. Σ. Κουμαντάρον . . . . .	12	5839	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 21 Ιαν. δι' "Άγιον Βιζέντιον
Πανάχραντος . . . . .	Β. καὶ I. Κουτσούζου . . . . .	15	4661	ἔφθ. Μάντζεστερ 16 Ιαν. καὶ Μπάρον 28
Πάνις . . . . .	Α. 'Αναστασάτου . . . . .	06	1781	ἀνεξ. Τένιδα 13 Ιαν. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 17
Παντελής . . . . .	Κ. Λαμού καὶ I. Ποντούσου . . . . .	11	3845	διῆλθε Μαδέρας 25 Ιαν. (διαταγάς)
Παντιάς . . . . .	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. . . . .	12	5146	ἔφθ. Βαλτιμόρων 9 Ιαν.
Παπαλεμόδης . . . . .	Γ. Α. Γεωργιλή . . . . .	10	3748	ἀνεξ. Γκρήνον 19 Ιαν. διά Ηλέιτ
Πάραστος . . . . .	Κ. Α. Πετρούτση . . . . .	06	3435	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 26 Ιαν.
Παρθενών . . . . .	άδ. Πειθή . . . . .	08	3189	ἔφθ. Σφάξ 14 Ιαν.
Πάτρα . . . . .	Ταϊμπιράνη—Κων) νίδη . . . . .	96	3256	ἔφθ. Σέρφον 15 Ιαν.
Περράκης Λ. Καμπάνης . . . . .	άλη. Λ. Καμπάνη . . . . .	10	3584	ἀνεξ. Ροζάριο 31 Δεκεμ. διά Μαδέρας
Περσένς . . . . .	Α. 'Ανδρεάτου . . . . .	18	5172	διῆλθε Σαμπάγκ 24 Ιαν. δι' Ενδόπλην
Πεταλοί . . . . .	Μαρηή 'Εμπειρίδου . . . . .	17	5126	διῆλθε Σονέζ 9 Ιαν. δι' Ίνδιας
Πετρού (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Τρανσπετρόύλ» . . . . .	03	4634	διῆλθε Φινιστέρων 24 Ιαν. διά Λονδίνου
Πετράκης Νομικός(τάνκερ) . . . . .	έτ. Π. Νομικός . . . . .	14	7020	εἰς Ρόττερνταμ 30 Ιαν. 'Επισκενή ζημιῶν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Ιαν. διά Πειραιᾶ
Πέτρος Νομικός . . . . .	Π. Νομικού . . . . .	13	4044	ἀνεξ. Μπ. "Αὔρες 12 Ιαν., Περναμπούζο 24 δι' Ελλάδα
Πήγασος . . . . .	Γ. Ν. Λουλούδη . . . . .	15	1795	ἔφθ. Βενετίαν 23 Ιαν. καὶ ἀνεξ. 29 διά Πειραιᾶ
Πηλεύς . . . . .	Ε. Χατζηλία . . . . .	28	4695	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 16 Ιαν. διά Μπονένος "Αὔρες
Πηνελόπη . . . . .	Σπ. Παραμυθιώτη . . . . .	19	4786	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 15 Ιαν. διά Μαδέρας
Πίνδος . . . . .	Α. Λοΐζη . . . . .	08	4360	διῆλθε Λάς Ηάλιας 9 Ιαν. διά Ροζάριο
Πολέμης . . . . .	I. Δ. Παλαιοχρασσά . . . . .	09	1457	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Ιαν.
Πόλι . . . . .	E. Βιντιάδη . . . . .	97	2861	ἀνεξ. Σουλινά 11 Ιαν. διά Γένοβαν, ἔφθ. 22
Πολύκτωρ . . . . .	Γ. Δρασούλη . . . . .	14	4077	διῆλθε Ντακάρ 11 Ιαν., Ζερμπούζκε 25 δι' "Οσλό
Πολύμνια . . . . .	Ε. Μιχαλιτσιάνου . . . . .	07	4937	ἐπόδισε Ρόττερνταμ 9 Ιαν.
Πότη . . . . .	Μιχ. Βερνίζου . . . . .	96	1594	ἔφθ. Χαλκίδα 10 Ιαν.
Ποσειδῶν . . . . .	άδ. Πίττα . . . . .	09	3895	ἀνεξ. Φλόσιον 5 Ιαν. διά Μπ. "Αὔρες
Ποσειδώνα . . . . .	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K. . . . .	09	3681	ἀνεξ. Λονδίνου 15 Ιαν. καὶ "Εμδεν 18 διά Ηλέιτ
Πρέκλα . . . . .	Θ. 'Επιφανάδη . . . . .	12	1820	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Ιαν. καὶ ἀνεξ. 30 διά Κονσταντίνου
Προμηθεύς . . . . .	Γεωργ. Α. Γιαννούλατου . . . . .	12	4340	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 15 Ιαν., Γιβραλτάρ 26 διά Π. Σαιδ
Ρήνος . . . . .	Αεων. 'Εμπειρίδου . . . . .	19	4683	ἔφθ. Βομβάν 21 Ιαν.
Ρίτα . . . . .	Γ. Πανά . . . . .	01	2495	ἀνεξ. Σέονταν 22 Ιαν. διά Κάδιζ
Ρίτα Χανδρή . . . . .	Ίο. Δ. Χανδρή . . . . .	14	4648	διῆλθεν "Οίντα 19 Ιαν. διά Ντακάρ
Ρόκος . . . . .	«Ιόνιον» Α. Ε. . . . .	18	4781	ἀνεξ. Χούλι 14 Ιαν. καὶ Ρόττερνταμ 24 διά Ηλέιτ
Ρόκος Βεργωτής . . . . .	«Βεργωτής» Α.Ε. . . . .	19	5637	ἔφθ. Νάντην 10 Ιαν. καὶ Μπάρον 24
Ρούλα . . . . .	Μιχ. Καραγεώργη . . . . .	99	1044	ἔφθ. Γένοβαν 16 Ιαν. καὶ ἀνεξ. 19 διά Σπέτσας
Σαρωνικός . . . . .	Μαρηή 'Εμπειρίδου . . . . .	12	3548	διῆλθε Λάδοσεντ 19 Ιαν. διά Κοπεγχάγην
Σίφνος . . . . .	Θεμ. Σταφυλοπάτη . . . . .	17	2290	ἔφθ. Χούλι 17 Ιαν. καὶ Πόρτ Τάλιπτον 29
Σουλιώτης . . . . .	Μαλάμου . . . . .	17	4300	ἀνεξ. Χάμπτον ρόδος 15 Ιαν. διά Μπάριμαν Μπλάγκαν
Σούνιον . . . . .	Μαρηή 'Εμπειρίδου . . . . .	19	3054	διῆλθε Πειραιᾶ 27 Ιαν. διά Λίβερπουν
Σπύρος . . . . .	«Αίγανος» Α.Ε. . . . .	18	5153	ἀνεξ. Φλόσιον 19 Ιαν. διά Κόλπον Μεξικού
Σπύρος . . . . .	Παντ. 'Αντύπα . . . . .	04	2108	ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣΕΝ εἰς τὸ Πορτογαλικά παράλια 24 Ιαν.
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος . . . . .	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίδου» . . . . .	36	3341	ἔφθ. Ροζάριο 23 Ιαν.
Στάμος . . . . .	Δ. Φαφαλού . . . . .	14	3801	ἔφθ. Αμβέρσαν 14 Ιαν. καὶ ἀνεξ. 23 διά Ηλέιτ
Σταυρός . . . . .	«Κάσος» Α.Ε. . . . .	25	4853	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 22 Ιαν. διά Μπονένος "Αὔρες
Σταυρός Κουμάνταρος . . . . .	άδ. Σ. Κουμαντάρον . . . . .	12	5528	ἀνεξ. Λονδίνου 16 Ιαν. διά Μπάριμαν Μπλάγκαν
Στρυμών . . . . .	Στ. Αιβανού . . . . .	19	5250	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 17 Ιαν.
Σύλθα . . . . .	Α. Καλλέγη καὶ Σία . . . . .	14	4202	ἀνεξ. Πόρτ Αλμπερνι 15 Ιαν. διά Λονδίνον
Συλθία . . . . .	Σ. Καταπόδη . . . . .	98	3175	ἀργεῖ Γάνδην ἀπό 22 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης .....	Π. 'Αντέλα .....	04	1698	άνεξ. Ρόπτεργται 12 Ιαν. διά Ηεραμά, έφθ. 29
Τάμεσις .....	Λεων. Α. 'Εμπειρίζου .....	14	3942	άνεξ. Καράτοι 13 Ιαν. διά Πόδρ Σαΐδ, έφθ. 28
Τάνας .....	'ιδελφ. Συνοδινού .....	07	1545	έφθ. Σούλινα 21 Ιαν. και Ηεραμά 31
Ταξιάρχης .....	άδελφ. Λαμπού .....	13	4221	άνεξ. "Αμστεργται 15 Ιαν. διά Μπούένος "Αϊρες
Τάσις .....	«Μυρτών» Α.Ε. ....	13	4706	διήλθε Σαμπάγκ 21 Ιαν. διά Λορέντζο Μαρζές
Τάσος Κ .....	'Εμι. Καραβία .....	01	3634	διήλθε Περγαμούζο 17 Ιαν. δι' "Αμβέρσαν
Ταύγετος .....	Κουλούθουν — 'Εμπειρίζου	18	4295	διήλθε Σάντα Λοετοία 23 Ιαν. δι' "Αλμπανε
Γαυρίς .....	άδ. Συνοδινού .....	03	2281	έφθ. Θεσσαλονίκη 11 Ιαν. και Σούλινα 19
Τέτη .....	νίοι Γ. Σιγάλα .....	03	2747	έφθ. Ηεραμά 9 Ιαν. και Φετιγιέ 19
Τζέννυ .....	'Ιω. Λιβανού .....	12	1859	έφθ. Βρέστην 10 Ιαν. και άνεξ. 15 διά Γιγιον
Τηλέμαχος .....	Γ. Δρακούλη .....	11	3562	άνεξ. Χούλι 16 Ιαν. και "Ειδεν 22 διά Σάντα Φέ
Τουρκία .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	09	1911	άνεξ. "Αμβέρσαν 30 Ιαν. διά Ηεραμά
Τουρλιανή .....	Γ. 'Ασπημούτη .....	19	2486	άνεξ. Ηεραμά 25 Ιαν. διά Ρωσίαν
Τρίτων .....	νίοι Γ. Γράτσον .....	14	4211	έφθ. Ροζάριο 14 Ιαν.
Τώνης Χανδρῆς .....	Ι. Δ. Χανδρῆ .....	04	2689	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Ιαν. διά Γλασκώνιην
Υδραίος .....	Α. Κουλούφα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Ροζάριο 20 Ιαν.
Υδρούσα .....	Π. Χριστοπούλου .....	22	2038	άνεξ. Ρόπτεργται 12 Ιαν. διά Ηεραμά, έφθ. 28
Φαεθών .....	άδ. Λιβανού .....	13	4168	διήλθε 370 μίλια Ν. Δ Λάδεστ 24 Ιαν. δι' "Αμβέρσαν
Φαίαξ .....	Σ.Π. Παραμιθιώτη .....	15	7188	άνεξ. Μπούένος "Αϊρες 14 Ιαν. δι' "Αλμπέρσαν
Φανερωμένη .....	Α. Βλαζάκη .....	08	3501	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Ιαν. δι' "Αμστεργται, έφθ. 24
Φλώρα .....	έτ. Π. Νομιζού .....	04	2980	έφθ. Ηεραμά 20 Ιαν. και Κονγκλίν 27
Φλώρα Νομικού .....	Λουκά Νομιζού .....	21	2012	έφθ. Γένοβαν 12 Ιαν. και Σφάξ 23
Φραγκούδλα Βροντίση .....	Βροντίση—Γούναρη .....	04	2083	έργομαντζήθ εις Ηεραμά 21 Ιαν. δι' έποσενής
Φραγκούδλα Β. Γουλανδρή .....	άδ. Γουλανδρή .....	18	5304	άνεξ. Φλώριγκ 9 Ιαν., Ηεραμπούζον 28 διά Πλέιτ
Φρέδ .....	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	άνεξ. Ροζάριο 20 Ιαν. δι' "Ελλάδα
Φώτης .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	12	3507	διήλθε Ντακάρ 9 Ιαν. διά Κόρη, έφθ. 24
Φωτεινή Καρρά .....	Μηχ. Καρρά .....	18	4465	έφθ. "Αμβέρσαν 27 Ιαν.
Φωφώ Μακρή .....	Ι. Σ. Στρωμπονέλακη .....	03	1013	έφθ. Πάτρας 13 Ιαν. και Κονγκλίν 22
Χαδιώτης .....	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	29	4386	έφθ. "Αθονιάουθ 14 Ιαν. και Μπάρον 22
Χέλατρος .....	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	3489	άνεξ. Μπούένος "Αϊρες 10 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Χίος .....	Σ. Ηεροή—Δ.Τσατσαφώνη .....	88	1356	έφθ. Νεάπολιν 19 Ιαν. και Ηεραμά 28
Χλόη .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	28	4641	διήλθε Ντακάρ 19 Ιαν. δι' "Ειδονιάουθ
Χρήστος Μαρκέτος .....	έτ. Βεργοτή .....	19	5209	έφθ. Ρόπτεργται 24 Ιαν.
Χρυσή .....	Π. Ι. Γουλανδρή .....	13	5367	άνεξ. "Αμστεργται 15 Ιαν., Μαδέρας 28 διά Πλέιτ
Ώκεανία .....	Μ. Καριβαλή .....	07	4843	έφθ. Μπούένος "Αϊρες 7 Ιαν.
Ώκεανής .....	Γ. Λουλούδη .....	10	3396	άνεξ. "Αλάβις 27 Ιαν. διά Γκόττειλονδργκ
Ώνάση Πηγελόπη .....	Άριστ. Όνάση .....	19	5404	έφθ. Κολεγάνη 12 Ιαν. και Νορρέζοντην 21
Ώνάση Σωκράτης .....	Άριστ. Όνάση .....	19	5439	διήλθε Μπ. "Αϊρες 6 Ιαν. δι' "Ειδονιάουθ
Ώριών .....	Πολ. Άγρα — Α. Λούζη .....	09	4798	άνεξ. Ροζάριο 9 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Ώρωπος .....	Μαρή 'Εμπειρίζου .....	13	3475	έφθ. Μπούένος "Αϊρες 4 Ιαν.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Γαλάτεια Τ. (Κυπριακόν)	Δ. Τσιρίδη .....	89	498	εις πλόιας Αίγαλπτον — Σερίας
'Ελενη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	1138	τάμη-τάρατος Κοννατάντζης — Μπουγκάς
'Ιωνόπολης ('Αγγλ.) .....	Ο. Ιωσηφόγλου .....	20	6755	έφθ. Ρόπτεργται 28 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘΗ Σανδινανούς
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.) .....	Καλάτον — Μαροή .....	03	1601	ΕΞΩΚΕΙΑΕΝ εις Βόσπορον 24 Ιαν.
Μαρτής ('Αγγλικόν) .....	Γ. Μ. Κουλούουντη .....	94	2483	άνεξ. Ηεραμά 22 Ιαν. διά Κονγκλίν
Μπετάσα ('Αγγλικόν) .....	Α. Λούζη .....	13	1569	άργει Λουδίνον από 15 Δεκ.
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν) .....	Μινακούλη και Σία .....	05	2539	άνεξ. Σφάξ 15 Ιαν., Γιβραλτάρ 22 διά Ρονέν
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάκερ)	Β. Ι. Β. Σ. .....	21	7012	άνεξ. Νέαν 'Ορλέανηρ 19 Ιαν. διά Τεργέστην
Νέλσων, ('Αγγλικόν) .....	Σταύρο. Χριστοφορίδη .....	96	1437	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 10 Ιαν.
Νόεμη—Τζόωλια ('Αγγλ.) .....	Α. Μινακούλη—Ρονσάνον	95	2499	έφθ. Βάρων 7 Ιαν. και Σαλέρνο 24
"Ολγή Σ. ('Αγγλ.) .....	άδ. Βλασπούλου .....	05	677	έφθ. Χάιραν 15 Ιαν.
'Ολιού, (Ρουμανικόν) .....	Α. Βλάσσοβ .....	20	4308	εις 'Αμβέρσαν από 31 Δεκ.
Πράχοδα (Ρουμανικόν) .....	Α. Βλάσσοβ .....	22	3609	έφθ. Ροζάριο 22 Ιαν.
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.) .....	Ν. Σταματίου .....	79	677	εις πλόιας Ανατ. 'Αφριζης
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) .....	Α. Βλάσσοβ .....	12	3629	έφθ. Στάβαγκερ 21 Ιαν.
Τουσίκια ('Αγγλικόν) .....	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Οδοσσόν 14 Ιαν.
Algenib, ('Ολλ.) .....	Ίω. Π. Γουλανδρή .....	15	3551	διήλθε Μαδέρας 8 Ιαν. διά Μπάζιαν Μπλάγκαν
Canadian Scottish ('Καναδ.) .....	Ρεθύμνη — Κουντρουντη	21	5334	Ίδε: «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Djena (Γαλλ.) .....	"Ελληνες άγορασται .....	98	3462	Ίδε: «ΛΑΛΑ», σημαία 'Ελληνική
DocteurPierre Benoit, (Γαλλ.) .....	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	7914	εις 'Αμβέρσαν ίπλο παραλαβήν
Hampton Hill ('Αγγλ.) .....	Ε. Κουλούουντη-Σ. Πατέρα	19	6701	Ίδε: «ΟΡΟΣ ΚΥΑΛΗΝΗ», σημαία 'Ελληνική
Hartland Point ('Αγγλ.) .....	"Ελληνες άγορασται .....	13	3661	Ίδε: «ΚΑΤΙΓΚΟ ΧΑΤΖΗΝΑΠΤΕΡΑ», σημαία 'Ελληνική
Kingston Hill ('Αγγλ.) .....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	25	4853	Ίδε: «ΣΤΑΥΡΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Langton Grange ('Αγγλ.) .....	Ι. Κουλούουντη-Ν. 'Εμπειρίζ.	19	5295	Ίδε: «ΝΙΚ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Lina L. D. (Γαλλ.) .....	άληρον. Μ. Γουλανδρή .....	21	6669	διήλθε Ταγγέρην 12 Ιαν. διά Πλέιτ
London Corporation ('Αγγλ.) .....	άδ. Γουλανδρή .....	22	5411	έφθ. Βαλτημόρην 25 Ιαν.
Lyminge ('Αγγλ.) .....	άδελφοι Γουλανδρή .....	13	4353	έφθ. ΓΕΩΡΓ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ, σημαία 'Ελληνική

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
EN KERKΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΪ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT-S 1906 (ΙΟΤΗ)  
THA ΔΙΕΥΟ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS  
TΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI