

NAYTIKA XRONIKA



15η Φεβρουαρίου 1937

Αρ. Φύλλου 148

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 148

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1937

'Η άνασυγκρότησις

Του κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Η δημοσία έκφρασις γνωμῶν διοπτευούσαν τὸν μελλοντικὸν όριζοντα οἰκονομικοῦ τίνος κλάδου, συμβάλλει ὡς μία εὐεργετικὴ πρόβλησις, εἰς τὴν ἀποτίναξιν τοῦ κοινοροτοῦ ἐνὸς διανοητικοῦ «ραχατοῦ», μὲ τὸ δόπιον μᾶς περιθάλλει ἡ προσήλωσις εἰς τὴν ρουτίναν τοῦ παρόντος.

Οταν δὲ κατὰ τύχην ἀγαθήν, αἱ γνῶμαι αὐταὶ, ἀντικατοπτρίζουν τὴν πεῖραν καὶ τὰς γνώσεις προσώπου, θέσει καὶ δράσει εἰδικοῦ, τότε ἡ δι' αὐτῶν παρεχούμενη ἀφορᾷ σκέψεως καὶ μελέτης ἀποθανεῖ ἀναυσιθητή τελοῦ πλέον καρποφόρος.

Τοῦτο καὶ ἄλλοτε, ἄλλα καὶ τελευταίως εἰς τὸ πρωτοχρονιάτικο τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔπραξεν δ. κ. Μανώλης Κουλουκουνῆς, ἔκθεσας ἐν γενικόττη διαριμένας ἀπόψεις του σχετικάς μὲ τὰς δυνατότητας τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς φορτηγοῦ μας Ναυτιλίας.

Εἰς ἔνα ζῆτημα τόσον σοθιαρόν, ἄλλα καὶ τόσον ζωτικόν, θὰ ἡτο ἐπάναγκες δόσον καὶ ἐπωφελέας, νά ἀκουσθοῦν αἱ γνῶμαι καὶ ἄλλων προσώπων ίσου ἐφοπλιστικοῦ γοήτρου καὶ πείρας, διότι εἰς τὸ ἄστον ἀπό δῆλην αὐτὴν τὴν γνωμολογίαν, θὰ ἔξεπηγασάν μερικά ἀξιόλογα πρακτικά πορίσματα. Διὰ τῶν πορισμάτων δὲ θὰ ἔξευρισκετο καὶ ἡ ἀσφαλῆς πορεία.

Τοῦτο ἀτυχῶς δέν ἔγειτο, ἵσως ἐπειδὴ οἱ δυνάμενοι νά ὀμιλήσουν ἐγκυρότερον, εἰνε ἀπασχολημένοι μὲ τὰ ἔργα τοῦ εἰκοσιτετράρου των, ἡ διότι θεωροῦν τὸ θέμα ὡς προσωπικὴν ἐκάστου ὑπόθεσιν. 'Αλλ' ὡς πρὸς τὸ δεύτερον πλανῶνται. Πρωσπικὴ ἐκάστου ὑπόθεσις, εἰνε δὲ οἰκός του. Ρυθμός ὅμως πόλεως, θὰ ἡτο ἐντελῶς ἀνεπίτευκτος, ἔαν ἡ πολεοδομικὴ μέριμνα δὲν ἐπενέθαινεν, εἰς τὴν πρωσπικὴν ταύτην ὑπόθεσιν. Κατὰ τὸν ίδιον τρόπον, μία οἰκονομικὴ δόλτης δύναται νά προσλάῃ τὴν χειροτέραν μορφὴν, ἔαν εἰς τὴν δύντα της πρωσπικὴν ὑπόθεσιν τῆς διαχειρίσεως τῶν οἰκονομικῶν ἐκάστου δὲν καταληθῇ προσπάθεια νά δοθῇ γραμμῇ καθοδηγήσεως, συμβάλλοντας εἰς τὴν ἀριτωτέραν συγκρότησιν τῆς δόλτητος ταύτης. Σήμερον μάλιστα, περισσότερον ἀπό κάθε ἄλλην ἐποχήν, ειδικῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἡ δύσις τῆς δόλτητος καὶ οὐχὶ τῶν ἀπαρτιζόντων αὐτὴν μονάδων εἶνε ἡ θάσις τοῦ κριτήριου τῆς θαρύπτος τῆς.

‘Ως Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καὶ δχι ὡς ἄπομα συμμετέχομεν εἰς τὴν συνεργασίαν τηρήσεως κατωτάτου δρίου ναύλων. Καὶ εἰνε γνωστόν, δτὶ ἡ ἐν δομοτιμίᾳ σύμπραξις μας προκαλεῖ δυσφορίαν εἰς διαφόρους κύκλους. ‘Ιωας εὐλόγως, ‘Ἐξομοίωσις τῶν ρυτίδων τῆς γραίας πρὸς τὸ ροδοπάρειον τῆς νεάνδοις! ‘Εαν δὲ ὁ ροῦς τῆς ἔξειλίσεως δὲν ἀνακοπῇ, ἀναπτόρετως θὰ πλευρίσωμεν εἰς τὴν ὅχθην τοῦ «ρασιοναλισμοῦ» τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, εἰς τὴν καταστασιν δηλαδὴ τῆς εύρυτερας καὶ θαυμτέρας συνεργασίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, τὸ ποιοτικὸν σχῆμα τῆς ναυτιλιακῆς μας δόλτητος θὰ ὑπολογισθῇ, διὰ νά ἔχασφαλίσωμεν καὶ ἡμεῖς μίαν θέσιν ὑπὸ τὸν ἥιλον.

Δέν εἰνε κατ' ἀκολουθίαν ἐντελῶς ἔξω ἀπό τὴν δουλειά μας, τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς μας ἀνασυγκροτήσεως. Εἰνε ἔξι ίσου εντός καὶ ἔκτος. Διὰ τοῦτο ἀς συζητηθῇ.

Ἐξ ἐπιθυμίας νά συμβάλλει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοιαύτης συζητίσεως, γράφω τὸ παρὸν καὶ λησμόνων εὐχαρίστως, δτὶ εἰμαι δι πλέον ἀναρμόδιος πρὸς τοῦτο. ‘Αλλως τε εἰμαι ‘Ἐλλην, καὶ ὡς τοιοῦτος, δικαιούμαι νά συγχύζω τὰ ὄρια τῆς ἀρμοδιότητός μου.

Ορθῶς διμολογεῖται, δτὶ ἔχομεν φορτηγὸν Ναυτιλίαν παθολογικῶν διωγμάνην. Παθολογικῶν δὲ δια δύο λόγους. Πρῶτον, διότι αἱ διαστάσεις τῆς, οὐδόλως δικαιολογοῦνται ἐκ τοῦ ὅγκου τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τοῦ Ἐθνικοῦ ἐμπορίου καὶ δεύτερον ἐπειδὴ ἡ κατὰ ποιότητα καὶ ἡλικίαν σύνθεσις τῆς χωρητικότητος, δέν εἰνε καὶ τόσον ικανοποιητική. Κατὰ τὰ στατι-

στικὰ δεδομένα, ποὺ δφείλομεν εἰς τὴν φιλοπονίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἡ κατὰ τὸ 1935 χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας συνεποσοῦτο εἰς 1.668.251 τόννους γκρός, τὰ 91,52% τῆς δοπιάς ἀντιπροσωπεύουν πλοιαὶ ἡλικίας ἀπό 16 ἑτῶν καὶ ἄνω.

‘Εφ’ δόσον λοιπὸν ἀναγνωρίζεται, δτὶ ἔχομεν μεγάλην χωρητικότητα, διτῶς παθολογικήν, λόγῳ τῆς ἡλικίας τῶν σκαφῶν καὶ τῶν στενῶν δρίων τοῦ Ἐθνικοῦ ἐμπορίου, τὸ δόπιον δὲν πρέπει νά λησμονῶμεν εἰς ἐποχὴν ἔθνικῶν προστατευτισμῶν ὡς ἡ σημερινή, προκύπτει ὡς ἀνάγκη ἡ διοχέτευσις τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος πρὸς τὴν ἐπιδιώξιν τῆς ποιοτικῆς ἔξυψωσεως τοῦ ὑπάρχοντος ὑλικοῦ καὶ ἡ καταπράγνυσις τῶν περιστέρων κατακτητικῶν ἀνησυχιῶν τῆς, δι’ ἀγορᾶς ἔνων πεπαλαιωμένων σκαφῶν. Τὸ δάρος, δμως, τῆς ἀνακαινιστικῆς ταύτης πολιτικῆς, πίπτει ἐπὶ τῶν δώμων τῶν οἰκονομικῶν εύρωστων ἐφοπλιστῶν. Εἰς αὐτοὺς, τὸ κεκτημένον ἀγαθὸν τῆς οἰκονομικῆς προσόδου, ἐπιτάσσει, νὰ τοῦ εὔρουν μίαν ἀσφαλῆ ἐπένδυσιν, μακράν οἰασδήποτε κερδοσκοπίας δημιουργοῦντα οἰκονομικὰ ἀγαθά. Εἰνε, δμως, σφαλερὸν νά πιστεύῃ κανεὶς, δτὶ καὶ φυλάσσονται.

Ἐπένδυσις, λοιπόν, ύγιης, ἀσφαλῆς καὶ ἐπικερδῆς, διὰ τοὺς πλουσίους ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰνε τὰ νεότευκτα σκάφη. Εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτῶν τὸ νεότευκτον συνδυάζει τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ύγιους χρεωγράφου μὲ τὰς ἐλπίδας τῆς καλῆς ἐπιχειρήσεως. Βεβαίως μὲ 4 θαπόρια προπολεμικῆς κατασκευῆς, ποὺ ἀγοράζονται μὲ τὸ ἀπατηθησόμενον διὰ μίαν ναυπήγησιν κεφαλαίον, εἰς ἡμέρας καλάς κερδίζει κανεὶς περισσότερα ἀπό δσα μὲ ἔνα νεοναυπηγημένον πλοῖον. Χάνει, δμως, καὶ περισσότερα, εἰς ἀνιθέους καιρούς, κατὰ τοὺς δόπιους τὸ συγχρονισμένον πλοῖον ἀποδίδει τὸν τόκον τοῦ ύγιους χρεωγράφου. ‘Αλλ’ εἴπομεν καὶ ἀνωτέρω, δτὶ εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ οἰκονομικοῦ ἀγαθοῦ τῆς ἐπιτευχείσης οἰκονομικῆς προσόδου, πρέπει νὰ πρυτανεύῃ ἡ σκέψις τῆς ἀσφαλείας καὶ δχι δ κερδοσκοπικὸς ὑπολογισμός.

Αἱ σημειώναι ἀξίαι τῶν πλοίων ἐπιτρέπουν εἰς τὸν εὔεκτούντα οἰκονομικῶν, νὰ ρευστοποιήσουν τὴν ἀξίαν μέρους τοῦ παλαιοῦ τῶν τοννάς καὶ νὰ τὸ ἀντικαταστήσουν μὲ νεοναυπηγητον. ‘Ἐπειδὴ δὲ τὸ ναυπηγικὸν κόστος σήμερον είνε νήδημένον καὶ μολονότι τὴν αὐξησίν ταύτην ἔξουδετερωνει ἡ εἰς ύψηλήν τιμὴν ἐκποιησίς τοῦ παλαιοῦ τοννάς, ίσως θὰ ἡτο σκόπιμον αἱ τυχῶν παραγγείλαι νὰ ἔδιδοντο ἀργότερα, ὅπτε τὰ ναυπηγεία ἀνακουφίζομενα ἀπό τὸν φόρον τῆς ἐργασίας ποὺ συνεώρευσαν οἱ ναυτικοὶ ἔποιλοισμοί, θὰ ἐπροθυμοποιούντο νὰ ἔκτελέσουν ταύτας ταχύτερον καὶ οἰκονομικώτερον.

‘Αλλ’ εἰς τὴν ἀνακαινιστικὴν προσπάθειαν, δύνανται καὶ κατ’ ἄλλον τρόπον να συντελέσουν οἱ εύρυτέρας δράσεως ἐφοπλισταί. Δύνανται δηλαδὴ νὰ προμηθεύσουν εἰς τὸν μικροτέρου οἰκονομικοῦ διαμετρήματος συναδέλφους τῶν, τὰ secon hand σκάφη, τὰ δοπιά οδοὶ ἀναζητοῦν σήμερον ἀπό τὰς δένας ἀγοράς, ἐπιδεινούμενες τοιουτοτρόπως τὸ «γεροντόπαχο» τῆς Ναυτιλίας μας. Διὰ νὰ γίνη, δμως, αὐτό, ἐπιθάλλεται νὰ παρέχωνται παρὰ τῶν πωλητῶν αἱ συνήθεις πιστωτικαὶ διευκολύνσεις. Εὔτυχῶς δὲ αὐτοῖς δέν πρόκειται νὰ περικύψουν τὴν οἰκονομικήν τῶν πωλητῶν - πιστωτῶν δυναμικότητα, δεδομένου, δτὶ αἱ πιστώσεις τῶν ναυπηγείων δίδονται ὑπὸ πολὺ συμφερωτῶν οὔρους, ἔκεινων ποὺ θὰ ὑπάλλουν οὗτοι εἰς τοὺς περίπτωσις πρετόπων τοῦ πολλαπλού τοννά. Ο μὲν πωλητής πρὸ τοῦ ‘Ἐλληνος ἀγοραστοῦ, διὰ τὸν φόδον, μήν τυχὸν γεννηθῆ περίπτωσις νὰ κρινούν ποτὲ ποιός ύπηρξεν ἔξυπνότερος, ζητεῖ τιμὴν ἀπροσπέλαστον. Ο ἀγοραστής δὲ πάλιν θάπτει τοὺς αἰνίγματος, διατί νὰ πωλῇ δἄλλος. Καὶ κατ’ αὐτὸν τὸν τρόπον ματαιούται ἡ μᾶλλον εύνοϊκὴ καὶ μᾶλλον ἀσφαλῆς προαγωγῆ τῶν μικροτέρων καὶ διευκολύνεται ἡ ναυτιλιακὴ μας διαπλάνουσις εἰς παθητικὸν καὶ ἐπικίνδυνον τοννά. Καὶ ταῦτα μὲν δοσοὶ ἀφορᾶ τὰς μεγαλυτέρας ἐφοπλιστικάς ἐπιχειρήσεις. ‘Η ποσοτικὴ τῶν σύμπτυχης ἀντισταθμιζομένη διὰ τῆς ποιοτικῆς τῶν ἐπεκτάσεως, θὰ ἔδει νὰ είνε τὸ σύνθημά των,

καὶ εἶναι εὐτύχημα ποὺ ὑπάρχουν δῆλαι αἱ ἀναγκαιοῦσαι ὅλικαι προϋποθέσεις.

Διά τὴν μικράν πλοιοκτησίαν ἡ ὑπόδειξις τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη, περὶ συνασπισμῶν μεταξὺ διαφόρων πλοιοκτητῶν, θά-
τη πολὺ ἔξυπερτεκή, ἔχοντες, ὅμως ὑπὲ φύιν, στὶς οἱ "Ἐλληνες
ὅταν συνεταιρίζωνται, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἀρχὴν τῶν συγκοι-
νωνούντων δοχείων, ἀγωνίζονται ποῖος νά σταθῇ εἰς ὑψηλότερον
ἐπίπεδον, ἀμφιθάλλομεν ἐάν οἱ τοιοῦτοι συνεταιρισμοὶ θά ἀπέδι-
δαν. Εἰναις ὅμως καταφανῆ τὰ πλεονεκτήματα τῶν τοιούτων συνα-
σπισμῶν καὶ ἃς ἔυχθάδειρν νά ριζοειδήσῃ ἡ ίδεα. Η ἔνωσις φέ-
ρει δύναμιν. Διεκπρύθη τοῦτο ἀπό ἀργαστάτων γρόνων.

Η θελτιώσις, θεσάιως, τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ, δὲν συμπληρώνει τὴν ναυτιλιακήν ἀνασυγκρότησιν. Είνε ἀπλῶς τυῆμα αὐτῆς. Χρειάζεται πρὸς διοκλήρωσίν της στοργικήν κρατικήν παρακολούθησιν, καὶ ἀφωσιωμένον ἔμψυχον ύλικόν. Περὶ αὐτῶν ὅμως ἄλλοτε.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΪΜΟΣ

Tò δεκαωενδήμερον

Κέρδη και άποσβέσεις

“Οταν είς τό προηγούμενον τεῦχός μας, ἀναλύοντες λεπτομέρεστερον τοὺς περὶ τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας μας ἀριθμούς, κατελήγομεν εἰς τό συμπέρασμα, δότι τά καθαρά αὐτῆς κέρδη δὲν ἥσαν καὶ τόσουν ἀφθονα, δύον παρά τινων ἐπιστεύοτο, δὲν είχομεν ὑπ’ ὅψιν μας τὴν ἐν τῷ μεταξύ δημοσιευθεῖσαν ἔκθεσιν τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τῆς τεταγμένης ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» διὰ νὰ ἐφορεύῃ ἐπὶ τῆς διανομῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῆς καλῆς ἐφαρμογῆς τῶν προϋποθέσεων, ὡφ’ ἄξις ἡ κρατικὴ ἀρωγὴ παρεσχέθη ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως.

Η ἔκθεσις αὕτη, συγκεντρώνουσα τὴν ὑπέύθυνον καὶ τὴν μᾶλλον ἔγκυρον γνώμην ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος (*), ἔρχεται ἐναργέστερον νὰ καταδεῖ, διὰ τοὺς δικούς θ' ἀπαιτηθῆ χρόνος, ἵνα ἡ ναυτικὴ διομήχανια, ἀνασυγκροτοῦσα τάς ἐκ τῆς πολυετοῦς κρίσεως ἔξαντληθείσας οἰκονομικάς της, δυνάμεις, εἰσέλθῃ εἰς τὸν δρόμον τῶν κερδῶν καὶ τῆς εὐημερίας.

Ιδού άκρισώς ἐν μεταφράσει τι σχετικῶς ἀναφέρει ἡ πρός τὸ «Board of Trades» ἔκθεσις τῆς «Tramp Shipping Administrative Committees».

“Οτε ό Αγγλικός νόμος τού 1935, περί ἐπιχορηγήσεων ἐψηφίσθη, ἡ φαρμαγής ναυτιλία ἦτο εἰς τὸ χεῖλος τῆς καταστορῆς, συνεπειά τὶς παγκοσμίου οίκονομικῆς κρίσεως. Ἀποτέλεσμα τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν καθιερώθεισαν συνεργασίαν ἐπὶ τῶν ναῦλων, εἶνε τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ναυτικὴ βιομηχανία διεσθῆσθαι οίκονομως, τὰ πλοῖα διεπιρήμησαν ἐν κινήσει καὶ οἱ ἀξιοματικοὶ καὶ τὰ πληρώματα ἔξενφοροι ἐγγασίαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἡδυνήθησαν ν' ἀντικρύσσουν τὴν ἔσοδά των καὶ τελευταῖς νὰ θέσουν ποσὸν τι κατὰ μέρος διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῶν στόλων των. Μία μικρὸς ἀπόδοσις τοῦ κεφαλαίου, — 1.5 οὐρανὸς μέσον ὅρον, — ἐπραγματοποιήθη, κατόπιν τὰ 4/5 ἀντῆς προηῆθον ἐν τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίον ἡ τῶν ἄλλων ἐπενδύσεων. Ὡς ἀπεδείχθη, ἡ ναυλαγοφῆ ἑσταθεροποιήθη καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπωφελήθησαν τῶν βελτιωθέντων ναῦλων, σὺν τῇ ἀείσησει τῆς κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. “Ἐνα ἀκόμη μεγάλῃ ἐπιδράσεως ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε καὶ ἡ ἀξιομετίωτος ἀνατίμησις τῶν ἀξιών τῶν πλοίων.

»Δέν πέρπει οώμως, ἐπιπολαίως νῦ πιστευθῇ, διότι αἱ ἄξια τῶν πλοίων ἀνετιμῆθοσαν καὶ ἔβελτιώθησαν οἱ ναῦλοι, ἀφ' ὅτου ἡ Δαικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἤρχοις τὰς ἐργασίας της, ὅτι ἡ φορτηγὸς ναυτιλίᾳ ἐδρᾶσται ἡδη πατέλι ἐπὶ θεραπεύοντας βάσεων καὶ ὅτι δὲν ἔχει ἀνάγκην οὐδεμιάς πειρατέων φροντίδος καὶ ἀσφυγῆς.

»Εξ μήνες σχετικής ενημερίας δὲν δύνανται νά έπανορθώσουν μίαν έξαετίαν κρίσεως, της χειροτέρας μορφής διὰ τὴν σύγχρονον ιστορίαν της ναυτιλίας. Δὲν έδόθη εἰσέτι ὁ ἐπαρχής χρόνος, ίνα έπανορθωθῇ «ἡ κατάστασις τῆς ἔξαντλίσεως», όπως ἔχαρακτηρίσθη ὑπὸ τοῦ Ὑπονομού τοῦ Ἐμπορίου ή θέσις της ναυτικῆς βιομηχανίας, ὅπει ἀνεγκίσθη τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως, ίνα παράσημη τὰς ἐπιχορήγησεις. Κατὰ τὰ ἔξι πτωχῶν ταῦτα ἔτη — τὰ ωποία ἱκανούσθησαν μίαν περιόδον οὐχὶ ἔξαρτες της ενημερίας, — οἱ ἐφοπλίσται, ἔξωστεσ δὲ λίγον, δὲν ήδυνθησαν νά πληρώσουν τοὺς τόκους τῶν κεφαλαίων η τούλαγιστον νά ισο-

(*) Η έκθεσις της 'Αγγλικής Διοικητικής 'Επιτροπής περιλαμβάνει και λεπτομερή πίνακα κατατισθέντα βάσει των απαντήσεων, απίνες έλληφθησαν, επί της οικονομικής καταστάσεως 251 έτων ιδιούχων καθημώς φοροτυγόνων πλοίων. Είς τὴν ἔφεναν της 'Επιτροπής περιελήφθησαν 881 στάψη φορητήν, χορηγητήτος 3.518.000 τόνων περίπου, με κεφάλαια κατά μέσου δόσον τῆς ἔξατιας 1930...— 1935 Λιόνας Αγγλίας 25.849.000. Τὰ σχάφει ταῦτα, εἰσέπραξαν ἐπιχορήγησιν κατά τὸ 1935 Λίας 1.663.000 καὶ διένεμαν εἰς τοὺς μετόχους των μερίσμα 1.5 οὐδὸν κατά μέσον δόσον, χωρὶς ὅμως νὰ προσθοῦν εἰς τὰς κανονικὰς ἀποσβέσεις τοῦ πλοιοῦ τῶν ὄντων, αἱ τινὲς πολυλογίζονται εἰς 18.665.000 λιόν. Διὰ τὴν ἔξατιαν 1930—1935 αἱ ἀποσβέσεις ἀπελειφθησαν κατά 10.589.000 λιόν. Συγκεκριμένας κατά τὸ 1935, παρὰ τὴν εἰσπραχθεῖσαν ἐπιχορήγησιν, ἐνῷ ἡ κανονικὴ ἀπόσβεσις ἔδει νὰ ἦτο £. 3.024.000, ἔχοταί θησαν £. 1.209.000, ἐνῷ τὸ σύνολον τῶν κερδῶν μᾶλις εἰς Λίας 750.000.

φαίσουν τὰς δαπάνας των, τὸ δὲ σοβαρότερον, δὲν ἐπέτυχον νὰ θέσουν κατά μέρος, πλὴν ἐνός ἐλαγίστον ποσοστοῦ, τὸ ἀπαυτούμενον ποσόν, ὃς ἀπόσθεσιν διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῶν πλοίων των, δεδομένου, ὅτι ταῦτα σοθημένα φθείρονται. 'Αποτέλεσμα τούτον εἶνεν' ἀντιμετωπίζει ἡδή η βιομηχανία γιγαντιαίας καυτερήσεις εἰς τὴν ἀπόσθεσιν τοῦ πλοιού της ὑλικοῦ, ἀπόσθεσιν, ἣντις πρέπει ὀπωροδήμοτε νὰ καλυφθῇ, διὰ νὰ καρτηθῇ ἡ φορτηγὸς ναυτιλία καὶ εἰς τὸ σημερινὸν τῆς ἀξόνης ἐπίπεδον, δεδομένουν μᾶλιστα, ὅτι η διαδηλώσις του πολιτική τῆς Κυβερνήσεως εἶνεν καὶ διασφαλισθῆ η διατήρησις μᾶς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀνάλογον πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας.

»Ἐπὶ τῷ σκοτῷ τοῦ ἐλαφριῶν καθοδισμοῦ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς ναυτιλίας τὸν «τράμπτε» καὶ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐπιβεβλημένης ἀνασυγχρότησεως, διενηγήθη μία ἔρευνα μεταξύ ὄλων τῶν ἐπιχειρησεών, αἵτινες ἀπολαμβάνουν τὸν ἐπιγοργήσεον. Οἱ συνιζόδες ἀριθμὸς τῶν ἐπιχειρησεών τούτων ἀνέρχεται εἰς 377. Ἐξ αὐτῶν ἀπελεύθερησαν ἀλι μὴ ἀπασχολούμενα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀποτελεῖσθες «τράμπτε» αστιγμῶν καὶ ἀπέμειναν 251.

Ἐξ τῶν ἀποτίσεων τῶν τελευταίων τούτων καταφαίνεται, διτ., α'') Ἐπί μᾶς συναπόλεις τακτικῆς ἀποσβέσεως ἐξ £ 18,665,000, ητις ἔχει νῦν προβλεψθῆ κατά τὴν τελευταίαν ἔξαστιαν, ἐκφαίνουσα μόλις τὸ ποσὸν τῶν £ 8,076,000, προερχόμενον ἐξ τῶν πάσης πηγῆς προσδόδων, καὶ πλούτον πρός συμπλήρωμα τοῦ ἀποσβέσεων τὸ ποσὸν τῶν £ 10,589,000.
β'') Ἡ ἀποτίσιμης διάστασης εἰς τὴν ἀποσβέσεων μὲν διαφοράν

⁶) Η επιχορηγησίς επέτειψεν εἰς τους έφοπλιστας να διενεργήσουν άποσθέτεις κατά μεγαλύτερας άναλογιας διά τὰ έτη 1935 και 1936 και πόδις τὸν σκοπὸν τοῦτον ἐξομισμοποιήθη κυρίως αὕτη.

^{γ')} Τὸ πλείστον μέρος τῆς τοιωτῆς ἀποσθέσεως ἐκαίνυθη ἐξ ἑτανδρίσεων ζένων πρὸς τὰ ἐπό τῶν πλοίων πραγματοποιηθέντα κέρδη ἐξ ἡς ἐκμεταλλεύσεώς των.

δ') Το 14^ο περίοδο της συνοικίας κατά την τελευταίαν έξαστιαν πτωσιόσεων προεβλέψθη κατά τὸ οἰκουμενὸν ἵνα τὸ ληξῖαν τὸ 1930, απεριλλιμάνω τὸ δέκατον πολὺ χριστιανώντα κατά τὸ 1929 ή κατά τὰ μεταφύσαντα κατήγορον τὸ διασταύρωμα την προμήναν ἵνα

Τὸ πόθιστον καθῆκον οἰασδήποτε καλῶς διευθύνομένης νωτιλίαις ἐπιχειρήσεως εἶνε νά διαπονθώσῃ τὰς καυστεροῖς ἀποσθέσεων καὶ τοῦτο, όποιος δινηθῇ νά διαπονῇ τὸ στόλον τῆς ἀπόλυτως συγ-
ρούσιμενόν. Υπάρχει, ἐν τούτοις, ἔνα σαφῶς διαγεγραμμένον κατά-
ευτερον λόγον καθῆκον νά περιέλθῃ λογικὸν τι ποσοστὸν τῶν ἐν τῆς
περιοχής εὑνερφίας κερδῶν εἰς τοὺς μετόχους, οἵτινες, εἰς πλείστας
σας περιπτώσεις, ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν ἐστερήθησαν οἰονδήποτε κερδούς ἐκ
ῶν κεραύλαιον τοῦ.

»Είναι άδεινατον να διασφαλισθή έμπορική ναυτιλία εἰς τὸ ὑψος τῶν γαγκών τῆς Χώρας, χωρὶς τὴν προεπόθεσιν, διτὶ ή Ἀγγλικῇ ναυτιλίᾳ ἡ τελεῖ ἐπί στρατιῶν ὀλονοματικὴ βάση.

Καμπία, θεσσαλίας δέν δύναται νά χρήση σύγκρισις μεταξύ της Ελληνικής και της Βρετανικής φορτηγού ναυτιλίας. Τα 'Αγγλικά σκάφη είνε νεώτερα κατά πολὺ τῶν ιδικῶν μας, ή μέση ήλισσας των δέν υπερβαίνει τὰ 10–12 έτη, ένω και τὰ απασχολούμενα πό τῶν 'Αγγλων έφοπλιστῶν κεφάλαια είνε σημαντικῶς δύκων-έστερα. Αι ἀντουσικαὶ, δύμας, τῆς Διοικητικῆς Επιτροπῆς τῶν Αγγλικῶν «τράπμπ», αἵτινες διατυπώνονται εἰς τὴν ἔκθεσίν της ιδίᾳ τὴν ἀνανεώσιν και τὴν διατήρησιν τοῦ ἀνάτερου ποιοτικοῦ πιπέδου τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἔτι μεγαλύτεραι ἐμφανίζονται διά τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον. "Αν διά τὴν Ἀγγλικὴν αυτιλίαν ἔξαρτεται ἡ διάγκη, δπως ἔκ των μελλοντικῶν της κερδῶν καλυφθοῦντο πρῶτον αἱ καθυστερήσσαις ἀποσθέσεις κατά τὰ ἔτη τῆς κρίσεως, δέν γνωρίζουμεν τί πρέπει νά εἴπωμεν διά τὴν δικήν μας ναυτιλίαν. Πρέπει νά ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι δέν ἔχει αὕτη ἀποσθέση τὴν δέξιαν ἐνός στόλου νεαρᾶς πως ήλικίας, ὃστε νά ὑνταται νά κλιμακώσῃ τὰς ἀποσθέσεις τῶν παρωχημένων ἑτῶν εἰς ακρότερον χρονικὸν διάστομα. Τὰ 'Ελληνικά φορτηγά κατά τὰ 5% τῆς ὀλης χωρατικότητός των είνε ἡδη πεπαλαιωμένα και ὑπέρθεσσαν τὸ φυσιολογικὸν ὅριον τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των. Αὐτὸν μόνον τὸν παράγοντα τῆς ἀνανεώσεως, τὸ δύξτερον δηλαδή πρόλημα τῆς Ναυτιλίας μας, ἀν ύπολογίσωμεν, θά καταλήξωμεν τὸ συμπέρασμα, ὅτι, κέρδη πρὸς διανομὴν και ἀν ἀκόμη ίκανοιητικά είνε τὰ ταξιδιά τῶν πλοίων μας, διὰ ταῦτα ἐπόμενα τρία και τέσσαρα τούλαχιστον ἔτη, δέν πρέπει νά πιστεύωμεν, ὅτι ποδίει η Ναυτιλία μας. Τούτο, θεσσαλίας, ἐφόσον η παρ' ἡμῖν αυτιλίας ἐπιχείρησις δέν ἀποτελεῖ ἀπλῶς τυχοδικισμὸν και φόσον ἐπιδιώκουμεν τὴν διασφάλισιν τῆς σημερινῆς θέσεώς τῆς ουτιλίας μας, και τὴν ἐξίσωσιν τοῦ ποιοτικοῦ πορείας ἐπένδυσαν.

‘Η γαυλαγορά καὶ ἡ Μεσογειακὴ γρατίλη

"Οταν πρό μηνῶν ἀπὸ τῶν αὐτῶν στηλῶν, παρὰ τὴν ἄκρατον αἰσιοδοξίαν, ἡτις τότε ἐπεκράτει, διετυποῦτο ἡ γνώμη, ὅτι πρόσκαιρος καὶ ουμπτωματική ἦτο ἡ ἀπότομος τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν ζωρότης, ὁμοιογούμεν, ὅτι καὶ αἱ συντηρητικώτεραι τῶν προθλέψεων δὲν καθώριζον τόσον θραχὺ τὸ διάστημα τῆς ἐντατικῆς ζητήσεως χωρτικότητος καὶ τῶν ἔκ ταύτης ύψηλῶν ναυλῶν. Ἐφοτίσται καὶ ναυλομεσίται μὲ πέιραν μακράν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, διέθλεπον, κατὰ τὸ 1937, ἀν μὴ διὰ τὸ σύνολόν του, τούλαχιστον μέχρι τοῦ φθινοπώρου, ἄκρως ἴκανοποιητικὴν τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ ὅτι μὲ παροδικάς τινας μεταπτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς ἀμείωτος θά διετηρεῖτο μέχρι τῶν νέων ἔσοδεων τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικᾶς. Σημάτωσε τόντι τούτην τὴν

Αἱ εὐθίωνι, δῆμως, αὖτι προβλέψεις δὲν φαίνονται νὰ δικαιολογοῦνται τόσον ἔξ αὐτῶν τῶν πορευμάτων. Ἡδη μίας ἐμφα-

νής άντιδρασις ήρχισεν άπό μηνός σημειουμένη εις τούς πλείστους τῶν κυριωτέρων τομέων τῆς ναυλαγορᾶς καὶ οἱ ναῦλοι ἀλλοῦ μὲν εἰνε ὄνομαστικοὶ, δι' ἄλλους δὲ τομεῖς αἰσθητῶς ὑπειμῆθησαν. Καὶ διὰ μὲν τὸ Πλεῖτ εὐεξήγητος πῶς εἰνε ὁ περιορισμὸς τῆς ἔκειθεν ἐργασίας, κατόπιν τῆς ἀθράσας, τῆς πρωτοφανοῦς εἰς ὅγκον ναυλώσεως χωρητικότητος διὰ φορτώσεις Ἰανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου. "Ισως μετά τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν λιμένων τῆς Ἀργεντινῆς ἔκ τῶν διενεργουμένων ἡδη ἔκει φορτώσεων, ζωηροτέρα καὶ πάλιν νὰ σημειωθῇ ἡ ἐργασία κατά τοὺς ἐπομένους μῆνας διὰ τὸ Πλεῖτ. 'Αλλὰ καὶ διὰ τοὺς ἄλλους ἐπισημακρινούντων τομεῖς τῶν ὑπερποτίων μεταφορῶν θασίμως δύναται νὰ προθεφθῇ, διτὶ προσωρινὴ θά εἰνε ἡ σημειουμένη κατ' αὐτὰς ἀνάπτωσα. Πιθανῶς νὰ μὴ κινηθοῦν οὗτοι ὑπὸ τὴν πυρετῶδη κατάστασιν τῶν προηγουμένων μηνῶν, πάντως, ὅμως, ικανοποιητικὴν θὰ παράσχουν ἐργασίαν εἰς τὴν ποντοπόρον φορτηγὸν ναυτιλίαν.

"Οσον καὶ ἄν τὰ αἴτια τῆς ἐπιταχυνθείσης ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων ἀποδίδωται εἰς τοὺς ἔκ τῶν πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν δημιουργηθέντας φόδους, περὶ πολεμικῶν διαταραχῶν, οἵτινες φύσοι καὶ προεκάλεσαν τὴν ἀνάγκην δημιουργίας ἀποθεμάτων δι' ὀρισμένα εἰδὴ τροφίμων καὶ πρώτων ὄλων, δύνανται ἀν ὁ παράγων τῆς κερδοσκοπίας σημαντικῶς ἐπέδρασεν εἰς τὴν αὔξησιν τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων, ὃ τόνος τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας είνε τῇδη ὑγιείτερος. Τὰ κολοσσιαῖς ἀποθέματα, ποὺ εἶχον ουσιωρευθῇ εἰς τὰς διαφόρους ἀγοράς, εἴτε ἀπερροφήθησαν ἡ περιωρίσθησαν ἐντὸς φυσιολογικῶν πασ ὄριων. Η διειθῆς παραγωγὴ ἐμφανίζεται ισορροπημένη ἔναντι τῆς καταναλώσεως καὶ εἰνε παρήγορον τὸ γεγονός, διτὶ η κρίσις ἥρετο οὐρανούσα ἀπό ἔκεινο τὸ σημεῖον, διποὺ τὸ πρῶτον ἐνέσκηψεν, ἀπό τὰ γεωργικὰ προϊόντα.

Παρά ταῦτα, ὅμως, ἀνησυχητικὰ είνε τὰ συμπτώματα τῶν δυσχερειῶν, ποὺ ἀπό μηνὸς ἡρχισαν διαφανούμενα εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν. Καὶ ἄν διὰ τὰς ἄλλας ἀγοράς, ὡς ἀνταρέως εἴπομεν, προσωριναὶ πιθανῶς νὰ εἰνε αἱ σημειούμεναι δυσχέρειαι, διὰ τὴν Μεσόγειον, ὅμως, τὴν κυρίαν θασίν τῆς ἐργασίας τῶν μικρῶν καὶ μετρίας χωρητικότητος φορτηγῶν μας, καμμία ἐνθαρρυντικὴ πρόδειψις δὲν διαγράφεται. Πλήρης ἡδη ἀπράξιαν ἐμφανίζουν δλαὶ αἱ Μεσογειακαὶ ἀγοραὶ, ἐνῷ ἔξ ἄλλου καὶ ἡ διαθέμασις χωρητικότης ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ θαίνει δύκουμένη. 'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν δὲν προθέπεται διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον σοθαρά ἔξαγωγικὴ κίνησις. Τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων είνε περιωρισμένα, μέχοι τοῦ σημείου νὰ μὴ ἐπάρκουν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τῶν Σοβιέτ, τὰ σιτηρά ἀποτελοῦν ἡδη ἀγγωναστὸν εἰδος διὰ τὰς Ρωσικὰς ἔξαγωγάς, τῆς ξυλείας αἱ μεταφοραὶ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης θὰ διασφαλισθούν, ὅπως καὶ πέρυσι, εἰς τὰ Ρωσικὰ σκάφη κατὰ τὸ μεγαλύτερον τῶν ποσοστὸν, ἀπομένουν δὲ τὰ μεταλλεύματα, τῶν δποιον αἱ ἔξαγομέναι ποσοδέητα δὲν δύνανται νὰ δικαιολογήσουν ἀπασχόλησιν σοθαράς χωρητικότητος, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, διτὶ οἱ Ρωσοι είνε ὑποχρεωμένοι νὰ ναύλωσουν, εἰς ἐφαρμογὴν τῶν ἐμπορικῶν τῶν συμφωνῶν, 'Αγγλικά καὶ 'Ιταλικά σκάφη. Η μόνη ἐργασία, ήτις κατ' αὐτὰς πιθανὸν νὰ δικαιολογηῇ τὴν ναύλωσιν 'Ελληνικῶν σκαφῶν, είνε ἡ μεταφορά 150.000 τόνων περίπου γαιανθράκων ἐκ Θεοδίσιας διὰ Βαρκελώνην. Αὐτὰ διὰ τὴν Ρωσικὴν ἀγοράν καὶ μέχρι τῆς νέας ἐσοδείας, δόποτε θέλει γνωθῆ, ἄν τὰ Σοβιέτ θὰ διαθέσουν αιτηρά πρὸς ἔξαγωγήν.

"Οσον ἀφορᾶ τὸν Δούναβιν, πιθανόν αἱ ὑψηλαὶ τιμαὶ τῶν σιτηρῶν, μετά τὸ ἀνοιγμά του, νὰ δημιουργήσουν ἐργασίαν τινὰ διὰ γεννήτας καὶ τοῦτο θὰ ἔκταρθῃ ἐκ τῶν ἐσωτερικῶν ἀναγκῶν τῆς Ρουμανίας καὶ τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν καθορισθούμενῶν ποσοτήτων. Τὰ λοιπά ἔξαγωγικά κέντρα τῆς Μεσογείου, ἐφόσον ἡ Μαύρη Θάλασσα δὲν ἡθελει κινηθῆ δραστηριώτερον, δὲν θὰ δυνηθοῦν ν' ἀπορροφήσουν τὴν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας προθλεπομένην ἀθρόαν προσφοράν χωρητικότητος. Η ζητησίς σκαφῶν διὰ τὴν μεταφοράν μεταλλεύματων εἰς Κόντιντεν θὰ συνεχισθῇ θεσθαίως, τούλαχιστον μέχρι πλήρους ἀποσαφήνισεως τῶν πολιτικῶν πραγμάτων τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς λήξεως τοῦ 'Ιστανικοῦ ἐμφυλίου πολέμου, ἀμφίσθολον, ὅμως, εἰνε, ἄν οἱ ναῦλοι θὰ διατηρηθοῦν εἰς τὰς πρὸ τινος ὑψηλὰς τιμάς, δεδομένου, διτὶ η πλεονάζουσα χωρητικότης πρὸς τὰ φορτία μεταλλεύματων θα στραφάται, ὑποτιμητικῶς δὲ θέλει ἐπιδράσῃ ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς. Η οὕτω διαγραφομένη ἀπράξια τῶν Μεσογειακῶν ἀγορῶν θὰ υποχρεώῃ τὰ σκάφη μας, διόπει καὶ πέρυσι, νὰ ἀναζητήσουν καὶ πάλιν ἐργασίαν ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, πρὸς τὰς θερείους θαλάσσας, τὴν Βαλτικὴν καὶ τὴν Λευκήν. Θά εἰνε τοῦτο ή μόνη ἀσφαλιστικὴ δικλείς, ήτις θὰ ἀποτρέψῃ τὸν πληθωρισμὸν τῆς χωρητικότητος ἐν τῇ Μεσογείῳ, πληθωρισμὸν ἐνταθέντα διὰ τῆς προσθητικῆς καὶ τοῦ 'Ιταλικοῦ τοννάς καὶ θὰ κρατήσῃ ἐν κινήσει σεβαστὴν χωρητικότητα, ποὺ ἄλλως κατὰ τοὺς μῆνας Απριλίου — Μαΐου ἀνακατακτικῶς θὰ ἔτιθετο εἰς ἀργίαν. Αἱ μεταφοραὶ, ἄλλως τε, ζελεῖσας ἔκ τῆς Βορείου Ρωσίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Φιλανδίας ζωηρότατα διαγράφονται ἔκ τῶν μέχρι σήμερον προπωλήσεων, ποὺ ἀνεκοινώθησαν. Οἱ ναῦλοι διατηροῦνται εἰς ἐπιπέδα ικανοποιητικά, ὡστε νὰ δικαιολογῆται η πρὸς τὰ ἔκει ἐργασία καὶ τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ.

Λυπτηρόν, θεσθαίως, εἰνε, διτὶ ἐκτοπίζονται ἀπό τὰς φυσικὰς τῶν θάσεις, τοὺς λιμένας μας, καὶ τὰ μικρᾶς χωρητικότητος σκάφη τῆς Μεσογειακῆς μας ναυτιλίας, ήτις τόσα ὑπὲρ τῆς Οἰ-

κονομίας τῆς Χώρας ἀποδίδει ὠφελήματα. Οἱ ἀντίκτυποι τῆς ἐπανδήσεως τῆς Σοβιέτικῆς χωρητικότητος, τοῦ δέξιατάτου συναγωνισμοῦ τῶν «λάτινερ» καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἔξαγωγικῆς κινήσεως, ὁσημέραι καθίσταται ἐμφανέστερος, ἀλλὰ καὶ ἀπειλητικώτερος διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας μας, τῶν μικρᾶς καὶ μετρίας χωρητικότητος φορτηγῶν. Κατ' ἀναπότεττον ἀνάγκην θὰ συμπτυχθῇ καὶ ὁ ἀριθμός των εἰς τὰς μεταφοράς τῶν ἔγγυς θαλασσῶν.

Τὸ νέον μισθολόγιον τῶν Πλοιάρχων

Τὴν παρελθόνταν Τρίτην 9ην τρέχοντος ἡ 'Ανωτέρα Διαιτητικὴ 'Επιτροπή, ἀποτελουμένη ἐκ τῶν κ.κ. 'Ανδρ. Μιχαλοπούλου ἐφέτου, ως Προέδρου, Θρασ. Πετμεζᾶ καθηγητοῦ τοῦ 'Εθνικοῦ Πανεπιστημίου, Παν. Δουργούτη Διευθυντοῦ τῆς Ναυτικῆς 'Εργασίας, 'Αρ. Σίδερη μέλους τοῦ 'Ανωτάτου Οίκονομικοῦ Συμβουλίου, Η. Χατζηλία καὶ Σ. 'Ιγγλεστ ἀντιπροσώπων τῶν 'Εφοπλιστῶν καὶ Μιχ. 'Αμπουσελάμ καὶ Α. Μιχαλοπούλου ἀντιπροσώπων τῶν Πλοιάρχων, ἔξεδωκεν ὁμοφώνως τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν τῶν πλοιάρχων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Η προσφυγὴ εἰς τὴν διαιτησίαν προεκλήθη ὑπὸ τοῦ κ. 'Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, κατόπιν τῆς ἀσυμφωνίας, ήτις προέκυψε μεταξὺ τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ νέου μισθολογίου.

Διὰ τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως ἐπέρχεται πλήρης ἔξοιμοιών τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν πρὸς τοὺς πρὸ μηνὸς διὰ τῆς διαιτησίας καθορισθεῖσας μισθούς τῶν μηχανικῶν. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν τῆς 'Επιτροπῆς ὁμοφώνων ἀποδέχεται, ὅπως ἐπέλθη ἔξοιμοιών διὰ λόγους τάξεως καὶ πειθαρχίας τῶν μισθῶν τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος πρὸς τοὺς τῆς μηχανῆς. 'Εκ τῆς θασικῆς δὲ ἀρχῆς ταῦτης ἀφορμωμένη κρίνει, διτὶ αἱ κρατοῦσαι ηδη οἰκονομικαὶ συνθῆκαι τῆς ἀσκήσεως τῆς ναυτιλίας ἀκῆς ἐπιχειρήσεως ἐπιτρέπουν τὴν τοιαύτην ἀφομοίωσιν κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ χρονικῷ ὥρια. Διὰ ταῦτα δέχεται τὴν ὑπὸ κρίσιν οὐλογικὴν διαφοράν καὶ καθορίζει ὡς κάτωθι τὰς μηνιαίας ἀποδοχάς τῶν Πλοιάρχων Ε. Ν., τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ φορτηγῷ πλοίων κατὰ κατηγορίας πλοιάρχων καὶ πλοιών.

'Η ἀποφασισθεῖσα ἔξισωσις θὰ εἰνε ἀμεσος διὰ τοὺς τούς πλοιάρχους Α', τῶν ὅποιων τὸ μισθολόγιον καθορίζεται ὡς ἔξης:

Διὰ τὴν κατηγορίαν α' λίρ. 'Αγγλίας 20. Διὰ τὴν κατηγορίαν β'. λίρ. 'Αγγλίας 19. Διὰ τὴν κατηγορίαν γ'. λίρ. 'Αγγλίας 18.

Διὰ τοὺς πλοιάρχους Β', καὶ Γ', τάξεως ή ἔξισωσις θὰ εἰνε τημητική. 'Η πρώτη προσαύξησις θὰ δοθῇ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ μηνὸς Μαρτίου καὶ η τελευταία ἀπὸ τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου.

Οὕτως οἱ πλοιάρχοι Β', ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Μαρτίου μέχρι Σεπτεμβρίου θὰ λαμβάνουν διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν πλόων λίρ. 'Αγγλ. 14, διὰ τὴν β'. κατηγορίαν λίρ. 'Αγγλ. 13 καὶ διὰ τὴν γ'. κατηγορίαν λίρ. 'Αγγλ. 12, ἀπὸ δὲ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου διὰ τὴν α' κατηγορίαν πλόων λίρ. 'Αγγλ. 16, διὰ τὴν β'. κατηγορίαν λίρ. 'Αγγλ. 15 καὶ διὰ τὴν γ'. κατηγορίαν λίρ. 'Αγγλ. 14.

Τέλος οἱ πλοιάρχοι Γ', ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ μηνὸς Μαρτίου μέχρι Σεπτεμβρίου θὰ μισθοδοτοῦνται διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν πλόων μὲ λίρ. 'Αγγλ. 11.10.0 διὰ τὴν β' κατηγορίαν μὲ λίρ. 'Αγγλ. 10.15.0 καὶ διὰ τὴν γ' κατηγορίαν μὲ λίρ. 'Αγγλ. 10.15.0 καὶ διὰ τὴν α'. κατηγορίαν λίρ. 'Αγγλ. 13, διὰ τὴν β'. κατηγορίαν μὲ λίρ. 'Αγγλ. 12, ἐπερχομένης οὕτω πλήρους έξισωσεως καὶ διὰ τὰ δύο τελευταίας τάξεις τῶν πλοιάρχων.

Συμπληρωματικῶς ἐλήφθη ἡ ἀπόφασις, διόπει τὰς τάξεις τῶν οἰκονομικῶν ταξιδεύοντα φορτηγά, τὰ κάτω τῶν 2.250 τόνων ὑπαρχούμενες εἰς τὴν γ' κατηγορίαν τῶν πλόων. 'Εντὸς τῆς Μεσογείου οἱ πλοιάρχοι τῶν σκαφῶν τῆς χωρητικότητος αὐτῆς θὰ ἀμείβωνται ὡς ἔξης:

A'. Πλοιάρχος δραχ. 6.750, τῆς προσαύξησεως παρεχομένης ἀμέσωσις.

B'. Πλοιάρχος ἀπὸ τοῦ Μαρτίου δρχ. 5.375 καὶ ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου δρχ. 5.750.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω μισθῶν διὰ τὰ δεξιαμενόπλοια θὰ ισχύη μισθολόγιον ηγένημένον κατὰ 15%.

Παρέχεται ἡ διεκρίνισις, διότι η ἔξισωσις διὰ τοὺς Α', πλοιάρχους ἐγένετο ἀμέσωσις, διότι ἐθεωρήθη σκδπιμόν, διόπει οι κυ-

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.
D. J. THEOPHILATOS.
STEAMSHIP AGENTS.
TELEPHONES.
378 (4 LINES)

17, RUE CASSIERS,
ANTWERP.
TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

θερήνται τῶν σκαφῶν μὴ τεθοῦν μισθολογικῶς εἰς ύποδεεστέρων μοίραν τῶν ύπό τάς διαταγάς των ύπηρετούντων πληρωμάτων πάσης κατηγορίας.

Διὰ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς ὁ λοκληροῦται πλέον ἡ προσπάθεια διὰ τὴν θελτίωσιν τῆς μισθοδοτικῆς καταστάσεως δὲ τῶν εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτίλιαν ἐργαζομένων. Ἡ ἔξομοιώσις τῶν μισθῶν τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν πρός τοὺς ἐν ισχύι τοιούτους διὰ τοὺς μηχανικούς καὶ τοὺς ἀσυρματιστάς ἀποκαθιστᾷ εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν τὴν ιεραρχίαν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ, χάριν αὐτοῦ τοῦ ουμέφεροντος τῆς πιλοικησίας, προλαμβάνεται ἡ ἀποκαρδίωσίς, ἥτις φυσικὸν ἦτο νὰ διακατεῖχε τοὺς ἀξιωματικούς καταστρώματος, δταν ἔβελον ἑαυτούς, τὰ πλέον νομιμόφρονα καὶ συντηρητικά στοιχεῖα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, νὰ παραγωνίζωνται μισθοδοτικῶς.

Σητήματα μισθῶν δὲν ἡμιποροῦν πλέον νὰ διαταράξουν τὸν ὄμαλὸν ρυθμὸν τῆς ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐργασίας. Ἀδικαιολόγησαν θά ἦτο κάθε ἐν προκειμένῳ παράπονον. Πιστεύομεν νὰ συμφωνήσουν μεθ' ἡμῶν δῆλοι οἱ ναυτίλοιμενοι, ὅτι αἱ ἀπολαυσί των καθωρίσθησαν κατά τρόπον ἀναντιρρήτως δίκαιον, ἀπολύτως ἀνάλογον πρός τὴν ὄπωδηπότε ἀποδοτικήν τῆς Ναυτιλίας μας σημειρινήν κίνησιν. Ἁς ἐλπισμενού, ὅτι αἱ κακαὶ ἡμέραι τῆς κρίσεως παρῆλθον καὶ ὅτι ἴκανοποιητική θά εἶναι καὶ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἐργασία τῶν πλοίων μας, ὡστε νὰ δύναται νὰ δικαιολογήσῃ δχι μόνον τὴν ἐκ τῶν αὐξήσεων τῆς μισθοδοσίας προελθούσαν ἐπιθάρυνον εἰς τὸ κόστος τῆς κινήσεως των, ἀλλά, σὺν τῷ χρόνῳ, διὰ τῆς ἐπιλύσεως καὶ τῶν γενικότερων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ σύνολον τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας νὰ παρακολουθήσῃ τὴν εὐήμερίαν καὶ τὴν ναυτίλιακήν μας πρόσδον.

"Ηδη, ὅμως, ὅτε τὰ παράπονα καὶ αἱ διαμαρτυρίαι τῶν ναυτίλομένων μας διὰ τὴν μικράν των μισθοδοσίαν ἴκανοποιήθησαν, θά θήλαμεν ν' ἀπευθύνωμεν καὶ πάλιν πρὸς αὐτοὺς ὡρισμένας συστάσεις. Δὲν ἀναφέρονται αὐτοὶ εἰς τὸ σύνολον, διότι γνωρίζουμε καλῶς πόσον φιλοτίμως ἐργάζεται ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ μετά πόσου μόχθου, προκινδυνεύων καὶ τὴν ζωήν του, ἐπιτελεῖ τὸ καθῆκον αὐτοῦ ὁ Ἑλλην ναυτεργάτης. Ἀλλὰ τοῦ γενικοῦ τούτου τονόντων ὑπάρχουν, ἀποχώρησαν, ἀδιάφορον δῆλοι καὶ πολλαὶ, καὶ ἔξαιρεσίες. Τάς ἔξαιρεσίες αὐτάς, ἔκεινους, πού, ποτὲ περιέργον δῆλως ἀντίληψιν, ὑπολαμβάνουν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ὡς πεδίον ταξικῶν ἀγώνων, ἔκεινους ἐκ τῶν ναυτίλομένων, πού δὲν ἐκπληροῦν μὲν ἔξαιρετικὴν στοργὴν καὶ μέριμναν τὰς ὑποχρεώσεις των, ἔναντι τοῦ μοναδικοῦ μέσου του τοῦ θιοπορισμοῦ των, ἀφοροῦν αἱ συστάσεις μας. Πρέπει νὰ κατανοήσουν καλῶς, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας δὲν θὰ σταθῇ οὐδὲ εἰς τὸ σημερινόν της ἐπίπεδον, ἀν δὲν συνεργασθοῦν μὲν τοὺς ἐφοπλιστάς στενῶς, στενώτατα, διὰ τὴν πρόσδον καὶ τὴν ἀνάπτυξιν της, ἀν δὲν θεωρήσουν τὴν ύποθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ὡς ἴδικήν των ύποθεσιν, ἀν μὲ πᾶσαν φειδῶ καὶ περίσεκψιν δὲν διαχειρισθοῦν τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ δὲν ἀκολουθήσουν τὰς ὠραίας παραδόσεις τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Αὐτοὶ μὲν θὰ στερηθοῦν μίαν ἡμέραν τῆς ἐργασίας των, ἡ δὲ σημαία μας τοῦ ὡραίου ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος, ἡ ἀνέγερσις τοῦ ὅποιου εἰς τοὺς ἀγῶνας τῶν ναυτίλομένων μας κατά κύριον λόγον διείλεται.

Τὸ Ἀκτοπλοίκον

"Εντὸς τῆς τρεχούσης ἔθιδομάδος περατωῦται τὸ ἔργον τῆς Ἐπιτροπῆς, τῆς συσταθείσης διὰ τὴν μελέτην τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως περὶ ἐκχωρίσεως τοῦ μονοπωλίου τῶν ἀκτοπλοίκων συγκοινωνῶν. Τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς, εἰς σειράν πολυώρων συνεδριάσεων, ἐπειργάσθησαν ἄρθρον πρὸς ἄρθρον τὸ ὑπὸ τοῦ ἐκπροσώπου τῆς "Anglo — Hellenic Cy, Ltd" ὑποβλήθην προσχέδιον συμβάσεως καὶ ὄμοφωνως ἐπέφεραν τὰς κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἐπιθετικῶν τροποποιήσεις, φραστικάς καὶ οὐσιώδεις, διὰ τὴν πλήρη κατοχύρωσιν τῶν δημοσίων καὶ ἴδιωτικῶν συμφερόντων.

Οἱ δροὶ τῆς συμβάσεως ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, καθ' ᾳ πληροφορούμεθα, ἔχουν ὃς ἔξῆς: Εἰς τὸν κ. Ἀμπατιέλλον καὶ δι' αὐτοῦ εἰς τὴν ἰδρυθησομένην ἀνώνυμον Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν ἐκχωρεῖται πλήρες μονοπώλιον τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνῶν. Ἡ Ἐπιτροπὴ δρθεῖται ἐκρινεῖ, διὰ τὴν ληφθῆ κάθε πρόνοια, ἵνα μὴ ἐπαναληφθῆ εἰς τὸ μέλλον ὁ συναγωνισμός εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, διὰ τῆς διεισδύσεως καὶ ἄλλων σκαφῶν ἐκτὸς τῆς προνομιούχου Ἐταιρίας, τὰ ὅποια, ἐνῷ κατ' οὐσίαν δὲν πρόκειται νὰ προσθέσουν τὶ διὰ τῆς συναναχωρήσεως τῶν μὲ τὰ συμβατικά πολιά εἰς τὴν ἀρτιωτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν συγκοινωνῶν, θά παραβλάψουν σημαντικῶς τὸ ἔργον τῆς ἀναδόχου Ἐταιρίας καὶ θά παρεμποδίσουν τὴν πλήρη τοῦ προγράμματός της ἐφαρμογήν.

Τὰ κεφάλαια τῆς Ἐταιρίας προτείνεται ύπό τοῦ κ. Ἀμπατιέλλου καὶ ἔγενετο ἀποδεκτὸν ύπό τῆς Ἐπιτροπῆς ν' ἀνέλθουν εἰς 1.000.000 λιρῶν Ἀγγλίας, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν ὅμως τῆς ἐξ δλοκήρου καταθέσεώς των, πρὸ τῆς συνάψεως οἰουδήποτε διμολογιακοῦ δανείου, τὸ ποσόν τοῦ ὅποιου ὑπολογίζεται εἰς 1.500.000 λιρῶν. Ἡ ἀναδόχος Ἐταιρία θά διέπεται ἀπό τὴν ἰσχύσασαν περὶ ἀνωνύμων Ἐταιρίων Ἑλληνικὴν νομοθεσίαν καὶ συνεπῶς τὰ κεφάλαια αὐτῆς θά δραχμοποιηθοῦν, ἐφόσον ἀπαγορεύεται ἡ εἰς ἄλλο νόμισμα σύστασις Ἐταιρίκων κεφαλαιών.

Τὰ συμβατικά ἔθιδομαδιαῖα δρομολόγια καθωρίσθησαν εἰς 79 διὰ τὸ θέρος, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀγάδων γραμμῶν καὶ τῶν δρομολογίων Αἴγυπτου καὶ Βρινθησίου. Πλὴν τῶν ἀνωτέρω θά καθερωθοῦν αἱ γραμμαὶ πρὸς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὴν Κύπρον, Συρίαν, Παλαιστίνην, Αἴγυπτον, ἐνδεχομένως δὲ πρὸς τὴν Ἀλεξανδρίαν, Δωδεκάνησον καὶ Τουρκίαν. Ἡ Ἐταιρία, ἵνα προτείνεται, διπλῶς ὑποχρεοῦται νὰ τὸ πρόγραμμα αὐτῆς ἐντὸς πενταετίας, ύποχρεοῦται, διπλῶς ἐντὸς τετραετίας ναυπηγήσῃ 14 ἀκτοπλοϊκά σκάφη, δρισμένων τύπων, χωρητικότηος καὶ ταχύτηος. Τὰ διὰ τὰς ἔξωτερικὰς γραμμὰς ἀναγκαιούνται πλοῖα θελεῖ ἀγοράστηκεντάς τῶν δρίων 5304 καὶ θάσει προδιαγραφῶν διὰ τὴν χωρητικότητα καὶ τὰ λοιπά πλεονεκτήματά των. "Οσον ἀφορᾶ τὰ ὑπάρχοντα ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ σκάφη, δι' ὅσα θά χρησιμοποιήσῃ μελλοντικῶς ἡ ἀναδόχος (20 περίπου) ύποχρεοῦται νὰ τὰ ἀνανεώσῃ δι' ἄλλων νεωτέρων, ἐφόσον ήθελον ὑπερβῆ τὸ 45ον ἔτος τῆς ἡλικίας των.

Οὐδεμία μεταφορὰ συναλλάγματος ἐπιτρέπεται εἰς τὴν προνομιούχον Ἐταιρίαν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πρὸς τοὺς ἔξενους κεφαλαιούχους δανειστῶν ύποχρεώσεων τῆς, οὐδὲ διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μερισμάτων. Ρητὴ προϋπόθεσις τῆς ἐκχωρήσεως τοῦ μονοπωλίου ἐτέθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἡ ἀπαγόρευσις καὶ ἔξαγωγῆς συναλλάγματος. "Ο ἐκπρόσωπος τῆς "Anglo — Hellenic" ἡρκεμόθη, διπλῶς ἐξυπηρετήσῃ τὰς συναλλάγματικὰς ἀνάγκας τῆς ἀναδόχου Ἐταιρίας διὰ τῶν ἔκτοι τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσπραττομένων ναύλων ἐπιθατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, ἐφόσον θεβαίως ἐκ τοῦ πτησιούντος παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἐλλάδος ιδιαιτέρου λογαριασμοῦ θεβαίοιται συναλλάγματα ύπερ τῆς Ἐταιρίας, μετά τὴν κάλυψιν τῶν εἰς συναλλάγματα ἀναγκῶν τῆς διὰ τὰς ἔξωτερικὰς γραμμὰς διὰ τὴν προμήθειαν γαιανθράκων, ὄλικῶν καὶ τὴν πληρωμὴν τῶν εἰς συναλλάγματα ὑποχρεώσεων τῶν ἐκτελούντων πλόας ἔξωτερικοῦ σκαφῶν, ὡς αὐτοὶ καθορίζονται διὰ τῆς τελευταίας ἐγκυκλίου τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος. Θά ἐφαρμόζεται δηλαδή καὶ διὰ τὴν ἀναδόχον Ἐταιρίαν πᾶν διτοῦ μελετηθῆ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ὁ λυσιτελέστερος τρόπος τῆς ἐπιλύσεως.

Τὸ μόνον ἐρώτημα ποὺ αὐτομάτως ἀνακύπτει ἐκ τῶν περὶ τὴν σύμβασην εἰσέται, ἵνα καθορισθεῖ τὸ ποσόν τῆς ἐγγυήσεως, ἡ κατοχύρωσις τῶν ἔργων ἀποκλεισθεῖσαν ἐπειργάσθησαν ἄρθρον πρὸς ἄρθρον τὸ ὑπὸ τοῦ ἐκπροσώπου τῆς "Anglo — Hellenic Cy, Ltd" ὑποβλήθην προσχέδιον συμβάσεως καὶ ὄμοφωνως ἐπέφεραν τὰς κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἐπιθετικῶν τροποποιήσεις, φραστικάς καὶ οὐσιώδεις, διὰ τὴν πλήρη κατοχύρωσιν τῶν δημοσίων καὶ ἴδιωτικῶν συμφερόντων.

TELEGRAMS:
"GENICOLAOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ**

ΤΗΛΕΦ. 42633

Διὰ τὴν σιδηροβιομηχανίαν

Ἡ ἐπίσκεψις δύο ἐκ τῶν ἀρμοδιωτέρων μελῶν τῆς Κυθερῆσσος, τῶν Ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὰ μηχανουργεῖα Πουτοῦ, ἀπτὴν τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος ἀποτελεῖ ἑκδήλωσιν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς παρ' ἡμῖν οἰδηροβιομηχανίας. Μέσα εἰς τὴν πρός πᾶσαν κατεύθυνσιν καταβάλλομένην ὑπὸ τοῦ σημερινοῦ Κράτους προσπάθειαν διὰ τὴν τόνωσιν καὶ τὴν προσαγωγὴν τῶν πλουτοφόρων πηγῶν τῆς Οἰκονομίας μας, δὲν ἦδυνατο, πράγματι, ν' ἀγνοεῖται ἡ οἰδηροβιομηχανία, ἡτὶς καλῶς ὄργανουμένη, ἀπαλλασσομένη τῶν δυσχερειῶν, ποὺ εἰς κάθε βῆμά της ἀντιμετωπίζει, θέλει συμβάλει καὶ αὐτῇ εἰς τὴν παραγωγικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν εὐημερίαν τῆς Χώρας μας.

'Ἄπο ἑτῶν ἡδη αἱ σῆλαι αὐταὶ ὑπέδειξαν τὴν ἀνάγκην, διὰ τὸ Κράτος στοργικώτεραν στρέψη τὴν μέριμνάν του διὰ τὰ πράγματα τῆς οἰδηροβιομηχανίας. Μάταια δῆμοις ὑπέρθεαν αἱ ὑποδείξεις, καὶ αἱ ἔκαστοτε παραστάσεις τῶν βιομηχάνων καὶ αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τὴν ἔκπτωσιν, εἰς ἡνίκας περιέλθει μεταπολεμικῶς ἔνας κλάδος τῆς ἑθνικῆς παραγωγῆς ἄξιος καλύτερας τύχης καὶ εύρυτέρου προορισμοῦ, ἀτελεφόροτοι δ' ἡσαν αἱ διαμαρτυρίαι τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων διὰ τὰς δυσκολίας, ποὺ παρενθετάλλοντο εἰς τὸ ἔργον τῶν ἀπὸ τὴν στενὴν ἀντίληψιν τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἀπὸ τὰς συχνάς, τὰς ἀδιαλείπουσας ἐργατικὰς διαταραχάς.

Τὸ σημερινὸν Κράτος, εὐτυχῶς, διὰ τῆς διαιτητικῆς του παρεμβάσεως ἔλυσεν ἔνα ἕκ τῶν τὰ μάλιστα προεχόντων ζητημάτων τῆς οἰδηροβιομηχανίας, τὸ ἐργατικὸν ζῆτημα. Αἱ ἀπεργίαι καὶ τὰ «λόκ - ἄστοι» ἐπαυσαν πλέον ν' ἀνακόπτουν τὸν ρυθμὸν τῆς ἐργασίας, οἱ δὲ ἔργαται, ἰκανοποιημένοι μισθοδοτικῶς, ἀπεδόθησαν εἰς τὴν παραγωγὴν. 'Ἄλλα τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἐργατικοῦ ζῆτηματος καὶ τὴν ἐκ ταύτης ἐπελθοῦσαν ὀμάδοτητα πρέπει νὰ ἐπακολουθήσῃ σειρά ὅλη διοικητικῶν καὶ νομοθετικῶν, ἵσως, μέτρων, ἱνα διασφαλισθῇ πλήρως ἡ ἀπρόσκοπτος τῆς οἰδηροβιομηχανίας ἀνάπτυξις. 'Ο νῦν Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Π. Ρεδίαδης είχεν ἐκτείνει εἰς τὸ παρελθόν τὰς μελέτας του καὶ εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐγχωρίου ναυτηγικῆς καὶ τῆς οἰδηροβιομηχανίας. Πλειστάκις ἐδόθη εἰς αὐτὸν ἡ ἀφορμή δι᾽ ἀρθρών του νὰ καταδείξῃ τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ Ἐλλάς ἀποκτήσῃ ἀρτίαν καὶ ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐμποροναυτικὴν τῆς δύναμιν καὶ τὴν θαλασσινήν μας ἐπίδοσιν βιομηχανίαν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. 'Υπέρ πάντα ἄλλον ἐπομένως κατέχει δ. κ. Π. Ρεδίαδης τὰ προβλήματα τῆς οἰδηροβιομηχανίας καὶ καλῶς γνωρίζει τὰς ἀνάγκας καὶ τὰ ἐνδεδειγμένα μέτρα, ὥστε νὰ δύναται αὐτὸς καὶ νὰ προσδώῃ τάς ἐν προκειμένῳ κρατικάς κατευθύνσεις.

'Υπὸ τὴν σημερινὴν τῆς πρωτόγονον ὅλως τεχνικὴν ὁργάνωσιν δὲν ἡμπορεῖ ἡ οἰδηροβιομηχανία μας ἀποδοτικῶν νὰ ἐπιτελέσῃ ἔργον. Πολλὰ είνε τὰ τρωτά σημεῖα τῆς ὁργάνωσις τῆς, ἡ δὲ ὑπὲρ αὐτῆς μέριμνα δὲν δύναται νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν ἄρσιν τῶν παρεμβαλλομένων διοικητικῆς μορφῆς δυσχερειῶν. Πρωταρχικὴ προϋπόθεσις τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως είναι ὁ ἐμπλουτισμὸς τῶν μηχανουργείων μας μὲ ἐργαλεῖα συγχρονισμένα, συντομεύοντα καὶ ἀπλοποιοῦντα τὴν ἐργασίαν. 'Ο τεχνίτης σήμερον εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς ἑπούληστης, ἀν μὲν υποκαθίστασαι πολλάκις, διὰ τῶν τελειοτέρων μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, ὥστε, σύν τῷ χρόνῳ, ἡ κατ' ἄτομον παραγωγὴ νὰ ἔχῃ ὑπερδιπλασιασθῇ εἰς τὰ μηχανουργεῖα τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν πρὸ τοῦ πολέμου ἀπόδοσιν. Διὰ τὴν τοιαύτην ὅμως τεχνικὴν ἀνασυγκρότησιν ἀπαιτοῦνται κεφάλαια, ἀτινα δὲν ὑπάρχουν καὶ μάλιστα, μετὰ τὴν ἀποθάρρωσιν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἡτὶς ἐπῆλθεν ἐκ τῶν ἐργατικῶν διενέξεων τοῦ παρελθόντος.

'Ἐτέρα προϋπόθεσις τῆς τεχνικῆς ἐπαρκείας τῆς οἰδηροβιομηχανίας μας, προκειμένου περὶ τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, είναι ἡ ἐγκατάστασις τῶν μηχανουργείων εἰς παραλιμενίους χώρους καὶ ἡ ἀνετος διάθεσις τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ. Δὲν δύναται νὰ νοηθῇ βιομηχανία ναυτικῶν κατασκευῶν, ἐγκατεστημένη μακράν τοῦ τομέως τῆς δράσεώς της, ποὺ δὲν είναι ἄλλος παρά αὐτὸς ὁ λιμὴν. 'Η συνήθης μεταφορὰ βαρέων καὶ δύγκωδῶν ἀντικειμένων ἀπὸ τὸ πλοίον εἰς τὴν παραλίαν καὶ ἐκεῖθεν εἰς τὰ τὰ μηχανουργεῖα, τὰ κείμενα 3 καὶ 4 χιλιόμετρα μακράν τοῦ λιμένος, ἐντὸς τῆς πόλεως, ἀδικαιολογήτους δαπάνας ἐπιφέρει, βαρύνει τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν καὶ καθυστερεῖ τὴν ἐργασίαν. Κατὰ κόρον παρεχόθησαν εἰς τὸ παρελθόν αἱ ὑποσχέσεις διὰ τὴν ἔκχωρησιν παραλιμενίου τομέως εἰς τὴν οἰδηροβιομηχανίαν, χωρὶς καὶ ποτὲ νὰ ἐκπληρωθοῦν, ἐνώ ἐξ ἄλλου τὸ ζῆτημα τῆς προσκήσεως μιᾶς ἀκόμη δεξαμενῆς, παρά τὰς ἀπὸ ἑταῖρων μελέτας καὶ τὰς συγκρήσεις, κατ' οὐδὲν πρωθήμη. 'Ηδη, ὅτε ἡ βιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, ποὺ ἀναποστάσων συνδέεται μὲ αὐτὴν τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν τεχνικὴν ἐπάρκειαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἐπέσυρε τὸ ἐνδιαφέρον τῆς σημερινῆς, εἰμεθε δέσμαιοι, διὰ τὰ ζητήματα τῆς ἐξευρέσεως κατατέλλων χώρων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μηχανουργείων μας, τῆς ἐπαρκείας τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ καὶ τῶν κεφαλαίων, ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν τεχνικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς οἰδηροβιομηχανίας, κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον θά ἀντιμετωπίσουμεν.

'Ἄλλα πέραν τῶν ἀνωτέρων προϋποθέσεων δὲν είναι ἥσονος σημασίας τὸ ζῆτημα τῶν οἰκονομικῶν μέσων τῆς οἰδηροβιομηχανίας μας, διὰ προσθινή εἰς βραχυπροθέσμους, ἔστω, πιστώσεις κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν Ελληνικῶν φορτη-

γῶν. Εἶνε γνωστόν, διὰ εἰς τὰ ἔνα μηχανουργεῖα, εἰς Ἀγγλίαν καὶ εἰς Ολλανδίαν, διὰ πού κυρίως τὰ σκάφη μας ἐκτελοῦν τὰς ἐπισκευάς των, οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπολαμβάνουν καὶ εὔρυτάτων πιστώσεων διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν των. Δὲν διαθέτει εὐχερῶς, κατά τὰς περιόδους ίδια τῆς στενότητος τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, ὁ κάθε πλοιοκτήτης τὸ ποσόν τῶν δύο καὶ τριῶν χιλιάδων λιρῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ σκάφους του. Κατασάλλων οὗτος ἔνας μέρος τοῦ λογαριασμοῦ, παραμένει χρεώστης διὰ τὸ ὑπόλοιπον, ἔξοφλητόν μετά τρεῖς ἔνων ἔξι μῆνας. Τὰ κεφάλαια τῆς προσωπικῆς ἐπιχειρήσεως, ἡτὶς εἶναι καὶ ἡ ἐπικρατετέρα μορφὴ τῆς παρ' ἡμῖν οἰδηροβιομηχανίας, εἶνε περιωρισμένα καὶ δὲν ἐπιτρέπουν τοιαύτας πιστώσεις. Θά ἐπρεπεν ίσως νά ἔξευρεθῇ πιστωτικὸν ίδρυμα, διὰ τὸ ἀνελάμβανε, κατὰ τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ κρατοῦν σύστημα, τὴν χρηματοδότησιν, προκειμένου περὶ μεγάλων ἐπισκευῶν, διὰ τῆς προεξοφλήσεως τῶν γραμμάτων τῶν ἐφοπλιστῶν. Σηματικῶς θὰ συνέβαλε τούτο εἰς τὴν διασφάλισιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων μας ὑπὲρ τῆς ἐγχωρίου βιομηχανίας.

Συνοπτικῶς δεῖται τὸν ζεύσιον τοῦ θεοῦ της οἰδηροβιομηχανίας. Πρέπει νὰ ληφθῇ ὅπου διαθέτει τὸν θεό της πολιτικής της οἰδηροβιομηχανίας. Πρέπει νὰ ληφθῇ ὅπου διαθέτει τὸν θεό της τεχνικῆς ἀρτίστης, τὸν εὐθύνην κόστους, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν ἐπισκευῶν, δύναται νά πείσουν τούς ἐφοπλιστάς, διὰ τὸ φέρουν τὰ πλοία των εἰς Ἐλλάδα διὰ τὰς ἐπισκευάς των. 'Υπέρ τὸ ημίσιο ἐκαπούμυριον λιρῶν δύναται βασιμῶς νά υπολογισθῇ τὸ κόστος τῶν κατὰ τὸν καταστατικὸν πλοίων μεταπομένων διὰ τὰς ἐπισκευάς της φορτηγῶν ναυτιλίας μας. Τὸ ημίσιο μόνον τοῦ ποσοῦ τούτου, ἀντὶ τούτων νά συγκρατήσωμεν εἰς τὸν τόπον μας, δὲν είνε πιστεύομεν, ἀσήμαντον ἔργον. 'Η ἔξιψωσις, ἀλλως τε, τοῦ τεχνικοῦ ἐπιπέδου τῆς βιομηχανίας ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἔνεντην ἐργασίαν δύναται νά συγκεντρώσῃ, ἔχομεν δὲ παράδειγμα τὴν ἐπισκεψήν του Πολωνικοῦ ὑπερωκεανίου, ἡτὶς εξετελέσθη κατ' αὐτὸν ὑπὲρ τῶν ἐργοστασίων Πουτοῦ ἀντὶ δαπάνης 10 χιλιάδων λιρῶν.

'Ἄλλα τὸ σφέλεος τῆς οἰδηρομετανίας μας ἔκ της κατὰ μεγαλύτερον ποσοστὸν συγκεντρώσεως τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων μεταπομένων εἰς τὸν περιόδον τοῦ περιορίζεται μόνον εἰς τὴν οὐτών παρεχομένην ἐργασίαν διὰ τὴν οἰδηροβιομηχανίαν. Τὰ φορτηγά σκάφη πολλαπλάς ἔχουν ἀνάγκας νά θεραπεύσουν εἰς ἔνα λιμένα καὶ τὸ παρ' αὐτῶν εἰς ἔκαστην προσέγγισιν δαπανώμενον ποσὸν εἰς συνάλλαγμα διὰ τὸν εὐκαταφρόνητον. Θά ἀγράσουν τρόφιμα, ύλικά καὶ ἔφοδια, ὅπερας πολλαπλάσια, ἀνθρακεύσουν, ἀνανεώσουν τὸ πληρωμά των, θὰ προδοθώσουν, ἐν ἐνι λόγῳ, ἀκταύτον κίνησιν εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ λιμένος. 'Ετονίσαμεν καὶ ἀλλοτε πόσον ἔξυπηρετική τῆς εὐημερίας τῶν ἐμποροναυτικῶν μας κέντρων, τῶν ἐν αὐτοῖς ἀπασχολουμένων ἐργατῶν καὶ τῆς καθ' ὅλου Οἰκονομίας μας είνε νά συγκεντρώσεις τῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς τὰς έθνικάς λιμένας δεν περιορίζεται μόνον εἰς τὴν οὐτών παρεχομένην ἐργασίαν διὰ τὴν οἰδηροβιομηχανίαν. Τὰ φορτηγά σκάφη πολλαπλάς ἔχουν ἀνάγκας νά θεραπεύσουν εἰς ἔνα λιμένα καὶ τὸ παρ' αὐτῶν εἰς ἔκαστην προσέγγισιν δαπανώμενον ποσὸν εἰς συνάλλαγμα μεταπόδια μὲν δέσαν καὶ πανίσχυρος, ἔψαυε τὴν πραγματοποίησιν τῶν έθνικῶν τῆς δράσεως της οἰδηρομετανίας μεταπόδιας τῆς Ελληνικῆς Πατρίδος ἡ τὰς παλινδρομήσεις τῆς τύχης αὐτῆς. Ναυτηγηθὲν εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὸ 1914, τὴν ἐπαύριον, δηλαδή, τῶν Βασιλικῶν πολέων, δέτε ή Ἐλλάς, πλημμυρισμένη ἀπὸ δόξαν καὶ πανίσχυρος, ἔψαυε τὴν πραγματοποίησιν τῶν έθνικῶν τῆς δράσεως, εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, φέρον τὸ δόνιμα «Βασιλέως Κωνσταντίνος», δόνιμα ἔνδοξον καὶ σεβαστόν, ποὺ ἐπλήρου μὲ πίστιν καὶ ἐνθουσιασμὸν τὴν Ἐλληνικὴν ψυχήν, ἀρρήκτως συνδεδέμον μὲ τὴν ιστορικὴν ἐκείνην ἐποχὴν τῆς ἐθνεγερίας. Μὲ δάκρυα χαρᾶς καὶ ἐκδηλώσεις ὑπερόχου πατριωτισμοῦ ὁ ἀπόδημος Ελληνισμὸς τοῦ Νέου Κόσμου ἔχαιρετις τότε τὸν κατάπλουν τοῦ «Βασιλέως Κωνσταντίνου» εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ύδρης.

'Ἐπῆλθεν, δύμως, εἰς θραχύ διάστημα διὰ μέγας Πόλεμος καὶ μετά μίαν διαδοχήν συγκλονιστικῶν καταγιγδών εἰς τὴν έθνικήν ζωήν, διότε καὶ πάλιν ἡρχισαν ν' ἀναπτερώνωνται αἱ ἐπλίδες τοῦ Γένους μας διὰ τὴν εὐρυτέραν τοῦ ἀποκατάστασιν, τότε καὶ πάλιν τὸ ὡράδιον μας ὑπερωκεανίον, μετονομασθὲν «Μεγάλη Ἐλλάς», ἐνεφάνισε συμβολικῶς τὰς ψυπιτεῖς Ἐλληνικάς ἐπιδιώξεις. Κατὰ τὴν περίοδον τῶν τοπτλισμῶν καὶ τῆς ἐσωτερικῆς διαμάχης, παρέμεινε παρωπλισμένον εἰς μίαν ἄκραν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ὅπου καὶ ἐφιλοξένησε πολλάκις, — ὑπὸ τὴν συμμαχικὴν ἐπίσχεσιν τελοῦν — τὴν διάσκεψιν τῶν Ἀθήναις πρεσβευ-

τῶν τῆς Τετραπλῆς 'Αντάντ, κατόπιν δ' ἔχρησιμοποιήθη ώς δόπλιταγωγόν διά τὰς συμμαχικάς διάγκας.

Μετά τὴν λῆξιν τοῦ Ἑύρωπαίκου πολέμου καὶ ὅταν πλέον ἡ Μικρασιατικὴ καταστροφὴ ἐπροκάλει τὸ φυλλορρόγιμα τῶν Ἑλληνικῶν ἐλπίδων καὶ ἐκάλυπτε μὲ πέπλον λήθης τὸ δραμα τῶν πέντε θαλασσῶν, ἔσθουσεν ἀπὸ τὸ ὑπερωκεάνιον μας καὶ τὸ συμβολικὸν δόνομα τῆς «Μεγάλης Ἐλλάδος». Ἐκυμάτισεν ἐπ' αὐτῷ ἡ Ἀγγλικὴ σημαία καὶ τὸ σκάφος ἐταξίδευε μὲ τὸ δόνομα τοῦ φιλέλληνος θάρδου Βύρωνος.

'Από τοῦ 1923 καὶ ἐντεῦθεν δο «Βύρων», ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν ἐπ' ὀλίγα ἔτη καὶ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον κατόπιν, ἔξυπρετεῖ τακτικῶς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Νέας Ὑόρκης, μέχρι τοῦ Νοεμβρίου 1935, δτε καὶ παρωπλίσθη δριστικῶς, διαλυθεῖσης μετά τίνας μῆνας καὶ τῆς «Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας». Τὰ διαπραχθέντα σφάλματα, αἱ θαρρεῖαι ἀσυνέπειαι καὶ ἡ κακὴ τῶν πραγμάτων ἐκτίμησης ἀπὸ τὰς πολιτικὰς κυθερήσεις τοῦ προσφάτου παρελθόντος ουνέτειναν εἰς τὴν κατάρρευσιν τῆς μοναδικῆς μας ὑπερωκεανίου ἐταιρίας καὶ εἰς τὴν πρόδοσιν τῶν σκαφῶν τῆς, ἐκ τῶν δοίων τὸ ἐπιλεκτώτερον θαλαμηγόν, τὸ «Πατρίς II», εἰχε σημάνει ἡδη, μὲ τὴν πώλησίν του εἰς ἀλλοδαπούς, τὴν ἀπαρχὴν τῆς καταρρεύσεως.

Ειδικῶς, δοσον ἀφορᾶ τὸν «Βύρωνα», εἶναι γεγονός, δτι ἡ πάροδος τῶν ἑτῶν καὶ ἡ ραγδαία ἀνάπτυξις τῶν Ἰταλικῶν ὑπερωκεανίων εἰς δύκον, ταχυτήτα καὶ ἐσωτερικὴν διαρρύμασιν, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἀνέσεως καὶ τῶν συγχρόνων ἀπαιτήσεων τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου, κατέστησαν τὸ σκάφος τοῦτο ἀνίκανον δι' ἐπιτίχην ἀντανακλασίαν καὶ προβληματικὴν τὴν παρ' αὐτοῦ διατήρησιν τῆς τακτικῆς Ἐλληνικῆς γραμμῆς. Διὰ τὸν «Βύρωνα» δὲν ἀπέμενε πλέον ἄλλη ὁδός, παρὰ ἡ ἀγούσα εἰς τὰ ἔργοστάσια τῶν διαλυτῶν ἡ ἡ ἐκποίησίς του εἰς ἔνους διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἄλλας γραμμάς. Ἡ ἐκποίησίς του, δομως, αὕτη μᾶς γεννᾷ τὴν ἐλπίδα, δτι πιθανὸν νὰ σημάνῃ τὴν ἀποφασιστικὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ὁριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητηματος ἐπαναλήψεως τῆς γραμμῆς Πειραιῶς — Νέας Ὑόρκης δι' ἐπιθλητικοῦ ὑπερωκεανίου, μέλλοντος ἀρτιώτερον νὰ ἔχυπηρετήσῃ τὰ ὑπέρτερα καὶ πολλαπλὰ ἐθνικὰ καὶ οἰκονομικά συμφέροντα, ποὺ συνδέουν τὴν Χώραν μας μὲ τὴν Ὑπερατλαντικὴν Συμπολιτείαν.

Nά προληφθῆ τὸ Κακὸν

Παρὰ τοῦ κ. Γ. Χ. Λαιμοῦ ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολήν, τὸ περιεχόμενον τῆς δοίων εἰς τὴν προκαλέση τὴν ἄμεσον προσοχὴν τῶν Κρατικῶν ἀρμοδίων.

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ζητημα, ποὺ φέρω εἰς τὴν δημοσιότητα, διὰ τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτον σας Περιοδικοῦ, εἶναι νομίζω ἄκρως σοθαρόν. Εἰναι φύσεως τοιαύτης, ποὺ δικαιολογεῖ, πρὸς ἐπισήμαντον τῶν ἔξ αὐτοῦ κινδύνων, ὅχι ἀπλῶς ἐκκωφαντικὴν κρούσιν τοῦ γνωστοῦ... κώδωνος τοῦ κινδύνου, ἀλλ' ὁμοθροντίαν μεγάλης δλκῆς τηλεθόλων.

Πρόκειται περὶ τοῦ κακοῦ τῆς χαρτοπαξιάς, τὸ ὄποιον ἔχει ἐγκατασταθῆ ἀπό τίνος, μὲ διαστάσεις πάθους, εἰς τὴν «πλάρων» τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν. Κατά τὰς πληροφορίας μου, «ἡ τράπουλας λειτουργεῖ ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι, εἰς ὥρας ἐργασίας καὶ εἰς ὥρας ἀναπαύσεως, τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα. » Ἐχει φθάσει τὸ κακὸν εἰς ἀποτελέστους ἐκδηλώσεις. Μοῦ εἴπαν, ἐπὶ παραδείγματι, δτι συχνότατα συμβαίνει κατὰ τὴν νύκτα οἱ τελείωντες τὴν «Θάρρα» των, ἀντὶ νὰ τὸ στρώσουν στὸν ὄπιον, τὸ στρώνουν στὸ χαρτί. «Οτι ἐπίσης οἱ ζωηρότεροι παίκται πληρώνουν πολλάκις ἄλλους συναδέλφους των διὰ νὰ ἐκτελέσουν τὴν ὑπηρεσίαν των διὰ νὰ μὴ διακόψουν τὰς χαρτοπαξιάς των ἀσχολιας. Τὸ χειρότερον δὲ εἰναι, δτι ὑπάρχουν καὶ περιπτώσει, καθ' ἃς ἀξιωματικοὶ πηγαίνουν στὴν πλάρη καὶ παίζουν μὲ τοὺς ύφισταμένους των. Τώρα, ποῖαι εἴναι αἱ συνέπειαι ἐπὶ τοῦ ηθικοῦ, ἐπὶ τῆς ύγειας καὶ ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν, τόσον τῶν παιζόντων, δοσον καὶ τῶν θεωμένων, εἶναι εὔκολον νὰ φαντασθῶν. Παραλείπω νὰ κάμω λόγων περὶ τοῦ ἀντικύτου που ὑπει εἰς τὴν ταξιν, εἰς τὴν ἐργατικὴν ἀπόδοσιν καὶ εἰς τὴν πειθαρχίαν, μια τοιαύτη κατάστασις. Εἰναι ἀληθές, δτι οἱ πλοιάρχοι καταβάλλουν κάθε δυνατήν προσπάθειαν πρὸς κατάπτιν τοῦ κακοῦ. Ἀτυχῶς, δομως, αἱ προσπάθειαι τῶν δὲν τελεσφοροῦν.

Φρονῶ, δτι ἐπιθάλλεται ἄμεσος λῆψις εἰδικοῦ νομοθετικοῦ μέτρου, ἐπιθάλλοντος αὐτοτράς ποιάς κατὰ τῶν χαρτοπαξιούντων ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, μια ἐκ τῶν δοίων νὰ εἴναι καὶ ἡ ὁριστικὴ στέρησις τοῦ δικαιώματος τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Δὲν εἴναι δρόθυν νὰ θεωρηθῇ ώς πλεοναστικόν, τὸ προτεινόμενον εἰδικοῦ νομοθετήμα, μὲ τὴν αἰτιολογίαν, δτι τὸ ζητημα δύναται νὰ ὑπαχῇ εἰς τὰς διατάσεις τοῦ ἰσχυοντος ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ψυχολογικὴ σκοπιμότης ἐπιθάλλει νὰ καθιερωθῇ τρόπον τινά ώς ἴδιωνυμον ἀδίκημα ἡ χαρτοπαξιά ἐπὶ τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων. » Εχω τὴν ἐλπίδα, δτι ὁ κ. Ὑφυπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ μεριμνήῃ καταλλήλως.

ΓΕΩΡΓ. ΛΑΪΜΟΣ

Κατάπληξιν προκαλοῦν δοσα ἐν τῇ ἀνωτέρω ἐπιστολῇ τοῦ ἀναφέρει ὁ κ. Λαιμός. Πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν, δτι διέλαθε μέχρι σήμερον τῆς προσοχῆς δλων τῶν περὶ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα ἀσχολουμένων ἡ διεκτραγωδουμένη ύπο τοῦ ἐπιστολογράφου μας κατάστασις. Τὰ μέτρα, ποὺ ἐπιθάλλεται νὰ ληφθοῦν, πρέπει νὰ εἴναι ἄμε-

σα, αὐστηρὰ καὶ ἀποτελεσματικά. Ἀλλοιονον, ἀν ἀφεθῇ τὸ κακὸν θαθύτερον νὰ εἰσχωρήσῃ, διὰ νὰ μεταθάλῃ τὰ πλοῖα μας εἰς χαρτοπαξικάς λέσχας. Δέον, δομως, νὰ σημειωθῇ, δτι κανεὶς ἀτυχῶς μέχρι σήμερον δὲν ἀντιμετώπισε καὶ τὸ ζητημα τῆς ἐπὶ τῶν πλοιῶν ψυχαγωγίας τῶν πληρωμάτων μας κατὰ τὰ μακρυνά, τὰ πολύμηνα ταξίδια των. » Αν τὸ κακὸν τῆς χαρτοπαξιάς τόσον ἐνετάθη, θως καὶ νὰ ὑφείλεται τοῦτο εἰς τὴν ἀποσύνα τὰς ἀλληλήσεως τῶν ναυτιλούμενών μας κατὰ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς των. Εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης Ιανουαρίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μεταξύ τῶν προεχόντων ζητημάτων τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, είχομεν ἀναφέρει καὶ τὰς ἀντιλήψεις μας διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν πληρωμάτων. » Ισως νὰ χρειασθῇ νὰ ἐπανέλθωμεν. Πάντως, ἀνεξαρτήτως τῶν καταστατικῶν μέτρων, δλίγα καλά καὶ ἐπαγωγά θιλία, τιθέμενα εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυτιλούμενών μας, θὰ ἡδύναντο ν' ἀποσπάσουν πολλούς ἔξ αὐτῶν ἀπὸ τὰς δλεθρίας ἀπολαύσεις τῆς χαρτοπαξιάς.

Η 'ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τὰ σχόλια, μὲ τὰ δοίας ή σύνταξις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θήλετρον νὰ συνοδεύσῃ τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ τελευταῖον φύλλον ἀρθρον μου, περὶ τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ίδρυσιν τῆς Ἑλληνικῆς Θαλασσασφαλείας, μὲ ἀναγκάζουν νὰ ἐπανέλθωμεν διὰ νὰ διευκρίνωσιν τὰ σημεῖα ἐκεῖνα, εἰς τὰ δοίας ἀναφέρονται τὰ δημοσιεύθεντα σχόλια.

Καὶ ἐν πρώτωις, δοσον ἀφορᾶ τὴν συμμετοχὴν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, πολύτιμον αὐτὴν καθ' ἑαυτὴν, ὡς ἑτοίσια εἰς τὸ ἀρθρον μου, συμφωνῶ ἀπολύτως, δτι αὐτὴ θὰ προσδώῃ ἀναμφίσητον κύρος εἰς τὸ ἔργον τοῦ μελετωμένου 'Οργανισμοῦ, καθ' δτι ἐγγυάται τὴν οἰκονομικήν ἀντοχὴν αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ τὴν τελείων δργάνωσιν τούτου.

Διαφωνῶ μόνον ὡς πρὸς τὸ ζητημα τοῦ ἐάν ἀρκῇ τὸ ἐνδιαφέρον τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης διὰ νὰ ἐμπιευσθῇ ἡ ἐμπιστούνη τῆς Ἀγγλικῆς ἀγορᾶς ίδια, καὶ γενικώτερον τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς, πρὸς ἥν, ὡς ἀναφέρεται, πρόκειται νὰ στραφῇ ὡς ὑπὸ μελέτην 'Οργανισμός, καὶ ἐδραιωθῇ ἡ πεποίθησις, δτι θὰ σταδιοδρομήσῃ οὗτος ἐπιτυχῶς ὡς ἀσφαλιστικός 'Οργανισμός διασκέδενος ἐπὶ ύγιων ἀσφαλιστικῶν ἀρχῶν.

Καὶ διὰ νὰ εἴμαι σαφεστερος, ἡ πληροφορία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δτι ὁ νῦν ύπο μελέτην δργανισμός διαφέρει τοῦ κατά τὸ 1930 μελετηθέντος τοιούτου, μόνον κατά τὸ δοίτε μὲν ἐσκοπεῖτο ἡ συμμετοχὴ εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ἐνῷ νῦν ἀποδέπλεται σύντος κυρίων εἰς συμμετοχὴν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τῶν δι' Ἐλληνικῶν πλοίων μεταφερούμενων φορτίων, καταδεικνύει, δτι οἱ μελετῶντες τὸ ζητημα, ἔξακολουθούμσι νὰ παραγνωρίζωσι δύο θασικά ἀσφαλιστικά ἀξιώματα, ἀτινα δὲν είναι δυνατόν ν' ἀγνοηθῶσιν ἀτιμωρητεί, δηλ. τὸ ἀξιώματα τῆς δοσον ένεστο μεγαλυτέρας ποικιλίας τῶν καλυπτομένων κινδύνων καὶ τὸ ἀξιώματα τῆς μεγιστῆς κατανομῆς αὐτῶν.

Συνεπός ἔχω τὴν γνώμην, δτι ὁ μονόπλευρος οὗτος προορισμὸς 'Οργανισμοῦ εύρισκομένου εἰς τὰ πρῶτα αὐτοῦ θήματα,

ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

Telegrams: «DIOSKUOI»
Telephones: 56615-2 lines
Residence: 11185

20. Willemeskade
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY (GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUR) 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,

RETHYMNI & KULUKUNDIS (HOLLAND) SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: «DIOSKUOI»
Telephone: 15166 (3 lines)
Residence 11185
Water Clerk 44358

Willemeskade 20
ROTTERDAM

πάν αλλο ή προώρισται νά έμπνευση τήν έμπιστουσήν έπ' αύτού τῶν καλῶς γνωρίζοντων τά πράγματα, έστω καὶ ἔαν ή 'Εθνική Τράπεζα ρίψη εἰς τήν πλάστιγγα δόκληρον τό θάρος τοῦ κύρους τῆς ύπερ τοῦ μελετώμένου 'Οργανισμοῦ.

Συμφωνώ ἐπίσης ἀπολύτως, οἵτι οἱ μελετῶντες τό ζῆτημα δὲν διενοήθοσαν ν' ἀναλάβωσι τήν ἡγείαν τῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων, ἀλλ' ὅπως οἱ ἐφοπλισταὶ δταν λέγοντο 'Πλέιτ' ἐννοοῦν 'σιτοφορία', οὕτω πως καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ δταν ἀναφέρουν οἵτι προτίθενται νά συμμετάσχουν σημαντικῶς εἰς τινὰ κίνδυνον, ἐννοοῦν, οἵτι ἔχουν τήν πρόθεσιν 'εἰς ταῖς θεοῖς λειτέοντας', ὅπως λέγοντο εἰς τήν ἀσφαλιστικήν ἀγοράν.

Καὶ ἀκριβῶς εἰς τό ἄρθρον μου ἑτονισα τήν ἀνάγκην, ὅπως μὴ δημιουργῶνται ἀσφαλισταὶ ἑντυπώσεις διά τῆς μηνιονέσεως ἀπό τοῦδε προθέσεων σημαντικῆς συμμετοχῆς εἰς τάς σκοπούμενας ἀσφαλισίεις.

Χαίρω διότι ή πληροφορία αὕτη ἀποδεικνύεται νῦν ἀνακριθῆσθαι. Διότι οἱ τοιαῦτα τυχὸν σκεπτόμενοι εὐρίσκονται ἀσφαλῶς μακράν τῆς πραγματικότητος. Εἰνε κοινῶς γνωστὸν πόσαι δεκάδες χιλιάδων Λιρῶν ἀντιπροσωπεύουσι τήν ἀξίαν τοῦ φορτίου ἐκάστου πλοίου καὶ πόσον ἄφων θά ἦτο ὁ ἀσφαλιστής, δοτὶς θ' ἀπεφάσιζε νά συμμετάσχῃ μὲ μεγάλον ποσοστὸν εἰς τοιούτους κινδύνους, καθ' ἣν στιγμῇ δέν θά ἔχῃ ἀξιοφαλίση ὑπὸ ἀπωφλεῖς δρους ἱκανὸν ἀντασφαλιστικὸν καλυμμα. 'Ἐάν ὅμως οἱ δυνάμενοι νά παρέχωνται τό ἀντασφαλιστικὸν καλυμμα δέν εἰνε διατεθεῖμενοι ν' ἀκολουθήσων τήν πολιτικήν, ἥν προτίθεται ν' ἀκολουθήσῃ ὁ ἀμέσως καλύπτων τὸν κίνδυνον πρώτος ἀσφαλιστής, δὲ τελευταῖς οὔτοις, ή θά διακινδυνεύσῃ τήν κράτησην μεγαλύτερου τοῦ δέσιον μερίδιου, δόπερ λίαν ἐπικίνδυνον, ή θά ζημιώσῃ καταβάλλων ηὔξημένα ἀντασφαλιστρα.

Εἰνε ἀκατανόητος διά τήν διάνοιάν μου ή ἀντίληψις, οἵτι οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώκουν τήν ίδρυσιν θαλασσασφαλείας διά νά μειώσουν τοὺς κινδύνους τῶν πλοίων μας καὶ προκαλέσουν οὕτω τήν μὲ εύνοϊκὸν δόμα παρακολούθησον τῶν ἐργασιῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ παρὰ τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν μὲ συνέπειαν τήν ἐπίτευξιν τῆς μειώσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων καὶ φορτίων.

Τοῦτο ἀποτελεῖ κατά τήν γνώμην μου μίαν ὠραίαν φράσιν κενὴν οὐδιαστική σημασίας, διότι ή ἔγκατάστασις οιουδήποτε ἀσφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ εἰς τήν Ἀγγλικήν ἀγοράν, ἔστω καὶ ἔαν οὕτως τυγχάνῃ ἀλληλασφαλιστικός, δέν ἡμπορεῖ νά χαρακτηρισθῇ ἄλλως, εἰμὴ δὲ τι πράγματι θά εἰνε, δηλαδὴ προσθήκη ἐνδός ἐπὶ πλέον συναγωνιστοῦ — μὲ καλὴν ἔννοιαν τής λέξεως, ἔαν θέλετε — δὲ ποιος θ' ἀποστάσῃ ἐν μέρος μικρὸν ή μέγα, ἀναλόγως τῆς ἱκανότητος καὶ τῶν συμπαθειῶν του, τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐργασιῶν, ἃς σήμερον διανέμονται αἱ ὑφιστάμεναι ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστικαὶ ὁργανώσεις.

Τοῦτο ἀκριβῶς ἡνίδουν, δταν ἔγραφον, οἵτι μέχρι τοῦδε ἔγένετο ἀσυναίσθητος διαφῆμισις τοῦ ὑπὸ μελέτην ὁργανισμοῦ ὡς μέλλοντος ν' ἀνταγωνισθῆ τήν Ἀγγλικήν ἀγοράν.

'Αναμφιθίδως οὐδέποτε ἔξεδήλωσαν οὕτω διενοήθοσαν κάν νά ἔκδηλωσωσι τοιαύτην τινὰ σκέψιν οἱ συλλαβόντες τό σχέδιον τοῦ ὁργανισμοῦ. Εἰνε ὅμως προφανές, οἵτι μὴ ἔκτιμῶντες ίσως ἐπαρκῶν τήν ψυχολογίαν τής Ἀγγλικῆς ἀγορᾶς, δημιουργοῦν τάς ἐφοπλιμένας κατ' ἔμεντην πάντας, δέν ὑπεδειξα τήν ἀποφυγήν, καὶ δι' αὐτῆς ἀκόμη τής ἀγγελίας τῶν σχεδίων των περὶ τῶν σκοπῶν, οὓς ἔταξαν εἰς τὸν ὑπὸ μελέτην ὁργανισμόν. Καὶ τοῦτο χωρὶς νά λάθωμεν ὑπ' ὅμει, οἵτι εἰδόντο τό φῶς τῆς δημοσιότητος — καὶ δὴ ἐπισήμου τοιαύτης — εἰς τὸ παρελθόν, γνώμαι, δτι δὲ ὁ ὁργανισμὸς καλύπτων ὠρισμένον πάντοτε ποσοστὸν ἔφ' ἐκάστου κινδύνου, θά δύναται ἐκ τοῦ ἀποτέλεσματος τῶν ἐργασιῶν του νά ἐλέγχῃ αὐτομάτως τάς κερδοζημίας τής Ἀγγλικῆς ἀγορᾶς ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων καὶ νά συλλαμβάνῃ ἐκ τοῦ ὀτίου τοὺς πονηρούς "Ἀγγλους ἀσφαλιστάς, οἱ δοποῖοι διαρκῶς ἴσχυριζονται, οἵτι ζημιώσουσιν ἀπὸ τά Ἑλληνικά πλοῖα διά νά διατείνουν τά ψύχλα ἀσφαλιστρά των. Τοιούτου εἰδούσις παραδοξολογίαις ἐλέχθησαν πολλαὶ εἰς τὸ παρελθόν καὶ καλὸν θά εἰνε νά μὴ ἐπαναληφθῶνται καὶ τώρα, δόπτε ἐπανήρχονται ή δημοσία συζήτησις ἐπὶ τοῦ ζητήματος.

Παρατηρῶ, οἵτι ἐπεξετάθην περισσότερον τοῦ δόσον ἐσκόπευον, διά νά ἐρμηνεύσω τά δόσα ἔχαρκτηρισαν τά 'Ναυτικά Χρονικά' διά της 'συγκεχυμένας πληροφορίας'. Καὶ διά νά καταλήξω, ἐπαναλαμβάνω, οἵτι μὴ ἐνδειγμένη κατέθυνσις πρός μορφοποίησιν τοῦ νεφελώματος τοῦ ὑπὸ συζήτησιν ἀσφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ, εἰνε νά ζητήθωσιν αἱ γνῶμαι τῶν εἰδικῶν.

Τά 'Ναυτικά Χρονικά' φρονοῦν, οἵτι οἱ ειδικοὶ δέν νά κληθῶσιν, δταν τά σχέδια εἰσέλθωσιν εἰς τό στάδιον τής πραγματοποίησεως. 'Ἐάν ἀντιλαμβάνωμαται καλῶς, τοῦτο σημαίνει, δτι, ἐνδέχομεν ἐνώπιον μας ἔνας ἀσθενή, δὲ ποιοῖς, κατά γενικήν ὅμολογίαν, χρειάζεται νά ὑποθέητη εἰς θεραπείαν, δέν καλοῦμεν τὸν ιατρὸν διά νά διαγνωσή τήν νόσουν καὶ ὑποδειξή τήν ἐπιθαλλομένην θεραπείαν, ἀλλὰ κάμνομεν οἰκογενειακὸν συμβούλιον διά ν' ἀποφασίσωμεν ποιάν μορφήν θεραπείας ή τά ἔφαρμοσωμεν καὶ ἐπιφυλασσόμεθα νά καλέσωμεν κατόπιν τὸν ιατρὸν διά νά ζητήσωμεν παρὰ αὐτοῦ νά ἔφαρμόση τήν θεραπείαν, τήν δοποῖαν ήμεις ἔξελέξαμεν.

'Ἐάν δόντως αὐτοὶ εἰνε οἱ σκοποὶ καὶ αἱ προθέσεις τῶν μελετῶντων τής ζῆτημα, δέν ἔχω ἄλλο τι νά προσθέσω, εἰμὴ δὲ, κατά πᾶσαν πιθανότητα, θά ἐπανέλθω ίσως μετά μίαν εἰσέτι ἔξειταν, διά νά ὑπομνήσω τά δόσα ἔγραφα εἰς τό παρὸν ἄρθρον μου.

Σ. I. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Ούπερθερμος ἀτμὸς

Εἰς τό προηγούμενον ἄρθρον εἶδομεν πῶς αἱ πολλαπλῆς ἐκτονώσεως παλινδρομικαὶ μηχαναὶ εἰν τῇ προσπαθείᾳ τῶν ἀντιδράσεων κατά τής συνεχῶς αὐξόντης ἐπιθόλης τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἔχουσαι δὲ πρόχειρον τό παράδειγμα τῶν ἀτμοστροβίλων τῶν χρησιμοποιούντων σχεδὸν ἀποκλειστικῶς ὑπέρθερμον ἀτμὸν, προσεφυγον καὶ αὖται εἰς τοῦτον διά τήν ἐπίτευξιν αὐξήσεως τῆς ἔν γένει θερμοδυναμικῆς αὐτῶν ἀποδόσεως. 'Ἐπίσης κατεφάντη ἔξι ὠρισμένων χαρακτηριστικῶν παραδειγμάτων πῶς παρ' ὅλη τήν ἔφαρμογήν τοῦ ὑπέρθερμου ἀτμοῦ εἰς τάς πλείστας περιπτώσεις τῶν συγχρόνων τριπλῆς ἐκτονώσεως μηχανῶν χρησιμοποιούσῶν ὑπέρθερμον ἀτμόν, αἱ ωραῖαι ἀνά ππον καταναλώσεις ἐλάχιστα εύσοικάτων είνε τῶν ἀντιστοίχων καταναλώσεων παλαιοτέρων μηχανῶν τετραπλῆς ἐκτονώσεως, ίδιως ἔκεινων, εἰς ἄς εἰχε καταβληθῆ ἰδιαίτερο μέριμνα διά τήν κατά τό δυνατόν ἐλάττωσιν τής, μεταξὺ τοιχωμάτων κυλίνδρων καὶ τοῦ ἐσωτερικῶν τούτων ἐργαζομένου ἀτμοῦ καὶ τάναπλαν, ἀνταλλαγῆς θερμότητος μέ δλα τα δευτερογενή, ἀλλ' ὀσιωδέστατα ἀπὸ ἀπόψεως ἀποδόσεως φαινόμενα ὑγροποίησεως καὶ ἐπαρκούς συστήματος ἀτμοχιτωνίων (Steamacketing), ὡς καὶ πληρεστέραν καὶ ἀποδοτικώτεραν μόνωσιν τῶν κεφαλῶν, δόσον καὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν κυλίνδρων. 'Ἐνταῦθα, ὅμως, δέον νά ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, δτοι εἰν τῷ πρότερον μόνον οὐσιώδης παράγων δράσεως τοῦ ὑπέρθερμου ἀτμοῦ δέν ἔγκειται μόνον εἰς τήν δύνωσιν τής θερμοκρασίας τοῦ παροχετευούμενου ἀτμοῦ, δόσον εἰς τήν πρόληψιν ἀκριβῶς τής ὑγροποίησεως τούτου ἐν τῷ κυλίνδρῳ τῆς Υ. Π. τούλαχιστον. 'Ἐάν, ἐπομένως, δύναται νά καταστῇ δυνατή ἡ πρόληψις ἔστω καὶ τά μερική τοιαύτη, τής τάσεως πρός ὑγροποίησον τούτου ἐν τῷ κυλίνδρῳ ἀτμοῦ διά μέσων ἀπλουστέρων καὶ συνεπαγομένων μικροτέρων ἀρχικήν δαπάνην, ὡς καὶ δλιγωτέρας λειτουργικάς περιπλοκάς, τότε δέν θ' ἀπέμενεν εἰς τὸν ὑπέρθερμον ἀτμόν εἰμι μόνον ἀφ' ἐνός μὲν ή ἐκ τής ψηφλοτέρας ἀρχικής θερμοκρασίας αὐτοῦ προκύπτουσα ὠφέλεια, ήτοι διά νά καταστῇ ὑπόλογοισιμος θά μᾶς ἡνάγκαζεν εἰς ὑφῆλας ὑπέρθερμάνεσι κάθε ἄλλο ή ἐνδεικνυμένας, λόγω τῶν ἐκ τῶν διαστολῶν τῶν μετάλλων, ἐκ τῆς διασπάσεως τῶν ἐλαίων λιπάνσεως κλπ. δημιουργουμένων σοθαρωτάτων διά τήν καθημερινήν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν περιπλοκῶν. 'Ἄλλως τε καὶ ἐκ πρώτης ὄψεως καὶ ἀνέν της θεατρέας τίνος σκέψεως θά ὀφειλε νά είνε καταφανές, δτοι ἔχωμεν πλειόνας τοῦ ἐνός παράγοντας δρῶντας κατά τρόπον παρεμφερή πρός ἀλλήλους καὶ μὲ τά αὐτά προτελέσματα αὐδέποτε ἡ ἐνέργεια τῶν παραγόντων τούτων θά ἡνίδουτο νά είνε ἀπολύτως ἀθροιστική. 'Ἐάν προστεθῇ εἰς δλα ὅλα τά ἀνάτερα καὶ τό δόντων ύψηλόν ὑπωσδήποτε κόστος τής ἀρχικῆς ἔγκαταστάσεως καθίσταται δῆλος ο λόγος, δι' ὃν ή μὲ ὑπέρθερμον ἀτμόν λειτουργοῦσα παλινδρομική μηχανή τριπλῆς ἐκτονώσεως δέν ἡνδύηθη ν' ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὸν ἐνός παράγοντας δρῶντας καταφανές καύσεως.

'Ἡ προσπάθεια, ὅμως, ἀντιδράσεως τής παλινδρομικῆς μηχανῆς δέν περιωρίσθη μόνον εἰς τήν χρησιμοποίησον ὑπέρθερμου ἀτμοῦ. Δεδομένου, οἵτι ἡ ἀποκλειστική χρήσις ἀτμοστροβίλων ὡς κυρίου μέσου προσώπεως τοῦ συνήθους τύπου φορτηγοῦ δέν είνε λυσιτελής ος καὶ εἰς προηγούμενον ἄρθρον ἐλέχθη, ηνύοήθη ἐσχάτως ή χρησιμοποίησης ἀπομοστροβίλων λειτουργούσων ἐν συνδυασμῷ πρός παλινδρομικάς μηχανάς είτε δηλητής ἐκτονώσεως, είτε συνθέτων-διπλῆς ἐκτονώσεως Doubles Compounds, δόσω π. χ. εἰς τήν περίπτωσιν τής μηχανῆς Lindholm — Motala ή White Double Compounds. 'Ἄλλα καὶ ἐνταῦθα ή ἀνάγκη διατηρήσασις ύψηλοτάτων κενῶν καὶ αἱ δυσχέρεια συντομεύσεως μεταδόσεως κινήσεως εἰς τὸν ἐλικοφόρον ἀξόνων ἔκ δύο διαφόρων πηγῶν κινήσεως εἰχούσων κινητικάς ἀπαιτήσεις πολὺ ποκιλούσας ἀλλήλων, ήτοδισαν τοὺς τύπους τούτους, τοὺς ἄλλως τε παρέχοντας μετριωτάτην ἔναντι τῶν δῆζελ οἰκονομίαν καυσίμου, αὐτὸ τοῦ ν' ἀποκτήσων οἰσανδρήποτε σαφῆ τάσιν γενικεύσεως.

'Ἴσως ἐν τῷ συνόλῳ νά ἦτο γενικώς προτιμοτέρα ή προσφυγή εἰς οικαντικῶς ὑψηλοτάτως πιέσεις λεθήτων ἐν συνδυασμῷ πρός ἔλαφρῶν ὑπέρθερμον ἀτμόν καὶ πληρεστέραν, ἐν ἐνιαίᾳ μηχανῇ, ἐκτόνωσιν, λύσις ήτις θά ἡλάττωνεν ούσιωδῶς τάς ὡς ἄνω ἀναφερθείσας λειτουργικάς περιπλοκάς μὲ ἀντιστοίχων ούσιωδης αὔξησην τής γενικῆς ἀπόδοσεως διά τοῦ ἀπλουστέρου δυνατοῦ τρόπου. 'Ἄλλα καὶ ή λύσις αὔτη ἀν κατά τήν γνώμην μας λυσιτελεστέρα πασῶν τῶν λοιπῶν τῶν ἔχουσῶν ὡς θάσιν τὸν ἀτμόν, δέν θά ἡνδύητο πάντως ν' ἀναχαιτίσῃ τήν δόσημέραι αὐξένουσαν ἐπιθόλην τῶν Δῆζελ, δότι δηπωσδήποτε θά ύστερηι ταύτης παρ' δλον τό ηνδημένον κόστος δηπερ θά συνεπήγετο καὶ αὐτὸ ἀπόψεως καθαρῶς οἰκονομίας, ἀλλά καὶ αὐτὸ ἀπόψεως καταλαμβανούμενου χώρου, χωρητικότητος ἀποθηκῶν καυσίμου, ἐκμεταλλευσίμου φορτίου τοῦ πλοίου κλπ.

'Ἄλλ' έαν οὕτως ἔχῃ ή θέσις τοῦ ζητήματος, δόσον ἀφορᾶ τάς νέας κατασκευάς τό ζητήματα κιθεται κατ' ἄλλον τρόπον προκειμένου περὶ ύπαρχόντων φορτηγῶν. Εἰς τήν περίπτωσιν ταύτην ὑπάρχουσιν ἀναμφισθήτως περιστάσεις, όφ' ας ὅχι μόνον δύναται νά γίνη προσφυγή εἰς τό μετρίως ὑπέρθερμον ἀτμόν,

ἀλλά πολλάκις καὶ ἐνδέκυνται ἀπολύτως παρ' ὅλον τὸ ὑψήλον κόστος μιᾶς τοιαύτας ἔγκαταστάσεως καὶ παρ' ὅλα τὰ παρεμπίποντα ἐνδεχομένως μειονεκτήματα. Εἰς ἔκαστον, δῆμως, ἐφοπλισθήναι ἐναπόκειται ἡ στάθμησις ἀπάντων τῶν ὑπεισερχομένων εἴτε ἐμμέσως, εἴτε ἀμέσως παραγόντων, ἐν τῷ μέτρῳ τῆς δεούσης δι' ἔκαστον ἀναλογίας, τόσον τῶν εὐμενῶν δρώντων, οσον καὶ τῶν δυσιενῶν, ἢτις θέλει ἐμφανίσει τὸ λυσιτέλες ἢ μὴ τῆς υἱοθετήσεως ὑπερθέρμου ἀτμοῦ. Ἀναγκαστικῶς, εἰς τὴν τοιαύτην στάθμησιν πρωτεύουσαν ὅλως σημασίαν θέλουσιν ἔχει ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ ἀπόσθεσις τῆς δητῶς μεγάλης σχετικῶς δαπάνης, ἀφ' ἔτερου δὲ ἡ ταύτην ἐξυπηρετοῦσα οἰκονομία καυσίμου. Ἐάν λοιπόν ληφθῇ ὑπ' ὅμιν, ὅτι δι' ἐν σκάφος 8000 περίπου τόννων συνήθουσαν τύπου τράβῃ ἡ ἀπαίτουμένη διὰ τὴν προσθήκην ὑπερθερμαντήρων φλογοδρόμων ἐν τοῖς λέθησι καὶ διὰ τὰς λοιπὰς μετασκευάς ίδιως τοῦ κυλίνδρου ὑψηλῆς πιέσεως κλπ., δαπάνη ἀνέρχεται ὡς ἔγγιστα εἰς 3500 λίρας Ἀγγλίας, ἐνῷ ἀφ' ἔτερου ἡ ἐκ τῆς υἱοθετήσεως ταύτης προκύπτουσα οἰκονομία ἐν τῇ πράξει κυμαίνεται περὶ τῶν 20 % ἢτοι 5-5% περίπου τόννων γαιάνθρακος ἡμερησίων, ἢτοι 4 περίπου λίρας μὲν μίαν εὔλογον μησόν τιμὴν γαιάνθρακος, καθ' ἕκαστην ἡμέραν πλοῦ, ἀποδεικνύεται, ὅτι θ' ἀπητοῦντο 4 περίπου ἔτη συνεχοῦς χρησιμοποίησεως τοῦ πλοίου μὲν 250 ἡμέρας πλοῦ κατ' ἔτος, ἵνα ἐκ τῆς προκυπτούσης οἰκονομίας ἀποσθεσθῇ τὸ δαπανηθὲν ἀρχικὸν κεφάλαιον. Δὲν ἐλλήφθη βεβαίως ὑπ' ὅμιν ἡ ἐκ τῆς ἐλαττώσεως τῆς ὑπὸ τοῦ πλοίου πρὸς χρήσιν του μεταφερομένης ποσότητος γαιάνθρακων προκύπτουσα ἀντίστοιχος αὐξῆσις τοῦ ναυλωσίμου χώρου, ὅχι διότι αὕτη θὰ ἡτο ἀμελητέα ὡς ποσότης, ἀλλὰ διότι μόλις θὰ ἐπήρκει διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν τόκων τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς αὐξῆσεως τῶν ἔξδρων συντήρησεως, ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐπισκευῶν ἀφ' ἔτερου, ἥν ἡ ἐφαρμογὴ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ θὰ συνεπήγετο. Οὕτω, λοιπόν, ἔχόντων τῶν πραγμάτων τὸ ἀφ' οὐθὲν τοποθετηθῆ ὑπερθερμαντήρα ἀτμόπλοιον δέον πρὸ πάσης ἔτερας συνήθης νὰ ἔχῃ οἰκονομία ἐκμεταλλεύσιμον θίον διποδήποτε ἀνώτερον τῆς πενταετίας, ἀλλὰ διὰ νὰ είναι ἀπολύτως σκόπιμος μία τοιαύτη διποδήποτε ριζικὴ τοῦ πλοίου μεταλλαγή, δὲν είναι δύσκολον ν' ἀποδειχθῇ καὶ ἔξ απλῶν εἰσέτι σκέψεων, διὰ δὲ ἐκμεταλλεύσιμος θίος τοῦ πλοίου ἀπό τῆς μεταλλαγῆς ταύτης καὶ ἐντεῦθεν πρέπει νὰ είναι δεκατής έως δωδεκατής τούλαχιστον.

Δεδομένου διότι, κατὰ τὰς νῦν κρατούσας ἀντιλήψεις, αὗτινες καὶ ἔκ τῶν πραγμάτων φαίνονται ὡς ἀπό τίνος υιοθετούμενα καὶ ὑπὸ τῶν ἡμετέρων ἐφοπλιστῶν, ἡ ἐκμεταλλεύσιμος περίοδος ἐνὸς πλοίου κατὰ μέσον δρον κυμαίνεται περὶ τῶν 25 ἑτῶν, τὰ μόνα πλοῖα, ἀτίνα θὰ εὑριστον αἰσθητά πλεονεκτήματα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ θὰ ἥσαν τὰ κάτω τῆς ἡλικίας τῶν 13-15 ἑτῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτης, δηλαδὴ ἐπὶ ὑπαρχόντων πλοίοιν κάτω τῆς ἡλικίας ταύτης όχι μόνον εἰνες δυνατή η τοιαύτη υἱοθετησις, ἀλλ' αὐτόχρημα ἐνδείκυνται ὡς ἀπολύτως ἐπωφελής. Ἀλλὰ ἀκόμη καὶ ἐν προκειμένῳ προτοῦ δὲ πλοιοκτήτης φθάσῃ εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς προσφυγῆς εἰς μέσον στοιχίου 3500 λίρας Ἀγγλίας καὶ ἀποδίδον 20 % οἰκονομίαν καυσίμου, ἥτοι εἰς μέσον προϋποθέτων 175 λίρας δι' ἔκαστον ἀκατοστὸν ἐλαττώσεως τῆς καταναλώσεως του, θὰ δώσειν ἀναμφισθήτως νὰ ἔχῃ ἔξαντλήσει προηγουμένως ἀπαντά τὰ λοιπά μέσα τὰ προσφέροντα κατὰ πολὺ ἀπό ἀπόφεως ἀρχικοῦ κόστους, ἀλλὰ καὶ συντηρήσεως, εύθηνοτέρας οἰκονομίας.

'Ἐκ τῶν ἀνωτέρω σαφῶς καταδείκυνται οἱ λόγοι, δι' οὓς ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ τόσον ἐπὶ καινουργῶν κατασκευῶν ὅσον καὶ ἐπὶ μετατροπῶν ὑπαρχόντων πλοίων κάθε ἄλλο ἡ τὰ ἔξ αὐτῆς ὑπὸ τινων ἀρχικῶς ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα ἀπέδωκε. Μακράν τοῦ νὰ θογηθῆση τὴν παλινδρομικήν ἀτμομηχανήν εἰς τὸν ἀνισον τῆς ἔκ φύσεως ὄρθιολογιστικώτερας μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως, μακράν τοῦ νὰ δημιουργήσῃ τὴν ἔκ τούτου ἀναμενόμενην ἐπανάστασιν, δὲν συνετέλεσεν εἰμι ἐις τὴν ἀναστολὴν τοῦ συγχρονισμοῦ καὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πρὸς τὴν μοναδικὴν δι' αὐτὴν ριζικὴν λύσιν τοῦ προβλήματος τῆς προώσεως τῆς.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

‘Η ἑτησία ἐπιδεώρησις τοῦ «Queen Mary»

Χαρακτηριστικῶν τῶν πολλαπλῶν δυσχερειῶν, αὗτινες ἀντιμετωπίζονται κατὰ τὴν μελέτην καὶ κατασκευὴν τῶν ὑπερφωνειῶν κολοσσῶν είναι καὶ τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συνήθους ἑτησίου τοῦ τοῦ «Queen Mary» ὑπέστη σορείαν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡπειρογήσεως τοῦ οὐσιωδῶν συμπληρώσεων πλοΐου, ἀποδεικνύεται, ὅτι γενόμενα ἐργασίαι ἀποδηλώσουν κυρίως εἰς τὴν θεραπείαν ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς περιόδου διατομισμοῦ τοῦ πλοίου, ἀποδειχθεῖσαν ὡς φαίνεται ἐν τῇ πράξει μαριοτέραν τῆς ἀπαιτούμενης διὰ τὴν ἀπόλυτην ἀνεστιν τῶν ἐπιβανόντων, ἦπ' ἔτερον δὲ εἰς τὴν τελείαν ἀπάλευψιν τοπικῶν κραδασμῶν παρουσιασθέντων εἰς μικράν ἔκτασιν ἐν' ὠρισμένων ἐντοπισμένων σημείον τοῦ σκάφους.

Καὶ δοσον μὲν ἀφορᾷ τὸ ζῆτημα τοῦ διατομισμοῦ ἥτοι τῶν ἐγκαρπίων κινήσεων τοῦ σκάφους ἐν σάλφῳ, ἡ θεραπεία τούτου ἀνατίθεται εἰς νέα ἐπηρημένα ὅσον ἀφορᾷ τὸ πλάτος αὐτῶν παρατοπίδων. Ως πρὸς τὴν ἀπάλευψιν δὲ τῶν ἐνιαυσοῦ ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐμπανισθέντων κραδασμῶν προθετέπειται ἡ ἀπὸ κατασκευαστικῆς ἀπόφεως δι' ἀντηφίδων καὶ στύλων ἐνίσχυσις τῶν ἐνδιαφερομένων τημάτων ὡς καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῶν δύο σημειωτικῶν ἐξωτερικῶν ἐλίκων τοῦ σκάφους ὑπὲν νέων τοιούτων.

Ἐπίσης ἐνδιαφέρονται μεταξὺ τῶν διαφόρων ἄλλων ἐργασιῶν εἰναι καὶ ἡ ἐπενεγχεῖσα μετατροπὴ εἰς τὰ ἐνδιατημάτα τῶν μηχανικῶν τοῦ πλοίου. Ταῦτα νῦν μεταφέρονται ἐπὶ νέον ὑπερκατασκευασμάτων ἀντοῦ δε τοῦ παντοποιού τῆς α' θέσεως σεμείουν καὶ ἐξυπηρετούμενων ὅσον ἀφορᾷ τὴν μετὰ τῶν μηχανοστασίων συγκοινωνίαν αὐτῶν δι' ἡτετρικῶν ἀνελκυστήρων. Τὰ διαμερίσματα ταῦτα δὲ ἀποτελοῦνται σύνολον μὲν ἰδιαίτερον μαγειρείουν ὡς καὶ ἰδιαίτερον μεσδόμον διὰ τοῦτο ἐνδιατημένους ἐντὸς τούτων. ἀξιοματικούς.

Δηλωτικὸν ἐπίσης τῆς πορεζοφλοιμένης διὰ τὸ μᾶλλον ἐργασίας είναι καὶ τὸ γεγονός τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἐνδιατημάτων τῶν θαλαμηπόλων κατὰ τρόπον, ὃστε δὲ ἀμιλός τούτων ν' αἰξηθῇ κατὰ 100. Τὰ ἐν λόγῳ διαμερίσματα είναι ὡς φαίνεται ἀνενεγκαταστάσιμα τὰ δέκατα πλάγματα καὶ λαμβάνονται ὑπὲν διατομισμένων εἰς ταῦτα καὶ πλήρους ἐγκαταστάσεως θερμού ὑδατος ὡς καὶ πλήρους ἐγκαταστάσεως τεχνητοῦ αέρισμον.

Λι πορεζοφλοιμένης διὰ τὸ μᾶλλον ἐργασίας είναι καὶ τὸ γεγονός τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἐνδιατημάτων τῶν θαλαμηπόλων κατὰ τρόπον, ὃστε δὲ ἀμιλός τούτων ν' αἰξηθῇ κατὰ 100. Τὰ ἐν λόγῳ διαμερίσματα είναι ὡς φαίνεται ἀνενεγκαταστάσιμα τὰ δέκατα πλάγματα καὶ λαμβάνονται ὑπὲν διατομισμένων εἰς ταῦτα καὶ πλήρους ἐγκαταστάσεως θερμού ὑδατος ὡς καὶ πλήρους ἐγκαταστάσεως τεχνητοῦ αέρισμον.

Λι συμπληρωματικά αὐταὶ ἐργασίαι ὁσονδήποτε ἐκτεταμέναι καὶ ἄν, ἐξ πρότης ὄψεως, ἐμφανίζονται, δὲν δύνανται ποσῶς νὰ ξενίσουσι τούς γνωμιζοντας τὰ πλάγματα καὶ λαμβάνοντας ὑπὲν διατομισμένων προηγομένων πρὸ πλοΐου χρόνον κατασκευασθέντος μεγαλυτέρου ἀγγλικοῦ ὑπερφωνειῶν μέχρι τοῦ «Queen Mary» ὑπάρχει η τεραστία διαφορὰ τῶν 30.000 τόννων.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοιών ἐξ Ελλάδος
δι' AMBOΥΡΓΟΝ - POTTERDAM - AMΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βρετανίαν Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ εύθεταν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας



Άργεντινή

Η ναυτιλιακή κίνησις κατά τὸ 1936

Οι «Τάιμες» τοῦ Μπορένος "Άρχες ἑδημοσίευσαν πρὸ τοῦ τοῦ τὴν ἐτη-
σιαν διὰ τὸ 1936 στατιστικὴν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν λιμένων τῆς
Ἀργεντινῆς. Προσθέτει ἐξ τοῦ σχετικοῦ πίνακος, ὅτι οἱ κατάτλοι πε-
ριελαῦ 2766 ἀτμότλοι καὶ μότοροτζ, χωρητικότητος 10,047,353 τόν-
νουν νέτ., μὲ μείσων ἔναντι τοῦ 1935 κατὰ 86 πλοῖα καὶ 341,822 τόν-
νουν. Πρότη εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ταῦτην κινήσιν ἥλθεν ἡ Ἀγγλίας ση-
μαῖα μὲ 934 σκάφη 3,788,264 τ., νέτ. καὶ μείσων ἔναντι τοῦ 1935 κατὰ
135 πλοῖα καὶ 366,600 τ. Τὴν δευτέραν θέσην κατείχεν ἡ Ἑλληνίς ση-
μαῖα μὲ 394 πλοῖα 1,075,063 τόννουν, ἀλλὰ μὲ μείσων ἔναντι τοῦ προ-
ηγούμενον ἔτους, κατὰ 57,977 τ., τὴν δὲ τρίτην θέσην ἡ Γερμανία μὲ
190 πλοῖα 838,916 τ. καὶ αὐξήσιν 17,467 τόννουν νέτ., ἔναντι τοῦ 1935.
Ἡ Ἰταλίκη σημαῖα διετήσης τὴν τετάρτην θέσην μὲ 99 πλοῖα 645,908
τόννουν καὶ μὲ ἀσήμαντον ἔναντι τοῦ προηγούμενον ἔτους διαφοράν. Αἱ
λιοταὶ σημαῖαι — πλὴν τῆς Ἰσπανίας — παρέμειναν, κατὰ τὸ μᾶλλον
καὶ ἥττον, εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1935.

Γαλλία

Η γραμμὴ πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν

Μετὰ διασπορὴν 22 ὄλοκλήρων ἔτῶν ἀπεραίσθη νὰ ἐπαναληφθῇ
καὶ πάλιν ἡ τακτικὴ γραμμὴ τῶν «Μεσσαζερή Μαρτίου» μεταξὺ Μασ-
σαλίας καὶ Ὁδησοῦ, μὲ διαιρέσιν προσεγγίσεις εἰς Πειραιά, Κονσταν-
τινούπολιν καὶ τίνας ἄλλους λιμένας. Ἡ γραμμὴ θὰ εἴνει μητραῖα, θὰ
τὴν ἔξαπτετούν δὲ ὡρισμένα ἐπιβατηγά σκάφη τῆς ἑταφίας, ἐν οἷς
καὶ τὸ ἀπερούσαντον «Providence».

Γιουγκοσλαυία

Η ἐμποροναυτικὴ δραστηριότης

Ἡ Γιουγκοσλαϊκὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία σημειώνει ἀπό τίνον ἔτῶν
ἀρκετάς πρόσδους, διευρύνει τὸν κύρσολον τῆς δραστηριότητος τῆς ἀνά-
τον τὸν διαφόρους τομεῖς ἔργων, συνεπικυρωμένην πρὸς τοῦτο ἀπὸ τὴν
ζιβέντην τοῦ Βελγαρδίου, ἣτις περιβάλλει μετὰ στοργῆς τὴν ἔθνο-
κήν την ἔτοιμην τῆς ναυτικῆς διοικησίας. Ἡ δύναμις τῆς ὁπεανοπόλος
Γιουγκοσλαϊκῆς χωρητικότητος περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936
περὶ τὰ 75 σκάφη 340,000 τ. γρόβος περίπολον, ἔναντι 66 πλοίων 297,054 τ.
γρόβος τοῦ Δεκεμβρίου 1935, 62 πλοίον 272,731 τ. τοῦ Δεκεμβρίου 1934
καὶ 68 πλοίον 288,204 τ. γρόβος τοῦ Δεκεμβρίου 1933. Ἡ χωρητικότης
αὗτης κατανέμεται εἰς 14 ἑταφίας καὶ ἴδιοτας ἑπολίστισ. Τὴν κυριο-
τέαν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν ἀποτελεῖ τὸ ἰδρυθέν ἀπὸ τοῦ 1929 διὰ τῆς
συγχωνεύσεως τριῶν ἑταφίων «Γιουγκοσλαϊκὸν Λόρδον», ὃ στόλος τοῦ
ὅποιον ἀριθμεῖ 29 πλοῖα 155,935 τόννουν γρόβος, ἐν οἷς καὶ τὰ μεγάλα ἐπι-
βατηγά σκάφη «Πιγκήπους» Ολύγος καὶ «Βασιλίσσα Μαρία». Μετὰ
τὸ «Γιουγκοσλαϊκὸν Λόρδον», ὅπερ ἐδρείνει εἰς Ζάγκρεμ, ἔρχεται ἡ
«Οceania» τοῦ Βελγαρδίου, μὲ 7 σκάφη 19,794 τ. γρόβος.

Τὰ πλείστα τῶν ὀγκανοπόλων Γιουγκοσλαϊκῶν πλοίων είνει
«τρώματα» φορτηγά, ἐπάρχουν δημος καὶ ἀρκετά «λάινερς» φορτηγά,
ἅπτανται ἔπιπτετον τακτικὰ γραμμὰς ἐκ τῶν Δαλματικῶν λιμένων πρὸς
τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Νότιον Ἀμερικήν, τὴν Γαλλίαν, Ἰσπανίαν, Κανα-
δίους νησίους καὶ Μαρόκον, καθὼς καὶ πρὸς τὴν Βόρειον Ἀφρικήν καὶ
τὴν Μάλταν. Τὰς γραμμὰς τάντας ἐχμεταλλεύνονται, κυρίως, αἱ δύο
μητρεῖσσαι ἑταφίαι. «Οσον ἀποφῆ τὴν ἀποτολοίαν, κυριωτέρα ἑταφία
είναι ἡ «Γιαντράνσα Πλόβιντημ», μετ' αὐτὴν ἡ «Ντονιμπρόβασα» καὶ
κατόπιν ἡ «Ζέστακα». Κατέχουν αἱ τρεῖς αὗταις ἑταφίας 178 πλοῖα διλ-
ηπῆς χωρητικότητος 59,309 τ. γρόβος καὶ ἔξυπηρτοῦν τὰς τακτικὰς συγ-
κοινωνίας τοῦ διαδικτοῦ Δαλματικοῦ συμπλέγματος μὲ τοὺς 69 λιμέ-
νας καὶ τὰς διακοπὰς νησίδας τοῦ. Ἡ «Γιαντράνσα» ἔχεται τοὺς
πλόας τῶν σκαφῶν τῆς καὶ πέραν τῆς ἔνωντος ἀποτολοίας, διατηροῦσα
τακτικὰ γραμμὰς πρὸς τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ἀλβανίαν καὶ τὴν Ἐλλάδα
διὰ σκαφῶν μικτῶν τετοῦ.

Πρὸς τὸ σοζόλον νὰ ὑποθημῇ ἡ ἴδιωτη ποιοτοβούλια διὰ νέας
ναυπηγήσεις πρὸς ἀνάπτυξιν καὶ πόκνωσιν τοῦ δικτύου τακτικῶν γραμ-
μῶν, παρέχονται ἐπὸ τῆς Γιουγκοσλαϊκῆς κινηρήσεως ἀπὸ τοῦ 1928
καὶ ἐντέθεν ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς κυριωτέρας ναυτιλίας ἑταφίας,
Λαμπάνουν οὕτω τὸ «Γιουγκοσλαϊκὸν Λόρδον» 8,000,000 δηνάρια ἑπτο-
τοῦ (ήτοι 36,360 λίρας), ἡ «Oceanias» 5 ἑπτατοῦ, δηνάρια (22,730 λίρας),
ἡ «Γιαντράνσα» 29 ἑπτατοῦ, δηνάρια (131,818 λίρας), ἡ «Ντονιμπρόβασα»
10 ἑπτατοῦ, δηνάρια (45,469 λίρας) καὶ ἡ «Ζέστακα» 7 ἑπτατοῦ, δηνάρια (31,
818 λίρας). Λί ἀνοτέρῳ ἐπιχορηγήσεις καταβάλλονται δινάριαι δεργατοῦς
συμβάσεως, ἡ ισχὺς τῆς ὥποις ἡγεῖται τὸ 1938. Ἀπὸ τοῦδε, δημος,
ἥρισαν νὰ διεξάγονται αἱ πρῶται συζητήσεις διὰ τὴν ἐπιδιωκομένην ἀνα-
νέωσιν.

Εἶναι ἔπιστης ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ συνολικὰ κεφάλαια,
ἅπτανται ἀπασχόλονται ἀπὸ τὰς Γιουγκοσλαϊκὰς ἑταφίας καὶ τοὺς ἴδιω-
τας ἑφοπλιστὰς ἀπολογίζονται εἰς 400,000,000 δηνάριων (περίπολον
1,820,000 λ. στ.). Συγκεκριμένως τὰ κεφάλαια τῶν κυριωτέρων ναυτι-
κῶν ἑταφίων δείχνουν αἱ τὸν ἀσόλουθον πίνακα:

| ΕΤΑΙΡΙΑΙ | ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΥ | ΔΗΝΑΡΙΑ | Α. ΣΤ. |
|-----------------------|-------------|-------------|--------------|
| Γιοργ. Λόρδ | 1929 | 132,000,000 | ήτοι 600,000 |
| Ντονιμπρόβασα | 1909 | 32,250,000 | 3 146,590 |
| Γιαντράνσα | 1922 | 105,600,000 | 3 480,000 |
| Προφρόζες | 1925 | 8,800,000 | 3 40,000 |
| Οceanias | 1911 | 20,000,000 | 3 90,900 |
| Προεμπόρος | 1899 | 10,000,000 | 3 45,450 |
| Σλομπόντια (Σούδας) | 1926 | 10,560,000 | 3 48,000 |
| Ἄτλαντος | 1931 | 5,000,000 | 3 22,725 |
| Μάτζοβιτς | 1923 | 8,000,000 | 3 36,360 |
| Thirija | 1924 | 3,600,000 | 3 16,360 |
| Οσέανσα | 1932 | 17,600,000 | 3 80,000 |
| Σλομπόντια (Ντονιμπ.) | 1929 | 3,300,000 | 3 15,000 |

Διακοπὴ τακτικῆς γραμμῆς

Παρὰ τὴν καταβάλλομένην ἐπιτυχῆ προστάθμειαν ἐπὸ τῆς Γιουγκο-
σλαϊκῆς πρὸς διεύρυνσιν τοῦ ἐθνικοῦ δικτύου τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἀ-
νάπτυξιν τοῦ ἔξαγωγον πρὸς τοὺς τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἐν τούτοις ἡ ἑταφία «Adriaticus» τοῦ Σουσάς ἡ-
γανγάσθη νὰ διασώψῃ τὰ ἐπὸ τῶν Δαλματικῶν λιμένων δρομολόγια τῆς
πρὸς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν Κρήτην, ἐνδεχομένως δὲ πρὸς τὴν Θεσσα-
λονίκην καὶ τὴν Σμύρνην. Ἡ ἀναστολὴ τῆς τακτικῆς ταῦτης γραμμῆς
ἀποδίδεται εἰς τὸν αὔξοντα συναγωνισμὸν ἀπὸ μέρους τοῦ «Λόρδ Τριε-
στίνο», τὰ σκάφη τοῦ οποίου ἔξαγωγαίζουν τὴν διλότητα σχεδόν τῶν
μεταφορῶν τῆς Κρήτης διὰ τὸν Ἀδριατικὸν λιμένας καὶ εἰς τὴν πα-
λιότητα τῶν διατιθεμένων ἐπὸ τῆς «Adriaticus» ἀτμοπλοίων.

Αἱ γραμμαὶ πρὸς τὴν Ἀγγλίαν

Τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Ζάγκρεμ πέτεβαλε πρὸ τοῦ τοῦ
ἐπόμνημα εἰς τὴν κιβωτέρην τοῦ Βελγαρδίου, διὰ τὸν ὥποιον ὑποδε-
κνεῖν τὴν ἀνάγνην πινυοτέρας ἀπὸ τὴν θαλάσσην ἑπικοινωνίας τῆς Γιουγ-
κοσλαϊκῆς μετὰ τῆς Ἀγγλίας, χάρον τῆς ἀριτικῆς ἔξυπηρτεύσεως τῶν
μεταξὺ τῶν διοικούντων παραπομπῶν μεταφορῶν. Ως γνωστὸν, μετὰ
τὴν ὑποχρηφάρην τῆς νέας Ἀγγλογιονγκοσλαϊκῆς ἐμπορικῆς συμφονί-
ας, αἱ ἀνταλλαγαὶ ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν διοικούντων ἀπέδει-
ζαν ἀρκετὴν διαστημάτητην.

Τὰ ἐν Σπαλάτῳ ναυπηγεῖα

Τὰ Γιουγκοσλαϊκὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου, πλὴν τῆς κατασκευ-
ῆς ἐλαφρῶν τυννῶν πολεμικῶν σκαφῶν καὶ βοηθητικῶν μονάδων τοῦ Βα-
σιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῶν ἐθνικῶν λιμένων, ἀνέλαβον τελευταῖς καὶ
τὴν ναυπηγήσην διό ταχινῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, προσφεύγοντων δι'
ἀποτολούνται ταξίδια κατὰ μήκος τῶν Δαλματικῶν παραλίων. Τὰ ἐν λό-
γῳ ναυπηγεῖα προμηθεύονται τὸν ἀναγκαῖοντα διὰ τὰς ἑργασίας τῶν
σίδηρων καὶ τὰς κυριοτέρας παραπομπῶν τοῦ Τσεχοσλοβακίαν, κυρίως,
σιδηροδρομικῶν τηλεοδόρων, βάσει εἰδίκης μεταξὺ Βελγαρδίου καὶ
Πράγας συμφωνίας, ἡ οἰσχὺς τῆς ὥποις, ἀναγγέλλεται, ὅτι παρετάθη
μέχρι τέλους τοῦ 1937.

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

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Ηνωμέναι Πολιτείαι

Διά την ποιοτικήν ανασυγκρότησιν

Προσεμένουν νά ένθαρρυνθούν αί ναυπηγήσεις είς τας Ήνωμένας Πολιτείας διά την άπόκτησιν, σύν τῷ χρόνῳ, ἐνός συγχρονισμένου ἑπομένου στόλου ἀπό νεότευκτα σκάφη, ισανά νά ἀνταγωνισθοῦν ἑπιτυχῶς εἰς τὸν διεθνῆ στίβον, ἀλλὰ καὶ διά νά ἐπάσχῃ διαθέσιος πάντοτε ἔνας ἐφεδρικὸς στόλος πρὸς κάλυψιν κάθε τυχούσης ἀνάγκης τῆς Ἐθνικῆς ἀμύνης τῆς Χώρας, ἀπεισόδιον ἐπό τῆς «Ἀνοτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ἡ ανασταλούν αί περιστέρω πωλήσεις κυβερνητικῶν πλοίων εἰς ἴδιας ἐφοπλιστάς, τὰ δὲ ὑπάρχοντα σκάφη νά παραμεινόν ὁριστικῶς ἐν παροπλισμῷ, χωρὶς ὅμοις καὶ νά διαληθοῦν. «Ἀποσύνορα ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπό τὴν ἄγοραν τὰ πλεονάζοντα 162 σκάφη, φρονεῖ, ὅτι δὲν πρέπει νά θεωρηθῇ ἡ ἐπαρξῆς μᾶς ὅγκωδων ἀργούσης χωρητικότητος, ὡς ἕμεσος ἀπειλῆ διά τὰς νέας ναυπηγήσεις, διότι τὰ παροπλισμένα σκάφη είναι ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 17 ἑτῶν, μικράς ταχύτητος καὶ δαπανηρᾶς ἐκμεταλλεύσεως καὶ συνεπώς, ἔναν ἐπανήρχοντα εἰς τὴν ὑπερσίαν, δὲν θὰ ἥδηντο νά συναγωνισθοῦν τὰ κανονισμή πλοῖα.

«Ἡ ἀπλῆ ἐπαρξῆς τῶν παροπλισμένων ἀπό τὸν σκαφῶν — τονίζεις εἰς ἀνακοίνωσιν τῆς ἡ Ἐπιτροπὴ — ἔνδεχται νά ἀποθαρρέψῃ τὰς ναυτικὰς ἑταῖρας εἰς τὴν παρ' ἀπό τὸν ἀνάλημμα ναυπηγικῶν προγραμμάτων, πόσος μήπος τὸν ναυνογρῆ πλοῖον ἀντιμετωπίσων, ἐνδεχομένων τὸν συναγωνισμὸν τῶν εἰς εὐθηνάς τιμάς ἀγοραζόμενον παλαίων τοιόντων. Πρὸς διασκέδασιν τοῦ φόβου τούτου, τονίζεται, ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ χωρίσαις εἰς τὴν περὶ παροπλισμὸν ταχύτην τῆς καὶ ἔρημηνόντα τὸν περὶ ἐπιχορήγησεων νέον Ναυτικὸν Νόμον τοῦ 1936, δὲν πρόκειται νά παράσῃ τὴν ὑλικὴν κρατικὴν ἀριστηρήν πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, εἰς πλοῖα ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἑτῶν».

«Οσον γηραιότερα καθίστανται τὰ παροπλισμένα Ἀμερικανικὰ πλοῖα, τόσον περισσότερον ἀποβαίνουν πολυδάπανα, ἡ δὲ Ἀνοτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ οὐδὲλλως προτίθεται νά ἔξετάσῃ εὐνοϊκῶς οἰανδήποτε αἴτημαν «ἀποσκοποῦσαν νά διατηρήσῃ ἐν τῇ ὑπερσίᾳ ἑπειρίλητα σκάφη, ἐπὶ πλέον τοῦ ἀπατούμενου ἀριθμοῦ διά τὴν ἀπόσκοπον λειτουργίαν τῶν ἴντισταμένων γραμμῶν». Η διατήρησις τῶν ἀπαραίτητων διά τὰς γραμμὰς τατάς παλαίων πλοίων θὰ παύῃ διαν τὸ πλεοντὸν ὑλικὸν ἀνανεωθῆ, ἐν ἀνάλογη πρὸς τὰ ἀποστόμενα παλάια.

«Ἡ κατὰ τὴν πολεμικὴν περιόδουν πραγματίαν ἀνάπτυξις τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος — τονίζεται εἰς τὸ ἀνακοίνων — καὶ αἱ μεταπολεμικαὶ ἀπατήσεις τοῦ ἔξωτεροῦ ἐμπορίου τῆς Χώρας, ἐδημοσύγησαν πινόν δίπτον τακτικῶν ἴντιστασιῶν ἀνά τοὺς σπουδαιωτέρους ἐμπορικοὺς τομεῖς, ἡ δὲ κινηρότητος τῆς Οὐκανγκτῶνος ἀμερικανικού πλεόπερ τὴν συνδρομήν της πρὸς διατήρησην ὅλων τῶν Ἀμερικανικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ήδη, δυνάμει τοῦ νέον Νόμου τοῦ 1936, η κυβερνητικὴ ἀριστηρή θὰ συνεχισθῇ πρὸς ἔτεραν κατεύθυνσιν. Τὰ παλαία σκάφη θὰ ἐπιδιοχῇ ἡ ἀντικατασταθῆ διά νέων, χωρὶς ν' αἰχθῇ ἡ ἔντικὴ χωρητικότης».

«Ἡ πόλησις τῶν ὑπερημάτων ἀπό τὸν πλοῖον εἰς ἴδιας ἐφοπλιστὰς δὲ ἐπιπολέστης ἐργασίας θὰ ἔτονον τὸν καὶ ἡδη ὑφιστάμενον ἐπίγειον συναγωνισμόν, θὰ ἔμεινε τὸ κέρδη τῶν γραμμῶν καὶ θὰ ἐπεβράδινε τὸν ἐπιδιοσκομένην ἀναέσιστον τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ. Εἰς τὰς τοικίας καὶ τὰς ἀποτοποκύκας Ἀμερικανικὰς συγκοινωνίας δὲν ἐπάρχει ἀνάγκη ἀεισήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἡδη εἰς αὐτὰς ἀπαρχούμενων πλοίων, εὐκταῖον δὲ θὰ ἡτο νά συντελεσθῇ τὸ ταχύτερον ἡ ἀντικαταστασιῶν τοῦ διά νεότευκτων μονάδων. Η ἐπαρξῆς τῶν παροπλισμένων σκαφῶν δὲν πρέπει νά ἐπηργάσῃ τὰς νέας κατασκευάς, ἐφόσον ἡ Ἐπιτροπὴ ἔγγνωται τὴν μὴ ἐπάνοδον ἀπό τὸν εἰς τὴν ὑπερσίαν».

Εἰς τὴν ιδίαν ἀνακοίνωσιν τῆς Ἐπιτροπῆς τονίζεται, ὅτι θὰ παρασχεθῇ ἀριστηρῇ δι' ἀνακατασκευάς καὶ βελτιώσεις ἡ ἐποκεντήση παροπλι-

σμένων παλαίων ἡλικίας πλοίων, εἰς ἑξαρετικὰς μόνον περιπτώσεις καὶ μετὰ προηγουμένην μελέτην καὶ ἐπαρκῶς ἱπολογημένην ἔχεσσιν, ὅτι ἡ ἀνακατασκευὴ ἡ ἐποκεντήση εἶναι ἀπορίατης καὶ καλύπτει τὰς ὅμιτες τοῦ νέου Νόμου προποτέσσεις. «Οταν πρόκειται νά ἀντικατασταθῇ ἡ παλαιόν πλοίον — τονίζει περιπτώσιον ἡ ἀνακοίνωσις — διά νεότευκτον τοιούτον, δέναται τὸ παλαιόν σκάφος νά μεταβιβασθῇ εἰς τὴν κυριότητα τῆς Ἐπιτροπῆς, ὡς μερικὴ πλημμονή πού κόπτει τὴν νέας ναυπηγήσεως, τὸ δὲ ἐπόλοιπον πού δύναται τοποχειωτικός ἐντὸς χρονικῆς περιόδου οὐδὲ μεταβαλλόμενος τῶν 20 ἑτῶν».

Ἐπιχορήγησεις εἰς πλοῖα ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἑτῶν δὲν θὰ καταβάλλονται, ἔπειτα ἐπό τοιούτον νά ἔχει την ἀναπτημένην δημόσια συμφέροντα, ὅποτε ἡ Ἐπιτροπὴ ἐποχεύοντα νά διωριζούνται πλίγως κάτε μέρη προκειμένων ἀπόδημοι τῆς. Κατὰ τὴν διδούμενην εἰς τὸν Νόμον ἔμμεναν, οὐδὲν τὸ δυνατὸν ταχύτερον, τὸν παλαιότερόν πλοίον καὶ κατά τὸ πόλον ἀπίνδυνον διά τὰ δημόσια συμφέροντα. Ο Νόμος ἀφορᾷ τὰ σκάφη τῶν ἔξωτερων γραμμῶν, ἡ Ἐπιτροπὴ ὅμως ἔχει τὴν γνώμην, ὅτι τὸ δόλον πνεύματος τῆς νομοθεσίας τονίζεται, ὅτι θὰ προστέλλεται καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἔσωτερων συγκοινωνῶν, οἱ πλοιοπήται τῶν ὄποιον διασκοποῦνται νά τύχουν τῶν παρεχομένων εὐεργετημάτων. «Οσον ἀφορᾷ τὴν διάληξην τῶν παροπλισμένων πλοίων τονίζεται, ὅτι θὰ πραγματοποιηθῇ ἀετη μετά τὴν ὄλολήρωσιν τοῦ προγράμματος νέων ναυπηγήσεων, ἵνα μή, ἐν περιπτώσει πολεμικῆς πειτείας, εὐθείαν ἡ Ἐνωμένη Πολιτεία μένει ἐπαρκοῦς εἰς κείμενα τοῦ ἐμπορικῆς χωρητικότητος».

Η ναυπήγησις τοῦ τρίτου «λάΐνερ»

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀποφασισθεῖσαν κατασκευὴν τοῖτου μεγάλου ἐπιβατηγοῦ ὑπεροχεανίου διά τοῦ Ἀμερικανικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπό τοιετιας παροπλισμένου «Leviathan», ἐγνώσθη, ὅτι προσεγγίζθησαν ἡδη ἐπό τῆς Ἀνοτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς τὰ ναυπηγεία τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, ὅπος ἐποβάλλονται τὰ προσφοράς των. Λί προδιαγραφαῖ τὸν δρόμον, μελέται καὶ σχεδιαγράμματα, βάσει τῶν διό σχεδίων τῆς «New York Shipbuilding Corporation» καὶ τοῦ Οίκου «Gibbs καὶ Cox», ἡτομάσιμοιν καὶ διενεμήθησαν εἰς τὸν ἐνδιαφερομένον ναυπηγόν.

Τὸ πρῶτον σχέδιον προβλέπει τὴν ναυπηγήσιν συγγρονισμένον ὑπεροχεανίου «Leviathan class», ἀδελφὸν πρὸς τὰ ὑπάρχοντα «Manhattan» καὶ «Washington», ἀναπτύσσοντος ἐποχεσιαγήν ταχύτητα 29 μιλίων τοῦ λέγοντον τοῦ ἔχοντος διαστάσεις μήκους 705 ποδῶν, πλάτους 86 καὶ κοίλου (βάθους) 48 ποδῶν, μὲν χωρητικότητα 24.000 τόνων γρός. Τὸ σχέδιον ἔξ ἄλλου «Gibbs καὶ Cox» προβλέπει σκάφος 715 ποδῶν μήκους, 91 π. πλάτους καὶ 48 π. κοίλου, μὲν χωρητικότητα 30.000 τ. γρός καὶ ταχύτητα 20, τοῦλάζοντο, μιλίων. Καὶ τὰ διό σχέδια προβλέπονται τὴν ἐγκατάστασιν μηχανῶν προσώσεως ζανῆς ἵπαδινάμενοις διά ταχύτητα μεγαλύτερα τῶν 20 μιλίων.

Η «Ἐπιτροπὴ», βασιζόμενη εἰς τὸν περὶ ἐπιχορήγησιν Νόμον, βάσει τοῦ δόλου θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀνοτέρω ναυπηγήσις, ἐπεγύλλεται δι' ἓντηή τὸ δικαίωμα νά προκρίνῃ τὴν παραγγελίαν ὑπέρ τοῦ σχέδιου, ὅπερ θὰ συνεχείται τὴν πλέον συμφέρονταν προσφορά διά τὰς «United States Lines». Η ἑταῖρα αὕτη προτιμᾷ τὴν κατασκευὴν σκάφους τοῦ περιόδου 30.000 τ. γρός, ἡ «Ἐπιτροπὴ», δημοσίη, θὰ ἀναμεινῃ, πρὸ πάσης ἀποφάσεως τῆς, τὴν μελέτην τῶν ὑποβλήθησαν προσφορῶν.

Τονίζεται, ὅτι αἱ προσφοραὶ τῶν Ἀμερικανικῶν ναυπηγείων διά τὸ νέον ἐπεροχεανίον θὰ ἀποτελέσσονται τὸν γνώμονα τῆς στάσεως τῶν ναυπηγῶν ἔνατη τοῦ Νόμου περὶ ἐπιχορήγησεων καὶ εἰδικῶς δύον ἀφορᾶ τὰς διατάξεις αὐτῶν περὶ τοῦ κόπτοντος ναυπηγήσεως, τοῦ δρόμου τῶν περιόδων καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ ὑπεροχεανίου τὸ 10 ο) κέρδον. Υπομνήσεται ἀδόμη καὶ ἡ διάταξη, καθ' ἣν τὰ ὑλικὰ διά τὴν ναυπηγήσιν, πρέπει — κατὰ τὸ δυνατὸν — νά είναι Ἀμερικανικῆς προσελεύ-

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS



Trade Mark

GEORG.

‘Η ἐπό λαφαγγελίαν ναυπήγησις είνε ή πρώτη, θάσει τοῦ νέου Νόμου, δότις καθοδίζει τὴν κάλυψιν ἐπὸ τῆς κυνεργίσεως τῆς διαφοράς τοῦ κόστους κατασκευῆς μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ξένων ναυπηγείων. ‘Η ἑρμηνευγή τοῦ εἰνδρεγεῖται ματος τούτου γίνεται κατ’ αἴτησιν τῶν “United States Lines”, διὸ συμβόλων θὰ καθοδίζῃ, διτὶ πρὸ πάσης καταβολῆς τῆς κρατικῆς ταύτης ἀμοιβῆς, ἐποχεοῦται ἡ πλοιοκτήτηρια ἔταιρία νῦ θέση εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυπηγῶν τὰ 25 ο) τῆς ἀξίας τοῦ νέου πλοίου.

·Η «Ανωτάτη Ναυτική Ἐπιτροπή», καλόσσα τὰ κυριώτερα Ἀμερικανικά ναυτηγεῖα εἰς τὸν παρόντα διαγνωσμόν, δὲν παρέλειψε νά δηλώσῃ ὅτι οὐδεμία προσφορά θὰ ληφθῇ ἐπ' ὅμιν, ἐφ' ὃσον δὲν θὰ καθιστῆται χρόνον παραδόσεως τὸν ἑπερβανίον ἐντὸς 28 τούλαχτον μηνῶν ἢ 862 ἡμερῶν, συμπειριλαμβανομένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν. Ἔδηλοῦθη ἀπὸμη, ὅτι θὰ προτιμηθῇ ἡ προσφορά, ἡτις θὰ ὁρίζῃ τὸ ἔλαχιστον χρονικὸν ὄχιον παραδόσεως. Ποινικὴ φρέσα εἰς βάρος τῶν ἀναδόξων ναυτηγῶν ὥρισθη τὸ ποσὸν τῶν 1400 δολῶν πίν θι ἐκάστη παρεχομένην ἡμέραν, μετά τὴν ἐκλνον τῆς τακτῆς προθεσμίας διατίνην συμπλήρωσην καὶ παράστων τὸν σχάψαντα.

'Iaπωνία

Απάντησις εἰς ἐπικρίσεις

Γνωστά είνε τα παρόπονα και ως έπιφρίσεις τῶν Ἀγγλακῶν ἐφοπλίστικῶν κύπρων κατὰ τῆς Ἰαπωνίκης ναυτιλίας, ως ἀνταγωνιζομένης τὰς ξένας τοιωτάς, κρίως δὲ τὰ Βρετανικά σκάφη εἰς τὰ ταξίδια τῶν Ἰνδίων, τῆς Ανθρακίας καὶ τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ. Αἱ Ἀγγλαῖαι ἐπιχρίσεις δὲν διεπιφύσησαν μόνον ἀπὸ τῶν στριλῶν τοῦ Τέκον, αἱ ἀπετελεσματικέσσαν, ως γνωστόν, ἀντικείμενον ἀναστονώσεων εἰς γενικάς συντελεύσεις πορφυρίων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ως λ. η. τοῦ κ. A. Shaw προέδρου τῆς «P. & O.», ἔτι δὲ καὶ δηλώσεων πρὸς τὴν "Ανιο Βουλήν" ἀπὸ μέρους τοῦ λόρδου Lloyd. Ἐμφράσθη ὅστως ἡ ἐντύπωσις — ἀπηχθείσα καὶ ἀπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς προηγούμενα τεῦχη των — διὰ τὴν σημερινὸν ἐμπορικὸν στόλος τῆς Ἰαπωνίας είνε ὑπέρτερος τῶν οἰκονομικῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας καὶ διὰ ὃν ἡ μεταφορικὴ ικανότης του κατέλαβε διπλάσιον τοῦ σημερινοῦ ὄγκου τοῦ ἐξιστεριζοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐμπορίου.

Τὴν δημωφργηθείσαν ἐντέποισιν ἐπεξείδησε νῦν ἄρη ὁ ἐν Λογδίνῳ ἀντιπρόσωπος τῶν Ἰαπόνων ἐπολίτην καὶ Saito, Οὔτος, δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὸν «Τάμε», θεωρεῖ τὰς ἀκονθείσας ἐπικοινίσεις ὡς ἑπερβολικὰς καὶ ἐν πολλοῖς ὡς ἐσφαλμένας, ἀμφισβητεῖ, διτὶ ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ἰαπονίας εἶναι ἀπεργεός τῶν ἀναγκῶν τῆς ἔθνους οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ προσπαθεῖ διὰ σειρᾶς ἐπιχειρημάτων καὶ στατιστικῶν ^τ ἀποκραύσης τῆς ὀλογραφίας ἐσφαλμάτων τὴν ἀντίληψην, διτὶ δύναται, δῆμος, ἡ Ἰαπονικὴ χορηγιτότης νῦν μεταφέρει διπλάσιον ὅγον τοῦ σημερινοῦ ἐξωτερικοῦ εὐπορίου τῆς Ἰαπονίας.

«Είνε άληθες — γράφει εἰς τὴν ἑπτοτόνην του δέκατην Saito — ὅτι η Ιαπωνία κατέχει ήδη μάλισταν κατά τι ἀνωτέρων τῶν 4.000.000 τ. γηρός, ἔναντι 1.700.000 τ. τοῦ 1914, ἀλλ᾽ εἶνε ἐξ ίσου άληθες, ὅτι τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον τῆς χώρας ἀπὸ 1200 ἐστ., γενὲ τοῦ 1914 εἶχεν αὐξῆσθαι τοῦ 1935 εἰς 2000 ἐστ., γενὲ. Τοιουτόρθιος, ή ἐδυνατούστη τοῦ ἐποεῖται ν' αὐξῆσθαι, ἐν ἀναλογίᾳ πορᾶς τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον, εἰς 7.480.000 τ. γηρός. Ήμέραν τοῦ θεωρήσιού τούτου ἐπιχειρήματος, εἶνε γεγονός, ὅτι η Ιαπωνία σῆμα μόνον δὲν διαθέτει πλεονάζουσαν κορυφήτητη, ἀλλ᾽ ἔχει, τούτωντιν, ἀνάγκην καὶ νέας τοιαύτης. "Αν καὶ μὴ ξῆθι καταπληκτικός η ναυτιλία της, κατὰ φυσικήν συνέπειαν τῆς ζωηρῆς οἰστονομῆς ἀνατίθεσην τοῦ ἐμπορίουν καὶ τῆς βιομηχανίας τῆς χώρας κατὰ τὴν τελευταῖαν τεοσαφακονταετίαν, ἀποφέρει, ἐν τούτοις, εἰσεῖται η Ιαπωνία αὐτὸς αἰσθητή τὴν ἐλλειψην κορυφήτητος καὶ ἀναγκάζεται νῦν προβαίνειν εἰς ναυάδοις ξένον πλόιον πορᾶς καλύψιν τῶν ἀναγκῶν της.

» Πρὸ τοῦ πολέμου — ἔξαπολονθεῖ ὁ κ. Saito — ἡ ὑπερόπτης Ἰαπωνικὴ ναυτιλία ἀπέτελε φωμάλεον μὲν διὰ τὴν ἐποχήν της, γεωργότατον δῆμος δογανισμόν. Ἡ διατιθεμένη τότε χωρητικότης οὐδὲλως ἀνταπεξίνετο πρὸς τὰς ὑπαρχούσας ἀνάγκας τῆς χώρας καὶ τὸ κενὸν συνεπληροῦτο ὄντας ποτιστικῶς διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ξένων πλοίων. Ὁ πόλεμος προεξάλετες φιλικῆν μεταβολὴν τῆς καταστάσεως, ἡ δὲ Ἰαπωνία σφέδην ἀμφιδίως ἀπεριμένη τῶν ὑπηρεσιῶν της ξένης ναυτιλίας. Κατέστη σημεῖος ἐπάναγες νὰ αὐξήσῃ τὸ ταχύτερον τὸν ἔμπολον

αντής στόλον, διέ να καλύψῃ τάς μεγάλας μεταφορικάς άνάγκας της και τάς άνάγκας τῶν συμμάχων της.

>Συνέδη τότε — κατά τον π. Saito — νά εύρεθη ή 'Ιαπωνία πρότις άναποδφάσιου άνάγκης νά νωπογήσῃ, όσον τό δυνατόν περισσότερα πλοιά, άνεξαρτήτως τοῦ κόστους αὐτῶν. Διὰ τῶν ἐν λόγῳ κατασχενῶν τῆς πολεμικῆς περιόδου ηὔξηθη ή 'Ιαπωνικὴ χωρητικότης από 1.700.000 τ. τοῦ 1914 εἰς 3.600.000 τ. γυρός τοῦ 1922. Ή ἐπακόλουθή σασσα αὔξησις ἀπό τοῦ 1922 μέχρι σήμερον ὅτε περιβαίνει τάς 400.000 τόννων καὶ δέον νά θεωρηθῇ ὡς ἀσύμμαντος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν καταπληκτικὴν ἐπέρτασιν τοῦ 'Ιαπωνικοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐμπορίου κατά τὸ αὐτὸς χρονικὸν διάστημα.

»Είνε πιθανόν — τονίζει ο κ. Saito—διλγοι μόνον νὰ γνωρίζουν, ότι τὸ Ἰαπωνικὸν ἔξιτερον ἐμπόριον πρέσην σήμερον εἰς τόσον βαθμὸν, ὥστε ν' ἀφιμῆι φορτία 35 ἑκατ. τόννων κατ' ἔτος καὶ ἔτερα 25 ἑκατ. τόννουν διὰ τὰς μεταξὺν Ἰαπωνίας, Μαντζούριας καὶ Κίνας μεταφοράς. «Ἐτερος οντελεστός, δοτις πρέπει νὰ ληφθῇ οὐδὲν κατά τὴν ἔξτασιν τοῦ ἀπατούμενον ὄχον χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ὑπερποντικοῦ ἐμπορίου μᾶς χώρας, ἔγκειται εἰς τὴν γεωγραφικὴν τῆς θέσην, ἐν σχέσει πρὸς τὰς πηγὰς ἀνεψιδιασμοῦ τῆς εἰς πρότας ὑλας. 'Από τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἡ Ἰαπωνία εὑρίσκεται — κατὰ τὸν ἐπιτολογιγάρφον — μαρτίριον τῶν κυριοτέρων χωρῶν, ἐν τῶν ὅποιον πορμήθεντα τὰς αναγνωρίσας πρώτας ὑλας. 'Απαιτεῖται οὖθεν μεγαλυτέρα χωρητικότης διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ίδιων ποσοτήτων φορτίων πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ ἐξ αὐτῆς πρὸς τὰς λοιπὰς χώρας, παρ' οσον μεταξὺν τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν».

Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἐπιχειρεῖ δὲ οὐ Saito νὰ μειώσῃ τὴν ἐπιχωτοῦναν ἐν Εὐρώπῃ ἐντύπων περὶ παγκόνων Κρατικῶν ἀρωγῶν πόρος την Ἰαπωνίην ναυτίλιαν. «Τὸ σύνολον — γράφει — τὸν κατα-βληθεῖσὸν ἐπὸ τῆς Κυβερνήσεως τὸ Τόκιο ἐπιχορηγήσεων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνήλθε περισσὸν εἰς 11 ἑκατ., γινέ, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸν ἀντιστοιχεῖ μὲ τὴν τρέζουσαν τιμὴν τοῦ συναλλάγματος, πρὸς 640.000 λί-ρας Ἀγγλίας. Λί ἐπιχορηγήσεις αὐτὰ κατανένονται εἰς 1.500.000 γινὲν (87.000 λίρα) ἐπέρ τον σχεδίου «διαλένσεων — ναυτηγήσεων», 8.700.000 γινὲν (507.500 λίρα) δι' ἐνίσχυσιν τῶν ταχτικῶν γραμμῶν καὶ 720.000 γινὲν (42.000 λίρα) διὰ τὰς ταχυδρομικὰς συμβάσεις».

«Είς τὸν προέπολογισμὸν τοῦ 1937-38 — συνεχῆσε ἐν τῇ ἐπιστολῇ του ὁ κ. Saito — περιλαμβάνονται ηὔξεμά πως τὰ κονδύλια τῆς κυβερνητικῆς πρὸς τὴν ναυτιγικὴν διοικησίαν ἀρώγης, ὅποι 2,800,000 γιὲν (163,000 λίρα) ἐπέρι τοῦ σχεδίου νέων ναυτιγήσεων, 11,700,000 γιὲν (682,000 λίρα) ἐπέρι τῶν ταχικῶν γραμμῶν καὶ 1,800,000 γιὲν (105,000 λίρα) εἰς ἀμοιβᾶς ναυτιλίας τῷ «τρόματζ» φορτηγῶν. Διατίθενται, οὖτως, ἐν ὅλῳ 16,300,000 γιὲν (950,000 λίρα), πρὸς ἐνίσχυνσιν τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας, ἔναντι τῶν ἀπολόγων ποσῶν ἐπέρι τῆς ναυτιλίας ἑτέορπον γιοδοῦ, βάσει ποσαράτων πληρωμοῖων διῆ το 1936:

| | |
|-------------------------|----------------|
| <i>Ηνωμένη Πολιτεία</i> | Αἴσα 6,290,000 |
| <i>Γαλλία</i> | » 4,455,000 |
| <i>Ιταλία</i> | » 4,245,000 |
| <i>Μεγάλη Βρεταννία</i> | » 2,923,000 |
| <i>Εργαναία</i> | » 1,965,000 |
| <i>Ιαπωνία</i> | » 636,000 |

'Αναφερόμενος περιπτέφοι ό. κ. Σάιτο είς τά λεζέντα παρὰ τοῦ κ. Shaw, διτὶ οἱ Ταπονες ἐφοπλισταὶ λαμβάνον παφὺ τῆς κυβερνήσεώς των, δις ἀμοιβήν, τὸ 114 τοῦ κόστους τῶν νέων ναυπλιγήσεων, χωρατηρίζει τὴν πληρωφορίαν ταύτην, δις ὑπερθολίσιγν. «Ἄλι διὰ τὰς ναυπλιγήσεις κρατικαὶ ἀμοιβαὶ — γράφει εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ — καθεργόθησαν ἀρχικῶς τὸ 1934, ὅτε, ὡς γνωστόν, διεξήγοντο αἱ συνηγήσεις πρὸς ἔξενταν πρατικοῦ τοῦ περιορισμοῦ τῆς πληθωρικῆς ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότητος καὶ κατηρτίζοντο σχέδια ἐφαρμογῆς τῆς *Καραϊναλίζασιόν*.» Η Ταπονεια ἀνέλαβε τότε τὴν πρωτοβουλίαν νά ἐφαρμόσῃ, ἐπὶ τῷ σοκόπῳ μειώσεως τῆς χωρητικότητός της, ἔνα σχέδιον διαλέσαντος πλίον 400.000 τ. γυρός καὶ κατασενῆς ἔτερον 200.000 τόννουν. Τὸ 1935, ὅτε ἡ Ταπονικὴ κυβέρνησης ἡμέλησε νά ἐνιθαροῦν τὴν ναυπλιγήσην ταχειλόων σκαφῶν, διναμένουν, ἐν περιπτώσεις ἀνάγκης, νά χρησιμοποιηθοῦν δις βοηθητικὰ τοῦ πολεμικοῦ στόλου, ἐπληρωθήσαν παρ' αὐτῆς ἀμοιβαὶ 45 γύρην (52 — κατὰ τόννουν), αἵτινες ἐκάπισταν τὰ 10 οὐ τοῦ κόστους ἐξάστουν ναυπλιγμένουν, βάσει τοῦ σχέδιον, σάπαιον.

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ-Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

»Κατά τὴν ἀνανέωσιν τοῦ σχεδίου ἐγένετο ἀντιληπτόν, ὅτι κάθε περιστέρῳ μείνωσις τῆς Ἰαπωνίκης χωρητικότητος ἡτο πάνυ ἀσύμφορος, τὸ δὲ νέον σχέδιον προέβλεπε τὴν διάλυσιν παλαιῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἀντικατάστασιν των διὰ νέων μεγάλης ταχύτητος κατ' ἀναλογίαν ἐνὸς διαλυόμενον τὸν πρὸς ἓν κανουναργή.

»Αἱ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰ ταχεδρομικά συμβόλαια — ἔξαρσολονθεῖ ὁ Ἰάπων ἐπιστολογράφος — ἀφοροῦν, κατὰ τὸ πλεῖστον δίλγοντας τομεῖς, οἵτινες θεωροῦνται λιτοτικῆς σημασίας διὰ τὴν ἐθνικήν εὐημερίαν, ἥτοι τὰς ἐξ Ἰαπωνίας γραμμὰς πρὸς τὴν Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικήν, τὴν Μαντζουρίαν, Κίναν κλπ., ἐνθα πλοία μεγάλης ταχύτητος ἐκτελοῦν δραμολόγια ἀφορείας. Ἀφετά ἄλλα τακτικά γραμμάτα λειτουργοῦν ἀνεύ ἐπιχορηγήσεων ἢ μὲν ἀσημάντους τοιωτάτα. Λόγον χάριν διὰ τὴν δεκαεπενθήμερον γραμμὴν Ἰαπωνίας — Εἴρωπης, τὴν όποιαν ἐξηνηρετεῖ ἡ «Nippon Yusen Kaisha» καταβάλλεται ἐπηοίσις ἢ μετριοτάτη ἀμοιβὴ τῶν 550,000 γινέν (λ. στ. 32.083) καὶ τοῦτο διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ταχεδρομείου. Η ἐπιχορηγήσης αὕτη — τονίζεται ἡ Saito — ἐν συγκρίσει πρὸς ἡ ταταβαλλόμενα ποτὲ εἰς τὰς Ἀγγλικὰς τακτικὰς γραμμὰς, τοῦ ἴδιου προορισμοῦ, είναι πολύγραπτα ἀσημάντα.

Ἐπιχειρεῖ ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Saito νὰ ἀρῃ τὴν ἀντιληφτην, «επειδὴ ἀθεμάτιον καὶ ἔξοντωτικοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων» Ἰαπωνικῶν σκαφῶν καὶ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς τὰ ὑδατα τῶν Ἰνδίων. Λι ἀπάρχονται — γράφει ἐν τῇ ἐπιστολῇ τοῦ — δύο Ἰαπωνικά γραμμάτα, αἵτινες ἐξηνηρετοῦν τὸ μεταξὺ Ἰαπωνίας καὶ Ἰνδίων ἐμπόρον, διαβέτοντα παλαώ σκάφη οὐδεμίαν λαμβάνοντα κινηρητικὴν ἐπιχορηγήσην, συνεργάζονται δὲ μετά τῶν Ἀγγλικῶν γραμμῶν. «Λειτοργεῖ, ἐπὶ παραδείγματι, μία «διάσκεψις» καλύπτουσα τὰς ἐργασίας τῆς Βομβάς καὶ συνεργάζονται εἰς αὐτὴν ἡ Ἀγγλικὴ «P. & O.» καὶ αἱ Ἰαπωνικά «N. Y. K.» καὶ «Osaka Shosen Kaisha», ἐνῷ διὰ τὴν ἐκαλύπτωσαν ἐργασίαν ἵσταται ἔτερο «διάσκεψις» μὲν συνεργάζομένες τὰς Ἰαπωνικὰς ἑταῖρας «N. Y. K.» καὶ «O. S. K.» καὶ τὰς Ἀγγλικὰς τοιωτὰς «British India Steam Navigation, Co. Ltd.», καὶ «Indo — China Steam Navigation Co. Ltd.».

»Πρῶτη ἡ ἡ Ἰαπωνικὴ ναυτιλία καταλάβει τὴν παρούσαν ἐξέχουσαν δέσιν τῆς — ἐπιλέγει ὁ κ. Saito — διὰ σχέδιον τὰ Ἰαπωνικά πλοία ἐναπτυγόντων εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὰ δὲ μεταξεισμένα πλοῖα, τὰ ἀγροαξόμενα ὑπὸ τῶν Ἰαπώνων, ἐξεργίσκοντα κατὰ κανόνα ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν. Ἐπὶ πλέον, πολλοὶ Ἀγγλικοὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπηχούλουν μέχρι πρὸ τούς ἀκόμη ἐπὶ τῶν Ἰαπωνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Η Ἰαπωνία ἀποβλέπει πάντοτε πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, ὡς γνώμονα τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων καὶ ἐπιμεριστικῶν διακαδῶν τὴν διατήσην ἀμοινούσις καὶ στενής μεταξὺ τῶν δέοντων ναυτιλιῶν συνεργασίας εἰς τὸν εὐρὺν κύκλον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν».

Η ἀπάντησις τοῦ λόρδου Λόϋδ

«Η ἀνωτέρῳ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Saito δὲν ἔμενεν ἀνεύ ἀπαντήσεως. Οἱ λόρδοις Λόϊδ οὐσιαστικῶν τὰ παρὰ αὐτοῦ ἀλεχθέντα εἰς τὴν Βορλήν τῶν Λόρδων περὶ τοῦ καθ' ἡμέραν ἐντεινομένουν Ἰαπωνικὸν συναγωνισμοῦ εἰς τὴν Ἀνατολικὰ ὑδατα, ἐπανέλαβεν, ὅτι τόσον γοργὸς καὶ μέχρι τοιούτου σημείου ὑπεισέρχονται τὰ Ἰαπωνικά πλοῖα εἰς τὸ Βρεταννικὸν πλαίσιον ἐργασίας, ὥστε νὰ ἐπαπελύσηνται, πολύγραπτα αἱ συγκοινωνίας τῆς Αὐτοκρατορίας. Εἰς τὸν τομέα τῶν Ἰνδίων, είναι ἀλλήλες ὅτι συνεργάζονται αἱ Ἀγγλικαὶ καὶ Ἰαπωνικαὶ ἑταῖρα, ἡ συνεργασία τῶν ὅμοιος δὲν είναι ἀμφοτεροθαρής. Λόγον χάριν, αἱ μεταξὺ Καλκούτας — Ια-

πωνίας μεταφοραί, αἵτινες μέχρι τοῦ 1911 ἐξηπηρετοῦντο ἀποκλειστικῶς παρ' Ἀγγλικῶν πλοίον, περιῆλθον ἥδη εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ σκάφη κατὰ ποσοτὸν ἄνω τοῦ ἡμίσεως, οἱ δὲ Ἱέπωνες ἐισπολισταὶ ἐπιδιώκουν νὰ διασφαλίσουν ὑπὲρ τῆς σημασίας τῶν τὰ 61 οἱο, ἀρνούμενοι νὰ προέλθουν εἰς συμφωνίαν μὲ βάσιν τὰ 50 οἱο. Εἰς τὴν ἐργασίαν Βορλήν — Ἰαπωνίας οἱ Ἱέπωνες καλύπτουν τὰ 80 οἱο τῆς σινήσεως καὶ εἰς τὴν ἐργασίαν Ἰαπωνίας — Βορλήν τὰ 89 οἱο, μὲ βλέψεις περιστέρῳ διεισδίσεως. Γενικῶς, διὰ τὸ μεταφορὸν ἐμπόριον Ἰνδίων — Ἰαπωνίας διερχόμενον οἱ Ἱέπωνες τὰ 73 οἱο, μεταξὺ Ἰαπωνίας — Λίστραίας τὰ 79 οἱο, μεταξὺ Ἰαπωνίας — Ειρώπης τὰ 12 οἱο, ὅμοιαν δὲ γραμμὴν καὶ πρὸς τὸ Περσικὸν καλύπτουν, ἀπορροφήσαντες μέχρι τῆς στιγμῆς τὰ 10 οἱο τῆς ἐκείνην ἐργασίαν.

«Η ναυτιλιακὴ διεισδίσεις τῆς Ἰαπωνίας γίνεται — κατὰ τὸν λόρδον Λόϊδ — ἐμφανής καὶ ἀπὸ τοὺς κατάπλοιος εἰς τοὺς Ἀνατολικοὺς λιμένας. Οὕτως, εἰς τὸν τομεῖς μεταξὺ Ἰαπωνίας, Χόκη, Σιγκαπούρης, Πενάκη, Κεντάνης καὶ Μπούριαν οἱ κατάπλοιοι καὶ ἀπόπλοιοι Ἰαπωνικῶν σκαφῶν ημέρηθησαν κατὰ ποσοτὸν κεμανόμενον μεταξὺ 6.7 έως 26 οἱο, ἐνῷ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων παρέπειναν στάσιμοι ἡ καὶ ἐμπόρθησαν. Η Ἰαπωνικὴ αὔξησις ἐσμειώθη ἀπὸ τοῦ 1934 καὶ ἐντεῦθεν, ὅπερ ἀποδεινώνει τὴν αἰγαίνιδαν πλέυσιν τῶν Ἰαπωνικῶν γραμμῶν καὶ τὴν ἐπικινδύνων διεισδίσειν τοὺς. Ο λόρδος Λόϊδ ἀσχολεῖται περιστέρῳ ἐπὶ τῆς δισαναλόγου ἀναπτυξέως τῆς Ἰαπωνίας χωρητικότητος· τὸ 1935 — τονίζει — τὸ ποσοτὸν συμφετοχῆς τῆς Ἰαπωνίας εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἤτο 3.53 οἱο, ἐνῷ ὁ ἐμπορικὸς αὐτῆς στόλος ἐξάλεπτε τὰ 6.85 οἱο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Τὰ ἀνάλογα Βρεταννικά ποσοτά ήσαν 30.02 οἱο διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ 32.78 οἱο διὰ τὴν χωρητικότητα, οὗτον ὥστε ἐνῷ η Βρεταννικὴ ναυτιλία ἐξάλεπτε τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, η Ἰαπωνικὴ ναυτιλία ἐξάλεπτε τὸ διπλάσιον τοῦ ἐμποριού τῆς χώρας, η Ἰαπωνικὴ ναυτιλία ἐξάλεπτε τὸ τριπλάσιον τοῦ ἐμποριού τῆς χώρας, η Ἀγγλικὴ ναυτιλία είλε σημεῖον κατὰ 2.000.000 τ. μισροτόρα ποσοτεύσεως, ἐνῷ η Ἰαπωνικὴ ημέρηθη κατὰ 2.500.000 τ. ἐναντί τοῦ 1914, οἵτινες κατὰ ποσοτὸν 147 οἱο, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὅτι δύνην καὶ αἱ προθέσεις τῆς κινηρητικής τοῦ τόξο, διότι αἱ Ἀγγλικαὶ καὶ Ἰαπωνικαὶ ἑταῖρας τοῦ Τόξο, διότι αὐξήσῃ τὴν Ἰαπωνικὴν χωρητικότητα ἀπὸ 4 εἰς 8 ἐκατ. τ. γρόδων.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐπιχορηγήσεις, ὁ λόρδος Λόϊδ τονίζει, ὅτι τὸ Ἰαπωνικὸν κονδύλιον τῶν 640.000 λιρῶν διὰ τὸ 1936, ἀνεβίασθη εἰς 950.000 λιρῶν διὰ τὸ 1937, ὑπενθυμίζει, ὅμως, εἰς τὸν κ. Saito, ὅτι δὲν πρέπει ν' ἀποσιωπᾶται τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Ἰαπωνικὸν ἐπονεγγείον τῆς Σιγκονιωνίας ἐξεπόνησε πενταετές σχέδιον ναυτιλιακῆς ἀναπτυξίου, μὲ προβλεπόμενην συνολικὴν δαπανήν 150 ἐκατ. γινεν (8.750.000 λιρῶν), ἐξ ὃν τὰ 40 ἐκατ. (2.500.000 λιρῶν) θὰ δαπανηθοῦν κατὰ τὴν χρήσην 1937 — 38. Ἐναντί τημήτας τοῦ σχέδιον τούτου, κατηρτίσθησαν ἥδη αἱ μελέται διὰ τὴν κατασκευὴν 2 Ἰαπωνικῶν ὑπεροχεανίων 23.000 τ. γρόδων ἐξάστου καὶ ταχύτητος 25 μιλιον, ἀφετῶν φορτηγῶν συνολικῆς χωρητικότητος 450.000 τ. καὶ ταχύτητος 17 ἐκατ. 20 μιλιον, γίνεται δὲ καὶ μεία διὰ τὴν ναυτιλήσιν ἀριθμοῦ τίνος μεγάλων τείχεων «τάνκερς» μὲ ταχύτητα 20 μιλιον καὶ ἀνών. «Ἐναντί τῆς προσπαθείας αὐτῆς πολετεύεται τὴν ἐμφανῆ ἐκδήλωσην τῆς παρασκευαζόμενης πλήρους Ἰαπωνικῆς ἡγεμονίας εἰς τὰ Ἀνατολικὰ λιμέναν, η Μεγάλη Βρεταννία πα-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΔΟΥ
ΠΕΙΔΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΤΑΙΡΙΑ
ΠΟΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

φέρει μόνον 2.000.000 λιρών πρός την φορτηγόν της ναυτιλίαν και έπειτα
τοιάντας προϋποθέσεις, ώστε νά θεωρήται αδέβατα ή πληρομή των διά-
το τρέχον έτος.

Τέλος, πλήν τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἔχουν ἕπειρ ἑαυτῶν οἱ Πάπονες ἐφοπλισταί — κατὰ τὸν λόρδον Λόνδ — καὶ τὸ πλεονέκτημα τῶν μιζοτέρων κατὰ 40 οἱ ἔξδον, λόγῳ τῆς ἀποτιμήσεως τοῦ γένεων, χωρὶς νὰ παροφάτω καὶ η κυβερνητικὴ πίεσις πρὸς τοὺς Πάπονας ἐξαγορῆς νὰ προποιηθῇ διὰ τὰς φροντίσεις τον τὰ ἑθνικὰ πλοῖα.

Εύθηνά κεφάλαια και έπιχορηγήσεις

Κατά τὴν τελευτῶν εἰς Τόκιο συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Ἰαπόνων ἐφοπλιστῶν, κινηγνητικοὶ ἐκπρόσωποι προσέβησαν εἰς ἑπτεντεῖς ἀνακοινώσεις ἐπὶ τῆς ἀκολούθου μονής ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐτῶν ἑπτακοντατικῆς πολιτικῆς τῆς Ἰαπωνίκης κινηγνήσεων. Οὕτω, κατὰ τὴν ἑτη 1937—40 τὸ ἐποχεγμόν τῶν Οἰκονομικῶν ὃν παρέσχη μίαν ἔκτασιν ἐπιχορηγήσιν συνολικοῦ ποσοῦ 6,000,000 γιὲν διὰ τὴν κατασκευὴν νέων πλοίων ἔξαρτηκης ταχύτητος, διὰ δὲ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1937—38 ποσὸν 1,747,000 γιὲν ὃν διατεθῇ πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας τῶν «τούμπων». Τὰ φορτηγὰ, ἄπινα ἔκτελον πλάσιος ἐπὶ ἓν — τοιύλαζον — ἔξαμψιν εἰς τὰ ὕδατα ἀνατολικῶς τοῦ Παναμῆ, δυτικῶς τοῦ Σοτέρ, παθὼς ἐπίσης εἰς τὰ Ἀνταρκτικὰ καὶ τὰ «Ἀμερικανικὰ ὕδατα, ὃν λαβινῶν μίαν ἐπιχορηγήσιν 90 γιὲν κατὰ τὸνν καὶ μῆνα. «Η γερήναιος ἡμῶν ἔτερη ἔξαρταισις πιστώσεις μὲν χαρτοῦ τόπον καὶ μέχρι συνολικοῦ ποσοῦ 100 ἔχει, γιὲν, ἄπινες ὃν διατεθοῦν ἐπεὶ τῶν μεγάλων ναυτιλιασῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Ἰαπωνίας.

'Ιταλία

Ἐκαλύφθη τὸ δάνειον διὰ τὴν ναυτιλίαν

Κατ' έπισημον κυβερνητικήν ανακοίνωσιν, το έκδοθέν είς δημοσίαν έγγραφην δάνειον τῶν 900 έκαπομφίδων λοεττών διὰ τὰ πεφάλαια τῆς «Finnmaria» έχαλλόθη πλήρως ἀπὸ 21.000 ἑγγραφάς. Ή νεοδιόρθως «Società Finanziaria Marittima» (Finnmare), ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, οίκονον πολλού όγκουσμον, ἐπιφροτιμένον μὲ τὴν ἀποτολήν να κατεύθυνην ἔνιαίος τα τῆς ἀναπτύξεως καὶ ἀναδιογρανώσεως τῶν ἐπιχειρημάτων Ἰταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Υπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ὁργανισμοῦ τούτου ἔχουν τεθῆ ἀ τέσσαρες νέα Ἰταλικά ἑταῖρα, αἵτινες συνετήθησαν βάσει τοῦ Διατάγματος τῆς 7ης Δεκεμβρίου 1936 καὶ ὑπὸ τὴν ἀρμόδιοτηταν τῶν δούλων αἱ ἐπιχειρησιώνεινα ἐπὸ τῆς Ἰταλίκης κυβερνήσεως τακτικῶν γραμμῶν. Οἱ Ἰταλικὸς τύπος ἔξαιρει τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ δανείου, τοινέπει δὲ ὅτι η σημετοχῇ εἰς τὰς ἑγγραφὰς πολλῶν Ἰταλῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτιλούμενων ἀποδεικνύει τὴν ὑψησμένην ἐμπιστούσην διὰ τὸ μέλλον τῆς ἐθνικῆς ναυτικῆς διοίκησαν.

Μεγ. Βρεταννία

·Ο περιορισμός των άσφαλιστικών έργασιών

Κατὰ τὴν συγχροτησίαν πρὸς ἡμερῶν ἐπησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνόσθεως Ἀσφαλιστῶν» τοῦ Αἰερερούλ, ὁ κ. W. Harris ὅμηλησε περὶ τῆς ἐρδηλουμένης ἀπὸ τίνος εἰς διαφόρους χώρας τάσεως πρὸς ἔμπιποιήσην τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας, εἰς βάρος τῶν συναφῶν Βρεταννικῶν συμφερόντων. Μέχρι τοῦδε — εἶπεν — ἐσημειοῦθε τοιαῦτη κινησὶς εἰς δόδετα περίπου ἔχεις χώρας, ἔνθα ἡ περιπλοκος φύσις τῶν διαφόρων ἀναγκῶν των, ὥσῳ μετὰ τῶν βαρέων φόρων καὶ τῶν μεγάλων ἐγγυητικῶν καταθέσεων, περιγγάγον τὸ ὄλον ζῆτημα εἰς δυσάρεστον καὶ ἐπιζήμιον σημειον, μὲν ἀμεσον τὴν διοικεντι ἐπίδρασιν διὰ τὰς ἐξει ἐναρμούντας Ἀγγλικας ἀσφαλιστικὰς ἑταῖρας.

ετεί γραμμένες Αγγλικές απόφοιτοι της Ελλάς.
Καὶ ποδὸς ἔτοντος — ἐξηκολούθουσαν ὁ ὅμιλητος — ἀπήσχολήθη ἡ «Ενωτική» μὲ τὸ ζῆτημα τοῦτο, ἔτοτε διος ἡ ἐξέλιξις τοῦ ὑπῆρχε ωραία, εἰς τούτον διετείνει τὸ συγκεντρώνη σῆμαρον τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαιτερομένων Αγγλικῶν κύκλων. Πιθανὸν — προσέθηκεν — αἱ ἀμόδιαι κυριεγρατικαὶ ἵπτεροιον νὰ μὴ ἔχοντας σαμῆ ἀντίληψην τῶν ὄφελων μάτων τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἀπὸ τὸν εὐρὺν κύκλον ἔγγασιῶν τῶν Βρετανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιρων εἰς τὸ ἐστεφούκον. Ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει δὲ ἔπειτε νὰ ἐλαμβάνετο σχετικὴ πρόνοια κατά τὴν σύναψιν τῶν ἐμπορικῶν συμφοιτῶν. Οἱ ὅμιλητοι διετίποσε περιττέως τὴν εὐθήνην, διος ἡ Αγγλικὴ κυβέρνησης προστιθετεῖ κατὰ τὸν πρακτικότερον διατάξιν τούτον τὸ ἔθνος ἀσφαλιστικὴ συμφέρουσα.

·Η δέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

‘Η Διοικητική Έπιτροπή της φορτηγού ναυτιλίας έκουπλοφόρησε πρό ίμερον την τετάρτην έξαιμηνάων αώτης έκθεσιν, ένα σχέσι με την θέση της Βρεταννικής φορτηγού χωρητικότητος από τον άρχοντα τού 1935, όπει το πρότον καθεύδησαν αι ἐπιχορηγήσεις. Η Έπιτροπή τονίζει μετ' ιανουούσεσσος την στενή μετά τῶν Ἀγγλικών συνεργασίαν των ξενών ἑφοπλιστών πρός διατήρησην τῶν εκαπτάτων οὗισιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλών, ἀν καὶ οἱ Νορβηγοὶ πλοιούχται δὲν ἔδεχμονται προσχωρήσουν εἰς τοὺς καθιερωθέντας περιορισμοὺς διὰ τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν παρ' ἀτμοπλοίον ναυλωνούμενον τάμ - τσάφτερος ἐξ τῶν λιμένων τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Εξ αφομοῦς τοῦ γεγονότος τούτου, ἀνάγεται χαρακτηριστικῶς εἰς τὴν έκθεσιν, ὅτι εἰνε ἀδύνατος ἡ ἐπι μαρφών διατήρησις τῆς συνεργασίας μεταξὺ ἑφοπλιστῶν, οἵτινες εἰς ἄλλοις μὲν τομεῖς ἐπιδιώκουν τὴν συνεργασίαν, εἰς ἄλλοις δὲ τὴν ἀποκρύψιν.

Η Ἐπιτροπή ἔξαφε μὲ πομανῆ ίανοπόθησιν τὴν πιστὴν ἐφαμογὴν τῶν σχεδίων ἀπὸ μέρους τῶν Ἀγγλῶν ἐμπολιστῶν, ἀφοῦ δὲ δι-
εῖσχεται τὴν ομηρινὴν θέσιν τὸν ἄγοδον, τοῦ τελοῦν ὑπὸ τὸν Ἑλεγ-
ζον τῶν σχεδίων, ὑπογραμμῖει τὴν ἀνάγκην, ποὺ ἐπέστη ἡ στιγμὴ βε-
πιώσεως τῶν ὄφων καὶ τῶν νανλοσυμφώνων. Σύγκεκυμμένων, μετὰ τὴν
τροποποίησιν τοῦ νανλοσυμφώνου «*Entrocosm*» τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς,
διεζάγονται διαπομπατεύεις τροποποίησεως καὶ τῶν ἔτερων τύπων
νανλοσυμφώνων. Εἰς τὸ τέλος τῆς ἐζήσεως ἡ Ἐπιτροπὴ ἀναφέρει πε-
λικητητῶς τὰ ενέργειαν διὰ τὴν φροτηγὸν ναντιλίαν ἀποτελέσματα
ἐκ τῆς κυθερωτικῆς ὁμογῆς.

Οὗτος, αἱ ἐπιχορηγήσεις δῃ μόνον δὲν παρημπόδισαν τὴν κατάρ-
γενσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἀλλὰ — τούναντιον — ἀποκατέστησαν
τὴν ἐμπιστοσύνην διὰ τὸ μέλλον της, ἀνέστειλαν τὰς ἀνωμάλους πολη-
σιες Βρετανικῶν φορτηγῶν εἰς ἄλλοδαποὺς καὶ παρέσχον εὐχαριστίαν,
διὰ νὰ τεθοῦν αἱ βάσεις ἀντικαταστάσεων τῶν πεπλαισιωμένουν μονάδων
καὶ διευρυνθοῦν ὅπωσδήποτε αἱ ἔργασια τῶν κλάδου τούτου τῆς ναυτι-
κῆς βιομηχανίας. Ἀποτέλεσμα ἀδόμη τῶν ἐπιχορηγήσεων ὑπῆρξε ν'
αἴσχητη ἡ ἀπασχόλησις τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν καὶ νὰ περιορισθῇ ὁ
ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων πληρωμάτων, ἐνῷ ἐμμέσως προειδόλεσαν αὕτη ἐ-
ποιειλη ἀντίτετον καὶ εἰς ἄλλας βιομηχανίας, σημφνεῖς πρὸς τὴν ναυτι-
κήν. Αἱ προπούθεσις, ἐξ ἀλλοῦ, ὑπὸ τὰς ὥποιας ἡ Ἀγγλικὴ κυβέ-
ρνησις ἐδέχθη νὰ παράσῃ τὰς ἐπανοργήσεις, ἐπέτρεψαν, ὅπως ὀφγανο-
ῦῃ ἡ ναυτικὴ βιομηχανία κατὰ τὸν ἀποτελεσματικότερον διὰ τὴν προ-
γονή τῶν σημερόντων της τρόπου.

Ἐπετείνθη, δηλονότι, ἡ στενή συνεργασία μεταξὺ Ἀγγλῶν και
ἄλλων πολιτών, ἐξηφαλίσθη ἡ ισόρροπος προσφορά και η ζητη-
σις χορηγικότητος εἰς τας διαφόρους ἀγορας και διετορήθησαν οι-
κονομικήτως οι — κοινή συμφωνία — καθιερώθεντες δορις νανέσεων,
ἐνθή ἐξ ἄλλου ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὸ ἀκέραον αἱ κυβερνητικαὶ ἀ-
πόψεις, διότι ὁ ἀνταγωνισμός μεταξὺ τῶν ἔθνων πλοίων ἀπεφεύγθη,
ἡ σπατάλη τῶν ἐπιχορηγήσεων δι-ἄλλων σιδηρονόμων σοζοῦσε ἀπεσιθῆ, οι
ναῦλοι ἀνέτυπήθησαν, οη ὥῃ δὲ ὁδόνασις και ἡ συνεργασία ἐτόνωσαν
τὴν ἀνταγωνιστικήν ικανότητα τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν.

Τονίζεται τέλος ἐν τῇ ἑκάτῳ, οὐδὲ ἔαν τὰ ἀπότελε τῶν νωρίων διατηρηθοῦν εἰς τὰ σημειώνα ἀντὸν ὅρια, αἱ ἐπιχορηγήσεις θὰ καταργηθοῦν ἀντομάτως εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937, ἢν καὶ εἶναι ἀλληλές, οὐδὲ ὀλίγοι μῆνες εἴναιμεις δὲν ἀρκούντων ἡ πολιτιστικήν την διοικητικάν εἰς τὴν προ τῆς κρίσεως θέσιν της. Τούναντίον μάλιστα, βάσει ὑπολογισμών καθ' ὅλα ἀπτριφθιμένων, διὰ νά υπαγεῖται η Βρετανική φορτηγός ναυτιλία και ἀναπτήσῃ τὸ ἀπόλεσθὲν κατὰ τὴν τῆς κρίσεως ἔδαφος, πρέπει ἐξ τῶν μελλοντικῶν κερδῶν ἐξμεταλλεύσεως τῶν πλοίων της νά καλύψῃ ἔνα ποσὸν 10 ἔξατομωμάτων λιοντάν, ὅσα δηλαδή ἀποσθέσεις ἐπολείπονταν νά γίνουν διὰ τὰ ἔξι τελευταῖα ἔτη εἰς τὰς αὔσιας τοῦ πλωτοῦ ἔλικον της, τὰς ἀναγεγραμμένας εἰς τὰ βιβλία τῶν νωρικῶν ἐπιχειρησίων.

‘Η γαυπυαϊκή πράγματα κατά τὸ 1936

Αἱ προσφάτιοι ἐκδοθεῖσαι στατιστικαὶ τοῦ «Λόδδ Ρέτζιστερ» διὰ τὴν
Ζαΐθληνθεῖσαν ἀνά τὸν Κόσμον χορηγικότητα τὸ παρελθόν ἔτος, διαπι-
στώνυμοι μίας αὐχησίν 815,844 τόννων γκρός, ἀντιρροστεύοντας ποσο-
στὸν 62,7 ὥρα ἐπὶ πλέον ἔναντι τοῦ 1935. Προσεμένου διὰ πλάνα 100 τ.
γκρός καὶ ἄνω, — εἰς τὰ ὅποια καὶ ἀναφέονται αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λό-

VINKE & C_o

*Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines*

ROTTERDAM

AMSTERDAM

ANTWERP

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

νδο — παθεικόσθησαν εις δλας όμοις τάς χώρας — πλήγ της Ρωσίας, διὰ τάς ναυπηγικάς ἐργασίας τῆς όποιας δὲν ὑπήρχον αὐθεντικά πληροφορία — 999 ἐν δλα σκάφη, διλικής χωρητικότητος 2.117.924 τ. γρός, ἐκ τῶν όποιων πλοιά 856.257 τόννων ἐναυτηγήθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ καὶ ἔτερα 1.261.667 τόννων εἰς τάς λοιπάς Χώρας. Ἡ τοιαύτη Ἀγγλική συμμετοχή εἰς τὴν Παγζόσμουν ναυπηγικήν παραγωγήν, συγχρίνεται μὲ ποσοστὸν 40.4 ο) διὰ τὸ 1935, ἔναντι 47.5 ο) διὰ τὸ 1934, ἔναντι 27.2 ο) διὰ τὸ 1933, 25.8 ο) διὰ τὸ 1932, 31.1 ο) διὰ τὸ 1931 καὶ 51.2 ο) διὰ τὸ 1930. Ἡ κατά τὸ παρελθόν ἔτος ναυπηγική παραγωγή τῶν κυριωτέρων μετά τὴν Ἀγγλίαν χωρῶν, περιέλαβε σκάφη 379.981 τ. γρός διὰ τὴν Γερμανίαν, 294.861 τ. διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, 154.044 τ. διὰ τὴν Σουηδίαν, 111.885 τ. διὰ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας, 97.537 τ. διὰ τὴν Δανίαν καὶ 93831 τ. γρός διὰ τὴν Ὀλλανδίαν.

Προσεγμένον διὰ τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ καθελκίσεις ἐσημώθη μία σοβαρὴ αὔξησις κατά 357.246 τ. γρός (71.6 ο)) ἔναντι τοῦ 1935, ἐνῷ διὰ τὰς λοιπάς χώρας ἡ παραπτηρίδεια αὔξησις ἀνῆλθεν εἰς 458.598 τ. γρός. Ἀπό τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ καθελκίσεις, 38 πλοιά 93.302 τόννων προσωρίζοντο διὰ ἐφοπλιστὰς τῆς ἀλλαγῆς, μὲ ποσοστὸν 10.9 ο) ἔναντι τῆς δλης ἐν Ἀγγλίᾳ ἐργασίας, ἔτερα δὲ 22 πλοιά χωρητικότητος 57.456 τ. προσωρίζοντο διὰ ἐφοπλιστὰς διαφόρων Βρεταννικῶν Κτήσεων. Εἰς τὰς λοιπάς χώρας, ἡ καθελκίσθεισα διὰ λογαριασμὸν ξένων ἐφοπλιστῶν χωρητικότητος, κατενέμετο διὰ ἔξεις: Ἐν Γερμανίᾳ 60 πλοιά 199.742 τ. γρός, ἐν Σουηδίᾳ 23 πλοιά 139.795 τ. ἐν Δανίᾳ 15 πλοιά 59.706 τ., ἐν Ἰαπωνίᾳ 13 πλοιά 9690 τ. καὶ ἐν Ὀλλανδίᾳ 9 πλοιά 3799 τ. γρός. "Οσον ἀφορᾷ τὰ μεγέθη, ἀπαγόρευσι καθελκίσεις περιελάμβανον 113 πλοιά 6000 τ. γρός καὶ ἄνω ἔστοτον, ἐν τῶν όποιων 19 ἦσαν μεταξὺ 10.000 ἥως 15.000 τόννων καὶ 7 ἄνω τῶν 15.000 τόννων γρός ἔσπειτο.

Εἰς τὸν δημαστικὸν ἀρ' ἔτέρον κατάλογον τῶν κυριωτέρων εἰς ἑγαστὴν Χώραν καθελκίσθεντον οζαφῶν ἀναφέρονται τὰ ἀπόλοιντα πλοῖα: «Orcades», διπλέλικον «λάινερ» 23.400 τ. γρός, ἐφοδιασμένον διὰ τὴν πρόσοδον τοῦ μὲ ἀτμοστροβίλουν, ναυπηγήθεν δὲ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. «Terje Viken» πλωτὸν ἐργοστάσιον κατεργασίας ἔλαιον φαλαίνης, διπλέλικον, 20.638 τ. γρός, ἐφοδιασμένον μὲ παλινδρομικάς μηχανάς καὶ ἀτμοστροβίλουν, κατασενασθεν εἰς τὴν Γερμανίαν διὰ λογαριασμὸν Νοσθηγικῆς ἑταφίας. «Nisslén Marus» φαλαίνησθοικού μότοροπι, 16.764 τ. γρός, μὲ μίαν θήκην, ναυπηγήθεν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. «Pretoria» διπλέλικον «λάινερ», ἐφοδιασμένον μὲ ἀτμοστροβίλουν, χωρητικότητος 16.662 τ. γρός, κατασενασθεν εἰς τὴν Γερμανίαν. «Windmills» 16.000 τ. γρός, διπλέλικον, ἐφοδιασμένον καὶ ἀπὸ μὲ ἀτμοστροβίλουν, ναυπηγήθεν δὲ εἰς τὴν Γερμανίαν. «Dunmottar Castle» καὶ «Dunvegan Castle» διπλέλικα μότοροπι, 15.007 τ. γρός ἔσπειτο, κατασενασθεντα εἰς Ἰολανδικὰ ναυπηγία. Καὶ «Awaten» διπλέλικον ἀτμόλοιν, 13.482 τ. γρός, ναυπηγήθεν εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ συστήματα προσθετού, οἱ 877.746 τ. γρός ἐκ τῶν καθελκίσθεντον ἀνὰ τὸν Κόσμον σαρῶν ἀνεφέροντο εἰς ἀτμόλοιν, ἐξ αὐτῶν δὲ πάλιν τὰ 50.4 ο), ἤτοι ἀτμόπλοια 442.366 τ. καθελκίσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 49.6 ο), ἤτοι ἀτμόπλοια 435.380 τ. γρός καθελκίσθησαν εἰς τὰς λοιπάς χώρας. Τὰ δημερίζιντα σκάφη ἀντεπορσώπενον συνολικήν χωρητικότητα 1.202.476 τόννων γρός, ἐκ τῶν όποιων 408.004 τ. (33.9 ο)) καθελκίσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ καὶ 794.472 τ. (66.1 ο)) εἰς τὰς ὑπόλοιπάς ναυπηγικάς χώρας. Ἔτερα 35 πλοιά 244.914 τ. ἐφοδιασμένοιν διὰ τὴν πρόσοδον τοῦ μὲ ἀτμοστροβίλουν.

Τὰ καθελκίσθεντα τὸ παρελθόν ἔτος ἀτμοζίνητα καὶ δημερίζιντα δεξαιρενόπλοια (1000 τ. γρός καὶ ἄνω ἔσπειτο) ἀνῆλθον εἰς 87 διλικής χωρητικότητος 667.794 τ. γρός, ἐξ αὐτῶν δὲ τὰ 20 τ. γρός 148.797 κατεργονέσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ. Ἐκ τῶν 87 δεξαιρενόπλοιον, τὰ 73 χωρητικότητος 559.690 τ. γρός ἦσαν δημερίζιντα. Σημειώνεται ἀκόμη καὶ ἡ ἐνδιάμεσην παραπτηρίδης, διὰ ἐκ τῶν καθελκίσθεντον ἀνὰ τὸν Κόσμον ἀτμοζίνητον πλοιον 877.746 τ. γρός, πλέον τῶν 300.000 τ. ἀνεφέροντο εἰς ἀτμόλοιν χρησιμοποιοῦντα διὰ καύσιμον ὑλὴν τὸ πετρέλαιον, οὗτος ὥστε ἐν τῆς παγκόσμιως καθελκίσθεισης τὸ παρελθόν ἔτος χωρητικότητος, ἔνα ποσοστὸν 27 ο) μόνον ἔχοντα,

διὰ τὴν πρόσοδον τοῦ, ἀποκλειστικός ἐκ τοῦ γαλανθρακος.

Οἱ τριημιαῖοι πίνακες τοῦ «Αἰοῦ Πέτιστερ» δεικνύοντεν, διὰ μὲ τὴν εἰσοδον τοῦ 1936 ἐναυτηγόδυτο ἀνὰ τὸν Κόσμον πλοιά 1.543.153 τ. γρός. Ἡ χωρητικότης αὐτῆς ηὔξηθη εἰς τὸ τέλος Μαρτίου κατὰ 277.000 τ., σημαντικά δὲ περιτέλω προσθήκει ἐπηρούσθησαν κατὰ τὰ ἐπόμενα τρίμηνα, ὥστε τὴν 31ην Δεκεμβρίου ἐτέλουν ἐπὸ κατασκευὴν πλοιά 2.251.221 τ. γρός, μὲ τὴν σημαντικήν αὔξησιν 708.068 τόννων, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου ἡμερομηνίας τοῦ 1935.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1937 ἐξ Χώρων τίχον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν ὑπὸ κατασκευὴν, πλέον τῶν 100.000 τ. ἐκάστη, ἤτοι ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ Ἰολανδία 963.642 τ. γρός, ἡ Γερμανία 408.465 τ., ἡ Ἰαπωνία 203.146 τ., ἡ Ὀλλανδία 150.850 τ., ἡ Σοηνδία 123.796 τ. καὶ αἱ Ἕνωμένα Πολιτείαι 110.356 τ. γρός. Εἰς τὴν Δανίαν κατεργονέσθησαν πλοιά 75.950 τ. καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν 66.876 τόννων.

Οἱ ναῦλοι κατὰ τὰ ἔτη 1933-36

Ἐργοπλοιτικὸς Οἶκος τοῦ Νιούκαστλ ἐπεξειργάθη καὶ ἐδημοσίευτος πρεσσήσ τοῦ τὸν Ἀγγλικὸν Τέλον ἓνα ἀρχετὸν ἐνδιαφέροντα πίνακα τῶν μέσων τημῶν τῶν ναυλῶν, οἵτινες ἐπεκράτησαν διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν εἰς τὸν κυριωτέρους τομεῖς τῆς ἐργασίας τῆς κατὰ τὴν παρελθόντα τετραετίαν. Ἐξ τοῦ ἐν λόγῳ πίνακος παραλαμβάνομεν τὰς κατωτέρους χωρακτηριστικὰς συγκρίσεις, διὰ τῶν όποιων ἀποδεκνύεται, διὰ οἱ ἐπιχρεώσαντες κατὰ τὸ 1936 μέσων ναυλῶν δὲν ἦσαν, ὅσον πιστεύεται, ἡμέρηνοι, ἔναντι τῶν ταῦτων προηγούμενων ἐπῶν.

Φορτία γαιανυδράκων ἐκ Τάιν

| ΑΙΔ: | 1936 | 1935 | 1934 | 1933 |
|------------------|---------|---------|---------|----------|
| Πλεύτης | 9(10)½ | 8(8)½ | 8(8) 6 | 9(9) 1½ |
| Πόρτα Σαΐδ | 6(7)½ | 7(5)½ | 6(6) 5 | 6(6) 0½ |
| Γένοβαν—Σαβόνναν | 7(7)½ | 7(7) 4 | 6(6) 3 | 5(5) 9½ |
| Βαλένθιαν | 9(9) 9 | 9(11)½ | 9(9) 6½ | 8(10)½ |
| Γιβραλτάρ | 6(6)— | 6(6) 3½ | 6(6) 1½ | 5(5) 10½ |
| Ἀλγέριον | 7(7) 2½ | 7(7) 7 | 7(7) 4 | 6(6) 11½ |
| Οράν | 7(7)— | 7(7) 3½ | 7(7) 1½ | 6(6) 9½ |
| Καναρίους | 7(7) 0½ | 7(7) 2½ | 7(7) 0½ | 6(6) 10½ |
| "Αγ. Βενέτιον | 7(7) 3½ | 7(7) 4 | 7(7) 0½ | 6(6) 11½ |

Ἐκ διαφόρων ἀγορῶν δι' Ἀγγλίαν-Κόντινεντ

| ΑΠΟ: | 1936 | 1935 | 1934 | 1933 |
|----------------------|-------------------|---|----------|--------|
| Βομβάρια | 2619 | 24(6) | 23(5) | 23(—) |
| Μπούρια | 30(3) | 22(6) | 23(3) | 22(10) |
| Σαΐγκόν | 27(—) | 23(9) | 24(7) | 23(9) |
| Βλαδιβοστόκ | — | 22(—) | 24(—) | 26(—) |
| Νταλν' | 28(6) | 22(5) | 23(4) | 22(8) |
| Βαγκούνερ | 20(2) | 20(1) | 19(—) | 20(6) |
| Ν. Αϊότρο - Βιζιορία | 31(—) | 26(6) | 25(9) | 25(5) |
| Χιλῆ (Κόντινεντ) | 18(6) | 19(5) | 19(3) | 20(3) |
| 'Αργεντινή | 21(3) | 16(9) | 15(10) | 15(9) |
| Μόντρεαλ. (Κόντ.) | — | (οὖντος) 6(6) 1/4 (τὰς 102 λ.) 5(5) 1/4 | — | — |
| Μόντρεαλ. (Αγγ.) | 2(1)(τὸ κουώτο) 9 | 1(6) 1/2 | 1(5) 1/2 | — |

Ἐκ N. Ρωσίας καὶ Μεσογείου, μεταλλεύματα

| ΑΠΟ: | 1936 | 1935 | 1934 | 1933 |
|-----------------------|------|----------|-------|-------|
| Ρωσίαν — Κόντινεντ | 9(3) | 9(7) | 10(—) | 10(2) |
| Μπλιμπά — Κόντινεντ | 4(9) | 4(3) | 4(5) | 4(4) |
| Μπλιμπά — 'Αγγλίαν | 6(4) | 4(8) | 4(9) | 4(10) |
| 'Αλγέριον — 'Αγγλίαν | 9(1) | 6(0) 1/4 | 5(11) | 5(8) |
| 'Αλγέριον — Κόντινεντ | — | 4(6) | 4(11) | — |

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^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros“ Shanghai

Νορβηγία

Αἱ προβλέψεις διὰ τὰ «τάνκερς»

Μὲ κάποιαν δόσιν ἀπαισιοδοξίας οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἀποβλέπουν εἰς τὴν μελλοντικὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὰς μεταφορὰς καυσίμων ἔλαιον. "Ἄν καὶ ἡ σημερινὴ τιμὴ θεωροῦντας ὅγχος τῆς ἐπὸν ναυπηγησον χωρητικότητος, δὲν θὰ καταστῇ δενατὸν ἢ ἀπορροφηθῆν, καθοῖς ἀντίτετον ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς. Τὴν ἄποψιν ἀτήτη πάντως, δὲν σημειοῦται ἡ ὄλοτης τῶν περὶ τὰ δεξαμενόπλοια κέρδον, Νορβηγὸς δὲ ἐφοπλιστής, ἐκ τῶν σημαντινῶν, ἔχοιλόντων εἰς τὰς προσφατοὺς ἀνακοινώσεις του τὴν ἀπόλετον αὐτοῦ ἐμπιστοσύνην διὰ τὸ μέλλον.

Κατοι τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων διὰ τὰς μεταφορὰς καυσίμων ἔλαιον — ἐδῆλωσεν — εἶναι σὲνοιχά διὰ τοὺς πλοιοστήτας, ἐν τούτοις κακοῖς τινὲς ἀπασχόλουνται ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ναυπηγοῦνται ἥδη ἀνά τὸν Κόσμον 99 τάκερς ὀλιγῆς χωρητικότητος 873.000 τόνων γρούς. Ή χωρητικότης ἀτήτη ἡ οἵη τοῦ πλείστον ἐν ἑπορείᾳ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτος, δύναται — πάγματι — νὰ πέσῃ τὴν ἀρούραν τῶν ναύλων. Πρέπει, οὖν, νὰ ληφθῇ ἐπὶ ὄψιν, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη ἡ μεταφορὰ πετρελαίου ἡξεήθησαν ἀπὸ 77 εἰς 92 ἔκαπομφία τόννων, ἡτοι κατὰ ποσοστὸν 16 αὐτοῦ, ἐνῷ κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήλθεν ἀπὸ 8.800.000 εἰς 9.500.000 τ. γκρός, παροντισάσασ ποσοστὸν ἀπόστοις 8 αὐτοῦ.

Δεδομένης, ἐπομένως, τῆς δυσαναλόγων αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν αὐτὸς τὴν χωρητικότητα, προβλέπεται, ὅτι καὶ τὸ νέον τονῦται ὑπὸ προφητῆς καθοῖς μεγάλην δευτούλιαν. Σημειοῦται, ἐπ' εὐκαρίῳ, ὅτι οἱ ναύλοι διὰ τὰς μεταφορὰς διεύλισμένων προϊόντων τοῦ πετρελαίου ἔμφανται μεγαλυτέραν ἀνατύμπαν, παρ' ὅσον οἱ ναύλοι διὰ τὰ προτίχη ἀναθάρτον πετρελαίου. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύριοι ἀπόδιδον τὴν τοιαύτην διαφορὰν εἰς τὸ γεγονός, ὅτι, λόγῳ τῆς μεγάλης ἐπτάσεως ποὺ προσέλαβεν ἡ βιομηχανία τῆς διεύλισεως πετρελαίου ἐν Ἐδρόπολι, ἀ μεταφορᾷ τῶν αναθάρτων περιορίσθησαν, ἡ δὲ προσοή τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν δεξαμενοπλοίων συνεκεντηθῆ ἐπὶ τὰς μεταφορὰς ἀκαθάρτων πετρελαίου. Κατὰ τοὺς τελευταῖους, ἐν τούτοις, μῆνας ἐνεργίσθη ἡ ζητητέα ποιητὴς διὰ τὴν μεταφορὰν καθαρῶν παραγόγων πετρελαίου, ὅπτω δὲ προέκυψε σχετικὴ ἐλλειψη σοφῶν, διότι τὰ περισσότερα «τάνκερς» ήσαν ἀπησχολημένα εἰς μεταφορὰς ἀκαθάρτων πετρελαίου.

Όλλανδία

Ἀναστέλλονται αἱ ἐπιχορηγήσεις

Εἶχομεν ἀναγράψει ποὺ τονος τὴν πληρωφορίαν, ὅτι η 'Όλλανδική κυβέρνησις, μετὰ τὴν ἐγκατάλειψην τῆς χρονῆς θάσεως, εἶχε προέλθει εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ μειώσῃ τὴν παρεχούμενην πρὸς τὴν ἑπικήν τῆς ναυτιλίαν καρατικὴν ἀρούρην, περιορίσασα ἀπὸ 8 εἰς 4 ½ ἔκαπομφία φτονία τὸ προβλεπόμενον νὰ διανεμηθῇ ποσὸν κατὰ τὴν χρονῖσιν 1937—38. Ἀναφέρεται ἡ δημ., ὅτι καὶ ἡ μειομένη ἀτῆτη πίστοις ὑπὸ παραμετρίου κατὰ πάσαν αὐτούτην ἀδιάθετην. Περίπτωσις διανομῆς της ὑπὸ ἑπάξῃ μόνον, ἐὰν η παροῦσα εὐέξια τῆς ναυλαγορᾶς ὑποχρέωσή καὶ νέα διοχέτεια ἀναγανόν εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Κατὰ μίαν ἀνακοίνωσιν τῆς «Ἐνόδεωτα τῶν 'Όλλανδῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ μέλη της, δὲν εἰσεπράγμησαν ἐπιχορηγήσεις ἀπὸ τῆς 16ης Νοεμβρίου π. Ε., ἐάν δὲ αἱ ἐργασίαι τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1937 συνεχισθοῦν μὲ τὴν ἀτήτην ζωηρότητα, δὲν ὑπὸ προσφέρῃ πλέον ζήτημα παροχῆς τῆς ὑλικῆς καρατικῆς ἐνισχύσεως. Τὴν ἀνακοίνωσιν ταῦτην ἐπιχειρούθησε κυβερνητι-

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

καὶ δύλωσις, καὶ δὲ ἀπὸ τοῦ προσερχοῦς ἔτος ὃν καταργήθησαν ὑλοσχε-
φῶς αἱ ἐπιχορηγήσεις. Ετοιμίσθη ἀζόμηστη ἡ προσφις βελτιώσεως τῆς θέσε-
ως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ὃν ἐπιτρέψῃ, ἐνδεχομένως, τοὺς Όλλανδούς ἐφοπλιστάς ν' ἀποσύμπονται κέρδη καὶ νὰ προσελκύσουν διὰ τὴν ἐργασίαν
τοὺς ιδιοτικά κεφάλαια. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ κενέργησης τῆς Χά-
γης προηῆθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ν' ἀποσύψῃ τὸν δρόμο, διὸ ἐκ τῶν κερδῶν
τοῦ 1936 δέον νὰ προσταμψοῦν αἱ μέχρι τοῦδε καταβληθεῖσα ἐπιχορη-
γήσεις.

Πολωνία

Πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων

Εἰς τὴν Πολωνίαν ἐφαρμόζεται ἀπό τίνος τετραετὲς πρόγραμμα δημιουσίων ἔργων, σχοπός τοῦ ὅποιος εἴναι ἡ καταπολέμησης τῆς ἀνεργίας διὰ στοιχείωσις ἐπωφελοῦς εἰς τὴν ἐνέργειαν τῆς Πολωνίας χωρητικότητος διὰ τῆς προσθήσης εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀρχετόνων σκαφῶν διαφόρων μεγεθών, προσφισμῶν καὶ τύπων, μεταξὺ τῶν ὅποιων συμπειλαμβάνεται ἡ ναυπηγήσης δέοντος ἀποφεύγασιδῶν καὶ 40 ἀπεντικῶν, ἐξ ὃν τὰ 20 ἀνοικτὸν πλέοντας διὰ τὴν ἀλεύσιν φεγγῶν. Πρόκειται ἐπίσης νὰ ναυπηγήσθησαν ἀπό τὸν ἑπορευόμενον 10.000 τ. γκρός ἔχαστον διὰ τὴν γραμμὴν Νοτίου Αφρικῆς, διὸ φορτηγὰ διὰ τὴν γραμμὴν Εγγύς Λατομῆς, ἐν φορτηγῶν διὰ τὴν ιδρυθησομένην γραμμὴν ποὺς τοὺς λιμένας τῆς Δετρίκης Εὐρώπης, πέντε «τρόμπες» φορτηγῶν, διὸ ἐπεβατηγά δι' αποτολόγων ἑπορειῶν καὶ ἀρχετόνων φυσικῶν. "Ηδη εὑρίσκονται ἐπὸ παραγγελιῶν δύο φορτηγὰ εἰς Φινλανδίαν ναυτηρεῖον, ἐπὸ πατασκενίων δὲ εἰς τὸν δένιαν ἐν ἀλεύσιν καὶ μία ἀποφινατίσ. Αναφέρεται ἀπό-
μη, ὅτι πρόσειται συντόμως νὰ παραγγελθῶν καὶ τὰ δέοντα μεγάλα δηξε-
νούντα «ελάνερζα» διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αφρικῆς.

Σοβιετική Ρωσία

Τὸ ἔργον τοῦ «Σόβτοργκφλοτ» κατὰ τὸ 1937

Εἰς τὸν Τέλον τῆς Μόσχας ἐδημιουσίην προσφάτως τὸ ἐγκριθὲν ἐπὸ τῆς Σοβιετικῆς κενέργησεως πρόγραμμα διὰ τὸ κατὰ τὸ τέρζον ἔτος μεταφορικὸν ἔργον τοῦ «Σόβτοργκφλοτ». Μὲ τὴν συνῆθη ἐπερβολὴν τῆς πραγματικότητος, ἀναβιβάζονται αἱ προβλέψεις διὰ τὰς μεταφορὰς μεταφορῶν εἰς 35.5 ἔκατ. τόννων φορτίου, ητοι εἰς 29 ἔκατ. τόννων διὰ τὸν τομέα τῆς Νοτίου Ρωσίας καὶ 5.5 ἔκατ. τόννων διὰ τὸν τομέα τῆς Βορείου τομέας.

Διὰ τοῦ ιδίου σχεδίου καθορίζεται, ὅτι ὁ Σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος ὃν μεταφέρει κατὰ τὸ τέρζον ἔτος 3.6 ἔκαπομφία ἐπιταφορῶν, ἐπὸ τῆς Μαρίνης Θαλάσσης, ἐπὸ τῶν ὅποιων 1.6 ἔκαπομφίων εἰς τὸν τομέα τῆς Μαρίνης Θαλάσσης. Τὰ Σοβιετικά σκάφα προβλέπεται νὰ μεταφέρουν εἰς τὸ ἔξιτερον 5.5 ἔκατ. τόννων παντοῖων φορτίου, κυριότερο εἰδὴ τῶν ὅποιων ἀποτελοῦν ἡ Συλεία, τὸ πετρέλαιον, τὰ μεταλλεύματα καὶ ὁ γωνίθοαξ. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀναβιβάζονται εἰς 740.000 τόννων, προβλέπεται δὲ ἵστον τὸ ποσὸν τῶν φορτίων, ποὺ ἀναμένεται νὰ μεταφερθῇ διὰ Ρωσικῶν σκαφῶν μετα-
ζεῦ ξένων λιμένων.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

Κατ' εύθυναν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Ταυτικαὶ κατ' εύθυναν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

"ΕΛΛΑΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693
ΤΑΞΕΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Τουρκία

Μεγάλα λιμενικά σέργα εἰς Κωνσταντινούπολην

Κατόπιν μακρού διαπομπατεύσειν, έπειγμάτη τελευταίων έν την Αγγλίαν οίκον «Gibb & Partners» τοῦ Λονδίνου, τὸν καταστομὸν μελετῶν καὶ τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σοβαρῶν τεχνικῶν ἔργων ἐν Τουρκίᾳ, μεταξὺ τῶν ὀποίων περιλαμβάνεται καὶ ἡ διαρρύθμισις καὶ συμπλήρωσις τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως. Ἀπὸ τινῶν μηδῶν εἶχε διορισθῆ, ως γνωστόν, νέος διοικητής τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως, ἐπωφορισμένος μὲ τὴν εἰδικὴν ἀποστολὴν νὰ προαγάγῃ κατὰ τὸ διενετόν, καὶ συγχρονίῃ τὸν πρῶτον λιμένα τῆς Τουρκίας, χάριν τῆς ἀριθμότερας ἔξυπηστήσεως τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν πλοίων, συγχρόνως δὲ νὰ ἔκπονηται πόργαρα μεγάλων λιμενικῶν ἔργων, ἀνταποχινομένων πρὸς τὴν μελλοντικὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως ἀνάπτυξιν. Τὰ πρώτα τῶν μελετῶν αὐτῶν καὶ τῆς ἐπιτοπίου ἐφενίνης, εἰς ἣν προσέβη ὁ ἐπορευθεὶς τὴν Κωνσταντινούπολην Ἀγγλος τεχνίτης sir Alexander Gibb, δύνανται νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὰ αὐτόνυμα:

Ἡ παρόδης δύο γενεράδων εἰς τὸν Κεφάλιον Κόλπον, στρέψει κάθε προσπλέων βελτιώσεως τοῦ λιμένος εἰς τὸ τμῆμα αὐτοῦ τὸ ἐκτενόνευτον Δυτικὸν τῆς γεράνας τοῦ Γαλατᾶ. Ἡ ἐπὶ τῆς προσκαμάς τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ πλησίον τοῦ σιδηροδρόμου πεπλανωμένη ἀπόβαθρα θεωρεῖται ἀνεπαρκής, ἀλλὰ καὶ ἀστατάληπτος διὰ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας, δι' ὃ καὶ προτείνεται ἡ φιλικὴ ἀρχικῆς ἐπιδιόθυσις τοῦ κοριπούματος της, ἀργότερον δὲ καὶ ἡ ἐπέκτασις αὐτοῦ, μολονότι ὁ πρὸς τὸν σπονδὸν αὐτὸν διαθέσιμος χῶρος εἴναι περιμορφωμένος. Ἐπὶ τῆς πλευρᾶς ἀφ' ἐτέρου τοῦ Γαλατᾶ ὑπάρχει κορηπίδιονα κατασκευασθὲν πρὸς 40ετίας, ὃνταν καὶ διενεργοῦντα μέχρι σήμερον αἱ περισσότεραι φορτοεκφοτώσεις. Τοῦ ἐπὶ λόγῳ κορηπιδώματος τὰ μειονεκτήματα ἔγκεινται εἰς δύο τινά: «Οτι τμῆμα αὐτὸν ἐφίσταται συνεχῆ καθίζησιν καὶ ὅτι τὸ πλάτος τῆς προσκαμάς του εἴναι μόνον 20 ἔως 30 ποδῶν. Πρὸς ἄσον τὸν μειονεκτήματον τούτου προτείνεται ἡ ἐνίσχυσις τῆς θεμελιώσεως τοῦ κορηπιδώματος καὶ ἡ ἐπέκτασις τοῦ πλάτους τῆς προσκαμάς εἰς τὴν ἐπάρχουσαν διαβάσιμον ἐπαρκῆ ἐδαφικὴν ἔπτασιν. Διὰ τῶν ἐπὶ λόγῳ προσθηκῶν, βελτιώσεων καὶ ἐπεξτάσεων καὶ ἀπορίας 30 ποδῶν.

Προσβλέπεται ἀκόμη ἡ δημιουργία μᾶς συγχρονισμένης βάσεως ἀνθρακεύσεων, ἵτις θὰ περιλαμβάνῃ πλήρη μηχανικά μέσα διὰ τὰς φροτοεκφοτώσεις τῶν γαιανθράκων, τὴν ἐναποθήκευσίν των καὶ τὴν παραβαθήν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐπάστατων αἵτουμένων παρ' αὐτῶν εμπόνυχρον. «Ηδη συγκεντήσθωντα τὰ τεχνικὰ στοιχεῖα διὰ τὸ σύνολον τῶν ἐπὶ μελέτην λιμενικῶν ἔργων, ἐπλέσεται δὲ ὅτι μέχρι τοῦ Μαρτίου θὰ τεθῇ ὑπὲρ τὴν κοίτην τοῦ ἐπωνύμου Ἐδενίκης Οίκουνας τὸ τελικὸν σχέδιον καὶ αἱ λεπτομερεῖς προδιαγραφαὶ καὶ προσπλογισμοὶ τῆς ὅλης θραγασίας, ἡ ἐκτέλεσις τῆς ὅποιας θὰ ἀναληφθῇ ὑπὲρ τῆς «Εισαγαγούσης, μᾶς, δηλαδή, τεχνικῆς ἐταρίας ἰδρυθείσης διὰ κεφαλαίου τῆς Τουρκίας, «Τραπέζης Εργασιῶν».

Ἡ πρότη σειρά τῶν ἔργων ὑπόλογχεται ν' ἀπατήσῃ δαπάνην γύρου τοῦ 1.000.000 λιρῶν Τουρκίας, κατανεμηθησούμενην εἰς τρία ἡ τεσσαρα ἑτη. Εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν περιλαμβάνεται καὶ κονδύλιον 150.000 λιρῶν περίπου διὰ τὴν ἀγοράν ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς ὡρισμένων λιμενικῶν μηχανημάτων. Τὰ δοριστικὰ σχέδια καὶ ἡ ἐπίβλεψις τῆς θραγασίας ἀνετέθησαν εἰς τὴν ἐπωνύμην «Gibb & Partners», τῆς ὅποιας ἐπετελείων τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἀνεγόρωσεν ἡδη ἐν Λονδίνον διὰ Κοντού.

Κατ' ἀνακοίνωσις τῶν διευθυντῶν τῆς ἀναδόχου Ἀγγλικῆς ἐταιρίας, ἐκδηλοῦνται ἐν δημόσιοι λιμένες τῆς Τουρκίας ἡ ἐπιθυμία, δηλαδή, τοῦ οίκου τοῦ Οίκουνα. Σημαντικός πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου, ἡ ίδρυμένη Τράπεζα θὰ συγκεντρώσῃ ὑπὲρ τῶν ἔργων τῆς θραγασίας τῆς Κρατικῆς Ἀτμοπλοίου, τῆς Ἀσάη, τῶν νεωρίων καὶ δεξιωνήν, τὴν καναγούσοστικήν ἐπηρεούσαν, καθὼς καὶ τὰς ἐπιφορίας τῶν λιμένων τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ τῆς Σμύρνης. «Ἐδομα τῆς Τραπέζης δομέται ἡ Κωνσταντινούπολης, τὰ δὲ ιδρυτικά κεφάλαιά της θὰ ἀνέλθουν εἰς 50 ἐπατομήφατα λιρῶν Τουρκίας.

πικοῦ 'Ομπλον, μὲ τεχνικοὺς συμβούλους τοὺς κ. κ. Gibb & Partners, διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν καὶ τὴν ἔργων μηχανισμῶν σχεδίους ἐκτελέσιος ἀρχετῶν δημοσίους ἔργων, ὡς λ. χ. σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, λιμενικῶν βελτιώσεων κ.λ.

Ο προϋπολογισμὸς γαυτιλίας καὶ λιμένων

Ο προϋπολογισμὸς τῆς Κρατικῆς γαυτιλίας καὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν Τουρκικῶν λιμένων, διὰ τὴν οίκονομην χρονίου 1937 — 1938 ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κεβερόνησου». Αἱ εἰσπράξεις τῶν κυβερνητικῶν πλοίων προϋπολογίζονται εἰς 1.370.000 λιρῶν Τουρκίας καὶ αἱ δαπάναι εἰς 1.350.000 λιρῶν. Αἱ εἰσπράξεις τῶν γαυτηγείων σημειώνηται μὲ κονδύλιον 190.000 λιρῶν καὶ μὲ τοὺς ποσὸν αἱ δαπάναι, ἐνῷ αἱ εἰσπράξεις τῶν λιμένων προϋπολογίζονται εἰς 2.000.000 λιρῶν Τουρκίας διὰ τὴν Κωνσταντινούπολην καὶ εἰς 500.000 λιρῶν διὰ τὴν Σμύρνην.

Αἱ δεξαμεναὶ τῆς Στένιας

Ἡ Κεβερόνησος τῆς Ἀγγλίας μελετᾶ καὶ πάλιν τὴν ἔξαγοράν τῆς Γαλλικῆς ἐταιρίας, ἥτις ἔχει ὑπὲρ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς τάς δεξαμενᾶς τῆς Στένιας εἰς τὸν Βόσπορον. Αἱ δεξαμεναὶ αὗται δὲν ἀνταποκρίνονται πλέον εἰς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας, κατὰ δὲ τὴν γνώμην τῶν ἀνωδίου Τουρκικῶν κύκλων, ἐφιστάνται τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐν Περσίᾳ μονίων δεξαμενῶν, αἵτινες είναι τεχνικῶς ἀριστότερα, ἀλλὰ καὶ εὐηνότερα, λόγῳ τῶν μισθῶν καὶ τῆς νομιματικῆς διαφορᾶς.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ τουρισμοῦ

Εἰς τὸ Γενικὸν προξενεῖον τῆς Ἐλλάδος ἐν Κωνσταντινούπολει συνεδρίασε πρὸς ἡμερόν ἡ Ἐλληνο-τουρκική Ἐπιτροπή Τουρισμοῦ καὶ ἔζησαν τὰς ἐνδειγνυμένας νὰ ἔργωσοσθοῦν εὐεσπλάξας διὰ τὴν προαγορὴν τῆς τορφιστικῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν. Ἡ Ἐπιτροπὴ διετίποσε τὴν εὐχήν, ὅπως μειοῦνται τὰ τέλη θεωρήσεων διαβατηρίων, καταργηθῆναι ἡ θεωρήση επαρνότος, ἐλαττωθεῖν αἱ τιμαὶ τῶν ξενοδοχείων διὰ τὰς περιφορτῆς, καθηρευθῆναι καθημερινὴ σιδηροδρομικὴ συγκονιωνία μὲ πληναύαξας μεταξὺ Κωνσταντινούπολεως — Θεοσούλην — Ἀθηνῶν, ἴδρυθη ἀεροπορικὴ γραμμὴ Κωνσταντινούπολεως — Αθηνῶν καὶ ἐγκαινιασθῆν Ἐλληνικὴ Τουρκικὴ ἡ καὶ μικτὴ ἀτμοπλοϊκὴ γραμμὴ μεταξὺ Κωνσταντινούπολεως — Πειραιῶς. «Ἐξ μέρους τοῦ Τουρκικοῦ ἐπουργείου τῆς Ἐδενίκης Οίκουνας ἀνενοινάθη εἰς τὴν Ἐπιτροπήν, ὅπις ἡ Ἀγκυρανή κυβερνητος είνε πρόθυμος νὰ ἐλαττώσῃ τὰ τέλη θεωρήσεων τῶν διαβατηρίων διὰ τὰς Βαλκανικὰς χώρας.

Ἡ γραμμὴ πρὸς τὴν Ἀλεξανδρέτταν

Κατόπιν κυβερνητικῆς ἀποφάσεως ἀρχεται ἐντὸς τῶν προσεζῶν ἡ τακτικὴ συγκονιωνία μεταξὺ Κωνσταντινούπολεως καὶ Ἀλεξανδρέττας διὰ σκαφῶν τῆς Κρατικῆς ἀτμοπλοΐας. Τὸ πρῶτον δρομολόγιον θὰ ἐκτελεσθῇ μὲ ἓντα ἐπατομέριον Τουρκικῶν ἀτμοπλοίων.

Ίδρυεται Ναυτικὴ Τράπεζα

Πληροφορία εἰς Ἀγγλίας ἀναφέρονται, ὅτι συνεπλήρωθησαν αἱ ἀπό καιροῦ συνεχιζόμεναι μελέται διὰ τὴν ίδρυμην Τραπέζης Τραπέζης Ναυτικῶν ἐπιχειρίσεων. Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον, καταρτισθὲν, ἐτέθη ἡδη ὑπὲρ τὴν κοίτην τοῦ κ. κ. Πρωθυπουργοῦ, ὅμοιον μετ' εἰσηγητικῆς ἐκνέσεως τοῦ ἐπονεγμένου τοῦ Οίκουνα. Σημαντικός πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου, ἡ ίδρυμένη Τράπεζα θὰ συγκεντρώσῃ ὑπὲρ τῶν ἔργων τῆς θραγασίας τῆς Κρατικῆς Ἀτμοπλοίου, τῆς Ἀσάη, τῶν νεωρίων καὶ δεξιωνήν, τὴν καναγούσοστικήν ἐπηρεούσαν, καθὼς καὶ τὰς ἐπιφορίας τῶν λιμένων τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ τῆς Σμύρνης. «Ἐδομα τῆς Τραπέζης δομέται ἡ Κωνσταντινούπολης, τὰ δὲ ιδρυτικά κεφάλαια τῆς θὰ ἀνέλθουν εἰς 50 ἐπατομήφατα λιρῶν Τουρκίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

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

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

Αντιπόδωση:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

"NAYTIKA XRONIKA,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 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 τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Οι ισολογισμοὶ τῶν δύο Ταμείων Προνοίας

Από τοὺς καταρισθέντας ισολογισμοὺς τῶν δύο Ταμείων Προνοίας Ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. καὶ κατωτέρων πληρωμάτων προσώπουτε, ὅτι τὰ ἔσοδα τοῦ πρότον ἀνῆλθον τὸ π. ἐ. εἰς 9.321.914 δρ., τοῦ δὲ δευτέρου εἰς 11.633.181 δραχμαῖς. Τὰ ἔσοδα ἀφ' ἔτερον τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν ἔφθασαν εἰς 5.557.129 δρ., κατανεμόμενα εἰς τὰς ἀκολούθους δαπάνας: Λιάν χορήγησαν ἐφ' ἄπαιδες ποιηθήματον 3.462.329 δρ., διὰ μηναίας ποιηθήματος 734.998 δρ., διὰ προικοδοτήσεις 266.000 δρ., δ' ἐφ' ἄπαιδες εἰσφοράν ὑπὲρ τοῦ «Ταμείου Προστασίας φραγμάτων ναυτεργατῶν» 300.000 δρ. καὶ δ' ἔσοδα διαχειρίσεως 794.353 δρ. Ἀπέμεινεν οὕτως ἔνα πλέονασμα 3.764.232 δρ.

Τὰ ἔσοδα τοῦ Ταμείου Προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων ἀνῆλθον εἰς 3.704.020 δρ., κατανεμόμενα εἰς τὰς ἀκολούθας κονδύλια: Λιά τὴν χορήγησαν ἐφ' ἄπαιδες ποιηθήματον δρ. 2.341.157, δ' ἐφ' ἄπαιδες εἰσφοράν ὑπὲρ τοῦ «Ταμείου Προστασίας φραγμάτων ναυτεργατῶν» δρ. 500.000 καὶ εἰς λιόπτα ἔσοδα δρ. 862.863, εἰς τρόπον διότε ἀπέμεινε πλέονασμα ὑπὲρ τοῦ Ταμείου ἐδραχμῶν 7.929.161. Εἰδικότερον, τὸ «Ταμείον Προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων» ἔχοργήσεν ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1936 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ίδιου ἔτους, 142 ἐφ' ἄπαιδες ποιηθήματα, ἥτοι 110 εἰς ἐργάτας θαλάσσης διὰ συνολικὸν ποσὸν 1.330.105 δρ. καὶ 32 εἰς οἰκογενείας ἐργατῶν θαλάσσης διὰ συνολικὸν ποσὸν 352.302 δρ. Λόγῳ διαφορᾶς συντελεστούς ἐπληρώθησαν 96.917 δρ. εἰς ἐργάτας θαλάσσης καὶ 17.167 δρ. εἰς οἰκογενείας των.

Ἀναλυτικότερον, ἔχοργήσεν ποιηθήματα 99.040 δρ. εἰς τέσσαρας λιαντάς, 145.082 εἰς ἔννέα ἀρχιθεμαστάς, 321.405 εἰς είκοσι θεομαστάς, 541.392 εἰς τριάκοντα τρεῖς ναυαγλίους, 556.656 εἰς 4 ναυτας, 400.252 εἰς 7 θαλαμηπόλους, 195.751 εἰς δώδεκα παγείους, 13.934 εἰς ἔνα τροφοδότην καὶ 12.000 δρ. εἰς ἓναν ἀνθρώπην, ἥτοι ἐν ἀριθμῷ 2.285.485 δρ. εἰς 142 ἐργάτας θαλάσσης. Λόγῳ γήρατος ἔχοργήσεν ποιηθήματα διὰ 51 ποιηθήματα δι' 924.429 δραχμάς, λόγῳ αιφνιδίου διατυχίματος 32 διὰ 369.470 δρ. καὶ λόγῳ ἀνατηρίας 59 δι' 877.503 δρ.

Ο μέσος δρος τῶν χορηγηθέντων ἐπιδομάτων ἀνῆλθεν εἰς 15.291 δρ. διὰ τὰ κατωτέρων πληρωμάτων καὶ εἰς 18.419.90 δρ. διὰ τοὺς ἄπαξιωματικούς. Ο μέσος δρος ἔπειρες ἥτοι 14 ἔτη, δ' δὲ μέσος δρος τῶν καταβολῶν ἔφθασεν εἰς δρ. 1.904.40.

Τὸ μισθολόγιον διὰ τὰ ίστιοφόρα

Μεταξὺ ἐκπροσώπων τῶν ίδιοκτητῶν μιζῶν ἰστιοφόρων καὶ πετρελαιοκινήτων σκαφῶν καὶ ἀντιπροσώπων τῆς «Πανελλήνιον Ναυτικής Όμοσπονδίας» ὑπεργόρη σύλλογη σύμβασις, διὰ τῆς ὁποίας συθίζονται αἱ σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων τῶν ἐν λόγῳ μικρῶν σκαφῶν καὶ καθοδίζεται διὰ πρώτην φοράν φρισμένον μισθολόγιον. Η ἔνοργαρεισι σύμβασις ἰσχνει μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1937, προβλέπει δὲ τοὺς ἀκολούθους μισθούς:

Δι' ίστιοφόρα ἡ πετρελαιοκίνητα 10 ἔως 50 τόννων: Κυβερνήτης 2000 δρ., ναυτῆς 1250 καὶ ναυτόπατος 700 δρ. μηνιαίως.

Δι' ίστιοφόρα ἡ πετρελαιοκίνητα 50 ἔως 100 τόννων: Κυβερνήτης 2500 δρ., ναυτῆς 1550 δρ., ναυτόπατος 850 δρ. Μηχανοδηγός α' 4000 καὶ μηχανοδηγός β' 3300 δρ.

Οι ἐργαζόμενοι ἔπειτα σπογγαλιευτικῶν καὶ ἀλιευτικῶν πλοιαρίων μηχανοδηγοί, κυβερνήται, ναύται καὶ ναυτόπατοι θύ πληρώνωνται μὲ τὸ ἀνωτέρω μισθολόγιον ἡδεμένον κατὰ 25 ο.

Παροχὴ ιατρικῆς βοηθείας ἐν πλῷ

Κατὰ τηλεγραφικάς ἐν Λονδίνον πληροφορίας πρὸς τὸν ἐν Πρινσιπι ἐφοπλιστικὸν Οίκον τὸν κ. α. ἀδελφὸν Γονιλανδρῆ, ἡσθένησο σοβαρῶς ἐν πλῷ εἰς ναυτῆς τοῦ φορτηγοῦ «ΘΕΟΜΗΤΩΡ», παρίστατο δὲ ἡμερος ἡ ἀνάγκη παροχῆς εἰς αὐτὸν ιατρικῆς βοηθείας. Ο πλοίαρχος

τοῦ σκάφους κ. Δημ. Δανιόλος ἔχήσης τὴν διαβίβασιν ιατρικῶν συμβούλων διὰ τὸν ἀσφαλέστατον φορτηγόν. Ο ιατρὸς τοῦ ὑπερισχεανίου διεβίβασε φαρμακευτικῶν τὰς πρώτας ὁδηγίας διὰ τὴν ἡμέραν περιθαλάσσην, ἀμφότερος δὲ τὰ σκάφη ἐτέλουν εἰς συνεχῆ ἐπαφήν διὰ τὸν ἀσφαλέστατον τοὺς μέχρις ὅτου συνητήθησαν. Παρὰ τὸν ἐπιχραστὸν θαλασσανθρακών μία λέμβος τῆς «Θεομήτορος» καὶ ὁ ἀσθενής ναυτῆς μετεψέθη ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ σκάφους, ἐπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ 6' πλοιάρχου. Μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῆς λέμβου, τὸ φορτηγόν «Θεομήτωρ» ἔχησαν τὸ ταξίδιόν του, ἀφοῦ ὁ Ἐλλήν πλοιάρχος τοῦ πλοιαρίου συνάδελφον του. Τὸ «London Terry Castle» προσήγγισε τὸν ἐπομένην εἰς Τενερίφην καὶ μετὰ ὅλην γόρην παραπονήσην ἀπέλαυνε διὰ Λονδίνον. Ο ἀσθενής ναυτῆς δὲν εἰσῆχθη εἰς νοσοκομεῖον, ἀλλ' ἔχαστην ἐπὶ τὸν ὑπερισχεανόν, χάριν πληρεστέρας περιθάλψεως. Ο ἐν λόγῳ ἀσθενής ἐποφέρει ἐπὶ τοῦ λαμπτοῦ, ἔπειτα σεποσθέτησε περιθάλψεως. Κατὰ φαρμακευτικῶν ἡδεμόνης ἔπεισε περιθάλψεως διὰ πλοιάρχου τοῦ πλοιού.

Αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ φορτηγοῦ «Αίνος»

Τὸ Παρισινὴ «Ματένα» θέλουσα νὰ καταδεῖξῃ τὴν ὑφισταμένην διαφοράν τοῦ κόστους ἐπισκευῶν μεταξὺ Γαλλικῶν καὶ Ἀγγλικῶν ναυπηγείων, ἀναφέρει τὴν περίττωσιν τοῦ φορτηγοῦ «ΑΙΝΟΣ». Τὸ σκάφος τοῦτο προσχροῦσαν, ὡς γνωστόν, ἐπὶ δράχων, κατέφυγε πρὸς καιροῦ εἰς τὸ Χερσονήσον μὲ σοβαράς ζημιὰς τῶν ὑφάλων του, ἐχητήσαν τὸν ἀσθενήν διὰ τὴν ἐπομένην. Τὸ σκάφος τοῦτο προσθέτησε προσφορὰ διὰ τὴν ἐπειλεύσην τῶν ἐπισκευῶν. Τὸ Χερσονήσον ἔχεισθαν ὑπὲρβαλόν προστιλογισμὸν 1.399.990 φράγκων, μὲ χρονικὴν διάσκεψιν 85 ἡμέρων διὰ τὴν συμπλήσωσιν τῶν ἐπισκευῶν, τὰ δὲ ναυπηγεία τῆς Χάρδης ἔχησαν 1.450.000 φράγκα μὲ τὸν αὐτὸν χρόνον διαφορίας τῶν ἐπισκευῶν. Αντιθέτως, τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεία τοῦ Μπλάσθ, ἀπίνα καὶ ἀνέλαβον τὴν ἐργασίαν ἐδέχθησαν ἐπέτειον τὰς ἐπισκευὰς ἐντὸς 35 ἡμερῶν ἀντὶ δαπάνης 625.000 φράγκων μόνον. Τὸ ἀ/π «Αίνος» κατέπλευσεν εἰς τὸ Μπλάσθ τὴν 1ην Φεβρουαρίου.

Αἱ ναυτολογήσεις ἀλλοδαπῶν εἰς τὸ Βέλγιον

Εἰς ἐγκύρωλιν τοῦ ἐν Ἀμβέρσῃ πρακτορείακον Οίκου Νικολάδη, ἀπαριθμοῦνται τὰ ἴσχοντα μέτρα διὰ τὴν εἰσόδον εἰς τὸ Βέλγιον ἀλλοδαπῶν ναυτεργατῶν, πρὸς ναυτολόγησην ἐπὶ πλοίον τῆς ἐθνικότητός του, ναυλοζούντων ἡ ἀναμενόμενην εἰς Βελγικὸν λιμένα. Ή εἰσόδος εἰς τὸ Βέλγικὸν ἔδαφος ἐπιτρέπεται κατόπιν εἰδικῆς ἀδείας τῆς ἀμοιδίας Βελγικῆς ἀρχῆς, οἱ δὲ παραμένοντες εἰς τὸ Βέλγιον, ἐφοδιάζονται μὲ «κνανονή» δελτίον. Οι ἀπολυμένοι, παλινοῦστοιντα δαπάνας τοῦ πλοίου, οἱ δὲ ναυτολογούμενοι ἐν Βελγίῳ, δὲν δύνανται, εἰς οἰκείωσεις των, ἐφοδιάζονται μὲ «κνανονή» δελτίον. Οι ἀπολυμένοι, παλινοῦστοιντα δαπάνας τοῦ πλοίου, οἱ δὲ ναυτολογούμενοι ἐν Βελγίῳ, δὲν δύνανται, εἰς οἰκείωσεις των, νάυτολογίσεις των, ἐφοδιάζονται μὲ «κνανονή» δελτίον. Οι ἀπολυμένοι, παλινοῦστοιντα δαπάνας τοῦ πλοίου, οἱ δὲ ναυτολογούμενοι ἐν Βελγίῳ, δὲν δύνανται, εἰς οἰκείωσεις των, νάυτολογίσεις των, ἐφοδιάζονται μὲ «κνανονή» δελτίον.

Εἰς τὴν ίδιαν ἐγκύρωλιν ἀναφέρονται αἱ σχετικαὶ ἐποχεώσεις τῶν πλοιών των ἐν Βελγίῳ ἀρχῶν πρόσφατοι, περὶ τῶν ἐν ζητών μέτρων καὶ τῶν πορθεμάτων ποινῶν διὰ τὰς περιπτώσεις «εὔγκατελεύμεως θέσεως» ὑπὸ μελῶν τοῦ πλοιώματος τῶν ἔντον πλοίων ἡ τῆς ἐπάρξεως λαθοειδετῶν ἐπ' αὐτῶν. Πρὸς ἀποφυγὴν κυρώσεων, διφεύλουν οἱ πλοίαρχοι νὰ ἀνακοινώσουν ἀμέσως εἰς τὰς οἰκείας ἀρχῆς τοῦ λιμένος κατάπλου, κάθε δραπέτευσιν ναυτεργάτου ἡ κάθε πλοιούσια λαθοειδεῖτον.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὰ ἀγορασθέντα παρό τὸν κ. α. ἀδελφὸν Γονιλανδρῆ φορτηγὰ «Algenib», «Ollanandizón», 3551 τ. γρούς (τοῦ 1915), «Lima L. D.» Γαλλικόν, 6669 τ. γρούς (τοῦ 1921) καὶ «London Corporation» Ἀγγλικόν, 5411 τ. γρούς (τοῦ 1922) παραπλανόμενά έντος τοῦ προσεχούσης μηνὸς εἰς Αγγλίαν ἡ Κόντινεντ, θά τιθοντὸν ἐπὸ Ελληνικὴν σημαίαν καὶ θά την τηλολογίθεν εἰς τὴν «Ανδρονί», «ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ», καὶ «ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ».

— Εδεξαιμενίσθησαν τελευταίως ἐν Αγγλίᾳ δι' ἐπισκευῆς ἡ καθαρισμοὶ τὰ φορτηγά «Γεώργιο», Ι. Γονιλανδρῆς, «Πόρος Βεργούτης» καὶ «Χαδιώτης» εἰς τὸ Μπάρον καὶ «Ιω. Καρράς» εἰς τὸ Κάρδιμ.

— Τὸ ἀ/π «ΑΝΝΑ» τῶν κληρονόμων Λ. Τεριάζου, 1800 τ. γρούς (τοῦ 1889), ὅπερ ἀρχεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τῆς 18ης Σεπτεμβρίου 1930, ἐπολιθήθη εἰς δύμαν τοῦ τιμῆς 4250 λιρῶν καὶ θά ζητομοποιηθῆται εἰς μεταφορὰς σφραγίων.

— Μετεγράφθησαν εἰς τὰ νησολόγια Πειραιῶς ἐκ Χίου τὰ φορτηγά «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΒΟΥΝΟΥ» (ex «Αγγελός Α.») 3666 τ. γρούς, τοῦ κ. Θ. Τ. Παπαδημητρίου καὶ «ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (ex «Ματθαίος») 2433 τ. γρούς, τοῦ κ. Σιγάλα. Επίσης μετεγράφη ἐκ Θεσσαλονίκης εἰς Πειραιᾶ τὸ φορτηγόν «ΒΙΤΣΕΝΤΣΙΑ» 1881 τ. γρούς, τοῦ κ. Παπαδάνη.

— Τὸ ἀγορασθέντα παρό τὸν κ. α. Νομικοῦ φορτηγὸν «ΧΙΟΣ» 1356 τ. γρούς (τοῦ 1888) παρελήφθη εἰς Πειραιᾶ καὶ θά ταξιδεύῃ προσωρινῶς ὑπὸ τὸ πλοίον δύνα.

— Τὸ φορτηγὸν «ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ» 1013 τ. γρούς καὶ ναυτηγήσεως 1903, ἡγοράσθη παρό τὸν κ. Παναγῆ Αγγελάτον ἀντὶ τιμῆς 2.000.000 δραχμῶν καὶ θά μετωνομάσθη «ΔΛΜΑΣΚΗΝΗ».

— Τὸ ἀγορασθέντα παρό τὸν κ. α. Υἱὸν Γ. Γράτσου Αμερικανικὸν φορτηγὸν «FRANK LYNCH» 1954 τ. γρούς (τοῦ 1918) παρελήφθη εἰς Αγίου Φραγκίσκου ἐπέθη ἐπὸ Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΝΕΣΤΩΡ».

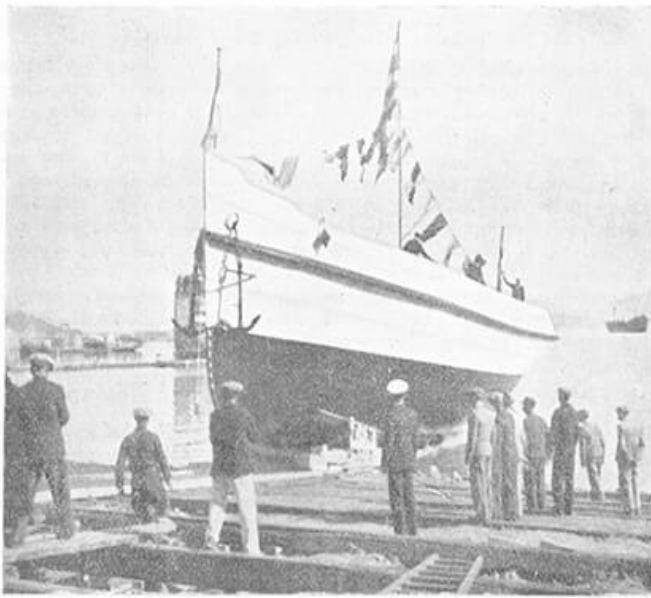
META MIAN 40ETIAN

‘Η πρώτη ἐν Ἑλλάδι ναυπήγησις

Τὴν δην τρέχ. μηνὸς, παρουσίᾳ τοῦ κ. Υποργογοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ ἄλλων μελών τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου, καθεύδνυσθη εἰς Ναύσταθμον τὸ κατασκευασθὲν ἐπό τῶν ἔκει Σινεργείων πρῶτον οιδιφούσι σάφες. Τὰ σχέδια ἔξεπονθῆσαν ἐπό τοῦ Ναυπηγοῦ τοῦ B. N. κ. Φραγκούλη, ὅστις καὶ ἐπώπτευε τὴν ὅλην ναυπήγησιν καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν τοῦ σχάφους, ἀποστάσας τὰ ουγγαρητήρια τῶν παιωτασμένων κατά τὴν καθέλκυσιν 'Υπουργῶν. Εἰς τὸ δονθητικὸν τοῦτο πλοίον τοῦ Στόλου μας ἐδόθη τὸ ὄνομα 'Τίταν'. Τὸ καθεύδνυσθὲν σάφες ἔχει τὰς κάτωτα διαστάσεις: Μῆκος μεταξύ τῶν ὄφιθων 24,00 μέτρα, εἰς δὲ τὸ κατάστρωμα 27,00 μέτρα, πλάτος 6,20 μέτρα καὶ φυρμὸς πλευρογού 3,50 μέτρα, πλήρης δὲ ἔξτοποια 220 τόννων πεοῖτο.

Ἡ κατασκευὴ εἶναι σύμφρονος μὲ τοὺς κανόνας του **LLOYD'S REGISTER**, ἐν πολλοῖς δὲ καὶ ἑισηγμένῃ καὶ πέραν τῶν κανονισμῶν.

Ἡ μηχανή, κατασκευῆς ἐξ ὀλοκλήρου τῶν Συνεργείων, είναι τοιχέ-



λινδος, τριπλης ἑκτονόσεως, μὲ σύστημα διανομῆς Μαρσάλ, διαστάσεων 315Χ490Χ790 χιλιοστῶν καὶ διαδρομῆς 475 χιλιοστῶν, θὰ ἀπαγόρευσθε δὲ περὶ τὸν 400 ἵππους ἐνδεικτικοὺς καὶ θὰ ἔχει προτεττηταί ιδρ' ἐνός λέβητος κυλινδρικοῦ τριῶν κλιβάνων, ἔργαζομένου μὲ πίεσιν 13 ατμοσφαιρῶν.

Ἐξτὸς τῶν ἐπὶ τοῦ ζυγοῦ ἀντίλιν, ἐφοδιάζεται μὲν δύο ἀνεξάρτητα ἵππαρια καὶ οωσιδίου ἀντίλιν 300 περίπου τόννον, ὅμως μὲν ἡλεκτρομηχανήν διὰ φωτισμὸν, προσβολέα καὶ τὴν ἐχεπηρέτησιν τοῦ ἀσφυμάτου.

Ἐξ τῶν μέχρι τοῦδε συμπερασμάτων, ἀξιολόγουστον είναι, διὰ τὸ παντὶ εἰς ὑλικὰ καὶ ἡμερομίσθια διὰ τὸ ἔτοιμον μεταλλικὸν σχάφος, ἀνέρχεται εἰς δραχμάς 15 περίπολον κατὰ χιλιόργαμον, μή συμπεριλαμβανούμενον τῶν γενικῶν ἔξδων, ἄπινα προστιθέμενα, θάλαττανούσιον τὸ κύρτος τοῦτο πιθανῶς εἰς 20–21 δραχμάς. Ταῦ γενικὰ ταῦτα ἔξδω, σημειεύτεον, λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνηγρηκόν, νῦν ἂς ἐργάζεται ὁ B. Ναυτισμὸς ὡς κρατικὴ ἀπορεία, είναι μεγαλύτερα τῶν τῆς Ιδιωτικῆς βιομηχανίας.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν
παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

«SAINT MARC» Γαλλικόν, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 11.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς Ρουέν, κατόπιν ἐπιμετρήσεως. Τὸ σαφάς τοῦτο ἔχει εἰλάσιον «Veritas», είναι 2456 τ. χρώσ, 1338 τ. νέτ καὶ 3340 τ. φορτίου, κατεσκενάσθη δὲ τὸ 1908 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δούργεζόντης. Ξάρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζῆμα διαθέτει 175.000 ζ. π., διὰ δέκατα 159.000 ζ. π καὶ διὰ υπόντες 9187 κιβώτιων ποδῶν.

Φέρει δύο καταστρόματα και έχει διαστάσεις μήκους 288.8 ποδῶν, πλάτους 38.9 και κοίλου (βάθος) 16.6 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ κατασκευῆς τὸν ναυπηγὸν καὶ δυνάμεις 156 ὄνοι. Ἰππον, εἰνε τρικύμινδοι, μὲ διάμετρον καλύνδων $19\frac{1}{2}$, $30\frac{1}{2}$, $51\frac{1}{2}$ καὶ διαδομὴν ἐμβόλου $36\frac{1}{2}$ ἵπτσον.

«FRANK LYNCH» Άμεριζανικόν δημοπλόλοιον ἥγοσάθη παρά τῶν π.ζ. Υἱῶν Γράτσου ἀντί 10.000 λιθῶν καὶ ἐπιθεωρήθην εἰς "Ἄγιον Φραγκίσκον παρελήφθη ἑκεῖ, ναυλωθὲν ἐν Βαγκούνεῳ διὰ Λονδίνου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι 1954 τ. γροῦς, 1053 τ. νέτ καὶ 3100 τ. φορτίου, διῆλθε σερφόν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ ἐναπτηγόθη τὸ 1918 εἰς Τολέδο. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 135.000 κ. π. καὶ διῆ δέματα 125.000 π. π.

Φέρει ἐν κατάστομα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 252 ποδῶν, πλάτους 43,5 καὶ κοιλίας (βάθος) 18,9 ποδῶν, μὲν πρόπτευτον 30, μεγάστευτον 64 καὶ ἐπίστευτον 21 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς καὶ δενάμενος 253 ἡπτών, εἰναι ἔξαρτινδοι.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Αἱ ἀξία τῶν πλοίων, παρὰ τὴν αἰσθητὴν ὑποχώρησιν τῶν ναυῶν, διετηρήθησαν καὶ κατὰ τὸ α' 15θέμερον τοῦ Φεβρουαρίου εἰς ὑψηλά ἐπέπεδα, μολονότι αἱ πραγματοποιήσεις ἀγοραπολησίας δὲν ἔλον τὸν εὐρὺν τῷν χαρακτῆρι τῶν τελετάνων μηνὸν. Ἡ διατήσης τῶν ὑψηλῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων πλάίσιον ἀποδίδεται, κυρίως, εἰς τὸ ηὔξενόν κύριον τῶν νέων κατασκευῶν καὶ τὴν βραδυτέραν παραδόσιον τῶν ναυπηγημένων σφράγῶν, λόγῳ τῆς ὑφισταμένης ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Αἱ κυριότεραι ὁμαδικαὶ πολιτικοὶ τοῦ 15θημέρου ἀγεράθων ἐννέα Ἀμερικανικὰ φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 55.381 τ. γραός, 88.157 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918 ἔως 1920, ἄπινα ἡγοράσθησαν παρ' ἑταῖρις τῆς Νέας Ὀρεάδης ἀντὶ τιμῆς 435.000 δολλαρίων. Ἐπίσης παρ' Ἰταλικοῖς ἑταῖροις τῆς Γενόβας ἡγοράσθησαν, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, διὰ μετρίου μεγέθους Ἰτανικά φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 35.876 τ. γραός, ἄπινα εὐρίσκοντο ἀπό τίνος παρωπλισμένα εἰς διαφόρους Ἰταλικοὺς λιμένας. Ζωγροτέρᾳ ἡτο ἡ ζήτησις μικρῶν φορτηγῶν, τῶν ὅπιών καὶ αἱ ἀξία διετηρήθησαν σταθερῶς ὑψηλαί. Διὸ τοιάτια μικρὰ στάρην Ἀμερικανικοὶ καὶ ἐν Γαλλικοῖς, ἡγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 21.000 λιρῶν, δις γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην. Μεταξὺ τῶν προσφάτως ποιηθέντων πλάίσιον ἀναφέρονται τὰ Ἀγγλικά «Hunstanworth» μὲν ἐν καταστορίᾳ, 2579 τ. γραός, 3950 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέῃ №3 τοῦ 1932, ἡγοράσθεν ὑπὸ Καναδῶν ἀντὶ 25.000 λιρῶν καὶ «Querimore», μὲ ἐν καταστορίᾳ, 3787 τ. γραός, 5988 τ. φορτίου (τοῦ 1923) μὲ σερβέῃ №3 τοῦ 1936, ἡγοράσθεν ὑπὸ Γάλλων ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθεῖσης τιμῆς. Ἐγνόθη, ἐπίσης, ὅτι τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 18.000 λιρῶν καὶ ἐγκαταλειφθὲν κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν Γαλλικὸν φορτηγὸν «Nicole Schiaffino», ἐπανεπολήθη ἀντὶ 19.500 λιρῶν.

Αἱ νεοιώτεραι τοῦ 15θημέρου ἀγοραπολησίᾳ πλοίοιν ἔχουν ως ἔξῆς:

«MARIE LLEWELLYN» Αγγλικόν, μὲ ἐν κατάστωμα, 1464 τ.
γρός, 2150 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 17.4 ποδῶν καὶ ναυπηγή-
σεως 1920 μὲ σερβέν №3 του 1935, ἡγοαόσθη παρ' "Αγγλικού ἀντί-
15,000 λιρῶν.

«OUED EL ABID» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 894 τ. γροῦς, 1370 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντί 6,250 λιρῶν.

«SMALAND» Συνηδίκον, μὲν ἐν κατάστροφα καὶ «σέλτερ - ντέκ» 1810 τ. γκρός, 3200 τ. φορτίον μὲ ἔμφορτον βιβίσμα 18.7 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδίου ἀντί τιμῆς 475.000 Σουηδικῶν πορφύρων, μὲ παράδοσιν τὸν Ἀπρίλιον.
 «ELFSTONE» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστροφα, 1371 τ. γκρός, 2150 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1933, ἡγο-
 ωσθή παρ' "Αγγλιών ἀντί 15.000 λιρῶν.

«ALISA» Παλαιστινιακὸν μικτὸν ἀπόδημον, μὲ ἐν κατάστρφῳ,
912 τ. γροῦς καὶ ναυπτήγεσεως 1911, ἡγοράσθη παρ' Αίγυπτους ἔται-
ρις ἀντὶ 8000 λιών, μετανομάσθη «PORT SUDAN» καὶ θὰ διατεθῇ εἰς
ταξίδια τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης.

«REVAL» Δανισόν, με ἓν κατάστομα, 1340 τ. γραδός, 1950 τ. φορτών καὶ ναυπηγήσεως 1918, ήγονασθή ἀπὸ 12.000 λιόνων παρ' Ἀγδανῆς ἑταῖρος του Οὐέστ Χάρτλεψού, ἡπὶς τὸ θέσεων ἐπὸ Φινλανδίση σημαίαν καὶ τὸ ἐνηρόδηγον εἰς «Ελλαγκφορς ἐπὸ τὸ ονομα «ONTO».

«EMMANUELE ACCAME» Ιταλίζον, μὲ τοιά καταστόματα.

Πωλήσεις πλοίων πρός διάλυση

'Εάν ξεωφέση τις ώραιμένας πολήσεις 'Αγγλικῶν σκαφῶν πρὸς διάλισιν, δύσει τοῦ σχεδίου νέον ναυτηγῆσιν, καὶ τίνας οποραδικάς πολήσεις 'Αμερικανικῶν πλοίων εἰς επιτοπίους διαλντάς, κανένα ἄλλο γενιτώρεον ἐνδιαφέρον δὲν παρουσίασεν ἡ ἀγόρα τοῦ παλαιωσιδήρου κατά τὸ α' 15θόμερον τοῦ τρ. μηνός. Ἐπελθόμεραν ἐν ὅλῳ 8 φορτηγά καὶ ἕνα μετρίον μεγέθους εἴσπειταιγόν λάινεο. συνολικής χωρητικότητος 38.075 τ. γυρδώς. Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν τὰ 5 ἦσαν 'Αγγλικά 26.895 τ. γυρδώς καὶ τὰ ἑπτόλικα 4 ἦσαν 'Αμερικανικά, 11.180 τ. γυρδώς.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν τά 'Αγγλανά φορτηγά «Nailsea Vale» 4647 τ. γκρός (τοῦ 1913) άντι 11.000 λιγῶν και «Nailsea Tower» 5222 τ. γκρός (τοῦ 1913) άντι 12.000 λιγῶν. Το πλήθων έξι αὐτῶν είχεν ἀγορασθῆ ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοιτιστῶν άντι 16.000 λιγῶν και τὸ δεύτερον άντι 20.000 λιγῶν. ἀμφότερα δὲ θεὶ παραδόθουν εἰς τοὺς διαλέτας ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης, βάσι τοῦ σχεδίου, φορτηγών «Risaldar» 4919 τ. γκρός (τοῦ 1912), ἐπωλήθη πρὸς διάλευσιν άντι 11.500 λιγῶν, μὲ παράσοσιν Ἀπειλῶν — Μάϊον. «Ηγούμανθή ἀσόμι παρ' Ἀγγλῶν διαλέτων άντι 14.000 λιγῶν, τὸ δέλτανος «Blantyre» 5366 τ. γκρός (τοῦ 1908), μὲ παράσοιν εἰς τὴν Γκαλαζίνων Πόλεων — Λονδίνου.

KINEZOI ΔΙΑΙΔΥΤΑΙ ήγρόσασαν τὸ Ἀγγελικὸν «St Woolos» 6741 τ. γχρούς (τοῦ 1912) ἀντί 20.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Σαγγάρην. Τὸ σαύπος τοῦτο εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν παφελθόντα Νόεμβριον παρ' Ἀγγέλους ἀντί 26.000 λιρῶν. ἵνα διατεθῇ βάσις τοῦ συζεύξιον.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγραφαν ἄντι μὴ γνωσθείσης τηῆς τοῦ Αμερικανικᾶ φορτηγᾶ «J. T. Reid» 2234 τ. γραῦς (τοῦ 1892), «Munamar» 3440 τ. γραῦς (τοῦ 1915), «Mundolphin» 3286 τ. γραῦς (τοῦ 1921) καὶ «Munisla» 2220 τ. γραῦς (τοῦ 1919).

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις διὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τῆς «Εὐτυχίας»

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοφόρων καὶ εἰς σειράν συνεδριάσσον ἀπὸ τῆς 13ης μέχρι τῆς 29ης Ιανουαρίου ἐξεδιάσθη προτοδικίων ἡ ὑπόθεσις τῆς ἔγκατταλείμεως εἰς τὰς ἀσφαλείας τοῦ φρούριος «Εὐτυχίας», συνεπείᾳ ἐπεταμένουν ζημιῶν τον ἐπι προσαρίζεσσος. Τὸ φρούριον ἦτο ἐντόπικην εἰς τὴν Τράπεζαν Ἀθηνῶν, ἣς καὶ ἡγειρεῖ ἀγογήν κατὰ τῆς ἐνδιαφερομένης ἀσφαλιστικῆς ἑταφίας «Royal Exchange», τοῦ Λονδίνου, ἀπαυτοῦνα παρ' αὐτῆς τὴν καταβολὴν τῶν ἀσφαλιστρῶν διὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν σαφάρους καὶ τῶν μηχανῶν, καθὼς καὶ τοῦ ἡσηφαλισμένου ναῦλου τῆς «Εὐτυχίας». Ή ἀπόφασις, ἐχόδευσε ἵνοι τὸν δικαιούλον λόρδον Βρανσον τὴν διην Φεβρουαρίου, ἔχει ὡς ἐξῆς, μετὰ τοῦ συνοδεύοντος αὐτὴν σκεπτικοῦ, εἰς τὸ διοίκητον ἀναφέρεται καὶ τὸ ἴστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως:

«Τὸ ἀπὸ Εὐτυχίας» — ἀναφέρει προεισαγωγικῶς ἡ ἀπόφασις ἑβαδύνετο μὲν ἐνεπόθηκον δάνειον εἰς τὴν ἐνάγουσαν Τολέπεζαν. ἀνήκε δὲ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Γεώργιον. Βεργοτῆν. Διὰ τῆς ἀγορῆς ἔχεται ἡ καταβολὴ τῶν συμπεφυμένων ἀσφαλίστων, μὲν τὸ αἰτιογόνον, ὅτι τὸ πλοῖον ἀτέβη κατὰ τεκμήριον ὀλιγικὴ ἀπόλεια. Οἱ ἐναγόνειοι ἀσφαλίσται ἀντέχουσαν, ὅτι τὸ ἀτύχημα ὑφείλετο εἰς κινδύνους θαλάσσης, ισχυροσθέντες, ὅτι προεξήθη δολίος ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου Κατεβάτη τῇ ὑποδείξει τοῦ πλοιοκτήτου. Οἱ καλύτεροι τρόποις ἔξαρθρώσεως τῆς ἀληθείας ἦτο — κατὰ τὸν Ἀγγλὸν δικαστὴν — νὰ ἔχεταισθοῦν αἱ συνθῆκαι, ἐν πρότοις, ἵπατὰ δόπιας συνέβη τὸ ἀτύχημα, ἀνέξατητος ὡς πρὸς τὰ προσαλέσαντα αὐτὸν αἴτια καὶ κατόπιν, ἐψφόδον διεπιστόντο ἀμφιβολία, νὰ πρὸς τὸ τυχαίον τοῦ ναυαγίου, τότε νὰ ἔχηται ἡ διαγωγὴ τῶν ἐνδιαφερομένων πρὸ τοῦ ἀτύχηματος καὶ μετ' αὐτὸν.

Αναφερόμενος εἰς τὴν κατάθεσιν τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν προσάργαξιν, ὑπενθύμισεν ὁ λόρδος Branson, τὴν δημόσιων τοῦ πλοιάρχου, ὅτι δὲν συνεκβούλευτή τὸν ζάρτην, διότι ἐγνώριζε πολὺ καλά τὴν Ἰταλίκην περιοχὴν τοῦ St. Vito (Σικελία) καὶ ὅτι διῆλθε πληστέστερον τὸν ἑκεῖ φαροπλοίον. Ἀπέδιδε, δηλαδή, ὁ πλοιάρχος τὴν προσάργαξιν εἰς ἐσφαλμένον ἐπολογισμόν του, ώς πρὸς τὴν ἀπόστασιν τοῦ σκάφους τοῦ ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου. Εἴναι η κατάθεσις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πηδαλίουν ἥσαν ἀλλητεῖς, τότε ἐπρόκειτο περὶ ἐσφαλμένης ναυοπλοΐας, συνεπείᾳ διαρροίας ἀμέλειας. Τοῦτο ὅμως κατέπειτε — ἔξηκολονθήσειν ὁ λόρδος Branson — ἐξ μᾶς οὐσιώδους ἱεροτομερείας: Ἡ κατάθεσις τοῦ Ἰταλοῦ πλοιάρχου τοῦ ναναγοσφιστικοῦ «Κέκλιμψ» καὶ αἱ ληφθεῖσαι ἐπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν «Λόνδρ» φωτογραφίαι ἀπεδείχνουν, ὅτι τὸ σκάφος δὲν διῆλθεν εἰς ἀπόστασιν ἐνὸς μιλίου ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου, ἀλλ' ἀπειχεῖν ἔξ αὐτοῦ οὐχὶ πλέον τῶν 667 ἡ — ισως — καὶ τῶν 601 μόνον μέτρων.

«Ο ναυτικός έμπειρογνόμων τῶν ἐναγομένων πλοίαρχος McGlasham κατέθεσεν, ὅτι δὲν ἦτο δυνατὸν νῦ γίνη λάθος μεταξὺ 600 μέτρων καὶ ἐνδὲ μιᾶς, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρους οἱ ἐνάγοντες ἐπεζήσισαν νὰ πεισούν, ὅπως τὸ δικαστήριον ἀπορρίψῃ τὴν κατάθεσιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ φορτηγοῦ καὶ δεῦθη, ὅτι οὗτος δὲν ἔτελεν εἰς φυλακὴν ἐπὶ τῆς γενέφας. Απόρριψις, δημοσ., τῆς καταθέσεως τοῦ πηδαλιού, ὅποτε ἀπεσύροντο πλέον οἱ μοναδικοὶ διοι μάρτυρες, οἱ προταθέντες ἐπὸ τῶν ἐναγόντων διὰ νὰ ἀφηγηθοῦν πός ἔξωπελε τὸ πλοῖο, καὶ δὲν ἀπέμενεν εἰς τὸν δικαστήν, δῆ μόνον μέσον διακριβώσεως τῶν συνηθρῶν τὸν ἀτυχήματος, παρὰ ή μαντείᾳ. Έξ τοῦ ἐπικριτικοῦ, ὅτι η θέσις τῆς προσαράξεως ἦτο «κατατόντον νῦ προτιμηθῆς διὰ μίαν πρᾶξιν ναυταπάτης, ἔξηγετο — κατὰ τὸ σκεπτικὸν — τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐγνώριζε καλῶς τὰ ἔκει βάθη. Ο Ἰταλικὸς ζάρτης σημειώνει πλήθην βράχων ἔξωθεν τοῦ ἀσφορτηρίου St. Vito, πλου ἔχει ἀγρυπνούβολην παρολόγιον, που δὲν ἴπτεινεν καὶ τὴν φύσιν τοῦ βυθοῦ. Εάν ὁ βυθὸς — ἔξηκολούθησεν ὁ λόρδος δικαστής, — ἐφ' οὗ προσέκρουσε τὸ σκάφος, ἦτο σκληρός, τότε τὰ ἔνθαλα τοῦ πλοίου θὰ ἐψισταντο ωργάματα. Εάν ὁ πλοιάρχος ἔρριπτε τυχαίως τὸ πλοῖον τοι εἰς τὴν ξηράν, θὰ ἦτο εὐνόητον νὰ δικαιολογηθῇ προαιτούμενος τὸ ρεῦμα. Οταν δημοσ. ἀνεπιχειράτιος κατηγοροῦθη, ὅτι ἐθελούσις προεξάλεσε τὴν προσάρξιν, θὰ ἐπρεπε νὰ ἔξιστορῃ τὰς πραγματικὰς συνήθης τοῦ ἀτυχήματος».

«Μοῦ ἐζητήθη — ἐξηρολουθήσεν ὁ δικαστής — νά ἀποφύγω τὴν κατάθεσιν τοῦ πηδαλίουχον, ὃς οὐδενὸς ἔξι πορρότερος σύμφωνον πρὸς τὴν τοῦ ἀνοτέρουν του. Δὲν ἔπροχεν, ὅμως, εἰς τὴν κατάθεσιν τοῦ διαιρεθέντον πηδαλίουχον. Γενικώς, αἱ διὰ τὸ ἀτύχημα μαρτυρικαὶ καταθέσεις ἔτειναν νά το παρονείσουν ὃς ἐπισυμβάντι μὲ τὴν θέλησιν τοῦ πλοιάρχου, παρὰ τιχαίως. Ἐστράφην, ἐν τούτοις καὶ πρὸς ἄλλα περιστατικὰ δυνάμενα νά ἐνισχύσουν ἡ καὶ νά καταρρίψουν τὴν σχηματισθεῖσαν ἴπονοιαν. Οὕτω, τὸ ἀπὸ τῆς Ἔπειτιάς κατεσκεύασθαι τὸ 1913 εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ ἥγορασθη παρὰ τοῦ τον. Γεωργ. Βεργοντή τὸ Μάρτιον του 1930

άντι 26.000 λιρών, έστοιχισεν, ομως, μὲ τὰς γενομένας τότε ἐπισκευάς του 29.875 λίρας. Διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ πλοίου είχε δανείσει τὸν ἐνδιαιφερούμενον ἔφοροιστήν ή ἐνάγουσα τὰς Ἀσφαλείας Τράπεζας ἣνα ποσὸν 34.000 λιρῶν, ἔναντι ἐγγραφῆς ὑποθήκης ἐπὶ δύο ἔτεσιν σκαφῶν, τοῦ ἀπὸ π. «Μεμάς», ἀνήκοντος εἰς τὸν ἀδελφὸν τοῦ Ἀνδρέαν. Η ἑποτήκη περιέλαμβαν τὸν ἔξοφλησεως 5000 λιρῶν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου 1930, ἐτέθον 5000 λιρῶν τὴν 31ην Μαρτίου 1931 καὶ είτην 6000 λιρῶν καθ' ἔξαρηνον. Διὰ τοῦ ὅρου 5 τοῦ ἐνυποθήκου δανείου ὑπεχρεοῦντο οἱ πλοιοκτήται νῦν διατηροῦν τὸ ἀπὸ «Ἐντιγίας» ἡσαφαλίσμενον ἄντι ποσοῦ οὐχὶ κατωτέρων τῶν 30.000 λιρῶν. Τὸ ἐπὶ τῆς ἑποτήκης ταῦτης χρέος ὑπεβιβάσθη εἰς 29.000 λίρας κατ' Ἀπρίλιον τοῦ 1930. Τὸν Μάρτιον τοῦ 1931 τὸ ἀπὸ «Ρόζος» προσορούσαν ἐπὶ ἕφαλον εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας κατέστη ὥλική ἀπόλλεια καὶ ἐπληρώθη ἡ ἔξ 29.465 λιρῶν ἀσφαλεία τοῦ. Ἐξ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ 15.000 λίραι διεπέθησαν εἰς ἀπόσθετην τῆς ἑποτήκης καὶ τὸ ὑπόλοιπον εἰς μείσων τοῦ τρέχοντος λιγομ. τοῦ κ. Γεωργ. Βεργοτῆ παρὰ τὴν Τράπεζην Ἀθηνῶν. Διὰ τοῦ ταχιόνων τῆς ἀπόλλειας τοῦ «Ρόζου» ἐξ κανδήνων υπαλλάσσοντο, οὐδὲν ζῆτημα ἡγέρθη.

»Τὸ ἀπὸ «Ἐδενγίας — ἔξηροιούθησεν ὁ λόρδος Branson — ἐτηροῦθη ἐν ὑπεροειδὶ καὶ συνεπλήρωμα δέκα ταξιδία πρὸν ἡ προσαράξῃ εἰς τὰς ἀπτὰς τῆς Σικελίας. Ἀπὸ τοὺς λαμπροὺς τῶν ταξιδίων του ἀπέφευγε κέρδος 750 λιρῶν περίπου, ἐάν, ὅμως, ἐλαμβάνοντο ἵντ' ὅδιν τὰ ἔκαπτοτε ἐποκενώματα του καὶ οἱ τόποι, κατέλεπτε ζημίαν 5906 λιρῶν, χωρὶς καμπίαν ἀπόσβεσιν. Τὸ «Ἐδενγίας ἐστοίχιζεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1930 λ. στ. 29.875, καθ' Ἀπριλίον, ὅμως, τοῦ 1932, συμφέροντα πρὸς τὰς τότε ἀγοραῖς τιμᾶς τῶν πλοίων, ελέγχει 11.500 λιρῶν καὶ τὸν ίδιον ἔτος 9.500 λιρῶν μόνον. Η ἀγρού καὶ ή ἐμπειρίεις του είχον στοιχίσει ἀράτρον εἰς τὸν πλοιοκτήτην, δόσις τὸν Ιούνιον τοῦ 1932 ὠφελεῖν εἰς τὴν ἐνάγονταν Τρόπαιαν 19.771 λιρας, μετ' ἄλλων δέ τινων κονδύλων ἀνήρχετο τὸ πληθυσμὸν του εἰς 23.391 λιρας. «Εναντὶ τοῦ παθητικοῦ τούτου διέθετε τὸ ἀπὸ «Ἐδενγίας, τὸν ἐπὶ 1200 λιρῶν ναῦλον, τὸν ὃποιον ἐπρόσκειτο νὰ εἰσοράξῃ καὶ τὰ ποστάτα του ἐπὶ τοῦ «Πόρον»

«Δένεν έλεγθη, ότι τό α) περί «Εύντυχία» είχεν ύπερασφαλισθή. Τό 1932, ή αξία του δι' «άλικην απώλειαν» ή κατά τεχμήδον τοιαύτην, είχε μειωθή είς 24.000 λίρας καὶ οἱ ασφαλισταὶ θά κατέβαλον μόνον τὰ 2/3 τῶν ἐξ γενινῆς ἀβαίνεις ἀπατήσεων. Απεδειγόντε, θέντε — εἴηζοκολούθησεν ὁ λόρδος δικαστῆς — ὅτι ὁ πλιοκτήτης δὲν είχε σημαφέρον νά προκαλέσῃ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1932 μιαν ἔθελουσίαν ἀπώλειας τοῦ πλοίου του, τοῦτο, δικιος, δὲν ἴσχει διὰ τὸν ἐπόμενον Ιούνιον. Κατὰ τὴν διαδικασίαν ὑπεστηριζθῆ ὑπὸ τῶν ασφαλιστῶν, ὅτι ὡς προέσταντεν ἀπὸ τὴν ἀλληλογραφίαν μὲ τὸ κεντητικὸν Κατάστημα τῆς Τραπέζης Ἀθηνῶν κατὰ Μάρτιον τοῦ 1932, ὁ πλιοκτήτης ἀντικειτόπειν οἰκονομικάς δυσχερείας, ἐάν δὲ ἐπιέζετο νά ἔκπληρωσθῇ τὰς ἐποχερέσσις τοι, θά ἴναγκάζετο — πιθανός — νά παροπλίσῃ τὸ σκάφος τοῦ.

Ἐτόνισεν, ἐν συνεχείᾳ ὁ λόρδος Branson, ὅτι ἡδύνατε νὰ δεχθῆτε τὴν κατάθεσιν τοῦ πλουσιότερού ἡ τοῦ ἐν Λονδίνῳ διπτού τῆς ἑναγού-σης Τραπέζης, ὅτι δὲν εὑρίσκετο ὁ κ. Γ. Βεργωτής ἐπόζονομακήν δυο-χερέων καὶ ότι εὐκόλως θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ καὶ ἄλλην ἔνσιστον. «Αἱ μαρτύρες — είτε — προσεπάθουν νὰ παραπετάσουν τὸ δικαστήριον, θεωρῶ δὲ ὡς προδήκων πανεργὸν — βάσει τῆς ἀλληλογραφίας καὶ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ δεδομένα περὶ τῶν ζερῶν τοῦ κ. Βεργωτῆ καὶ τῶν διαιρών ζημιῶν του ἀπό τὸ ἀπὸ «Εἴτιας» — ὅτι ὑψίστατο κάθε λόγος νὰ ἐπιθυμῇ οὗτος — ἐὰν τὸ ἐπενθήμει πρόγνωματι, — δύος καταστῆ το πλεῖον τοῦ εὐλόγου ἀπόλειμα καὶ ἀπαλλαγὴ τοινοτοπώς ἐξ τοῦ φόρου τῶν ζερῶν, ἀπίνα τῷ εἰχόν δημιουργηθῆ ἐξ αὐτούς.

Ανακεφαλαιώνων ώρισμένα σημεία τῆς διαδικασίας ὁ λόρδος Branson ἐτοίμισεν, ὅτι κατ' Ιούνιον τοῦ 1932 ὁ πλιοπτήτης ἡτο τόσον οἰχονομιώς στενοχωρημένος, ὥστε ἥκθη μέχρι τοῦ σημείου νά ζητήσῃ ἄπο τοὺς ναυλωτὰς τοῦ σκάφους τον συμπληρωματικὸν προσαταβόλην ναῦλον, πέραν τῆς ἑπτὸς τοῦ ναυλόσημαρίου καθοριζόμενης, μὲν ἀναβοτῶν εἰσέτι τὸ φροτήγον τον— μετά τὴν ἑπτὲλεσιν μεταφορὰν—, ἀλλὰ μὲ τὴν ὑποθετικὴν πρόσοψιν, ὅτι θὰ ἔστελλε τοῦτο εἰς τὴν Μαιῶν Θάλασσαν ἢ εἰς τὸ Πλέιτ πρὸς ἀναζήτησιν περιατέφων ἐργασίας. Σχολιάζων είτε τὰς τηλεφωνικὰς συνδιαλέξεις πλιοπτήτου καὶ πλιόρχου, προσδικήσεν, ὅτι ἡσαν ἀττα κατὰ τοῦτο οὐδιστικια, διότι θὰ είχεν ὁ πλιοπτήτης τὴν ἐγκαίριαν, ἐνī ἥβελε, νὰ κανονίσῃ τὰ τοῦ ναυάγιον τῆς «Ἐντυχίας». Υπέμνησεν ἀπόλούθως ὁ Δικαστής, ὅτι είχον δοθῆ εἰς τοὺς ναυαγοσώτας λανθασμέναι βυθομετρήσεις, συνεπεί τῶν ὁποίων καθυστέρησεν ἀρκετάς ἡμέρας ἡ ἐργασία διασώσεως. «Δὲν διναμα νὰ δεχθῶ— εἶπε — τὴν δοθεῖσαν ἐξήγησην, ὅτι ὁ πλιόρχος τῆς «Ἐντυχίας» ἐνήργησεν οὕτω διὰ νὰ μὴ γνωσθῇ, ὅτι τὸ σκάφος του ἀπέτιλεν εἰς Δάντοιγκ μὲ ἐπεργόδοτον. Ἐάν τὸ ἀτύχημα ἦτο τυχαίον, ὁ πλιόρχος θὰ κατέβαλλε κάθε δυνατὴν προσπάθειαν νὰ δοηθῇ τοὺς ναυαγοσώτας εἰς τὸ ἔργον τῆς ταχιτέρας ἀνεκκύσεως, ἐνῷ δοσ οὐδὲ τὰ περὶ αποκρύψεως τῆς ὑπερφροτύσεως, τὸ πλόιον δὲν ἦτο Ἀγγλικόν, ὥστε ὁ πλιόρχος νὰ φοβήθη τὴν προβλεπομένην ποινήν. Ἐάν πάλι ὁ πλιόρχος ἦτο ἔνοχος προμετετημένης προσαράξεων τοῦ πλοίου του, τί τὸ φραντζότερον, ἀπὸ τοῦ νὰ δώσῃ ἐσαγαλμένας βυθομετρήσεις

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΓΟΡΟΝΕΓΚ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

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

πρός καθυστέρησιν της διασώσεως;

Όμιλον κατόπιν ο λόρδος Branson έπι της καταθέσεως τού αποδανόντος πλοιάρχου Thompson (έμπειρογνώμονος της «Salvage Association») είπε τα έξη: «Είμαι πεπεισμένος, ότι — ξέφεσε της δηλώσεώς του, καθ' ἵνα τὸ σημεῖον τῆς προσαράξεως ἔκειτο εἰς ἀπόστασιν μιλίων ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου — οὐδεμία ἄλλη ὑπήρχεν ἀπόδειξις, ότι ἐνήργει ἄλλως ποὺς ἡ συμφώνως πρός τὸ καθηκόν του ἀπέναντι τῶν ἐργοδοτῶν τού». Ή ἐπίθεσις κατὰ τοῦ πλοιάρχου Thompson, ἔβασετο ἐπὶ τῆς καταθέσεως τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν πρακτόρων τοῦ «Lloyd's» κ. McDonell. Ό Διαστής, διμος, ἐσχημάτισε τὴν πεποίθησιν, ότι ἡ κατάθεσις τοῦ πλοιάρχου Thompson ήτο εἰλικρινής, ἀν καὶ ἔβασετο ἐπὶ ἀνεπαρκῶν καὶ λανθασμένον στοχείων.

«Τὰ τηλεγραφήματα, ἀτίνα ἀντηλλάγησαν κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ ναυάγιου μεταξὺ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ ἀδελφοῦ τοῦ — ἔξηροι θυμησεν ὁ λόρδος δικαστής — ήσαν, πράγματι, ἀθόφια, ὡς ὑπεστηρίχθη ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων; «Οταν κανεὶς εἴνε τὸσον πεπεισμένος, ὅπως ἔγω, ότι ὁ πλοιάρχος ἔρριψεν ἐσκεμένως τὸ σκάφος του εἰς τὴν Σηράν, ἀδύομπτον προέρχεται τὸ συμπέρασμα, ότι προεῖθη εἰς τὴν πρᾶξιν του ταύτην ἐν συνεννόησι μετά τοῦ πλοιοκτήτου. Τὸ συμπέρασμα αὐτὸν ἐνισχύεται ἀπὸ τὴν φυεδὴ κατάθεσιν τοῦ πλοιοκτήτου, ὅστις εἶχε πάντα λόγον νὰ καταστῇ τὸ πλοίον του «εὐλόγη ἀπώλεια» καὶ ὃ δύος οὔτε ἔχητοσιν, οἵτε ἔλαβεν οἰανδήποτε ἔξηγησην παρὰ τὸ πλοιάρχου του ἐπὶ τρεῖς τούχαις ἔβδομάδας, ὡς πρός τὰς συνθήκας τοῦ ναυάγιου».

«Διὰ τοὺς ἀνιστέρους λόγους — κατέληξεν ὁ "Ἄγγλος δικαστής" — ὥχθη εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι τὸ φορτηγὸν «Ἐντυχία» ἔρριψθη εἰς τὴν Σηράν δολίων ὑπὲρ τοῦ πλοιάρχου τῆς ὑποκινήσεως τοῦ πλοιοκτήτου. Ό λόρδος Branson ἔξειρε κατόπιν τούτου τὴν ἀπόφασιν του ὑπὲρ τῶν ἐναγόμενων Ἀσφαλιστῶν, ἔχορήγησε δὲ πράστασιν τῆς νομίμου προθεσμίας διὰ τὴν τυχὸν ἀσκήσεως ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων, εἰς διάρος τῶν ὄποιον κατελόγησε τὰ ἔξοδα τῆς δίκης.

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν, ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἀνεγράφοσαν κατ' αὐτὰς εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον κρίσεις περὶ τοῦ ἀποτελέσματος μιᾶς δίκης, διεξαχθείσης ἐσχάτως ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου Λονδίνου καὶ ἀφορώσης ἀσφαλιστικήν ὑπόθεσιν «Ἐλλήνος πλοιοκτήτου. Αἱ κρίσεις αὕτηι, προϊόν, ἀναμφίβολως, ἀγνοίας τῶν γεγονότων καὶ ἐσφαλμένων πληροφοριῶν, δὲν είνε δρθαὶ οὔτε δίκαιαι.

Νομίζω, διτὸν νὰ διατυπώνωνται γνῶμαι καὶ κρίσεις ἀνευ τελείας γνώσεως τῶν γεγονότων, τὸ νὰ προσάπτωνται θαρεῖς χαρακτηρισμοὶ καὶ νὰ συνάγωνται συμπεράσματα αὐθαίρετα καὶ ἐπιθλαβῆ διὰ τὸ γενικότερον τῆς Ναυτιλίας συμφέροντος, ἐπὶ ὑπόθεσεως, μὴ κριθείσης εἰσέτι τελειοδίκως, πᾶν ἄλλο ἢ ἐπιτετραμένον εἰνε ἀπὸ ἀπόφεως δικαίου, οὐδαμῶς δὲ ἔξυπηρετικὸν τοῦ γοήτρου τοῦ Ἐλληνικοῦ δινόματος.

Ἀπευθύνομαι, διθεν, εἰς τὰς «Ναυτικά Χρονικά», ὡς τὸ μοναδικὸν μας ναυτικὸν περιοδικόν, διπερ πάντοτε καλοπίστως καὶ ἀντικειμενικῶς ἔξετάζει τὰ ἀφορῶντα τὴν Ναυτιλίαν μας ζητήματα, μὲ τὴν θεωρίατητα, διτὸν θα συστήσῃ τὴν δέουσαν ὑπομονήν μέχρι τῆς δριστικῆς κρίσεως τῆς ὑπόθεσεως ὑπὲρ τῶν ἀνωτέρων Ἀγγλικῶν Δικαστηρίων.

Πειραιεὺς 13 Φεβρουαρίου 1937

Μετ' ἔξαιρέτου ὑπολήψεως
ΜΙΧ. ΞΥΛΑΣ
(Πλοιοκτήτης τοῦ ἀ)π «Ἀρης»)

—Ρυμουλκὸν καὶ ρυμουλκούμενον

Ἡ Γερμανικὴ νομολογία ἔχει ἀποδεῖθη — λαμβανομένων, ἐννοεῖται, ἵπτον τὸν πραγματικὸν εἰς ἔκαστην περίπτωσιν συνθηρῷ — τὴν ἀρχήν, καθ' ἵνα τὸν διακυβερνήσοντα μιᾶς ρυμουλκήσεως ἔχει εἰς μὲν τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν τὸ ρυμουλκούμενον σκάφος, εἰς περιφρασμένους δὲ χώρους (λιμένας, ποταμούς ἢ διώρυγας) τὸ ρυμουλκόν. Ἡ ἀρχὴ αὗτη ἰσχύει, ἀκόμη καὶ ὅταν τὸ ρυμουλκούμενον σκάφος δὲν ἔχει ίδιον ἀτομόν, ρυμουλκεῖται δὲ ὑπὲρ πλέον τοῦ ἐνὸς ρυμουλκοῦν, οἱ κυβερνήται τῶν δόπιων συμφωνῶν εἰς τὴν ἔνιαν διακυβερνήσεως τοῦ ρυμουλκούμενον πλοίον. Σχετικὴ πρὸς τὸ ἀνωτέρω είνε τὸν ἀποστόλον ἀπόδονθος ὑπόθεσις, ἀπαγολήσασις προσφάτως τὸ Γερμανικὴ δικαστήριο.

Ἐν ἀλιευτικὸν ἀτομόποιον 432 τόννων γνρος, ἔχον διαστάσεις 47.32 μ. μῆκος καὶ 3.04 μ. πλάτους, παρέστη ἀνάγκη, χωρὶς νὰ ἔχῃ ίδιον ἀτομόν, νὰ ρυμουλκηθῇ παρὰ διό τοῦ ρυμουλκοῦν ἀπὸ τὸν ἀλιευτικὸν λιμένα τὸν ἐκβολὸν τοῦ ποταμοῦ Βέρεο τοῦ παλαίων λιμένα τοῦ Μπρεμερζάδεν, μέσον τῆς διώρυγος Κάτερο. Τὸ B. ρυμουλκόν προσέδεσε κάλων εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τοῦ ἀλιευτικοῦ, τὸ δὲ ρυμουλκόν A. ἔτερον κάλων εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς πρώτας τοῦ ἀλιευτικοῦ. Τὸ συματόσοινον προσέδεσε τοῦ ρυμουλκοῦν A. ἡ πρώτης 2½ δακτύλων, ἀνήκε δὲ εἰς τὸ ἀλιευτικόν, εἰς ναντής τοῦ ὅποιον τὸ προσέδεσε μὲ πολιόλους γύρων εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἐπὶ τοῦ πρωθαράν παταπόρωματος τοῦ πλοίου δέστραν. Τὸ ἀλιευτικὸν τὸ ἐκυβερνά οἱ αἱ ἀξιωματικοὶ αὐτοῦ, ἀντὶ τοῦ ἐπ' ἀδείᾳ τελοῦντος πλοιάρχου.

Κατὰ τὸν εἰσπλουτὸν εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Μπρεμερζάδεν, τὸ ἀλιευτικὸν παρασυνθὲν ἀπὸ τὴν σφραγίδητη τοῦ πλαιροφοριακοῦ ρεύματος, παρεξέκινε πρὸς τὰ δεξιά. Τὸ ἐμπροσθέν εὑρισκόμενον ρυμουλκόν ἐπεδίοξε τότε νὰ σύρῃ τὸ σκάφος πρὸς τὰ ἀριστερά, κατὰ τὴν προσπάθειαν ταύτην διμος, ἐθεωράσθη τὸ συματόσοινον, τὸ δὲ ἀλιευτικὸν προσέκρουσε μὲ τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς πρώτας τοῦ μεγαλύτερον πλοίου τοῦ οἰανδήποτε πλοίου καὶ είτα μὲ τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τῆς πρώτης πλοΐης ἐπὶ τοῦ κορηπιδόματος καὶ είτα μὲ τὴν δικαστήριαν πλευρὰν τῆς πρώτης πλοΐης ἐπὶ τοῦ κορηπιδόματος. Ἐκ τῶν δύο ἀλληλοιδιαδόχων προσ-

κρούσεων προεκλήθησαν ζημία καὶ εἰς τὸ ἀλιευτικὸν καὶ εἰς τὰ κορηπιδόματα.

Τὸ πόρισμα τῆς ἐνεργηθείσης ὑπὲρ τῶν ἀμοιδίων ἀρχῶν ἀναρριστῶν ἀπεξάλυψε, ότι ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ρυμουλκήσεως οὐδεμία εἶχε γίνει συνεννόησις μεταξὺ τῶν κυβερνητῶν τῶν τοιῶν πλοίων διὰ τοὺς ἐνδεικνυόμενους ψειρομάσιους. Συνεπεί τοῦ πορίσματος τούτου ὁ πλοιοκτήτης τοῦ ἀλιευτικοῦ ἔξιστον ἀποξημάτισεν ἀπὸ τοὺς ιδιοκτήτας τοῦ ρυμουλκοῦ A., διότι ἡ πρωτοβουλία τῆς διακυβερνήσεως κατὰ τὴν ρυμουλκήσην εἶχεν ἐναποτελθεῖ πραγματικῶς εἰς αὐτό, τὸ δε ἀτίχημα συνέβη τη τὴν πλημμελεῖς ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιάρχου τοῦ A. πρινούλκησης.

Τὸ πρωτοδικείον τῆς Βρετανίας ἀπεδεῖθη ὡς ἐν μέρει βάσιμον τὸν περὶ ἀποξημάτωσεως ἀγώνην τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ ἀλιευτικοῦ, τὸ Ἐφετεῖον διμος ἀπέρριψε τὴν πρωτοδίκιον ἀπόφασιν, ὃς ἀστήρικτον ἐντελῶς. Ἀπεράνθη, δηλαδή, τὸ Ἐφετεῖον, ὃτι δὲν ἦτο ὅρθι ἡ ὑπὲρ τοῦ πρωτοδικείου γενομένη ἀποδείξη πομπή, καθ' ἣν τὴν πραγματικὴν διακυβερνήσην τῆς ρυμουλκήσεως ἤσκει ὁ πλοιάρχος τοῦ ρυμουλκοῦ A. Ο εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀλιευτικοῦ ἐπ' ἀδείᾳ πλοιάρχου κυβερνῶν τὸ ἀλιευτικὸν α' ἀξιωματικὸς αὐτοῦ, ἦτο — κατὰ τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν — ὁ ἐπένθινος καὶ μόνος κυβερνήτης, ὃς ἐπληρώσαντον κατὰ τὴν ρυμουλκήσην τὸν πλοιάρχον, τὰ διακανώματα καὶ τὰ καθήρωντα τοῦ ὑπερχερσοῦν, ἀλλ' ὅτι μᾶλλον ἔκαστος τῶν πλοιάρχων εἶναι πομπής τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ ρυμουλκοῦ. Καὶ ἡ συνεννόησις, διμος, ἀντὶ τοῦ πρωτοδικείου περὶ τῆς ρυμουλκήσεως ἀπὸ τὸ ἀλιευτικόν, — ἀν παρουσιάζοντο ἔμποροι οἱ ρυμουλκοῦν ἀλιευτικοῦ. Καὶ ἡ συνεννόησις, διμος, ἀντὶ τοῦ πρωτοδικείου περὶ τῆς ρυμουλκήσεως.

Οἱ ψειρομάσιοι κατὰ τὴν πορείαν τῆς ρυμουλκήσεως — συνεχίζει ἡ ἐφετειακὴ ἀπόφασις — ἀποδεινόν, ὅτι δὲν ἐγένετο οὖτε συγκενόμενος, ἀλλ' οὔτε καὶ σιωπηρός, παραχώρησις ἀπὸ τὸ ἀλιευτικὸν καὶ ἀνάληψις ἀπὸ τὰ ρυμουλκά τῆς διακυβερνήσης τῆς ρυμουλκήσεως, συνεπαγομένη ἐποχρέσιον, ἀλλ' ὅτι μᾶλλον ἔκαστος τῶν τριῶν πλοιάρχων ἐνηργεῖται κατ' ίδιαν ἀντιτίτην. Οὕτως εἰς τὴν συνεννόησην τῶν κυβερνητῶν τὸν δύο ρυμουλκοῦν, καθ' ἣν τὸ Α ρυμουλκόν — ἀν παρουσιάζοντο ἔμποροι οἱ ρυμουλκοῦν ἀλιευτικοῦ. Καὶ ἡ συνεννόησις, διμος, ἀντὶ τοῦ πρωτοδικείου περὶ τῆς ρυμουλκήσεως.

Κατὰ τὸ στάδιον τῶν ἀναρριστῶν παρὰ τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν διεπιστώθη, ὅτι ὁ πλοιάρχον τοῦ ἀλιευτικοῦ ὅστις ἐπεκαθίστα τὸν πλοιάρχον, εἰς ὃν καὶ ἀνήκει ἡ διακυβερνήση τοῦ ρυμουλκοῦ A., ὁ δόπιος θεωρεῖται ὡς ἐπενθύνος τὴν ρυμουλκήσην τοῦ πλοιοκτήτου, ὅταν ἀπέρριψε τὴν παρίστασιν τοῦ ἀλιευτικοῦ, ἔθεσε μόνος τὸ πηδάλιον πρὸς τὰ ἀριστερά καὶ ἔδωκεν εἰς τὸ ρυμουλκόν B., τὸ σῆμα τριῶν δραχμέων στριγμῶν. Ἐκ τῶν γεγονότων αὐτῶν σινήγαγε τὸ Ἐφετεῖον, ὅτι δὲν ὑφίστατο ἔνιατα διοίσησις τῆς ρυμουλκήσεως καὶ ὅτι ἡ ἀντιτίτης ἐν προκειμένῳ διαπίστωσις τοῦ πρωτοδικείου δὲν ἦταν ὅρθι.

Περιστέρῳ ἡ ἐφετειακὴ ἀπόφασις θεωρεῖ τὸν κυβερνῶντα τὸ ἀλιευτικὸν α' ἀξιωματικοῦ, τὸ Ἐφετεῖον ἀπεράνθη ὡς ἔξης: «Ἐάν ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ ἀλιευτικοῦ ὅστις ἐπεκαθίστα τὸν πλοιάρχον, εἰς ὃν καὶ ἀνήκει ἡ διακυβερνήση τοῦ ρυμουλκήσεως, δὲν ἐνεπιστεύετο εἰς ἑαυτόν, ὥφειλς τότε νὰ ζητήσῃ τὴν δοκίμεων πλοηγοῦ ἢ νὰ συνεννοήσῃ σαφῶς μεθ' ἐνὸς τοῦ κυβερνητῶν τῶν δύο ρυμουλκῶν καὶ οὔτες ἀπολλαγῆ τῆς εὐθύνης. Ἐπειδὴ, διμος, δὲν ἔσυρε τὸ σκάφος ἐγκαρδότερον, ὥστε ν' ἀποφευχθῇ ὡς πρόσχρονος.

Τὸ Ἐφετεῖον, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ Πρωτοδικείον, ἀπεράνθη, ὅτι ὁ κυβερνῶν τὸ ἀλιευτικόν δὲν ἔπειρε νὰ ἀφήσῃ τὸν πρωτοδικόν Α., ὅστις, οὔτε τὴν ὄλην ρυμουλκήσην ἡδύνατο νὰ εποπτεύῃ, οὔτε ἡλθεν εἰς οἰανδήποτε μετ' αὐτῷ προσυπεννόησην τοῦ Επειδὴ δὲν ὑφίσταντο τὸν διαπίστωσις τοῦ ρυμουλκήσεως, αὐτὸς ἐπειγεὶς καὶ τὴν εὐθύνην, διότι τὸ ρυμουλκόν A. δὲν ἔσυρε τὸ σκάφος ἐγκαρδότερον, ὥστε ν' ἀποφευχθῇ ὡς πρόσχρονος.

Τὸ Εφετεῖον, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ Πρωτοδικείον, ἀπεράνθη, ὅτι ὁ κυβερνῶν τὸ ἀλιευτικόν δὲν ἔπειρε νὰ ἀφήσῃ τὸν πρωτοδικόν Α., ὅστις, οὔτε τὴν ὄλην ρυμουλκήσην ἡδύνατο νὰ εποπτεύῃ τὸν πρωτοδικόν Α., διότι τὸν διαπίστωσις τῆς ρυμουλκήσεως, αὐτὸς ἐπειγεὶς καὶ τὴν εὐθύνην, διότι τὸ ρυμουλκόν A. δὲν ἔσυρε τὸ σκάφος ἐγκαρδότερον, ὥστε ν' ἀποφευχθῇ ὡς πρόσχρονος.

C. K. HANSEN
STEAMSHIP OWNER, COALMERCHANT STEAMSHIP,
AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING-AGENT
SALE & PURCHASE
COPENHAGEN
TELEGR. ADR.: HANSEN

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοία

«ΚΑΡΜΕΝ ΣΥΛΒΑ» (σημαία Ρουμανική): Προσφοραμένον εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Βοσπόρου, μὲ φορτίον γεννημάτων ἐξ Κονσταντζῆς διὰ Πειραιᾶ. Τὸ πλήρωμα, ὡς εἶχομεν ἀναγόμενοι εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, εἶχεν ἀποβιβασθῆναι εἰς τὴν Ξηράν, χώριν μεζονος ἀσφαλείας, οἱ δὲ Τοῦρκοι ναναγοσθῶσται θάνατον ἀνελάμβανον ἔργασιας διασώσεως εὐθὺς ὃς θὰ ἐβέλτιστον ὁ καρός. Πρότιμοι, τὸ ναναγοσθωτικὸν «Saros» ἐπλενούσι εἰς τὴν θέσην τῆς προσφοράς, ὅταν ἐξόπασεν ἡ τριμισιά, οἱ δὲ δύται ἔξηρισθωσαν, ὅτι τὸ πλοῖον ἐπεκάθητο εἰς ἀμμώδη βιθύνον, περὶ τὰς ἑκατὸν ὑάρδας ἀπὸ τῆς ἀπτῆς. Ἡ γενομένη βυθομέτρησις ἀπέδειξε βαθος ὑδάτων 17 ποδῶν εἰς τὴν πρόσωπα καὶ 14 ποδῶν εἰς τὴν πόδην, ἐνῷ τὸ ἐμφόρον τὴν βίθυνον τοῦ σάκων εἶναι 19 ποδῶν. Διεποτόθη διάκονη ἀπὸ τὴν ἐπαθέωσιν τῶν ναναγοσθῶσαν, ὅτι τὸ μηχανοστάσιον, ἡ ἀποβήν τροφίμων, τὸ ἀφρόπικο καὶ τὸ «ἄφτεροπικό» διέφερον σοβαρῶς. τὸ δὲ ὑδωρ εἰς τὰ διαμερίσματα ἐγένετο εἰς ἐπίπεδον ἵσον πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. Διέφερεν ἐπίσης καὶ τὸ πρωράπον τάνον, ἐνῷ τὰ πρωτανά κάτη ἐψώνυτο ἀνέλαπα. Τὸ πηδάλιον τοῦ σάκων εἶχε σοβαρῶς βλαβεῖ, κατὰ μῆρος δὲ τοῦ καταστόθιμος παρετηρούντο διάφοροι μικροζηματι. Διὰ τὴν ἀνέλησιν ἐπεγόραψεν ἀνιδόλων τύπον Λόιδη μὲ τὸ ναναγοσθωτικὸν «Saros». Οἱ Τοῦρκοι ναναγοσθῶσται ἀνερούνοσαν, ὅτι θὰ ἐπιχειρήσουν τὴν ἀνέλησιν, ἀφοῦ προηγουμένων καταστήσουν τὸ πλοῖον στεγανόν, ἐκσκάρων περὶ αὐτὸν ἀλλακαὶ συγχρόνως τὸ ἐλαφρύνονταν διάπλατην ἀπαρατήτου ἐφαρθρώσεως τμήματος τοῦ φορτού τον. Ρητὴ προπόθεσις διὰ τὴν ἐπιτυχή διεξαγόρην τῆς ναναγοσθείας ἔτιθετο ἡ διατήρησις ἀρετάς ἡμέρας τῆς εὐδίας, καθόσον ἡ θέσις τοῦ πλοίου ἦτο ἔξαρστικά ἐπειθεύμενη εἰς τὴν ἀπὸ βορρᾶ κακοκαρίαν. Τὸ φορτίον τοῦ πλοίου σηνίστατο ἀπὸ 1500 τ. σίτου, ἡσαλισμένους εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καὶ ἀπὸ 711 τ. ἀραβοσίτου.

Τὴν 30ὴν Ιανουαρίου τὸ ναναγοσθωτικὸν «Saros» ἐπελήφθη τῆς προεργασίας διὰ τὴν ἀντίλησην τῶν ὑδάτων ἐπειδὴ τοῦ μηχανοστάσιον, ἐπέτιχε δὲ ἰανουοπητικά ἀποτελέσματα. Τὰ ὑδάτατα ἥντληθησαν, ἡνάφησαν αἱ πνοιαὶ τῶν λεβήτων καὶ ἡγέρθη ἄτμος, οἱ δὲ θέσις τοῦ πλοίου διησφαλίσθη. Ἐν συνεχείᾳ, συνεργαστήσις ἡ διαφορὴ καὶ εἰς τὰ ὑπόλοιπα διαμερίσματα, ἐναντιώθησαν δὲ ἰστοφόρα καὶ προσελήφθησαν διὰ τὴν τημητικήν ἐξφρότωσιν. Τὴν 1ην Φεβρουαρίου ἐπεκράτησεν ἀπὸ Νότου κακοκαρία, ἥτις ὅμως δὲν ἡμέραδικά τὴν πρόσδοτον τῶν ἔργασιν. Τὴν ἐπομένην, κατέπλενούσαν ἰστοφόρα συνολικῆς χωρητικότητος 1400 τόννων, εἰς τὰ ὅποια ἐξφρότωσθησαν 460 τόννοι ἀραβοσίτου καὶ 90 τ. σίτου, ἐπειδὴ ὅμως ἐπεκράτησεν δροσερὸς καρός, ἐπεξόπλης ἡ ἐξφρότωσις. Μετὰ τὴν πρόσδοτον τῆς κακοκαρίας ἐγένετο νέα ἐπιθέσησις, ἔξηρισθωσθῆται δὲ, διὰ δὲν μετεβλήθη ἡ θέσις τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὅποιον καὶ ἐπέβη ὅμως ναναγοσθῶστὸν πρὸς διατήρησιν τοῦ ἄτμου καὶ συγκρύσθησιν τῆς διαφορῆς. Τὴν 3ην Φεβρουαρίου ἐπεκράτησεν βαρὺς ἀπὸ Βορρᾶ κυματισμός, διότι ἡμέραδικά τὴν ἐξφρότωσιν, ἐγένετο δὲ πρὸς στιγμὴν τὰ σάκων φορτίον εἰς τὴν θαλάσσαν.

Τὴν 4ην το. ἡμέρας κατέπλενε καὶ τὸ ναναγοσθωτικὸν «Alemdar», ὅποτε ἐπεχειρήθη ἰσχυροὶ φυμούληστοι, χωρὶς ὅμως ἀποτελέσματα. Ἐτέρᾳ προσπάθεια καταβληθείσα τὴν ἐπομένην ἀπέτιχε, ἐπανελήφθη δὲ ἡ ἐξφρότωσις εἰς τὰ ἰστοφόρα. «Ετερος 350 τ. ἐξεργοτώθησαν τὴν 5ην Φεβρουαρίου, ὅποτε καὶ τὸ σάκως, κατόπιν νέας φυμούλησεως, ἐσύρθη περὶ τὰς 80 ὑάρδας πρὸς τὴν βαθεῖαν ὕδατα. Αἱ πτέρωγρες τῆς ἐλιξίδος τοῦ ἔθρασθησαν, εἰς τὴν περίπτωσιν, ὅμως, διασώστεος, ὑπάρχει ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγερδρική ἔλιξ πρὸς ἀντικατάστασιν τῆς βλαβείσης.

Μέχρι τῆς 6ης Φεβρουαρίου ἐξεργοτώθησαν ἐν ὅλῳ 1450 τ. σίτου καὶ ἀραβοσίτου, ὅποτε καὶ ἐπετεύχη ἡ ἀνέλκυσης τοῦ πλοίου καὶ ἡ φυμούλησης τοῦ εἰς Βουγιούν - ντερεῖ. Ἀναφέρεται ἴσως τὸν ναναγοσθῶστὸν, τὸ δὲ αἱ ζημιαὶ τοῦ σάκων εἶναι ἐκτεταμένα καὶ διὰ τὸ ἀπατηθεῖν σοβαρὰ ἐποκενά.

(Ιαν. 28—Φεβρ. 8)

«ΔΕΛΦΟΙ»: Εξ τῆς γενομένης ἐπιθεωρήσεως διεποτόθη, διότι τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο οὐδὲναν ζημιὰν ἔπεισται ἐπειδὴ τῆς συγκρύσεως μὲ μίαν δενενάκατον, ήτις τὴν θέσην διέπεισται καὶ ἐπειδὴ τὸ προσφρούρωσε τοῦ ἐπὶ τοῦ κοριδόματος. Ἡ ἀνέλκυσης τῆς δενενάκατον εἰναι ἀδένατος πρὸς τὴς τίξεως τῶν πάγων εἰς τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας. Τὸ ἀτμόπλοιον «Δελφοῖς» ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναναπλοίας καὶ ἀνεγόρησε, συνεπειδὴ ὅμως ἀνωμαλίας τῶν μηχανῶν τοῦ ἔχητο τὴν βοήθειαν φυμούλων, ἄτινα καὶ ἀποτάλπαν. Τὸ φορτηγὸν ἐπαναπλέσαν εἴσετελεσεν ἀδημερόν.

(Ταῦτα 1.)

«ΜΕΝΤΩΡ»: Κατέπλενε εἰς Σούνιννα τενόν, ἀφοῦ προηγουμένως εἶχε συγκρύσθη εἰς Μλουγιούν Ντερεῖ μὲ τὸ Δανιζὸν φορτηγὸν «Estland». Ἐλάσματά τινα εἰς τὴν πλευράν τοῦ κύπετος Νοι ἐθέλασσαν, δὲ ἐπιθεωρητῆς συνέστησεν ἐποκενά διὰ τομέντον, μετά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὅποιων ἐχορήγησεν εἰς τὸ σάκως πιστοποιητικὸν ναναπλοίας.

(Ιαν. 29)

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ»: Κενὸν ἀπὸ «Ασσενς» διὰ «Αμστερνταμ» ἐπόδισεν εἰς Χολτενάου μὲ βλάβην τῆς ἐλιξίδος του. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν

προσωρινῶν ἐποκενῶν τὸ σάκως ἔξηρισθησε τὸν πλοῦν του.

(Ιαν. 29)

«ΝΕΛΣΩΝ» (σημαία Ἀγγλική): Καθ' ὃν χρόνον τὸ Ἀγγλικὸν μότοροπλ. «Ajaix» ἀπέπλενεν ἐξ Μασαλίας, ἐπὸ κακοκαρίαν καὶ σφρόδρων ἄνεμον, παρεσφόρη καὶ ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ ἡγιανοδούλημένον φορτηγοῦ «Nélosos». Τὸ «Ajaix» δὲν ἴστησε ζημιάς, ἐπὶ τοῦ «Nélosos» διοικητοῦ ἐπηρεάσθησεν βλάβης εἰς τινὰ διαχωρίσματα καὶ νομίσις.

«ΝΕΡΑΙΔΑ»: Εξ Στέττιν διὰ Πειραιᾶ μὲ φορτίον γιανθράκων κατέφευγεν εἰς Βρέστην μὲ ζημιάς, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προγόνοιμον τεύχος μας. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο καταληφθεῖν ἐπὸ σφρόδρως τοικιμίας καὶ ὑφιστάμενον σοβαρὸν διαφρόνην προσηράζει τὸν λιμέναν. Τὴν 30ὴν Ιανουαρίου δεν ηδυγήθησαν, ἐν τούτοις, νὰ ἔργασθον οἱ δύται, λόγῳ τοῦ ισχυροῦ δεν μεταποτομάτος, αἱ δὲ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Βρέστης. Τὸ τάνος No 5 καὶ τὰ πριναῖα κάτη διέρρεον, οἱ δὲ προσληφθέντες δύται ἐπόρκειτο μὲ τὴν παλίρροιαν νὰ ἔπιενται τὰ ηγαντά καὶ νὰ προσθοῦν εἰς τὸ προσωρινὸν ἐποκενόν τὸν ζημιῶν. Τὴν 30ὴν Ιανουαρίου δεν ηδυγήθησαν, ἐν τούτοις, νὰ ἔργασθον οἱ δύται, λόγῳ τοῦ ισχυροῦ δεν μεταποτομάτος, αἱ δὲ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Βρέστης. Τὸ τάνος δὲν παρέζησεν τὴν θέσην τοῦ ηγαντού, λόγῳ τοῦ ισχυροῦ δεν μεταποτομάτος, αἱ δὲ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Βρέστης.

Τὴν 1ην Φεβρουαρίου οἱ δύται ἀνέφεραν, διότι ηδιαρροή τοῦ προσωρινού σινδετικοῦ τίνων ὥλων εἰς ἐλασμα τῆς τροποδος. Η αἵτια τῆς διαφρούς τοῦ κύπετος No4 δὲν κατωθήθηντες ἐπειδὴ τοῦ προσωρινού τοῦ ηγαντού, οἱ δὲ πραγματογνώμονες ἀπεργάθησαν, διότι ἐν ἡ περιπάτοισε δὲν καθίσταται τελικὸς δηματή της ἀνεύρεσις τῶν ζημιῶν, θὰ ἐπεργάτησεν τὸ σάκως νὰ δεξαμενοῦται, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξεργότων 3000 τ. γιανθράκων. Ο δεξαμενοῦμος μὲ πλήρες φορτίον δὲν ἐπετέρετο, λόγῳ τῆς μεγάλης ήλικίας τοῦ πλοίου (34 ἑτῶν). Οι δύται κατέβαλον τὴν 2ην Φεβρουαρίου νέαν προσπάθειαν μὲ δημητρίες θύμως καὶ πάλιν ἡ αγενόρουν τὰς ζημιὰς τοῦ No 4. Κατόπιν τούτου συγκατετέθησαν οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν δεξαμενών 3000 τόννων. Τὸ φορτηγὸν ἀνέλκυσθεν ὁδηγήθησεν τὸ προσωρινόν της Βρέστης, ηδὲ διαρροή του συνεχείται ἀπὸ τὰς ἀντίλιας. Η ἐξφρότωσις ἡρχίσειν ἀμέσως, διαφρούσης δὲ τῆς ἐργασίας ταῦτης ἀνενέρθη η διαρροή τοῦ κύπετος No 4 εἰς ἐλασμα κείμενον τέσσαρας πλόαις κάτω τῆς ισάλου γραμμῆς. Η ἐξφρότωσις ἔξηρισθωσθῆσεν, μεταξύ τῶν δεξαμενών τοῦ πλοίου ἐν δεξαμενῇ καὶ νὰ ἔπιστημετον ἐν αὐτῇ τὰς μητραὶ τοῦ πλοίου καὶ τὰς τὸ πέρας τῶν ὅποιων θάνατον τῷ ηγαντού ποιεῖται πιστοποιητικὸν ναναπλοίον τοῦ παραπλανητικοῦ ναναπλοίου Noord Hinder, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη ἀνενέρθησεν τὰς ζημιὰς καὶ βούτησεν. Τὴν 6.46' π. μ. τὰς ίδιας ήμέρας νεοτερούσαν φαδιστηλεγάρημα τοῦ πλοίου τοῦ ηγαντού ἐξείπει ἀμέσως βοήθειαν φυμούλων, λόγῳ κανδήνου τοῦ πλοίου ἐξ τοῦ θεντηλώδους ἀνέμου καὶ τῆς σφρόδρωτάτης θαλασσοταραχῆς. Δύο περίπους ὡλαρίσαντον ἀνηγγέλλετο, διότι ὁ κύνδυνος τοῦ φορτηγοῦ παρηγέλθη, τὰ δε πετεντόντα εἰς τοῦ βοήθειαν τοῦ ναναγοσθωτικοῦ ἡγαντούθησεν, μετά τὰς ζημιὰς τοῦ πλοίου καὶ τὰς τὸ πέρας τῶν ὅποιων τοῦ πλοίου τοῦ ηγαντού ποιεῖται πιστοπλανητικὸν ναναπλοίον.

(Ταῦτα 28—Φεβρ. 8)

«ΦΛΕΘΩΝ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Νεκοτέα μὲ φορτίον «Αργεντινῶν γεννημάτων εἰς Αμβέρσαν, ἀνέφερεν τὴν 6.35' πρωΐνην τῆς 28ης Ιανουαρίου, διότι προσήραξεν ἐπὶ ἀμάδωνος ὑφάλων Βορείων τοῦ φαροπλοίου Noord Hinder, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη ἀνενέρθησεν τὰς ζημιὰς καὶ βούτησεν. Τὴν 6.46' π. μ. τὰς ίδιας ήμέρας νεοτερούσαν φαδιστηλεγάρημα τοῦ πλοίου τοῦ ηγαντού της 28ης Ιανουαρίου. Εξ τῆς προσφάξεως ταύτης καὶ τῆς ἐπακόλουθης ζημιᾶς εἰς τὸ πλοίον τοῦ ηγαντού της 28ης Ιανουαρίου, διότι τὸ σάκως έλιξεν τὸ πέρας τῶν φρότων τοῦ πλοίου τοῦ ηγαντού της 28ης Ιανουαρίου.

(Ταῦτα 28—Φεβρ. 4)

«ΒΟΛΓΑΣ»: Οι ναναγοσθῶσται ἐπανέλαβον τὰς ἐργασίας των εἰς

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΕΜΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "GARAX",
ΤΗΛ. ΑΡΙΘ. 325

ΟΔΟΣ ΡΟΣΙΟΡΙ 1. - ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (ΡΟΥΜΑΝΙΑ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙ-
ΜΟΥΣ ΔΡΑΣ 330 & 339

τὸ ἡμενθισμένον τοῦτο παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Μήλου σκάφος, προσει-
μένον νὰ διασώσων πᾶν τὸ δυνατόν.

(Ιαν. 29)
«ΑΡΚΑΔΙΑ»: Ἐπιθεωρηθὲν εἰς Κονιόπολιν μετὰ τὴν σύγχρονον
τοῦ ἔξηρανθόν, ὅτι ἐπέστη ἐλαφρὺς τίνας βλάβας εἰς τὸ ποδόστημα.
Ἐξοργηγὴ πιστοποιητικὸν ναυπλοῖας καὶ τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς
τὴν Κονσταντίαν πρὸς φρόντισιν, ἀφοῦ προηγουμένως καθιστέοιτο
εἰς τὸν "Ανοι Βόσπορον, συνεπείᾳ τῆς καροκαρίας." (Ιαν. 30—31)

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ»: Ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἐφέσου πὲ γεννήματα ἑρ-
αδιοτηλεγράφησε τὸν 2.50 μ. μ. τῆς 28ης Ἰανουαρίου, ὃτι εὑρίσκεται
280 μίλια ΝΔ τῆς Λισσαβόνης, κτισμένον ἀπὸ τριγωνικὰς ἔξαρστης
σφράγηστος. Εἰς τὸ φαῦλον προσετίθετο, ὅτι ἀνιψιδῶς παροντάσθη
μεγάλη διαρροὴ εἰς τὸ φρόντισον καὶ εἰς τὸ Νο 1 τάνη, τὸν ὥποιαν Ἰ-
δούνατε νὰ συγκρατήσῃ ἡ ἀντλία τοῦ ἴπαριστον. Τὸ σκάφος ἥλαξε πο-
ρείαν διὰ νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν Λισσαβόνη πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπι-
σκεψίν. Τὴν 11.45 μ. μ. τῆς ιδίας ἡμέρας διεβάσθη ἔτερον φραδιοτη-
λεγράφησαν τὸν πλοιάρχον, ὅτι ὁ καρός ἐβελτιώθη, ἀλλ' ἡ διαρροὴ ἥ-
ζανεται, χωρὶς ὅμιον καὶ νὰ είναι δεντατή νὰ δινούμενης τῶν διπλημά-
νων. Τὴν 3.25 μ. μ. τῆς 29ης Ἰανουαρίου, εὐρίσκετο ὁ «Ἀθανάσιος»
εἰς ἀπόστασιν 100 μιλίων ΝΔ τῆς Λισσαβόνης, μὲ διαρροὴν φθάνον-
σαν εἰς ὥραν ἔνος ποδὸς τὴν ὥμαν, ἀλλ' ἡ ἀντιμετωπούμενην ἐπιτυχῶς
ἀπὸ τὰς ἀντλίας τοῦ σκάφους. Τὸ φρόντισον κατέπλευσεν εἰς τὴν Λι-
σσαβόνη τὴν πρώιαν τῆς 30ης Ἰανουαρίου, μὲ τὸ φρόντισον πλήρες ὑδά-
τον καὶ μὲ διαρροὴν εἰς τὸ ίδιον. 1 τάνη. Ἡ αἵτινη τῆς διαρροῆς δὲν
εἶχεν ἔξαρφισθη, ἐκλήθη δὲ ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόιδη νὰ ἐπιθεωρήσῃ
τὸ σκάφος. Ἡ ἐπιθεώρησις ἦγένετο τὴν 2αν Φεβρουαρίου, αἱ δὲ ἀνερ-
θεῖσα ζημίας ὑπεδείχθη νὰ ἐπισκευασθῶν προσποντίνων διὰ τοιμέντου.
Ζημία εἰς τὸ φρόντισον τῶν πρωδιῶν κετῶν δὲν διεποτύθησαν. Τὰ δι-
δατα τοῦ φρόντισος ἡντλήθησαν, ὑπεδείχθη δὲ ἡ ἐκφότωτος τῷματος
τοῦ φρόντισον, ἵνα δεξαμενισθῇ τὸ σκάφος διὰ λεπτομερεστέραν ἐπιθε-
ωρησιν. Μετὰ τὸν δεξαμενισμὸν, ἐπλέυσε τὸ σκάφος εἰς ἀσφαλῆ προ-
μαίαν, ἔνθα ἔξετέλεσε τὰς ὑποδειγματίστεις ἐπισκεψίας, ἀπέλευσε δὲ τὴν
2ην Φεβρουαρίου διὰ τὸν πρωδισμὸν τοῦ μηχανῶν.

(Ιαν. 28—Φεβρ. 10)
«ΠΕΤΑΛΟΙΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Κολόμπο ψυμουλώνυμον, συνε-
πειαὶ θραύσεως τοῦ ἄρχοντος τοῦ καὶ ἀπολείας τῆς Ἰλιού. Τὸ πλοίον
ἔδεξαντες τοῦ φρόντισος ἡντλήθησαν, ὑπεδείχθη δὲ ἡ ἐκφότωτος τῷματος
τοῦ φρόντισον, ἵνα δεξαμενισθῇ τὸ σκάφος διὰ λεπτομερεστέραν ἐπιθε-
ωρησιν. Μετὰ τὸν δεξαμενισμὸν, ἐπλέυσε τὸ σκάφος εἰς ἀσφαλῆ προ-
μαίαν, ἔνθα ἔξετέλεσε τὰς ὑποδειγματίστεις ἐπισκεψίας, ἀπέλευσε δὲ τὴν
2ην Φεβρουαρίου διὰ τὸν πρωδισμὸν τοῦ μηχανῶν.

(Ιαν. 30—Φεβρ. 4)
«ΚΟΝΙΣΤΡΑ»: Έχει Ρόττερνταμ διὰ Πειραιᾶ μὲ φρόντιον γαν-
θώσων ὑπότη, λόγῳ τῆς σφράγης τρικυμίας εἰς τὴν Πορτογαλικὴν πα-
ράλια, ζημίας τοῦ πηδαλίου τοῦ, καθ' ὅν χρόνον εὐρίσκετο εἰς θέσην
38—44 Β. πλάτους καὶ 9—55 Δ. μήκους. Τὸ σκάφος κατημούνθη εἰς τὴν
Λισσαβόνη πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαρατήτων ἐπισκευῶν. (Φεβρ. 1—4)

«ΣΤΑΜΟΣ»: Έχει Αιγαίοντος καὶ Χερσονήσου κενὸν δι' Ἀργεν-
τινῆς ἐπόδεινες εἰς Φάληρον μὲ βλάβην εἰς τὴν τροφοδοτικὴν ἀντλίαν τοῦ.
Αἱ ἐπισκεψαὶ ἔξετέλεσθησαν ταχύτατα καὶ τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποι-

τιούν ναυπλοῖας ἀναψωφῆσαν διὰ Μπουένος "Αὔρες" (diatacias).

(Φεβρ. 1—2)

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ»: Έχει Ἀργεντινῆς μὲ φρόντιον γεννημάτων διὰ
Λανιάν ἀπεξείσθη ὑπὸ τῶν πάγων εἰς τὸ Hals, πλησίον τοῦ Ἀλμ-
ποργκ. Εἰς τὸν ιδίαν θέσιν ἀπεξείσθη καὶ τὸ Δανικὸν ἀτμόπλοιον
«LYNAES». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ἔχησαν βοήθειαν διὰ νὰ συνεχί-
σουν τὸ ταξίδιόν των, αἱ δὲ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τῆς Κοτεγγάνης διέταξαν
νὰ πλεύσῃ ἐπὶ τῶν ἐν Ισχυρῷ παγοθραύστασιν. Ή παροχὴ βοήθειας
πρὸς διάνοιξην διάλυσεν δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ παροχεῖται πρὸς τὰς παρελεύ-
σεις δύο, τούτων ἀποτελούσαν τὴν ίμηρον. Κατὰ συμπληρωματικὰς πληροφορίας,
ηὔχοισαν νὰ ἐπικρατοῦν ἀπὸ τὴν 4ης Φεβρουαρίου Νότοι πλημμύραι, ή θεο-
μορφασία ἀνήρχετο καὶ οἱ πάγοι ἐπίκοντο. Εἰς τὸν διόδον τοῦ Hals, ὅ-
μως, οἱ πάγοι παρέμενον ἀναλλοίωτοι, ἀπολελευθέρωτον ἐν συνόλῳ ἐπὶ
οικανῶν, μεταξὺ τῶν ὥποιων καὶ τὸ φροτιγὸν «ΩΝΑΣΗ ΠΗΝΕΑΟ-
ΠΗ». Οἱ ἀποσταλεῖς παγοθραύστης εἰργάζετο τὴν 8ην Φεβρουαρίου πρὸς
διάνοιξην αἴλασος, ἐπέτυχε δὲ ν' ἀπελευθερώσῃ ἀπαντά τὰ ἀποκε-
πλευτημένα σχάρη. (Φεβρ. 2—9)

«ΣΠΥΡΟΣ» (Αντέπτα): Αγγέλλεται ἐξ Λισσαβόνης, ὅτι τὸ
σκάφος ἔκποτε εἰς δύο καὶ ὅτι διαφόρα ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα φθάνουν
μέχρι τῆς παραίλας. Ή Πορτογαλικὴ ἀποτελεύτη καὶ τελονειακὰ ὅρ-
γανα περιοντάσθησαν τὰ συντηρήματα. (Φεβρ. 2)

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ»: Έχει Ρόττερνταμ διὰ Πειραιᾶ μὲ φρόντιον γανθόδ-
αν, είχεν ως γνωστὸν κατατάγει τὴς Σαΐν Ναζάρι μὲ τὰς μηχανὰς λει-
τοργούσας ἀνωμάλως. Κατόπιν τῶν γενομένων ἐπισκευῶν, ἔχοργηγὴν
πιστοποιητικὸν ναυπλοῖας καὶ τὸ πλοῖον ἀνεψηρός διὰ Πειραιᾶ. (Φεβρ. 2)

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ»: Προσφραγμένον, ως γνωστόν, ἔχει τοῦ προ-
λαμένος τοῦ Σάρπνες. Τὴν 2αν Φεβρουαρίου, λόγῳ βελτιώσεως τῆς θέ-
σεως τοῦ σκάφους ἐμειώθησαν αἱ ἀντασφάλεια του ἀπὸ 60 εἰς 40 ο.ο
γινέται, τὴν 4ην δύως Φεβρουαρίου ηὔχεται συνεχίζοντα, ή δὲ ἐπιφότωτος ἔξα-
λοικεῖ, ὅσας τὸ ἐπιτρέπεται νὰ πλαΐσσοι. Τὴν 3ην Φεβρουαρίου ἔχει φρο-
τούθησαν εἰς φροτιγίδας 400 τ. ἀραβοσίτου, τὴν ἐπομένην 340 τ., καὶ
τὴν 5ην καὶ διην Φεβρουαρίου ἔτερον 410 τόνυοι. Τὴν 10ην τοῦ μηνὸς ἐ-
γένετο πρόσειρος ὑπὸ δυτῶν ἐπιθεώρησης τῶν ἐφάλων, εύρθησαν δὲ
γενέταις 165 ἐλάσματα. Ή ἐπιθεώρησης τοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ πλοίου
ἀπέδειξε βλάβην εἰς 75 νομές καὶ εἰς τὰ δάπεδα. Τιμήμα ἔνος τάνκ
εἰσεγέρθησεν εἰς τὸ ἄνω αὐτὸν μέρος πρὸς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὴν
τροφαποθήρην. Αἱ βάσεις τῶν μηχανῶν μετεποίσθησαν ἐλαφρῶς, οἱ
δὲ λέβητες παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἔχασθον εἰς τὴν ξηρὰν πρὸς ἐπι-
σκεψίν. Μέχρι τῆς 13ης τοῦ μηνὸς ἡλιπέτεται νὰ ἐπαγματοποιεῖται ἡ ἀ-
νέλκωσις καὶ ὁ δεξαμενισμὸς τοῦ πλοίου πρὸς ἐπιθεώρησην. (Ταχ. 28—Φεβρ. 10)

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ»: Κατιοχόμενον τὸν ποταμὸν τῆς Ἀργεντινῆς, ἔρ-
φοτον, ἀπὸ Σάντα Φε διὰ Μπουένος "Αὔρες" (diatacias) προσήρχεται
εἰς τὸ γιλιόμετρον 104 τῆς διώρυγος Μάρτιν Γκάρτσια, ἀλλ' ἀνεύλο-
σθη ἀνεψηρίας καὶ ἔξιζολούθησε τὸ πλοῖον τοῦ. Βραδύτερον προσή-
ρχεν ἐκ νέου τὸ σκάφος εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ 48ον γιλιόμετρου παρὰ τὸ
Farralon Bar, ἔνθα καὶ παραμένει, ἐν ἀναμονῇ τῆς παλιρροίας. (Φεβρ. 3—4)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (πετρελαιοπήντον 54 τ. ν.τ.): Κατευθυνόμενον ἐξ Πειραιῶς εἰς Θεσσαλονίκην καὶ Στρατόν μὲ ὑαλικά, λιπάσματα καὶ
γενικὰ εἰδῆ, προσήρχεται, λόγῳ τῆς πυκνῆς ὥμηλης εἰς τὰ ἀβαθή τῆς
Θεσσαλονίκης, πρὸς τοῦ κυλινδρομούνος Ἀλλατίνα. Εἰς βοήθειαν του
ἐπίληθη ἔν γυμούλων, ὥπερ καὶ ἐπέτυχε τὴν ἀνέλκωσιν μετὰ προηγουμένην
τημητικὴν ἐξάρσησιν. Διετάχθη ἐπιθεώρησης. Τὸ προτίον τοῦ πετρε-
λαιοπήντου ἡτο ἰσομάλιμνον ἐν Λονδίνῳ. (Φεβρ. 3)

«ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. Π.»: Λί ζημία ἔκ της συγχρούσεως τοῦ δὲν είνε
σημαντικαὶ, ή δὲ ἐκτέλεσις προσωρινῶν ἐπισκευῶν δὲν ἔχειρηθῆ ἀπαραί-

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD.
SHIPBROKERS AND AGENTS

DIRECTOR: A. FIRIOS

MANAGER: P. J. VAN VELZEN

CONTRACTORS FOR:

STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT

MANAGER: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM
Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

τητος. Εις τὸ σκάφος ἔχοντι γηνόν, μετὰ τὴν γενομένην ἐπιθεώρησιν, πιστοποιητὸν νανιστοῦσις, ἀπέλευσε δὲ ἐξ Ἀμβούργου δι' Ἑλλάδα, μέσω Ἀμβέσης.

«ΕΛΕΝΗ Τ.»: Έξ Στρατονίου μὲ φορτίου μεταλλεύματος σιδήρου διὰ Ρόττερνταμ, κατέφυγε εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀλγερίου μὲ ζημιὰς εἰς τὸ κατάστομα καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ, συνεπείᾳ τῆς κακοσκαρίας, τὴν δόαις συνίησε κατὰ τὸν πλοῖον. Ἐγένετο ἐπιθεώρησις καὶ ἔχοντι γῆθι εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητὸν νανιστοῦσις.

(Φεβρ. 4-6)

«ΑΙΓΑΙΟΝ»: Απολένουσαν ἐκ Δάντισηγ μὲ γανανθρακοφορτίου δι' Ἀλεξάνδρειαν προσήραξε τὴν ἀγὴν τῆς Ἁγίας Φεβρουαρίου Νοτίου τοῦ φαροπλοίου τοῦ Κιέλου καὶ Ἀνατολικῶς τῆς εἰσόδου τοῦ ὄμονύμου λιμένος. Ο πλοίαρχος ἐργαδιοτῆλεγράφησε, δὲν δὲν εἰνεὶ ἀπαραίτητη ἡ παροχὴ βοηθείας φυμούλκων, διότι θὰ ἐπεδιόρθωτο ν' ἀνελκυσθῇ τὸ πλοῖον μονού του. Η δέσις τῆς προσαράξεως ἦτο ἀμμώδης, εἰς δὲ τὰ κύτη τοῦ σκάφους δὲν παρετηρήθη διαρροή. Τὰ βάθη τῶν ὑδάτων ἦσαν 23,6 ποδῶν εἰς τὴν πρώταν, 25,6 ποδῶν εἰς τὸ μέσον καὶ 29 ποδῶν εἰς τὴν πρόσθιαν τοῦ σκάφους. Η προσπάθεια ἀνελκύσεως τοῦ φορτηγοῦ ἀνενοθείας ἀπέτενεν, ὁ δὲ πλοίαρχος δεγχεῖς τὴν βοήθειαν ναναγοστικῶν ἀπέγραψε σημεδάλων τέτοιων Λούδη μετὰ τοῦ Οἴζου Bugsier.

Η ἀνέλκυσης ἐπετεύχθη ἀθημερόν, τὸ σκάφος, ἐπιθεωρηθὲν, ἔλαβε πιστοποιητὸν νανιστοῦσις καὶ ἔχοκλονθησε κανονικῶς τὸ ταξίδιόν του.

(Φεβρ. 5-6)

«ΕΥΠΑΟΙΑ»: Συνεργούσιμη ἔλαφρῶς κατὰ τὸν εἰσόδουν τοῦ εἰς Ντακάρ μὲ τὸ Γιονγκούσιλανίκον φορτηγὸν «Τερέα». Ἀμφότερα τὸ σκάφη ἐπέστησαν ἀσημάντους τινὰς ζημιάς, ἐπιθεωρηθέντα δὲ ἔλαβον πιστοποιητὸν νανιστοῦσις καὶ ἀνεγώρησαν ἀθημερόν.

(Φεβρ. 6)

«ΕΥΗΝΟΣ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Μπουένος "Ἄργεις εἰς Τακετόγο μὲ φορτίου ἀραβοσίτου προσήραξε τὴν ἑσπέραν τῆς 21ης Ιανουαρίου εἰς Ribeiro Shoal καὶ ἀνελκύσθη, μετὰ τριώρον, ἀνενοθείας. Διαρκούσης τῆς νυντὸς προσήραξης ἐπειδέντος ἀνελκυσθὲν τὴν 9ην προώντην τῆς ἐπομένης. Τὸ σκάφος ἐπεθεωρῆθη εἰς Λορεντζό Μαρκές καὶ ἔλαβε πιστοποιητὸν νανιστοῦσις ἀναζωρήσαν διὰ τὸν προφορτίου του. Ο ἐπιθεωρητὴς συνέστησε νὰ δεξαμενούσῃ τὸ σκάφος εἰς τὴν Ταϊνιάν, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του διὰ λεπτομερεστέραν ἐπιθεώρησιν τῶν ὑφάλων του.

(Φεβρ. 6)

«ΕΥΒΟΓΚΟΣ»: Εμφόρον μὲ γανανθρακας, προσήραξεν ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Γδύνιας καὶ εἰς τὸ παρὰ τὸ κορηπίδωμα ἀγνυφοδόλιον του, λόγῳ τῆς ἀμπτόδης. Η προσάραξις ἐσημειώθη εἰς τὰ ὑφάλα τῆς πρώτας, βοηθείᾳ δὲ διό τοι σχημάτων φυμούλκων καὶ ἐνὸς παγοθραυστικοῦ, ἐσύρθη τὸ σκάφος, μετὰ ἐννέαρων συνεχῆ φυμούλκησιν, περὶ τὰ 20 μέτρα μαργάν τῆς προσκυμάτων. Εἰς τὴν δέσιν ταῦτην ἐπεκάθητο τὸ βυθόν εἰς τὸ μέσον τῆς τρόπιδος. Διετάχθη καὶ ἥρξατο ἡ ἔλαφρυνται-

τοῦ σκάφους διὰ τριματικῆς ἐκφορτώσεως, ἀνεμένετο δὲ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀνέλκυση μὲ τὴν παλίρροιαν. Πρόγραμμα τὸ σκάφος ἀνελκυσθῆ ἀνενοθείαν καὶ ἀφοῦ ἐπανεφόρτωσε τὸ ἐκφορτωθὲν τημά τοῦ φορτίου του, ἀπέλευσε διὰ Μπούένος "Άργεις".

(Φεβρ. 6-10)

«ΜΑΛΕΑΣ»: Μὲ φορτίον Ἀργεντινῶν γεννημάτων ἔφεσεν εἰς Ἀμβέρσαν ἐξ Σάντα Φέ, μὲ ἀφετά σοβαρὰς ζημιὰς εἰς τὸ κατάστομα του, προελθούσας ἐκ τῆς σιφοδοτάτης τρικυμίας, τὴν ὥσπειαν συνήντησεν εἰς τὸ ταξίδιόν του.

(Φεβρ. 8)

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»: Παρετηρήθη ἔλαφρον διαφροὴ εἰς τὸ τάνκ ζηματο No4, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος ἐφόρτωνεν εἰς τὸ Ροζέρο, Ἐξ τῆς ἐπιθεωρήσεως διποτώθη, ὅτι είλεν ἀποτελοῦθη εἰς συνδετικός ἡλος καὶ ὅτι συνδέσεις τινὲς είχαν χαλαρώθη. Αἱ ὑποδειγματικές ἐπιστρεψαν ἔξετελέσθησαν, ὁ δὲ ἐπιθεωρητὴς τὰς ἔχαρακτησεν ικανοποιητάς καὶ παρέσχε πιστοποιητὸν νανιστοῦσις.

(Φεβρ. 8)

«ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ»: Έξ Χόρσεν διὰ Κοπεγχάγην μὲ ἐπόλοιπον σιφοφορτίου προσήραξεν εἰς Ημαγορλακ, λόγῳ τῶν ἐχει συσσωρευμένων ὄγκων πάγων. Τὸ σκάφος ἀνελκυσθὲν ἀνενοθείας καὶ προφανῶς ἀδιάβεξ, ἐξηκολούθησε τὸν πλοῖον του καταπλένουσαν εἰς Κοπεγχάγην.

(Φεβρ. 8-19)

«ΕΡΗΝΟΥΛΛΑ»: Βιβισμένον εἰς Ζουγκουλάκ, ἀνειλκύσθη τὴν 7ην Φεβρουαρίου ἀπὸ Τούρκων ἀγοραστάς τοῦ ναναγίου. (Φεβρ. 10)

«ΕΛΕΝΗ»: (σημαία Ἀγγλική) "Απολλέον ἀπὸ Μποργκάζ, μὲ γεννήματα προσέκρουσεν εἰς τὴν προκυμάτια, ἐπιθεωρηθὲν ὅμως ἔλαβε πιστοποιητὸν νανιστοῦσις καὶ κατέπλευσεν εἰς Κονστάντζαν.

(Φεβρ. 10)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΡΑΤΗΣ»: Κατευθυνόμενον μὲ γεννήματα ἐξ Αργεντινῆς εἰς Δανίαν, ἐξώκειλε πλησίον τοῦ Όντάν, μεταξὺ τῶν νησίδων Γύεν καὶ Σαμσό καὶ ἀσφιώτες 2 μίλια νοτίως τῆς τελευταίας. Τὸ ἀπόγημα συνέβη κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδρᾶς χιονοθύελλης, τὸ δὲ πλοῖον δὲν διατρέχει ἀμεσον κίνδυνον, διότι ὁ βυθὸς είνε ἀμμώδης. Καταβάλλοντα προσάτειαν ἀνελκύσεως ἀνενοθείας.

(Φεβρ. 10)

«ΜΑΡΟΥΑΙΩ»: Αἱ ὑποδειγματικές ἐπόλοιπον τοῦ πλοίου ἔξετελέσθησαν, κατὰ τὰς δοκαζάς, διποτώθη κραδασμός τοῦ τελικοῦ ἀξονος εἰς βαθμὸν ἐπικίνδυνον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς Ελλος. Υπεδείχθη κατόπιν τούτων ἡ ἐκφόρτωσις 2000 τ. ἐκ τοῦ φορτίου, ἵνα διευκολύνθῃ ἡ νέα ἐπιθεώρησις.

(Φεβρ. 10)

«ΝΗΡΙΤΟΣ»: Έξ Κοπεγχάγης διὰ Μάσνεσοντν μὲ ἐπόλοιπον φορτίου ἀραβοσίτου, δοσίρων καὶ ἔλαπολακούντων, προσήραξεν εἰς τὸ πρόλιμένα τοῦ Μάσνεσοντν.

(Φεβρ. 10)

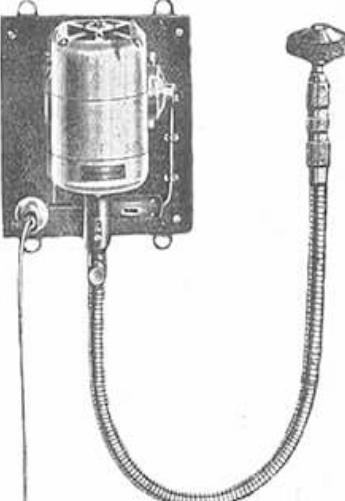
«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Απολλέον ἐξ Μπάρον μὲ γανανθρακοφορτίου διὰ Μπούένος "Άργεις προσήραξεν ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ, πλησίον τοῦ παλαιοῦ λιμένος τοῦ Μπάρον, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μετά τινας ὥρας ἀνενοθείαν καὶ χορείς βοηθείαν. Τὸ πλοῖον ἡγκυροβολήσεν εἰς Μπάρον "Αἴλαντ πρός ἐπιθεώρησην.

(Φεβρ. 10)

ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙΑ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΦΑΙΡΕΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΚΩΡΙΑΣ ΨΥΚΤΡΑΙ & ΤΡΟΧΙΣΚΟΙ



"RADEX-T,,



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΝΕΥ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΒΛΑΒΗΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Σ. Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ & ΣΙΑ
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ**

ΑΘΗΝΑΙ: ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ 2 - ΤΗΛ. 21-230

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

**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 Terwegenakker.

HAMBURG: GEBRUDER 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

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

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

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ADEN)

ADEN CAMP: MOHAMED OMAR 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: LORENTZOTOS 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
(URUGUAY) Piedras, 336.

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

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

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Πλήρη μᾶς σταθερούτερος όπωσδηποτε, κινήσεως είς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, τίποτε τὸ ἀξιοσημείωτον δὲν τίχει κατὰ τὰ ἄλλα νῦν ἐμφανίσῃ ἡ διεθνής ναυλαγορά. Γεγονός, πάντως, είναι, ὅτι αἱ τικαὶ τῶν ναύλων ἀριθμητήν ἐπιδεικνύουν ἀντίστασιν, εἰς τρόπον μόστε νῦν ἔλλεῖται, ὅτι ἀνεγαχτήν ἦδη καὶ ἡ πτώσις τῶν, κατόπιν μάλιστα τῆς ὑψηλότερος τῶν επαντάτων ὄφισιν τοῦ σχεδίου διὰ τὸ Πλέιτ καὶ τῆς ὑπογραφείσης τὴν παρελθόντας ἔβοδομάδα «συμφωνίας κυρίου» τῇ πριωτοβούλῳ τῶν Ἑλλήνων καὶ «Ἄγγλων ἐφοπλιστῶν, διός μη ναυλώσουν τὰ σάριτα τῶν 27)6 ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλέιτ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Τὸ νέον τοῦτο μέτρον σταθεροποίησε τῶν ναύλων ἀπεδείχθη ἀπὸ τὰς κλιεροδίσιας μετέπειτα ναυλώσεις ὥριζεται ἐπιτυχές, ἐπεισ δὲ τοὺς φορτωτάς, ὅτι δὲν ὕπαρχεται νῦν ἔλλεισον εἰς περιωτέρῳ ἔχεταισιν. Σημειωτέον, ὅτι καὶ τὸ διαθέσιμον τοννᾶς διὰ Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον εἰναι ἰσορρόπτως κατανεμηνόν, μόστε νῦν μὴ πεζῇ τὴν ἀγορὰν, ἀπὸ τῆς ἐπήσεων δὲ τῆς σταθερότητος τῆς σιταγορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως φορτωτῶν ἐξ Βόρων — ιδίᾳ ἐξ Γερμανίας — ἐπεξετάθησαν αἱ ναυλώσεις καὶ μέχρις ἀρχῶν Μαΐου. Τὸ γενικόν ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν συνεντεύθη εἰς τὰς φορτώσεις Μαρτίου καὶ Μαΐου — Ἀπριλίου, μὲ βάσιν 27)6 δι' Ἀγγλίαν, 29)6 Βόρ. Γαλλίαν καὶ 30) — ἕως 31) — Ἐλλάδα. Διὰ προορισμῶν ἐπέτοις σχεδίου καὶ φορτωτῶν Μάρτιον — Ἀπριλίου, ἐπληρώνοντα 28) — δι' Ἀγγλίαν καὶ Λαυρέντιον καὶ 27)6 διὰ Λός Ἀντελέση — Βαγούδεο.

Εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ἐπεκράτησε ζῆτησις διὰ γιανόθρακας καὶ ιδίᾳ διὰ παλαιοσίδηρο δι' ὅλας τὰς θέσεις μέχρι Μαΐου, ἐπληρώνοντο δὲ 18)6 ἕως 19) — φιο δι' Ἀγγλίαν, 26)9 ἕως 27)9 δι' Ἰαπωνίαν καὶ δολ. 5.85 ἕως 6 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Ιανουοπητικὴ σχετικῶς, ὑπῆρχε καὶ ἡ ζῆτησις διὰ «τάμι - ταύτερος». Αἱ ζαχαράσιες τῆς Κούβας εἰς τὰ 18) — ἕως 19) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ὁ συναγωνισμὸς τῶν Σεπτεμβρίων πλοίον διατηρεῖ τὴν ἀγορὰν τάντον ἐν αναναμάξῃ ὑψώσεως τῶν τιμῶν. Οἱ Καναδοὶ ἐν ἀπραξίᾳ, δὲ δὲ Βόρ. Εισηγικός, μετὰ τὴν λήξην τῆς τριμήνου λιμενεργατικῆς ἀποργίας, ησυχισεν ἥδη νῦν ἐμφανίζει τὰς πρότατας διαταγάς.

Ἡ Ἀπο Ἀνατολὴ μὲ ὑγρέστερον τὸν τόνον εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, δεδομένου, δέται ἡ ἀντίστασις τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν φαρδαίαν ἴποτιμην τῶν ἐπένειρος τὸ ἀπότελεσμα της. Αἱ τιμαὶ ἥδη ἐμφανίζονται σταθεροποιημένα. Ἀπὸ Καράτοι — Μαρμαράσια (λιναρόσποροι καὶ φυστίκια) ἐπληρώνοντο 37)6, τὰς τελευταῖς, δύως, ἡμέραις τοῦ 15θημέρου, ἐκλείσθη μεγάλῳ σκάφῳ ἀπὸ Καράτοι (Ιονίου) εἰς τὰ 30) —. Ἐκ Μαρτίους ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 40) —, μὲ κλεισμένας δύως, ναυλώσεις εἰς τὰ 38)9. Αἱ δύναμις Σαγγάρης διὰ Μεσόγειον — Β. Γαλλίαν εἰς τὰ 40) — καὶ ἀπὸ Μπούνα 38)9 δι' Οὐλλανδίαν. Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώνοντο ἀπὸ Βιζαγαπατάμ (Φεδρ. — Μάρτιον) σελ. 31)6 διὰ Μασσαλίαν καὶ ἀπὸ Ντόμπραν 20) — δι' Ἀμερικῶν ἢ Ρόπτεροντα. «Οσον ἀφορᾷ τὴν Ανταρκτικήν, ἡ ἀνάποδογνότης τοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὰ ἐξεῖδεν οὐτιρά συνετέλεσεν εἰς πολὺν τίνα ἐντεῦθεν ζωηρότητα. Ἀρκετά σάφει ἐκλείσθησαν ἀπὸ Σίδην (χῆμα) εἰς τὰ 37)6 ἕως 39)9, ἀπὸ Δυτ. Ανταρκτικήν εἰς τὰ 39)6 καὶ ἀπὸ Νότιον εἰς τὰ 40)6 διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ τιμαὶ αὖται είναι ὑπὲρ τὸ νέον σχέδιον κατὰ κλίμακα ποικιλούσιαν ἀπὸ 6 ἕως 8)6 σελλίνια.

Ἡ Μεσόγειος ἄνευ ἐνδιαφέροντος, σημειοῦνται δὲ σποραδικαὶ διαταγαὶ διὰ μεταλλεύματα. Ἐκ Χονέλβας διὰ Νέαν Ὅρων — Φιλαδέλφειαν ἐπληρώνοντο 16) — καὶ ἐξ Πότι διὰ Βαλτιμόρην 19) —. Ὁ Δούναβης ἐν ἀπραξίᾳ.

Οἱ Ἀγγλικοὶ γιανόθρακες παροντίσασαν δυνοτήτας φορτώσεων, ἐπληρώνοντο δὲ ἀπὸ Κάρδιφ διὰ P. Τανέριον 9)9 καὶ ἀπὸ Μπλάνθ διὰ Μπονένος "Ἄρρες 11) —. Ἐξ Ρόπτεροντα διὰ Βραζιλίαν 9)6. Οἱ διὰ Μεσογειακούς προορισμούς ναῦλοι ἀμετάβλητοι.

Ναυλώσεις Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἐξελεῖσθησαν καὶ ἀλάζολούθισαν: «ΝΗΓΙ-ΟΝ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν 27)9, μὲ δύναμην Μεσόγειον — Ἐλλάδα, φόρτωσις 20—31 Μαρτίον. «ΖΑΝΝΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀγ. Λαυρέντιον 28) —, φόρτωσις 20 Ἀπριλ. — 10 Μαΐου. «ΩΡΙΩΝ» ἐξ Χονέλβας 6500 τ. μεταλλεύματον διὰ Ρόπτεροντα 11) — Φεβρουάριον καὶ «ΜΙΜΟΖΑ» ἐξ Χονέλβας 4500 τ. διὰ Ρόπτεροντα 10)9, καυτσέλλο 22 Φεβρουαρίου.

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & S/

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορθηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
θείαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Ἀγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρό-
φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἶναι αἱ κάτωθι :

— Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΔΕΛΦΟΙ» ἢ «MUNERIC» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. διὰ Μόντρεαλ, Γραίμπλετ ἢ Σορὲ. 30) —, φόρτωσις 1—20 Μαρτίον. «ΔΗΜ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ» ἐξ Ροζάριο 7000 τ. διὰ Μόντρεαλ, Γραίμπλετ ἢ Σορὲ. 30) —, φόρτωσις 5—20 Μαρτίον.

«ΜΑΛΙΑΚΟΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἐλλάδα 29) —, φόρτωσις 15—27 Μαρτίον.

«TUSKER ROCK» ἐξ Μπάριας Μπλάγκας 6000 τ. δι' Ἐλλάδα 28)9, φόρτωσις 1—10 Φεβρουαρίου.

«ΛΙΔΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' ὡρισμένος λιμένας Ἀγγλίας 27) —, δύναμην Γένοβαν, Λιβύδον ἢ Νεάπολιν 28)3, φόρτωσις 20—31 Μαρτίον.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐξ Ροζάριο 5500 τ. δι' ὡρισμένος λιμένας Ἀγγλίας 27)6, δύναμην Χάροην — Αριστεροντα 29)6, φόρτωσις 10—30 Απριλίον.

«..... ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6800 τόννων δι' ὡρισμένος λιμένας Ἀγγλίας 27)6, μὲ πλήρη δύναμην, φόρτωσις Μάρτιον.

«Ω. ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο ἢ Νεάπολεα 5900 τ. δι' Ἐλλάδα 31) — βάσιν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίον.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἀπὸ Νεάπολεα 6000 τ. δι' Ἐλλάδα 30) — βάσιν, φόρτωσις 20—31 Μαρτίον.

«ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7400 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλι, Λίβερπολή, Μπλόντεντ, Είδουμανθ ἢ Αμερικοντα 27)6, φόρτωσις 1—20 Απριλίου.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Σάντα Φέ 5800 τ. δι' Ἀγγλίας 29) —, μὲ δύναμην Βόρ. Γαλλίαν, Μεσόγειον ἢ Αδριατικήν, φόρτωσις 28 Απριλίου — 20 Μαΐου.

«ΑΝΝΑ ΜΑΖΑΡΑΚΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 8400 τ. δι' ὡρισμένος λιμένας Ἀγγλίας 27)4½, δύναμην Μπλέργκεν — Στοκχόλμην (συμπληκτικανόμενης τῆς Δανίας) σελ. 29)4½, φόρτωσις 10—30 Απριλίου.

«ΜΙΜΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» ἀπὸ Νεάπολεα 5200 τ. δι' Ἐλλάδα 30) —, φόρτωσις 20—31 Μαρτίον.

— Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γιανόθρακας)

«ΝΕΣΤΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 7000 τ. διὰ Μπονένος "Ἄρρες 12) —, ἀ.φ. 'Α.π. ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐξ Ν. Οεάλλιας 2250 τ. διὰ Πειραιᾶ 9) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΗΛΕΥΣ» ἐξ Ρόπτεροντα 6400 τ. διὰ Μπονένος "Ἄρρες 11)9, καυτσέλλο 18 Φεβρουαρίου

«ΜΕΜΑΣ» ἐξ Κάρδιφ 2300 τ. διὰ Πειραιᾶ 9) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΥΟ ΦΙΑΔΟΙ» ἐξ Δάντσιγκ ἢ Γδένιας 5900 τ. διὰ Δευτήνη Ιταλίαν 9)6, φόρτωσις Φεβρουαρίου — Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Δάντσιγκ 6000 τ. διὰ Μπονένος "Ἄρρες 13) —, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἐξ Εμπειρίας 3500 τ. διὰ Πειραιᾶ 9)4½, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου — 10 Μαΐου.

«Α.Γ.Σ - ΓΕΩΡΓΗΣ» ἐξ Εμπειρίας 3000 τ. διὰ Πειραιᾶ 9)3, φόρτωσις 1—10 Μαρτίον.

«ΑΔΑΜΑΣ» ἐξ Ρόπτεροντα 6300 τ. διὰ Ρίον Ιανέριον 10) —, Φεβρουαρίου.

SHIP BROKERS, ADVISORY & PROTECTING AGENTS NAVAL MERCHANTS

26 TCSA MACHI, P.O.B. 117, TEL. 2-7892

DAIREN - S. MANCHURIA

CABLES RADIOS: TRIAINA

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

Πᾶσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. δι' ἀπαντας τοὺς λιμένας τῆς Ἀπο Ἀνατολῆς παρέχεται προθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειόδες ἀποβίσεις. Ἡ μακροχρόνιος πείρα μας ἔγγυαται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἐργασίας.

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Πᾶσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ἡμῶν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἄφιξην τοῦ πλοίου.
Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν DAIREN σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «VIA SIBERIA» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ἡμέρων διεκπεραίωσιν τῶν εἰσιονδήποτε λιμένας τῆς Ἀπο Ἀνατολῆς

βροντίσιον 20—Μαρτίου 5.

«ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρδου ἡ Νιούπορτ 4300 τ. διὰ Ροζάριο 11)9, ὄψιόν διὰ Σάντα Φέ 22)6, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» ἐξ "Εμπειρία 6800 τ. διὰ Σάντας 11)—, καντσέλλο 13 Φεβρουαρίου.

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 6800 τ. διὰ Ρίον Ιανέτρου 11)—, Φεβρουαρίου 20—28.

«ΑΚΤΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 6200 τ. διὰ Ρίον Ιανέτρου 9)6, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Σάντα Φέ 12)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Κάρδιφ ἡ Μπάρδου 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανέτρου 10)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Νοτίου Ονδαλίας 5800 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούντος 11)6)½, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΑΝΝΑ ΜΑΖΑΡΑΚΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Ρίον Ιανέτρου 9)6, φόρτωσις Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

«ΚΩΣΤΗ» (ἡ έπειον) ἀπὸ Σόντερλαντ 4400 τ. διὰ Μοντεβίδεο 11)9, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ» ἐξ Ρόττερνταμ 2650 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)10)½, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΠΑΤΡΑ» ἐξ Δάντονγκ 5000 τ. διὰ Αλεξανδρείαν 11)3, φόρτωσις 20 Φεβρουαρίου — 5 Μαρτίου.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΕΝΗΣ» (ex «ΛΙΤΑ») ἐξ Σουλάνη 900—1000 τ. γεννημάτων διὰ Θεοσαλονίκην 11)—, ἄ. φ.

«ΥΔΡΟΥΣΑ» ἐξ Κονστάντζης, Βάρης ἡ Μπουργκάς 3000 τ. γεννημάτων 13)9, ἐκν 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ 15)9, ὄψιόν Ρούνεν—Λά Παλές 17)9, ἐλεύθερον φορτωτικῶν, φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.

«ΝΙΚ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 45—50 βαγ. ξυλείας διὰ Ραδεστόν λ. στ. 6.5.0, φόρτωσις 10—28 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 110 βαγ. ξυλείας διὰ Ραδεστόν λ. στ. 6.5.0, ἄ. φ.

—'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΒΙΝΤΣΕΝΤΣΙΑ» ἐξ Όδησσος 3500 τ. ζαχάρεως διὰ Μασσαλίαν 16)6, 'Αμβέρσαν 21)—, ἐκν Βόρειον Γαλλίαν 22)—, ἄ. φ.

«ΚΑΔΙΩ» ἐξ Νοβορωσίσης 2000 τ. ζαχάρεως διὰ 'Ανατ. Μεσόγειον 12)6, φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.

«ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (ex «ΜΑΤΘΑΙΟΣ») ἐξ Νοβορωσίσης 5500 z. μ. ξυλείας διὰ Καζαπτλάγαν — 'Αγαδίο 13)9, ἄ. φ.

—'Εκ τῆς Μεσογείου

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ (Έλληνικόν) ἐξ Μπόνας 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 8)4)½ ἔνα λιμένα, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΦΡΟΥΛΑ» ἐξ Μάρκης 1300 τ. χρωμίου διὰ Μασσαλίαν 11)6, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Μάρκης 3600 τ. γεννημάτων διὰ 'Αμβούργον — Λαδίου 17)—, μὲ 1)— φόρτωσιν, 1)— ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΑΡΧΩΝ» (πωληθὲν εἰς "Αγγλίαν) ἐξ Χάϊφας 22.000 κιβ. πορτοκαλίου διὰ Λονδίνου λ. στ. 1250 φίο, τρεις ημέρας φόρτωσιν, ἄ. φ.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐξ Σφάξ 7000 τ. φωσφάτων διὰ Βορδώ 11)—, φόρτωσις 20 Φεβρουαρίου — 10 Μαρτίου.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Μπόνας 6600 τ. φωσφάτων διὰ Ρόττερνταμ 8)4)½, φόρτωσις 20—28 Φεβρουαρίου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Πειραιῶς 3500 τ. μεταλλευμάτως διὰ Ρόττερνταμ 11)9, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου — 5 Μαρτίου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΤΤΑ» ἐξ Μυτιλήνης 2000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ — 'Αμβούργον 16)6, φίο, μὲ 250 τ. φόρτωσιν, συνήθη ἐκφόρτωσιν, ἄ. φ.

—'Εκ τῆς "Απω Ανατολῆς

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ (Έλληνικόν) ἀπὸ Βιζαγιαπατάμ 6000 τ. μαγγανέντας διὰ 'Ισλαμ 31)—, φόρτωσις Μάρτιου — 'Απόδιον.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» ἐξ Μαντάς 7500 τ. φυστίκια διὰ 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 38)9, φόρτωσις Μάρτιου.

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμὰς διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ συμπληκησιν τῶν πλοίων των εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

'Οπόταν ἡ στοιβασία ὑποχρεούται διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἶνε συχνὰ κατάτονταν νὰ κανονισθοῦν ὅροι ἐπωφελεῖς διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι᾽ ὅλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν ο.

A. E. SHEPPARD

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

Τηλεγρ.: GUISPARD, London
Τηλεφ.: ROYAL 4954

«ΜΙΝΑ» (προηγούμενον «τάμη - τοάρτερ» ἴσχεισθη) ἀπὸ Ντάρεν 8000 τ. κνάμων διὰ Κόντινεντ 40)—, φόρτωσις Μάρτιου.

—Τάμη Τσάρτερος

«ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ» (Ρεθ. — Κοντ.) 8000 d. w. δι' ἔνα ταξίδιον ἐξ Βορείου 'Αμερικῆς δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, μέσω Κόλπου Μεξικοῦ ἡ λιμένον Νοτίου Ατλαντικοῦ δολ. 2, ἀμεσος παραλαβῆ εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ παράδοσις εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΚΛΕΑΝΘΗΣ» 7350 τ. d. w. τάμη - τοάρτερ δι' 6 μῆνας σελ. 5)3, παραλαβῆ εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ Φεβρουαρίου καὶ παράδοσις μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΧΑΟΗΣ» 8930 τ. d. w. τάμη-τοάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον ἐξ Κόντινεντ εἰς "Απω Ανατολήν μετ' ἐπιτροφῆς, σελ. 5)6, παραλαβῆ εἰς 'Αμβούργον 16—23 Φεβρουαρίου καὶ παράδοσις μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων εἰς ἔνα λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ Τ.» 500 τ. φορτίον, τάμη-τοάρτερ διὰ τρεῖς ἔνος τέσσαρας μῆνας (ἰδιαίτερο δροῦ), ἀμεσος παραδοσις.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΑΟΥ» 1600 τ. φορτίον, τάμη - τοάρτερ (μεταφοραι φρούτων) διὰ 4 μῆνας (ἰδιαίτερο δροῦ) ἀμεσος παραδοσις.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» 3500 τ. τάμη - τοάρτερ διὰ ταξίδια Ζογζανδάκη — Πειραιῶς (γαλάνθρακας) λ. στ. 450 μηνιαίως, ἀμεσος ξαναρξις.

—Ναυλώσεις τάνιερος

«ΙΩΝΙΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. πετρελαίων δι' Ισπανίην Μεσόγειον 30)—, φόρτωσις 18—28 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» (τρία συνεχῆ ταξίδια) ἐξ Βενεζουέλας 8500 τ. πετρελαίων δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 15)—, ἔναρξις Μάρτιου — Απόδιον.

«ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» ἐξ Κονστάντζης 6500 τ. πετρελαίων διὰ Λουγκάριον 12)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΤΑΛΑΣ» ἐξ Κονστάντζης 4000 τ. πετρελαίων διὰ Τένιδα 14)— καὶ Σέπταν 16)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ην. Πολιτειῶν) 5500 τ. γαζολίνης δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 18)—, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

—'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΝΕΣΤΩΡ» (ex «FRANK LYNCH») ἐξ Βαγκούμερ 3000 τ. γεννημάτων καὶ γενικά λ. στ. 4800 (πατ' ἀποκοπήν) διὰ Λονδίνον, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΒΟΥΝΟ» (ex "Αγγελος Λ.") ἀπὸ Στέττιν 5800 τ. φάγες διὰ Βατούμ 15)6, μὲ 1)— φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις τέλος Φεβρουαρίου — ἀρχῆς Μαρτίου.

«ΤΕΤΗ» ἀπὸ Στέττιν 4000 τ. φάγες διὰ Βατούμ 15)—, μὲ 1)— φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΤΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ.

ΤΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ-ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΗΝ ΙΟΟ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,"

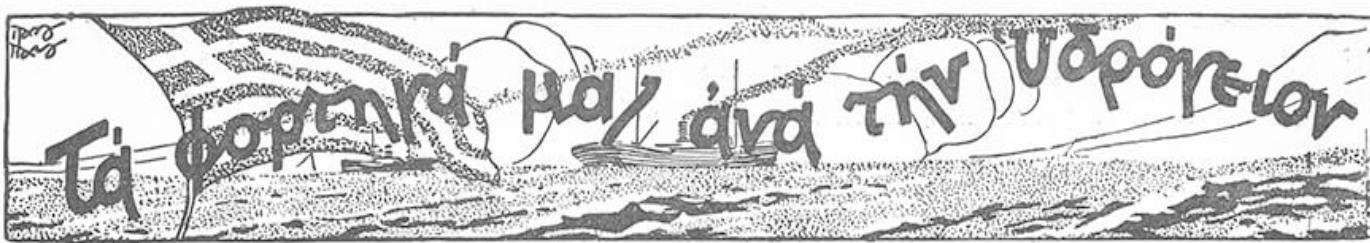
215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυπ.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

| | | | | |
|-----------------------|-------------------------|-------|------|---|
| Άγαλλιανή | Θ. Έπαφανεάδη | 11 | 1656 | Έφθ. Χαλκίδα 13 Φεβρ. |
| "Άγιος Βλάσσιος | 'Ιω. Δ. Χανδρή | 14 | 4297 | άνεξ. Ρόπτερνταμ 7 Φεβρ. δι' "Ειδεν, έφθ. 8 |
| "Άγιος Γεώργιος | νίοι Δημ. Πανταλέοντος | 11 | 4248 | διηλ.θεν "Άγ. Βικέντιον 8 Φεβρ. διὰ Χάρονη |
| "Άγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασπούλου | 12 | 3283 | έφθ. Μπουένος "Άγρες ρόδις 3 Φεβρ. |
| "Άγια Βαρβάρα | Λ. Λογοθέτη — Μ. Φαχή. | 13 | 4572 | διηλ.θεν Ντασάρι 7 Φεβρ. διὰ Στάβαγκερ |
| "Άγια Βαρβάρα | Φρ. Σιγάλα καὶ Σία | 04 | 2434 | άνεξ. Πειραιά 4 Φεβρ. διὰ Ρωσίαν |
| "Άγια Θαλασσινή | Α. Κεράνη | 11 | 3809 | έφθ. Βουλώνην 29 Ιαν. καὶ άνεξ. 8 Φεβρ. διὰ Πλέιτ |
| "Άγια Μαρίνα | έτ. «Κάσσος» | 12 | 4151 | έφθ. Αμέρεσαν 8 Φεβρ. |
| "Άγιος Μάρκος | Γ. Τριλίδα | 19 | 4514 | έφθ. Δονγκόρων 29 Ιαν. καὶ Μέθιλ. 6 Φεβρ. |
| "Άγιος Νικόλαος | Ενάγ. Νομικοῦ | 99 | 1106 | άνεξ. Σούλιαν 9 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην |
| "Άγιος Νικόλαος | άδ. Χατζηπατέρα | 15 | 3687 | έφθ. Νεγκαπατάμ 5 Φεβρ. |
| "Άγ. Σπυρίδων | έτ. Βλάσση | 12 | 1864 | εἰς Κορίτην 1 Φεβρ. |
| "Άγγελική | Γ. Γεωργαντή | 99 | 3240 | εἰς Σαίν Ναζαρίῳ ἀπὸ 29 Νοεμ. Ζημία. |
| "Άδαμας | έτ. «Άδαμας» Α.Ε. | 18 | 4144 | διηλ.θεν Μαδέρας 3 Φεβροναρίου δι' "Αμστερνταμ. έφθ. 12 |
| "Άδαμ. Γεωργαντής | άδειφ. Γεωργαντή | 16 | 3443 | άνεξ. Σάνι Νικολάς 12 Φεβρ. διὰ Μαδέρας |
| "Άδαμ. Ι. Πειθῆς | άδει. Ι. Πειθῆ καὶ Σία | 08 | 4537 | άνεξ. Ροζάριο 11 Ιαν. δι' Εὐρώπην |
| "Άδελφότης | άδ. Καρρά | 17 | 5838 | άνεξ. Φιλαδέλφειαν 31 Ιαν. διὰ Μπουένος "Άγρες |
| "Άθανάσιος | Ν. Αυκαρδοπούλου | 07 | 4295 | έφθ. Λισσαδόνων 30 Ιαν. καὶ άνεξ. 8 Φεβρ. διὰ Κάρδιμ |
| "Άθηνᾶ Λιθανοῦ | Σ. Λιβανοῦ | 36 | 4824 | διηλ.θεν Περναμπούνον 1 Φεβρ. διὰ Χούλλ. |
| Άιας | άδ. Πατέρα | 15 | 4729 | έφθ. Ροζάριο 4 Φεβρ. καὶ Μπουένος "Άγρες 11 |
| Άιγαι | Δημ. Β. Μανούλι | 96 | 1406 | έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 4 Φεβρ. καὶ Κάρδιμ 9 |
| Άιγαν | Έτ. «Άιγανον» Α.Ε. | 19 | 5285 | άνεξ. Γδένια 1 Φεβρ., Ντούτζενες 7 δι' Άλεξάνδρειαν |
| Άιγευς | άδ. Πατέρα | 17 | 3792 | διηλ.θεν Κέπιτ Φρίο 7 Φεβρουαρίου διὰ Μπουένος "Άγρες |
| Άικατερίνη | άδ. Γεωργαντή | 13 | 4929 | έφθ. "Αλέμποργκ 28 Ιαν. καὶ Σβέντιμποργκ 8 Φεβρ. |
| Άικατερίνη Τ. | Α. Τεριάζου | 17 | 2719 | έφθ. Γενόβαν 6 Φεβρ. καὶ άνεξ. 11 διὰ Πειραιᾶ |
| Άικατ. Κουμαντάρου | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 17 | 7777 | διηλ.θεν Σουέζ 28 Ιαν. διὰ Μαντράς |
| Άικατ. Νικολάου | Ν. Νικολάου | 17 | 5177 | έφθ. Λιβερπούλ 8 Φεβρ. |
| Άινος | Α. Λούζη | 10 | 3554 | έφθ. Χάρροντίτις 27 Ιαν. καὶ Μπλάνθ 1 Φεβρ. |
| "Άις Γιώργης | νίοι Γ. Σιγάλα | 08 | 2098 | διηλ.θεν Κονιλίν 1 Φεβρ. δι' Αμβούργον |
| "Άκτη | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 20 | 4261 | άνεξ. Μπουένος "Άγρες 24 Ιαν. δι' Αμέρεσαν |
| "Άλεξάνδρα | Κ. Καρρά | 13 | 4355 | άνεξ. Ροζάριο 1 Φεβρ. διὰ Ντασάρι |
| "Άλεξάνδρος | Μ. Α. Ταζιμντζή | 06 | 4343 | διηλ.θεν Γιβραλτάρ 31 Ιαν. διὰ Πέτελ. |
| "Άλικη | Ν. Γ. Λιβανοῦ | 17 | 5140 | άνεξ. Μπουένος "Άγρες 31 Ιαν. δι' Αγγλίαν |
| "Άλκιμος | Σκριβάνον — Ρωντοπούλου | 20 | 2003 | έφθ. Όντάνις 27 Ιαν. καὶ Στέττιν 5 Φεβρ. |
| "Άλφειδς | Σ. Λιβανοῦ | 20 | 5116 | διηλ.θεν Σαμάνγκ 8 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ |
| "Άναστασία | Π. Πρωτοπαπᾶ | 05 | 2883 | έφθ. Χούλλ. 27 Ιαν. καὶ άνεξ. 9 Φεβρ. δι' "Ειδεν |
| "Άναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | έφθ. Νεκοτόφεα 6 Φεβρ. |
| "Άνδρεας | Ι. Α. Κοσμᾶ | 17 | 4933 | άνεξ. Μός 2 Φεβρ. διὰ Ράντερς |
| "Άνδρεας | «Ιόνιον» Α. Ε. | 19 | 4763 | διηλ.θεν Λορέντζο Μαρκές 17 Ιαν. διὰ Βορδό |
| "Άνδριώτης | Νιζ. Κυδωνιέως | 12 | 4393 | διηλ.θεν Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. (διαταγάς) |
| "Άννα | Ν. Λυκαρδοπούλου | 19 | 5173 | διηλ.θεν Φ. Νορόνγκα 4 Φεβρ. διὰ Πλέιτ |
| "Άννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | διηλ.θεν Τενερίφαν 2 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέρον |
| "Άννα Ν. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 21 | 4358 | διηλ.θεν Ντασάρι 28 Ιαν. δι' Ίψουτζ, έφθ. 10 Φεβρ. |
| "Άννα Μαζαράκη | άδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | διηλ.θεν Ντασάρι 28 Ιαν., Νίτον 9 Φεβρ. διὰ Λονδίνον |
| "Άννα Σταθάτου | έτ. Σταθάτου | 18 | 5665 | άνεξ. Ρόπτερνταμ 3 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Άγρες |
| "Άννα Τ. | Α. Τεργιάζου | 06 | 2728 | άνεξ. Θεσσαλονίκην 29 Ιαν., Γιβραλτάρ 10 Φεβρ. δι' Αμέρεσαν |
| "Άνθιππη Ν. Μιχάλου | Κ. Μιχάλου | 05 | 3298 | άνεξ. Δάντσουγ 31 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ |
| "Άντωνης | Σ. καὶ Η. Λαμοῦ | 15 | 3729 | έφθ. Μπουένος "Άγρες ρόδις 5 Φεβρ. |
| "Άντωνιος | Α. Γεωργαντή | 83 | 1187 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934 |
| "Άντωνιος | άδ. Βλασπόλου | 17 | 1957 | ήργει Πέναρθ ἀπὸ 27 Ιαν. 1936 |
| "Άντωνης Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 01 | 3514 | έφθ. Ιτέαν 2 Φεβρ. |
| "Άντωνης Γεωργαντής | Γ. Γεωργαντή | 15 | 3557 | έφθ. Κέρκυρας 11 Φεβρ. |
| "Άντωνιος Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 20 | 3836 | έφθ. Υμουντένες 4 Φεβρ. |
| "Άξιδης | Σ. Λιβανοῦ | 19 | 5289 | άνεξ. Ρόπτερνταμ 6 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Άγρες |
| "Άργεινα | 'Αντ. Ρούσουν | 12 | 4248 | εἰς Σάρπινες ἐν προσαράξει 8 Φεβρ. Ανειλκύσθη 10 |
| "Άργολικός | Μαρη. Έμπιπορίουν | 21 | 4786 | διηλ.θεν Πόρτ Σαΐδ 31 Ιαν., Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διὰ Χούλλ. |
| "Άρεθουσα | Νιζ. Καμπούρη | 11 | 3693 | διηλ.θεν Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ |
| "Άρης | Μ. Ξελᾶ | 14 | 4810 | έφθ. Μπουένος "Άγρες ρόδις 4 Φεβρ. |
| "Άριάδηνη | I. Νικηφόρου — E. Λαμοῦ | 12 | 4745 | άργει Λός "Αντζελες ἀπὸ 27 Όξτ. |
| "Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς | E. Γουλανδρῆ | 05 | 3470 | διηλ.θεν "Άδεν 4 Φεβρ. διὰ Μαντράς |
| "Άρκαδια | άδ. Ρούσου | 66—21 | 904 | εἰς Κονιλίνες 5 Φεβρ. (δι' Ελλάδα) |
| "Άρτεμις Πήττα | Πήττα | 06 | 1433 | έφθ. Αίγανον 2 Φεβρ. |
| "Άρχαγγελος | άδ. Λιβανοῦ | 17 | 4349 | έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 5 Φεβρ. |
| "Άρχων | Κεστή Λαμοῦ | 21 | 1364 | εἰς Χάιφαν ἐπὸ φόρτωσιν 10 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Λαγκούς |
| "Άσημινα Μπάκικα | Π. Μπάκια | 95 | 1344 | εἰς Χίον 4 Φεβρ., καὶ Κυντζαν 6 |
| "Άσπασια | I. Γαλάκη | 14 | 4211 | έφθ. Μπουένος "Άγρες 3 Φεβρ. |
| "Άστεριά | I. Α. Ταζιμντζή | 04 | 3313 | έφθ. "Αιπον Τζενίν 4 Φεβρ., καὶ Σονέζ 7 |
| "Άστηρ | Θεμ. Σταφυλοπάτη | 96 | 1335 | άνεξ. Σέτταν 11 Φεβρ. δι' Αλγέριον |
| "Άτλαντικός | έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε. | 19 | 5446 | άνεξ. Βεζτόρια (Βρ. Κολ.) 1 Φεβρ. διὰ Γκρειντζενιάνιον |
| "Άτλας (τάνκερ) | «Τρανσπετόλη» Α.Ε. | 09 | 4009 | άνεξ. Πειραιά 1 Φεβρ. διὰ Κιντζαν, έφθ. 5 |
| "Άσρα | I. Χαδούλη — M. Σιτινά | 12 | 4652 | έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 29 Ιαν. |
| "Άφρόεσσα | 'Αδ. Κιτράτα | 05 | 2485 | έφθ. Μπλάθη 6 Φεβρ. |
| Βαθύ τῆς Σάμου | νίων Δ. Ιγγλέση | 12 | 1556 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Ιαν. Επισκευή |
| Βαρβάρα | 'Αθ. Ζωϊπούλου | 10 | 1354 | έφθ. Πειραιά 31 Ιαν. καὶ Ζογζονόλας 7 Φεβρ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. γκρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------|-------------------------|---------------|--------------|---|
| Βασ. Δεστούνης | Π. Β. Δεστούνη | 12 | 3299 | έφθ. Ροζάριο 4 Φεβρ. ἀνεχ. Ροζάριο 18 Ιαν. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ |
| Βασ. Α. Πολέμης | Γρ. Γκούνια | 07 | 3429 | έφθ. Χάρδοην 9 Φεβρ. |
| Βάσος (τάνκερ) | 'Ιω. Δ. Χανδρή | 12 | 4733 | έφθ. Βόλον 12 Φεβρ. καὶ Θ) νίνην 14 |
| Βέλγιον | «Ελληνική» Α.Ε. | 19 | 2844 | ἀνεχ. Σαντ Ναζάριο 26 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 12 Φεβρ. |
| Βικτώρια | 'Αντ. Παπαδάκη | 00 | 2345 | έφθ. Σονιάνη 28 Ιαν. |
| Βιντσέντσια | 'Αντ. Παπαδάκη | 11 | 1787 | ἀνεχ. Ροζάριο 3 Φεβρ. διὰ Ντακάρ |
| Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 19 | 3598 | έφθ. Κονγκούνα 1 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 13 διὰ Μπάρι |
| Βιργινία | 'Αντ. Παπαδάκη | 17 | 1918 | ἀνεχ. Λάγκος 4 Φεβρ. δι' Ασέρα |
| Βιργινία Νικολάου | Ν. Νικολάου | 20 | 5388 | έφθ. Μπ. "Αϊρες 3 Φεβρ. |
| Βιργινία Σ. | Z. Σωμαθράζη | 05 | 3885 | ἀνεχ. Χάρτιπον ρόδος 30 Ιαν. διὰ Βραζιλίαν |
| Βόρις | έτ. «Βλάσσοβο» | 17 | 5166 | εἰς Ηπειραῖαν |
| Βύρων | 'Εθνικής | 14 | 9272 | ΕΠΩΔΗΘΗ εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν |
| Γαλαξίας | Μάρκον Αύρα | 18 | 4393 | ἀνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 23 Ιαν. διὰ Β. Ἀμερικήν |
| Γαρδελάκι | Ε. Θεοφιλάτον | 88 | 2282 | εἰς Θεοδόσιαν 6 Φεβρ. |
| Γαρμφαλίδι | Σπυρ. Λαμπού | 14 | 4708 | ἀνεχ. Μπ. "Αϊρες 4 Φεβρ. δι' Ἀγ. Βιζέντιον |
| Γερμανία | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 09 | 1977 | έφθ. Ἀμβούργον 13 Φεβρ. |
| Γεώργιος | Ν. Λαγούντη | 10 | 2216 | έφθ. Ρόττερνταμ 30 Ιαν. |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | διῆλθε Νόρφολκ 22 Ιαν. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| Γεώργιος Π. | Θ. Ἐπιφανεύαδη | 03 | 4052 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Οκτ. 1930 |
| Γεώργυ. I. Γουλανδρής | άδ. Γουλανδρή | 13 | 4353 | ἀνεχ. Κάρδιφ 5 Φεβρ. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| Γεώργυ. Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | ἀνεχ. Ροζάριο 25 Ιαν. δι' Εέρφωπην |
| Γεώργυ. Μάντακας | Β. Γ. Μάντακα | 21 | 3246 | διῆλθε Ντακάρ 7 Φεβρ. δι' "Οσίο |
| Γεώργυ. Μ. Ἐμπειρίκος | Σ. Γ. Ἐμπειρίκου | 21 | 5728 | ἀνεχ. Ἀμέρεσαν 8 Φεβρ. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| Γεώργυ. Μ. Λιθανδός | άδ. Λιθανδός | 28 | 3831 | διῆλθε Περοναπούκον 2 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον |
| Γεώργυ. Νικολάου | Ν. Νικολάου καὶ Σία | 30 | 4108 | διῆλθε Λάδορεν 24 Ιαν. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| Γιάννης | Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π. | 05 | 4391 | διῆλθε Ντακάρ 8 Φεβρ. διὰ Σανδινανίαν |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | έφθ. Μασασάλιαν 31 Ιαν. καὶ Σέτταν 6 Φεβρ. |
| Γκρήη Μάρινερ | έτ. Νέιλ — Παντελή | 14 | 3714 | έφθ. Σονιάνη 20 Ιαν. καὶ Βάροναν 6 Φεβρ. |
| Γρανικός | Μ. Λύρα | 16 | 3689 | διῆλθε Μαδέρας 7 Φεβρ. δι' Εέρφωπην |
| Γρηγόριος Κ. II | Π. Καλλιμανοπούλου | 19 | 2546 | έφθ. Ἀμέρεσαν 6 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 14 διὰ Πάτρας |
| Δαναός | Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ | 06 | 4419 | ἀνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 4 Φεβρ. διὰ Ντακάρ |
| Δάναντρις | ἀδὲλ. Συνοδινοῦ | 14 | 2113 | ἀνεχ. Λιβόρον 30 Ιαν. διὰ Θεοδόσιαν, ἔφθ. 13 Φεβρ. |
| Δάρμας | ἀδ. Πήττα | 83 | 1595 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ. διὰ Ζογκούλδακ |
| Δάφνη | Ν. Λυγιαρδοπούλου | 18 | 3798 | έφθ. Σάντα Φέ 1 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 6 διὰ Ντακάρ |
| Δελφίν | Λᾶς καὶ Ἀνδρεάδη | 06 | 3816 | έφθ. Λοντόντερον 27 Ιαν. καὶ ἀνεχ. 9 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ |
| Δελφοί | Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ | 15 | 4739 | έφθ. Γδύνια 5 Φεβρ. |
| Δέσποινα | Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλῆ | 09 | 4461 | διῆλθε Φλώσιγκ 9 Φεβρ. δι' "Οσίο |
| Δέσποινα | έτ. Μιχαλινοῦ | 06 | 3016 | ἀνεχ. Γδύνια 27 Ιαν., Ντούτζενες 1 Φεβρ. δι' Ἀλεξανδρείαν |
| Δημήτρης | Σ. καὶ Η. Λαμποῦ | 05 | 3338 | ἀνεχ. Μυσελ 4 Φεβρ. διὰ Βαροκελώνην |
| Δημ. Γ. Θερμιώτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | διῆλθε Ντακάρ 7 Φεβρ. δι' Εσbjerg |
| Δημ. Ν. Βογιατζίδης | Ν. Δ. Βογιατζίδη | 08 | 3444 | ἀνεχ. Νόρφολκ 12 Ιαν. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| Δημ. Ἰγγλέσης | νῖῶν Δ. Ἰγγλέση | 18 | 5275 | έφθ. Αίλεροντον 11 Φεβρ. |
| Δημ. Νομικός | Λουκᾶ Νομικοῦ | 03 | 1171 | έφθ. Χάϊφαν 2 Φεβρ. |
| Δημ. Χανδρής | 'Ιω. Χανδρή | 10 | 4643 | διῆλθεν Οίλιντα 6 Φεβρ. διὰ Πλέιτ |
| Διαμαντῆς | Διαι. Πατέρα | 17 | 4990 | διῆλθεν Αγίου Βιζέντιον 8 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| Διονύσιος | Ε. Α. Καραβία | 03 | 2018 | εἰς Νοβορωσίσιον 1 Φεβρ. |
| Διον. Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5168 | διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 4 Φεβρ. διὰ Σέτταν |
| Διώνη | Γ. Φ. Ἀνδρεάδη | 06 | 4181 | ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 1 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας |
| Δούναβης | Λεων. Α. Ἐμπειρίκου | 15 | 5604 | ἀνεχ. Νεάπολιν 1 Φεβρ., Σουέζ 8 δι' Λύστραλίαν |
| Δύο Φίλοι | κληρον. Μιχ. Γουλανδρή | 03 | 3547 | διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διὰ Δάντοιγκ |
| Δωρίς | Ηλ. Χατζήλια | 17 | 4604 | ἀνεχ. Ρόττερνταμ 22 Ιαν. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| "Εθη | N. Γ. Λιθανοῦ | 13 | 4521 | έφθ. Σάντα Πέντρο 2 Φεβρ. |
| "Εθρος | Σ. Λιθανοῦ | 19 | 5627 | έφθ. Μπούνενος "Αϊρες 27 Ιαν. |
| Ειρήνη Κυριακίδου | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | έφθ. Μπούνενος "Αϊρες ρόδος 7 Φεβρ. |
| Ειρήνη Ν. Ράλλια | Ν. Α. Ράλλια | 08 | 3860 | διῆλθε Π. Σαΐδ 10 Φεβρ. διὰ Μόντζεστερ |
| Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου | Στ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4164 | έφθ. Μπούνενος "Αϊρες ρόδος 3 Φεβρ. |
| Ἐκατονταρχος Δρακούλης | Γεώργ. Ν. Δρακούλη | 18 | 5329 | ἀνεχ. Μπούνενος "Αϊρες 4 Φεβρ. διὰ Ντακάρ |
| Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως | Π. Κυδωνιέως | 16 | 4129 | έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 Φεβρ. |
| Ἐλένη | Α. Καλλινίκου | 18 | 5655 | ἀνεχ. Γδύνιαν 28 Ιαν., Λάδοσεντ 4 Φεβρ. διὰ Γένοβαν |
| Ἐλένη | Δ. Λός | 01 | 1882 | έφθ. Κέρκυραν 26 Ιαν. Είτα Νεάπολιν |
| Ἐλένη Δ. | Δημοσιού Δάμπαση | 19 | 5260 | ἀνεχ. Λά Πλάταν 6 Φεβρ. διὰ Ντακάρ |
| Ἐλένη Τ. | Α. Τεργάζουν | 97 | 3039 | διῆλθεν Αίλγεριον 10 Φεβρ. δι' Οίλανδίαν |
| Ἐλένη Νικολάου | Ν. Νικολάου | 20 | 4528 | έφθ. Ρόττερνταμ 21 Ιαν. |
| Ἐλίξα | έτ. Παπαδάκη | 19 | 1986 | ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 30 Ιαν., Ντούτζενες 6 Φεβρ. διὰ Στέττιν |
| Ἐλισάβετ | ἀδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | έφθ. Πλήνουθ 28 Ιαν. |
| Ἐλλάς | έτ. «Ελληνική» Α. Ε. | 16 | 2081 | ἀνεχ. Πάτρας 8 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον |
| Ἐλλήνικό | Παπαδημητρίου | 04 | 3059 | ἀνεχ. Στέττιν 2 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην |
| Ἐλληνικό Βουνό | T. Παπαδημητρίου | 04 | 3667 | έφθ. Αγίαν Μαρίναν 28 Ιαν. (διὰ Κόντινεντ) |
| Ἐλπίς | I. N. Γουλανδρή | 12 | 3651 | έφθ. Ρόττερνταμ 31 Ιαν. |
| Ἐμμυ | Α. Πεζᾶ | 19 | 1492 | ἀνεχ. Σφάξ 2 Φεβρ., Οράν 8 διὰ Μπαγιόν |
| Ἐπαν. Κ. Ἐμπειρίκος | Γ. Βεργωτῆ | 14 | 3895 | ἀνεχ. Λονδίνον 30 Ιαν. διὰ Μπούνενος "Αϊρες |
| Ἐυθοϊκός | νῖῶν Έπ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4385 | διῆλθε Λάδοσεντ 21 Ιαν. διὰ Πλέιτ |
| Εὐγενα Καμπάνη | Μαρού Εμπειρίκου | 22 | 4792 | έφθ. Π. Σαΐδ 7 Φεβρ. διὰ Μαντούδας |
| Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου | Γ. Ν. Ἐμπειρίκου | 98 | 3470 | έφθ. Μπουργκάς 27 Ιαν. |
| Εὐγενία Λιθανοῦ | Στ. Ἐμπειρίκου | 20 | 4882 | διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 7 Φεβρ. διὰ Μαντούδας |
| Εὐγενία Χανδρή | Σ. Λιθανοῦ | 36 | 4825 | έφθ. Μπούνενος "Αϊρες ρόδος 6 Φεβρ. διῆλθε Μαδέρας 1 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ, έφθ. 8 |
| Εύδοξία | Ν. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα | 99 | 1518 | έφθ. Πόδησον 4 Φεβρ. |
| Εύηνος | ἀδ. Λιθανοῦ | 18 | 5283 | διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 23 Ιαν. διὰ Ταχετόγιο. |
| Εύθαλια | ἀδ. Γουλανδρή | 18 | 3553 | έφθ. Μπούνενος "Αϊρες ρόδος 6 Φεβρ. |
| Εύθαλια Μαρῆ | Ν. Μαρῆ | 19 | 4196 | διῆλθε Νόρφολκ 23 Ιαν. διὰ Πλέιτ |
| Εύπλοια | Γεώργη Λαμποῦ | 11 | 4862 | διῆλθε Ντακάρ 4 Φεβρ. δι' Εέρφωπην |
| Εύρυμέδων | Π. Δ. Μαρκεσίνη | 04 | 3564 | διῆλθεν Οράν 2 Φεβρ. διὰ Σέτταν, έφθ. 5 |
| Εύτυχία | Γεωργ. Βεργωτῆ | 13 | 5123 | ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932 |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. γκρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|--------------------------|------------|-----------|--|
| Εύτυχη Βεργωτή | Γερ. Βεργωτή | 09 | 2993 | διηῆθεν Ἀλγέριον 3 Φεβρ. διὰ Βενετίαν |
| "Εψιλον | Λεον. Ν. Ἐμπειρίζον | 11 | 4120 | διηῆθεν Μοντεβίδεο 25 Ιαν. διὰ Μπάριταντος |
| Ζάννες Γούναρης | ἀδελφοὶ Γούναρη | 07 | 4407 | διηῆθεν Ντακάρ 2 Φεβρ. δι' Εὐρώπην |
| Ζανής Λ. Καμπάνης | κληρ. Α. Καμπάνη | 20 | 5298 | ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρεσ 23 Ιαν. δι' Εὐρώπην |
| Ζερμαΐν | Στυλ. Καστάνον | 11 | 5217 | διηῆθεν Ντακάρ 30 Ιαν. διὰ Ρίο Γρανάτη |
| Ζεύς | 'Ηλ. Χατζηλία | 20 | 4279 | ἔφθ. Σάν Νιζολάς 1 Φεβρ. |
| Ζέφυρος | Α. Λούζη | 09 | 4796 | ἀνεγ. Μοντεβίδεο 27 Ιαν. δι' "Αγ. Βιζέντιον |
| Ζηνοβία | έτ. «Μιγαλίνον» | 06 | 2947 | ἔφθ. Αγας 5 Φεβρ. |
| Ζωγραφιά Νικολάου | Ν. Νιζολάου | 13 | 7156 | ἀνεγ. Ρόττερνταμ 22 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέριον |
| "Ηρων | Δημ. Ν. Κουφοῦ κλπ. | 06 | 1516 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 Φεβρ. διὰ Τονγκίαν |
| "Ηφαιστος | Γεωργ. Α. Γιαννονιάτου | 12 | 3793 | ἔφθ. Λίβερπολ. 8 Φεβρ. |
| Θάλεια | 'Ηλία Ξυλᾶ | 17 | 4574 | ἔφθ. Ροζάριο 4 Φεβρ. |
| Θάσσος | «Πατριωτικής» | 19 | 1565 | ἔφθ. Dortyol 11 Φεβρ. |
| Θεδόδη 2 | Θωμᾶς Ν. Ἐμπειριάδη | 10 | 657 | ἔφθ. Ελενσίνα 11 Φεβρ. |
| Θεμώνη | «Κάσσος» Α. Ε. | 29 | 3859 | ἀνεγ. Νεζοτσέα 3 Φεβρ. δι' Ελλάδα |
| Θεοδώρα (τάνκερ) | Παπᾶς καὶ Σία | 17 | 1054 | ἔφθ. Κιντζαν 28 Ιαν. καὶ ἀνεγ. 4 Φεβρ. δι' Αλεξανδρειαν |
| Θεοδώρος Τ. | Α. Τεριάζον | 12 | 3409 | διηῆθεν Πειραιᾶ 9 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ (διαταγής) |
| Θεοφάνω | ἀδελφοὶ Λιβανοῦ | 17 | 4240 | ἔφθ. Ροζάριο 2 Φεβρ. |
| Θεομήτωρ | Μιχ. Σπ. Πολέμην | 10 | 4427 | διηῆθεν Μαδέρας 23 Ιαν. διὰ Ροζάριο |
| Θεοοκέπαστη | Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ | 11 | 3726 | ἀνεγ. Κάρδιφ 8 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αἴρες |
| Θερμαϊκός | Μαρού Έμπειρίζον | 23 | 4785 | εἰς Ρουέν 5 Φεβρ. |
| Θέτις | Ε. Χατζηλία | 30 | 4123 | ἔφθ. "Υμουνίτεν 29 Ιαν. καὶ Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. |
| Θέτις Α. | Γ. Ἀνδρεάδου | 10 | 4111 | διηῆθεν Περγαμπούζο 25 Ιαν. δι' Ιταλίαν |
| Θράκη | Α. Τεριάζον | 17 | 982 | ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Δεκ. Επιστενή |
| Θρασύβουλος | Α. Βογιατζίδη | 12 | 3693 | ἔφθ. Λιγή 1 Φεβρ. |
| "Ια | Π. Χατζηλία | 17 | 4860 | ἀνεγ. Μπάρον 30 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αἴρες |
| "Ιάκωβος | Γ. Ἀγγειλίδη | 01 | 2107 | ἔφθ. Βορδώ 6 Φεβρ. |
| "Ιγόρ | Πεζᾶς καὶ Σία | 07 | 2693 | ἀνεγ. Ρόττερνταμ 3 Φεβρ., Γιβραλτάρ 13 διὰ Πειραιᾶ |
| "Ιθάκη | Σ. Βλασσοπούλου | 11 | 4916 | ἀνεγ. Ιμπαγκάμ 20 Ιαν. διὰ Σόντος |
| "Ιθακος | Γεώργ. Δρασούλη | 11 | 4083 | ἔφθ. Νόρντεγχαμ 6 Φεβρ. |
| "Ικάριον | έτ. Βεργωτή | 12 | 4013 | διηῆθεν "Αγ. Βιζέντιον 9 Φεβρ. δι' Εὐρώπην |
| "Ιλισσός | 'Ιω. Γ. Λιβανοῦ | 15 | 4724 | διηῆθεν "Αγιον Βιζέντιον 5 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν |
| "Ιουλία | 'Ηλ. Χατζηλία | 14 | 4352 | ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες φόδες 7 Φεβρ. |
| "Ισμήνη | Στεφιώτη καὶ Σία | 90 | 2399 | διηῆθεν Γιβραλτάρ 30 Ιαν. καὶ Ντόβερ 9 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν |
| "Ιωάννα | 'Ελ. Βελλιώτη | 01 | 1192 | ἔφθ. Κοννιτζαν 27 Ιαν. καὶ Πειραιᾶ 7 Φεβρ. |
| "Ιωάννης | Δ. Δάμπαση | 09 | 3667 | διηῆθεν "Αγ. Βιζέντιον 20 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αἴρες |
| "Ιω. Βάτης | Θεοφ. Βάτη | 12 | 4418 | ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 3 Φεβρ. διὰ Μαδέρας |
| "Ιω. Καρράς | Άδελ. Καρρᾶ | 17 | 3527 | ἀνεγ. Κάρδιφ 20 Ιαν. διὰ Ζαράτ |
| "Ιω. Μ. Έμπειρικός | Στ. Έμπειρίζον | 24 | 3734 | ἀνεγ. Κάρδιφ 23 Ιαν. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον |
| "Ιω. Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 640 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 31 Ιαν. διὰ Σουσάκ |
| "Ιω. Π. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | ἀνεγ. Σάν Πέντρο 12 Φεβρ. διὰ Ντακάρ |
| "Ιω. Φράγκος | Μάροι. Φράγκον | 12 | 3442 | ἔφθ. Γένοβαν 26 Ιαν. καὶ Χουέλβαν 5 Φεβρ. |
| "Ιωλκός (τάνκερ) | «Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε. | 13 | 6977 | ἄργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 23 Δεκ. |
| "Ιωνία (τάνκερ) | «Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε. | 16 | 5845 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ. διὰ Κοννιτζαν, ᔁφθ. 6 |
| "Ιωσηφόγλου (τάνκερ) | «Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε. | 13 | 4680 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 4 Φεβρ. διὰ Κοννιτζαν |
| Κ. Κτιστάκης | Γ. Κτιστάκη | 07 | 4291 | εἰς Μπουένος "Αἴρες 14 Φεβρ. |
| Καδιώ | νῖοι Γ. Σιγάλα | 11 | 1430 | ἔφθ. Σούνες 4 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 10 |
| Καίτη Χανδρῆ | Ι. Δ. Χανδρῆ | 18 | 3061 | διηῆθεν Φινιστέρων 12 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| Καθαριώτισσα | νῖοι Γεωργ. Καραβία | 13 | 1877 | ἔφθ. Νιούπορτ 5 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 9 διὰ Σαίν Ναζάρ |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4213 | διηῆθεν Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διὰ Κοήτην |
| Καλλιόπη | Δ. Πατέρα | 10 | 4948 | ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες φόδες 9 Φεβρ. |
| Καλλιόπη Σ. | 'Ιω. Σταύρου καὶ Σία | 18 | 5152 | ἔφθ. Μίδδελσειρο 1 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 9 διὰ Πλέιτ |
| Καλυψώ Βεργωτή | Γεωρ. Βεργωτή | 18 | 5686 | ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 18 Ιαν. δι' Αμβέρσαν |
| Καπετάν Στρατῆς | Σενιός—Κονυμῆς καὶ Σία | 06 | 3574 | διηῆθεν Φλόνιγκ 5 Φεβρ. δι' Οντάνς |
| Καρρᾶς | άδ. Καρρᾶ | 18 | 5234 | ἀνεγ. Λά Πλάταν 20 Ιαν. διὰ Μαδέρας |
| Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη | άδ. Γουλανδρῆ | 19 | 5106 | ἔφθ. Λονδίνον 11 Φεβρ. |
| Κάσσος | «Κάσσος» Α. Ε. | 19 | 5685 | διηῆθεν "Άδεν 2 Φεβρ. διὰ Quilon |
| Κάστωρ | έτ. Γράτσου | 21 | 5497 | ἀνεγ. Πόρτ Άλμπερνι 6 Φεβρ. διὰ Σόντερλαντ |
| Κάτε | Ν. Λυκιαδοπούλου | 18 | 5197 | ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 22 Ιαν. καὶ ἀνεγ. 9 Φεβρ. διὰ Πενάγκ |
| Κατερίνα (τάνκερ) | έτ. «Πετρόλιας | 87 | 2495 | ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935 |
| Κατίγκω Χατζηπατέρα | νῖον Κ. Χατζηπατέρα | 13 | 3661 | ἀνεγ. Ρόττερνταμ 31 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αἴρες |
| Κατίνα Βούλγαρη | Νικ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4567 | διηῆθεν "Άγ. Βιζέντιον 28 Ιαν., Νίτον 9 Φεβρ. διὰ Μπέργκεν |
| Κέπιτ Κόρσο | 'Αθ. Κουλούρα & Κ. Σένου | 05 | 3890 | διηῆθεν "Άγιον Βιζέντιον 28 Ιαν. διὰ Νεζοτσέα |
| Κεραμίες | Ν. Λυκιαδοπούλου | 17 | 5085 | ἀνεγ. Ρουέν 6 Φεβρ. διὰ Μπάρον, ᔁφθ. 10 |
| Κεχρεά | Θ. Επιφανιάδη | 12 | 1968 | ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. |
| Κλεάνθης | Α. Βογιατζίδη | 11 | 4153 | ἔφθ. Είβονιάσην 5 Φεβρ. διὰ Quilon |
| Κονδύλης | Γ. Κονδύλη | 14 | 4439 | ἀνεγ. Νεζοτσέα 8 Φεβρ. διὰ Ντακάρ |
| Κονίστρα | Θωμᾶς Επιφανιάδη | 07 | 3530 | διηῆθεν Γιβραλτάρ 10 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ |
| Κορινθιακός | Μαρού Έμπειρίζον | 10 | 3562 | εἰς Μαντράς 8 Φεβρ. ἐπὸ φόρτωσιν |
| Κόρθιον | άδελ. Σύμπορα | 09 | 2116 | ἀνεγ. Ρόττερνταμ 28 Ιαν., 'Οράν 6 Φεβρ. διὰ Βόλον |
| Κουλούρας — Ξένος | 'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Σένου | 15 | 4914 | ἀνεγ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 30 Ιαν. διὰ Ντακάρ |
| Κουμουνδούρος | Υἱοί Επ. Έμπειρίζον | 25 | 3598 | ἀνεγ. Κάρδιφ 12 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αἴρες |
| Κύθηρα | Πολυχρ. Κατράζη | 02 | 1070 | ἀνεγ. Κονσταντζαν 1 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 12 διὰ Β. Αφρικήν |
| Κύμα | Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ | 12 | 3994 | ἔφθ. Σάροντες 31 Ιαν. καὶ Μπάρον 9 Φεβρ. |
| Κύμα | Ν. Λιβανοῦ | 11 | 3959 | ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες φόδες 7 Φεβρ. |
| Κυρά — Παναγιά II | 'Αντ. Χάλαρη | 99 | 1012 | ἔφθ. Μάλταν 8 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 11 δι' Α. Ιγέριον |
| Κυριακούλας | Α. καὶ Δ. Λαμπού | 18 | 4340 | ἀνεγ. Ζαράτ 3 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον |
| Κωνσταντίνος Η. | 'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου | 05 | 2527 | διηῆθεν 'Οράν 1 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, ᔁφθ. 8 |
| Κωνσταντ. Λουλούδης | άδ. Γουλανδρῆ | 22 | 4697 | ἔφθ. Νεζοτσέα 2 Φεβρ. |
| Κωνστ. Χατζηπατέρας | Υἱοί Κ. Χατζηπατέρα | 13 | 4684 | διηῆθεν Μαδέρας 7 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| Κωστής | Μουσούρα καὶ Βενιεράκη | 19 | 5438 | ἀνεγ. Λά Πλάταν 4 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον |
| Κωστή | Ι. Δ. Χανδρῆ | 05 | 3933 | ἔφθ. Ντιέπην 5 Φεβρ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυπ. | Τόν. γκρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-------------------------|--------------------------|---------------|--------------|--|
| Λακωνικός | Μαρη̄ Έμπειρούν | 14 | 3803 | Έφθ. Λιθερούν 7 Φεβρ. είς Ρόττερνταμ ἀπό 16 Ιαν. |
| Λάνα | "Ελλήνες ἀγορασταὶ | 98 | 3462 | Έφθ. Μύντον (Κρήτης) 7 Φεβρ. |
| Λέρος | 'Ιω. Θεοχαρίδη | 99 | 846 | έφθ. Μύντον (Κρήτης) 7 Φεβρ. |
| Λεόσθιος | 'Αδ. Σιφναῖον | 10 | 1005 | έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιαν. |
| Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης | Ζληρον. Α. Καμπάνη | 17 | 4274 | διήλθε Μαδέρας 2 Φεβρ. διὰ Γλασικόνη, ἔφθ. 10 |
| Λεωνίδας Μ. Βαλμάς | Μιχ. Βαλμᾶ | 14 | 2080 | ἀνεχ. Νόρντεγκαμ 9 Φεβρ. διὰ Πειραᾶ |
| Λεωνίδας Ν. Κονδύλης | νίῶν Λ. Κονδύλη | 12 | 3923 | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 27 Ιαν., Ρ. Ιανέτον 3 Φεβρ. διὰ Κόρσοφ |
| Λιλή | Χαρ. Πατέρα | 20 | 5719 | διήλθε Λάδσεντ 5 Φεβρ. δι' Εβρονιάνθ |
| Λουκία, (τάνκερ) | I. Μανωὴ καὶ Σία | 10 | 2143 | έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Φεβρ. |
| Μαίανδρος | Σ. Λιβανοῦ | 19 | 4581 | έφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. |
| Μαίηντ όφ Σάμος | νίοι Π. Δ. Γουλανδρῆ | 01 | 1190 | έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιαν. καὶ Κοννήλιν 6 Φεβρ. |
| Μαίρη | Ν. Λιβανοῦ | 09 | 1459 | ἀνεχ. Θεσίνην 10 Φεβρ. διὰ Κοννήλιν, ἔφθ. 13 |
| Μαίρη II | Ν. Λιβανοῦ | 20 | 1517 | ἀνεχ. Τάϊν 1 Φεβρ., 'Οράν 11 διὰ Γερασινήν |
| Μαίρη Ν. | Δημ. Πατέρα | 09 | 4330 | έφθ. Μπουένος "Αὔρες 5 Φεβρ. |
| Μαίρη Δευτεραίου | Βασ. Δευτεραίου | 03 | 1383 | εἰς Σούλιν 5 Φεβρ. (διὰ Στύλιδα) |
| Μαΐωτις | Α. Συνδινοῦ | 88 | 1709 | έφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. |
| Μάκης | E. K. Βλασπολόύν | 06 | 3546 | διήλθε Νταζάρ 3 Φεβρ. διὰ Βενετίαν |
| Μαλιακός | Μαρη̄ Έμπειρούν | 12 | 3903 | ἀνεχ. Κάρδιφ 10 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες |
| Μαλέας | 'Ιω. Παπαδέα | 17 | 5709 | έφθ. 'Αμβέρσαν 1 Φεβρ. |
| Μαννούλλα | νίοι Γεωργ. Καφαβία | 20 | 2012 | έφθ. 'Αμβέρσαν 7 Φεβρ. |
| Μάξ. Βόλφ | Γ. Πορτόλου | 17 | 6694 | διήλθε Τενερίφαν 5 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| Μαργαρίτα | Γεωργιάδη & Σωφρανοῦ | 89 | 2187 | εἰς Θεοδόσιαν 5 Φεβρ. ἐπὸν φόρτωσιν |
| Μαργαρίτης | άδ. Περιβολάρη | 13 | 4584 | έφθ. Φρειδοριζάμεν 4 Φεβρ. καὶ "Ααλμποργκ 7 |
| Μαρία | Σ. Βλασπολόύν | 07 | 4225 | έφθ. Σάντος 30 Ιαν. |
| Μαρία | Σ. Περῆ — Δ. Τραπασαρόνη | 00 | 1216 | ἀνεχ. Κοννήλιν 23 Ιαν., Πειραιᾶ 2 Φεβρ. διὰ Τόνιδα |
| Μαρία Λ. | Κ. Η. Λαμποῦ | 12 | 4707 | διήλθε Περνιψιόν 2 Φεβρ. διὰ Πλέιτ |
| Μαρία Νικολάου (τάνκερ) | Ν. Νικολάου | 27 | 5525 | διήλθε Βαλέντσιαν 22 Ιαν. διὰ Ταμπίον |
| Μαρία Νομικοῦ | Λουζᾶ Νομικοῦ | 99 | 1165 | έφθ. Πόρτ Σαϊδ 3 Φεβρ. |
| Μαρία Σταθάτου | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5269 | ἀνεχ. Χούλι 15 Ιαν. διὰ Ροζάριον |
| Μαριέτη Νομικοῦ | Π. Νομικοῦ | 19 | 5241 | διήλθε Νταζάρ 5 Φεβρ. διὰ Μπίκενγκιν |
| Μαριέττα | Ν. Εύσταθιον | 13 | 6042 | έφθ. Υμούντεν 3 Φεβρ. |
| Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ | Π. Πρωτοπαπᾶ | 15 | 4447 | ἀνεχ. Ολίνπια (Βρ. Κολ.) 7 Φεβρ. διὰ Χάν - Κρού |
| Μαριόγκα | άδ. Πρωτού | 12 | 4236 | ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 Φεβρ. διὰ Νταζάρ |
| Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη | άδελφων Κιρτάτα | 04 | 4784 | ἀνεχ. Μπάζιαν 26 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέτον |
| Μαριόγκα I. Καίρη | 'Ιω. Λανιόλου | 13 | 5143 | ἀνεχ. Μπάζιαν 23 Ιαν. δι' "Αγιον Βιζέντιον |
| Μαρουκώ Πατέρα | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 | εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 27 Νοεμ. Ζημία (διὰ Μπάζιαντος) |
| Μάριος Τ. | Λ. Τεράζου | 04 | 1128 | "Ιδε: «ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ» |
| Μαρουλίω | Μιχ. Κυδωνιέως | 18 | 4215 | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 27 Ιαν. Ζημία (διὰ Μπάζιαντος) |
| Μαρουσιώ Κουλούοθρου | Γεωργιάλη | 07 | 3556 | ἀνεχ. Ολίνπια (Βρ. Κολ.) 7 Φεβρ. διὰ Χάν - Κρού |
| Μαρουσιώ Λογοθέτη | άδ. Γουλανδρῆ | 12 | 4669 | ἀνεχ. Μπάζιαν 2 Φεβρ. διὰ Μπίκενγκιν |
| Μάρηπσσα | Ν. Εύσταθιον | 19 | 5476 | ἀνεχ. Πόρτ Σαϊδέρον 30 Ιαν. δι' 'Αγγλίαν |
| Ματρόννα | Ν. Βογιατζίδη | 02 | 2846 | διήλθε Φλόστιγκ 21 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέτον |
| Μεμάς | «Αίγανο» Α.Ε. | 00 | 4359 | έφθ. Οντάνς 4 Φεβρ. |
| Μεμάς | άδ. Κουρούνηλη | 12 | 1735 | ἀνεχ. Κάρδιφ 4 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ |
| Μέντωρ | Γ. Δρασούλη | 02 | 3050 | εἰς Σούλιν 5 Φεβρ. (διὰ Δανίαν) |
| Μερόπη | Άνδρ. Πατά | 11 | 4181 | ἀνεχ. Μασσαλίαν 3 Φεβρ. Σέπταν 6 καὶ 'Οράν 10 |
| Μεσσαριά Νομικοῦ | Έτ. «Π Νομικός» Α.Ε. | 95 | 985 | έφθ. Κοννήλιν 2 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 9 διὰ Πειραιᾶ |
| Μήμης Χανδρής | 'Ιω. Δ. Χανδρῆ | 12 | 3989 | διήλθε Λισσαβώνα 10 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ |
| Μημόζα | «Βλάσσος» | 05 | 3071 | έφθ. Σύνδρον 27 Ιαν. |
| Μίνα | 'Ανδρ. Βεστάγη | 22 | 6067 | διήλθε Σαμπάγκ 3 Φεβρ. διὰ Γιοκοζάμαν |
| Μίνα Λ. Καμπάνη | άληρον. Α. Καμπάνη | 20 | 5227 | διήλθε Λά Πλάταν 19 Ιαν. διὰ Νταζάρ |
| Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός | Στ. 'Εμπειρούν | 18 | 5202 | διήλθε Νταζάρ 5 Φεβρ. διὰ Γένοβαν |
| Μιχαλάκης | Ν. Εύσταθιον | 19 | 5234 | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 21 Ιαν. διὰ Β. Αμεριζήν |
| Μιχάλης | Λ. Φατοή | 12 | 3646 | ἀνεχ. Νέαν Οφιλέανην 17 Ιαν. διὰ Σάν Λορέντζο |
| Μιχαλίδης | άδ. Σύλλα | 08 | 3742 | ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 1 Φεβρ. δι' Ελλάδα |
| Μόσχα Δ. Κυδωνιέως | Δημ. Α. Κυδωνιέως | 15 | 3874 | διήλθε Μαδέρας 25 Ιαν. διὰ Πλέιτ |
| Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 18 | 5199 | έφθ. Σάν Λορέντζο 27 Ιαν. |
| Μοτορίνα (τάνκερ) | έτ. «Τρανσόπετρόλλη» | 89 | 2466 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ. διὰ Κοννήλιν |
| Ναγός | I. Λιβανοῦ | 12 | 1926 | έφθ. Καρθαγένην 31 Ιαν. |
| Ναντίν | έτ. Βλάσσος | 04 | 3582 | διήλθε Πειραιᾶ 13 Φεβρ. ἐξ 'Αταλάντης διὰ Λάντσιγκ |
| Ναύαρχος Σαχτούρης | Π. Σαχτούρη | 02 | 1953 | διήλθε Πειραιᾶ 3 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον |
| Νάρκισσος | Γ. Ν. Σταθάτου | 06 | 4313 | διήλθε Κίγκστον 5 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν |
| Ναυσικά (τάνκερ) | Κυρ. Βενιζέλου | 22 | 5005 | έφθ. Τεργεστήν 30 Ιαν. καὶ Πειραιᾶ 6 Φεβρ. |
| Ναυτίλος | Δ. Ι. Γουλανδρῆ | 04 | 3531 | έφθ. Πόρτ Σαϊδ 2 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 6 διὰ Γάνδην |
| Νέα Τόχη | Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ | 12 | 3451 | έφθ. Μπουένος "Αὔρες 3 Φεβρ. |
| Νέδων | Α. Καλλινίζου | 19 | 5263 | έφθ. 'Αμβούργον 2 Φεβρ. |
| Νέλλου | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 13 | 4826 | διήλθε Νέιτον 9 Φεβρ. διὰ Λονδίνον |
| Νεράιδα | έτ. Π. Νομικοῦ | 03 | 2759 | έφθ. Βρέστην 27 Ιαν. 'Επισενή |
| Νεμέα | Γ. Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 | διήλθε Μόζι 18 Ιαν. διὰ Βαγκούνεο — Εθρόπην |
| Νέστος | Ν. Λιβανοῦ | 19 | 4399 | ἀνεχ. Λονδίνον 6 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ, έφθ. 9 |
| Νέστωρ | νίῶν Γ. Γράτσου | 18 | 1954 | εἰς "Αγιον Φραγκίσκον 1 Φεβρ. |
| Νήγιον | Α. Καλλινίζου | 18 | 5154 | διήλθε Νταζάρ 3 Φεβρ., διὰ Μάντζεστερ |
| Νηρεύς | 'Εμμ. Χατζηλία | 13 | 6694 | διήλθε Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διὰ Λονδίνον |
| Νηρτος | Γ. Δρασούλη | 07 | 3854 | έφθ. Κορεγγάην 2 Φεβρ. καὶ Μάσνεσοντ 5 |
| Νίκη | 'Ανδρ. Βαλσαμάκη | 17 | 958 | ἀνεχ. Μασσαλίαν 6 Φεβρ. διὰ Σφάξ |
| Νικοκλής | Ν. Γ. Μωφαΐτη | 21 | 3576 | ἀνεχ. Σάντα Φὲ 16 Ιαν. διὰ Ρουέν |
| Νίκος | Α. Γρυλαῖον | 14 | 3892 | διήλθεν "Αγιον Βιζέντιον 30 Ιαν. διὰ Νεζοτσέα |
| Νίκος Τ. | 'Ελευθ. Τρικόγλου | 19 | 5175 | έφθ. Κόμπε ἀπό 12 Ιαν. |
| Νικόλαος 'Αθανασούλης | άληρο. 'Αθανασούλη | 01 | 3575 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαΐου 1928 |
| Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς | έτ. 'Ατλαντικός | 17 | 3201 | ἀνεχ. Σφάξ 31 Ιαν., Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. διὰ Ρουέν |
| Νικόλαος Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 13 | 4342 | έφθ. 'Αμβέρσαν 6 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες |
| Νικόλ. Μ. Έμπειρικός | Κουλουόθρου — 'Εμπειρούν | 19 | 5295 | ἀνεχ. Αμεριζόντα 26 Ιαν. διὰ Μ. "Αὔρες |
| Νικόλαος Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 625 | έφθ. Πόρτ Βάντο 27 Ιαν. |
| Νικ. Πιάγκος | Μιχ. Πιάγκου | 12 | 4499 | ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 1 Φεβρ. δι' Ελλάδα |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μιχ. Φιλίνη | 04 | 3111 | διήλθε Κοννήλιν 6 Φεβρ. διὰ Καρθαγένην |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | ναυλ. Έτος | γνω. Τόν. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|--------------------------------|----------------------------------|---------------|--------------|---|
| Νικόλας | Β. Σ. Ρωσούμου | 10 | 4540 | άνεξ. Μπ. "Άηρες ωδής 5 Φεβρ. διά Ροζάριο |
| Νικόλας "Αγγελος | 'Ιω. 'Αγγέλου | 12 | 4351 | Έφθ. Νόροσίν όποι 11 Ιαν. |
| Νικόλασ Πατέρας | άδελφοι Πατέρα | 10 | 4362 | διηλθε Μαδέρας 25 Ιαν. διά Κοπεγχάγην, έφθ. 12 Φεβρ. |
| Νίτσα | άδ. Γιανναγά | 15 | 4732 | άνεξ. Βανδάρ Σατούρ 28 Ιαν. διά Κινηού, έφθ. 6 Φεβρ. |
| Νόμφη | Ν. Λευκαρδούλου | 21 | 4504 | διηλθε Π. Σαΐδ 6 Φεβρ. διά Χούλλ. |
| "Οδυσσεύς | Παν. Α. Γιαννούλατον | 13 | 4577 | διηλθε Σουέζ 23 Ιαν. διά Μαντράς, έφθ. 9 Φεβρ. |
| "Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου | τινών 'Επ. 'Εμπειρίκου | 22 | 4677 | άνεξ. Μπάρον 3 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες |
| "Ολλανδία | 'Ελληνική, Α. Έ. | 11 | 1759 | διηλθε Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ |
| "Ολυμπος | Κουλούνθουν — 'Εμπειρίκου | 18 | 5249 | Έφθ. 'Υμούντεν 4 Φεβρ. |
| "Ομόνοια | Ξενιού-Α' Δ. Χριστοφορίδου | 08 | 3699 | Έφθ. 'Αμερέσαν 1 Φεβρ. |
| "Ορος "Αθως | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 13 | 3578 | άνεξ. Ροζάριο 1 Φεβρ. διά Μαδέρας |
| "Ορος "Ατλας | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 16 | 5647 | διηλθε Φαγιάλ 29 Ιαν. διά Σαούνθαπτον, έφθ. 6 Φεβρ. |
| "Ορος "Ελικών | Τρόμπιτ, Σο» | 18 | 5525 | άνεξ. Έμδεν 3 Φεβρ., Γιβραλτάρ 10 Φεβρ. διά Colachel |
| "Ορος "Ιδη | Κοσμέτουν- Κουλούνουντη | 20 | 5210 | διηλθε Μαδέρας 1 Φεβρ. διά Πλέιτ |
| "Ορος "Ιθώμη | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 14 | 4191 | Έφθ. Σάν Λορέντζο 3 Φεβρ. |
| "Ορος Κιθαιρών | Τρόμπιτ, Σο» | 12 | 3876 | Έφθ. 'Υμούντεν 31 Ιαν. |
| "Ορος Κυλλήνη | Ε. Κούλουζ. — Σ. Πατέρα | 19 | 6701 | εις Ρόττερνταμ 5 Φεβρ. |
| "Ορος Κύνθος | Τρόμπιτ, Σο» | 18 | 5188 | άνεξ. Σάντος 4 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες |
| "Ορος Λυκαβηττός | «Ατλαντικός» Α. Ε. | 17 | 4292 | Έφθ. 'Αμερέσαν 9 Φεβρ. |
| "Ορος Μυκάλη | Π. Γεωργιλή | 07 | 3556 | διηλθε Λάζ Πάλμας 29 Ιαν. διά Μοντεβίδεο |
| "Ορος Μυρτώ | Κοσμέτουν — Κουλούνουντη | 19 | 5658 | άνεξ. "Αμστερνταμ 16 Ιαν. διά Πλέιτ |
| "Ορος "Ολυμπος | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 20 | 5166 | άνεξ. Μπ. "Άηρες 23 Ιαν. διά Β. 'Αμεριζήν |
| "Ορος "Οθρυς | έτ. «Θησεύς» Α. Ε. | 19 | 4817 | διηλθε Μαδέρας 3 Φεβρ. διά Λονδίνον, έφθ. 11 |
| "Ορος "Ουσα | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 18 | 5201 | Έφθ. 'Υμούντεν 29 Ιαν. |
| "Ορος Παρνασσός | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 21 | 5334 | διηλθε Μαδέρας 28 Ιαν. διά Ρίον 'Ιανείρον |
| "Ορος Πέρα | Κοσμέτουν — Κουλούνουντη | 18 | 5208 | διηλθε Γιβραλτάρ 6 Φεβρ. διά Γένοβαν |
| "Ορος Πεντελικόν | Κουλούνουντη - Κωστομένη | 17 | 5791 | άνεξ. Μπονένος "Άηρες 6 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας |
| "Ορος Πήγιλον | έτ. «Θησεύς» Α.Ε..... | 14 | 4592 | Έφθ. Μπάζια Μπλάγκαν 28 Ιαν. |
| "Ορος Πρίονας | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 10 | 3986 | άνεξ. "Ιαμαγζάν 6 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο |
| "Ορος Ροδόπη | έτ. «Όχεανός» Α.Ε. | 19 | 5182 | άνεξ. Κούλλ 2 Φεβρ. καὶ Φλώσιγκ 5 διά Μπονένος "Άηρες |
| "Ορος Ταύρος | «Ατλαντικός» Α.Ε. | 20 | 6696 | άνεξ. Ντούρηπαν 22 Ιαν. διά Κινηού, έφθ. 8 Φεβρ. |
| "Ορος Υμηττός | Ρεθύμνη — Κουλούνουντη | 21 | 6388 | Έφθ. 'Υμούντεν 1 Φεβρ. |
| Π. Μαργαρώνης | Δημ. Μαργαρώνη | 13 | 4979 | διηλθε Ντακάρ 3 Φεβρ. δι' Ιταλίαν |
| Παγασητικός | Μαρη̄ 'Εμπειρίκου | 14 | 3477 | άνεξ. "Έμδεν 26 Ιαν., Γιβραλτάρ 3 Φεβρ. διά Βηρυττόν |
| Παγκρατίων | Δημ. Ν. Κουφδές υπ. | 20 | 2012 | εις Ταϊτιανέαν 1 Φεβρ. |
| Παναγής | Ν. Λευκαρδούλου | 20 | 5187 | άνεξ. Κουνταλόρε 31 Ιαν. διά Πόρτ Σαΐδ |
| Παναγ. Θ. Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 | 5839 | διηλθε Μονεύνος "Άηρες 21 Ιαν. δι' 'Ελλάδα |
| Πανάχραντος | Β. καὶ I. Κουτσόνου | 15 | 4661 | άνεξ. Μπάρον 6 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες |
| Πάνις | Α. 'Αναστασάου | 06 | 1781 | εις Σουλάνα 1 Φεβρ. ὑπὸ φόρτωσιν |
| Παντελής | Κ. Λαμιούν καὶ I. Ποντικού | 11 | 3845 | Έφθ. Μάντζεστερ 4 Φεβρ. |
| Παντίδης | έτ. «Όχεανός» Α.Ε. | 12 | 5146 | άνεξ. Χάπτον ωδής 30 Ιαν. δι' 'Αργεντινήν |
| Παπαλειόδης | Γ. Α. Γεωργιλή | 10 | 3742 | άνεξ. Γλασούδην 19 Ιαν. διά Ροζάριο |
| Πάραδος | Κ. Α. Πετρούντη | 06 | 3435 | Έφθ. Ροζάριο 4 Φεβρ. |
| Παρθένων | άδ. Πειθή | 08 | 3189 | Έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 Φεβρ. |
| Πάτρα | Τσαμιράνη—Κων»νιδη | 96 | 3256 | διηλθε Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Λύμπες |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | κληρ. Α. Καμπάνη | 10 | 3584 | Έφθ. Λιβόρον 5 Φεβρ. |
| Περσέυς | Α. 'Ανδρεάτου | 18 | 5172 | διηλθε Σαμπάγκ 24 Ιαν. δι' Ενδόπινην |
| Πεταλιοί | Μαρη̄ 'Εμπειρίκου | 17 | 5126 | Έφθ. Κολόμπο 31 Ιαν. καὶ άνεξ. 8 Φεβρ. διά Μαντράς |
| Πετρού (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπετρόβιλ» | 03 | 4634 | άνεξ. Κάρδια 9 Φεβρ. διά Λιβόρον |
| Πετράκης Νομικός(τάνκερ) | έτ. Π. Νομιός | 14 | 7020 | άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 21 Οκτ. 'Επισκευή |
| Πέτρος I. Σουλανδρής | άδ. Γουλιανδρή | 23 | 4693 | Έφθ. Πειραιά 5 Φεβρ. |
| Πέτρος Νομικός | Π. Νομικού | 13 | 4044 | διηλθε Γιβραλτάρ 10 Φεβρ. διά Πάτρας |
| Πήγασος | Γ. Ν. Λουλούδη | 15 | 1795 | Έφθ. Πειραιᾶ 5 Φεβρ. καὶ άνεξ. 9 διά Κντζαν |
| Πηλεύς | Ε. Χατζηλία | 28 | 4695 | διηλθε Λάδσεντ 22 Ιαν. διά Μπονένος "Άηρες |
| Πηγελόπη | Σ. Παραμυθιώτη | 19 | 4786 | διηλθε Φ. Νορόγια 30 Ιαν. διά Μαδέρας |
| Πίνδος | Α. Λούζη | 08 | 4360 | Έφθ. Ροζάριο 30 Ιαν. |
| Πολέμης | I. Δ. Παλαιωκρασσᾶ | 09 | 1457 | εις Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ιαν. |
| Πόλι | Ε. Βιντιάδη | 97 | 2861 | Έφθ. Γένοβαν 22 Ιαν. |
| Πολύκτωρ | Γ. Δρασούλη | 14 | 4077 | Έφθ. Γκόττερντονδρυζ 4 Φεβρ. |
| Πολύμινα | Ε. Μιχαλιτσάνου | 07 | 4937 | εις Ρόττερνταμ ἀπὸ 9 Ιαν. 'Επισκευή |
| Πόπη | Μιχ. Βερνίκου | 96 | 1594 | Έφθ. Θεοδόσιαν 29 Ιαν. |
| Ποσειδῶν | άδ. Ηπίτα | 09 | 3895 | Έφθ. Μπονένος "Άηρες ωδής 4 Φεβρ. |
| Ποσειδώνια | Δ. Γεωργοπούλουν καὶ P.-K. | 09 | 3681 | διηλθεν "Αγ. Βιζέντιου 6 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες |
| Πρέκλα | Θ. 'Επιφανιάδη | 12 | 1820 | Έφθ. Κντζαν 3 Φεβρ. καὶ άνεξ. 7 διά Καλάμας |
| Προμηθεύς | Γεωργ. Α. Γιαννούλατον | 12 | 4340 | Έφθ. Πόρτ Σαΐδ 5 Φεβρ. |
| Ρήνος | Αεσον. 'Εμπειρίκου | 19 | 4683 | άνεξ. Βοιμάνη 28 Ιαν. διά Πόρτ Σαΐδ |
| Ρίτα | Γ. Πανᾶ | 01 | 2495 | Έφθ. Μασσαλίαν 5 Φεβρ. |
| Ρίτα Χανδρῆ | Ίω. Δ. Χανδρῆ | 14 | 4648 | διηλθε Ντακάρ 31 Ιαν., Ούζάν 11 Φεβρ. δι' 'Αιμέρσαν |
| Ρόκος | «Ιόνιον» Α. Ε. | 18 | 4781 | άνεξ. Ρόττερνταμ 24 Ιαν. διά Μπονένος "Άηρες |
| Ρόκος Βεργωτῆς | «Βεργωτῆς» Α.Ε. | 19 | 5637 | άνεξ. Μπάρον 9 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες |
| Ρούλα | Μιχ. Καραγεώργη | 99 | 1044 | εις Μάρκην 2 Φεβρ. |
| Σαρωνικός | Μαρη̄ 'Εμπειρίκου | 12 | 3548 | άνεξ. Χόρσενς 3 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην, έφθ. 8 |
| Σίφνος | Θεμ. Σταφυλοπάτη | 17 | 2290 | άνεξ. Πόρτ Τόλμποτ 7 Φεβρ. διά Πειραιᾶ |
| Σουλιώτης | Μαλάμου | 17 | 4300 | διηλθε Χάπτον ωδής 15 Ιαν. διά Πλέιτ |
| Σούνιον | Μαρη̄ 'Εμπειρίκου | 19 | 3054 | διηλθε Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Λίβερπουλ. |
| Σπύρος | «Αλγάδων» Α.Ε. | 18 | 5153 | διηλθε Φλώσιγκ 19 Ιαν. διά Κόλπου Μεξικοῦ |
| Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος | έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου» | 36 | 3941 | άνεξ. Ροζάριο 4 Φεβρ. διά Μαδέρας |
| Στάμος | Δ. Φαφαλούσ | 14 | 3801 | άνεξ. Χερδούνγουν 28 Ιαν., Φάλμουν 1 Φεβρ. διά Μπ. "Άηρες |
| Σταυρός | «Κάσσος» Α.Ε. | 25 | 4853 | διηλθεν "Αγ. Βιζέντιου 5 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες |
| Σταύρος Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 | 5528 | άνεξ. Λονδίνον 16 Ιαν. διά Μπάζ. Μπλάγκαν |
| Στρυμών | Στ. Αιβανού | 19 | 5250 | Έφθ. Σάν Λορέντζο 17 Ιαν. |
| Σύλθα | Α. Καλλέργη καὶ Σία | 14 | 4202 | Έφθ. Μπαλμπάδα 5 Φεβρ. (διά Λονδίνον) |
| Συλθία | Σ. Καταπόδη | 98 | 3175 | δογει Γάνδην ἀπὸ 22 Δεκ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυτ. | Τόν. γκρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|------------------------------|----------------------------------|---------------|--------------|--|
| Τάκης | Π. 'Αντέπα | 04 | 1698 | έφθ. Πειραιά 28 Ιαν. και Μερσίναν 9 Φεβρ. |
| Τάμεσις | Λεων. Α. 'Εμπειρίζου | 14 | 3942 | διῆλθεν 'Αλγέριον 8 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ |
| Τάναϊς | ΐδελφ. Συνοδινοῦ | 07 | 1545 | έφθ. Πειραιά 31 Ιαν. και Κοννυάν 12 Φεβρ. |
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λαμοῦ | 13 | 4221 | άνεγ. "Αμπερόνταμ 15 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αύρες |
| Τάσις | «Μυρτών» Α.Ε. | 13 | 4706 | διῆλθε Σαμπάγκ 21 Ιαν. διὰ Λορεντζό Μαρκέζ |
| Τάσσος Κ. | 'Εμμ. Καραβία | 01 | 3634 | διῆλθεν "Αγ. Βικένπον 28 Ιαν. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 11 Φεβρ. |
| Ταύγετος | Κουλούθουρον — 'Εμπειρίζου | 18 | 4295 | έφθ. "Άλμπαν 1 Φεβρ. και Ν. 'Υόρκην 6 |
| Γαυρίς | άδ. Συνοδινοῦ | 03 | 2281 | διῆλθε Πειραιά 6 Φεβρ. διὰ Κολεγκάγην |
| Τέτη | νίοι Γ. Σιγάλα | 03 | 2747 | έφθ. Λιβόρον 28 Ιαν. |
| Τζέννυ | 'Ιω. Λιβανοῦ | 12 | 1859 | άνεγ. Γιαζέν 25 Ιαν. διὰ Βαρζελόνην |
| Τηλέμαχος | Γ. Δραζούλη | 11 | 3562 | διῆλθε Λάδεντ 25 Ιαν. διὰ Σάντα Φὲ |
| Τουρκία | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 09 | 1911 | άνεγ. 'Αμβέρσαν 30 Ιαν. διὰ Πάτρας, έφθ. 13 Φεβρ. |
| Τουρλιανή | Γ. 'Ασημομέτη | 19 | 2486 | διῆλθε Κοννυάν 5 Φεβρ. διὰ Δανίαν |
| Τρίτων | νίοι Γ. Γράτσου | 14 | 4211 | έφθ. Ροζάριο από 14 Ιαν. |
| Τώνης Χανδρῆς | I. Δ. Χανδρῆ | 04 | 2689 | έφθ. Γλασκώνην 6 Φεβρ. και Αγρ 11 |
| Υδραίος | Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου | 02 | 4476 | έφθ. Ροζάριο 20 Ιαν. |
| Υδρούσα | Π. Χριστοπούλου | 22 | 2038 | έφθ. Πειραιά 28 Ιαν. και άνεγ. 11 Φεβρ. διὰ Κοννυάν |
| Φαέθων | άδ. Λιβανοῦ | 13 | 4168 | έφθ. 'Αμβέρσαν 29 Ιαν. και άνεγ. 7 Φεβρ. διὰ Ηλέτη |
| Φαίαξ | Σπ. Παραμιθώτη | 15 | 7188 | διῆλθε Μαρέρσας 6 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν |
| Φανερωμένη | Α. Βλαζάη | 08 | 3501 | άνεγ. "Αμπερόνταμ 2 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αύρες |
| Φλώρα | έτ. Π. Νομικοῦ | 04 | 2980 | έφθ. Παντίμα 2 Φεβρ. και Καράμπιγα 11 |
| Φλώρα Νομικοῦ | Λουζά Νομικοῦ | 21 | 2012 | έφθ. Πειραιά 4 Φεβρ. |
| Φραγκούλα Βροντίση | Βροντίση—Γούναρη | 04 | 2083 | άρχει Πειραιά από 21 Ιαν. |
| Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 18 | 5304 | έφθ. Ροζάριο 8 Φεβρ. |
| Φρέδ | Κ. Δ. Καλαφάτη | 07 | 4043 | άνεγ. Μπάζιαν Μπλάζιαν 7 Φεβρ. διὰ Νταζάν |
| Φώτης | N. Ανυαδοπούλου | 12 | 3507 | έφθ. Κάρδιμ 6 Φεβρ. |
| Φωτεινή Καρρά | Μιχ. Καρρᾶ | 18 | 4465 | έφθ. Ρόττερνταμ 3 Φεβρ. |
| Φωφά Μακρῆ | I. Σ. Στρυμπουλάκη | 03 | 1013 | εις Κοννυάν 5 Φεβρ. (διὰ Χάϊφαν), θὰ μετονο. «ΔΛΑΜΑΣΚΗΝΗ» |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσσος» Α. Ε. | 29 | 4386 | άνεγ. Μπάζιαν 4 Φεβρ. διὰ Πούρετο Μπελγράνο |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσσος» Α. Ε. | 14 | 3489 | διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Φεβρ. διὰ Γένοβαν |
| Χίος | Εύαγγ. Νομικοῦ | 88 | 1356 | έφθ. Πειραιά 27 Ιαν. |
| Χλόη | N. Λυσιαρδοπούλου | 28 | 4641 | έφθ. 'Εινονάμουθ 1 Φεβρ. |
| Χρήστος Μαρκέτος | έτ. Βεργοτῆ | 19 | 5209 | άνεγ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αύρες |
| Χρυσῆ | Π. Ι. Γουλανδρῆ | 13 | 5367 | διῆλθε Περναπούνο 8 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αύρες |
| Ώκεανία | Μ. Καρίβαλη | 07 | 4843 | άνεγ. Μπ. "Αύρες 3 Φεβρ. διὰ Νταζάν |
| Ώκεανίς | Γ. Λουκούδη | 10 | 3396 | έφθ. Γιότερτεπουργ 31 Ιαν. και Γδύνια 11 Φεβρ. |
| Ώνάση Πηνελόπη | 'Αριστ. 'Ωνάση | 19 | 5404 | έφθ. "Αλάμποργ 1 Φεβρ. και Φλώσιγκ 10 |
| Ώνάση Σωκράτης | 'Αριστ. 'Ωνάση | 19 | 5439 | έφθ. 'Εινονάμουθ 7 Φεβρ. |
| Ώριων | Πολ. Λύρα — Α. Λούζη | 09 | 4798 | διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. (διαταγάς) |
| Ώρωπος | Μαρῆ 'Εμπειρίζου | 13 | 3475 | άνεγ. Μοντεβίδεο 7 Φεβρ. διὰ Νταζάν |

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

| | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|----|------|---|
| Γαλάτεια Τ. (Κυπριακόν) | Δ. Τσιρίδη | 89 | 498 | έφθ. Πειραιά 5 Φεβρ. και Κρήτην 8 |
| Έλενη ('Αγγλικόν) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 21 | 1138 | εις Κοννυάν 5 Φεβρ. |
| Ίωνόπολις ('Αγγλ.) | Ο. Ιασηφόγλου | 20 | 6755 | εις Ρόττερνταμ. ΕΠΩΛΗΘΗ εις Σκανδινανοὺς |
| Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.) | Κατάτουν — Μαρζῆ | 03 | 1601 | εις Μπουγάδη Ντερέ 8 Φεβρ., μὲ ζημίας |
| Μαρτῆς ('Αγγλικόν) | Γ. Μ. Κουλουκουντῆ | 94 | 2483 | έφθ. Σαμονόντα 27 Ιαν. |
| Μπεάτος ('Αγγλικόν) | Α. Λούζη | 13 | 1569 | έφθ. Γιαζέν 5 Φεβρ. |
| Μιρουπάνου ('Αγγλικόν) | Μιναζούλη και Σία | 05 | 2539 | έφθ. Ρουέν 30 Ιαν. και Ρόττερνταμ 7 Φεβρ. |
| Μυριάμ. ('Αγγλ.—τάνκερ) | B. I. B. C. | 21 | 7012 | άνεγ. Ν. 'Ορλεάνην 19 Ιαν. διὰ Τεργέστην |
| Νέλσων, ('Αγγλικόν) | Σταύρο. Χριστοφορίδη | 96 | 1437 | έφθ. Μασσαλίαν 25 Ιαν. |
| Νοέμη—Τζούλια ('Άγγλ.) | A. Μιναζούλη—Ρουσάνον | 95 | 2499 | έφθ. Σαλέρνα 22 Ιαν. |
| "Ολγος. ("Αγγλ.) | άδ. Βλασσοπούλου | 05 | 677 | έφθ. Χάϊφαν 2 Φεβρ. και Κοννυάν 7 |
| 'Ολτού, (Ρουμανικόν) | A. Βλάσσος | 20 | 4308 | έφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. και Ρίον Ιανέριον |
| Πράχοδα (Ρουμανικόν) | A. Βλάσσος | 22 | 3609 | άνεγ. Μοντεβίδεο 8 Φεβρ. διὰ Νταζάν |
| Σάνι Νικόλα, ('Ιταλικό) | N. Σταματίου | 79 | 677 | εις πλόας Ανατ. 'Αργιζής |
| Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) | A. Βλάσσος | 12 | 3629 | έφθ. Σταθαγκερ 21 Ιαν. |
| Τουσσίκα ('Αγγλικόν) | K. Ασαραϊδη — A. Δάλλα | 03 | 1828 | έφθ. Πειραιά 1 Φεβρ. και Πάτρας 8 |
| Algenib, ('Ολλ.) | Ίω. Π. Γουλανδρῆ | 15 | 3551 | άνεγ. Πλέιτ 4 Φεβρ. δι' Εύόποτην. Θὰ μετον. «ΕΥΑΝΘΙΑ» |
| DocteurPierre Benoit, (Γαλλ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ | 18 | 7914 | εις Αύρες ουέπο λαραλαβίν |
| Frank Lynch ('Αμερ.) | νίον Γ. Γράτσου | 18 | 1954 | "Ιδε : «ΝΕΣΤΩΡ», σημαία 'Ελληνική |
| Lima L. D. (Γαλλ.) | zληρον. M. Γουλανδρῆ ... | 21 | 6669 | άνεγ. Αργεντινήν 7 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν |
| London Corporation ('Αγγλ.) | άδ. Γουλανδρῆ | 22 | 5411 | έφθ. Βαλτιμόρην 25 Ιαν. |
| Saint Marc (Γαλλ.) | "Ελληνες άγορασται | 08 | 2465 | εις Ρούεν ἐπό λαραλαβήν |

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)
ΤΗΛ. ΔΙΕΥ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
THAEOFONON: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI