

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1937

Αρ. Φύλλου 149

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 149

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1937

II. 'Η άνασυγκρότησις

Του κ. Γ. Χ. ΛΑΙΜΟΥ

Προτού γίνη το 'Ελληνικόν Κράτος, ύπήρχε και ήκαμαζεν 'Εθνική έμπορική Ναυτιλία. Οι 'Ελληνες ναυτικοί, διάγον πρό της έθνεγεροίς τού 1821, διέσχιζον ύπερηφάνως τά κύματα τού Εύξεινου, τής Μεσογείου και τού 'Ατλαντικού μέχρι τών δυτικῶν παραλίων τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Η τόλμη των αὐτῶν τάς θαλάσσας ταύτας, διελάδει πόδον δίκαιος και θετικός ήτο δ' ἀπελευθερωτικός πόθος τού υπόδοσύου 'Εθνούς. 'Οταν δὲ ήλθε τό πλήρωμα τού χρόνου, οι ἀπειροπλέμοι έκεινοι ἄνδρες, τά έμπορικά έκεινα σκάφη, ξεγιναν στόλος πολεμικός, ἐπὶ τού όποιου και έστηρχθη και διά τού όποιου ἐτελεσφόρησεν ὁ επικός ἄγων τῆς έθνικῆς ἀπελευθερώσεως. Δύναται θέμεν νά λεχθῇ, διτού 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν, 'έστερέως κράτος ἐν Θραξίοιν αύτοῦ'.

Διατί, δώμα, ἀνέτρεξεν η μνήμη μας πρὸς τά δόπισ; 'Απλῶς και μόνον διά νά ύποστριψώμεν, διτού έαν τού 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν, ύπηρξεν ούσιωδης ουντελεστής τῆς γενέσεως τού 'Ελληνικού κράτους, κατά πολὺ εύκολωτερον ήτο εἰς τού Κράτος να συμβάλη εις την άνασυγκρότηση τῆς Ναυτιλίας του. 'Έργον, δώμας, άνευ θυσίας δὲν δύναται νά έννοηθῇ. Διά τούτο και τό έργον τῆς ναυτιλιακῆς μας άνασυγκρότησεως, ξευπακούει θυσίας.

'Αλλ' είνε ἄρα γε ὅρθον, είνε ουμφέρον, είνε σκόπιμον νά ύποθητῇ τού Κράτος εις θυσίας χάριν τῆς Ναυτιλίας του. Εἰς μίαν χώραν νησιωτικήν, ξεχουσαν ἔκτεταμένα παράλια μή αὐτάρκη εις πρώτας όλας, δ' πολεμικός και ἀμπορικός στόλος, είνε ἀνάγκη ύπάρχεις. 'Ο Λόρδος Λόδη, εἰς πρὸ τίνος δημοσιευθέν ἄρθρον τού εις τού 'Ημερήσιον Τηλέγραφον τού Λονδίνου, ἐπ' ἀφορμῇ τού 'Αγγλικῶν ἔξοπλισμῶν, ξέφεραζε τήν άναμφισθήτητος ὅρθην σκέψιν, διτού διά την 'Αγγλίαν, χώραν με τάς δάνωτερω συνήθηκας, οι ἔξοπλισμοι θά παρέμενον ήμιτελεῖς, ἔαν δὲν ἀπεδίδετο ἀνάλογος προσοχή, διά την ἐκ παραλλήλου ἀνάπτυξιν και τού έμπορικον τῆς στόλου.

'Η λογικότης τῆς σκέψεως ταύτης κάμπτει κάθε ἀντίρρησιν. 'Οσονδήποτε και ἀν είνε ἀξιόμαχος και γενιαλίς ένα στρατός, θά ύποκυψή, ἔαν δὲν λειτουργῇ εις τά μετόπισθεν μία όργανωσις 'Ἐπιμελητείας. Ρόλον δὲ 'Ἐπιμελητείας ἀντιπροσωπεύει εις τά νησιωτικά και ναυτικά κράτη, τά ἔξαρτώμενα ἔξωθεν ἀπό ἀπόφεως πρώτων όλων, ή κατοχή θαλασσών μεταφορικῶν μέσων. Πυροβόλον ἐν γομώσει μὲ πυροβολητὴν πεινῶντα δέν ἐκ πυρσοκροτεῖ.

Οι γεωγραφικοί και ἐπιοιτοικοί δροι τῆς 'Ελλάδος ἐπιθάλλουν νά ἔχωμεν ἀξιόλογον έμπορικήν ναυτιλίαν, διότι ἐν ὅρᾳ πολέμου διά της θά διενεργηθῇ διάνασθισμός μας. Διότι ἀκόμη ὥστερνει και αὐτή εις την πλάστιγγα τού πολογισμού τῆς συμβολῆς μας, εις τάς ἔκαστοτε διπλωματικάς ζυμώσεις. Σήμερον διά τα κράτη, ἀπό ἀγάπην πρὸς τήν εἰρήνην, ἔξοπλίζονται ἀγρίας. 'Ἐπιθεβλήμενον και ἀνάπτωτεπον ήτο νά ἀκολουθήσῃ και ή 'Ελλάς. Μέγα μέρος τού ἔργου τούτου είνε ήδη πρὸ πολλοῦ τετελεσμένον' οι ἄνδρες και τά σκάφη τού έμπορικού μας στόλου, τό ἐκπροσωποῦν.

Χρειαζόμεθα, λοιπόν, έμπορικήν ναυτιλίαν διά λόγους έθνικῆς ἀσφαλείας. 'Αλλ' ἀς ύποθεσώμεν, διτού συντελεῖται ἐπί τῶν ήμερῶν μας τό δύδον θαῦμα και ἀποκτοῦν ἀφίνης οι ἄνθρωποι ψυχήν ἀγγέλων και μεταμορφώνονται τά ὅπλα εις κλάδους ἐλαίας και ἀδραιούται καθεστώς ἀσαλεύτου εἰρήνης. Θά είχε και τότε λόγον ύπάρχεως η Ναυτιλία;

Διά τά κατανοθή τό μέγεθος τῶν ὠφελειῶν πού προσπορίζεται η έθνική οικονομία ἀπό τῶν ναυτιλιακῶν κλάδων, ἀς ἀναμετρήσωμεν διόποιον δύκον έθνικής συμφορᾶς θά ἀπετέλει η ἔξαρσης αὐτῆς ἀπό τού προσώπου τῶν θαλασσῶν. Τό πρωτικὸν τῶν ύπερεροιῶν τού θουρηγείου τῆς 'Έμπορικής Ναυτιλίας, 25.000 Ναυτεργάται, 12.000 μέτοχοι τῶν ταμείων κοινωνικῆς προ-

νοίας τού 'Έμπορικού, 2000 πλοιοκτήται και μέτοχοι πλοίων, και δέν γνωρίζομεν πόσοι Ναυτικοί Πράκτορες, Προδεινοί οι ύπαλληλοι, Προμηθευταί ναυτιλιακῶν εἰδῶν, Ναυλομεσούται, ἐντάθηση και εις τήν ἀλλοστάτην, 'Ἐργοστασίαρχας και Ἐργάται ἐπισκευῶν πλοίων, και ὅλον ἐν γένει τό πλήθος τῶν ἔξι αὐτῶν ἀποζώντων, ἔνα πλήθος ἀντιπροσωπεύον σημαντικὸν ποσοστόν τού πληθυσμού τῆς Χώρας, θά ἔζηναγκάζετο νά ἀντιμετωπίσῃ τό δύσκολον πρόβλημα τῆς έξευρέσεως νέας ἐργασίας και νέων πόρων ζωῆς. Και τό πρόβλημα τούτο θά ήτο τεράστιον πρόβλημα και διά το Κράτος, διότι θά ώφειλε νά μεριμνήση πᾶς θά επληροῦτο τό ἀνιογένεις τό έθνικον εἰσόδημα κενόν. 'Ἄς ἀναπνεύσωμεν, δώμας, 'Ο Θεός δέν θά θελήση ποτέ νά τιμωρήσῃ τήν 'Ελλάδα, ρίπτων κατ' αὐτής τοιαύτην συμφοράν, οϊας θά ήτο ή νέκρωσις τῆς ναυτιλίας της. Τά 'Έλληνικά πλοιά θά ἐπιτελούν τούς έθνικοφελεῖς των πλόας και ως είδος πρεσβευτῶν εἰς τόποδιδούν εις τούς λιμένας δόλων τῶν λαών τῆς Γῆς, τά διαποτευτήρια τῆς έθνικῆς μας ζωτικότητος, ἀπό τα πέρατα δὲ τού κόσμου θά δροσίζουν τήν οικονομίαν τῆς Πατρίδος μας. 'Υπολογίζομεν, διτού ή 'Έλληνική Ναυτιλία προσφέρει ἔποισίας κατ' ἐλάχιστον όρον συνάλλαγμα δέσιας £ 1.500.000. Λυπούμεθα δέ διότι ήκονθη γνώμη εις τού 'Ανωτατον Οίκονομικὸν Συμβούλιον, καθ' ήν τό ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα ἀνέρχεται μόνον εἰς £ 200.000. 'Αλλά μόνον τά ἐκ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων ἔμβασματα φάνουν τό ποσόν τῶν £ 700.000. Χωρίς νά ύπολογίσωμεν τό πρός συντήρησιν τῶν πλοιοκτητῶν ἔμβασμον, τό εις συνάλλαγμα παρακράτημα τού 5% ἐπί τῶν ναύλων τῶν εἰς 'Ελλάδα μεταφερομένων φορτίων, τά τέλη τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, τάς δαπάνας ἐπισκευῶν ἐν 'Ελλάδι, τά έξοδα ἀποδιασμού τῶν προσεγγιζόντων εις τούς λιμένας μας ἔμπορικῶν πλοίων και λοιπά λιμενικά δικαιώματα.

Φαίνεται, λοιπόν, διτού πλήν τῶν λόγων έθνικῆς ἀσφαλείας, συντρέχουν και λόγοι έθνικῆς οίκονομίας, διά τούς όποιους ἀντέρχεται κρίνεται εις έθνικήν άναγκην, ή ὑπαρξίη, ή διατήρησης, ή θελτικούς και διάπτωξις τού 'Έμπορικού μας Ναυτικού. 'Αλλά και ἀνάκομη ήτο μαθηματικῶν και ἀδιασείστως ἀποδειγμένη, ή οίκονομική μηδαιμιότης τῆς Ναυτιλίας εις τήν ζωὴν τού 'Εθνους, ήρκουν οι ἐκ τῆς έξυπηρετήσεως τού έθνικου γοητρου λόγοι διά νά ύποστη τό έθνικόν σύνολον θυσίας ύπερ αὐτῆς. 'Η πραγματικότης δώμας, εύτυχως, είνε τελείων διάφορος. Τά έμπορικά μας πλοιά, είνε αἱ ἀποκιακαὶ κτήσεις τῆς 'Ελλάδος. Είνε ὅπλον ἐν ὥρᾳ πολέμου.

'Αφοῦ τοιαύτης δέσιας ἀγαθόν ἀντιπροσωπεύει ή 'Έμπορική Ναυτιλία, τί θά ἐπρεπε νά καμῇ τό Κράτος, ώστε νά συντελέσῃ και αὐτό εις την άνασυγκρότηση της; 'Ἄς ιδωμεν τί κάμνουν ἀλλα κράτη.

'Η Αγγλία διέθεσεν ἐκ τού Θησαυροφυλακίου της 10 ἔκατομμύρια λιρῶν ἔφαρμόζουσα πεντατεῖς πρόγραμμα διαλύσεων και ναυπηγήσεων πλοίων. 'Η Ιαπωνία, ἔκτος τῆς ἐπησίας ἐπιχορηγήσεως της, ἔκ 13 ἔκατομμυρίων γιένε, ἐνέγραψεν εις τόν ἐφετεινόν της προϋπολογισμὸν πότωσιν 150 ἔκατομμυρίων γιένε, πρὸς ἐνίσχυσιν νέων ναυπηγήσεων. 'Η Ιταλία δι' αμοιβάς νέων ναυπηγήσεων, περιέλασεν εις τόν ἐφετεινόν προϋπολογισμὸν της 300 ἔκατομμυρία λιρεπτῶν. Και αὐτή ἀκόμη η Βουλγαρία ἐπιχορηγεῖ μὲ 25 ἔκατομμυρία λέθα τήν ναυτιλίαν της. 'Ἐν γένει παρόμοια μέτρα τόλαν δοιαὶ αἱ ναυτικαὶ Χώραι. Μόνον ήμεις ύστερήσαμεν, διότι ὁ προϋπολογισμὸς μας είναι ὀρκετά θεωρημένος μὲ ἄλλας ἀνάγκας. 'Ἐκ τούτου, δώμας, δέν ἐπεται, διτού ή ύποθεσις τῆς ναυτιλιακῆς μας άνασυγκρότησεως, είνε ἔργον ἀδύνατον διά το Κράτος.

'Ἄδυνατον δέν είνε μόνον τό πράγματα και ἀληθείας ἀδύνατον, ἀλλά και τό προδήλως δυνατον, δοάκις ἀνευ ἐρεύνης και μελέτης τό προεξοφλούμεν ώς ἀδύνατον. Αὐτό ἔξηγει καθ' ήμας τήν μέχρι σήμερον κρατικήν ούδετεροτήτα πρὸς τάς ἀνάγκας ἐνισχύσεως και προσαγωγῆς τού ναυτιλιακού μας κλάδου. 'Η πρώτη λοιπόν συμβολὴ τού Κράτους εἰς τήν ναυτιλιακήν μας άνασυγκρότησιν, θά ἐπρεπε νά ἐκδηλωθῇ μὲ μίαν ἀλλαγὴν τῆς μέχρι προ μηνῶν νοοτροπίας του. Νά ἔλεγε, δηλαδή, τούτο: Χρειάζομαι έμπο-

ρικήν ναυτιλίαν, διότι έξι αύτής άρουρας πολλάς ώφελείας. Τι πρέπει νά κάμω, πώς νά ένεργήσω διά νά την άναγάγω είς έπιπεδον πλουσιωτέρας άποδόσεως; "Οταν θά έσκεπτετο κατ' αύτὸν τὸν τρόπον θά ήσθνετο τὴν ἀνάγκην νά ἀκολουθήσῃ τὴν τακτικὴν τοῦ λατροῦ, δότις τηροῦ ἀποφανθῆ διάγνωσιν καὶ συστήσῃ θεραπεῖαν, ἔξετάζει, ἐρευνᾷ καὶ γνωρίζει τὸν δραγμούσιον καὶ τὴν φυσικήμειάν του. Αὐτὸ μέχρι πρό τινος οὐδέποτε ἔγινεν. Εύτυχῶς ὑπάρχουν εἰς τὸ παρελθόν δύο ἔξαιρεσεις καὶ χάρομεν διότι τὰς ἀναφέρομεν. "Η ὑπουργεία τοῦ μακαρίτου Ἐπαμεινώνδα Ἐμπειρικού. Καὶ ἡ κατὰ τὸ 1931 Ἐπιτροπή ἐπὶ τῆς Ἐμπορικής Ναυτιλίας, τὰ πεπραγμένα τῆς ὅποιας ἀξίζει νά μελετηθοῦν μετά προσοχῆς. "Η σύστασις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἔδικται λόγῳ πρὸς τιγμῆν τὴν ἐλπίδα, διτὶ ἥρχισεν ἡ ἐποχὴ μελετῶν καὶ δράσεως ἐπ' ἄγαθῷ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. "Η ἐλπίς, δῆμας, ἐκείνη ἀπέπτη πρὸ πολλοῦ. "Ἀντὶ τῆς ἀναμενομένης ζωγόγονου πνοῆς πρὸς ἀναρρίπτισιν θεμάτων δημιουργικῆς ἀξίας, ἐφύσησεν ὁ ύγρος Νότος μᾶς νοστροπίας μὲ παρωπίδας στενού ὑπηρεσιακοῦ πνεύματος. Διὰ τῶν παρωπίδων τούτων, τὸ ὥλεμμα τῶν ἐντεταλμένων τὴν ἐπόπτευσιν ὀλοκλήρου τοῦ ναυτικοῦ πεδίου, ἐντοπίζεται εἰς ἐλάχιστον αὐτοῦ μέρος.

Είνε πλέον ή ἐπιθεβλημένη ή ἀλλαγή νοοτροπίας και συστήματος και την ἑλπίδα τῆς ἀλλαγῆς, μᾶς παρέχει ή προσπάθεια τῆς σημειρινῆς Κυβερνήσεως. Πρέπει νά λάθωμεν την ἀπόφασιν νά μελετήσωμεν με σύστημα την Ἐλληνικήν Ἐμπορικήν Ναυτιλίαν. Ποιά δηλαδή είνε αὕτη. Πώς ἔργαζεται. Πώς χρηματοδοτείται. Ποιοί αἱ ἐκ τῆς χρηματοδότησεως ταύτης δεσμεύεις της. Πώς ἀναπτύσσεται. Ποιοί οἱ ἀνταγωνισταὶ τῆς και τά μέσα των. Ποιοί οἱ κίνδυνοι της. Ποιαὶ αἱ ἐλπίδες της. Ποιαὶ αἱ ἀνάγκαι της. Και τί ἐν τέλει τὸ Κράτος δύναται νά πράξῃ ὑπέρ αὐτῆς. Μόνον μὲ τοιαύτην γραμμήν πλεύσεως θά ίδωμεν τὸν φάρον τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος.

Αλλά πλήν τοῦ είδους τούτου τῆς συμβολῆς τοῦ Κράτους, ήτις είνει μᾶλλον μορφής ηγετικῆς, καὶ κατά τρόπον ύλικὸν είνει δυνατή αὕτη σήμερον. Οὕτω: Α') Διά τῆς ιδρύσεως Ναυτικοῦ Πιστωτικοῦ 'Ιδρύματος. Κρατική πρωτοβουλίας δύναται νὰ ουσιασθῇ τοῦτον τὸν σύμπραξιν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ τῶν Ταχυδρομικῶν Ταμευτηρίων. Σκοπὸς αὐτοῦ πᾶσα τραπεζικὴ ἔργασια καὶ εἰδικῶς η παροχὴ πιστώσεων μὲ τόκον εὐθηνὸν πρὸς πλοιοκτήτας καὶ ναυτεργάτας. Εἰς τοὺς πλοιοκτήτας: α') Πρός πληρωμὴν τῶν ἐν 'Ελλάδι ἐκτελουμένων σερβέων τῶν πλοίων των. β') Πρός σκοπὸν ἐκκινήσεως καὶ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων των ἐξ 'Ελληνικῶν λιμένων. Τὰ διανειζόμενα ποσά θὰ ἔξιφολοῦνται τμηματικῶς ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας. Ή τμηματικὴ ἔξοφλησις δύναται νὰ συνδυασθῇ μὲ τὸν χρόνον ἔξοφλησεως τοῦ ναυτολογίου καὶ νὰ συνεισπράττεται τῇ αὐτῆν. Οἱ διανειζόμενοι νὰ υποχρεοῦνται εἰς τὴν διὰ συναλλάγματος ἔξοφλησιν. γ') Πρός οἰονδήποτε ἄλλον σκοπὸν στενῶς συνδεόμενον μὲ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν.

“Υπέρ τῶν ναυτεργάτῶν: α’) Πρός ἀπόκτησιν οἰκίας δι’ ιδιοκατοίκουσιν. β’) Πρός ἀπόκτησιν μικρᾶς γεωργικῆς ιδιοκτησίας. Ἡ κοινωνική σκοπιμότης τῶν δύο τούτων λόγων δὲν χρήζει ἔξιγγήσεως. Εἰς τάς περιπτώσεις ταύτας τὸ ίδρυμα θὰ ἔξασφαλίζεται δι’ ὑπόθηκης ἐπὶ τοῦ ἀκίνήτου. Ἡ δὲ ἔξόφλησις θὰ γίνεται δι’ ἐκχωρήσεως ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ μισθοῦ πρός τὸ ίδρυμα μὲ συνάλλαγμα.

Β') Διά τῆς συστάσεως Ναυτασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ. Δὲν ἔχετάζομεν τὸν τρόπον ιδρύσεως καὶ λειτουργίας αὐτοῦ. Θὰ ἔξερεθῇ δὲ καλύτερος. 'Αρκεῖ νὰ λάθῃ τὸ Κράτος πρωτοθουλίαν νὰ καλέσῃ τοὺς ἐνδιφερομένους νὰ συμβούλευθη τοὺς πράγματι εἰδικούς καὶ νὰ προωθήσῃ κατόπιν εἰς ἔσοντα.

Γ') Δι' ἐνθαρρύνεσσες πρὸς νωπτήγησες. Εἰς τοῦτο διττῶς τὸ Κράτος δύναται νὰ συμβάλῃ. α') Νομοθετικῶς: 1) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Ἐλλάδο τοῦ θεσμοῦ τῶν ἑταῖρων περιῳρισμένης εὐθύνης, τύπου Ἀγγλικοῦ Κόμπου Λίμιτεδ. 2) Διὰ τῆς ἀπονομῆς φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν ὑπὲρ τῶν συναποτίζομένων πλοιοκτητῶν πρὸς νωπτήγησιν νέου σκάφους. 3) Διὰ τῆς παραχωρήσεως ἐπιχορηγήσεων ὑπὲρ τῶν ἔνουμένων εἰς συνεταιρισμόν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ παραγγελίας νεοτεύκτου σκάφους, οἵτινες θὰ διέλυσον παλαιὸν τονάξ λιον τὸ πρὸς τὸ νωπτήγηθοδομένον. Νά είναι δὲ ἡ ἐπιχορηγήσις Χ ποσὸν δραχμῶν ἐπὶ τῶν διανυούμενών μιλίων. Πρὸς ἔξεύρεσιν τῶν χρημάτων θά ἦτο ἐπιτευκτὴ ἡ συνομολόγησις δύμολογιακοῦ ἐσωτερικοῦ δανείου — δάνειον νωτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως — πόροι ἔξυπηρτήσεως τῶν δποίου θά ἥσαν α') εἰδίκη προσαύξησις τῶν πάσας φύσεως λιμενικῶν τελῶν. 6') Ειδικῇ φορολογίᾳ ἐπὶ ὀρισμένων εἰδῶν εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς.

Ήθικως: Νά προέλθη τὸ Κράτος εἰς συεννοήσεις μὲ Οἰκους τοῦ Ἐξωτερικοῦ, δῆπας ὑποθίση τὴν ἐπίτευξιν δανείων μὲ δῆρους συμφερωτέρους τῶν διδύμενών ἀπό τὰ ναυπηγεῖα, ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες θά προέθανον εἰς ναυπηγοῖν. Κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον. Τὸ Κράτος ἐπὶ παραδίγματι καὶ διάφοροι ἄλλοι δργανισμοὶ Δημοσίου Δικαίου εἰσάγουν κάρδουνα. Θά ἦτο δυνατὸν νά δοθῇ ἡ προτίμησις διὰ τὴν προμήθειαν ταύτην ὑπέρ τοῦ Οἴκου ἔκεινου, δόσις θά ἐδέχετο νά παράσχῃ τὰ ἐν λόγῳ δανεία. Ὁ δανείζων Οἴκος διὰ τοῦ συνδυασμοῦ τούτου θά ἐπραγματοποιοῦσε δύο πλεονεκτήματα. Κατανάλωσιν τοῦ ἔμπορεύματός του καὶ τόκον τοῦ κεφαλαίου του ἐπὶ δανείου ησφαλισμένου διὰ πρώτης υποθήκης ἐπὶ σκάφους νεοτεύκτου.

Θά σταματήσωμεν ἔδω. Εἰς δοιας ἐξέθεσα, πιθανὸν νὰ ὑπάρ-

χουν πλάναι και σφάλματα. 'Υπάρχει, δημοσίως, μία μεγάλη άλλθεια ή όποια δικαιολογεί και τό θάρρος της πλάνης. 'Η άλλθεια αυτή είνει, ότι δέν υπάρχει έν τῷ κόσμῳ μόνον έκεινο, τό όποιον θλέπομεν, φημασθούμεν και αἰσθανόμεθα! 'Άλλα και ζην μεγάλο πλῆθος, ίσως τό μεγαλύτερον, πραγμάτων, τά όποια άγνοούμεν. 'Εν τῇ άγνοίᾳ μας δέν υπῆρχεν ή υπάρχουσα πρό τοῦ Κολόμβου 'Αμερική. 'Η έξερεύνησις τήν έδωρησεν εἰς τήν γνῶσιν μας. Μὲ τό έκχειρόμενον ἀπό τήν δᾶδα τῆς έρευνης φῶς ἀποκαλύπτονται καθημερινῶν αἱ γνωσίαι τοῦ ἀγνώστου. Μὲ δῆσα δὲ έξεθέσαμεν, ἐπειδιώξαμεν ἀπλῶς, νά δώσωμεν ἀφορμήν εἰς τήν έρευναν. 'Εάν έρευνήσωμεν θά εύρωμεν λύσεις. «Ζητεῖτε καὶ εύρησται», λέγει ή σοφία τοῦ Εὔαγγελίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Tò δεκαωενδήμερον

‘Η ποιοτική βελτίωσις του πλωτού μας ύλικου

‘Η κατά τά τελευταῖα ἔτη ἐπελθοῦσα διόγκωσις τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητὸς μας, πέραν ἵσως τοῦ δρίου τῆς Ἑλληνικῆς δυναμικότητος, καὶ ἡ ἐν ταύτῳ συσσώρευσις ὑπὸ τὴν ομηλίαν μας πλοίων ὑπερήλκισαν κατά ποσοστὸν δυσαναλόγως μέγα, εἰνὲ τὰ δύο κύρια προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Θά ἔπειτα ταῦτα, ὑπέρ πᾶν ἄλλο, ν' ἀπασχολοῦν τοὺς ὅπωσδήποτε ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν ἐπὶ ὑγιῶν θάσεων ἐμποροναυτικὴν μας ἀνάπτυξιν καὶ ἐπιβαλλεται, διόπεις ἡ ἐπίλυσις των ἀποτελέοντος ἀντικειμένων μελέτης καὶ συντονισμένων κατευθύνσεων τῶν ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων.

Διά την ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν δεύτερον ἥδη ἀνακύπτουσαν μετά τὴν πάροδον τῆς κρίσεως, κεφάλαια δγκώδη καὶ φροντίδες μεγάλαι θ' ἀπαιτηθούν. Διά νά
Θεωτική ποιοτική ἡ φορτηγός χωρητικότης, ἔστω καὶ περιορι-
ζομένη κατ' ὅγκον, διὰ ν' ἀπαλλαγὴ τοῦ παλαιοῦ τονάξ, Θά
χρειασθῇ ὅπως, χάριν τοῦ γενικώτερού τῆς Ναυτιλίας μας συμ-
φέροντος, κοινὴ καταβληθῆ η προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν μας,
συντρέξουν δ' αὐτὴν οἱ εὐπορώτεροι ξένοι.

Η πρότασις τοῦ κ. Γ. Λαιμού, ἡ διατυπωθεῖσα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἀποτελεῖ καθ' ἡμᾶς τὸν προσφορώτερον τρόπον ἐνέργειας. Συγκεκριμένως ὁ κ. Λαιμός προτείνει, διπος ἀναστολὴν καθέ ἀγορά περηφλίκου πλοίου ἀπό τὰς ξένας οημαίς. Οἱ διαβέτοντες πειριωπόμενά τὰ κεφαλαῖα ἔφοπλισται, προκειμένου νά προδοῦν εἰς ἄγοραν φορτηγοῦ σκάφους, θ' ἀπηυθύνοντο πρὸς τοὺς οἰκονομικῶς εὐρώστους συναδέλφους των, τοὺς κατέχοντας πλοῖα μεγάλης ὀπωσδήποτε ἡλικίας καὶ ἐκεῖθεν θ' ἀνεζήτουν τὴν ἀγοράν τοῦ καταλλῆλου δι' αὐτοὺς πλοίου. Δύο θά ἥσαν τὰ ἀγοράντα ἀποτελέσματα τῆς ἀγορᾶς ταυτῆς. Πρῶτον ὁ διαθέτων ἐπαρκή τὰ οἰκονομικά μέσα ἔφοπλιστής, θά ἤδυνατο πωλῶν τὸ παλαιότερον του πλοίον νά μελετήσῃ τὸν τρόπον τῆς ἀντικαταστάσεως του, εἴτε διὰ νεοτεύκτου, εἴτε καὶ διὰ μεταχειρισμένου μὲν σκάφους, μικρᾶς δύμως ἡλικίας, καὶ δεύτερον, ὅτι διεργάτης πειριωπόμενην ἔχων τὴν οἰκονομικὴν δυναμικότητα ἔφοπλιστής δὲν θά ὑποχρεωθῇ νά προσφύγῃ εἰς τὰς ξένας οημαίς, διὰ νά ἀπαλλάξῃ αὐτάς πεπαλαιωμένης τινὸς μονάδος καὶ νά προσθέσῃ ἔνος ἀκόμη ὑπερήλικον σκάφος εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν νομίζομεν νά είνει μικρὸν τὸ ὄφελος ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τούτου, μερικώτερον μὲν διὰ τοὺς ἔφοπλιστάς μας, γενικώτερον δὲ διὰ τὴν ποιοτικὴν τῆς χωρητικότητος ἡμῶν θελτίωσιν. Διότι, ἐνῷ τὸ ποσοστὸν τῶν μεγάλης ἡλικίας σκαφῶν ἀφ' ἐνδὸς θά παύση νά αὐξάνεται, ὡς συνέβη κατὰ τὰ τέσσαρα τελευταῖα ἔτη διὰ τῶν ἐκ τῆς ξένης ἀγορᾶς προσκτήσεων παλαιοτέρων μονάδων, θά ἐπιτύχωμεν ἀφ' ἔτερου τὴν σταθεράν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ἡμῶν ὄλικοῦ, ἀφοῦ δὲ πωλῶν εἰς "Ἐλληνας ἔφοπλιστάς τὸ ὑπερήλικον σκάφος του, θά ἀγοράσῃ, ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ, νεώτερον πλοίον ἢ θά ναυπηγήσῃ τοιοῦτον, ἀν τὰ κεφαλαῖα ποὺ διαθέτει ἐπαρκοῦν. Ή ἀνανέωσίς ἐπομένων ἔξαρτᾶται κυρίως καὶ θά προέλθῃ ἀπό τοὺς εὐποροῦντας ἔφοπλιστάς μας, τοὺς κατέχοντας σήμερον παλαιά σκάφη. Αὗτοι θά ἀποτρέψουν τοὺς μικροτέρους ἔφοπλιστάς ἀπό τοῦ νά ἀγοράζουν πλοῖα ἐκ τῆς ξένης, αὐτοὶ πρέπει νά τοὺς βοηθήσουν οἰκονομικῶς καὶ αὐτοὶ θά ἀγοράσουν τὰ νεώτερα πλοῖα, τ' ὅπατιοντα μεγάλα κεφαλαῖα διά τὴν πρόδαπταιν των

Τά Γραφεία τού Λονδίνου, τά συγκεντροῦντα σήμερον τό μέγιστον τῶν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων, αὐτά πού δύνανται εὑχερέστερον νά τύχουν καὶ εύθηνῶν πιστώσεων εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν, εἶνε τὰ μόνα πού ἡμποροῦν νά θέουν σὺν εὐθέτω χρόνῳ εἰς ἐφαρμογὴν τὴν πρότασιν τοῦ κ. Γ. Λαζαροῦ. Μεταδύ τῶν πελατῶν των, πολλοὶ εἴνε οἱ ὄφειλοντες ἀρκετὰς χιλιάδας λιρῶν, ἐνῷ τὸ σκάφος πού κατέχουν εἴνε μεγάλης ἡλικίας μὲ μικρὰ χρονικὰ περιθώρια τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του. Διατί νά μι πωληθῇ τοῦτο, ὅταν ἔπιστη ἡ κατάλληλος εὐκαρπία, πρός διάλυσιν καὶ ἀντικατασταθῆ διά νεωτέρου κατά τινα ἔπον την ἀγοράς, ὅμως, ἀπό την Ἑλληνικὴν ἀγοράν; Διατί οἱ ἐφοπλισταὶ ἔκεινοι, τῶν ὁποίων ὁ στόλος συγκαταριθμεῖ καὶ μονάδας μεγαλυτέρας ἡλικίας μέχρι 20 ἔτῶν, νά μι πωλήσουν εἰς Ἐλλήνας συναδέλφους τῶν τὰ σκάφη των αὐτά καὶ νά τὰ ἀντικαταστήσουν διά νεωτέρων;

‘Υπάρχει, ὅμως, καὶ ἕνα σοφιστὸν κώλυμα διὰ τὴν ἐπιτυχί-

αν τοῦ προτεινομένου συνδυασμοῦ. Ή τιμὴ ποὺ θὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν διὰ τὴν πώλησιν ἐνὸς σκάφους του εἰς τὸν ουνάδελφὸν του. Ό κ. Λαιμός ὅρθωτα παρατηρεῖ, διὰ τῆς «Ρωμαϊκή ἔξυπνᾶς» δέν ἐπιτρέπει τάς μεταξὺ Ἐλλήνων ἀγοραπωλησίας. Ό μὲν πωλητὴς θὰ ζητήσῃ ὑπερβολικὴν τιμὴν, ὁ δὲ ἀγοραστὴς πιθανὸν ν' αμφιβάλλῃ περὶ τοῦ ἐπιτυχοῦς τῆς ἀγορᾶς καὶ ἀνάκομη τὸ τίμημα εἰνε συμφέρον. Αυτομάτως δημιουργεῖται εἰς αὐτὸν ἡ ἀπορία, διατί ἄρα γε νὰ πωλήται τὸ σκάφος καὶ εἰς τὴν πωλητὴν η σκέψις, διὰ τοῦτο νὰ ζητήσῃ πόλλα, ἐκ φόβου μήπως, ή συνήθης μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων κριτικὴ τῆς ἀγοραπωλησίας ἀποδῆ κατ' αὐτοῦ, μήπως θεωρηθῇ ἔξυπνότερος ὁ ἀγοραστὴς.

Ἄλλα δέν εἰνε τὸ μόνον κώλυμα τῶν τοιούτων ἀγοραπωλησιῶν ἡ ἀναπτυσσόμενη δυσπιστία ἀγοραστοῦ καὶ πωλητοῦ. Ή ἀπροσπέλαστος τιμὴ, ποὺ πιθανὸν νὰ ζητηθῇ ἀπὸ "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν διὰ τὴν πώλησιν τοῦ σκάφους του, προέρχεται καὶ ἐκ τῆς ἀπουσίας παρ' αὐτῷ τῆς συνειδήτης ἀνάγκης, ὥστα ἀνακαίνιος τὸν στόλον του. Αἱ ξέναι ἐταιρίαι, σαφὲς ἔχουσαι πρόγραμμα ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιοτέρων μονάδων, ευθὺς ὡς ἔνα σκάφος των ὑπερβρῆ τὴν ἡλικίαν τῶν 20 ἔτῶν, θὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀνάγκην τῆς ναυπηγήσεως ή τῆς ἀγορᾶς νεωτέρου πλοίου. Διαθέτουσαι πιστώσεις καὶ ἀφθονα ἀποθεματικά δέν ουζητοῦν περὶ διαφορᾶς 2000 καὶ 3000 λιρῶν. Οἱ πλείστοι, δῆμοι, τῶν παρ' ἡμῖν ἐφοπλιστῶν καὶ οἱ οἰκονομικῶν ἀκόμη εὑρωστοί, δέν κατενόσαν ἀκόμη τὴν ἔκτασιν τῶν κινδύνων ποὺ πεικλείει διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας ἡ ποιοτικὴ κατάστασις τοῦ πλωτοῦ της ὄλικοῦ. "Αν οἱ εὐπορώτεροι ἔξι, αὐτῶν είχον ἔγκαιρως ἀντιμετωπίσει τὴν ἀνακαίνιον τοῦ στόλου των, τότε ποὺ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων είχον κατέλθει εἰς ἀπίστευτα σημεῖα ἐκπτώσεως, θὰ ἡδύναντο ν' ἀγοράσουν σκάφη νεωτέρα εἰς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιοτέρων, θὰ ἡδύναντο ἀκόμη νὰ θεωρηθούν τοὺς ὀσθεντέρους, τοὺς χρεωμένους πλοιοκτήτας διὰ νὰ ἀπαλλαγοῦν οὗτοι τῶν ὑπερηλίκων πλοίων των. "Ισως ἀν ἡκολουθεῖτο ἡ τακτικὴ αὐτή, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας νὰ μὴ ἐνεφάνιζε τὴν σημερινὴν διόγκωσιν καὶ νὰ μὴ ἀνέκυπτε τὸσον ἀνησυχητικὸν τὸ πρόβλημα τῆς ποιοτικῆς τῆς συνθέσεως.

Τώρα, θεωρίας, καὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις ποὺ διαγράφει ὁ κ. Λαιμός, ἡ ἀνακαίνιος θὰ προσκόψῃ εἰς σοθαράς δυσχερείας. Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων εἰνε ὑψηλαί. Οἱ κατέχοντες σκάφη, ἔστω καὶ πέραν τῶν 20 ἔτῶν, δέν ἔχουν πεισθῆ περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς πωλησίων των, ἀφοῦ καὶ ἡ ἀντικατάστασις των ἔκ της ξένης ἀπετεί μεγάλας κεφάλαια, δύσκολος δὲ ἡ ἔξεύρεις καθίσταται καταλήλων πλοίων, λόγῳ τῆς ἐφεκτικότητος τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν. Θὰ χρονισθῇ ἐπόμενος μέχρις ἀποσαφηνίσεως τῶν πολιτικῶν καὶ οἰκονομικῶν πραγμάτων τοῦ Κόδου καὶ ἡ ἀνακαίνιστικὴ προσπάθεια τῆς Ναυτιλίας μας. Μὲ τὰ σκάφη ποὺ κατέχομεν, τὰ ὑπερήλικα ἔστω, θὰ ἐπιδιώξουμεν νὰ κρατήσωμεν τὴν θέσιν μας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, θὰ καταβάλωμεν κάθε φροντίδα νὰ τὰ ἐκμεταλλεύθωμεν ἐντατικῶς, προσβαίνοντες εἰς μεγάλας ἀποσθέσεις εἰς τὰς ἀξίας των, ἀν τοῦτο θεωρία μᾶς τὸ ἐπιτρέψῃ καὶ ἡ ναυλαγορά. Ἐξօφλούντες κατὰ πρῶτον τὰς πρὸς τοὺς ξένους δασειτάς ὑποχρεώσεις μας διὰ νὰ ἔχωμεν ἀνοικτὴν καὶ πάλι τὴν θύραν τοῦ δασειμοῦ, θὰ ἀναμείνωμεν τὰς ὄμαλωτέρας συνθήκας εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἵνα δυνηθῶμεν πωλοῦντες πρὸς διάλυσιν τὰ παλαιά σκάφη καὶ ἀγοράζοντες νεωτέρα, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς πεπαλαιωμένης χωρητικότητός μας.

"Εν τῷ μεταξύ, καθετέ προνοιαὶ καὶ κάθε περίσκεψις ἐπιθάλλεται εἰς τὴν διαφύλαξιν, εἰς τὴν μὴ ἀκινητοποίησιν τῶν κεφαλαίων τῶν ἀποθέσεων. Χωρὶς τὰ κεφάλαια αὐτά, ή Ἐλληνικὴ Ναυτιλία προώρισται ἐπικίνδυνον ἐντὸς δύλιγων ἔτῶν νὰ διεξέλθῃ κρίσιν. "Ισως καὶ αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν τῆς θὰ ἰδῃ διακυβευμένην.

Διὰ τοὺς καλοπίστους

Ἄδειες τινες καὶ ἀπληροφόρητοι ὑποθιάζουν τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὸν Ελλάδαν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἰς τὸ ἡμέραν, ἀν μὴ καὶ κάτω, τοῦ παρ' ἡμῶν ὑπολογιζούμενου ποσοῦ τοῦ ἐνὸς καὶ ἡμίσεος ἐκαπομύριου λιρῶν, ἀμφισθοῦντες καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν πλουτοπαραγωγικὴν συμβολὴν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας.

Ἀνεύθυνοι, θεωρίας, εἰνε οἱ τοιαῦτα πρεσβεύοντες καὶ κατ' οὐδὲν δύνανται αἱ γνῶμαι των, μὴ στηριζόμεναι ἐπὶ στατιστικῶν δεδομένων, νὰ ἐπιτρέάσουν τοὺς ἀριθμούς, τοὺς ὅποιους μετ' οὐ πολὺ καὶ αὐτὴ ἡ «Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος», κατόπιν τῶν ληφθέντων μέτρων, θὰ δύνανται νὰ παράσχῃ, ἐπὶ τοῦ ὄγκου τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Διὰ νὰ προληφθοῦν, δῆμοι, αἱ μεταξὺ τῶν καλοπίστων πλάναι καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἐντυπώσεων, ἡκιστα πρὸς τὴν ἀκρίβειαν προσαρμοζόμενων, προσβαίνοντες εἰς τὴν ρητὴν διαβεβαίωσιν, διὰ τὰ συμπεράσματα ἡμῶν διὰ τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα, ἀπόρρεουν ἐκ τῆς ἐμπειριστατωμένης ἔρευνης δλῶν τῶν στατιστικῶν στοιχείων, τὰ ὅποια ἡ μακρά καὶ ἐντατικὴ παρακολούθησις τῆς κινησεως τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων μᾶς παρέχει. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ κατὰ προσέγγισιν, θεωρίας, ἀπονται τῆς πραγματικότητος, εἰς οὐδὲν ἀλλο, δῆμοι, ἀποσκοποῦν παρὰ νὰ καταδείξουν εὐρύτερον τὴν πολυτιμότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος, καὶ ὑπὸ τὴν σημερινὴν του έστω ἀσυγχρόνιστον καὶ ἀνοργάνωτον

μορφήν, εἰς τὴν τόνωσιν τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου.

Άπο συναλλαγματικῆς ἀπόψεως θάσιμος εἶνε ὁ ὑπολογισμός, διὰ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἔρχεται μετά τὸν καπνὸν καὶ πρὸ τῆς σταφίδος, εἰς τὴν σειρὰν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς. Προκαλούμενοι δὲ θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἐπανέλθωμεν, ἀναλύοντες μὲ πάσαν δυνατήν λεπτομέρειαν καὶ θέτοντες ὑπὸ τὴν θάσανον οἰουδήποτε, τὴν ἀκρίβειαν τῶν συμπερασμάτων μας.

Η χαρτοπαιξία ἐπὶ τῶν πλοίων

Τὰ ἀποκαλυφθέντα διὰ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Γ. Λαιμοῦ, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἔκτασιν τῆς χαρτοπαιξίας ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας σκαφῶν, εἰμεθα θεωρίαι, διὰ τὸ προκαλέσουν τὴν ἀμέριστον προσοχὴν τοῦ "Υφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας". Η ἔκδοσις εἰδικοῦ νομοθετήματος, ρητῶς ἀπαγορεύοντος τὴν χαρτοπαιξίαν ἐπὶ τῶν πλοίων, δικαιολογεῖται καὶ ἐπιθάλλεται ἐξ αὐτοῦ τοῦ συμφέροντος τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως. Διὰ τῶν αὐτῶν κυρώσεων, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ὅποιων δύναται κατὰ πρῶτον θάσιμον τὸν ἀναλογισθῆναι τοῖς ποιαὶ τάξεις μεταξύ τῶν οἰκογενειῶν των.

Δέν διακυβεύεται μόνον διὰ τῆς χαρτοπαιξίας ἡ πενιχρὰ ἀντιμοθία τῆς θεωρίας τῶν ναυτεργάτων, ποὺ ἀποτελεῖ τὸ ἀπαντόν της συντηρήσεως αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, χαλαρούται ἀκόμη ἐπικινδύνως ἡ πειθαρχία καὶ πλήρης ἐπέρχεται ἐξάρθρωσις τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας. Εὐχερες εἶνε ν' ἀναλογισθῆται τοῖς ποιαὶ τάξεις δύναται νὰ ἐπικρατήσῃ ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὅταν ἀξιωματικὸς λ. χ. τοῦ καταστρώματος ἡ τῆς μηχανῆς ἀναζητῇ τοὺς συμπαίκτας του μεταξὺ τοῦ κατωτέρου πληρώματος, ὅταν τὰς ὀρας τῆς σχολῆς των, ἀν μὴ καὶ τὰς ἐργασίμους ἀκόμη, ἀναλίσκουν οἱ ναυτιλλόμενοι εἰς τὴν χαρτοπαιξίαν, ὑφαρπάζοντες, ὁ εἰς τὸν ἄλλου, τὰ δίλγια χρήματα, ποὺ διαθέτουν διὰ τὰς ιδίας αὐτῶν ἀνάγκας καὶ διὰ τὸν επιούσιον τῶν οἰκογενειῶν των.

Διὰ τοὺς ἐν τῇ ἡρῷ χαρτοπαικτοῦντας, αὐτοτῆρα ἐλήφθησαν μέτρα ὑπὸ τοῦ Κράτους. Αἱ χαρτοπαικτικαὶ λέσχαι ἐκπέμπονται ποιαὶ φυλακίσεως ἔθεστοις θεωρήσεων. Τὸ πλοίον, ὅμως, διαφεύγει τῆς χαρτοπαικτικῆς ἐπιτηρήσεως. Εἰς τὸν πλοίαρχον συνεπῶς πρέπει νὰ παρασχεθῇ νόμῳ τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιτηρήσεως ταύτης καὶ τοῦτο ὅχι περιωρισμένον εἰς ἀπλῆν τοῦ ἀδικήματος μόνον καταγγείλαντας ἐνώπιον τοῦ Λιμενάρχου ή τοῦ Προξένου, ἀλλὰ μὲ εὐρύτερον τὸ δικαίωμα διὰ τὴν ἐπιθόλην προστίμου καὶ ἐν ὑποτροπῇ εἰς τὴν ἀμέσων ἀπόλυτην τῶν χαρτοπαικτούντων εἰς τὸν πρῶτον λιμένα προσεγγίσεως, χωρὶς νὰ τυγχάνουν οὖτοι τῶν εὐρεγετημάτων τῆς παλινοστήσεως καὶ τῆς ἀποζημώσεως. "Αν οὐποσίσια θεωρήται διαρύταν πειθαρχικὸν ἀδίκημα καὶ ὁ νομοθέτης ἀπηγόρευσε τὴν χρήσιν οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, διὰ τὴν χαρτοπαιξίαν δικαιολογημένων θὰ ἴσαν αἱ αὐτοτρόπεραι τῶν κυρώσεων. Τὰς καλάς καὶ τιμίας παραδοσίες τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας πρόκειται τὸ κακὸν αὐτὸ τὸ πρόρριζα νὰ συγκλονίσῃ, τὸν ἐγκληματικότητα, ήτις σήμερον διὰ τοὺς ἀγαθούς ναυτιλλόμενους μας εύρισκεται εἰς τὸ μηδέν, φόδος ὑπάρχει νὰ ἐκθέψῃ τὸ χαρτοπαικτικὸν πάθος.

Η ἐπιστολὴ τοῦ κ. Λαιμοῦ μᾶς παρέσχε τὴν ἀφορμήν νὰ πληροφηρήσωμεν παρὰ πλοίαρχων, κατὰ πάντα ἀξιοπίστων, σκηνᾶς ἡκιστας ἐποικοδομητικὰς τὰς τάξεις, ποὺ συνέθησαν τελευταίως ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας. "Ανθυποπλοίαρχος, χαρτοπαιξίων μετὰ τοῦ ναυκλήρου τοῦ σκάφους καὶ δύο ἐκ τῶν κατωτέρων μελῶν τοῦ πληρώματος, συνεπλάκη μὲ ἔνα ἀξιό των κατωτέρων προσέμβασιος τοῦ πλοίαρχου προέλαβε τὰ αἰματηρὰ ἀποτελέσματα τῆς χαρτοπαικτικῆς ἔριδος. "Ετερος πλοίαρχος εἰς ἐπιστολὴν του μᾶς καταγγέλλει ἀξιωματικὸν καταστρώματος, δοτίς ἐνώ ἐστερείτο καὶ αὐτὸν τοῦ στοιχείωδους ἴματισμοῦ, εἰς τὸ χαρτοπαικτικὸν εἰχεν ἀπολέσει ὀλόκληρον τὴν μισθοδοσίαν του. Πρώτος μηχανικός ἐφασκεν εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἐκπτώσεως νὰ κυβοπαικτῆ μὲ τὸ πλήρωμα τῆς μηχανῆς.

Νομίζουμεν, διὰ ἀρκοῦν τὰ τραγικὰ αὐτὰ συμπτώματα τῆς παραλυσίας διὰ νὰ μᾶς πείσουν, διὰ σωτειρα θὰ ἴσην ἡ παρέμβασις τοῦ Κράτους, εἰς ἔνα ζήτημα, ποὺ δύναται, προίστος τοῦ χρόνου, νὰ ξειχθῇ εἰς πληγὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ὄργανοισμοῦ.

* * *

Αλλὰ τὰ μέτρα, τὰ αὐτοτῆρα καὶ ἀποτελεσματικά, τῶν διοίων ἐπικαλούμεθα τὴν λῆψιν, δεν εἴνε τὰ μόνα ποὺ δύνανται ν' ἀποτρέψουν τοὺς χαρτοπαικτοῦντας ἀπὸ τὸ πάθος των καὶ τοὺς μέχρι σήμερον μὴ παρασυρθέντας ναυτεργάτας νὰ ἐθίσθοιν εἰς αὐτό.

Βαθύτερον ἔξετάζοντες τὰ πράγματα τὰ διαπιστώσαμεν τὴν ἀνάγκην τῆς παροχῆς εἰς τὸν ναυτιλλόμενον κάποιας εὐγενεστέρας ἀπασχόλησεως, μικράς τινος ψυχαγωγίας κατὰ τὰς ὀρας τῆς σχολῆς. Μακρά είνε τὰ ταξίδια τῶν φορτηγῶν μας καὶ ἐπὶ μῆνας πολλάκις διαπλέουν ταῦτα τοὺς ὀκεανούς, χωρὶς νὰ προσεγγίσουν εἰς λιμένα. Τὸ πλήρωμα ἔχει ἀνάγκην νὰ ποικίλλῃ τὴν μονότονον διαβίσιον του μὲ ἀπασχόλησιν τινα. Οἱ ναυτεργάται διὰ τὸ μὴ ἔχειν τὶ ὅλο νὰ πράσουν, ἐπιδίδονται εἰς τὴν χαρτοπαιξίαν. "Ολίγον καὶ ὅλιγον ἔθιζονται εἰς αὐτὴν καὶ γύρω ἀπὸ τὴν χαρτοπαικτικὴν πλέον τράπεζαν θεωρίας ζητοῦνται θυσιάζουν τὴν ἀνάπτωσιν των, τὴν ὑγείαν των καὶ τὰς οἰκονομίας των.

"Αν, δῆμοι, κατὰ τὸν ἔκτος ὑπηρεσίας χρόνον ἀπησχολούμεντο οἱ ναυτιλλόμενοι εἰς τὴν ἀνάγνωσιν ἐπαγγωγού τινος βιθλίου ή εἰς τὴν ἀπό ραδιοφώνου παρακολούθησιν συναυλίας τινός, ἀν διετίθετο καὶ διὰ τὸ κατωτέρων πλήρωμα μικρός τις χῶρος, εὐπρεπής καὶ ἀνε-

τος, ένα καπνιστήριον, φέρειπεν, όπου νά δύναται ό ναυτεργάτης, χωρίς νά ένοχλη τούς παρακομιμένους συναδέλφους του, νά συζητή, νά άκουγε τό ραδιόφωνον ή νά άναγινώσκη, είμεθα θέβαιοι, διτή, ή χαρτοπαικτική μανία τών δίλιγων δὲν θά παρέσυρε καὶ τὸ λοιπόν πλήρωμα. Έλλειψει συντρόφων θά ήτο εἰς αὐτοὺς ἀδύνατος ή χαρτοπαικτικά.

Αἱ ύποδείξεις μας αύται δὲν είνε τί τὸ καινοφανές. Η προσάθεια τῆς ἐν πλήριαι τοῦ ραδιοφώνου καὶ τοῦ θιλίου, διατασιδαγώγησεως τῶν ναυτιλομένων εἶνε πλέον διεθνής. "Ολα τὰ Κράτη κατενήσον, διτή η καλή ἐνδιαίτησης, ή ψυχαγγίας, ή μόρφωσις καὶ ή στενωτέρα ἐπαρχή τῶν ξενιτευμένων θαλασσινῶν πρός τὴν Πατρίδα των, ἀποτελοῦν ἔνα ὑπέρτερον καθῆκον. Δὲν ύπαγορεύεται τοῦτο ἀπὸ λόγους μόνον ἀνθρωπιστικούς, χάριν τῶν τόσον σκληρῶν μοχθούντων ναυτεργατῶν, αὐτά τὰ γενικώτερα συμφέροντα καθε χώρας ἐπιτάσσουν, διπώς οἱ ναυτιλόμενοι, ἐπὶ ἔτη πολλάκις μακράν τῆς ἔθνικῆς στέγης εύρισκομενοι, διατηροῦν ἀμειώτα τὰ πατριωτικά τῶν φρονήματα, διπώς διασθάνωνται, διτή η Κρατική πρόνοια ἐξικείται καὶ μέχρι τῶν ὀκεανῶν, διπώς ή θιοπάλη τούς ὡδήγησεν.

"Ἀπὸ τῆς Σοθιετικῆς Ρωσίας, μὲ τὴν ἐντατικὴν προπαγάνδαν τῶν κοινωνικῶν δοδοσιῶν της, μέχρι τῆς Γερμανίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν ἄλλων προηγμένων ναυτικῶν χωρῶν, διλα σχεδόν τὰ ξένα πλοῖα καὶ ίδια τὰ νεότευκτα, διαθέτουν ἰδιαιτέραν αἴθουσαν καπνιστηρίου - ἐστιατορίου διὰ τὰ πληρωμάτων, διακεκομημένην μὲ εἰκόνας καὶ πατριωτικάς παραστάσεως, ραδιόφωνον καὶ ειδικάς θιλιοθήκας πρὸς χρήσιν τῶν ναυτιλομένων, ἐνῷ καὶ γενικώτερον τὰ διὰ τὸ πλήρωμα διαμερίσματα ἀποτελοῦν ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας κρατικής μερίμνης, διπώς ταῦτα είνε καθαρά καὶ ἄνετα.

"Η ἴδική μας, θεβαίως, Ναυτιλία δὲν διαθέτει τὰ ὄλικά μέσα καὶ δὲν ἀπολαμβάνει ἐπιχορηγήσεων διὰ νά δύναται ἐπὶ σκαφῶν φορτηγῶν, καὶ διὰ παλαιάς ναυπηγήσεως, τοιαύτας δαπανηράς κανονομίας νά ἀκολουθήσῃ. "Ολα είνε ἀνάλογα πρὸς τὴν ὑλικὴν εὔμαρειαν ἔκαστου Κράτους. Δὲν ἔπειται, διπώς, διτή δὲν δυνάμεθα πολλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ψυχαγγίας τῶν πληρωμάτων μας νά ἐπιτέλεσμων. Μᾶλλον καλή θέλησις ἀπαιτεῖται πρὸς τοῦτο καὶ δχι σημαντικά χρηματικά θυσίαι. "Ενα ραδιόφωνον δὲν στοιχίζει εἰς τὴν Ἀγγλίαν πέραν τῶν 5-6 λιρῶν καὶ ἔκατόν ἔστω τόμοι Ελληνικῶν θιλίων, καταλλήλων διὰ τοῦ θαλασσινούς μας, είνε ύποθεσις ἄλλων τόσων λιρῶν. Μικρά τις Κρατική ἐπιχορήγησις διὰ τὸν καταρισμὸν τῶν ναυτικῶν θιλιοθήκων, δωρεάί τῶν εύπορων ἐφοπλιστῶν μας καὶ κάποιας εἰσφοράς ἔκαστου τοῦ πλοίου υπεραρκοῦν διὰ τὰ πρῶτα θήματα τῆς προσπαθείας ταύτης.

Τὰ ὠφελήματα ποὺ θ' ἀποκομίσῃ αὐτή η Ναυτιλία μας δὲν είνε δύσκολον νά κατανοθοῦν. "Οταν τὸ πλήρωμα ἐνός σκάφους είνε εὐχαριστημένον καὶ η ὑπερεσία θά διεκάγηται διμαλώτερον. "Οταν δὲν ναυτεργάτης ἀπέχῃ ἀπὸ τὴν χαρτοπαικτίαν, ἐνῷ παρέχονται εἰς αὐτὸν τὰ μέσα τῆς διαπαιδαγωγήσεως, τῆς ἐγκυκλοπαιδικῆς μορφώσεως, τῆς ἐπαγγελματικῆς του εἰδικεύσεως, ἀναμφισθήτητως καθίσταται καλύτερος, ἀποβάλλει τὰς κακάς ἔξεις, ἀποφεύγει τὰς συζητήσεις τῆς «πλωρᾶς», τὰς ήκπατες ἐποκοδομητικάς τὰς τάξεων καὶ τῆς κοινωνικῆς ήρεμίας, ἀπαλύνεται η ψυχή του διὰ τῆς μουσικῆς καὶ τῆς ἀναγνώσεως; ἔτι μᾶλλον συναισθάνεται τὸ καθῆκον του καὶ φιλότιμον καταβάλλει προσπάθειαν νά τὸ ἐκτελέσῃ.

Δὲν είνε η πρώτη φορά ποὺ ἀπασχολοῦν τὰς στήλας μας ύποδείξεις ἀναφερούμεναι εἰς τὴν καλὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐνδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων. "Αν ἐπανερχόμεθα εἰς αὐτάς, πιστεύομεν, διτή ἐπιτελοῦμεν τὸ καθῆκον μας, ύποδεικνύοντες καὶ ἐπιμένοντες, δη μή δύναμις, ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διπώς ὁ ναυτεργάτης στενώτερος συνεργάτης ἀποβῆτη τῆς πλοιοκτησίας καὶ ἀποδοτικώτερον καταστῇ τὸ υπέρ τῆς Ναυτιλίας μας ἔργον του.

Διά νά δεμελιωδή ή πειδαρχία

Περατοῦται κατ' αὐτάς τὸ ἔργον τῆς παρά τῷ Ὅρυπουργείῳ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος. Πλείσται δοσι καὶ τροποποίησεις καὶ συμπληρώσεις ἐπινέχθησαν εἰς τὰς σχετικάς διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου περὶ συμβάσεως ναυτολογίας, παλιννοστήσεως, ἀποζημώσεως κλπ., μὲ θάσιον τὰς ιδιαίτερους συνθήκας τῆς παρ' ήμιν ναυτικῆς ἐργασίας, εἰς τρόπον, διστε παγία νά ἐπέρχεται ρύθμισης τῶν σχέσεων ναυτεργάτων καὶ πλοιοκτητού. Ωρισμέναι μέτρα, τείνοντα ποὺ ἀποκαταστήσουν μίαν τάξιν πραγμάτων εἰς τὰ ζητήματα τῆς τροφοδοσίας καὶ τῆς καλῆς τῶν πληρωμάτων ἐνδιαίτησεως καθειρούνται τὸ πρῶτον, ἐνῷ έξ αλλού, διὰ τοῦ ἀπακριθούς καθορισμοῦ τῶν διαφόρων περιπτώσεων τῆς συμβάσεως ναυτολογίας αἴρονται αἱ ἀμφισθήτησεις καὶ αἱ παρεμπονεῖαι, αἵτινες τοσαύτας δινένεις ἐδόμιούργησαν εἰς τὸ παρελθόν μεταξύ πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων. "Οσον ἀφορᾶ τὴν τροφοδοσίαν, τίθεται εἰς ἐφαρμογὴν η θεομδίς τοῦ τροφοδότου διὰ τὰ ύπερποντίων πλόων σκάφη καὶ καθίσταται ύποχρεωτική ή ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγκατάστασις ψυγείων διὰ τὰ τρόφιμα. Λεπτομερής, θεβαίως, πινακίδεσματολογίου θέλει καταριθμή ἐν καρῷ, τοῦ όποιου η πιστή ἐκτέλεσις θ' ἀνατεθεῖ εἰς τὸν τροφοδότην.

"Ἐπιλούμενον οὕτω κατά τὸν μᾶλλον ικανοποιητικὸν διὰ τοὺς ναυτιλομένους τρόπον καὶ τοῦ τόσας προκαλέσαντος ἀνωμαλίας ζητήματος τῆς τροφοδοσίας καὶ ἀποσαφηνιζομένων τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογίας ἀπορρεούσων ύποχρεώσεων διά

τε τὸν πλοιοκτήτην καὶ τὸν ναυτεργάτην, ἐλπίζεται, διτή θά ἐπέλθῃ η διμαλότης εἰς τὴν διακυβέρνησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Θά καταπαύσουν αἱ μεμψιμοτέραις, τὰ παράπονα, οἱ ἐκθισμοὶ καὶ αἱ καταπέσεις, θ' ἀποτραποῦν αἱ ταραχαί, τὰ ἀντιπεθαρχικά κρούσματα, αἱ λιποτάξιαι καὶ η περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπερεσίας δίλιγωρία. Κάθε παρεκτροπή εἰς τὸ μέλλον θά είνε ἀδικαιολόγητος, ἀφού τὰ ζητήματα τῆς μισθοδοσίας καὶ τῆς ἐνδιαίτησεως ἔτυχον τῆς καλυτέρας διά τὸν ναυτεργάτην ἐπιλύσεως.

"Αλλ' η ικανοποιητικὴ τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων ρύθμισις δημιουργεῖ καὶ ύποχρεώσεις, τὰς ὅποιας ἐλπίζομεν, διτή η ἀρμοδιά ἐπὶ τοῦ Κώδικος ἐπιτροπὴ δὲν θά παραλείψῃ ἐπισημότερον νά διαδηλώσῃ διὰ τῆς καθειρωσεως τοῦ ἔτερου μέτρου ύπερ τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ φυλλαδίου ποιότητος. Μακράι διεγήθησαν εἰς τὸ παρελθόν συζητήσεις ἐπὶ τοῦ μέτρου τούτου, τοῦ μόνου διασφαλιστικοῦ τῆς προσηλώσεως δλων τῶν πλοίων ἐργαζομένων εἰς τὸ καθῆκον των. Αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις προσφάτως ἀκόμη ἀπέδεχθησαν τὸ φυλλάδιον ποιότητος, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διμαλού, διτή θά ἐπελύσουν τὰ ζητήματα τῆς τροφοδοσίας καὶ τοῦ καθορισμοῦ. Τοιούτου οὐσιώδου συλλογικού συμβάσεων ἔνιαίου μισθοδοσίου.

"Ηδη, ὅτε πλήρης ἐπέρχεται διακανονισμὸς τῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, νομίζομεν, διτή ἐπέστη ο χρόνος, ίνα καὶ ο θεομδός τοῦ φυλλαδίου ποιότητος. Γάρ φορτηγὰ οκάφη καὶ τὰ πληρώματά των ἐκφεύγουν τῆς ἀμέσου ἀστονομικῆς ἐπιτηρήσεως τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, τὰ δὲ παραπόματα καὶ αἱ ύποχρεοισακαὶ ἐκτροπαὶ οὐδέποτε τυγχάνουν τῆς δεούσης τιμωρίας, διαν μετά πάροδον ἔξαμην ή καὶ ἔτους ἀκόμη ἐκδικάζωνται ἐν Ἐλλάδι. Αἱ ἐγγραφαὶ, τούναντίον, εἰς τὸ φυλλάδιον ποιότητος διὰ τὴν διαγωγῆν καὶ τὴν πειθαρχίαν ποιότητας διά την διαγωγὴν καὶ τὴν πειθαρχίαν ποιότητας την παραχοποίοι, οἱ κακοί, δισον καὶ δλογοί καὶ ἄν είνε μεταξύ τῆς ζητημάτων καὶ οἰκογενείας, θά τύχουν τῆς ἀμέσου καὶ ἐπιθελημένης τιμωρίας. Θά ἀντιληφθοῦν καὶ αὐτοὶ διτή δύκλος τῆς δράσεως των, εἰς οὐδέναν ἄλλο ἀποσκοπούσης, παρὰ εἰς τὴν ἔξεγερσιν καὶ τὰς ταραχας, ἐκλεισεν όριστικῶς, διτή δὲν ἀπέμεινεν ἄλλο τι εἰς αὐτούς, παρὰ η προσήλωσις εἰς τὰ ύπηρεσιακά των καθῆκοντα, η ἐργασία.

"Τὸ σημερινὸν Κράτος, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν μετ' έξαρετικῆς στοργῆς ἐπίλυσιν τῶν ἐργατικῶν ζητημάτων, ἐπέτυχε ν' ἀποδώῃ τὸν ἐργάτην ἀπεριστασῶν ἀπὸ τῆς ἐπιδιώξεις ξένας πρὸς τὰ οὐσιώδη συμφέροντα αὐτοῦ, εἰς τὴν ἐθνικήν παραγωγήν. Εἰμεθα, θεβαίοι, διτή, ἀφού καὶ τῶν ναυτιλομένων τὰ δίκαια αἰτήματα ικανοποιητικῶν ἐρρυθμίσθησαν, χάρις εἰς τὴν Κρατικήν παρέυσσον, θά θεομοθηθοῦν ἐν ταύτῳ δλα τὰ διασφαλιστικά τῆς διμαλῆς διακυβερνήσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου μέτρα, ίνα διτή δικαιωμάτων καὶ ύποχρεώσεων.

Ἄσθενεια καὶ ίματισμὸς

Παρὰ τοῦ κ. Ισ. Καριθάλη, Πλοιάρχου τοῦ ἀ)π «Ωκεανία», μᾶς ἀποστέλλεται η κάτωθι έξαρετικῶν ἐνδιαφέρουσα ἐπιστολή, τὴν διοίσαν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν.

Κώνιος Διευθυντά,

"Εξ ἀφορμῆς τῶν κυβερνητικῶν μέτρων διὰ τὴν προστασίαν τῶν φυματιών ναυτεργατῶν καὶ ἐπὶ εὐκαρπίᾳ ώρισμένων γνωμῶν, ποὺ ἀνεπιτέλλουν εἰς τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονιζῶν» διὰ τὴν πειθαρχίαν τῆς ὑγείας τῶν πληρωμάτων, ιδίᾳ δὲ ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διπώς οἱ ἀσθενεῖς ναυτολογίουν εἴτε τῶν ποντοπόδων φορτηγῶν μας είνε ἐφωδιασμένοι μὲ τὸν ἀπαραίτητον ίματισμόν, θά μονού ἐπιτρέψῃτε νά ἐπέφερο καὶ ἐγὼ τὰς ἐπὶ τῆς πειρασμούς μας αὐτοδίδοντα ἀπὸ τὴν ἀγνούσιαν την παραγματικήτητα κοινήν γνώμην εἰς τὴν κακὴν ἐν τοῖς πλοίοις ἐνδιαίτησιν, εἰς τὴν ιπερθεραπείαν καὶ σπληγών ἐργασίαν, εἰς τὴν κακὴν τροφήν, πολλάκις δὲ εἰς τὴν «ἀδιαφορίαν καὶ ἀγνώστητων τῶν πλοίων»! Αὐτά ισχυρίζονται οἱ «άσθενοντες» καὶ είνε εὐνόητον νά τὰ πιστεύοντα οἱ «γερσαῖοι» ἀκροαταὶ τούς, οἵτινες καὶ δὲν διστάζουν νά καταφέρουν είναντίον τοῦ «ἐστεφριμένου ἀνθρωποτικῶν αἰσθημάτων» "Ελλήνος πλοίος άρχοντας;

"Πόσον, διμως, είνε διάφορος η πραγματικότης! Αποτελεῖ, ἐν προκειμένῳ ἀναμφισβήτητον ἀλήθευταν, διτή διμοσιέμενον ποσοστὸν τῶν ἀσθενειῶν, ποὺ παρουσιάζονται εἰς τὰς φορτηγά μας, προέρχεται απὸ τὸν ἐλλείποντα ίματισμόν. Τὸ πλείστον τῶν ναυτούς μας ναυτολογοῦντα, κατὰς «φετοινάδες», χωρὶς φανέλλες, ἐντελῶς, ἐν ἑνὶ λόγῳ, ἀνεψοδίσασι, ἔναντι τῶν καρικῶν συνθηκῶν, ποὺ θα συναντήσουν εἰς τὰ μακρινά των ταξιδία. Πότε, δθεν, είνε δυνατόν νά μη κρονολογήσουν, όταν είνερθούν εἰς τὸ κατάστροφο μὲ... θερινήν πειθαρχήν καὶ ωριώντας προφιλακτικά ἀποδίματα καὶ ζονδούς αἰδιάροδος;

"Ιδού ένα χαρακτηριστικὸν παράδειγμα: "Εχω ἐπὶ τοῦ πλοίου μον παλιῶν ναύτην, οὗτος ἀνηρέτησεν ἐπὶ δέκα πέντε συναπτά ἔτη μετὰ τοῦ πατρός μον καὶ ἔτερα δώδεκα ηδη ἔτη μετ' έμοιν. 'Ο ναύτης αὐτὸς δὲν ἔνθυμοιμα ποτὲ νά ισθένησε. 'Ο λόγος είνε ἀπλούς: Φορντίζει πάντοτε νά είνε ἐφωδιασμένος μὲ τὴ φετοινάδα του, μὲ

ποδήματα, μάλλινες φανέλλες και μάλλινες κάλτσες, καθώς και μέ σημαντικότερη προστασία της γαλονιάς της να μη χρειαζεται να φέρει πάνω της παντελόνια. Οι ομηροφόροι ναυτεργάτες πολύ όλιγον μεριμνούν διά τον απορρυπαντικό περιοχή της θάλασσας, που είναι το μεγαλύτερο περιοχή της Ελλάδας.

Ἐπὶ τοῦ σκάφους μον ἑπτηρετοῦ, συμφόνους πρὸς τὴν ισχυρούσαν σόνθεσιν, ἔξ ναῦται καὶ δύο ναυτόπαδες, ἐξ αὐτῶν δέ οἱ τρεῖς μόνον ναῦται εἶνε ἐφωδιαζόμενοι μὲν χονδρῷ ἀδιάβροχοι καὶ ἐντριλῇ ἐποδίματα. Οταν πρὸ τον εὑρισκόμενοι μὲν τὸ Δάντογχο, ἐδέχθη τὴν ἐπίσκεψιν Σουηδοῦ πλοιάρχου, ὅστις μοῦ εἶπε: «Βλέπω τοὺς ἄνδρας σας μὲν θερινὴν ἐνδιμασίαν καὶ ἀποδῷ πρὸς ἀντέχουν εἰς αὐτὸ τὸ φῆγος. Ἡμεῖς ποὺ εἴμεθα γεννημένοι εἰς τὰ βόρεια κλίματα ἐνδόνομεθα χονδρῷ καὶ πάλιν αἰσθάνομεθα τὸ φῆγος». Παρετήσθη, πράγματι, τοὺς Σουηδοὺς νάυτας καὶ ἀντέληψθην πόσον χονδρὸν ἦσαν ἐνδεδημένοι καὶ δι τὸ διον τὸν ἔφερον ἐντριλῇ ἐποδίματα. Ήως νὰ μὴ ἀσθενήσουν οἱ ἴδιοι μας ναῦται, οἱ ἐργαζόμενοι ἐπὶ τοῦ καταστροφόματος μὲν θερινὴν ἐνδιμασίαν

Τὴν ἐπομένην ἀριθμὸν μοι ἀνέφερεν οἱ πτωτοποιοῦσι, οὐτὶ εἰς ναυ-

τῆς ιδιότητος καὶ παραμέτρου εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ. Ἡθέλησα νῦν ἀντι-

ληφθεῖν, ἵνα ἡτο πραγματικῶς ἀσθενής καὶ ἐάν είληξ ανάγκην ἱατο-

πειριδίῳ φεύγειν. Ἐξῆτας τὴν ἐνδιμησίαν τοῦ καὶ διεπίστωσα, ὅτι ἐ-

φέρει δύο λεπτές βαμβακερούς φανέλλες, καθ' ἣν στηγήν ἐφοικορά-

σίᾳ ἡτο 4° ἐπὸ τὸ μηδὲν. Τὸν ἐπέλιγην, διότι δὲν είληξ ἐφοικορά-

σίᾳ μηδὲν μᾶλλινες φανέλλες, δύστε νὰ προφανίσσεται ἀπὸ τὰ κρυολόγη-

ματα, ἀντὸς μοι ἀπήντησε: «Δὲν ἔχουλόγησα, κ. πλοίασθε, ἄλλα χθὲς

ποὺ φίλαψε τὴ δάρδα στὴ θάλασσα, ἔβοήθησα μὲ τὴν πλάτη μου καὶ

ἀπὸ τότε ἀσθάνομαι πόνους». Συνήθης διασπορογύα! Ποτὲ δὲν παρα-

δέχονται, ὅτι ασθενοῦν ἑπτατότητι των. Ηροπλαϊδίν πάντοτε νῦν ἐπο-

ούμονται τὴν ἐνδύνην εἰς τὸν πλοίασθον, εἰς τὴν λέμβον, εἰς τὰ σχοινιά,

εἰς τὸ «επατονί» επλ. «Ο ἀσθενής απεστάλη εἰς ἱατόν, δύστις διε-

πίστωσε «ερυθρόλγημα» καὶ διέταξεν ἀνάλογα φάρμακα καὶ ἐντοιχάζ.

Ἐπὶ δέκα ἥμέρας τὸ πλοίον ἐστεղμήθη τὸν ὑπερσιδῶν τοῦ.

Τὴν ἐπαύριον τοῦ πρώτου κρούσματος ἀσθενεία, οὐ εποπλωαρχοῦ μοῦ ἀνέφερε τὴν ἀσθένειαν δευτέρου ναύτου: «Τοῦ πονοῦν τὰ ζέρια καὶ ἀδυνατεῖ νά ἐργασθῆ». Οὐ ἐν λόγῳ ναύτης εἰχεν, ὡς ἀπαντον ἱατοιού τὰ ἐνδύματα ποὺ ἐψόρει. Πρίν κι μάσσων εἰς τὸ Δάντσιγ τὸν ἔβλεπα τὴν τοξήν ἐπὶ τοῦ καπατόριματος καὶ τοῦ ἔδωσα μάλλινα ἐσφρουργακαὶ μίαν μάλλινην φανέλλαν ἐξοτερικήν. Ἐμεινεν ἐλευθερος υπηρεσιας ἐπὶ δεκαήμερον καὶ ενόντον είνε πόσον πλημμελῶς διεζήχθησαν αἱ ἐργασίαι τοῦ σαύπους μὲν ἐλειπεῖς πλήρωμα.

Είχον, ἐπίσης, τὸ ἀτέργημα νὰ ἴντρετῃ εἰπὸν τοὺς σκαφῶν μον ἀνον-
πλοιάρχος, δοτὶς παρομειεύει τὰ καθίσκοντά του διὰ λόγους καὶ σκοποῦ
ἥκαστα ἔντρετες. Τὸ ἀνθετοπλοίαρχον ἀπέντωνα εἰς τὸ Δάντονος
κατάπλοιον μαρτυρικῶν καταθέσεον ἐνόπιον τῆς Ἑλληνικῆς προ-
ξενικῆς ἀρχῆς. 'Ο ἀπολυθεῖς ισχυρίσθη ἀσθένειαν, διὰ νὰ λάβῃ ἀποζη-
μίωσιν καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν παλαιννόστησιν τοῦ διπλάνως τοῦ πλοίου, διε-
μαρτυρηθῇ δὲ εἰς τὸ Προξενεῖον, διότι δὲν ἀπελθόντη μὲ τὸ αἰτιολογικὸν
τῆς ἀσθένειας. Κληψῆς εἰς τὸ Προξενεῖον ἐδήλωσα, δοτὶ δὲν ἀρνοῦμα-
να τὸν ὄδηγητον εἰς ἵστρον πρὸς ἔξετασιν, ἐζήτησα, ὅμως, νὰ μοῦ πα-
ρουσιάσῃ πρώτων ὁ ἐν λόγῳ ἀνθετοπλοιάρχος τὰ ὑποδήματά του καὶ τὰ
χονδρὸν του ἀδιάβροχον, μὲ τὰ ὅποια ἔξετέλει ὑπέρθεσιν γεφύρας, ὅπαν
ἐπεκράφεται κακοωσία καὶ δροσή. 'Ιδον τί ἀπήγησε, παρονούσῃ τῆς προ-
ξενικῆς ἀρχῆς: «Δὲν ἔχω οὐτε ὑποδήματα, οὐτε ἀδιάβροχον. Ποιαν,
ἄλλως τε, σχέσιν μιπορῶν νὰ ἔχουν αὐτά μὲ τοὺς πόνους, ποὺ ἀσθένο-
μα εἰς τοὺς πόδας μον!»

Ο γηθείς ἀξιωματικὸς καταστόματος ἐστερείτο ἐπαρχοῦς ἰματισμοῦ καὶ ὡς πλινοστάτου μετεγειρίζετο εἰς τὸ σφρατιωτικὸν κοινωνέτα, ἐνī δὲ τούτῳ τῷ εὐέργειον νὰ προμηθευθῇ διὰ τὴν ἀπαραίτητα διὰ τὴν γένειν του εἰδή. Ἐλάμβανε δὲ τὸ 9.10.0 μηνάριον καὶ χωρὶς νὰ ἀποστέλλῃ εἴστε δεξάρανα εἰς τὴν οἰκογένειάν του, κατώρθωνε μὲ τὰς παντοῖας σπατάλας του νὰ μὴ ἔχῃ ποτὲ διαθέσια χρήματα, οὐδὲ διὰ τὸν στοιχειώδη ἀποκειμένον ἰματισμὸν του. "Οταν ἀπελύθῃ, ἔλαβε δι' ἑρζόφλην λίρας 3.10.0, τὰς ὅποιας μετὰ δῆμηρον ἀπόλεσεν εἰς χαροπαλαιάν μετὰ τῶν νωτῶν φορητογόνη τινος, διὰ τοῦ ὅποιον ἐταξίδευσεν εἰς Πειραιᾶ, ὡς ἐπιβάτης.

Αντά έν αμυδοφ σπιαγραφία και πολλά άλλα συμβαίνουν εἰς τα φορτηγά μας, άτινα πρέπει νὰ έχεινίσουν τὴν προσοχήν τῶν ιθυντῶν, ὥστε διά τῶν καταλήκοντων μέτρων νὰ παέσουν τὰ άποτα και νόμιμη επιφύπτωντα άδικος θλα αἱ εὐθύναι εἰς τοὺς πλοιάρχους, ίδια διά τὰς πειρατώσεις ἀσθενειῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν τροφοδοσίαν, ή μόνη — κατὰ τὴν ἀντιληφτήν μονήν, — λένε, ἔχεται εἰς τὴν καθιέσθων ὑποχρεωτικήν ἀδεσματολογίαν καταχωρουμένον ἀπαραίτητος εἰς τὸ νωτολόγιον ἐξάστον πλοίον. Αλλά κατὰ τόπους λιμενικά καὶ προξενικά ἀρχαί, δέον, τότε, νῦν ἐπιφορτισθῶν μὲ τὰ καθήκοντα ἐπιθεώρισεως τῆς τροφοδοσίας κάθε φορτηγοῖς καὶ ἀναγραφαῖς εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τῆς καταστάσεως, εἰς ἣν εἴρον τὰ διάφορα τῷ ἡμέρᾳ. Τὰ ἀκατάλληλα πόροι βρῶσιν, νῦν καταστρέψιντα ἀμέσως, πανούσιν τῆς ἐκτελούσης τὴν ἐπιθεώρισην ἀρχῆς.

μελέτης μου περί τής λειτουργίας καὶ έξελίξεως τῶν ταμείων Προνοίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, παρακαλῶ, ὅπως μελετηθῇ τοῦτο ἐπισταμένως. Ὁ κύριος λόγος τῆς ἐκδόσεως τοῦ εἰναι ή ἐπιθυμία μου, ὅπως συζητηθοῦν δημοσίᾳ τὰ παρ' ἐμοῦ προτεινόμενα μέτρα, πρὶν ἡ τάστα νομοθετηθοῦν, μὲ τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἡ σύζητσις θά συμβάλῃ εἰς τὴν ἐπὶ τὰ θελτιώ τροποποίησίν των. Τὸ τελευταῖον μέρος τῆς μελέτης μου, περὶ τοποθετήσεως τῶν διαθείμων κεφαλαίων δὲν ἀφορᾶ μόνον τὰ ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν μου ἴδρυμάτα, τὰ ὅποια ἔχουν 40 ἑκατομ., δραχμῶν μὲ 2% μόνον, ἀλλὰ καὶ πάντα τὰ νομικά πρόσωπα παρομοίου τύπου. Εἶνε δὲ λίγα ἐπίκαιρον τὸ θέμα σήμερον, ὅπότε γίνεται σκέψις νὰ παύσῃ ἡ ἀγορά πολυκατοικιῶν καὶ οἰκοπέδων καὶ νὰ διατεθῇ μέρος τῶν κεφαλαίων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἴδρυμάτων, μὲ καλὸν τόκον, πρὸς ἔνσαγσιν τῶν δημοσίων παραγωγικῶν ἔργων».

ενικούσαν των οικισμών παρα, από την οποίαν ήταν συγχρόνως και η πόλη της Αθήνας. Η εύσυνειδήτος πράγματι μελέτη τοῦ κ. Γ. Γεωργακοπούλου είμεθα πεπισμένοι, ότι θά έπιούρῃ την ἀμεσον προσοχήν κάθε ἐνδιαφερομένου διὰ τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν του θεομού τῆς κοινωνικής προνοίας εἰς τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, θεσμού τὸν διασφαλιστικὸν τῶν γηρατείων τῶν ἀπομάχων θαλασσινῶν μας. Δέν θά ἡτο δυνατόν ἔξονυχιστικώτερον νά μελετηθοῦν αἱ ἀνάγκαι καὶ τὰ ζητήματα τῶν δύο Ταμείων. Ἐπὶ τετραετίαν ὁ κ. Γεωργακόπουλος ἐνέκυψεν εἰς τὰ τῆς λειτουργίας των, ἡ ἐπιστημονικὴ του δὲ κατάρτιος ἐπέτρεψεν εἰς αὐτὸν νά προτείνῃ στήμερον τάς ἐνδεδειγμένας λύσεις καὶ νά διαγράψῃ τάς μελλοντικάς κατεύθυνσεις τῶν ναυτικῶν διασφαλιστικῶν ἰδρυμάτων, μὲ γνώμονα τὴν πεῖραν καὶ τὴν γνῶσιν τῶν σχετικῶν ζητημάτων αὐτῶν.

Ίδιαιτέρας δύλως προσοχῆς πρέπει να τυχῃ η ὅρθη παρατήρησις τοῦ κ. Γεωργακοπούλου ἐν σχέσει μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἐπάρκειαν τῶν Ταμείων. Γράφει εἰς τὴν μελέτην του:

«Βεβαίως, αἱ μηνιαὶ εἰσφορᾶι τῶν πόρων τοῦ ιδρύματος καὶ καλύπτουσαι σῆμερον τὸν κυριώτερον τῶν πόρων τοῦ ιδρύματος καὶ νακόποτουσαι τὰς παροχὰς ἀφίνουν περισσότερα ἵσανά ναὶ συγχρατίσουν τὸ τακτικὸν ἀποθεματικόν. Πρέπει, διότι, νὰ ληφθῇ ἐντὸς δύνην, διότι τὰ ἔσοδα τῶν ἑταῖρων 1935 καὶ 1936 εἶναι ημέζημένα, οὐ μόνον ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν κίνησην τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, ἡ διοίκηση μέσου δρόμου ἀργίας μόνον 50% τοὺς δὲ τελευταῖς μήνας τοῦ 1936, 1—3 οἱ μόνον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ καθονταρισμένας εἰσοδούς παλαιωτέρων ἔτων τῆς κρίσεως, τῶν δύοτά τὰ ἔσοδα ἐπραγματοποιήθησαν θραύστερον. Ἐπομένως δὲν πρέπει νὰ θεωρῶμεν τοὺς ἀφίθηκότες τῶν ἑταῖρων 1935 καὶ 1936 ως σταθερούς διὰ τὸ μέλλον.

Εις τὸ σημεῖον ἀκριβῶς τούτῳ θένταναι νὰ συνωφίσῃ ἡ τακτικὴ ποὺ ἐπιθέλεται διὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη νὰ τηρηθῆ εἰς τὰ τέσσαρις εώς τῆς περιουσίας τῶν Ταμείων Προνοίας. Ἐνδείκνυνται κυρίως περισκεψις καὶ ουντηρητικότης εἰς τάς προθλέψεις διὰ τὴν οἰκονομικήν των ἐπάρκειαν. Ἡ καθόλου θέσις τῆς Ναυτιλίας μας, ὁ ὄγκος τῆς δυνάμεως αὐτῆς, ἡ ἑκατοσις τῶν ἔργων της είναι οἱ κύριοι παράγοντες τῆς εὐεξίας τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων του Ε. Ν. καὶ οἱ παράγοντες αὗτοὶ είνε τόσον εἰσότι ρευστοὶ καὶ ἀδύλου ἐκθάσεως, ώστε ἡ κατά ἔτη 1935 καὶ 1936 κίνησις τῆς Ναυτιλίας μας νὰ μὴ δύναται νὰ προδικάσῃ καὶ τὴν μελλοντικὴν τῆς ἔξελ.ξιν.

Διὰ τὴν ἀμέσως προσεχῆ πενταετίαν δὲν προβλέπεται πρόσ-
γματι, διτὶ ἡ χωρητικότης τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θ' αὐξηθῆ-
Εῖτι περαιτέρω, ἀλλ' οὔτε καὶ διτὶ θάτι παραμείνη εἰς τοὺς σημειρι-
νούς της ἀριθμούς. Περιορισμὸν μᾶλλον τῆς δυνάμεως της δρε-
λομεν νά διατήσουμεν, λόγῳ τῆς κατ' ἀνάγκην ἔξδου πολλῶν
ὑπερηλίκων οκαφῶν καὶ διότι αὐτό τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς
Ναυτιλίας μας ὑπαγορεύει τὴν περιστολὴν της εἰς δύκον, ἐν συνδυ-
ασμῷ πρὸς τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ ὑλικοῦ της. Αποτέλε-
σμα τῆς μειώσεως ταύτης θά είνει ἡ ἔξδος εἰς τοῦ ἐπαγγέλματος
τοῖς πλειστοῖς δσων ναυτιλούμενών, ὑπέρ τὰ φυσιολογικά δρισι-
καὶ ἡ ἀντιμετώπισις ύπὸ τῶν Ταμείων Προνοίας ἐκτάκτων ἀμέσων
ἀναγκῶν, ἐνῷ καὶ τὰ τακτικά των ἔσοδα θά περιορισθοῦν κατ'
ἀνάλογον πρὸς τὴν μείωσιν τῆς χωρητικότης μας μοιρῶν. Προ-
θεσμίας, θεοφαίσ, είνει τὰ ἀντώνια, ἀπορρέουσαι ἀπὸ τὴν ἔγγυ-
τέρων παρακολούθων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ἐνέ-
χουσαι, διως, πάντως, κατὰ μέγα ποσοστὸν τὴν πιθανότητα τῆς
πραγματοποίησεώς των. Ἡ συντηρητικότης, ἐξ ἀλλου, εἰς τὰ
οἰκονομικὰ ζητήματα, προκειμένου μάλιστα περὶ κεφαλαίων,
ποὺ τοιαύτην ιεράν ἀποστολὴν ἔχουν, ἀποθαίνει πάντοτε ωφέ-
λως.

λιμος.
Κυρίαν κατεύθυνσιν ἔχοντες, συνετῶς, τὴν συντηρητικότητα εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν δύο Ταμείων, θὰ συμφωνήσωμεν μὲν τὸν κ. Γεωργακόπουλον εἰς τὴν παρ' αὐτῷ οὐ προτεινομένην μέσην τηνά, δύσον ἀφορᾶ τὴν ἀποδοτικήν τοποθέτησιν τῶν κεφαλαίων τῶν ταυτικῶν ἀσφαλιστικῶν μας ίδρυμάτων. «Ἐνα μέρος τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων των δύνανται νὰ τοποθετῶνται εἰς ἔργα κοινῆς ώφελείας, ἐφ' δύσον θὰ ἐτηροῦντο αἱ ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις ἀσφαλείας, ρευστότητος κλπ. προσφέρουσαι εἰς τὸ ίδρυμα κάθε ἔγγυσιν, τὴν ποιῶν τοῦτο δόφεὶλει ν' ἀπατῇ διάλυσιν καθετούσαν νὰ ἀντετεῖσονται εἰς τὰς ἄναγκας του».

"Οσον άφορά τα ζητήματα τής Διοικήσεως των Ταμείων Προνοίας και των έπενδυτέων νομοθετικών τροποποιήσεων, έχουμεν νά παρατηρήσωμεν, ότι ή μέχρι σήμερον καρποφόρος στα διοδοριμία των ύπο την άμεσον έποπτείαν τού Υφυπουργείου της Ναυτιλίας, με τημηταράχας και εισηγητάς τούς Αιμενικούς 'Αξιωματικούς μᾶς πείθει, ότι δύ τρόπος ούτος τής διοικήσεως των κατασφαλίζει και διά το μέλλον την εύρυθμον λειτουργίαν των θυελλώδων καιρικών κάποιων άστρων τού F. N.

Μετά των Επισκοπικών αρχης.
ΙΣΙΔΩΡΟΣ Μ. ΚΑΡΙΒΑΛΗΣ
Επίκουρης Καθηγητής της Οργανιστικής

Τὰ Τακεῖα Προγοίας τοῦ Ε.Ν.

Μᾶς γράφει ὁ κ. Γεωργακόπουλος, Ἀντιπλοίαρχος - Λιμενικός, Διευθυντής τῶν δύο Ταμείων Προνοίας τοῦ Ε. Ν.: «Ἀποστέλλων εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὸ ἐοχάτως ἐκδοθὲν τεῦχος

**Αι συλλογικαι συμβάσεις και ή διαιτησία
έφοπλιστῶν και πλοιάρχων**

Τοῦ κ. Γ. ΔΑΝΙΟΛΟΥ

"Ισως, καθ' ήν στιγμήν αἱ γραμμαὶ αὐταὶ ὅλεπουσι τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, ή ἀπόφασις τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς ὡς δρίσασα τοὺς μισθούς τῶν πλοιάρχων νὰ ἔχῃ κηρυχθῆ ἐκτελεστῇ καὶ νὰ ἀποτελῇ ἥδη τὸν γνώμων τῶν μισθολογικῶν σχέσεων μεταξύ ἀφοπλιστῶν και πλοιάρχων. Δὲν νομίζω, ἐν τούτοις, οὐτε ἀποθαίνει ἀμύρως πρακτική σημασίας ή ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ουχήτησις, διότι ἔδουσεν ἐπὶ σοθαροῦ νομικοῦ ζητήματος λύσιν, ήτις πιθανὸν νὰ ἔχῃ ἀμεσον τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐπὶ τοῦ δλού θεομοῦ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργαισίᾳ.

Ως γνωστόν, ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1936 είχε νομίμως καταρτισθῆ συλλογικὴ σύμβασις μεταξύ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἀφοπλιστῶν» και τῆς «Ἐνώσεως τῶν Πλοιάρχων» διὰ τῆς ὁποίας συνεφωνήθησαν ωρισμένοι μισθοί διὰ χρονικήν περίοδον ἐνὸς ἔτους, ήτοι μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1937. Ρητῶς είχε προβλεφθῆ ἐν τῇ συμβάσει, οὐτε ἡδύνατο αὔτη νὰ καταγγελθῇ πρὸ τῆς λήξεως τῆς, μόνον εἰς περίπτωσιν, καθ' ἥν ήταν ηθελε κηρυχθῆ πόλεμος μεταξύ Ἑύρωπαίκων Κρατῶν. Βραδύτερον, δημάρτων, μετά τὸν διὰ διαιτησίας καθορισμὸν τῶν μισθῶν τῶν μηχανικῶν εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα, ή «Ἐνώσεις τῶν Πλοιάρχων» ἔθεωρησε τὴν ὑπάρχουσαν συλλογικὴν σύμβασιν ἀνίσχυρον και, ἐπὶ τῇ αἰτήσει τῆς, δημάρτων εἰς τῶν πλοιάρχων ἔξισων πρός τοὺς μισθούς τῶν μηχανικῶν, ή διαφορὰ παρεπέμφθη εἰς τὴν μόνιμον ἀνώτεραν Διαιτητικὴν Ἐπιτροπήν.

Τὰ ζητήματα, λοιπόν, ήσαν: 1) Ἐάν ήτο δυνατόν νὰ παραπεμφθῇ ἡ διαφορὰ εἰς τὴν διαιτησίαν και 2) Ἐάν ή «Ἐνώσεις τῶν Πλοιάρχων» ἡδύνατο νὰ ζητήσῃ τὴν διάρρηξιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως πρὸ τῆς λήξεως αὐτῆς, χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐν τῷ μεταξύ πληρωθῆ ὁ συμφωνηθεῖς διαλυτικὸς τῆς συμβάσεως δρός, χωρὶς, δηλαδή, νὰ κηρυχθῇ πόλεμος μεταξύ Ἑύρωπαίκων Κρατῶν.

Ως πρὸ τὸ πρῶτον ζήτημα, ή Ἐπιτροπὴ ἀπεφάνθη, οὐτε νομίμως παρεπέμφθη εἰς αὐτὴν ἡ διαφορά. Τὴν γνώμην ταύτην θεωρῶ μᾶλλον ὅρθην, διότι κατά τινα (καίτοι συγκεκριμένην και ἀσαφῆ) διάταξιν τοῦ Νόμου περὶ ἐπιλύσεων συλλογικῶν διαφορῶν, παρέχεται τὸ δικαίωμα, δημάρτων, ἀνέξαρτήτως τῆς ὑπάρχεως συλλογικῆς διαφορᾶς, παραπέμπεται και προληπτικῶς εἰς τὴν Διαιτητικὴν Ἐπιτροπὴν πρὸς ἐπιλύσιν οἰονδήποτε ζήτημα ἔξαιρετικο χαρακτήρος, σχέσιν ἔχον μὲ τὴν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἔργαισίαν κατεπλήσιον, ἐφ' ὃσον συντρέχων ὥρισμέναι προϋποθέσεις. Βεβαίως, θά ἔπρεπεν ἐν προκειμένῳ νὰ ἔξετασθῇ, ἀν ήτο πράγματι τὸ δλον ζήτημα ἔξαιρετικο χαρακτήρος, ἀν ὑπῆρχε φόδος ἡ ἐκκρεμότης του νὰ ἐπιφέρῃ ἐπιζημίους συνεπείας εἰς τὴν Ἐθνικὴν οικονομίαν, και ἀν συνέτρεχον δόλαι ἐν γένει αἱ προϋποθέσεις τάς δόλαις ὁ Νόμος ἀπατεῖ. Δὲν υπεισέρχομαι, ἀν δέν υπεισέρχομαι, εἰς τὴν οὐσιαστικὴν ἔρευναν τοῦ ἀν οἱ δροὶ οὗτοι ἀλληδῶς συνέτρεχον, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι κατὰ τὸ ρῆμα τοῦ Νόμου, περὶ τῆς ὑπάρχεως τούτων, κρίνει ἐλευθέρως ὁ ἀρμόδιος Ὅπουργός, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως διότι, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ή παραπομπὴ διαφορᾶς τίνος ὑπὸ τοῦ Ὅπουργού εἰς τὴν διαιτησίαν δέν ἀποτελεῖ εἰμῇ δικονομικὴν πρᾶξιν, ή δοπία σύδιλλως ἀπετελεῖ εἰμῇ διποθέσεως. "Ἐν προκειμένῳ, δηλαδή, ή πρᾶξις τῆς παραπομπῆς δέν είχε τὴν ἔννοιαν, οὐτε ὁ κ. Ὅπουργός ἡκύρωσε τὴν συλλογικὴν σύμβασιν πρὸ τῆς ὁμαλῆς λήξεως και μετεβίθασεν εἰς τὴν Διαιτητικὴν Ἐπιτροπὴν τὴν ὑπόθεσιν, ἵνα περιορισθῇ αὕτη εἰς τὸν καθορισμὸν μόνον τῶν νέων μισθῶν, ἀλλ' οὐτε ἡ Διαιτητικὴ Ἐπιτροπὴ δῷφειλε νό κρίνῃ, ἐάν θά ἔπρεπε νὰ μείνῃ ισχυρὸν τὸ συλλογικὴ σύμβασις, ή ἔαν συνέτρεχε νόμιμος περίπτωσις διαρρήξεως αὐτῆς πρὸ τοῦ συμπεφωνημένου χρόνου και ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν, κατὰ τὸ σχετικὸν αἴτημα τῶν Πλοιάρχων.

Ἐπὶ τοῦ δευτέρου ζητήματος, ή Ἐπιτροπὴ ἔκρινε, κατὰ πλειοψηφίαν, οὐτε ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος, οὐτε παρεπέμφθη εἰς αὐτὴν ἡ διαφορά, ἡδύνατο νὰ θεωρῇση αὕτη ως μὴ ὑφισταμένη τὴν συ-

λογικὴν σύμβασιν και νὰ χωρήσῃ ἀπ' εὐθείας εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀναλόγων μισθῶν. "Η παραπομπὴ, δημάρτων, εἰς διαιτησίαν δέν σημαίνει, οὐτε πρέπει ή Ἐπιτροπὴ νὰ θεωρῇση ἀνέξετάσως ὡς ἀκυρωθεῖσαν τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, ἀλλ' οὐτε εἰς αὐτὴν ἀποκεντεῖται νὰ ἀποφανθῇ περὶ τοῦ κύρους αὐτῆς και μόνον ἔαν ήθελε κρίνει ταύτην ἀνίσχυρον, νὰ χωρήσῃ ἐπὶ τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν μισθῶν.

"Η «Ἐνώσεις τῶν Ἀφοπλιστῶν» είχε κατὰ τὴν διαιδικασίαν ισχυρισθῆ, οὐτε διατρέχοντος εἰσότι τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου ισχύος τῆς τοῦ συλλογικῆς σύμβασεως, και ἐφ' ὃσον δέν είχε πληρωθῆ ὁ διαλυτικὸς δρός, δὲν είχε, δηλαδή, κηρυχθῇ πόλεμος μεταξύ Ἑύρωπαίκων Κρατῶν, ἔπρεπε νὰ παραπεμπεῖη αὕτη ἐν ισχύι και νὰ μὴ τροποποιηθῶσιν οἱ διάτησης δρός διότις δρός προκειμένου περὶ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν οὐσίαν ἀλλ' οὐτε, ἐν προκειμένῳ, οὐσία δὲν ήτο ἀπλῶς τὸ ποσοί πρέπει νὰ είνει οι μισθῶν τῶν Πλοιάρχων, ἀλλὰ πρὸ παντὸς και κυρίως ἀν δηδύνατο οἱ Πλοιάρχοι νὰ ζητήσωσιν αὖξησιν μισθῶν, υφισταμένης ἔτι ἐν ισχύι τῆς συλλογικῆς σύμβασεως. Αὐτὸν ἀκριθῶς ήτο τὸ περιεχόμενον τῆς διαφορᾶς, και ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἔγενηθη ἡ διένεξις, τὴν ο

νον, δτι δὲν δύνανται αὐταὶ νὰ ἔκτείνωνται κατὰ χρόνον πέραν τῆς διετίας, ὅποτε ἡ συλλογικὴ σύμβασις αὐτομάτως μεταπίπτει εἰς συλλογικὴν σύμβασιν δι' ἀριστον χρόνον, ήτις δύναται νὰ λυθῇ μετά παρέλευσιν διμήνου ἀπὸ τῆς καταγγελίας αὐτῆς.

“Έκ παραλλήλου πρός τὴν διά τοῦ ἀνωτέρω νόμου γενικὴν εἰσαγωγὴν τοῦ θεσμοῦ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐν Ἑλλάδι, ὡς θεσμοῦ τοῦ οὐσίαστού δικαίου, ἐλήφθη πρόνοια καὶ περὶ ἐπιλύσεως τῶν συλλογικῶν διαφορῶν, περὶ τοῦ ἀναγκαστικοῦ Νόμου τῆς 20ῆς Νοεμβρίου 1935 περὶ «ρυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν ἔργασίας», διότις εἶνε νόμος δικονομικός, ὡς καὶ ἔξ, αὐτῆς τῆς ἐπικεφαλίδος του δείκνυται.

Ο εισαγαγών τό κατ' ούδα δίκαιον νόμος της 21ης Νοεμβρίου 1935 «περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας», είναι κατά μιαν ήμέραν μεταγενέστερος τοῦ δικονομικοῦ τοιούτου περὶ «ρυθμίσεων συλλογικῶν διαφορῶν», πλήν θμῶς καὶ ἔξι ἀπλῆς αὐτῶν ἀναγνώσεως ἀντιλαμβάνεται τις, ότι ἐκάτερος ἔξι αὐτῶν είχεν ὑπ' ὥφει τάξ διατάξεις τοῦ ἑπέρου καὶ ἀποτελεῖ τό ἀναγκαῖον τούτου συμπλήρωμα, διότι ἀμφότεροι οι νόμοι ἀποτελοῦσιν ἔν ενιαίον σύνολον ἐν τῇ εἰσαγωγῇ ἐνός νέου ούσιαστικοῦ καὶ δικονομικοῦ δικαίου.

Ούτως, ένω ή νεωτέρα γενική περί συλλογικών συμβάσεων και συλλογικών διαφορῶν νομοθεσία ωλοκληρώθη έντός του 1935, παρέμενεν ἀτέλης ή εἰδική νομοθεσία, ή ἀφορώσα τὴν ναυτικήν ἔργασίαν, διότι ὑφίστατο μὲν ἀπό τοῦ 1934 ὁ οὐσιαστικὸς Νόμος 6209, ἀντιστοιχὸν πρὸς τὸν ἀναγκαστικὸν νόμον τῆς Νοεμβρίου «περὶ συλλογικών συμβάσεων ἔργασίας», δὲν ὑπῆρχεν, δύμας, δ ἀντιστοιχὸς πρὸς τὸν Νόμον «περὶ ρυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν» δικονομικὸς νόμος.

Τὴν Ἑλλειψιν ταῦτην ἥλθε νά πληρωσή δύπτιθμ. 299) 1936 ἀναγκαστικὸς νόμος «περὶ ρυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργαισι». Ο Νομοθέτης ἔχων ὑπὸ δύψει, δτὶ αἱ οὐσιαστικαὶ διατάξεις τοῦ γενικοῦ καὶ τοῦ εἰδικοῦ περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ιδούμον συνέπιπτον, ἡμέλεσιν νά καθιερώσῃ καὶ διά τὰς συλλογικάς διαφοράς τῆς ναυτικῆς ἔργαισίας τὸ αὐτό δικονομικὸν σύστημα ἐπιλύσεως, τὸ δόποιον ἡκολούθησε καὶ ὁ γενικὸς περὶ συλλογικῶν διαφορῶν δικονομικὸς νόμος, καὶ τοιουτοτρόπως, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ σχεδίου τοῦ νόμου τῆς 299 Νοεμβρίου 1935, περὶ ρυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν, διετύπωσε (τὸ πλεῖστον κατ' ἀντιγραφὴν) τὸν Νόμον 299 ὑποκαταστήσας εἰς τὸν Ὅμοιον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τὸν Ὅμοιον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐπενεγκὼν τὰς ἀναγκαῖας, λόγῳ τῆς εἰδικότητος τοῦ τελευταίου τούτου νόμου, ἀσημάντους τροποποιήσεις.

Προκειμένου λοιπόν περί ναυτικής έργασίας, τὸ μὲν κατ' οὐσίαν δίκαιον, τὸ όρίζον τὸ εἶναι συλλογική σύμβασις καὶ ποιά τὰ ἔννομα αὐτῆς ἀποτελέσματα, διέπει ὁ νόμος 6209 τῆς 31ης Ιουλίου 1934, ὁ δὲ νόμος 299/1936 εἶναι νόμος δικονομικός, διατίσις ρυθμίζει μόνον τὸν τρόπον τῆς ἐπιλύσεως τῶν συλλογικῶν διαφορῶν, αἵτινες δύνανται κατὰ τάξ περιστάσεις νά γενώνται εἴτε ἐκ συλλογικῶν συμβάσεων, εἴτε ἐξ ιδιωτικῶν συμβάσεων ἔργασίας, διότι ἡ συλλογική διαφορά δὲν ἔχει ἀναγκαίαν προϋπόθεσιν τὴν συλλογικήν σύμβασιν, ἀλλ' ἀπλῶς τὴν ὑπαρξίν πλειόνων ἐνδιαφερομένων ἐν τῇ διαφορᾷ ἐκ τῆς μιᾶς ἢ καὶ ἐκ τῶν δύο πλευρῶν. Συλλογική διαφορά δύναται, δηλαδή, νά ὑπάρξῃ καὶ δταν διαφέρωνται 5 ναυτεργάται π. χ. πρὸς ἔνα ἐφοπλιστὴν ἐκ τῆς αὐτῆς αἵτιας, ἔστω καὶ ἀν δὲν ὑφίσταται συλλογική σύμβασις μεταξὺ τῶν δργανώσεων.

Ο Νόμος περὶ ἐπιλύσεως συλλογικῶν ναυτικῶν διαφορῶν δὲν διενοήθη ποσῶς νά θίξῃ τὸν θεσμὸν καὶ τὸ κύρος τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, αἵτινες ἀπό τοῦ 1934, δύνανται νομίμως νά συνάπτωνται μεταξὺ ἑφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν δργανώσεων, ή νά ἀφαιρέσου ἀπό τὰς δργανώσεις τὸ δικαίωμα, ὅπως διά συμφωνιῶν καθορίζωσι δι' ὥρισμένον χρόνον τούς δρους ἐργασίας, οὐδ' ήθελησε νά δρίζῃ δὲ Υπουργός ή διαιτητικὴ Ἐπιτροπὴ τούς μισθοὺς ἔναντιον τῆς δεδηλωμένης θυλήσεως τῶν δργανώσεων, ἔτι μᾶλλον, ἀφοῦ προσφάτως ἀκόμη δὲ θεσμὸς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐπέκειται μὲν τὴν αὐτὴν θάσιον εἰς ὅλας γενικῶς τὰς ἐπιχειρήσεις, καὶ ἀποτελεῖ δῆδη θεμελιώδη θεσμὸν τοῦ νεωτέρου ἐργατικοῦ μας δικαίου, πολύτιμον δῶρον πρὸς τὴν ἐργατικὴν τάξιν, κατὰ τὴν φράσιν τοῦ κ.Προέδρου τῆς Κυθερνήσεως.

'Απεναντίας ἐν ᾧ 2 τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Νόμου 299 ρητῶς διέρχεται, ὅτι διὰ τῶν ἀποφάσεων τῶν Διαιτητικῶν Ἐπιτροπῶν δὲν ἐπήρεάζονται οἱ δροὶ τῶν ύφισταμένων συλλογικῶν συμβάσεων,

“Η διατήσουσις τούς ορθούς των υφισταμένων συλλογικών ουρμάσσεων. Η διατήσουσις τούς έδαφους τούτους ξέχει έπι λέξει ήδη είδεις ως ἀκολούθως; «Διά τῶν ἀποφάσεων τῶν Ἐπιτροπῶν τοῦ παρόντος δὲν ἐπτρεπάζονται οἱ μὴ ἀποτελέσαντες ἀντικείμενον διενέξεως δροὶ τῶν ύφισταμένων συλλογικῶν συμβάσεων ἐγρασίας». Η πλημμελής αὐτῆς διατήτωσις, φαίνεται, δητεί έδωσε λαβὴν εἰς τὴν ὑπότεττήν της, διτέ έναν ὑπάρχωσιν δροὶ συλλογικῶν συμβάσεων, τῶν ὅποιών έζητηθῇ ἐκ τῶν υστέρων μονομερῶς ή τροποποίησις, ἢν ἡ ἀντισυμβληθεῖσα ὁργάνωσις δὲν ἀποδέχεται, αἱ Διαιτητικαὶ Ἐπιτροπαὶ δύνανται νὰ τροποποιήσουν τοὺς δρους τούτους. Τοιαύτη, ἡ ερμηνεία καταστρέφει τελείως τὴν ἔννοιαν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, διότι, ἀν δεχθῶμεν, δητεί μετά τὴν κατάρτισιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ διαρκούσης τῆς ισχύος αὐτῆς, δύνανται ἡ μία τῶν ὁργανώσεων νὰ ζητῇ καὶ νὰ ἐπιτυγχάνῃ διὰ τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς τὴν τροποποίησην, τότε αἱ διατάξεις περὶ ισχύος τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθ' ἄπασαν τὴν συμφωνηθεῖσαν διάρκειαν αὐτῶν ούδενα ξέχουσι λόγον, καὶ ὁ καθορισμός τῶν ὄρων ἐγρασίας ἐκφεύγει τελείως ἀπὸ τὴν αὐτοθουλίαν τῶν ὁργα-

νώσεων, καὶ μεταβιθάζεται εἰς τὴν Διαιτητικὴν Ἐπιτροπήν. Προφανῶς, ἡ ἔννοια τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως είνε, ὅτι δύναται νὰ ζητηθῇ ἡ ἐπέμβασις τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς προκειμένου περὶ ὑφιστάμενων νομίμων συλλογικῶν ουμβάσεων, ἐάν γεννηθῇ διένεξις περὶ τὴν ἔννοιαν των ὅρων αὐτῶν, καὶ μόνον περὶ τὴν ἔννοιαν, ἡ προκληθῆ ἀμφισθήτησις περὶ τὴν νόμιμον αὐτῶν κατάρτιον, οὐχὶ δὲ καὶ δταν ἀνατίως ἐπιζητᾶται ἡ τροποποίησις τῶν ουμφωνηθέντων.

Θά τὴν ἡδύνατο τις, θεοίσις, νὰ διερωτηθῇ, πρὸς τὶ ἐτέθη ἡ ἐν λόγῳ διάταξις, ἀφοῦ τὸ κῦρος τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, καὶ δὴ κατὰ τὰ μὴ ἀμφισθούμενα αὐτῆς σημεῖα, ὑπάρχει ἔξι αὐτῶν τούτων τῶν διατάξεων τοῦ οὐσιαστικοῦ νόμου. Ἡ διάταξις ἀποτελεῖ ἀναμφιθόλως περιττολογίαν ἐμφιλοχρήστασαν ἐκ παραδρομῆς ἢ ἐκ παρανοήσεως τοῦ ἔδ. 3 τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ γενικοῦ ἐργαστικοῦ νόμου τῆς 20ῆς Νοεμβρίου 1936 περὶ «ρυθμίσεως συλλογικῶν διαφορῶν» ἀπό τὸ ὅπιον καὶ ἐλήφθη.

Κατά τα άσθρων τούτο, «διά τῶν ἀποφάσεων τῶν Ἐπιτρο-
πῶν τοῦ παρόντος δὲν ἐπηρέαζονται οἱ μὴ ἀποτελέσαντες ἀντι-
κείμενον διενέξεως ὅροι τῶν ψυχιατρικῶν συμβάσεων ἐργασίας». Τὴν
διάταξιν ταύτη ἐπανέλαβεν ὁ συντάκτης τοῦ Νόμου 299, καὶ
ἐκ παρανοήσεως προφανῶς τοῦ ὄρου «συμβάσεων ἐργασίας» ἡ ἔξ-
αδεψίας, προέταξεν αὐτῷ τὴν λέξιν «ουλλογικῶν», ὑπολαθῶν,
ὅτι περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ὥδιλει ὁ νόμος τῆς 20ῆς Νοεμ-
βρίου 1936, ἐνῷ καὶ ἔξ ἀπλῆς αὐτῷ ἀναγνώσωσας συνάγεται κατ' ἀναμφισθήτον τρόπον, ὅτι ἐν αὐτῷ διαστέλλεται σαφῶς ἡ ἔννοια
τῆς ουλλογικῆς συμβάσεως ἀπό τὴν σύμβασιν ἐργασίας, τὴν ἰδι-
ωτικὴν δηλαδὴ σύμβασιν, τὴν συναπτομένην μεταξὺ τοῦ ἐργάτου
καὶ ἐργοδότου. Βεβαίως ἡ ἐπανάληψις τῆς διατάξεως ταυτῆς, ὡς
πρὸς τὰς ουλλογικὰς συμβάσεις καὶ οὐχὶ ὡς πρὸς τὰς ἰδιωτικὰς
συμβάσεις, εἶναι δόλως περιττή, ἀφοῦ ὡς ἀνωτέρω ἐλέχθη, ἔννοει-
ται οἰκοθεν καὶ ἔξαγεται σαφῶς ἐκ τοῦ οὐσιαστικοῦ νόμου τοῦ δι-
εποντος τὰς ουλλογικάς συμβάσεις, ὅτι οἱ ὅροι τῶν ουλλογικῶν
συμβάσεων, καὶ οἱ ἀποτελέσαντες καὶ οἱ μὴ ἀποτελέσαντες ἀντι-
κείμενον διενέξεως δὲν δύνανται νά ἐπηρεασθῶσι δι' ἀποφάσεως
τῶν Ἐπιτροπῶν, παρεκτός βεβαίως, ἀνὴρ διένεξις ἀνάγεται εἰς
τὴν ἔρμηνειαν ἢ τὸ κύρος αὐτῶν.

Αναπτύσσων, ως άνωτέρω, τήν νομικήν ἀποφίν τοῦ ζητήματος τῆς Διαιτησίας, ἐπὶ ὑφισταμένης συλλογικῆς σύμβασεως, δὲν ὑπεισέρχομαι, οὐδὲν σκοπὸς τοῦ παρόντος μου, ἡτο, εἰς τὴν οὐσίαν τῆς μισθολογικῆς διαφορᾶς. Ἐτερον ἔκπετρον. Οἱ Πλοίαρχοι κατόπιν τῆς καθορισθείσης ὑψηλοτέρας μισθοδοσίας διὰ τοὺς Μηχανικούς θέεωρησαν, διτὶ αὐτὴν ἡ ιεραρχικὴ τάξις ἐπὶ τῶν πλοίων θύγεται διὰ τῆς ὑπάρκειας τόσης σοθιαράς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν μισθών Ναυτιλῶν Ἀξιωματικῶν καὶ Μηχανικῶν. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἐδικαίωσε τὴν ἀποφίν ταῦτην. Ἀλλὰ καὶ ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἀπέφυγε ἐπὶ τοῦ οημέτου τούτου νὰ προβάλῃ κατά τὴν διαδικασίαν οἰανδήποτε ἀντίρρησιν. Πειραϊσθή εἰς τὴν νομικήν πλευρῶν τοῦ ζητήματος, ἡτις καὶ συνωψιέται εἰς τὰ ἔξης: Δύναται διὰ τῆς Διαιτησίας νὰ θεωρηθῇ ἀνίσχυρος συλλογικῆς σύμβασις, τῆς δόπιας ὁ καθοριζόμενος χρόνος τῆς διαρκείας τῆς δὲν ἔχει εἰσέτι πληρωθῆ;

NAYTIKA TEKNIKA ZHTHMATA

Ἡ εὔστάθεια ἐπὶ τῶν πλοίων

Διακόπτοντες τὴν σειράν τῶν περὶ τῆς πάλης ὑπερθέρμου ἀ-
τμοῦ καὶ τῶν κινητήρων Δῆζελ σημειωμάτων μας, θεωροῦμεν καὶ
σκόπιμον, ἀλλὰ καὶ ἐπαγγώνων ουγχρόνων νὰ ἀσχοληθῶμεν οἰ-
μερον μὲ τὸ λίαν ἐνδιαφέρον θέμα της εὐσταθείας τῶν πλοίων.

μερού με τα καλά ενισχυθέντα νέα της ίδια συνένευση των πληκτών.
Τό δημήτριο τούτο, πολλαπλώς ένδιδαφέρον ἀπό πάσης γενικής πλευρᾶς, ἀλλ' ίδιως ως σχετιζόμενον ἀμεσώτατα μὲ αὐτήν ταῦτην τὴν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ναυτιλιακοῦ πλούτου τῆς γῆς, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτιλομένων, ως καὶ τῶν ποιούντων γενικῶς χρήσιν τῶν πλοίων, ἐμψύχων τε καὶ ἀψύχων, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν καὶ ἔξακολουθεῖ νά εἶνε ἐκ τῶν μᾶλλον παρεηγημένων ζητημάτων, ἐφ' οὗ προλείται δοσι παρεξηγήσεις, ἀναχθείσαι εἰς ὑψος δογματικῶν προλήψεων, ἔχουσι δημιουργηθῆ.

Καὶ εὐθὺς ἀμέωσας καὶ αὐτὴ ἡ ἔννοια τῆς λέξεως εὐ-
στάθεια ἔχει ὑπόστη στρέψλωσιν τίνα, συγχεομένη συχνότατα μετὸν ὄρον «ναυτικαὶ ιδίοτητες τοῦ σκάφους» μὲ τὸν ὄποιον, ὃς θὰ ἔ-
δωμεν περιατέων οὐδὲλως τὴν σγέων. Ην τὰς ἀπόδιδουσιν. Ἐγει.

Εύσταθειαν γενικῶς λέγομεν τὴν ἀντίδρασιν, ἡνὶ παρουσιάζει, ἐκ τοῦ σχῆματός του, ὡς καὶ ἐκ τῆς διανομῆς τῶν θερῶν του, πλοιὸν τι εἰς τὸ νάντημα καρυνθῆ τῆς κατακορύφου θέσεως ισορροπίας αὐτοῦ, ἢ, ὥπερ τὸ αὐτό, τὴν τάσιν, ἡνὶ παρουσιάζει πλοιὸν τι εἰς τὸ νάντημα καρυνθῆ τῆς τάσιν μεσήν ισορροπίας αὐτοῦ, ὅταν δὲ ἔνα οιονδήποτε λόγον ἀπομακρυνθῆ τῆς θέσεως ταύτης. Ἐπειδὴ δὲ ἡ πέριξ τοῦ σημείου ισορροπίας του κίνησις παντὸς πλοιού εἶναι κυκλικῆς μορφῆς καὶ ἐπειδὴ γνωρίζομεν, ὅτι εἰς ὅλας τὰς κυκλικάς καὶ περιστροφικάς γενικῶς κινήσεις αἱ τάσεις μετατοπίσεως μετροῦνται ὅχι μόνον μὲ τὴν δύναμιν τὴν προκαλοῦσσαν τὴν μετατοπίσιν (ἢ τὴν ἐπαναφοράν), ἀλλὰ μὲ τὸ γινόμενον αὐτῆς ἐπὶ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἀπὸ τὸ σημεῖον πέριξ τοῦ ὁδοποίου γίνεται ἡ περιστροφή, γινόμενον, ὥπερ, ὡς γνωστόν, καλεῖται ροπῇ ἡ ζεῦγος, διὰ τοῦτο καὶ εἰς τὰν πλοιὸν ἡ εὔσταθεια αὐτοῦ, εἰς τὰς διαφόρους γωνίας κλίσεως, μετρᾶται ἀπὸ τὴν ροπὴν ἡ ζεῦγος ἀνόρθωσεως. Εἶναι δὲ τοῦτο τὸ γινόμενον τῆς δυνάμεως, ἦτις εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν εἶναι τὸ θάρος. Ἡ ὁδοποίησις

περ τὸ αὐτό, τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου, ἐπὶ τὸν μοχλοθραξίονα ἀνορθώσεως, τὸν ὅποιον θὰ προσπαθήσωμεν ἐν γενικωτάταις μόνον γραμμαῖς νὰ δρίσωμεν παρακατιόντες.

"Οταν πλοιόν τι κλίνῃ, δι' ἔνα οἰονδήποτε ἑξωτερικὸν λόγον, ἐκ τῆς κατακορύφου θέσεως ισορροπίας αὐτοῦ, τὸ ἐκτόπισμά του θεραίως δὲν θὰ ἀλλάξῃ, ἐφ' ὅσον δὲν μεταβάλλεται τὸ θάρος αὐτοῦ, ἀλλὰ τὸ ἐκτόπισμα του τοῦτο δὲν θὰ παρουσιάζῃ τὴν αὐτὴν συμμετρικήν, ὡς πρὸς τὸ διάμηκες κάθετον ἐπίπεδον συμμετρίας τοῦ πλοίου διανομῇ. Ἐκ τῆς τοιαύτης δημιουργουμένης ἐλλειψεως συμμετρίας, ἐξ ἣς φαίνεται, ὅτι πρὸς τὸ μέρος τὸ κλίνων τὸ ἐκτόπισμα ηγένηθη, ἐνῷ πρὸς τὸ μέρος τὸ ἀνυψωθέν ἥλαττώθη, προκύπτει, ὅτι ἡ ἐκ τοῦ ἐκτόπισμας δημιουργουμένη ἄντωσις δὲν θὰ κείται πλέον ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου συμμετρίας τοῦ πλοίου, ἀλλὰ θὰ δρᾶ ἐκτὸς τούτου δημιουργοῦσα μίαν τάσιν ἐπαναφορᾶς τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀρχικήν του θέσιν, ἥτις θὰ είνε τοσούτα μεγαλυτέρα, ὅσον μεγαλυτέρα θὰ είνε ἡ μετατόπισις αὐτὴ τοῦ σημείου ἐφαρμογῆς τῆς ἀντώσεως, τοῦ κέντρου ἐκτόπισμας ἢ ἀντώσεως, ὡς λέγομεν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν τρόπον τῆς καθ' ὑψος διανομῆς τῶν ἐπὶ καὶ ἐντὸς τοῦ πλοίου θαρῶν. Βλέπομεν, λοιπόν, ὅτι ἡ τάσις ἐπαναφορᾶς ἐνὸς πλοίου εἰς τὴν θέσιν ισορροπίας αὐτοῦ ἡ ἐὰν θέλετε ἡ τιμὴ τοῦ μοχλοθραξίονος ἐξαρτᾶται ἐκ δύο παραγόντων: α') τῆς μετατόπισεως τοῦ κέντρου ἀντώσεως πρὸς τὸ κλίνων μέρος, β') τῆς καθ' ὑψος διανομῆς τῶν θαρῶν, δηλαδὴ ἐτῆς τῆς κατακορύφου θέσεως τοῦ κέντρου θαρῶν τοῦ πλοίου. Καὶ ὁ πρῶτος μὲν ἐκ τῶν δύο τούτων παραγόντων είνε καθαρῶς γεωμετρικὸς ἐξαρτώμενος ἐτοῦ σχήματος τῆς γάστρας καὶ μόνον, δὲ δεύτερος μηχανικός, διότι ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς διανομῆς τῶν θαρῶν. Εἰνε, λοιπόν, φανερόν, ὅτι διὰ τὸ αὐτὸν ἐκτόπισμα ἡ θάρος τοῦ πλήρους πλοίου, ὅσον πλατύτερον είνε τὸ πλοίον τόσον διὰ τὴν αὐτὴν γνωνίαν κλίσεως θὰ είνε μεγαλυτέρα ἡ μετατόπισις τοῦ κέντρου ἐκτόπισμας. Ἀλλὰ θέτοντες τὸν περιορισμὸν τῆς διατηρήσεως τοῦ αὐτοῦ ἐκτόπισμας, διότι μόνον μὲ τὴν προϋπόθεσιν αὐτὴν δύναται νὰ γίνη ἡ σύγκρισις τῆς ἐπιδράσεως τῶν ὑπερσερχομένων στοιχείων τοῦ σκάφους, ἡ αὔξησις τοῦ πλάτους δὲν δύναται νὰ νοηθῇ. ἀνευ ἀντιστοίχου ἐλαττώσεως τοῦ θύμισματος.

"Ἐπομένως, ὅλεπομεν, ὅτι εἰς πλοίο τοῦ αὐτοῦ ἐκτόπισμας ὅσον περισσότερον τὸ ἐκτόπισμα τοῦτο διείλεται εἰς μεγάλον πλάτος καὶ εἰς μικρὸν θύμισμα, τόσον μεγαλυτέρα θὰ είνε ἡ μετατόπισις τοῦ κέντρου ἀντώσεως, ἀρα τόσον μεγαλυτέρος θὰ είνε δὲ εἰς τοὺς τούλαχιστον, τῶν εὐνοϊκῶν υπὲρ τῆς εύσταθειας δρῶντων παραγόντων. Ἔάν δὲ τοῦτο συνδυασθῇ μὲ καμηλὸν κέντρον θαρῶν, δηλαδὴ, μὲ διανομὴν τῶν θαρῶν μᾶλλον πρὸς τὰ κάτω, τότε καὶ δὲ τέρος τῶν παραγόντων θὰ είνε ἐπίσης εὐνοϊκός. Εἶνε δημιώς φανερόν, ὅτι ἐπὶ πλοίον τοῦ αὐτοῦ ἐκτόπισμας, ἀλλὰ διαφόρων πλατών καὶ θύμισμάτων, τὰ ἔχοντα τὸ μεγαλύτερον πλάτος μὲ τὸ μικρότερον ἐπομένως θύμισμα, δὲν θὰ δύνανται, λόγῳ ἀκριθῶς τοῦ μικροῦ θύμισματος, νὰ καταβιθάσωσι κατὰ πολὺ τὸ κέντρον θαρῶν αὐτῶν.

"Ολα τὰ ἀνωτέρω ἐπὶ τὸ ἐλαφρῶς θεωρητικώτερον συνοψίζονται εἰς τὴν ἐπομένην ἐπιστημονικήν διαπίστωσιν: "Οτι ὁ μοχλοθραξίων ἀνορθώσεως ἐνὸς σκάφους ισοῦται, διὰ τὰς μικρὰς τούλαχιστον γνωνίας κλίσεως, μὲ τὸ λεγόμενον μετακεντρικὸν ὑψος ἐπὶ τὸ ήμιτον τῆς γνωνίας κλίσεως. Ἐπειδὴ δὲ τὸ ήμιτον τῶν μικρῶν γνωνίων είνε ἀνάλογα πρὸς τὰς γνωνίας, δυνάμειται κατὰ προσέγγισιν νὰ εἴπωμεν, διότι ὁ μοχλοθραξίων καὶ ἐπομένως καὶ ἡ τάσις ἐπαναφορᾶς πλοίου τινὸς είνε κατ' εὐθεῖαν ἀνάλογος πρὸς τὸ μετακεντρικὸν ὑψος καὶ πρὸς τὴν γνωνίαν κλίσεως, ἐφ' ὅσον αὐτὴ δὲν ὑπερβαίνει ὠρισμένα ὥρια.

Τὸ μετακεντρικὸν, λοιπόν, ὑψος, ἐφ' ὅσον αὐτὸν πλέον κατέστη διὰ τῶν ἀνωτέρων συνώνυμον τῆς εύσταθειας, τῆς ἀρχικῆς τούλαχιστον τοιαύτης, ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν δύο ὡς ἀνων αναφερθέντων παραγόντων, ἥτοι τοῦ σχήματος τοῦ σκάφους καὶ τοῦ κέντρου θαρῶν τοῦ συνδόλου τῶν ἐπὶ αὐτοῦ θαρῶν, ὡς καὶ τῆς ίδιας αὐτοῦ μάζης. Ἀναλυτικώτερον δὲ ἀποτελεῖται ἀπὸ τὴν διαφορὰν δύο ποσοτήτων, δύο μηκῶν, ἥτοι τῆς μετακεντρικῆς ἀκτίνος καὶ τῆς ἀποστάσεως τοῦ κέντρου θαρῶν ἀπὸ τὸ ἀρχικοῦ κέντρου ἐκτόπισμας. Δηλαδὴ, τὸ μετακεντρικὸν ὑψος είνε ἵσον πρὸς τὴν μετακεντρικήν τοῦ σκάφους ἐξαρτωμένην μειόν τὴν ἀπόστασιν μεταξὺ κέντρου ἐκτόπισμας τοῦ πλοίου καὶ κέντρου θαρῶν, ἀπό την σχήματος, ἀλλὰ καὶ τῆς διανομῆς τῶν θαρῶν. Ἐνταῦθα δέοντα νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι καὶ αἱ δύο ἀφαιρούμεναι ἀπὸ ἀλλήλων ποσοτήτες αὗται, τὰ δύο αὐτὰ ἀφαιρούμενα μήκη, διότι περὶ μηκῶν πρόκειται, ἔχουσι τὴν αὐτὴν ἀφετηρίαν, μετροῦνται ἀπὸ τοῦ κέντρου ἐκτόπισμας καὶ ἀνω, ἐπομένως είνε καὶ ἐκ πρώτης ὄψεως φανερόν, διότι σχημάτων κείται τὸ κέντρον θαρῶν, τόσον μικρότερα θὰ είνε ἐν τῇ ὡς ἀνω ἀφαιρέσει ἡ ἀφαιρετέα ποσότης, ἐπομένως δὲ τόσον μεγαλυτέρα η ἐναπομένουσα διαφορά, ἡ καὶ μετρῶσα τὴν εύσταθειαν, δηλαδὴ τὸ μετακεντρικὸν ὑψος.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

"Εάν, λοιπόν, θέσωμεν κατὰ μέρος τὸν ἀφαιρετέον, ὡς ἐξαρτώμενον ἐκ τῆς διανομῆς τῶν θαρῶν, διότι ἐπ' αὐτοῦ δυνάμεθα νὰ δράσωμεν, καὶ ἐξετάσωμεν τὸ πρῶτον στοιχεῖον, τὴν μετακεντρικήν ἀκτίνην, δυνάμεθα νὰ ἀποδείξωμεν, διότι ἐπὶ πλοίον τοῦ αὐτοῦ τύπου αὐτή θὰ ποικιλλῇ ὡς τὸ τετράγωνον τοῦ πλάτους καὶ ἀντιστρόφως πρὸς τὸ θύμισμα, δηλαδὴ, ἡ μετακεντρική ἀκτίς θὰ είνε ιση πρὸς τὸ γινόμενον ἐνός συντελεστοῦ

Π₂
Ἐπὶ — (ἐνθα Π είνε τὸ πλάτος καὶ Β τὸ θύμισμα).

Βλέπομεν, θεωρεῖν, ὅτι ἀντιθέτως πρὸς δ.τι κοινῶς πιστεύεται, τὸ θύμισμα κάθε ἀλλο ἡ εὐμενῶς ἐπιδρᾶ ἐπὶ τῆς εύσταθειας τῶν πλοίων, ἀπ' ἐναντίας δὲ λίαν δυσμενῶς ἐπηρεάζει ταύτην. Δηλαδὴ, ἐπὶ πλοίον τοῦ αὐτοῦ ἐκτόπισμας, τοῦ αὐτοῦ δίλικοῦ θάρους, τὸ ἔχον τὸ μικρότερον πλάτος καὶ τὸ μεγαλύτερον θύμισμα θὰ είνε ἀπό ἀπόφεως εύσταθειας σχήματος, ἀσταθέστερον τοῦ ἔχοντος μεγαλύτερον πλάτος καὶ ἀντιστοίχως μικρότερον θύμισμα.

"Ἄλλος δέ, δι' ὅν ἐδημιουργήθη καὶ ἐπεκράτησεν ἡ πρόληψις τῆς εύνοικῆς ἐπιδράσεως τοῦ θύμισματος είνε προφανῶς, πλὴν ἄλλων ἀναγομένων εἰς ζητήματα ἐκπεσμοῦ καὶ περιόδου διστοχισμοῦ, τὸ διπλόν με μεγάλον θύμισμα μᾶς παρέχει τὴν εὐχέρειαν τοποθετήσεως φορτίου ἡ ἐρματος πολὺ παρακάτω, ἀφ' δ.τι μᾶς ἐπιτρέπεται ἐπὶ πλοίων μικροῦ θύμισματος.

"Ἄλλ' ἔτοις οὕτως ἔχει τὸ ζήτημα τῆς εύσταθειας τῶν πλοίων δλῶς ἀντιθέτως ἔχει τὸ ζήτημα τῶν ναυτικῶν ιδιοτήτων αὐτῶν. Πολλοὶ εἰς ήμιν ἔχομεν ἀκούσει τὸν αὐτόχρημα δένυμαρον διαπιστωσιν, ὅτι πλοιά φορτωμένα μὲ μετάλλευμα είνε ἀσταθή καὶ ὡς κοινῶς λέγεται, κάνουν πολὺ μπότζι.

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, ὡς καὶ ἐκ τῆς ἐν γένει ἀπ' εὐθείας παρατηρήσεως τῶν πραγμάτων φαίνεται ἐκδήλως, ὅτι πλοῖον φορτωμένον μὲ μετάλλευμα δέν δύναται, παρά νὰ είνε πλέον ἡ εύσταθειας μὲ τὸ χαμηλότατον κέντρον θαρῶς αὐτοῦ. Εἰς τὴν ύπερβολικὴν τοῦ εύσταθειαν ταύτην καὶ εἰς τὴν συνήθως γενομένην ούγχυσιν μεταξὺ τῶν ἀνησυχῶν εὐσταθείας καὶ ναυτικῶν ιδιοτήτων διείλεται ἀναμφισθήτητως ἡ δένυμαρος πρόληψις αὐτῆς. Διότι είνε φανερόν, ὅτι πλοιόν υπερβολικῶς εύσταθεις λίαν δυσκόλως θὰ ἀπομαρύνεται τῆς θύμισης ισορροπίας αὐτοῦ, ἀπομαρύνομενον δὲ θὰ τείνῃ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς ταύτην μὲ βίαν, μὲ ἀποτόμους κινήσεις δημιουργούσας μικράς μὲν τὸ εύρος, ἀλλὰ λίαν ἀποτόμους ταλαντώσεις πέριξ τοῦ σημείου ισορροπίας. "Ἐν δὲ τοιούτον πλοίον δῆλον μόνον λίαν δυσάρεστον διὰ πᾶν τὸ ἐπ' αὐτοῦ ἐπιβαῖνον δύναται νὰ καταστῇ, ἀλλὰ δυσκυρεύοντας, ὡς καὶ αὐτόχρημα ἐπικίνδυνον δύναται νὰ ἀποθῇ. Δι' αὐτὸν δὲ τοιούτων πλοιῶν υπάρχουσι συνήθως δεξαμεναὶ ἔρματα ὑψηλὰ κείμεναι, οὕτως δέστε πληρούμεναι νὰ ἐλαττώσεων ἐντός ἀνεκτῶν διάστασιν τῶν φορτίων τὴν εύσταθειαν.

"Ὑπὸ τὸ πνεῦμα τῶν συγχρόνων πλεον ἀντιλήψεων τῆς ναυτικῆς ἀνήκητη εἰς περιπτώσην δόγματος, ὅτι τὰ πλοῖα πρέπει νὰ ἔχουσι: «the least stability compatible with safety», ἥτοι τὴν ἐλαχιστήν συμβιθαζομένην πρὸς τὴν ἀσφάλειαν αὐτοῦ εύσταθειαν. Δεδομένου δέ, ὅτι τὰ πλειστα τῶν πλοίων υπὸ τὰς συνήθεις συνθήκας φόρτου καὶ στοιχείας αὐτῶν ἔχουσιν ἀκόμη καὶ πέραν τῶν 70" ίκανον περιθώριον εύσταθειας, θλέπομεν μὲ πόσην περίσσειαν εύσταθειας ἐκ τούσεως, δηλαδὴ ὡς ἐκ τῆς μορφῆς αὐτῶν καὶ τῶν φυσικῶν νόμων ἀντιδράσεως, είνε ἐφωδιασμένα ταῦτα. Πόσον δ' ἀλληθές είνε τὸ ὡς ἀνω ἀγγλιστὶ παρατηθέμενον, φαίνεται καὶ ἐκ τῶν περιπτώσεων φορτωσεως συνήθων πλοίων μὲ ξυλείαν ἡ ἀλλα ελαφρά φορτία ἐπὶ τὸ καταστρώματος, καθ' ἄς, ἀν καὶ τὸ πλοίον παταντὶ πολλάκις καὶ μηδενικὸν μετακεντρικὸν ὑψος νὰ ἔχῃ διά την τακακόρυφον θέσιν ισορροπίας αὐτοῦ, ἐν τούτοις καὶ ἀσφαλέστερον εἰς ἀπόφεως καθαρῶς εύσταθειας, λόγω τῆς εἰς τὰς μεγάλας γνωνίας κλίσεως μεγαλυτέρας εύσταθειας αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ λίαν καλοθάλασσον, ὡς λέγομεν κοινῶς, μὲ τούς εὐρεῖς μὲν, ἀλλὰ μεγάλους διαρκείας καὶ ἡπιωτέρους διατοχισμούς αὐτοῦ.

"Ἡ πρόληψις τῆς καταχρήσεως ἔρματος καὶ τῆς υπερβολικῆς εύσταθειας ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν τοιαύτην τῶν μεγάλων θύμισμάτων είνε ἀναμφισθήτητως κληρονομία τῶν πλαταιοτέρων εύκλεων ήμερων τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας, ἔνθα λόγοι, μὲ τὴν ιστιοφόριαν καὶ ιστιοφόριαν ἔχοντας μόνον σχέσιν, υπηγόρευον τὴν χρησιμοποίησιν καὶ μεγάλους θύμισμάτων ὡς καὶ χαμηλοτέρων διάταξιν τῶν φορτίων ἡ ἔρματα.

"Ἡ ἐπιδρασίς τῶν ἀνωτέρω ἀρχῶν είνε καταφανής ἐφ' δλῶν τῶν νέων ναυτηγμάτων, ιδίως δὲ ἐπὶ τῶν συγχρόνων μεγάλων ἐπιστημάτων μὲ τὰ πολὺ μεγαλύτερα ἡ ἀλλοτε περικατασκευάσματα τὰ ὄπια τόσην ἀνεσιν καὶ χάρον, ἀλλὰ καὶ χρήσιμον, διὰ τὴν ἀσφάλειαν, ἐφεδρείαν πλευστότητος προσφέρουσι. Τὰ πλοῖα ταῦτα καταντῶσι σήμερον νὰ ἔχωσι μετακεντρικά ὑψη σχεδὸν μηδαμινά, εἰς μερικάς δὲ περιπτώσεις διλίγον τοῦ μηδενὸς διαφέροντα.

"Ίδου ἀσφαλῶς ἔν σημεῖον ἔνθα η νοημοσύνη τοῦ "Ελληνος δὲν ηστόχησε. Τὰ τόσον συκοφαντηθέντα καὶ παρεξηγηθέντα υπερκατασκευάσματα τὰ ἐπὶ τῶν συνήθως ἐλευθέρων καὶ προσφερομένων αὐτομάτως πρὸς συμπλήρωσιν, καταστρωμάτων τῶν πλαισιοτέρων πλοίων, ἐφ' ὅσον ἐμελετήθησαν καὶ κατεκούσασθησαν ἀπό ἀπόφεως ἀντοχῆς καὶ στεγανότητος προσκόντως, οὐδέποτε μέχρι σήμερον υπῆρχαν παράγων οὐσιώδους ἐλαττώσεως τῆς ἀσφαλείας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας σκαφῶν.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ



'Αργεντινή

·Η λιμενική κίνησις κατά σημαίας

Εις τοὺς «Τάμες» τοῦ Μπονένος "Αργες" ἐδιψιστεύθη ἐνδιαφέουσα στατιστικὴ τῆς νωτιλακῆς κίνησεως τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων ζατά τὸ 1936, ἐν συγκρίσει καὶ πόρος τὰ προηγούμενα δύο ἔτη, περιλαμβάνοντα τὴν χωροποιότητα καὶ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐστάσης σημαντικῆς εἰς τὴν δήμην κίνησην. Η Ἑλληνικὴ σημαῖα κατέχει σταθερῶς τὴν δευτέραν θέσην με 1.075.000 τ. νέτ καὶ ποσοστὸν 10.70 ο).ο, διὰ τὸ 1936, ἔναντι 1.132.000 τ. νέτ καὶ ποσοστὸν 10.90 ο).ο διὰ τὸ 1935 καὶ 1.158.000 τ. νέτ καὶ ποσοστὸν 11.50 ο).ο διὰ τὸ 1934. Παρά ταῦτα, είναι γαριματοριστικὴ ἡ ἑλλαδικὴ μέν, ἀλλὰ σταθερὰ κατ' ἔτος μειώσις τῆς συμμετοχῆς μαζί, εἰς τὴν νωτιλακῆν κίνησην τοῦ Πλέω, παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταξύ ἔτειν παραπομπὴν αὐξενίαν τῆς χωροποιότητος τῆς νωτιλακῆς μαζ.

ταῦτην επελύουσαν αὐτοῖς τὴς ζωὴν ποιῶντας τὰς προτάσεις τοῦ θεοῦ. Καὶ τὸν οὐρανὸν ἀπέδειχεν τῷ οἰκουμένῃ τῶν ἔνδειξι πρότοις οὐρανού, ἔχει δὲ ὁ ἀζόλουθος τίνας, εἰς γιλιάδας τόννον νέντ καὶ ποσοτὸν ουρανοτοξῆς:

	1936	1935	1934			
ΣΗΜΑΙΑΙ	T. vēt	Ποσ. o)ο	T. vēt	Ποσ. o)ο	T. vēt	Ποσ. o)ο
'Αγγλική	3788	37.70	4155	40.—	3706	36.79
'Ελληνική	1075	10.70	1132	10.90	1158	11.50
Γερμανική	839	8.35	821	7.91	768	7.62
'Ιταλική	646	6.43	634	6.10	926	9.19
'Ηνωμ. Πολιτ.	504	5.02	558	5.38	573	5.69
'Ολλανδική	483	4.80	411	4.52	502	4.98
Γαλλική	419	4.17	435	4.18	372	3.69
Νορβηγική	391	3.89	392	3.78	348	3.46
Βελγική	185	1.84	163	1.57	151	1.50
Σουηδική	181	1.81	160	1.54	172	1.71
Παπούανη	159	1.58	142	1.36	123	1.22

Βέλγιον

Αἱ πρὸς τὴν γαυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Ο Βελγικός ιπταμένος της Συγκοινωνίας δημιύλων τελευταίος είς τὴν ἐπιφορήν τῆς Γερουσίας, τὴν ἐπέξεργαζομένην τὸν ἔπαυτον προϊστολογίσμον τοῦ 1937, ἐδήλωσεν, ἀναφοριώς μὲ τὴν ἑπέρ τῆς Βελγικῆς ναυτιλίας πίστωσιν τῶν 25 ἐξαπομνηθέντων φράγκων, ὅτι τὸ ποσὸν τοῦτο οὐ καὶ ἀπαραιτήτον πρὸς συντήρισιν τῆς ἀπὸ τοῦ 1934 παρεχομένης κρατικῆς ἀραιῆς πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ νάνηνηθόν αἴτια καὶ διατηρήσουσαν τὰς γραμμάς των ἐν συγκοινωνίᾳ πρὸς τὰς γραμμὰς τῶν ἐπιχειρησιακῶν ξένων ἑταῖρων. Μετὰ τὴν ἀναζωόγονησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου — προσέθηκεν — ἐσημειώθη, δεβαίως, μία ἀνατυπωτικὴ πορεία τῶν ναυτιλῶν, διναμένην γ' ἀνακοινίῃ τῇ ἑθνικῇ ναυτιλίᾳ, εἰς τῷπον ὅστις ἡ κρατικὴ ἀραιὴ να χρησιμοποιηθῇ παρ' αὐτῆς διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἀπορριπτοῦ ὕποπτον τοῦ Βελγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

πλευτού επιζών του Βελγίου εμπορισθών ουσιών.
Οταν συνεπάλησαν δέ — ἔξαρσολούσθησεν ὁ Βέλγος ἐπωρογός — ἡ ἀ-
παραίτητος ἀνανεώσις τῶν πλοίων καὶ ἔφοσσον θὰ διετηροῦντο ἀζόμη οἱ
ναυάροι εἰς ὑψηλά ἐπίπεδα, τότε θὰ ἴδονταν τὸ αὐθέντησις νῦν διασκόφη τὴν
παρεχομένην ἔπικαιη ἀρρώσην καὶ νῦν ἐλλατοσή τὰς σχετικὰς ἐν τῷ προ-
πολογισμῷ πιστούσεις. Ἀλλώς τε — εἴπε — καὶ ή καθεισμένην ἀρρώσην
δὲν ζητηγεῖτε, εἰμὶ μόνον εἰς ἀποδεδειγμένας περιπτώσεις ἀναγκαῖοτη-
τος, ποὺς ἔξαρσάλιστον τῆς ἐπιπλέξεως ὠδησμένων ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων.

τού, προς εξαφάνισην της αρχαίας πόλης. Η ἐπιτροπή της Γερουσίας ἐνδιαέρθη ἐπίσης καὶ διὰ τὴν χρηματοποίηση τῆς πιστώσεως τῶν 51.5 ἔκατον μιργίων βελγικῶν φράγκων, ἵνα ἀνεγράφετο εἰς τὸν πρωτολογισμὸν τοῦ 1936. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ὁ Βέλγος ὑπουργὸς παρετίθησεν, ὅτι τὸ οῷθὲν ποσὸν ἡτο ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀντικατάστασιν σκαψῶν τινῶν παλᾶς ἥλικας, ἐν συνδια-
σμῷ πρὸς τὴν παροχὴν ἐργασίας εἰς τὰ Ἐθνικὰ ναυτηγεῖα. Ή ἐθνικὴ ψο-
ρτικότης — εἴτε — κατέπεσεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1935 εἰς 350.000 τ. γκρό-
μονον, ἔναντι δινάμεως 540.000 τ. γκρός τοῦ 1923. Τὰ περισσότερα σα-
φῇ ἦμαν παλᾶ καὶ ἀντικονομικά εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τού-
των, ἀπατάλληλα, ὅπως συναγωνισθοῦν τὰ κανωνικὰ πλοῖα ἐπέντεν ναυτικο-
χρωῶν, ἐνῷ η διασκοτὴ κάθε ἐργασίας εἰς τὰ ναυτηγεῖα είχε βυθίσει εἰς
τὸν ἑταῖρον ἀνεγράφιας διστοχίαν γιλιάδας ὄλας ἐφαγτῶν καὶ τεχνιτῶν.

Διά της πιστωσεώς τού π. έτους — κατέληξεν ό Βέλγος έπωνυμός — κατέστη δυνατή η χρονήγμης δανείων εις άρκετας ναντικάς έταιριας και δημοσιολόγηθη τοιουτοτρόπος η ναντιγμήσις δύο μεγάλων άλειτυκῶν οχεών, τριών φρετήγων σκαφών 8.000 τόννων, ένως 7500 τόννων και έτει αυτών τεσσάρων πλοίων 600 τόννων έξαστου.

Γερμανία

Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Εις πρόσφατον συνδιάσκεψιν συγχροτηθείσαν εἰς τὴν Βοέην διὰ τὴν
βελτίωσιν τῶν σινηζῶν τῶν ἔργαζομένον, ἐγένετο μνεία καὶ τῶν
ποοσπαθείων ποὺ κατεβάλλονται διὰ τὸν συγχρονισμὸν τῶν διαιρεισμά-

Αρχετοι Γερμανοί ἐφοπλισταὶ εἰχον ἑποληθῆ εἰς σημαντικαὶ διά πάνας διὰ παρομοίας βελτιώσεις εἰς τὰ πλοιά τουν, ἔτονίσθη δὲ ἐπὸ τῶν ὄμιλητων ἡ ἀνάγκη, διως τὸ παράδειγμά τουν ἀζολούησης ἡ ὅλτη τῶν πλιοστητῶν. Τὰ Γερμανικά πληρώματα – ἐλέξθη – ἀπέντα ταῦτα δεῖνουν εἰς τὸ ἔξιτερον, ἀποτελοῦν ἑπολιγίσιμον παράγοντα διὰ τὴν καταπολέμησιν τῆς ἀντιγερμανικῆς ἱγιασταζοῦ προπαγάδας καὶ συνεπὸς θὰ ἔρθε νὰ δοθήσουν οἱ ἐφοπλισταὶ, διως οἱ ἐργάζομενοι ἐπὶ τῶν σκαφῶν ναυτικοὶ είνε ἴανανοπιημένοι ἀπὸ τὴν ὑγειενὴν καὶ ἀνετον διαμονὴν τουν. Τὰ διαιρεόματα πρέπει νὰ ἐμμανίζονται πνονοὶ πολλαὶ σημι, ἐνῷ οἱ δέκται των ἀσφαρμάτων νὰ τηροῦν εἰς ἐπαρήν τοὺς ναυτιλλομένους μὲ τὴν Γερμανίαν, χάριν τῆς ψυχαγωγίας τουν κατά τοὺς τοῦ ἀναγνωτῶν ἀπὸ τὴν σκηναν τὸν θάλασσαν ἐχογασίαν.

ώρας που αναπλωντά από την σκηνήν εν την πλατείαν έγραψε.
Έτοιμισθη, άζομη, ἐπὸ τὸν διμήλητον, ὃτι κάθε δαπάνη δελτίσσεται
οι τῶν διαιρεσιμάτων δὲν θὰ ώλοζήσουν τὸν προοφισμὸν τῆς, ἐνν̄ δὲν ἔ-
χουσαντελέγειν εἰς τὸ πλήρωμα εὐπόδουσα λουτρᾶ καὶ κούνιοργοσταν αἱ
θυσιασ τονγκεντρόφεσσαν. Διὰ τοὺς πλιούχους, ἀπεδείχθη ἡ ὑποχρέωσις
των νὰ πληρωδούν ἀπαξ, τοῦλάγιστον, καθ' ἵμεραν, τὰ διαιρεσιμάτα
τον πληρώματος πρὸς διαπλοτων τῆς καθαριότητός των καὶ τῆς ἐπι-
κρατούντης εἰς αὐτὰ τάξεων.

Συναφῶς πός τά ἀνοτέφω, τὸ ὑπερφωκάνιον «General von Steuben», τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόδου» ἀνακανίζεται ως οἰκιώς, προσεμένη νὰ ἐπαναλάβῃ κατά τὴν ἐφετεινὴν περίοδον τοὺς τονιστικοὺς ἄνθρωποὺς τῆς Μεσσήγειον πλώσας τοῦ. Εἶνε ἐνδιαφέρον νά σημειωθῇ, διτὶ ματέν τὸν διασκενῶν περιλαμβάνοντα καὶ ὀρεταῖς βελτιώσεις τῶν διαιρεσιμάτων τοῦ πληρώματός τοῦ. Οὕτως, εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου διασκενίζεται μία μεγάλη αὐθούσα ἑστιατορίου μὲ μικρός τραπέζαις δ' 78 ἐν ὅπλῳ ἄνδρας πλούτιζεται δὲ καὶ μὲ μεγάφωνον, ὥστε νὰ ἔχῃ καὶ τὸ πλήρωμα τὴν ἐνώπιον νὰ παραπολοῦνται τὰς ἐξάστοις διαβιβαζομένας ἀπὸ τοὺς φανταστικοὺς σταθμοὺς συναντίας, διαλέξεις, εἰδήσεις κατὰ.

Πετρέλαιον ἐκ τοῦ γαιάνθρακος

Εις τὸ τετραετὲς Γερμανικὸν σχέδιον αὐτάρκειας περιλαμβάνεται ώς γνωστόν, καὶ πίστωσις ἀποβλέπουσα εἰς τὴν εὐθύδωσιν τῶν προσπαθειῶν παραγωγῆς πετρελαίου καὶ βενζίνης ἐξ τοῦ γιανάνθρακος, ἐντὸς πλαισίου κόστους ἐπιτοέποντος τὴν ἐμπορικὴν ἔξμετάλλευσιν τῆς οὔτης παραγομένης θεραπεῖς κανόμιουν ὄλης. Κατὰ τὸν Γερμανικὸν τύπον ἡ δριβὴ ἥδη μία ἑταῖρα, ἡ «Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff A. G.», μὲ κεφαλαιού 45 ἑκατομμυρίου μάρκων, σχολός τῆς δύοις ελα-

ή παραγωγή βενζίνης και αιγαλάτου πετρελαίου επί την πεντηκούντα
πλέον τοῦ ἀντιτέρῳ κεφαλαίον — κατατέθνετος ἐπόδιο δύο ἑταῖρων
ἐνδιαφερομένων διὰ τὸν λεγίνην — θάλασσον ἐπόδιο τῆς νέας ἑταῖρας
καὶ δάνειον ἔτερον 45 ἑκατ. μάρκων, μὲ τόκον 5 ὅρο, θάλασσαν δια-
εισ τὴν κάλυψιν του πέντε ἡλια λιγνιτοπαραγωγικαὶ ἐπιχειρήσεις. Το-
δάνειον τοῦτο ἀναβιβάζει τὸ σύνολον τῶν ἐσχατίων ἀναγγελθέντων —
δυνάμει τοῦ τετρατοῦ σχεδίου — διοικητικῶν δανείων, εἰς τὸ ποσό
τῶν 111.9 ἑκατ. μάρκων (9 1/4 ἑκατ. Αγγλικῶν λιθών περίπου), μὲ ἀ-
παιτούμενον διὰ τὴν ἐξιτηρετήσιν των ποσῶν 460.000 λιθῶν ἑτησίως
βέβαιον 5 ὅρο κατά μέσον δύο.

Από οἰκονομικῆς πλευρᾶς, τὸ ἐγγείομα τόσον διατανησῶν ἔγκα

LIVERPOOL

E A L I M I T E
*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

THE OWNERS

BIRKENHEAD

ταστάσεων, ἵνα καταστῇ ἡ Γερμανία ἀνεξάρτητος, ἔναντι τοῦ κατὰ πολὺ εὐθύνοντέρου «φραικοῦ πετρελαίου» φαίνεται εἰς τοὺς Ἀγγλικούς κύκλους κάπως ἀνεξήγητον, ἀκόμη καὶ εἰς ἣν τορπίτων θά ἥδηνατο ποὺς στηγμήν νά ὑποτεθῆ, διτὶ τοιαύτη ἐπεξεγασία θά ἔδημοσιγένει ἐπορθίντα, ικανά νά δοθούν εἰς τὴν κατανάλωσιν μὲν ἐποφελεῖς δύους.

Τοιαῦται ἐγκαταστάσεις — τοιεῖσται οἱ Ἀγγλοί — δὲν είνε, προφανῶς, δινατὸν νὰ παραμείνουν ἀχρησιμοποιήτοι, προσφέζομενι μόνον διὰ μίαν περιστασιν ἀδηρίτων ἀνάγκης, καθ' ἣν μάλιστα στιγμὴν είνε ἀμφιβολος ἡ χρησιμοποίησις των δι' ἑτέρους βιομηχανικοὺς σχολούς.

Avia

¹ Επιμίσθιον «πολέμου» διὰ τὴν Ἰσπανίαν

Αἱ διεξαγόμεναι ἀπό τίνος διαπραγμάτευσίς μεταξὺ τῆς «Ἐνόσησεως τῶν Δανῶν» Ἐφορίου στὸν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. — ἐξαρέσει τῶν πλοιάρχων — διὰ τὴν παροχὴν ἡδεῖμένων μισθολογίους εἰς τὸν ἀξιωματικὸν τὸν κατεύθυνομένον εἰς Ἰσπανίαν λιμένας Δανικῶν πλοίων, κατέληξαν εἰς συμφονίαν. «Η ἀποφασισθεῖσα αὐξήσις βασιζομένη ἐπὶ τῷ συναφαῖς Βρετανικοῦ ἐπιμεθίου, ὁρίσθη εἰς 50 οὐραὶ τοῦ ἐν Ισχύι μισθολογίου, θὰ πληρώνεται δὲ διὰ χρονικὴν περιόδου ἀρχομένην 24 ὥρας πρὸ τοῦ κατάπλου εἰς Ἰσπανίαν λιμένα καὶ λιγοσταναὶ 24 ὥρας μετά τὸν ἀπόλουν. Λόγον γάρ, ἐὰν εἰς ἀξιωματικὸς Δανικοῦ ἐμπροκοψὶν πλοίον λαμβινὴ μηματικὸν μισθὸν 450 κορονῶν, θὰ τῷ καταβληθῇ διὰ παραμονῆν τοιῶν ἡμερῶν εἰς Ἰσπανίαν λιμένα, ἡδεῖμένων μισθὸς κατά 50 οὐραὶ πάντες ἡμέρας, ἢτοι 37.50 Δανικαὶ κορῶναι ἐπὶ πλέον τῆς κανονικῆς ἀπόλουν τον. Η συναφεῖσα συμφονία ισχύει διὰ τὸν ἀρχιμηχανικοῦ, ἀξιωματικοῦ καταστρόματος καὶ μηχανῆς καὶ φαδιστῆλεγχωφυτάς, παρομοίᾳ δὲ συνεννόησις ἐπετεύχθη καὶ μετὰ τῶν πλοιάρχων. «Οσον ἀφορᾶ τὰ κατότερα πληρώματα, φαίνεται ὅτι δὲν ἔπιμενον νὰ συμπειρίληφθον εἰς προσθέτους ἀμοιβαῖς κατὰ τὸ ἀντέτοπον σύντομα.

'Janowia

‘Η γαυπιγική δραστηριότης

Κατ' αναγούνων της «Εννέασεως» τῶν Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν, εὐ-
οίσκουνται σήμερον ὑπὸ ναυπήγησον ἡ ἐπὸ παραγγελίαν ἐν Ιαπωνίᾳ 141
ἐν ὅλῳ νέα πλοῖα, 1000 τ., γκρός καὶ ἄνοι ἔκστον, συνολικῆς δὲ χωρη-
τικότητος 883.200 τόννων. Ή δημοτικότες αὕτη παταγένεται εἰς 104
φορτητά σκάφη 613.000 τ., γκρός, δεδαμενόπλοια 158. 850 τ., ὥστὸ
φαλακρούσθηκαν 69.250 τ., καὶ ἡ ἐπιβατηγά 41.700 τ. γκρός. Ἐν τῷ με-
ταξὺ ἀνηγγέλθη καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς συνεργησεως τοῦ Τόσο, δηος ἐν-
συχθῆ ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία ἀπὸ τῆς νέας οἰκονομικῆς χρήσεως 1937—38
δι', ἐτήσιας ἐπιχορηγήσεως 900.000 λιρῶν, μὲν τὸν ἀντισεμετινὸν σο-
ποτὸν αἴξησες ἐντὸς πέντε ἑταν τῆς σημερινῆς ἐξ 4.216.000 τ. γκρός.
Ιαπωνικῆς χωρητικότητος εἰς 6 ἔκατ. τόννους.

Είναι ενδόπουλοι, όμως, ότι η ναυτηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας διέρχεται μέσα περίοδον ἔξαρσετικής εντυπωσίας, ἔχουσα τάς ἐσχάρας της πλήρεις καὶ ἀδύνατοσσα — ἐν πολλοῖς — νὰ δεχθῇ νέας παραγγελίας, εἰμὶ διὰ μαρφορχόνων μόνον παραδόσιν. Ἐείνο, ποὺ ἀπὸ τινος ἀπασχολεῖ διατερέως τοὺς Ἰάπωνας ναυτηγοὺς ἔγκειται εἰς τὴν πανιώνην καθυτέρων τῶν ἁργασίων των, λόγῳ τῆς παραπομψέντος ἐλλειψίας καὶ ἀνάπτιμάσιως τοῦ σιδήρου που τοῦ κάλινθος. Τὸ ὑπονογείον Ἐυ-
πορίου καὶ βιομηχανίας ἐπολογίζει, ότι η πρηζιμένη ζήτησης κάλινθος διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον Ιης Ἀπριλίου 1937 ἕως 31ης Μαρτίου 1938 ἂν-
ένελθῃ εἰς 500,000 τόνους, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ 200,000 τ. θὰ χρειασθοῦν
μὲν τοὺς ναυτικοὺς ἔξοπλισμούς. Παραλλήλως, ὅμως, ποτειὲν, ότι η
μὲν ανάπτυξις ὀφείλεται εἰς κερδοσκοπικάν μὲν δὸν διατηρηθῇ, ἀφ-
έτεον δὲ ὅτι η ποόσθετος ζήτησης θὰ καταλῦθη ἀπὸ τὸν δεύτερον το-

έγκαταστάσεων τῶν Ἰαπωνικῶν γαλυβονογείων.

— "Οοσον άφορά τό καθαρόν εισόδημα τής Ιαπωνίκης νωτιλίας κατά τον 1936, έχειν δηλαδή ποι παρέμεινεν εἰς τὴν χώραν ἐκ τῶν εισόδησεν τῶν ἑθνικῶν πλοίων, ἐπολογίζεται νὰ ὑπερβῇ τὰ 200 ἔσατ. γινέ, ἥπο τὰ 11 ἔσατ. λιρῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Ἡ ἀνὰ τὸν κόσμον ἐλλειψίς χάλυβος

Ἡ παγκόσμιος οἰκουμονίᾳ ἀντιμετωπίζει ἀπό τίνος σοβαράν ἔλειψην χάλυβος, ὁφειλούμενην εἰς τὴν ἀπότομον ἀναζωφοργήν της σιδηροβιομηχανίας ὃλων σχεδὸν τῶν χωρῶν. Ἡ εὐρύτης τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος καὶ ἡ ταχεῖα ἀντίτιξης ἀπερρόφθησεν ἥδη τὴν παραγωγὴν κατοικήσθων καὶ χάλυβος τοῦ α' 3500ν τοῦ τρέχοντος ἔτους, αἱ δὲ παντός εἰδους σιδηροβιομηχανία τελούν ἥδη ἐδύναμικά νὰ δεχθοῦν νέας παραγγελίας καὶ ἀποδέχονται μόνον τάττας μὲ μαργαρὰν χρονικήν παραδοσίαν. Δύσκολος συγχρόνος, ἢν μὴ ἀδύνατος, είνε καὶ ἡ ἐξένθεσις οἰδηροπεταλλεύματον καὶ πλαστιδήνων, δέδομένων, ὅπτι αἱ περισσότερα ἔξαγονα καὶ χώραι καρατοῦν διὰ τὰς Ἰδαίς των ἀνάκλας τὰς πρώτας τάττας ἔλας, ἀπαγορεύοντας τὴν ἔξαγοργὴν μεταλλεύματος καὶ ἀποφιμάτων σιδήρου. Ἡ κατάστασις αὕτη τῆς ἐντατικῆς Σητήσεως δημιουργεῖ δικαιολογημένους φόδους διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῆς παραγωγῆς χάλυβος εἰς ώριμενας χώρας, εἰς τὰς ὅποιας ἥρχοισεν ἥδη νὰ παραπορήτω καὶ ἀργία ἀριθμοῦ τίνος ἴνφρικαμένον, λόγῳ ἔλλειψεως οἰδηροπεταλλεύματος.

Εις τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν, ἔνθα ὑπῆλειψις χάλινος ὀφείλεται εἰς δόλοζήρους εἰς τοὺς ἐντατικοὺς ἐξοπλισμοὺς καὶ τὴν δραστηριότητα τῶν πολεμικῶν ναυτηγήσεων, σύντονοι καταβάλλονται ἀπὸ τοῦδε προσπάθεια ἐξασφάλισεος ἐπαρκῶν ποσοτήτων. Ἰδη, μία πλαγγελία δι' 100.000 τ. ἀκιτεργάτους σιδήρους διεβιβάσθη εἰς τὰς Ἰνδούς Πολιτείας, ἀνάλογοι δὲ διαπλαγματένεις διεξάγονται καὶ μὲν ἄλλας ἀγοράς διὰ τὴν τοποθέτησιν σημαντικῶν παραγγελιῶν. Ἀναφέρεται μάλιστα, ὅτι αἱ Ἰνδίαι, αἵτινες, δυνάμει εἰδικῆς συμφωνίας, προμηθεύονται ἀγρετάς ποσότητας γαλλικῶν ἐλασμάτων Ἀγγλικῆς κατασκευῆς, ἔναντι ἀποστολῆς εἰς τὰς Ἰνδούς Βασίλειον μεταλλεύματόν σιδήρους, εὑρίσκονται εἰς συνεννόησης μὲν τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν, ὅπως αὐξήσουν προσεχώς τὰς ἀποστολάς τουν. Ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία, ἐξ ἄλλου, ἦται προμηθεῖται εἰς τὴν Σκωτικήν — ἴδια — ἀγοράν, μίαν ποσότητα 60.000 τ. σιδήρους ἐπτοῖς, εἶνε ἀμφιβολόν, ἐάν θὰ δενηθῇ ν' αὐξήσῃ τὰς ἀποστολάς της. Οἱ ἀμφόδιοι Βρεταννικοὶ κύριλοι, ἔχοντες ἀτὰ σημαντικήν τὴν παραπάτητον φορτίου μεταλλεύματόν, ἐπολογίζουν, ὅτι κατά τὸ ἐπόμενον τρίμηνον μία πλοιονισμοῦ σημαντική ὑψωσις τῶν τιμῶν τοῦ χάλινος, δεδομένου, ὅτι τὴν 31ην Μαΐου λήγει καὶ ἡ διεθνής συμφωνία, ποὺ ἡμίποδες κάθε αὔξησον τὴς τιμῆς τοῦ χάλινος. Κατὰ φυσιούς ἀντίτετουν, ἀναμένεται καὶ σημαντική ὑψωσις εἰς τὸ κοστός τῶν ναυτηγήσεων καὶ εἰς τὰς ἔργωσις ἐποιεύνουν τὸν πλόον.

Εις τὰς Ἰνομένας Πολιτείας ἀφ' ἑτέρου, ἔνθα ἡ παραγωγὴ κάλλος ἐψήσας τὸν παρέλθοντα Ἱανούσιον εἰς 5.000.000 τόννους, σημειώσασα τὸν ἀνώτατον ἀφίμων ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς κάθε προηγούμενού ἔτους, παραπονᾶται καὶ ἐξεῖ τὰ, πρῶτα συμπτόματα τῆς ἐλλείφεως. Μετὰ μίαν ἀμβροσίαν ἔχαγοντι μεγάλους ποσοτήτους, αἱ Ἰνομέναι Πολιτείαι ἀπειλοῦνται σήμερον νὰ ἰδούν τὴν δραστηριότητα τῆς οιδηφοβιομηχανίας των ἐπικινδύνων περιοριζομένην για τοὺς κλάδους τῆς βιομηχανίης των παραγωγῆς περιστελλοντας τὰς ἐργασίας των. Ἡ ἐν Ἀμερικῇ ἐλλειψης καλλίβορδος δὲν ἀποδίδεται μόνον εἰς τὰς μεγάλας ἔχαγωγάς καὶ τοὺς ἐξόπλισμούς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ζωηρότητα τῶν βιομηχανιῶν τοῦ ἀπόκτιντον, τοῦ ἀλεκτηριοῦ καὶ τῶν οιδηφοβιού, αἵτινες κατεκλύνθησαν τελενταῖς μὲν πλείστας φυσ. ἀπό

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



καιροῦ καθιεπερόσας παραγγέλιας, δι' ἀντικατάστασιν παλαιῶν μηχανημάτων. Χαρακτηριστική τῆς ἐλλείψεως χάλυβος εἰς τὴν ἀγοράν τῶν Ὕδνημένων Πολιτειῶν είναι καὶ ή ἀναγραφομένη ἐπὸ τοῦ τέτου τῆς Νέας Υόρκης λεπτομέρεια, ὅτι μετὰ κόπου ἑξαφαλισθησαν 50.000 τόννοι διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν δύο μεγάλων Αμερικανικῶν θυριδῶν.

Παρομοίας δυσχερείας άντιμετωπίζουν καὶ αἱ λοιπαὶ χώραι. Οιτοῦ, ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ἰταλία διεψήλαξαν τὸ σύνολον, σχεδὸν, τῶν αποθεμάτων των διὰ τοὺς διόις αὐτῶν ἐξοπλισμούς, ἐνῷ η Ἱαπωνία πέρα τούς τὸν εἰσαγωγίζον δασμὸν ἐπὶ τοῦ χυτοσιδήρου καὶ τοῦ γάλανθος, διὰ νὰ εὐνοήσῃ τὴν ἀθροιστέραν εἰσαγωγὴν φρεσίον πρὸς κάλυψην τῶν ἀναγκῶν τῆς σιδηροδιοικησίας της. Εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, τῷση εἶνε ἡ ἔκλειψις γάλανθος, ὅπετε σχάρος 10.000 τόνων, παραγγελθὲν εἰς τὰ ἑπτὰ ναυπηγεῖα καὶ προσφέροντες διὰ τὴν γραμμὴν Ἰάβας—Ιαπωνίας, ὅταν παραδοθῇ μετὰ διετίαν, διότι οἱ νωπηγοὶ ἀδινατοῦν νὰ ἔξειρον πρὸς τὴν παρελέυσιν ἔξαρηντον τὸν ἀναγκαιόντα γάλανθο, ὅπος ἀφίσσοντι τὴν ἐργασίαν τῆς νωπηγήσεως. Ἡ Γαλλικὴ τέλος ἀγορὰν ἡσθάνθη καὶ αὐτὴ τὸν ἀντίκτυπον ἐξ τῆς γενικῆς ἐλλείψεως. Ο διευθυντής ἐνὸς μεγάλου Γαλλικοῦ χαλκονογείου ἐδήλωσε χαρακτησικῶς, ὅτι οὐδέποτε μέχοι σήμερον παρεπηθῆτο τόση ἔκτασις βιομηχανικῆς δραστηριότητος, εἰς τόπον δραμάτου χρονικὸν διάστημα. Τὰ γαλλικονογεία — εἴπεν — ἐξησφάλισαν παραγγέλιας, αἵτινες καλύπτοντι εἰς τὸ ἐπερδιπλάσιον τὴν παραγωγὴν των ἵκανότητα, ἐνῷ καθημερινῶς καὶ νέαν παραγγέλια συστρέφονται. Ἡ Γαλλία ὑπερερώθη ν' ἀξῆσθαι τὸν ἔξαργοντον δασμὸν εἰς βαθμὸν συσδιναμοῦντα πρὸς ἀγοραστές τῆς ἔξαργοντος, ἵνα οὕτον δυνηθῇ καὶ συγχρατήσῃ διὰ τας ἀνάγκας της παραγόμενον ἐν τῇ χώρᾳ γάλανθο.

Είς συμπλήρωσιν τῆς ἀντότερον εἰκόνος διὰ τὴν παρατηρουμένην παγκόσμιον ἔλλειψιν γάλανθος, σταγνολογοῦμεν μεριζάς ἀπόμη ἐνδιαιτησούσας πληροφορίας ἀπὸ οργετική ἔργωναν δημοσιευμένην εἰς Σκανδιναվίαν τῶν εἰδίκων περιοδικών, ὡπό τὸν τίτλον «ὁ γάλανθος καὶ οἱ ἔξοπλισμοί». Οἱ κατασκευασταὶ γάλανθος ἐν τῇ Κεντρικῇ Εφόποτε — φάμεται — ἀδυνατούπλεον νῦν δεχθοῦν περιστέρω παραγγελίας, παρομοιοῖ δὲ κατάστασις ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολίτειας, ἐνθα αἱ μετοχαὶ τοῦ Καρτελὸς τοῦ γάλανθος μῆψήθησαν χραρακτηριστικῶς ἀπὸ 47 δοll., τοῦ π. ἔ. εἰς 110. Ἡ Βρεταννικὴ παραγωγὴ γάλανθος ἀνελθόσα εἰς 11.7 ἔκατ., τόννους τῷ 1936, ἔναντι 9.8 ἔκατ. τ. τοῦ 1935 καὶ 12.3 ἔκατ. τ. τοῦ 1932, λογισεν ἦδη νῦν ἀποκωδηὶ, ἔλλειπεν ἑπάκοντα μετάλλευμάτων, ή δὲ παραγωγὴ τοῦ Ιανουαρίου τῷ. ἔ. ἥτο κατωτέρᾳ τοῦ 1 ἔκατ. τόννων. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ πιμαὶ ἀσκολουθοῦν τὴν ἀνισόσαν, ἀναμένεται δὲ ὅτι οἱ βιομήζανοι τοῦ γάλανθος θά καταργήσουν προσεχῶς τὴν ἔκπτωσιν τῶν 5) — κατὰ τόννους, τὴν διόπιον εἴσοντα καθεύδοσιν επέρ τῆς ναυτιλίης βιομηχανίας ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς κρίσεως. Ή τοιάντη κατάργησις θὰ ἔχῃ ὡς ἀντίτυπον μίαν νέαν ἑπιβάνωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους. Λ. ζ. η διάπλανη διὰ τὴν ἀγορὰν 2300 τ. γάλανθος, δημιουργοῖς οἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ναυτιλίην προφτηγοῦ 9000 τόννων, θὰ ἀνέλθῃ κατὰ 570 λίρας. Ἔτερος ἀντίτυπος ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν γάλανθος καὶ ἀπὸ τὴν προσπάθειαν κάθε χώρας τοὺς διασφάλισιν τῆς ἀνταρκτικῆς της, ἐτῶν ἰδίων ἀντῆς ἀπόδειξιον, θὰ είνει η αἰσθητὴ περιστολή τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Ἡ κοιλοσιαίδη δηλαδὴ αἰσθησις τῆς παραγωγῆς τοῦ περιζητήτου τούτου μετάλλου, ἐλάχιστα πρόκειται νῦν ὀφελήση τὴν ἔργασιαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ζωηροτάτη ζήτησις γαιάνδρακος

Παραλλήλως πρός τὴν πανταχόθεν ἐκδηλούμενην ζῆτησιν γάλυβος, παφατησίται ἀπὸ τίνος καὶ αἰσθητὴν ζῆτησις γιανθόσιον. Η Βρετανικὴ ἄγορα λαμβάνει καθημερινῶν σωματίαν παραγγελιῶν, θὰ ηδύνατο δὲ νὰ πραγματοποίησῃ ἔτι μεγάλωτέρας ἔργασίας, εἴαν ἐπῆρχον μεγάλη διαθέσιμη ποσοτήτη πολὺ ἔξαγονην. Κατὰ τὴν *Journal of Commerce*, τοῦ Αἰθεροπού, ἡ σταθερῶς ἐντατικὴ ζῆτησις φροτίων ἀπὸ τὰς ζένας ἄγορας δημιουργεῖ διασχεφίας εἰς τοὺς φροτιώτας διὰ τὴν ἔξασθλίσιν τῶν ζητουμένων ποσοτήτων. Αἱ δὲ ἀμέσους φροτώσεις διαθέσιμηι ποσοτήτες εἶντε πολὺ περιορισμένα, κάθε δὲ ἐπὶ πλέον προσφορά προϋποθέτει ὑψηλέστερα τιμᾶ. Εγνατικαὶ προδιέγεντες καὶ διὰ τὴν μελλοντικὴν ἐπὶ τῶν γιανθόσιων ἔργασίαν εἰνὲ ξαναποιητικαί. Τὰ ἀνθρακωρυχεῖα τῆς ΒΑ Ἀγγλίας εὑρίσκονται ἐν ἀδυναμῷ νέων πολὺρησεων, λόγῳ τῶν ἀνεπαρκῶν ἀποθέματων τον, ἐνῷ ἡ πρώτη καὶ δευτεροποίησις τάιν καὶ Durlham (beest) ἀγοράζονται ἀδύνατοι δι' ὅλας ταῖς ημερομηνίαις φροτώσισιν, ὥστε νὰ προβλέπονται ζητημάτων ζῆτησις καὶ σταθμοῖς τιμᾶ δι' ὀλόριγκον τὸ ἔτος.

VINKE & C_o

ROTTERDAM

Αι ἄγοραι ἀπὸ τὰ δῶρα τῆς περιοχῆς Middland εἰνε ἐπίσης ζωηραὶ καὶ ή παραγωγὴ των αὐξάνεται βαθμαῖς μὲ περισσότερας ὕδρας ἔργωσις καὶ μὲ ἐνισχυμένον κατ' ἀριθμὸν τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικόν. Οἱ φορτωταὶ διατείνονται, διτὶ θάλαττον νὰ κλείσουν καὶ διὰ τὴν περιοχὴν ταῦτη περισσότερας ἔργωσις, εἴναι ἡσαν δέβαινα περὶ τῆς ἑπαρχίας τῶν ἀποθεμάτων εἰς τὰς ζητούμενας ποιότητας. "Οσον ἀφορᾷ τὸν γιανάνθρακα τῆς Σκωτίας, ἀντιμετωπίζονται δυσχέρεια ποδὸς κάλυψιν τῆς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ζητήσεως τῶν προτιμωμένων ποιοτήτων. Πάντως ἡ ζητησίς διὶ μέσους καὶ μελλοντικάς φορτώσεις καὶ εἰς τῆς περιοχῆς ταῦτη διατηρεῖται σταδεά.

"Η zίνησης εἰς τὰ εμπόντερξ είνε ἀκετά ὑποτηριγμένη, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἀναγκάζονται πολλάκις ν' ἀποδέχονται τὰς διαθεσίμους κατωτέρας ποιότητας εἰς τὰς ζητούμενας ἐνηλάς τιμάς. Συνέβησαν μάλιστα καὶ καυντεροίστεις σωμάτων ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐλλείψει τῶν ζητούμενων ἔκαστοτε εἰδίκων ποιοτήτων εμπόντερξ, χωρὶς νὰ είνει δυνατὴ ἡ κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων οὐδὲ ἀπὸ τοῦδε λιμένας τοῦ Κόντινεντ, ἔνθιντος, παρατηρεῖται ἐλλειψις γιανθράκων καὶ ὑπερτίμησις αιτῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμὰς τῶν γαιανθράκων δί' ἀτμοποίησιν, ἔφθασαν αὐταὶ μέχρι καὶ τῶν 26) — σελινίων κατὰ τόννον (πρώτη ποιότης χονδρᾶ Ναυαρογείου), ήτοι κατά σελ. 6) ἐπὶ πλέον τοῦ ἐπιτέρου τῶν ἄργον τοῦ ἔτους. Εἰς τὰς ὑψηλὰς, ὅμως, αὗτις τιμὰς δῆλγιστα ἐκεῖσε σημήνουν πράξεις, ἀλλ' ἐνὸς μὲν διότι δὲν ὑπῆρχον ἐπαρκῆ διαθέσιμα ἀποβέματα δί' ἀμέσους φορτώσεις, ἀλλὰ καὶ διότι ἀφ' ἔτερου δὲν ἡδύναντο οἱ ἔξαγωγεῖς νὰ ἐγγυηθῶν διὰ τὸ προσερχές μέλλον ταττὰς ἡμερομηνίας φορτώσεων, ἔστω καὶ ἀν ἐγίνοντο ἀποδεκταὶ αἱ παρ' αὐτῶν ζητούμεναι ὑψηλαὶ τιμαὶ.

‘Η δέσις τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας

Η έτησια έκθεσις της «Ενώσεως Εφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ» ἐπὶ τῶν περιφραγμένων τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ἀποτελεῖ, ως γνωστόν, τὴν πλέον ἐμπειριστατομένην ἀνασόβητον τῶν Ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν πορευμάτων. Θίγοντα εἰς αὐτὴν ἀπὸ τῆς γενικωτέρας ἀντὸν πλευρᾶς τὰ μᾶλλον ἐνδιαφέροντα ζητήματα τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἄπται, δεδομένου τοῦ ὅγκου αὐτῆς, δὲν είναι θεσσαλος οιμασίας καὶ διὰ τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμὸν καὶ παρέχοντα στατιστικὰ ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῆς θέσεως τοῦ Βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Κατὰ τοῦτο δὲ ί ἐν λόγῳ ἔκθεσις ἐνέχει ζωτικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν παγκόσμιαν ναυτιλίαν, διότι προέρχεται ἀπὸ ἐπαγγελματικὴν ἐφοπλιστικὴν ὁργάνωσιν, τὰ μέλη τῆς ὧδοις κατέχουν ἔνα στόλον 3.587.575 τ. γραδός εἰς πλοιαὶ ἴδιᾳ τακτικῶν γραμμῶν, ἥτοι τὰ 180 οἱ τῆς Βρετανικῆς χωροπιστότος, τὰ 29 οἱ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων ταχύτητος ἄνω τῶν 12 μαλίων καὶ 27 οἱ τοῦ συνολογοῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν ἄνω τῶν 6.000 τ. γραδός. Ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν ἔκθεσιν τὴν ἀναφερομένην εἰς τὰ περιφράγματα κατὰ τὸ 1936, σταχνολογοῦμεν τὰς πλέον ἐνδιαφέρουσας περιοπάτας, ἵκανάς ουαρῇ να μᾶς παραδοσύνει εἰσόντα τῆς ἔξι-ζεος τῶν ναυτιλιακῶν πορευμάτων τοῦ Ἕνονέντος Βασιλείου.

Ούτοι οι πεπονιάδες αρχαίων Αθηναίων του Αγοραίου Βασιλείου.

Ούτοι οι λεπτομερέστεροι έξετώνται ή έργασια των άνω των 2.000 τ. γυρφός ποντοπόδων πλοίων, απόνα, ώς γνωστόν, συγκεντρώνουν τὸ σύνολον, σχεδὸν τῶν μεταφορῶν τοῦ ἀνεργοτοῦντος ἐπιποιῶν, ἐκ δὲ τῶν ληφθέντων ὑπὸ τῆς «Ἐνόσεως» στοιχείων καὶ στατιστικῶν πληροφορῶν, συνάγονταν τὰ ἀκάλυπτα, ἐν προκειμένῳ, βασικά συμπεριφέραματα· «Οτι ἡ παγκόσμιος χωροπικότης εἰς σράφη 2000 τ. γυρφός καὶ ἄνω ἡ νῆστην ἀπὸ 34 ἑκατομ. τ. γυρφός τὸ 1914 εἰς 53 ἑκατομ. τ. κατὰ τὸ 1929, διὰ νὰ κατέληῃ εἰς 51 ἑκατ. τ. γυρφός κατὰ τὸ 1936. Τὰ ἀγγλικά πλοῖα (έξαρσηνέν τῶν ἀνηργώντων εἰς τὰς Βρεταννικὰς Κτήσεις) ηὔξηθησαν ἀπὸ 17 ἑκατ. τ. γυρφός τοῦ 1914 εἰς 17.6 ἑκατ. τόνους τὸ 1929, διὰ νὰ κατατέσσονται τὸ 1936 εἰς 15 ἑκατ. τ. γυρφός, ἐνῷ τὰ ἔξαρση πλοῖα τῆς αὐτῆς κατηγορίας ηὔξηθησαν ἀπὸ 16 ἑκατ. τ. γυρφός τοῦ 1914 εἰς 34 ἑκατ. τ. τὸ 1929 καὶ ἔργμαντον πέριξ τοῦ ίδιου ἐπιπέδου κατὰ τὸ 1936. Ἐπ' της Βρεταννικῆς χωροπικότητος, τὰ 60 οὐρούντων εἰς πλοΐα ἥλικιας κάτοι τῶν 15 ἑταῖς, ἐνῷ ἐπὶ τῆς ἀντιποιόντος ξένης χωροπικότητος τὰ 60 οὐρούντων εἰς πλέον ἀφεύδοντο σκάφη ἥλικιας 15 ἑταῖς καὶ ἄνω. Τὰ 50 οὐρούντων τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων είναι ταχύτητος μεγαλύτερας τῶν 12 μαίλων, ἐνῷ τὰ 70 οὐρούντων τῆς ξένης χωροπικότητος ἀνάγονται εἰς πλοΐα ταχύτητος μικρότερας τῶν 12 μαίλων, διὸ δὲ Βρεταννικὴ ναυτιλία κατέχει τὰ 58 οὐρούντων τῆς παγκόσμιου χωροπικότητος πλοίων - ψυχρῶν καὶ τὰ 25 οὐρούντων ἐπὶ τῆς χωροπικότητος τῶν δεξιεπενταπλοίων. Τέλος,

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΪΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

AMSTERDAM

ANTWERP

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

λαμβανομένης ήτ' οὖν τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος, βάσει τῶν βελτιωμένων συστημάτων ναυπηγίσεως καὶ τῆς ηγεμονίας ταχύτητος, συνάται εἰς πλοΐα ταχύτητος μικροτέρας τῶν 12 μιλίων, ἡ δὲ Βρεταννικὴ Ναυτιλία είνει καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης μειονεκτικώτερα, ἔναντι τοῦ 1914.

Τονίζεται, ότι μεταπολεμικώς και μέχρι τού 1929 ή 'Αγγλική χωροπιότητης ήδεσάντο με πολύ δραδίνων φυλών, έγναντι της ξένης τοικάτης. Τό 1929 εθεάθηνε εἰς σύνολον ὑπερβαντὸν τὸ τοῦ 1914, ἀλλο τοῦ 1930, διωκός, ἥρχισε νὰ παραποτήσῃ προδευτικὴ μειονός, ξένησεσα τὸ 1936 εἰς ποσοτὸν 15 ο) ἔγναντι τοῦ 1929, ἐνῷ κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ή ξένη χωροπιότητης οὐδεμίαν ἐστημείωσεν οὐοιώδῃ ἀλλοιούσιν. Ή μειονίς κατά 15 ο) τῆς 'Αγγλικῆς χωροπιότητος ἐνοίσκετο εἰς ἀναλογίαν μὲ τὴν μειονόν του παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τὸν ὄγκον τοῦ 'Αγγλικοῦ ἐπεργατικού τοινόν, ἅτινα ἐπέστησαν μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1929 καὶ 1935 ἐπιπλέον, καλύψασαν ποσοτὸν 18 ο). Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τῆς ἔκδοσιος παρατίθεται πίναξ, ἐμφανῶν τὴν ἔκτασιν τῶν διακυμάνσεων τοῦ ὄγκου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, τῆς παγκοσμίου χωροπιότητος, καθὼς καὶ τῆς ναυτιλίας ὃλων τῶν σημανῶν τῆς ἀπασχολούμενής εἰς τὸ 'Αγγλικὸν ἐμπόριον, κατὰ τὸ ἑτη 1929 ἐως 1935, μὲ βάσιν τὸν ἀριθμὸν 100 διά τὸ 1913. Εἰς τὸν πίνακα τούτον ἡ πρότιτη στήλη δείνεται τὸ ποσοστὸν τοῦ ὄγκου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου τοῦ μεταερομένου διὰ θαλάσσης ἡ διά τῶν συνόδων ξηρᾶς, ἡ δευτέρα τὴν παγκοσμίου χωροπιότητα εἰς πλοΐα ἀνοί τῶν 2000 τ. γραδός, ἡ τρίτη τὸ 'Αγγλικὸν ἔποντεριον ἐμπόριον καὶ ἡ τετάρτη τὴν ἀπασχολούμενήν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς ἐμπορικῆς ταύτης κινήσεως χωροπιότητα (βάσει τῆς στατιστικῆς εἰς κατάτιτσας καὶ ἀπόπλους διὰ τοὺς 'Αγγλίους λιμένας):

	Παγκόσμιοι έμποριοι	Πλοιαρίου 2000 τ. γρα.	Λαγκ. έξιοτ.	Ναυτιλία δι' Λαγκ. έμπορος
"Ετη	Ποσ. ο.ο	Ποσ. ο.ο	Ποσ. ο.ο	Ποσ. ο.ο
1913	100	100	100	100
1929	130	157	95	112
1930	121	161	87	111
1931	111	164	74	102
1932	97	163	70	98
1933	98	158	72	99
1934	102	152	77	102
1935	107	150	78	103

Προσκύπτει έν τοῦ ἀνωτέρῳ πίνακος, ὅτι ἡ μείωσις τοῦ μεταφορικοῦ ἔμπορίου καὶ τῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος ησαν ἀνάλογοι διὰ τὴν σύγχρονιν τῶν ἑταῖρων 1935 καὶ 1929 καὶ ὅτι ἡ δυστραγία τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ὠφείλετο μάλλον εἰς τὴν περιστολήν τῶν μεταφορών, παρὰ εἰς τὴν αὐξήσον τῆς ἔνης χωρητικότητος. Κατά τὸ 1929 — τούτη ζεταὶ ἐν τῇ ἐξέθεσι — παρὰ τὴν ὑπαρξίην ἥψημένον ξένον ἔμπορικὸν στόλου καὶ τὴν πληρωμὴν ἐπιχορηγήσεων, οἱ τιμάριθμοι ἔμπορίου καὶ ναυτιλίας συνεβάδιζον καὶ ἀπέτελον, συνεπέων, εἰς τὴν Βρετανικὴν χωρητικότητα, κινουμένην ἡδὺ οἰκονομικῶν βάσεων, νὰ ἔξαφαλῃ ἡ γρασίαν. Τὸ 1932, ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἔμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν συντελεστῶν, ἦτο σημαντική. Ἡ ναυτιλία εὑνοίσκετο εἰς τὸ βάθος τῆς κρίσεως, αἱ δὲ ἀρθρώνως ὑπὸ τῶν διαιρέθων κυβερνήσεων παρεχόμεναι ἐπιχορηγήσεις, ἀπέτελον κολοσσιαίων παραγόντα συναγωνισμοῦ. Τὸ 1935 οἱ συντελεσταὶ εἶχον κατά τὰ πλήμαστα καὶ παρετρέποτο ποιά τὰ βελτώνεις εἰς τὴν θέσην τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἡ δὲ κατάπτωσις αὕτη δὲν φαίνεται νὰ μετεβλήθῃ ουσιώδως κατά τὸ πασελθόν ἔτος.

ἀπολέσθη, δεδομένον, ὅτι ἔξεπιπτεν ἐπίσης καὶ ή κίνησις τοῦ ἐμπορίου. Ἡ τελευταῖς παρατηρηθείσα μερὶς αὐτῆσις τοῦ ἐμπορίου είχε τὸν ἀντίτυπον τὴν εἰς ἑλλαγραν τινὰ αἰνῆσιν τῆς χρηματοιουψήνες Ἀγγλίης καὶ χωρητικότητος, που ἀλλάζει τὴν εὐθύνην κατὰ τοῦτο μεῖζονα σημασίας, ἐάν ληφθῇ ὑπὲρ ὅφην ἡ μεγάλη ἐποχήσις εἰς τοὺς κατώπιλους καὶ ἀπόπλους Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς τὸν τομέα τῆς Βορᾶ. Ἀμερικῆς κατά τὰ ἔτη 1933—35, λόγῳ τῆς ἀναδιοργανώσεως των Βρετανικῶν τακτικῶν ἐπιβατηγών γραμμῶν τοῦ Βορᾶ. Ἀτλαντικοῦ.

Από τον 1929 καὶ ἐντεῦθεν — συνεχίζει ή ἔχεις — ή 'Αγγλική ναυτιλία προσημούσετο εἰς τὰς ἀνάγκας καὶ τὰς νέας στρατηγών τοῦ ἑμερογενοῦν, οὐ δὲ συμμετογῇ της εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον ἐπειδὴς τὸ ἥλαττον, διότι καὶ οὐ σχετικὴ μεταφορικὴ κίνησις σταθεῖς κατηγετοῦ. Αντιθέτως, η ἔξιν χωρητικότης, παρὰ τὴν ἐκπλάτουσαν ἐμπορικὴν κίνησιν, οὐ μόνον διεπορῆθη, ἀλλὰ καὶ οὐσιωτικῶς πρέσβη, οὗτο δέ το ποστόν τῆς 'Αγγλικῆς ναυτιλίας εἰς τὸν Ἐγραιναρικὸν τομέα περιπέσεν ἀπὸ 50 (ο) τοῦ 1929 εἰς 42 (ο) τὸ 1933. Εἰς τὰς ἔργασίας ἔξαγωγῶν πρὸς τὴν Ἐδραπόλιν, ἔνθα ὁ γνάνθρωπος ἀποτελεῖ πρωταρχικὸν ουντελεστήν, ἐμειώθη η συμμετοχὴ τῆς 'Αγγλικῆς, δύον καὶ τῆς ἔξινς ναυτιλίας, διότι οποιδαίος ἥλαττονθι καὶ τὸ σχετικὸν ἐμπόριον. Ο-σον ἀφορᾷ τοὺς ἀνά τὴν Αἰγαίοντα φίαν τομεῖς, δῆλως ἀντίστοιχος παρετηρήθη κατάστασις. Τὸ ἐμπόριον διεπορῆθη, συνεπος καὶ ἡ χορηματοποίησις τῶν 'Αγγλικῶν πλοίων δὲν ἥλισσομέθη, ἐνῷ καὶ τὰ ἔξιν σκάφη ἔξηραν πάσισαν τὸ ἀνάλογον ποστόν συμμετοχῆς. Εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον μήτι τῆς 'Ανατολικῆς 'Ασίας, ὑπερώρησαν αἱ στατιστικαὶ ἀπὸ τοῦ 1929 μέχρι τοῦ 1933, ἀνέλαβον δὲ καὶ πάλιν μέχρι τοῦ 1935, μὲ παράλληλον τὸν ἀντίτετον καὶ ἐπὶ τὸν ἔργασιν τῆς ναυτιλίας. Εἰς τὸ ἔξαγωγικὸν ἀφ' ἑτέρων ἐμπόριον πρὸς τὴν 'Ανατολικὴν 'Ασίαν αἱ στατιστικαὶ ἔνεγκανσισαν συνεχῆ πτώσιν, μὲ ἀνάλογον μείωσιν καὶ τὸν ἔργασιν τῆς ναυτιλίας.

Κατά τὴν περίοδον τῆς παγκοσμίων οἰκουμενῆς κρίσεως — συνέχει^{ται} ή εξθεσις — ή Βρεταννική ναυτιλία ίρηκολόνθησε συντηρητική τα-
κτικήν, άποσύνασσα χωρητικότητα από δύοντα τομείς περιφερίσθη^{ται} ή και
έξειλπεν ή έργασία και διατηρήσασσα ή κινήσεις τὰ σκάφη της, έπει^{το}
πότε πέτησεν έργασία, ένθη^{ται} αντιθέτως ή ξένη ναυτιλία διετήρησεν εἰς θ-
ριμούμενος τομείς μιαν χωρητικότητα έμμανως άνωτέραν τῶν μεταφορ-
ικῶν άναγκῶν.

Αναστοπούσα περιστέρω ή ξεθεις ενώπιον την διλην θέσιν της Αγγλικής ναυτιλίας, έν συγκρισι και πρός την προπολεμική περιόδον, καταλήγει εις τό σημέρασμα, ότι ο Αγγλικός έμπορικός στόλος παφαμένη είστεί ο μεγαλύτερος, τελειότερος και ικανότερος, μεταξύ όλων των ναυτιλιών. Κατ' άγρον, αντιπροσωπεύει το 1/3 της ποντοπλοϊσμής πλυκοσμίου χωρητικότητας (εναντί του $\frac{1}{2}$ του 1913), ένθ ός πρός την μεταφορικήν ικανότηταν έπειτερει κατά πολὺ το 1/3 της αντιπροσωπεύει την λοιπών όμοιων σημασιών. Μεταφέρει το 2/5 έναντι του $\frac{1}{2}$ κατά τον 9/10 των μεταξύ Αγγλίας και Κήπεσον μεταφορών, τά προπολεμικά, όμως, ποσοτά συμμετοχής κατά το 3/5 εις τάς έμπορικάς μεταφοράς μεταξύ Αέτονταροπίας και ξένων χωρών και κατά 1/3 εις τάς μεταφοράς μεταξύ ξένων αποκλειστικώς χωρών, έμεινε θησαυρός σημαντικώς κατά τα τελευταία έτη, έξ αφοριής της παγκόσμιων κοινωνίας.

Καταλήγουσα ή ἔκθεσις, διαποτόνει τὴν μεταπολεμικῶν καταβληθείσαν ιδιωτικὴν προσπάθειαν βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας καὶ τονόσεως τῆς δυναμιζόντης της, ἀλλά, διπος ἐδήλωσε καὶ οἱ Ἀγγλος πρωθυπουργος, «έάν δὲν σινηθῇ, ἀπαξ ἔτι, τὸ ταγκόσιον ἐμπόριον ἐλεύθερος ἀπὸ τῆς μᾶς χώρας εἰς τὴν ἄλλην καὶ τὰ ἐμπορεύματα δὲν ἀνταλλάσσονται καὶ οἱ ἄξια των δὲν καταβάλλεται ἐλεύθερα παντὸς περιορισμοῦ», η ἀσφάλεια ποὺ παρέχει εἰς τὴν φράν ή κατόχη ἐνὸς παρομοίου ἐμπορικοῦ στόλου δὲν δύναται νά θεο-ηθῇ μόνιμος.

Ο ἐμπορικὸς μας στόλος — ἐπλέγει ή ἔκθεσις — ὑπάρχει διὰ νὰ διευκολύνῃ τὸν ροῦν τοῦ ἐμπορίου καὶ καμία έτερη ἀπό τοῦ προστατευτικοῦ διαφύλαξις τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐνδοαιτούσασκοῦ ἐν-

SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

"VASALAND," 3 MAPTIOY

Κατ' εύθειαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN,
OSLO, GOTHENBURG, DANZIG, GDYNIA, STOCKHOLM

Μεταφορτώσεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης,
Ρήνου, Σκανδιναυΐας καὶ Βαλτικῆς.

Γενικοί Πράκτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Πειραιές, Μέγαρον Σπυράκη 'Αριθ. Τηλεφ. 41.331-41.332

Αριθ. Τηλεφ. 41.331-41.332

πορίον δὲν θὰ ηδύνατο ποτὲ νὰ τὸν διατηρήσῃ ἐν ὑπεροείᾳ. Διὰ τὴν δι-
ατηρούσιν του ταῦτην, ὀφείλει νὰ είνει ἵζανός πρὸς ἔξενοεσιν ἕργασίας,
ὅτι μόνον εἰς τοὺς ἔνδιωντα πρατούσιον τομεῖς καὶ εἰς τὸν τομεῖς με-
ταξὺ Κήτησεων καὶ ἔνοντων χωρῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἐλευθέ-
ρας ἕργασίας μεταξὺ ἔνοντων ἀποκλειστικῶν χωρῶν.

‘Η χωρητικότης του «Queen Mary»

Τὸ ὑπερισκέπτον «Νομος Μαργ» παρέμενε τελευταίως εἰς τὸ Σαου-
θάμπτον ἐπὶ ὅτῳ συντεχεῖς ἔδομάδας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων
ὑπέστη ώρισμένας ἐπισκεψάς, μεταρρυμήσεις καὶ προσθήκας. Μετὰ τὸ
πέρας τῶν ἐπισκεψών, ἀνακατεύθυνθεν, ἐνέβη 81.253 τ. γκρός καὶ
34.253 τ. νέτ. ἐνῷ ἡ ἐπίσημος ἀντὼν χωρητικότης, ὅταν εἰσῆλθε πέραν
εἰς τὴν ὑπερισκέπτην, ἦτο 80.734 τ. γκρός καὶ 34.118 τ. νέτ. Ἡ ἐπισκεψή
καὶ ἡ ἐπενεγχθείσα μετατροπαὶ προσθέσαν εἰς τὴν χωρητικότητα τοῦ
πλοίου 519 τ. γκρός καὶ 135 τ. νέτ. Παρόμοιον τι είχεν, ὡς γνωστόν,
ομιλιούθι καὶ μὲ τὸ Γαλλικὸν «εօντερ λάινερ» *«Νομιμαδία*», τὸ ὅποιον
εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὑπερισκέπτην χωρητικότητα 79.280 τ. γκρός καὶ 38.
000 τ. νέτ., ὅταν ὅμως ἐπετράθη ἡ κατατέτηρσις τοῦ ἀπὸ τὰς ἀρμοδί-
ας ἐν Γαλλίᾳ τελονειακάς ἀρχάς, οἱ ἀνωτέρω προσωπινοὶ ἀριθμοὶ ἀν-
τεκατεστάθησαν τὸ 1935 διὰ τὴν γκρός χωρητικότητα μὲ 82.429 τ. γκρό-
καὶ διὰ τὴν νέτην τοιωτήν μὲ 36.472 τόννους. Ἐπιτροποῦθεν μετά τὰ
καινῶν πολιόμνος ἐπισκεψήν καὶ ομιλιούθι μετατροπαὶ τῆς *«Νομιμα-
δίας*, συνιστάμενα εἰς τὴν διάνοιξην νέας αἰθουσῆς εἰς «τούφιστ-
ζλάκ», εἰς τὴν δημιουργίαν ἐστεγασμένουν καταστρόματος περιπάτον
κλπ., ὄποτε καὶ ηγεζήθη, ἀπὸ τὴν νέαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατατέ-
τησιν, ἡ χωρητικότης τοῦ σκάφους φθάσασα εἰς 83.423 τ. γκρός καὶ
36.985 τ. νέτ. «Εσμίναν», δηλαδό, καὶ πραγματοποιήσεισια διαρρυμή-
σεις μίαν ἀνέψησην τῆς χωρητικότητος τῆς *«Νομιμαδίας* κατὰ 624 τ.
γκρός καὶ 513 τ. νέτ.

‘Η εἰς μέσον ταχύτητα, ἐξ ἄλλου, ἀπόδοσις τοῦ «Queen Mary» καὶ τῆς «Νορμανδίας» κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἥτο περίπου ἡ μέτρη. Οἱ ἀριθμοὶ ὅλων τῶν διαδρομῶν ἀνά τὸν Ἀτλαντικὸν, τόσον διὰ τὰ πρός Δυναμίς, σύνον καὶ διὰ τὰ πρός Ἀνατολάς ταξίδια, ἐνεφάνισαν μίαν μεσην ταχύτητα 28,27 μίλιων διὰ τὸ Ἀγγλικὸν ὑπεροφεύαντον καὶ 28,29

μιλίων διά τὸ Γαλλικόν. Ή ἀντίστοιχος μέση ταχύτης τῶν λοιπῶν ἐκ τῶν		
υπωρτέρων λάνερς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἵσαν αἱ ἀκόλουθοι:		
«Bremen»	μίλια 26.71	
«Elle de France»	μίλια 23.07	
«Europa»	» 24.40	
«Berengaria»	» 22.30	
«Empress of Britains» » 24.—	» 21.85	
«Manhattan»	» 21.47	
«Aquitania»	» 23.14	
«Washington»	» 21.47	

Η ναυπήγησις τοῦ δευτέρου «σούπερ-λάΐνερ»

Μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου ἐνυπλόφθορος πόδι τινος ἡ πληροφορία, δῆτα ἐπρόσεκτο ν' ἀνασταλοῦν ἐπὶ τῷμηνον αἱ ἔργασια ἐπὶ τοῦ δευτέρου «σούπερ - λάΐνερ», προεξέμενον νὰ ἐπιταχυνθοῦν αἱ παραγγελίαι τοῦ Ναυαρχείου, εἰς ἑπτάλεσιν τοῦ ἐνθατάτου προγράμματος ναυτικῶν ἐξοπλισμῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Η πληροφορία αὕτη διερεύνθη ὑπὸ τῶν ναυτικών κύκλων τοῦ Κλά�δ, μὲ τὴν προσθήκη, δῆτα ἡ ἔργασια ἐπὶ τοῦ ἀδελφοῦ πλοίου τοῦ «Queen Mary» συγνετώνει πάντοτε τὴν ἀμερικανικὴν προσοχὴν καὶ τὴν ἐντακτικὴν προσπάθειαν τῶν ἀναδόχων ναυτηγείων. Η πληροφορία περὶ δῆθεν τῷμηνον ἀναστολῆς τῶν ἔργασιων, συνεδύναζετο καὶ μὲ τὴν φήμην περὶ αἰσθητῆς ἔλλειψεως χάλυβος. Εὖ τοῦ ἀντικειμένου τούτου πρεσβεύθη ἀπὸ μέρος τῶν ναυτηγῶν η διεργίσιν, δῆτα δὲν ἐσπειρθήσαν αὐσόμη σημαντικαῖς καθυστερήσεις εἰς τὰς ναυτηγίκας ἔργασίας, ἔλλειψης ἐπαρκῶν ποσοτήτων διαθέσιμου χάλυβος, μολονότι αἱ διατροφαὶ εἰς τὰς συγκεκριμένας ποσημέτριες καθίστανται διστιμέναι σοβαρώτεραι.

Τὰ πλωτὰ ἀεροδρόμια

Τὸ Ἀμερικανὸν σχέδιον δημοσιογίας ἡγετικοφοδηλημένον πλωτῶν ἀ-
εροδρομίων εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, διὰ τὴν ἔχνητρητιστὸν μᾶς τακτικῆς ἀ-
εροπορικῆς συγκοινωνίας μεταξὺ Παλαιοῦ καὶ Νέου Κόσμου, πρόζεται,

κατά τὰς ἐκ Νέας Ὅροφης διαβιβαζομένας πληροφορίας, νὰ τεθῇ συντόμως ἐπὸν ἑμαρτυρογήν. Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ Λευτσαλός μηχανιστὸς Χαΐσεος ὑπέβαλε σχετικάς προτάσεως, αἵτινες ἔσχον ενεργεῖαν ἐν Ἀγγλίᾳ παλιῷριστας καὶ ζωηρὸς προεκάλεσαν τὰ οχόλα την εἰδικῶν κύκλων. Ο Χαΐσεος προτίνει τὴν ἐγκατάστασιν μεταξὺ Ἰδρανδίας καὶ Καναδᾶ καὶ ἐπὶ τῆς γραμμῆς ναυαπλίοιας, δύο «ενησίδων» μὲν ἐνδιάμεσον ἀπότασιν 1000 Στιλομέτρων. Λί γενισίδες» αὕτη δὲν θὰ είνει ἡγιονοβιλημένα, θὰ ἀποτελοῦνται δὲ οὐσιωτικῶς ἀπὸ μίαν ἐξέδραν, στηριζομένην ἐπὶ 72 καλνδρῶν καύδων. Ή ισορροπία της θὰ ἔξασται μεταξύ διά μεγάλων τόξων, διαστάσεως 90 ἐπὶ 38 ἐπὶ 9 μέτρων, ἀπίνα θὰ είνει πλωτὰ καὶ θὰ ἔχουν βροσμα 50 μέτρων. Διὰ τὰ τόξα ταῦτα θὰ χρησιμοποιηθοῦν καλύβδηνοι πλάκες πάλιονς 4 ἔκατοστῶν, ὀλόζηρος δος ἢ νησίς θὰ κυριεύεται διὰ 12 κινητήρων, οἵτινες θὰ κινοῦν δύο μεγάλας θύλακας, ἐνῷ διὰ κυνηγήσων ἐσωτερικών καύδων θὰ τίθενται εἰς λειτουργίαν οἱ ἡλεκτροφορετές τῶν φαριδίων - ἐγκαταστάσειν καὶ τῶν λοιπῶν ἡλεκτροφορετέντων μηχανημάτων τῆς νησίδος.

Τὸ ἐκλονθὲν ἀπότιτον τῆς προβλεπομένης νησίδος — η ὅποια
θὰ κατασκευασθῇ παγί. Ἀγγλικὸν σιδηροδρομογωγικὸν Οἴκων — προ-
σενεὶ ιδιάζουσαν ἐντύπωσιν. «Η ἔξεδρα σχῆμα Π κυκλοτερὲς εἰς
τὴν κεφαλήν, αἱ δύο διεπαρθαὶ μὲν χορηγοὶ μηδοῦν ὡς πεδία προσγε-
ώσεις η ἀπογειώσεις ἐνὸς ἀεροσκάφους εἰς ἑκάστης πλευρᾶς. Ἐπὶ τῆς
κεφαλῆς Π καὶ εἰς ὑψός 35 μέτρων ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης,
θὰ ἕπαρχῃ κατάστομα ἐπιτάξεως ἀεροσακφῶν καὶ ἐπ' αὐτῷ οἱ διά-
φοροι θάλαιοι τοῦ πληθώρων τοῖς καὶ τὸν διαβατικὸν θεραπεύονταν, τὸ μη-
χανοστάσιον καὶ διάφορα ἄλλα διαμερίσματα. Η θαλασσία ἐπιφύνει,
τὴν ὅποιαν περικλείειν οἱ πόδες τοῦ Π μήκους 600 καὶ πλάτους 120
μέτρων, ἀποτελεῖ ἐπαρχῇ χῶρον πρός ἀγκυροβολίαν — ἐάν παρατη-
ἄνγυχτη — ἀποτύπων οιασδήποτε χωρητικότητος. «Οσον ἀφορᾷ τὰς
δαπάνας διὰ τὴν κατασκευὴν ἑκάστης «νησίδος» ὑπολογίζονται αἴτι-
αὶς 3.000.000 λιόδυ.

Οι κίνδυνοι πολέμου κατά τὰς άσφαλίσεις

Κατ' ἀναζούσιν τοῦ ἐν Λονδίνῳ «Ἀσφαλίστικοῦ Ἰνστιτούτου», ἐτέθη ἐν ισχύν ἀπὸ τῆς 15ης Φεβρουαρίου μία ἐνδιαιρέσουσα τροποποίησις εἰς τὸν ἐπὶ φρούτων δόρον «ἐλ.ε.ν.θ.ε.ρ.ο.ν συλλ.ή.ψ.ε.ω.ς» τῶν ἀσφαλίστηρων συμβολαίων, τόσον διὰ τὴν περίπτωσιν «ἄνευ ν μερικής ἀβασίας», δύον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν «μετά ν μερικής ἀβασίας». Η τροποποίησις διετυπώθη εἰς δύο ἄρθρα, ὡς ἔξης:

9. «Ηγυμνέμενον ἐλεύθερον συλληφέως, ἀπόσχεσίς, καταρρακήσεως, παρεμποδίσεως ή καθιντεργίσεως καὶ τῶν ἐξ τούτων συνεπειῶν ή οἰ-ασδήποτε ἀποπειρᾶς διὰ τὸ ἀντέριον. Επίσης, ἐλεύθερον ἐξ τῶν συνε-πειῶν ἐχθροπαξίαν ή ἐμπολέμουν ενεργειῶν — εἴτε ὑπάρχει κήρυξις πο-λέμου εἴτε ὅχι — ἔμπλιον πολέμου, ἐπαναστάσεως ή ἐξ τῶν τούτων πο-λειτικῶν διαταραχῶν ή πειστείας».

10. «Πραγμάτων ἐξεύθετον ἀπολείας ή βλάβης, προκληθείστς ἐπό-
ἀπέφγων, ἔργατῶν τελούντων ὑπὸ «Ιόν - Άντε» ή προσώπουν συμβε-
βαίνειν.

χρόντων εἰς ἐργατικάς ταφαράς ή «σωπτοτάξ» ή ἐμψυλίους διαταφαράς». Έαντον αντίστοιχο πρότοις δρος, θὰ ισχύσῃ ὁ ἐπόμενος, ώς ἀποτέλων μέρος τοῦ συμβολαιῶν.

11. «Ηγηγορέμενον ἐλεύθερον πάσης ἀπατήσεως, βασιζομένης ἐπὶ οἱ ασδήπτοτε ἀπολείας η ματαώσεως τοῦ ἡσφαλισμένου ταξιδίου η περιπτετίας προερχομένης ἐξ οίουδήποτε τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν § 9 κα-

δύνοντας.
Ἐν τῇ ἡδίᾳ ἀναποινήσει ἐπομψινήσκεται εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς, ὅπως
μέχρις ἀναθεωρήσεως τῶν ὁρῶν τοῦ Ἰνστιτούτου περὶ κινδύνων πολέμου
καὶ ἀπεργίας, καταβάλλοντι τὴν δέουσαν πρόβλεψιν, ὥστε εἰς περιπτώ-
σεις καλύψιος κινδύνων ἀπεργίας, στάσεως καὶ ἐμφυλίου ταραχῶν νά-
μη ἐπεκτείνεται ὁ ὁρὸς εἰς τὴν καλύψιν κινδύνων ἐμφυλίου πολέμου ἢ
ἐπαναστάσεως ἢ ἐνόπλου στάσεως καὶ τῶν ἐπακολούθων ἐμφυλίου διατα-
σαγῆς.

Η κυριωτέσσα τοποποίησης τῶν ὄρων τοῦ Ἰνστιτούτου ἐπὶ φρεσίον ἔγκειται — κατὰ τὸν εἰδικὸν συνεργάτην τῆς «Journal of Commerce», τῷ Λίβερπολῷ — εἰς τὸ διὰ πειρήψθι καὶ οὐτε ἕτερος αὐτοῖς μεταξὺ τῶν ἑπτακομένων ὃν τὸν ἀσφαλιστηρίου συμβολάμων κανδόνων, ὅμοιον μετὰ τῆς συντάξεως, ἐπισχέτεσσι καὶ περιπτώσεων, ἀτίνες καὶ προηγούμενος συντακτείγοντο εἰς τὴν γενικὴν κατηγορίαν τῶν πολεμικῶν κανδόνων. Μέρους τούτῳ η επειραιτέας ἔξηρετο τοῦ ὄρου *εἰλεύθερον* συντάξεως η κατοχής

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

**11 & 12 BURY STREET
LONDON E.C. 3**

ANELIA

A. ILLISI ΝΑΥΛΟΣΕΙΣ

ANTROPOLOGÍA EN FAANAI

ΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27. ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

καὶ συνεπὸς ἐκαλύπτετο ὑπὸ τῶν ναυτικῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαῖον.

Ἐτέρᾳ ἀξιόλογος τοπολογίης ἀφορᾷ τὴν διατάξιον τοῦ πειμένον, σχετικῶς μὲ τοὺς ἔξαρσονέντος κινδύνους, εἰς τοὺς ὅποιον περιελήφθησαν ἡδη ὁ ἐμφύλιος πόλεμος, αἱ ἐπαναστάσεις, ἀνταρσίαι, ἔνοπλοι στάσεις καὶ ἐμφύλιοι διαμάχαι. Γενικῷ μέχρι τοῦδε ἐπερχόμενοι ἀντιλῆφθησαν ὅτι οἱ οηδέντες κινδύνους ἔξηραντο ἀπὸ τὰ ναυτικά ἀσφαλιστήρια διὰ τὸ ὄφον «ἔλευθερον συλλήψεως ἢ ἐπισχέσεως», ἐπειδὴ ὅμως ἡ διατάξιος δὲν ἦτο ἀρκετά οηδὴ καὶ σαφὴς, ἐτροποποιήθη ἡδη, ὥστε νῦ μὴ χωρὶ πλέον οὐδεμία ἀμφιβολία.

Σημειοῦται ἀκόμη ὑπὸ τοῦ εἰδίκου συνεργάτου τῆς «Journal of Commerce», διὰ οἱ φράσις: «εἴτε πρό, εἴτε μετὰ τὴν κήρυξιν πολέμου», ἵτις περιελαμβάνετο εἰς τὰ παλαιὰ συμβόλαια, ἐτροποποιήθη ἡδη: «εἴτε ἐπάρχει κήρυξις πολέμου, εἴτε ὅχι καὶ ὅτι ὁ ὄφος περὶ «ματωπώσεως», ἀντὶ νὰ ἀναφέρεται εἰς συντήρησις, παρεμποδίσεις ἢ καταστροφής ἀπὸ μέρος βασιλέων, πριγκιπῶν, ἢ λαῶν, ὅτι ἀναφέρεται τοῦ λοιποῦ εἰς τοὺς κινδύνους τοὺς προβλεπομένους ἀπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὄφου «ἔλευθερον συλλήψεως ἢ ἐπισχέσεως».

Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Ἄλι ἀρμόδιοι λιμενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Κάρδιφ, αἱ ἐπιφορτισμέναι μὲ τὸν ὑγειονομικὴν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων διεπιστώσαν, εἰς πλεισταὶ δύσας περιπτώσεις, τὰ μειονεκτήματα τῶν διατιθέμενον ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν σκαρδῶν ἀνθυγεινῶν διαμερίσμάτων διὰ τὰ πληρώματα ἀντὸν. Λέγεται μᾶλλον, ὅτι πρόκειται νὰ δημοσιευθῇ προσεχῶς καὶ σχετικὴ ἔνθεσις, ἀπὸ τὴν ὥραν προσεκτικήν τῶν πλοίων εἰνεὶ κατὰ πολὺ μεγαλύτερον, ἔναντι τῶν ἔνοντων ναυτιλιῶν. Αἱ ἀνωτέρῳ παρατηρήσεις ἐδημοσιεύθησαν πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον, ἐπ' ἐνταργαῖς τοῦ κατάπλου εἰς τὸν Σοβιετικὸν φροτηργὸν «Valeri Muslauks», διαβέντος συγχρονισμένα, ὑγιενά καὶ ἀντέτη διαμερίσματα διὰ τὸ πληρωμά του. Τὸ ἐν λόγῳ πρόσωπος κατεστενάσθη τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυτηγία τοῦ Μίδλεσμπρο, ἐφημορόθησαν δ' ἐπ' αὐτὸν ὅλα τὰ νεώτερα δεδομένα διὰ τὴν ὑγεινὴν παραμονὴν τοῦ πληρωμάτος. Αἱ ὕγειονονικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Κάρδιφ συνέστησαν εἰς τοὺς ἐπιτοπίους ἐφοπλιστικὰς νὰ ἐπισκεψθοῦν τὸ οηδὲν σκάφος.

Ποινὴ φυλακίσεως διὰ τὰς ὑπερφορτώσεις

Εἶναι γνωστὰ τὰ παρόπαν τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν κύριων διὰ τὰς ὑπερφορτώσεις τῶν ἀποιπλών, κυρίως δὲ τῶν ἔνοντων, ποὺ καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου. Εἶναι γνωστὸν ἀκόμη, ὅτι πρὸ μηνὸν εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων, ἀπαντῶν ὁ πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» εἰς σχετικὴν ἐπερώτησιν, ἀνεγνώσιε τὸ δίκαιον τῶν παραπόνων καὶ εἰχεν ὑποσχεθῆ νὰ τροποποιήσῃ τὴν κειμένην νομοθεσίαν, ἥτις δὲν προεβλεπε διὰ τὰς περιπτώσεις παραβάσεων, εἰμὶ τὴν ἐπιβολὴν μικροῦ τινος χρηματικοῦ προστίμου, προδύμως καταβαλλόμενον ὑπὸ τῶν παραπόνων, διότι ἡδη πολὺ κατόπερον τοῦ παρὸν ἀποκομιδένον ἐκ τῆς ὑπερφορτώσεως κέρδους.

Ἀγγέλλεται, ἡδη, ὅτι εἰς τὸ καταρτισθὲν καὶ ἀποβλήθεν πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Βούλην νέον νομοσχέδιον περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας λαμβάνεται πρόσων, ὅπος ὁ πλοίαρχος ἢ κάθε ἄλλο πρόσωπον, ὑπένθυνον ὑπερφορτώσεως ἐνὸς σκάφους, διότεται ποινικῶς καὶ ὑπόστειται εἰς ποινὴν φυλακίσεως μέχρι δύο ἑτοῖν. Τὸ νομοσχέδιον, ἐγκρίθεν ἀπὸ τὴν ἀρμοδιάν κοινοβούλευτικὴν ἐπιτροπὴν, τελεῖ ἡδη ὑπὸ τὴν κυρδούσιν τῆς Βούλης.

Νορβηγία

Αἱ προσεγγίσεις εἰς τὴν Ἰσπανίαν

Μεταξὺ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν ἀνεφύ τε λενταίως ζήτημα, ἀφορῶν τὴν προσέγγισιν τῶν Νορβηγικῶν πλοίων εἰς τὸν Ἰσπανικὸν λιμένας καὶ τοὺς κινδύνους ποὺ διατρέζουν τὰ πλοῖα καὶ τὰ πληρώματα ἀπὸ ἐνδεχόμενον βομβαρδισμοῦ, ὃς συνέβη μὲ τὸ φροτηγὸν «Guillen». Λί ναυτεργατικαὶ ἐνόσεις προηῆθον τὴν 20ην Ἰανουαρίου εἰς τὴν ἀπόφασιν ἀπεργίας τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν δι' Ἰσπανίαν προοικομένων σκαφῶν, ἔξεδουσι δὲ καὶ σχετικὴν προσήμην, τὴν ὥστα παράνομον, ὅμως καὶ κατήγγειλεν, ὡς παράνομον, ἢ «Ἐνωσις τῶν Ἑποπλιστῶν».

Ἡ διαφορὰ προσέλαβεν ὁζένταντον χαρακτῆρα, συνεψωνήμη δὲ μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ὁργανώσεων νὰ προσφέρουν εἰς τὴν διατήσιαν τὸν εἰδίκον διάντερον παρόπασιν διά τὰς ἐργατικὰς διενέξεις Νορβηγικοῦ διατητικοῦ δικαιοστηρίου. Ἡ ἀπόφασις ἔξεδοθη τὴν 16ην Φεβρουαρίου, ἐχαρακτηγέτεο δὲ δι' αὐτῆς ἡ προϊστημένης τῶν ναυτεργατῶν ὡς παράνομος καὶ διετάσσετο ἡ ἐντὸς 24 ὥρῶν ἀκύρωσίς της.

Όλλανδία

Τὸ χρώματα τῆς Ὁλλανδικῆς σημαίας

Οἱ ἐπονογὸς τῶν «Εσωτερικῶν τῆς Ὁλλανδίας, ἀπαντῶν πρὸ ἡμέρων εἰς σχετικὴν ἐν τῷ Κοινοβούλῳ ἐπερώτησιν, ἐδήλωσεν, ὅτι κατ' ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως τῆς Χάγης, τὰ ἐπίσημα χρώματα τῆς Ὁλλανδικῆς σημαίας θὰ εἰνε ἐφεξῆς τὸ ἐρυθρόν, τα λευκὰ καὶ τὸ κρανοῦν. Μέχρι τοῦδε — εἰπε — ἐπὶ πληροφορίαν ἔχονται δύο εἴδη σημαίας, ἡτοι μία μὲ χρώματα ἐρυθρόν, λευκὸν καὶ κινανοῦν καὶ ἔτερα μὲ πορτοκαλίζερον, λευκὸν καὶ κινανοῦν. Οἱ Ὁλλανδὸς ἐπονογὸς προσέθησεν, ὅτι ἐρδίδεται κατ' αὐτὰς καὶ Βασιλικὸν Διάταγμα καθορίζειν ὁριστικῶς τὰ χρώματα τῆς σημαίας.

Πολωνία

Ἡ γραμμὴ Κωνστάντζης-Παλαιστίνης

Εἰς τὴν ἐσχάτως δημοσιεύθεισαν ἔκθεσιν τῶν περιαγέμενον τῆς «Gdynia—America Liner» κατὰ τὸ 1936, γίνεται μνεία καὶ περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς Πολωνικῆς γραμμῆς Κωνστάντζης — Κωνσταντινούπολεως — Πειραιῶς — Παλαιστίνης, ἐξεπλευτούμενής, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὰ λάινες «Polonia» καὶ «Kosciuszko». Η κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐργασία ἐπελεύθερη τῆς τοῦ 1935, συνεπειῶς τοῦ περιορισμοῦ τῆς μεταναστευτικῆς πορὸς τὴν Παλαιστίνην κανήσεως καὶ τῆς γενικωτέρας διαπαραγῆς καὶ αὐτῆς ἀπό της συνήσεως ἐπιβατῶν, λόγῳ τῶν γνωστῶν ταραχῶν τῆς Παλαιστίνης. Η δὲ ἐργασία τῆς Πολωνικῆς ταῦτης γραμμῆς πορὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις, περιωρίσθη εἰς τὴν μεταφρόνια 20,392 ἐπιβατῶν, 11,221 τόννον ἐμπορευμάτων καὶ 3096 σάκκων ταχιδρομείου, μὲ συνολικὴν εἰσπράξιν 3.439.000 Ζλότων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1935 είχον μεταφρόνια 27,909 ἐπιβάτων, 13,597 τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ 3624 σάκκων ἀλληλογραφίας, μὲ συνολικὴν εἰσπράξιν 5.296.000 Ζλότων.

Ναυτιλία καὶ ἐμπορικὴ ἀνάπτυξις

Ομάδων πορὸς τὴν ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ κοινοβούλευτικὴν ἐπιτροπήν, ὁ Πολωνός ἐπονογὸς τοῦ Ἐμπορίου, εἴρεται τὴν εἰκασίαν νὰ ἐξέσθῃ τὰς κατευθύνσεις αὐτῆς καὶ τὴν χαρακτηρίσει τὸν περιορισμός της τῆς κενερνήσεως

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΔΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΟΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΤΑΙΡΙΑ

I. A. KORKODEILOΣ & YOI

ημή έντος του Μαρτίου, ούτως ώστε όλοκληρον τὸ φαρικὸν δίκτυον τῆς ζώδιας θὰ περιέλθῃ ἀπὸ τοῦ Ιουνίου εἰς τὸ κρέτος.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐτοποθετήθησαν ἀφοτοί νέοι φάροι εἰς Τονορίαν, ἐπλοντισθήσαν δὲ καὶ αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἔγκαταστάσεις τοῦ Βασιλόφου καὶ τῶν Δαρδανελλίουν. "Οσον ἀφορᾷ τὰ ἐν Κερατίῳ νεώρια τῆς Κρατικῆς ἀτμοπλοΐας, ἐπεσκέψθησαν αὐτά πρὸ ἡμερῶν ὁ πρωθυπόρος κ. Παύλος Ι' Ινονοῦ, ὁ ὑπουρογὸς τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Δεζέλλη. Μπαγιάρι καὶ ὁ διευθυντὴς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπ' εὐκαριότητὶ τῆς παρ' αὐτῶν ἐπιθεωρήσεως τῶν δεξαμενῶν, τῆς Ναυπικῆς Ἀκαδημίας καὶ ὅλων ἐν γένει τῶν ναυτικῶν ἰδρυμάτων τῆς Κονσταντινούπολεως. Οἱ Τονορίοι ἕπονται ἔξητασον ἐπιποτίος τὰς ἀνάγκας τῶν νεοφύων καὶ τῶν δεξαμενῶν, παρέσχον τὴν ἔγχρισιν τῶν διάσοβαράς τινας μεταφρούμενίσι καὶ βελτιώσεις καὶ ἡσοχλῆμασαν μὲ τὰς δινατάτητας τῆς ναυπηγησεως εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ Κερατίου κόλπου — καταλλήλως ἐπεκτεινομένας καὶ ἐνισχυμένας — ἀτμοπλοίοις μεγάλης χωρητικότητος. Ἐγνώσθη, διτὶ μελετάται ἡ κατασκευὴ εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖσι σκάφους 5000 τόνων.

Αἱ ἐκ Ρουμανίας μεταφοραὶ

Κατ' ἀπόφασιν τῆς κυβερνήσεως τῆς Ἀγκύρας, δὲν θὰ χορηγῆται ἐφεξῆς συνάλλαγμα πρὸς πληρωμὴν τοῦ ναῦλον τῶν μεταφρούμενῶν ἐν Ρουμανίᾳ εἰς Τονορίαν ἐμπορευμάτων διὰ Ρουμανιῶν καὶ ξένων γενικῶς πλοίων. Τὰ ποὺ τὸν ἐν λόγῳ ναῦλον θὰ κατατίθενται εμπίλοις» εἰς τὴν «Οδηγιανήν Τραβελλανήν, ἐπ' ὄντας τῶν ἐνδιαφερομένων ἀτμοπλοίων ἑταφῶν. Τὸ μέτρον τοῦτο ἐλήφθη — κατὰ τὴν «Σὸν Πόστα» — εἰς ἐφαρμογὴν ἀντιποίων.

Ο νόμος περὶ ναυαγιαιρεσίας

Περὶ τὰ τέλη τοῦ α' 15θμηρον τοῦ Φεβρουαρίου προσήραξεν εἰς Κούμη — Καλέ τῶν Δαρδανελλίουν τὸ Τονορίκον φορτηγὸν «Φιρούζαν», μὲ φορτίον γανανθράκων ἐξ Ζογκονέλας διὰ Σμύρνην. Ἐτερον Τονορίκον, τὸ ἀπ' «Ἀνατολοῦ», ἐρχόμενον ἐκ τοῦ Αἴγαιον εἰς Κονσταντινούπολιν καὶ ἀγτιληφθὲν τὴν προσάραξιν, ἔσπενεν εἰς βοηθείαν τοῦ «Φιρούζαν» καὶ ἐπέχρισεν νὰ τὸ ἀνείληση. Τὸ «Ἀνατολοῦ», ἐν τῇ προσπαθείᾳ τοῦ νὰ διασώσῃ τὸ «Φιρούζαν», προσήραξε καὶ αὐτὸν εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ Κούμ—Καλέ, ἱδρινήθη, δημος, ν' ἀνείνυσθη μόνον τον.

Ἡ ναυαγοσωστικὴ ἑπτηρεσία ἀπέστειλε διὰ τὴν διάσωσιν τοῦ «Φιρούζαν» τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἀλεμδάρ», ἀπεφάσισε δὲ νὰ μην σῆρῃ τὸν πλοίασκον καὶ τὸν ἴδιοτηταῖς τοῦ «Φιρούζαν», ἐπὶ παραβάσει τοῦ Νόμου περὶ ναυαγιαιρεσίας καὶ δι' ἀνθαίρεσιν ἐπέμβασιν τον εἰς τὰ ἀποκλειστικὰ δικαιώματαν τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑπτηρεσίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ καὶ πρὸ τίνων ἑδομάδων κατὰ τὴν προσάραξιν τοῦ «Ἀμερικανικοῦ «Extavia» εἰς τὸ στενὸν τοῦ Τσεσμέ, ἔιχεν ἀπαγορευθῆ ἐις ἔτερον «Ἀμερικανικὸν πλοίον τῆς αὐτῆς ἑταφίας, νὰ παράσχῃ τὰς ἑπτηρεσίας τον.

Παραγγελία 14 ἀτμοπλοίων

Τὴν 17ην Φεβρουαρίου ἐπεγράφησαν εἰς Κονσταντινούπολιν μεταξὺ τοῦ ἑποντικοῦ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας Δεζέλλη. Μπαγιάρι καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων Κρυψᾶ τὰ συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν ἐν Γερμανίᾳ 14 ἐν ὅλῃ ἀτμοπλοίοιν διαφόρον μεγεθῶν, προορισμῶν καὶ τύπων, εἰς ἀνακαίνισιν τοῦ πεπαλαιωμένου πλωτοῦ ὥλικοῦ τῆς Κρατικῆς ἀτμοπλοΐας. Ἐξ αὐτῶν τὰ 6 σχάρη εἰχον πρὸ καρού παραγγελθῆ εἰς τὴν Γερμανικὴν ναυπηγείαν. Τὰ ζόστες τῆς σημαντικῆς ταύτης παραγγελίας ἐπολογίζεται εἰς 10.000.000 Τονορίκων λιρῶν, πρόκειται δὲ νὰ ἔξοφληθῇ τηματικῶς ἐντὸς χρονικῆς περιόδου ὅτῳ διὰ τοῦ «εὐλημάρχε». Διὰ τὴν παράδοσιν τῶν πρώτων πλοίων καθορίζεται διάστημα 13 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀποφασίας τῶν συμβολαίων, αἱ πρότιτα, δηλαδή, παραλαβῆ τῶν νεοτευχτῶν μονάδων θὰ πραγματοποιηθῶν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1938 καὶ μετέπειτα

Τέσσαρα ἐπ τῶν παραγγελέντων σκαφῶν προσφίζονται διὰ τὴν μισράν ἀπτοπλοίαν, δέον, δηλαδή, διὰ τὴν ἑπηρεσίαν τῆς «Ἄλαζ» καὶ δόν διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας εἰς τὸν κόλπον τῆς Σιάρωνης. Τὰ ἐπόλοιπα δέκα πλοῖα προσφίζονται διὰ τὴν θάλασσαν τοῦ Μαρμαρᾶ, διὰ τὴν γραμμὴν Κονσταντινούπολεως—Μερσίνης καὶ διὰ τὰς πρὸς τὴν Μαύρην θάλασσαν τακτικὰς ἑπηρεσίας. Τὰ διὰ τὴν θάλασσαν τοῦ Μαρμαρᾶ θὰ ἔχουν χωρητικότητα 1000 τόνων καὶ 8' ἀναπτύσσονταν ταχύτητα 18 μιλίων, τὰ τῆς γραμμῆς Μερσίνης θὰ είνε 3000 τ., γρήδος καὶ ταχύτητος 13.5 μιλίων, τὰ δὲ τῶν γραμμῶν Μαύρης Θαλάσσης 5000 τ., γρήδος καὶ ταχύτητος 16.5 μιλίων. Ἐπὶ πλέον, τὰ τελενταῖα ταῦτα θὰ ἔφεδαισθον καὶ μὲ ἔγκαταστάσεις φυγείον, δημαρένας νὰ περιλάβουν χιλίους ἐσφαρμένους ἀμνούς. Ἀναμέθεταν ἀπόρη, ὅτι τὰ νέα ταῦτα Τονορίκα πλοῖα θὰ πέρχουν πάλι ἀνερού εἰς τοὺς ἑπεβάτας, θὰ διαδέστονται δὲ ἥπτια συγχρονισμένα μηχανικά μέσα διὰ τὰς ταχείας φορτοεγκραφτόσεις καὶ τὴν ἐν γένει κατατίθεσιν τῶν σκαφῶν τούτων θὰ ἔχουν διαμερίσματα τῶν ἑπεβατῶν καὶ αἱ αἰθουσαὶ τῶν σκαφῶν τούτων θὰ ἔχουν διαφορίσματα καὶ διάκοσμον ἀνάλογον πρὸς τὸν προσφισμὸν ἐκάστου πλοίου.

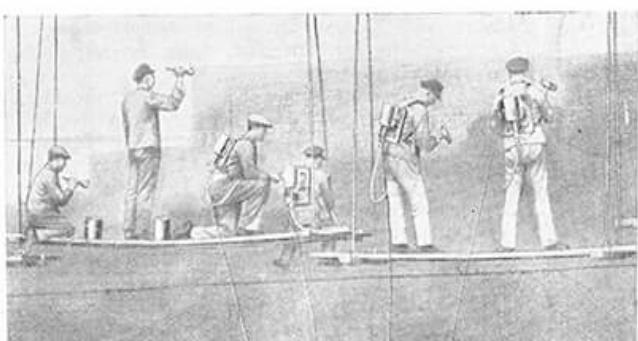
Η ἐκτέλεσις λιμενικῶν ἔργων

Πλὴν τῆς ἀνοτέρῳ ἀνακαίνισεως τοῦ πλωτοῦ ὥλικοῦ, ἐλήφθη ἐπὸ τῆς Τονορίας πρόνοια καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν εὐρυτάτου προγράμματος δημοσίων ἔργων, μεταξὺ τῶν ὅπων περιλαμβάνοντα καὶ ἀξιόλογοι τεχνικαὶ διαφορμίσεις καὶ βελτιώσεις τῶν λιμένων Ποντοπόλεως, Ἀδάνων καὶ Μερσίνης. Τὰ ἔργα ταῦτα ἀνετέθησαν ἡδη εἰς ἐν «Ολλανδίαν» συνδιάποτον τεχνικῶν πατασκευῶν, μὲ προβλεπομένην συνολικήν διάπλην 35 ἑκατομμυρίων φιονινίων. Ἡ ἔξογή της θὰ γίνεται ἐπὸ τῆς Τονορίκης κυβερνήσεως, εἰς είδος διὰ τὴν τηματικής παραδόσεως ιστούσον ἄξιας σιτηρῶν καὶ διαφόρων Τονορίκων προϊόντων.

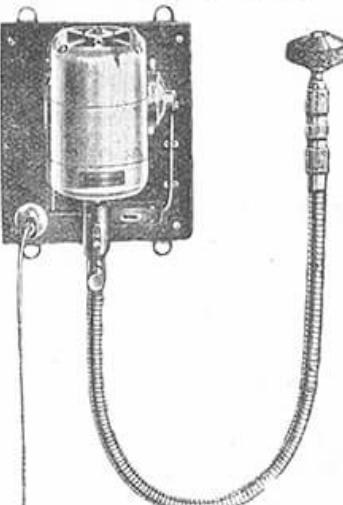
ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙΑ

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

εἰς 5080 χιλιοδράχους μετοχάς, ιδρύμη νέα ἀνόνυμος ναυτική ἑταιρία ἐπό τὴν ἐπωνύμιαν «Πειραιών ἑταιρία Ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων» Λ. Ε. οπολοῦ ἔχοντα τὴν ἐκτέλεσιν πάσις φύσεως ναυτικῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν ἐμπορίαν ναυτιλιασῶν εἰδόν. Τὸ πρῶτον διοικητικὸν τῆς συμβούλου ἀποτίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Δημ. Γ. Παπαδάκη, Νικ. Γ. Παπαδάκη, Γεωργ. Ν. Παπαδάκη καὶ Μιχ. Δ. Αὐθεντοπούλου.

Μέχρις ἐπιλύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ

Δι' ἀναγκαστικοῦ Νόμου παρετάθη μέχρι τέλους Μαρτίου ἡ προ-θεσμά παρακρατήσεως ἀπὸ μέρους τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων τμῆματος τῶν φόρων τοῦ δημοσίου ἔναντι τῆς δαπάνης τῶν ἐπὶ τῆς αἰχμῆς τῆς μισθωτούς τῶν πληρωμάτων. Διὰ τοῦ ἰδίου ἀναγκαστικοῦ Νόμου παρέχεται εἰς τὸ ἀριθμόν ἑπτονογόν τὸ δικαιόματα καὶ νέας διὰ Β. Δ. παρατάσεως τῆς ἐν λόγῳ προθεσμίας μέχρι τέλους τοῦ 1937.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

—Ο μιχανολόγος κ. Γεώργιος Ζαχαράδης ἐγκατεστάθη εἰς τὸ «Ἀμερικαντα». Ἡ διεύθυνσις αὐτοῦ εἶναι ἡ ἀπόλοιθος:

«o Amsterdamsche Droogdok Maatschappij N. V. AMSTERDAM. N.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῷ κ. Χρ. Πέπλα καὶ οὐχὶ παρ' Ὁμηροῦ ζωεπτόφορον, ὃς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, μικτὸν ἀτμόπλοιον «ANNA» 1800 τ. γκρός (τοῦ 1889) ἀντὶ τιμῆς 4250 λιρῶν, παραληφθὲν εἰς τὸν Πειραιάν λιμένα, μετονομάσθη «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΠΠΑ».

—Τὰς πρώτας ἀπογευματινὰς ὥρας τῆς 19ης Φεβρουαρίου ἀπέπλευσεν ἐξ τοῦ Πειραιών λιμένος διὰ Γένοβαν πρὸς παράδοσιν τὸ πωληθὲν εἰς Ἰταλίαν διαλυτάς ἐπερωκεάνον «ΒΥΡΩΝ» 9272 τ. γκρός (τοῦ 1914).

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἀγγλῶν φορτηγὸν «ΑΡΧΩΝ» 1364 τ. γκρός (τοῦ 1921) παραληφθὲν εἰντὸς τοῦ α' 150ημέρου τοῦ Μαρτίου εἰς τὸ Λονδίνον, ύα μετονομάσθη «WARRIAN».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνην καὶ Κονιορκούντη Γαλλικὸν φορτηγὸν «DOCTEUR PIERRE BENOIT» 7914 τ. γκρός (τοῦ 1918) παρελήφθη εἰς Ἀμέρισαν, πιθέμενον δὲ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαῖαν πρόσκειται νὰ μετονομάσθη «ΟΡΟΣ ΚΑΣΣΙΩΝ».

—Τὰ πωληθέντα τὸ παρελθόν ἔτος εἰς «Ἀγγλους ἐφοπλιστὰς πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου ναυπηγίσεων, Ἐλληνικὰ φορτηγὰ «TRI-ΑΙΝΑ» 4358 τ. γκρός (τοῦ 1900) καὶ «ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ» 4389 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι ἐπανεπωλήθησαν εἰς Ἀγγλίους διαλυτάς.

—Ἐδεξαμενίσθησαν τελενταίως ἐν τῷ Ἀγγλικῷ διὲ ἐποικενάς ἡ καθαρισμοῦς τὰ φορτηγὰ μας «Κεραμέξ», «Νέστος» καὶ «Ρόκος Βεργωτῆς» εἰς τὸ Κάρδιφ, «Θρασύβουλος» εἰς τὸ Μπλάνθ, «Χλόη» εἰς τὸ Νιούπορτ καὶ «Καλλίστη Σ.» εἰς τὸ Μίδδλεσμπρο.

—Διὰ Β. Δ. ἐποικενίσθη προξενίσις λιμενάρχης εἰς τὸ Μπούνεος «Ἄρες ὁ ἀντιπλοίαρχος - λιμενικός κ. Ἐμμ. Πολιτάζης.

—Εἰς τὸν λιμένα τῆς Χαλκίδος ἐπινήγη ὁ ναύτης τοῦ ἴστιοφόρου «Ἐνάγγελίστρια» Παῦλος «Ἀκληρος», ἐξ «Υδρας».

—Τὸ φορτηγὸν «ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ» 3547 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀπωλήθη παρὰ τῷ κ. κ. ἀδελφῶν Γουντανδρῆ πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 9.500 λιρῶν καὶ θύ παραδοθῆ ἐις τὸ Ρότενθ.

—Ἀπεισόσεν εἰς τὸν «Ἀγιον Φραγκίσκον ὁ ναύτης τοῦ φορτηγοῦ «ΝΕΛΛΥ» Γεώργ. Τοπολίτης ἐτῶν 60, ἐξ Χίου.

—Εἰς Λά Πλάταν ἐπινήγη ὁ ναύτης τοῦ φορτηγοῦ «ANNA N. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» Γεώργ. Βουνάρερης, καθ' ὃν χρόνον προσεπλάθει, κολυμβῶν, νὰ διασώσῃ μίαν παρασυνομένην ὑπὸ τῶν σεμάτων λέμβου τοῦ πλοίου. Εἰς βοήθειάν του, ματάως ἐσπενσαν διὰ λέμβου, ὄμαδες ναντῶν τῶν φορτηγῶν «Ἀννα Ν. Γουλανδρῆ», «Ἀννα Βούλγαρη» καὶ «Ορος Οθρες».

—Ἐπίσης εἰς Κονταρίνιον ἐπινήγη ὁ θαλαμηπόλος τοῦ φορτηγοῦ «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ», Α. Μανέας.

—Εἰς Durban τῆς Ἀφρικῆς ἀπεισόσεν ὁ γ' μηχανικὸς τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΕΑΙΚΩΝ», Εὐάγγ. Καταμάς.

—Τὸ πωληθὲν εἰς Σκανδινανοῦς ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «ΑΛΚΙΜΟΣ» 1906 τ. γκρός (τοῦ 1921) παρεδόθη τὴν 21ην Φεβρουαρίου εἰς τὸ Στέττιν, τεθὲν ὑπὸ Νορβηγίκην σημαῖαν.

—Ἐνηρολογήθη εἰς Πειραιό τὸ φορτηγὸν «ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» 1555 τ. γκρός, τῶν κ. κ. ιδίων Δ. Γιγγάλη.

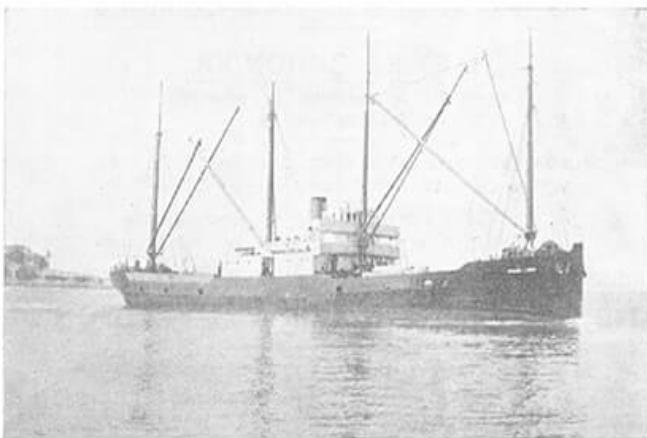
—Μετεγάραστη ἐν τῶν νηολογίων Πειραιῶς εἰς Χίον τὸ φορτηγὸν «ΑΝΤΩΝΗΣ» (εκ «ΙΟΥΛΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ») 3729 τ. γκρός καὶ ἐξ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ» τῶν κ. κ. Ἐμμ. Κουλουκούντη καὶ Σία 5313 τ. γκρός.

—Τὰ 15 οἱ τὸν ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίον «ΑΜΒΡΑΚΙΑ» 285 τ. γκρός καὶ «ΛΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» 434 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τῷ κ. Ίω. Φ. Καβαλίνη εἰς τὸν κ. Ἀναστ. Φ. Ρίζοπούλον ἀντὶ 300.000 δραχ.

—Τὰ 24 οἱ τὸν φορτηγὸν «ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» 7777 τ. γκρός ἐπωλήθησαν παρὰ τῶν κ. κ. Θεοδ. καὶ Νικ. Σ. Κουμαντάρου εἰς τὸν κ. Πάνον Σ. Κουμαντάρου ἀντὶ 3360 λιρῶν.

—Παρὰ τῷ κ. Δημ. Β. Μανούλια ἐπωλήθησαν τὰ 62 οἱ τὸν φορτηγὸν «ΑΙΓΑΙΟ» 1406 τ. γκρός, ἀντὶ 831.675 δραχ., ὡς ἔξης: Εἰς τὸν κ. Αἰγατ. Ζ. Βούβνια 4 οἱ ἀντὶ 55.675 δρ. δο. εἰς τὸν κ. Υπατίαν Γ. Φώτια 34 οἱ ἀντὶ 454.000 δρ., εἰς τὸν κ. Εὐάγγελον Κ. Βογιατζῆν 18 οἱ ἀντὶ 243.000 δρ. καὶ εἰς τὸν κ. Γεώργ. Δ. Μαστορογιάννην τὰ 6 οἱ ἀντὶ 79.000 δρ.

ΑΠΟ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΑΓΟΡΑΣ



Τὸ ἐπὸ τῶν κ. κ. Υἱῶν Γ. Γράτσου ἀγορασθὲν εἰδικὸν διὰ φορτία ξυλείας ἀπὸ Αμερικανικὸν φορτηγὸν «FRANK LYNCH»

Νέα ἀγορά φορτηγοῦ παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«AMERICAN EAGLE» Ἀμερικανικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν καὶ ὑπὸ παραληφθῆ εἰς ἓν λιμένα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι 4371 τ. γκρός, 2759 τ. νέτ καὶ 2700 τ. φορτίου καὶ ἔχει παρὰ τῷ «Λαύδη» κλάσιον 100ΛΙ. Κατεσκευάσθη τὸ 1917 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεία «Moore & Scott», τοῦ Oakland καὶ διήλθε σερβεῖον No1 τὸ 1932. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζῆμα διαβέτει 363.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 346.000 κυβικῶν ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 376.2 ποδῶν, πλάτους 52.6 καὶ κοιλίου (βάθος) 25.8 π., μὲ ποδοτεγον 40, μεσόστεγον 70 καὶ ἐπίστεγον 33 ποδῶν. Λι μηχαναὶ του, τοῦ 1925, κατασκευῆς «North Eastern Marine Co, Ltd», τοῦ Νιούκαστλ, καὶ δυνάμεως 493 ὄνομ. Ἄπον, εἶναι τοιχύλινδρος, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24'', 41'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45° ἵντσων. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσσεως 200 λεπτῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἀγορασθὲν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων δέν ἐνεργάνισεν ἐνδιαφέρον τι κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν πραγματοποιηθεισῶν ἀγοραπωλησίων ἤτοι ἀσθματος καὶ ἡ ἔντησης κωρητικότητος πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν περιωρισμένην. Πάντως αἱ ἔξι τῶν πλοίων, παρὰ τὴν αἰσθητὴν γαλάρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἐξηγορασθῆσαν νὰ παραμένουν εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, λόγῳ τῆς σημαντικῆς ἀνατιμῆσεως τῶν μετάλλων, ἢτις ἐπέδρασε καὶ ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων. Νεότευκτον σκάφος, 9200 τόνων φορτίου, μὲ παραδοσιῶν τὸν προσεχῆ Μάιον, ἡγοράσθη παρὰ Γερμανικῆς ἑταιρίας ἀντὶ 98.000 λιρῶν.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ, B. Sc., E.N.S.A., & A. Π. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, DIPL. ING.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155

ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ

ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΔ, ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ

ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ

N. J. COSCOROS, B. Sc., E.N.S.A. & A. P. PROTOPAPADAKIS, DIPL. ING.

NAVAL ARCHITECTS, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS

PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155

ρων, ή δὲ τιμή αὗτη, κρινομένη μάλιστα ώς ικανοποιητική έπειτα τάς πρατόνας συνθήκας, είναι ένδεικτική της ἐπελθούσας ἐντὸς δλίγον μηνῶν αὐξήσεως τοῦ ναυτηγικοῦ μερίους, οὗτον τὰς σκάψη μετρίου καὶ μικροῦ μερίους, ἐκ τῶν ὅποιον ἐπολήθησαν τινα, ἀναφέρεται δ' ἐν προσεμένῳ ή ἀντὶ 31.500 λιρῶν ἀγορά τοῦ Γερμανῶν τοῦ Δανικοῦ ἀτμόπλοιον «Amalieborg» 2864 τ. γκρός (τοῦ 1919). Ἀγοραπολησίαι φορτηγῶν συνήθους μερίους ἑστιμεώθησαν, κυρίως, δι' Ἰταλικά καὶ Ἀμερικανικά πλοῖα μὲν ἀγοραποτάς τῶν ίδιων ἔθνοτοι τούν. Μερικό, δῆμος, Ἀμερικανικά πλοῖα ἐπωλήθησαν καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πόδες περιπλέω ἐξεμετάλλευσιν, μεταξὺ δ' αὐτῶν κατελέγοντο καὶ τὰ ἄλλα πλοῖα «American Eagle» 7200 τ. φορτίου (τοῦ 1917) μὲ νέας μηχανᾶς τοῦ 1925 καὶ σερβέν No1 τοῦ 1932 ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. κ. Ρεθύμνης καὶ Κουλουνούντη ἀντὶ 25.000 λιρῶν, «Dora» μὲ ἓν κατάστρωμα, 2316 τ. γκρός, 3400 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1918, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, ἀγορασθὲν παρὰ Ἰταλῶν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ «T. A. D. Jones» 3093 τ. γκρός, 4561 τ. φορτίου (τοῦ 1917) μὲ σερβέν No3 τοῦ 1928, ἀγορασθὲν πόδες περιπλέω ἐξεμετάλλευσιν ἐπὸ Γιουγκοσλαβίαν ἐφοπλιστῶν.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπολησίαι τοῦ 15θμηρον ἔχουν ώς ἔξης:

«INDIEN» Δανικόν, διπλέλιπον φορτηγὸν μότοροι, μὲ ἓν κατάστρωμα, 5702 τ. γκρός, 8750 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγίας ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν.

«CITO» Ἀγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 632 τ. γκρός, 922 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1922, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1930, ἀγοράσθη παρὰ Ἀγγλῶν ἀντὶ τιμῆς 6500 λιρῶν.

«IRANIA» Ἀγγλικόν, μότορο - τάνκερ, μὲ ἓν κατάστρωμα, 2186 τ. γκρός, 3227 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1929, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγίαν ἀντὶ 42.500 λιρῶν.

«MARY WALTON» Ἀγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 4360 τ. γκρός, 7600 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 24.1 14) ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1925, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλικὴν ἑταῖραν ἀντὶ τιμῆς 43.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκάψος είχεν ἀγοράσθη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1934 ἀντὶ 21.000 λιρῶν.

NEOTEYKTON φορτηγόν, κατασκευαζόμενον ἥδη εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυτηγεία τοῦ Burntisland, 9200 τόννον φορτίου καὶ μέλιον νὰ παραδοθῇ τὸν Μάιον, ἀγοράσθη ἀπὸ Γερμανούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 98.000 λιρῶν.

«DOROTHY ALEXANDER» Ἀμερικανικόν, ἐπιβατηγὸν, 5453 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1907, ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανικὴν ἑταῖραν ἀντὶ 150.000 δολλαρίων.

«AYDON» Ἀγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα 1928 τ. γκρός, 2.800 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 17.8 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1923, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Σουηδούς ἀντὶ 20.500 λιρῶν καὶ μετονομάσθη «VINGA».

«TITANIA» Ἰταλικόν, μὲ δύο καταστρώματα, 5397 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1918, ἀγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Γαριβάλδι» τῆς Γένοβας ἀντὶ τιμῆς 2.500.000 λιρεστῶν.

«EXARCH» καὶ «EXCELSIOR» Ἀμερικανικά, μὲ δύο καταστρώματα καὶ 35 θέσεις ἔκαστον δι' ἐπιβάτας, 5839 τ. γκρός, 8900 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1921 τὸ πρότον, 5847 τ. γκρός, 8900 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1920 τὸ δεύτερον, ἐπωλήθησαν εἰς Ἀμερικανικὴν ἑταῖραν ἀντὶ 150.000 δολλαρίων ἔκαστον.

«MALIEBORGE» Δανικόν, 2864 τ. γκρός, 4500 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Γερμανικὴν ἑταῖραν ἀντὶ 31.500 λιρῶν.

«ARTHUR W. SEWALL» Νορβηγικόν, τάνκερ, μὲ μηχανᾶς τριπλίνδρους, 6030 τ. γκρός 9444 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1926, ἐπωλήθη εἰς ἑτέραν Νορβηγικὴν ἑταῖραν ἀντὶ 60.000 λιρῶν.

«MESNA» Νορβηγικόν, 1348 τ. γκρός, 2050 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1903, ἐπωλήθη ἀντὶ 120.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν.

«NAILSA MOOR» Ἀγγλικόν, 4107 τ. γκρός, 7100 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1917, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

«SANTAROSA» Ἰταλικόν, 3159 τ. γκρός, 5700 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1905, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1931, ἀγοράσθη παρὰ Ἰταλικῆς ἑταῖρας πόδες περιπλέω ἐξεμετάλλευσιν ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

«BOLTON CASTLE» Ἀγγλικόν, 5826 τ. γκρός, 9222 τ. φορτίου

καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 27.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν μετὰ τὴν ἡῆσιν ἀνειλημένου «τάιμ - τούρτερ» διὰ δύο ταξίδια μεταφορᾶς ντερόπατον Χιλῆς.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ αὐτὸς τινος παραπομένη παγκόσμιος ἔλλειψις χάλυβος, εἰχε τὸν ἀντίτυπόν της καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τὸν παλαιότερόν του. Ἡ ἔντονος καὶ σταθερᾶς ἡῆσης ποδῶν ὥδη διὰ τὰ χαλύβουργεια καὶ ἡ ἐφεκτικότης εἰς τὰ πολλήσις πλαισίων σκαφῶν, συνετέλεσαν εἰς τὴν ὑψησιν τῶν τιμῶν τοῦ πλαταισιδήρου μὴ ἀναμενόμενα καὶ προσέπλεσαν μίαν νέαν ἀναζωγόνην τῆς ἀγορᾶς. Ἀπὸ τούς διαλυτάς δύον σχεδὸν τῶν χωρῶν ἔχοντα πρὸς ἀγοράν πλαισία ἀτμόπλοια, μὲ προσφερόμενα τημάς γέρων τὸν 3 λιρῶν κατὰ τόννον γκρός, κυριώτεροι δὲ ἀγορασταὶ θύμαν οἱ Ἰάπωνες, ἐνῷ οἱ Ἀγγλῖοι ἐδείχνυντο διστατικοί, μὴ στέρεαντες εἰς τὴν πλημμούμη τῶν ἡητημένων ὑψηλῶν τιμῶν. Οἱ Ἰάπωνες διαλύνται ἔσχον τὴν εἰσφοράν ν' ἀγοράσσουν ἀρκετά Ἀμερικανικά ἀτμόπλοια, μεταξὺ τῶν ὅποιον καὶ δύο μεγάλα «λάινερς», παραποτέα εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν, οἱ δὲ Ἀγγλῖοι διαλύνται, ἔλλειψις προσφορᾶς πλαισίων Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς εὐφυτέραν κλίμακαν ἀπερούθησαν ὑπὸ ἀγοράσσουν. Ξένα σκάψη διαμόδους σημάνουν, μεταξὺ τῶν ὅποιον καὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ «ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ». Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ μηνὸς ἐγνώσθη ἡ ἀγορά παρὰ Ἀγγλίου διαλυτῶν τοῦ Μπλάιθ καὶ ἐνὸς Ἀμερικανικοῦ ἀτμόπλοιον, τοῦ ἄλλου «West Hika» 5257 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 14.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκάψος είχεν ἀγοράσθη τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον αὐτὸν Κίνεζους ἀντὶ 11.000 λιρῶν, οἵτινες ἥδη καὶ τὸ μεταπλησσαν. Σποραδικῶς ἡγοράσθησαν σκάψη τινὰ ἀπὸ Ἰταλῶν καὶ Ἀμερικανικούς διαλυτάς, καθὼς καὶ ἀπὸ ἕνα ἐγνωστάπιον τὸ Δάντσιγκ, ἡ ἡῆσης, δῆμος, ἐνισχύεται καὶ εἰνὲ ἐνδεχόμενον ὅ ἀρξάμενος μὴν νὰ ἐκπολέσῃ τὴν περιπλέω τὰς ἁργασίας τῶν διαλύσεων. Κατὰ τὸ 6' 15θμηρον τοῦ Φεβρουαρίου ἐγνώσθησαν αἱ πολήσεις 18 ἐν δύο σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 71.726 τ. γκρός, ἀτινα καὶ κατανέμονται εἰς τὰς ἀκόλουθους ἐπτὰ σημάδια:

Ην. Πολτεῖων	8 τ. γκρ. 36.470	Καναδικά	1 τ. γκρ.	3.575
Ἐλληνικά	3 > 12.286	Λεττονικά	1 >	3.160
Ἀγγλικά	2 > 9.973	Βελγικά	1 >	2.100
Γαλλικά	2 > 4.162			

Σύνολον: 18 > 71.726

ΑΙΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικόν ἄλλο παραπλεστῶν τοῦ 1910, τὸ Λεττονικὸν «Kuhirs» 3160 τ. γκρός (τοῦ 1901), τὸ Βελγικὸν «Syrice» 2100 τ. γκρός (τοῦ 1904), τὸ Γαλλικόν «Ville de Dunkerque» 3190 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ τὸ Ἐλληνικόν «TRIAINA» 4358 τ. γκρός (τοῦ 1900) καὶ «ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ» 4389 (τοῦ 1901). Αἱ ἀνωτέρῳ προξεῖταις ἀναμένονται εἰς ἐπαναπολήσεις ἀπὸ μέρους Ἀγγλικῶν ἐποπλιστῶν εἰς Ἀγγλίους διαλυτάς, δύοτε τοῦ γνωστοῦ Ἀγγλικοῦ σχεδίου «Εναυτηγήσεων - διαλύσεων». Τὸ ἄλλο παραπλεστῶν τοῦ 1903, «Syrice» ἐπωλήθη ἀντὶ 5650 λιρῶν, είχε δὲ πρὸ διμήνου ἀγοράσθη ἀντὶ 9500 λιρῶν. Παρὰ Ἀγγλίου διαλυτῶν ἡγοράσθησαν ἐπίσης τὸ Καναδικὸν παγοθραυστικὸν «Mikula» 3575 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἀντὶ 14.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Γλαυκώδην καὶ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ» 3547 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ τιμῆς 9500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Ρότσιθ.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἐν δημιούργασίᾳ τὰ Ἀμερικανικά ἄλλα παραπλεστῶν τοῦ 1919 ἀντὶ 14.200 δολλαρίων καὶ «Μινισίλη» 3286 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ τιμῆς 20.000 δολλαρίων. Ι-ΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὰ Ἀμερικανικά λάινερς «City of Los Angeles» 12.642 τ. γκρός (τοῦ 1899), διπλέλισον, μὲ μηχανᾶς στροβίλους καὶ τέσσαρα καταστρώματα, καὶ «Ροτόντη» 7583 τ. γκρός (τοῦ 1920) μὲ τοία καταστρώματα. Ἡγόρασαν, ἐπίσης, καὶ τὰ μηχάνατα Ἀμερικανικά ἀτμόπλοια «Coimmodore» 917 τ. γκρός (τοῦ 1881) καὶ «Enterprise» 2806 τ. γκρός (τοῦ 1882).

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ μηχάνημα τοῦ 1902, μὲ παράδοσιν, ὃς ἐστὶ καὶ εἰνίσεται ἐν παροπλισμῷ εἰς τὴν Μασσαλίαν. Τέλος ΔΙΑΛΥΤΑΙ ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΓΚ ηγόρασαν ἀντὶ 16.500 λιρῶν τὸ Ἀγγλικὸν τάνκερ «British Ensign» 7048 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1917.

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 Co Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—„Onneybros“ Shanghai

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Τὰ ξύλινα διαχωρίσματα τῶν κυτῶν κατὰ τὰς χρονικάς ναυλώσεις

Τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Λονδίνου ἀπησχολήθη ποὺ ἡμερῶν μὲ ἐνδιαφέρουσαν ὑπόθεσαν ἀφορῶσαν διαφοράν ἐπὶ ναυλοσυμφώνων ζηνικῆς διακοπίας, σχετικὴν μὲ τὴν διάταξιν περὶ ξυλίνων διαχωρίσματον. Ἔναγοντα ἦτο ἡ Σονηδικὴ ἔταιρία «Unda» πλοιοκτήτρια τοῦ φορτηγοῦ «Trione» καὶ ἐναγομένη ἡ ἔταιρια «Burdon & Co Ltd», τοῦ Λονδίνου, ἥτις εἶχε ναυλώσει τὸ ὄρθινον σάριζον, βάσει συμβολαιοῦ «τάμ-τοάρτερ». Ἡ προώνυμα διαφορά ἦτο, ποὺς ἐπὶ τῶν συμβαλλομένων ἐπεχρεοῦτο εἰς τὴν πληροῦμήν τῆς δαπάνης διὰ τὴν προμήθειαν ξυλίνων διαχωρίσματον, χάριν τῆς ἀσφαλοῦς στοιβασίας φορτίου γεννημάτων εἰς χῆμα, μεταφερόντος ἥπο τοῦ ἀπὸ τὴν «Trione». Ὁ διοισθεῖς διατητῆς ἔχοινεν, ὅτι ἐπόρευτο περὶ εἰδίκης περιπτώσεως καὶ συνέστησε τὴν προσθήσην εἰς τὰ δικαστήρια, ἐνόπιον τῶν ὀποίων οἱ μὲν πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν, ὅτι ἡ δαπάνη ἔβαντο τὸ φορτίον, οἱ δὲ ναυλωταί, ὅτι ἀφεώρησαν δαπάνην τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν πρωτόδικον ἐρδίαστιν, ὁ δικαστής κ. Lewis ἐδέχθη, ὅτι δὲν ἐψίστατο κανένα στοιχεῖον ἐποχρεοῦν τῶν ναυλωτῶν εἰς τὴν προμήθειαν τῶν ξυλίνων διαχωρίσματον. Κατόπιν τούτου οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται τὴν πρωτόδικον τὴν ἐφεδίβασιν, τὴν πρωτόδικον τὴν ἀποστολήν.

Ἐνώπιον τὸ Ἐφετεῖον ὁ συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν ἐτόνισεν, ὅτι ἡ διαφορὰ περιεστρέψετο εἰς τὴν ἀσήμαντον δαπάνην ἐνὸς ποσοῦ 41 λιρῶν, ἡ οὐσία, δῆμος, τῆς διαφορᾶς ἦτο ἀφετά ἐνδιαφέροντα, διότι θὰ δημιουρνίστεο ἔνα ἀσφαλὲς σημεῖον τῶν σχετικῶν ναυλοσυμφώνων. Τὸ ἀπὸ τὴν «Trione» ἐπενάλωθμό ἀπὸ τῶν ἐναγομένων ἐνοικιαστὰς τοῦ εἰς τὴν ἔταιράν «Dreyfus» διὰ τὴν μεταφοράν ἐνὸς φορτίου γεννημάτων εἰς χῆμα, κατὰ δὲ τὴν ισχύνων Σονηδικὴν νομοθεσίαν ἐπεχρεοῦτο τὸ πλοίον εἰς τὴν ζορήγησιν τῶν ξυλίνων διαχωρίσματον διὰ τὴν καλὴν στοιβασίαν. Τὴν ἐποχρέωσιν ταῦτην ἐπείχον — ἐν τῇ περιπτώσει τοῦ «τάμ-τοάρτερ» — οἱ ναυλωταί. Κατὰ τὸν συνήγορον, ἐξ ἄλλου, τῶν ἐναγομένων, εἶχε διαπιστωθῆ ἀπὸ τὸν διατητήν, ὅτι τὰ ξυλίνα διαχωρίσματα ἀποτελοῦν μέρος τῶν ἔφοδων τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς ἡ δαπάνη τῆς προμήθειας τῶν θὰ ἔδει νὰ ἔβαντο τοὺς πλοιοκτήτας. Ἡ καλὴ στοιβασία — εἰπε — τῶν φορτίων γεννημάτων εἰς χῆμα, περιορίζει εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς κινδύνους ἀνατοπῆς τοῦ πλοίου, ἐν κατῷ τριπλιάς, ὑπόχρεοι δὲ διὰ πάσαν δαπάνην διασφαλιστικὴν τῆς ναυστολίας ἐνὸς σάριζον εἰνὲ οἱ πλοιοκτήται τοῦ.

Ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν τοῦ ὁ ἐφέτης λόρδος Wright, ἀφοῦ ἔξιστορησε τὰ γεγονότα, ἐτόνισεν, ὅτι ἐποχρέωται τῶν ἐφεσιβαλόντων πλοιοκτητῶν ἷτο ν' ἀποδεῖσον σαφῶς, βάσει τῆς ισχυούσης νομοθεσίας ἡ συμπερασματικὸς ἐκ τῆς ἐρμηνείας τῶν σχετικῶν ὅρων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὅτι ἐπῆρχε πράγματι ἀποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν πρὸς πληρωμὴν τῆς ἐπιμέρους δαπάνης. Ὁ λόρδος δικαστῆς δὲν ἤδυνατο — ὃς εἰπε — νὰ ἀνεγῇ στοιχεῖα ἐπιβαρύνοντα τοὺς ναυλωτῶν μὲ οἰανδήποτε ἐν προεπένθησιν, ἔξαρέσθει μόνον τῶν λέξεων τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ναυλοσυμφώνου, αἵτινες καθώριζαν, ὅτι οἱ ναυλωταί θὰ ἐπλήρωναν ὧδισμένας δαπάνας, συμπεριεβανομένων τῶν ἔξιδων φορτώσεως καὶ ἐφορτο-

σεως καὶ «ἄπαντων τῶν οἰωνιδίποτε λοιπῶν ἔξιδων καὶ τελῶν, τῶν βαρυνόντων τὸ φορτίον, πλὴν τῶν προαγαφερθέντων τοιούτων».

Δεδομένου — ἔξηκολούμησεν ὁ λόρδος Wright — ὅτι ὁ διατητῆς εἶχε διαπιστώσει τὸ γεγονός, ὅτι τὰ «ξύλινα διαχωρίσματα δὲν ἀφεύγουν κονδύλουν βαρύνον τὸ φορτίον, ἀλλ᾽ ὅτι περιελαμβάνοντο εἰς τὰ ἐφόδια βαρύνον τὸ φορτίον, ἀλλ᾽ ὅτι περιελαμβάνοντο εἰς τὰ ἐφόδια καὶ εἶδη ἔξαρτυσες τοῦ πλοίου, κατὰ φυσικὴν συνέπειαν αἱ λέξεις τοῦ ναυλοσυμφώνου «....ἀνήκοντα εἰς τὸ φορτίον....» ἤσαν τελείως ἀνεψάριμοι. Ἐπιφοδεύτως ὁ ἐφέτης δικαστῆς ἐφρόνει, ὅτι ἡ ἐποχρέωσις τοῦ πλοίου διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ξυλίνων διαχωρίσματον ἦτο σαφὲς καθοφισμένη.

Οἱ ναυλωταὶ — προσέθεσεν — εἰχον τὸ δικαίωμα νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ πλοίον εἰς τὴν μεταφορὰν γεννημάτων εἰς χῆμα, ὅφειλε δὲ τὸ σάριφος νὰ ἥτο ἐφοδιασμένον μὲ ξύλινα διαχωρίσματα, σημεύοντας ἄλλως τε, καὶ πρὸς τὴν Σονηδικὴν νομοθεσίαν. Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἐποχρέωσιν τοῦ πλοίου ἀνεψέριθη τὸ δικαστήριον εἰς τὸ ἀπ' ἄριθ. 1 ἄρθρον τοῦ ναυλοσυμφώνου, δι' οὐ καθοφίσετο τὸ φορτηγὸν νὰ ἔχῃ καθαρὰ καὶ νεάνητη νὰ είνεται δὲ κατὰ πάντα ἐφοδιασμένον διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου εἰς χῆμα ἢ γενικῶν εἰδῶν, «Ἐξηδιασμένον — κατὰ τὸ ἐφέτην δικαστήν — ἐσήμανε τὴν ὑπαρξίην ἐν τῷ πλοιῳ τῶν ἀναγκαιούντων ἔξαρτημάτων ἡ ἐφοδίων, συμπεριελαμβανομένου καὶ τῶν ξυλίνων διαχωρίσματον. Εάν ἐφημούρετο τὸ ἄρθρον 4 τοῦ ναυλοσυμφώνου, ὡς ἐποτήριζεν ὁ συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν, θὰ καθίσταται ἡ ἐπάνταξης διὰ τοῦ ἄρθρου 5, νὰ σημιθεσθοῦν ἀσχετικά λέξεις τοῦ ἄρθρου 4 πρὸς τὰς τοῦ ἄρθρου 1, ὅποτε, διὰ νὰ δικασθοῦν ἀπόφειται τῶν πλοιοκτητῶν, θὰ ἔχεται νὰ γίνη παραδεκτόν, ὅτι τὸ πλοιόν τοῦ δένεται εἰς τὸν Σονηδικὸν νόμον.

Συνεχίζον τὸ σημεῖον τοῦ ὁ λόρδος δικαστῆς ἐτόνισεν, ὅτι δὲν ἡ δύναται νὰ ἔξεδην βάσιν, διὰ νὰ στηρίξῃ εὐδόνην τῶν ναυλωτῶν εἰς τὴν δαπάνην προηπιθείας τῶν ξυλίνων διαχωρίσματων. Συνεβλήθησαν οὗτοι — εἰπε — διὰ συμβολαιοῦ, δηνάριοι τοῦ ὀποίου τὸ πλοίον ὅφειλε νὰ είνεται ἐφοδιασμένον, μεταξὺ τῶν ἄλλων, καὶ μὲ ξύλινα διαχωρίσματα, θὰ ἥτο δὲ ἀδύνατον νὰ ἐπιβιλθῇ δαπάνη ἐπιβαρύνοντα τοὺς ναυλωτὰς καὶ μὲ ἄλλας ἀποχρέωσις, ἀντιτέθετος ἡ καὶ μὴ προβλεπομένας ἀπὸ τὸ ναυλοσυμφώνον, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι είχον ἀποτίσει ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην τὰς ἐπιτηδεώδους τὰς ἐποχρέωσις τοῦ. Η ἔφεος, δῆνε, δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ ενσταθῇ καὶ ἀπεριφίθη, προσεπινυρωθείσης τῆς πρωτο-

—Αθαρία καὶ ναυσίπλουν τοῦ σκάφους

Ἐνώπιον τῶν Γερμανικῶν δικαστηρίων ἤχθη πρὸ τοῦς ἡ ἀκόλουθος ὑπόθεσις: «Οἱ πλοιοχοις καὶ ἰδιοκτήτης ἐνὸς προσαράξαντος μεταξὺ Ἐλμπα καὶ Βέζερ βενζινοκίνητον ιστιοφόρου ἥθελησε νὰ διεκδικήσῃ τὰ ἔξιδα τῆς ἀνελκύσεως τοῦ σκάφους του διὰ τῆς παραδοχῆς ἡπο τὸν ἐνδιαφερομένον μερῶν γενικῆς ἀβαρίας, ἤγιεσ δέ, πρὸς διακανονισμὸν ταῦτης ἀγωγῆς κατὰ τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ φορτίου καὶ κατὰ τὸν ἀσφαλιστὸν αὐτοῦ. Η ἀσφαλίεια ἀντέταξεν, ὅτι ὁ προσαράξας τὰς ζημίας τῆς γενικῆς ἀβαρίας ἦτο αὐτὸς οὗτος ὁ πλοιοχοις, καθόσον ἐπεζηρίσθει τοῦ σκάφους μὲ σάρισ μάνισαν πρὸς πλοῦν καὶ διὰ τοὺς συγχρόνους, ὡς κυνεφνήτης.

Τὸ Ἀνοτατὸν Χανοεπικού δικαστήριον ἐδέχθη τὰς ἀπόφειται τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἀπέρριψε τὴν ἀγωγήν. Εἰς τὸν προεπιμένην περίπτωσιν ἰσχον — κατὰ τὰς διατάξεις τῆς φορτωτικῆς — οἱ Κανόνες «Υόροις-Ἄμβροσιος 1934» διὰ τὴν κατανομὴν τῶν εὐθυνῶν ἐν γενικῇ ἀβαρίᾳ. Ο Κανὼν Δ. ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ Γερμανικὸν περὶ ἀβαρίας δίζαιον μὲ τὴν § 2 τοῦ ἄρθρου 702, καθ' ἣν ἡ εὐθυνόνευση διὰ τὰς ζημίας γενικῆς ἀβαρίας δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσην δι' αὐτᾶς, διὰτοντα τὸν πάντας τῶν κινδύνων νὰ παρασημῇ τὸ πλοίον ἀπὸ τὸν ἀνεμον, ἡ- δύνατο κατέλιπε σφάλματα ναυσπλοίας.

Οσον ἀφορᾷ τὸ ἀστατάλληλον τοῦ σκάφους πρὸ πλοῦν, ἐβασίσθη τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι δὲν είχε βαθεῖαν κατακόρυφον τούπιδα, ἢν συνήθως ἔχουν τὰ ιστιούσα διατάξεις τῆς ἐλάττωσιν τῆς ἐποχρέωσης. Τὸ δικαστήριον ἀπέδεχθη τὴν ἀποφασίην τῶν φορτωτικῶν τὴν ἀποτέλεσμαν ἐποχρέωσην, ὅτι ἐπῆρχε πράγματι ἀποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν πρὸς πληρωμὴν τῆς ἐπιμέρους δαπάνης. Η ἀσφαλίεια ἀντέταξεν, ὅτι ὁ προσαράξας τὰς ζημίας γενικῆς ἀβαρίας δὲν δύναται νὰ ζητήσῃ ἀποζημίωσην δι' αὐτᾶς, διὰτοντα τὸν πάντας τῶν κινδύνων νὰ παρασημῇ τὸ πλοίον ἀπὸ τὸν ἀνεμον, ἡ- δύνατο κατέλιπε τὸν πάντας τῶν κινδύνων νὰ παρασημῇ τὸ σκάφος πρὸ πλοῦν καὶ διὰ τοὺς συγχρόνους, ὡς πετριτήσιν τῶν ἀγωγῶν.

Αἱ περιστάσεις, δῆμος, ὑπὸ τὰς ὀποῖς ἔξωσει τὸ σκάφος, ἀπέδειξαν, ὅτι τὸ τοῦτο ἐφοδιασμένον μὲ μικρὸν κανητῆρα, μὴ ἀνταποκρίνειν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ναυσπλοίας, ἐφ' οὓσον δὲν κατώθισθεν ἀπολιαρχος, κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς προσαράξεως καὶ ἐνῷ τὸ σκάφος ἔπλεε μεταξὺ τῶν ἔκβολων τοῦ Ἐλμπα καὶ τοῦ Βέζερ, μὲ ἀναπτυγμένα τὰ ιστία, μὲ τὸν κανητῆρα του ἐν λειτουργίᾳ καὶ ἐπὸν ἄνεμον 4 ἔως 5 μῆλαν μᾶλιστα, νὰ τὸ συγκρατήσῃ ἀπὸ τοῦ νὰ παρασημῇ τὸ πλοίον ἀπὸ τὸν ἀνεμον, ἡ- δύνατο κατέλιπε τὸν πάντας τῶν κινδύνων νὰ παρασημῇ τὸ πλοίον ἀπὸ τὸν ἀνεμον, ἡ- δύνατο κατέλιπε τὸν πάντας τῶν κινδύνων νὰ παρασημῇ τὸ σκάφος πρὸ πλοῦν καὶ διὰ τοὺς συγχρόνους, ὡς πετριτήσιν τῶν ἀγωγῶν.

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.
D. J. THEOPHILATOS.
STEAMSHIP AGENTS.

TELEPHONES.
 378 (4 LINES)
 17, RUE CASSIERS,
 ANTWERP.
 TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

RETHYMNI & KULUKUNDIS (HOLLAND)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: "DIOSKUROI,"
 Telephone: 15166 (3 lines)
 Residence 11185
 Water Clerk 44358

Willemskade 20
 ROTTERDAM

20, Willemskade
 ROTTERDAM,
 Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,

Residence 11185

20, Willemskade
 ROTTERDAM,</p

καυτήμον, δι τον πλοίον μά ήτο πολὺ μιζάς δηγάμεως. "Ανέμος 4 έως 5 μιλών είνε ανέμος κανονικός και κάθε πλοίου ισχανδόν πρόσημον, δύναται εύκολως να μή παρασφή, έφόσον δὲν μά υπάρχει ισχερός αντίθετος φέντα. Σκάφος, όμως, παρασφένενον είπο τας ανοτέρας συνθήκας, δέον να χαρακτηρισθῇ δις μή νανσίπλουν.

"Ως ναυτικὸν έξι ἄλλον σφάλμα, ποιη γιαγεν εἰς τὴν προσάραξιν, ἀνεγνώσιος τὸ δικαστήμον — συμφωνήσαν ἐν τούτῳ μὲ τοὺς πραγματογνόμονας — δι τὸ πλοίον, ἀφοι διῆγε τὸν ἔρωθρον φάρον και εισῆλθεν εἰς τὸ φέντα τοῦ παταμοῦ, διετήρησε τὴν πρᾶς B.A.B., πορείαν τον, ἐνῷ ὁ ανέμος ηὔσαν φθάσαν εἰς τὰ 3 ἑως 4 μιλα. "Ἐπορεύεται λάβη ὑπ' ὅψιν τον ὁ πλοίον, δι τὸ σκάφος μά παρεύσετο ἐπὸ τοῦ ανέμου και τοῦ σεμάτος ἀνατολικότερον και ἐφόσον ἐγγνόθει— διότι ἀπεκλείετο ἡ ἄγνοια — τὴν μικρὰν δίναμαν τοῦ κινητῆρος, ὥρει λε, κατὰ τὴν γνόμην τῶν πραγματογνόμονον, νὰ στέψῃ πρᾶς Βορρᾶν, ἵνα οὕτως ἀπορύῃ τὴν προσάραξιν εἰς τὰ ἀβάδη.

Τὸ δικαστήμον πατελόγησεν ἐπίσης, ότι ἐπιβαρυντικὸν διὰ τὸν πλοιαρχὸν στοιχεῖον, τὴν ἀμέλειάν τον νὰ κατηγήσῃ ἀρχιθη εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοι σημείωσιν τῆς πορείας τοῦ σκάφους, τῆς ἐντάσεως τοῦ ανέμου και τῆς ὥρας τοῦ ἀτυχήματος. "Ἐπορεύετο περὶ στοιχειώδων ὑποχρεώσεων κάθε πλοίον, ὥστε εἰς δεδομένην στιγμὴν νὰ παράσῃ σημεῖον εἰς τὸ δικαστήμον πληροφορίας.

—Πλοίον χωρὶς πατρίδα

"Υπάρχει πλοίον μή ἔχον πατρίδα, μή δν, δηλαδή, νηολογημένον εἰς λημνά; Τὸ ἔρωθρη τοῦτο ἀπησθάνεται τελευταῖος τὰ Γερμανικὰ δικαστήρια, συνεπείη τῆς ἀγοράνθου περιπτώσεων: "Ἐπρόσετο περὶ πλοίον, τὸ ὅποιον είχε μὲν ἐγγραφῆ εἰς τὰ νηολόγηα τοῦ 'Ἀμβούργον, χωρὶς, όμως, — ὡς ἐξηρωισθῆ ἐπὸ τὸν δικαστήριον — νὰ είνε ὁ λιμὴν ὅποιος ὁ ἀρχικός τῆς νηολογήσεως τον και χωρὶς νὰ ἔχῃ καν νηολογηθῆ ἀρχικῶς εἰς ἕτερον λημένα. Ἰδιοτήτης τον ήτο ὁ πλοίονος αὐτοῦ, τὸ δὲ πλοίον εἰς κανένα Γερμανικὸν λημένα, μιδὲ τοῦ 'Ἀμβούργον ἐξαιρουμένον, δὲν είχεν ἐτελέσει πλόων. "Ἐπειδή, δημ, τὸ ἰδιότυπον αὐτὸν πλοίον δὲν είχεν ἐν τῇ πραγματικότητι ἐξανήσει ἀλλα κανένα Γερμανικὸν λημένα, οὕτως ἴδιατερος ἀλλο τοῦ 'Ἀμβούργον, ἀλλ' οὕτε και ἐν τοῦ ἔξωτεροιον, ἥτο ἐν τῇ οιδιᾳ, πλοίον χωρὶς πατρίδα.

"Ηγέρθη τότε τὸ ζῆτημα, ἐάν — λόγῳ τῆς καταστάσεως ταύτης — αἱ δημοσιγνηθεῖσα ἀπάτησις ἐν τῆς συνάψεως ναυτοδανείου, παρεῖχον εἰς τὸν δανειστὴν τὴν ἰδιότητα τοῦ 'δανειστοῦ ἐπὶ πλοίου'. Κατὰ τὸ ἄρθρον 154 τοῦ Γερμανικοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου, ἀπάτησις ναυτοδανείου, δημιουργεῖ δικαίομα εἰναντιούκον δανειστοῦ' μὲν ο ν, διαν τὸ δάνειον συνήρθη ἔστι τοῦ λημένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν προκειμένην περιπτώσειν τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθησαν, δι τὸ ὅρθεν σκάφος δὲ εἰς τὴν πατρίδα και ἐπομένος ο δανεισταὶ τον ἦσαν ἀποι δανεισταὶ, μή ἔχοντες τὰ ἴδιατερα προνόμια τῶν ἐνεποθήκων τούτων.

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικὰ πλοῖα

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ»: Προσθηραμένον ἐπὶ ὑγράλιον ἔξωθι τοῦ προλιμένου τοῦ Σάρωνες. "Η ἀνέλκωσις τον ἐπετεύχθη τὴν 11ην Φεβρουαρίου, κατόπιν τηματικῆς ἐκφροτώσεως τοῦ ἐν γεννημάτων φορτίου τον και την δημητίαν διότι ισχυρῶν φυμούλων και τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ranger». Τὸ σκάφος ἐρρυμούλκηθη ἐντός τοῦ λημένος τοῦ Σάρωνες ἀγνωστοῦ ηθὲν εἰς ἀσφαλή παρά τὴν προσωμαίαν θέσιν. "Η διαφορὴ τοῦ πλοίου συγχρατεῖται εἰνάκλως ἐπὸ τῶν ἀντιλόπων. "Απὸ τὰς ἀντασφαλίες ἀπεσύρη μὲ 50 οι γυναίκες.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ»: Λαρισαίον πλοίον προσθηραμένον τοῦ Σάρωνες τὰς ἐν προσωμαίας και συγχρούσεως ζημιάς τον, ἔλαβε πι-

στοποιητικὸν ναυτιλίας και ἀνεγνώση διὰ Πλάτη. (Φεβρ. 11)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΡΑΤΗΣ»: Προσθηραμένον εἰς ἀμφιόδη θέσιν τῆς παραλίας Samso, πλησίον τοῦ 'Οντάνες. "Ἐπὶ τοῦτον ἔκφασαν ὁ ἀμφιόδης ἐπιθεωρητής τοῦ «Λόνδης και τὸ ναυαγοσωστικὸν «Garmi» τῆς ἑταίριας Σβίτζερ. Τὸ σκάφος δὲν παρουσίασε διαφορή, δὲν ἡδυνάθη, όμως, νὰ ἀνελκυσθῇ και ἀνει δημητίας. Κατόπιν τοῦτον ὑπεράρχηση συμβόλων τύπων «Λόνδης και ὡρισεν ἡ ἐργασία τῶν ναυαγοσωστῶν, συνισταμένη εἰς τὴν ἐπιθεωρήσην τῶν ὑγράλων ἐπὸ δότου, εἰς δινομετρήσεις και τηματικῆς ἐκφροτώσης ἀφασθούσην εἰς φυμούλησίας παρὰ τὸ πλοίον φορτηγίδας. "Η ἀνέλκωσης ἐπραγματοποιήθη μὲ τὴν παλιρροιαν και κατόπιν ἐκφροτώσεως 250 περίπου τόννων φορτίου. Τὸ σκάφος, συνοδεύμενον ἐπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Garmi», κατηρθνήθη εἰς 'Οντάνες πρᾶς ἐκφροτώσην, ἐπιθεωρηθὲν δὲ ἐνέθη ἀβλάβες και ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας. (Φεβρ. 14)

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ»: Εποκεράσαν εἰς Λισσαβόνα τὰς ἐκ τῆς τριμηνίας ζημιάς τοῦ πηδαλίου τον, ἀνεγνώση διὰ Ηερωαῖ, δημ, και κατέπλευσε πρᾶς. (Φεβρ. 11)

«ΝΕΡΑΓΓΑΛΑ»: Εδεξαιμενίσθη εἰς τὴν Βρέστην πρᾶς ἐπιθεωρησην. "Ἐλασμα τῶν ὑγράλων ἐπὸ τὸ κύτος Νοτι ἐγένετη διερρηγμένον και διὰ ἀντικατασταθῆ διὰ νέον, ἔτερα δὲ διότι δεβλαψινεα ἐλάσματα θὰ ἐποκενσισθῶν. "Υπεδείχθησαν ἐπίσης ἐποκενεια τίνες εἰς τὰ τάνκς τοῦ φορτίου. Αἱ ἀνοδειγμέναι ἐποκενεια συνεπληρωμήσθησαν τὴν 19ην Φεβρουαρίου, διτὸ σκάφος, ἐπιθεωρηθὲν ἐν νέον, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας και ὡρισεν τὴν ἐπαναφόρισην τοῦ ἐκφροτώσην τον. (Φεβρ. 11—20)

«ΝΗΡΙΤΟΣ»: Ανέλκωσθεν ἀνει δημιῶν και χωρὶς νὰ δεχθῇ δημητίαν ναυαγοσωστικοῦ, κατέπλευσεν εἰς Μαρσελοῦ πρᾶς παράδοσιν τοῦ ὑπολοίπου φορτίου τον. "Ἀρολόύθως κατηρθνήθη εἰς Δάνταιγ, δημ, και ὡρισηούλησην ἐν ἀναιμού φορτώσεος. Κατόπιν τὸν χρόνον ἀπότον και ἐνὸ τὸ Νοσθρηγὸν ἀπότολοιον «Komte» ἐξετέλει ἐλιγμούς πρᾶς ἀγνωσθούλιαν, ἐπέτεσεν ἐπὶ τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ, λόγῳ μειονεκτηζης λειτουργίας τοῦ τηλεγράφου τοῦ πηδαλίου τον και τῷ προδένησης ζημιάς εἰς ἔνα πλευρούν ἔλασμα και εἰς τὴν ἔλασα. "Εθρανθη και ἔνα συμματόσχοιν προσδέσεις τοῦ ἀπό τοῦ Νηριτος». (Φεβρ. 11—19)

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Εμφροτον ἐν Μπάρον διὰ Μπούνεος "Αἵρεσ, προσήραξεν ἔξωθι τοῦ πλαϊων λημένος τοῦ Μπάρον, ως ἀνεγνώσμαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀλλ' ἀνελκύσθη μὲ τὴν δημητίαν φυμούλων και ὡρισηούλησην εἰς Μπάρον "Αἴλαντ, διὰ νὰ ἐπιθεωρηθῇ και λάβῃ πιστοποιητικὸν ναυτιλίας. "Ο ἐπιθεωρητής ἀνεῦρε ζημιάς εἰς τὸ ἀνιο τημηα τοῦ πηδαλίου τοῦ σκάφους και διέταξεν ἐποκενειας δὲν δεξαιμενη, πρὶν ἡ χορηγήση πιστοποιητικὸν ναυτιλίας. Κατόπιν τοῦτον τὸ πλοίον κατηρθνήθη εἰς Κάρδια, δημ, και ἔλαβε πιστοποιητικὸν τοῦ διὰ νὰ δεξαιμενίσθη πρᾶς Κάρδια. (Φεβρ. 11—19)

«ΔΕΛΦΟΙ»: Αποπλέον ἐκ Γδύνιας προσέχρωσεν ἐπὶ τοῦ ζηλίνου προστατευτικοῦ διαζήματος τῆς προσωμαίας και προδένησεν εἰς αὐτὸν ζημιάς. Βλάβης τινάς, ἐπισης, ἐπέστη και τὸ σκάφος. Μετὰ τὴν ἐπέλεσην τῶν ἐποδειγμάτων ἐποκενειον, ἀνεγνώσης τὸ πλοίον ἔμφροτον διὰ Μπούνεος "Αἵρεσ, ἀνοικτά, όμως, τῆς Γδύνιας, συνεργούσθη μὲ τὸ Σοντηδικότ ἀπότολοιον «Moira». Τὸ Σοντηδικὸν ἐποτάλη ἀρκετάς ζημιάς, ἐζήτησε δημητίαν, τῷ ἀπεστάλη δὲ τὸ Πολωνικὸν φυμούλων «Titan». "Η σύγκρουσις ὀφελέστη εἰς ἐλιγμούς τῶν δύο πλοίουν πρᾶς ἀποφυγήν ἐπιπλέοντον φυγούλαγον. Τὸ «Moira» ἐρρυμούλησθη εἰς Γδύνιαν, ἐζηριθούθη δέ, ὅτι ἐπέστη βαρείας ζημιάς εἰς τὴν πλούδαν τον και εἰς τὸ καταστρόφημα, ἀπολέσαν και μιαν τῶν ἀγνωσθῶν. Τὸ ἀπό τοῦ «Δελφοί» ἐπανέπλευσεν εἰς Γδύνιαν μὲ ἀνομάλως λειτούργησης τὰς μητανάς τον. Μετὰ τὴν ἐπέλεσην ἐποκενειον, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας και ἀνεγνώση. (Φεβρ. 12—16)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εισαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακευσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ και εἰς τοὺς κυριωτέρους λημένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

Αντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: **LINDSAY BLEE & Co. Ltd.**

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: **COAL TRADING ASSOCIATION**

Westerkade 2, ROTTERDAM

«ΕΛΕΝΗ Τ.» Εις Ἀλγέριον, μὲ σειρὰν ζημιῶν εἰς τὸ κατάστρωμά του, συνεπεῖ τῆς τριζωμίας, ὃς ἀνεγράφαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Μετά τὴν ἐκτέλεσιν προσωρινῶν ἐποικενῶν, ἀνεῳδόησε τὸ σκάφος διὰ Ρόττερνταμ, πρὸς παράδοσιν τοῦ φορτίου μεταλλεύματος, παραιημέντος ἐκ Στρατονίου. Μετά τὸν διάπλουν τοῦ Γίβραλτάρο, συνήντησε τὸ σκάφος πυκνὴν ὄμιζλην, συνεκρούσθη δὲ σφρόδρως μὲ ἄγνωστον πολεμικόν, ὅπερ ἔπειτα, μὲ πλήρη ταξύτητα. Ἡ σύγκρουσις ἔλαβε γόραν 30 μῆλα ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Spartel καὶ εἰς θέσην πλάτους 35–38Β. καὶ μῆκος 6–40 Α. Τὸ φορτηγὸν ἐπέστη σοβαράς ζημιᾶς εἰς τὴν πόρφων του καὶ ὅγημα εἰς τὰ προφατάνα ἥματα, ἥρχισε δὲ κατακλύζομενον ἀπὸ τὰ εἰσόρντα ὕδατα. Πρὸ τοῦ κινδύνου καταποντισμοῦ ἔξεπέμψθη τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S., ἐπειδὴ δὲ ἡ ἀντίλια δὲν ἤδυναντο νὰ συγχρατήσουν τὴν διαρροήν, ἔγκατείνθη τὸ πλοῖον ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ τοῦ. Εἰς δούμειαν ἀπεστάλη ἐκ Γίβραλτάρο τὸ φρούριον τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου «Rambler», ἔπειτε δὲ καὶ τὸ λαβόν τὰ σήματα κινδύνου Ἀγγλικὸν ἵπεροςεάνιον «Berwickshire». Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἔφθασε πρῶτον εἰς τὴν θέσην τοῦ κινδύνου, περισυνέλεξε τὸ πλήρωμα καὶ ἀπολύθως προσέδεσε τὸ ἔγκαταλειμμένον προτηγόν, ἐπεβίβασεν ἐπὶ ἀπὸ τὸ ὄλιγον ἄνδρας καὶ τὸ ἔργονον ἔγκαταλειμμένον εἰς Γίβραλτάρο. Ἐπειδὴ τὸ «Ἐλένη Τ.» εὑρίσκετο πλέον εἰς κατάστασιν βιθίσεως, προσηράσθη εἰς τὴν ἀμμῷδην θέσην Campamento, τὸ δὲ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὸ Γίβραλτάρο. Ὁ Ἀγγλος πλοίαρχος παρέδωσε τὸ προσηραγμένον πλοῖον εἰς τὴν τοπικὴν ἐπιφοτιὴν ναυαρχείου, διεξέδισε τὸ ἀπέστησην ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ καὶ τοῦ φορτίου, διότι τὸ εἶναι ἔγκαταλειμμένον ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ καὶ τὸ ἔποισθε. Τὸ «Ἐλένη Τ.» ἀνεύλυσθη τὴν ἐπομένην ἀπὸ τὸ ναυαγωσθειτὸν τοῦ Ναυαρχείου καὶ ἐργονούλησθη ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Γίβραλτάρο. Τὸ πλήρωμα τοῦ, κατόπιν ἀδειας τῶν ἡμενίκων ἀρχῶν, ἐπέβη τοισάρσος, ἵνα φροντίζῃ διὰ τὴν ἀντίληψην τῶν ἀδάπτων καὶ τὴν διατήρησην ἀτρού. Καὶ ἀναφοράς τοῦ πλοίου τοῦ πλοίαρχον, ἡ σύγχρονος ἐπῆμεν ἀνοικτὰ τῆς Ταρίγας μὲ ἄγνωστον πολεμικὸν ταξίδευον ὀλοταχῶς ὑπὸ πυκνὴν ὄμιζλην. Ἐκ τῆς συγχρούσεως, ἦτις ἐπήρξε σφρόδρα, ἀπέμειναν ἐπὶ τῆς πόρφων τῆς «Ἐλένης Τ.» ἴχνη χρώματος ἀγριῶν ἀπὸ τὸ πολεμικόν. Αἱ προξενίεσσα ζημιά εἶναι ἐπετεμένα. Ἀρχεταὶ ἐλάτηματα τοῦ προφατοῦν ποδοστάμου ἀκμήθησαν καὶ ἀλλα διεργάγησαν, τὸ ἔξαρτήματα τῆς πόρφων ἐβλάβησαν, ἡ μία δὲ ἀγκυρα τοῦ πλοίου κρέματα, ἓντος ἡ ἐτέρα ἀπεκόπη καὶ ἀπολέσθη ἡ παραμένειν ἐπὶ τῆς πόρφων τοῦ συγχρούσθεντος ἀγνώστου πολεμικοῦ. Τὸ κάτη τοῦ πλοίου διατηροῦνται στεγανά, τὸ «φόρων», διοις, εἰναι πλήρες μέχρι τῆς ιδίουν γραμμῆς. Κατὰ νεοτέρας πληροφορίας, αἱ ἐνδεικνύμεναι προσωριναὶ ἐπισκεναὶ, ὥστε νὰ δυνηθῇ τὸ σκάφος καὶ πλεύσῃ εἰς τὸν προσωρινὸν τοῦ προς ἐκσόφτωσιν, θύμη μεταλληρούδων εἰς τὸν χρονικὸν διάστημα τοῦτον ἐδομάδιον. Ἡ ἀγγροβολία τοῦ πλοίου εἰς Γίβραλτάρ δημοφαλίσθη.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.» (πετρελαιοκίνητον) : Ἐξώσειλεν εἰς δραζόδην ἀπὸ τὸ Κατακόλον, συνεπεῖ θράψεως τοῦ πηδαλίου του, κατὰ τὴν διάρρειαν σφρόδρατης θαλασσοταραχῆς. Σκάφος καὶ φορτίον, συνιστάμενον ἐπὶ 200 τόννων ἀλεύσων καὶ ἀλλων εἰδῶν, θεωροῦνται ὡς ὀλική

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

ἀπόλεια. Τὸ πετρελαιοκίνητον τοῦτο εἶναι ιδιοκτησίας τοῦ κ. Μ. Πονιάνον. Νεώτεραι πληροφορίαι ἀναφέρονται, ὅτι θὰ καταβληθῇ προσπάθεια νὰ περισσωπῇ ἡ μηχανὴ μόνον, διότι τὸ σκάφος ἔσπληξ ηδη εἰς δύο κατὰ τὴν διάρρειαν τῆς τελευταίας σφρόδρατής τοις.

(Φεβρ. 11–19)

«ΕΙΡΗΝΗ» (βυθισμένον παρὰ τὸ Καρηφέρεα) : Κατὰ τὴν διάρρειαν τῶν τελευταίων τριζωμῶν ἐσύρθη εἰς βαθύτερα ὕδατα καὶ ἐπέστη νέαν σειρὰν ἐπετεμένων ζημιῶν. Ἡ διάσωσις τοῦ φορτίου τοῦ εἶναι δυσχερής, οἱ δὲ ναναγούσθωστα προτίθενται νὰ ἐγκαταλέψουν κάτισθαι περατέρῳ ἐργασίαν. Κατὰ τὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ «Άριδα» ἐνδείκνυνται ἡ πολύτιμης παραστατική.

(Φεβρ. 12)

«ΛΑΝΔΑ» (ex «JENEA») : Καθ' ὃν χρόνον παρέμενεν ἡγυνδροβόλημένον εἰς τὸ Ρόττερνταμ, προσηράσθη ἐπ' αὐτοῦ τὸ Γερμανικὸν ἀπολύτουν «Taifun», καὶ τῷ προϊζένηστον διαφέροντας ζημιάς. Μετά τὴν ἐκτέλεσιν ἐποικενῶν, τὸ ἄπειρον πλέοντες κενὸν δι' Ἰμιγζαμ πρὸς ψάριτσαν γανθιδάκων. Κατὰ τὸν εἰς Ἰμιγζαμ κατάπλουν τοῦ πλοίου τοῦ, σταθμεύσαν τῆς 15ης Φεβρουαρίου, ἀπόλεσεν εἰς τὸν προλιμένα τὸν δεξιὸν αὐτοῦ ἀγκυραν μετ' ἀρκτῆς ἀλέσσεως. Ρεμούλκα καὶ δύται ἀνεύρουν τὴν ἀγκυραν καὶ ἀνέσπουν τὸ ἄρχον τῆς ἀλέσσεως μέχρι τῆς ἐπιφανείας, χωρὶς δύος — ἐλλείπει βαρούλκους — νὰ δυνηθοῦν νὰ ἀνέκουσον τὴν ἀγκυραν. Συνεργονιθῆται τότε, ὅποις τὸ φορτηγόν, κατὰ τὸν ἀπόλυτον τοῦ, σταθμεύσαν ἐπ' ὅλην καὶ κατόπιν συνδέσεως τῶν ἀλέσσεων τοῦ, ἀνασύρῃ δι' ίδιων μέσων τὴν ἀπόλεσθεισαν ἀγκυραν τοῦ. Η ἐποδειγμένης προσπάθεια κατεβλήνθη πράγματα, ἀλλ' ἡ ἀλισσὴ ἀπεκόπη διὰ δευτέραν φοράν καὶ ἡ ἀγκυρα ἀπολέσθη ἐν νέου. Τὸ ἄπειρον πλάνων διὰ Μπονένος «Άρης» ἀνεῖ δεξιὰς ἀγκύρας. (Φεβρ. 12–20)

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ» (ex «HAMPTON HILL») : Αναχωροῦν ἐπ' Ρόττερνταμ διὰ Μπονένος «Άρης» ἐπέστη ἐγγὺς τοῦ Τερεντίουν ἡλικών διάληπην τὸν μηχανὸν τοῦ καὶ ἡναγκάσθη νὰ ἐπανατείνῃ εἰς Ρόττερνταμ πρὸς ἐποικενήν. Αἰολούθως ἐπιθεωρήθην ἔλαβε πιστοποιητὸν νανοπλοίας καὶ ἀνεῳδησε.

(Φεβρ. 13)

«ΜΑΡΟΥΛΙΩΝ» : Προκειμένουν νὰ ἐπετελέσῃ εἰς Μοντεβίδεο τὰς ἐποδειγμένας εἰς δεξαμενὴν ἐποικενὰς τὸν τελικοῦν αἴσονας, ἔξεργοτόπως τημῆσαν τὸ φορτίον τοῦ. Δέρα τόνναι ἀραβοσίτου τοῦ κύτους Νο4 εὑρέθησαν δεβλαμάτενοι.

(Φεβρ. 13)

«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» : Προερχόμενον ἐπ' Ροζάφιο μὲ φορτίον γεννημάτων κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, ἔχον διαφροήν τοῦ «φόροπτίου». Η διαφροή παρουσιάσθη κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ σάλπιους, διαφρούσης σφρόδρατης τοις τριζωμάτων.

(Φεβρ. 13)

«ΠΟΛΥΜΝΙΑ» : Μετά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐποικενῶν παραστατικῶν τοῦ πλοίου τοῦ «Άρης».

(Φεβρ. 13)

«ΑΙΓΑΙΟΥΣ» : Προσήρμαζεν εἰς τὸ τον χιλιόμετρον τῆς Νοτίου διώρυγος τοῦ ποταμοῦ Παράνον, ἀλλ' ἀνευλύσθη ἀνενομεῖσαν βοηθείαν καὶ ἐξηγολούθησε τὸν πλοῦν τοῦ διὰ Μπονένος «Άρης». Ζημίας τῶν ὑφάλων δὲν ἐπέστη.

(Φεβρ. 15)

«ΕΛΕΝΗ» (σημαία Ἀγγλική) : Κατέπλευσεν εἰς τὴν Κονσταντίνου

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,”
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ένα Μπουγκάς μετά είκοσι αριθμόροφων έκ τῶν πάγων καθυστέρησην.

(Φεβρ. 15)

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ»: Αποπλεύσαν ένα Ροζάριο διά Ντακάρα (διαταγής) μέρα φορτίου γεννημάτων συνεχούνθη ἔλαφος εἰς τὴν διώρυγα Ταλάσσα τοῦ ποταμοῦ Παράνα μὲ τὸ Ἀργεντινὸν πότορα «Aguila II», ὅπερ ἐργονόληκε τὴν σιδηρᾶν φορτηγίδα «Mirasol». Τὸ ἀπὸ «Ποσειδῶνα» συνεχίσαν τὸ πλοῦν τοῦ ἡγυανούλησην εἰς τὸ προλημένα τοῦ Μποτένεος. «Ἄρες πρὸς ἐπισκεψήν διαφόρων μικροζημών τον, ἐνῷ τὸ Ἀργεντινὸν ἐπόδισεν εἰς Σάν Πέντρο πρὸς ἐπιβεβολήν.

(Φεβρ. 15)

«ΠΑΤΡΑ»: Εξ Σερίφου μὲ μετάλλευμα διὰ Λίμνης προσάρτεσε, συνεπείᾳ τῆς κρατούσης πενήντης ὄμηλης, ἐγγὺς τοῦ Χούρ ὅφ Χόλλαντ, ἀλλ' ἀνατένεσθη ἄνευ δονθείας καὶ ἔχηροιούθησε κανονικῶς τὸν πλοῦν του, χωρὶς νῦ ἐποτῇ ζημίας εἰς τὰ ὑφάλα του.

(Φεβρ. 16)

«ΤΡΕΓΚΟΛΝΑΝ»: Μισρά ποσότης ἐκ τοῦ φορτίου του ἔξεργοτόθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ, προσειμένων νῦ διευκολυνθῆ ἡ ἐπέτειος ὥραιμένων ἐπισκενῶν τὸν πλοῖον, αἵτινες ἀνεδίχθισαν, ὡς ἀπαράπτου. Λί ἐπισκεναὶ συνεπληρώθησαν μετά δύο ἡμέρας καὶ τὸ σάραντος ἐπανεργοτοσθεώς 300 ἐκφορτούμεντας τόννους ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ φορτίου του.

(Φεβρ. 16-21)

«ΑΙΓΑΙΕΙΚΗ»: Ήρχισαν αἱ ἐπισκεναὶ τὸν σάραντος τούτου εἰς τὸ Σάν Ναζαρί. Τὸ φορτηγὸν κατεργάθη ἐπὶ τὸ διάστημα εἰς τὸν λιμένα, συνεπείᾳ διαφορᾶς διὰ τὰ ἔσοδα τῶν χοησμοποιηθέντων ωμούλων, μεταξὺ ἰδιοκτητῶν καὶ ψηφινάκηστοις ἑταῖροις. Τὸ κάστος τῶν προσωρινῶν ἐπισκενῶν ἀνῆλθεν εἰς 200 λίρας, ἡ δὲ ἀπατήσις διὰ τὰ ωμούληκησταὶ ἀνετέθη εἰς δικηγόρους καὶ ἔλαβε τὴν συνήθη ὁδόν. «Ο ἀριγχεῖς εἰς Σάν Ναζαρί Παντελῆς Γεωργαντῆς, ἐκ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου, ἀπέβασε.

(Φεβρ. 21)

«ΜΙΧΑΛΗΣ»: Κατευθυνόμενον ἐν Νέας Οὐρλέανης εἰς Σάν Λορέντζο προσήρχεται εἰς Cabo Santa Maria, κατὰ τὴν διάρκειαν πενήντης ὄμηλης. Υπὸ τοῦ πλοάρχου Ἑλητήμησαν ἐπειγόντως ἴσχυρα ωμούληα ἐκ Μοντεβίδεο, ἵνα ἐπιδιοίξουν τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ σάραντος. Λί τοπικαὶ ἀρχαὶ ἀνέφεραν, ὅτι τὸ σάραντος ἔχουσει ταφὰ τὸν κηραυνοθράστην τοῦ Ραούμα καὶ διὰ δύο ναναγοστοτακά ἔσθμασαν ἥδη ἐπὶ τούτῳ, διὰ νὰ παράσουν τὰς δονθείας τουν. Εἰς τὴν θέσην τῆς προσαράξεως μετέβη ἐπίσης διὰ ἔηρας καὶ ὁ ἀρμόδιος ἐπιθεωρητὴς τοῦ Λόνδ. Τὸ φορτηγὸν ἐπικάθητα τοῦ δυνοῦ ἀπὸ πρώτης μέχρι τοῦ Νοῦ, σημειοῦται δέ διαρροὴ εἰς τὰ ὑπὸ ἀριθμ. 1 καὶ 2 κύτη του. «Υδατα ἐπίσης παροντασθούσαν καὶ εἰς τὸ μηχανοστάπον. Επιχριστοῦν καλά καιρούς συνήθηκαν, ἐπίσηται δὲ νῦ πραγματοποιηθῆ συντομῶς ἡ ἀνέλκυσις. Μίαν ἡμέραν μετὰ τὴν προσάρξιν, τὸ σάραντος ἥρχισε νῦ ἀποτῆτα κλίσιον πρὸς τὴν ἔτεραν τὸν πλευρὸν του, ὥλα δὲ τὰ κύτη του, τὸ μηχανοστάπον καὶ ἡ τροφαποτήρη κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ ὑδατα εἰς ἐπίπεδον ίσον πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. Ἐξηρχισθή, ἐν τούτοις, ἀπὸ τοὺς δύτας, διὰ μόνον τὰ ὑφάλα τοῦ κύτου τοῦ Νοῦ διερράγησαν, ἐξ αὐτῶν δὲ προσῆλθεν ἡ δηλη διαρροὴ. Εἰς τὰς Λονδινείους ἀντασθανίας ἀνεγράφη ἀρχικῶς τὸ σάραντος μὲ 30 οὐρανέας, αἵτινες ἀκολούθως ὑφόδησαν εἰς 40 οὐρανέας.

(Φεβρ. 21)

«Ο ΛΟΙΠΟΣ»: Ο πλοίαρχος ἐπέγραψε ουμέδωλων τύπων Λόνδη καὶ αἱ ἔργασια διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ἥρχισαν. Οι ναναγοστά συντομῶς ἡ ἀνέλκυσις πρὸς διασφάλισιν τῆς θέσεως τοῦ πλοίου ἀπὸ ἐνδεχόμενον κλινωνισμόν, προσέλευτον δὲ σύντομον τὴν ἀνέλκυσιν, ἐλάνη παραταθῆ ὁ εὐνοῦς καρός. «Ο ἐπιθεωρητὸς τὰ ὑδατα δύτης ἀνέφερεν, ὅτι τὸ πλοῖον ἐπικάθητα εἴη μήκους 40 ποδῶν ἐκ τῆς πρώτης ἐπὶ δραγώδων βυθοῦ καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον μέχρι τοῦ Νοῦ ἐπὶ ἀμμώδους τοιούτου. Λόγῳ τῆς ἐπάρξεως τοῦ δράζουν διατετοῦτα φόβοι ζημών εἰς τὰ πλευρικά ἔλασματα τοῦ

πλοίου. Ἐπίσης παρετηρήθη ὑπέγερσις ἐνίον ἔλασμάτων τοῦ καταστρόματος. Οι ναναγοστά προσπαθοῦν διά τὴν ὅλην ναναγιασθεσιανή ἔργασια. Τὸ ἐπογραφὲν συμβόλων διὰ τὴν ὅλην ναναγοστά προσπαθοῦν εἰς τὸ Μοντεβίδεο. Τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἡ θέσης τοῦ πλοίου ἡ προβλέπεται διατησίαν εἰς Μοντεβίδεο. Τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἡ θέσης τοῦ πλοίου ἡ προβλέπεται διατησίαν εἰς Μοντεβίδεο. Τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἡ θέσης τοῦ πλοίου ἡ προβλέπεται διατησίαν εἰς Μοντεβίδεο. Τὴν 23ην Φεβρουαρίου ἡ θέσης τοῦ πλοίου ἡ προβλέπεται διατησίαν εἰς Μοντεβίδεο.

(Φεβρ. 19-23)

«ΚΑΡΜΕΝ ΣΥΛΒΑ» (σημαία Ρουμανική): Εξετελέσθησαν εἰς Κεντρικούς προσωρινά ἐπισκεναὶ καὶ δὲ διαρροὴ ἀνεκόπτη. Τὸ πλοῖον θάρρωσκηθῆ εἰς τὸν Ηεραπάζον λιμένα ἵπτη διόν ισχυρῶν ωμούλων, μετά δὲ τὴν παραδόσιαν τοῦ πλοίου τὸν ὑπότελεσθη τὰς ἐποδειγματίσιες διοικητικὲς ἐπισκεναὶ.

(Φεβρ. 20)

«ΦΛΙΑΞ»: Προσεργόμενον ἐν Ροζάριο κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμερικήν προτίμων γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλοῦν συνίνησε τὸ σάραντος συδροτάτην θαλασσοταραχήν, ἐπέστη δὲ διαρρόης ζημίας εἰς τὰ ἔσαρτηματα τὸν καταστρόματό του.

(Φεβρ. 21)

«ΜΑΡΙΟΣ Τ.»: Κατευθυνόμενον ἐν Ζογκούλδεσ τείς Θεοσαλονίκην μὲ φορτίου γιαννιθράκων προσήρχεται εἰς τὰ Καββάκια, ἀλλ' ἀνετέθη ἄνευ δονθείας καὶ χωρὶς νῦ ἐποτῇ ζημίας τὸν ὑφάλων του.

(Φεβρ. 21)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ»: Παραπλέον τὰς Βραζιλίανας ἀπτάς ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀστρομάτου του, ὅτι κατευθύνεται εἰς Ριόν Τανέριον πρὸς ἐπισκενήν βλάβης τὸν ὑφάλων του. Βραδέτερον ἐπηλεγματήθη, ὅτι τὸ σάραντος ἔγινεσεν εἰς τὸ Ριόν Τανέριον μὲ διαρροὴ εἰς τὸ τάνκ Νο. 1, συνεπείᾳ βλάβης εἰς ἔλασματα τὸν ὑφάλων. Ο δύτης εἶρεν, ὅτι ἀφεταὶ συνδέσει είχον γαλασσοῦ ἡ θαρασσῆ καὶ διὰ ἐλάσματα ταῦτα είχον καμψθῆ. Ο ἐπιθεωρητὴς τοῦ Λούδι ἐπέδειξε προσωρινάς ἐπισκενάς, πρὸς διευκόλυνσιν δὲ τῆς ἐπετέσσεως των συνέστησης τὴν ἐκφότωσιν 500 ὥστε 600 τόννων ἀπὸ τὸ ἔξ αραβοστίου φορτίου τοῦ πλοίου.

(Φεβρ. 22)

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ»: Αποπλεύσαν κενὸν ἐπὶ Αμερικήν προστείται διὰ Μπορένος. «Ἄρες, ἐπανέπλευσε μὲ ἔλαφον βλάβην εἰς τὰς μηχανάς του. Αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκεναὶ ἐπετέσσεσθησαν καὶ τὸ πλοῖον ἐπιθεωρητήθη ἐλάσηε πιστοποιητικὸν νανοπλόιον καὶ ἀνεγόρωσε.

(Φεβρ. 22)

«ΙΚΑΡΙΟΝ»: Καταπλέον εἰς τὴν Δονγκέρων καὶ εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγνην τὸν ἀγνωριστήν την προδίλμενος, ἀπόλετεσσεν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκάρας του μετ' ἀρχετῆς ἀλλοεσώς. Τὸ σάραντος εἰσήθη εἰς τὸν λιμένα βοηθούμενον ἀπὸ δύο ωμούληα καὶ προσεδέθη εἰς ἀσφαλῆ θέσιν.

(Φεβρ. 23)

«ΤΖΕΝΝΥ»: Ερθασε τὴν 12ην Φεβρουαρίου εἰς Γιβραλτάρ κενὸν ἐκ Βαρκελώνης, μὲ ἀνομάλως λειτουργούντα τὸν τελικὸν λίσταν. Εξετελέσθησαν αἱ δέσσαι εἰπισκεναὶ εἰς τὸ Γιβραλτάρ καὶ τὸ φορτηγὸν ἀνεχόρωσε μετὰ τριήμερον διὰ Χονέλων πρὸς φρότωσιν μεταλλευμάτων διὰ τὸ Λονδίνον.

(Φεβρ. 23)

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ»: Ενῷ ἀπέπλευσεν ἐκ Μετιλήνης μὲ ὑπόλοιπον φορτοφορτίου εἰς κένα διὰ Στυλίδα, ἔξηρχισθη ἔλαφος διαρροὴ εἰς ἓντας τὸν λιμένα, ἐπειδὴ τὸν προδίλμενον προστείται τὴν ἀναζώρησιν του καὶ ἐπετέλεσε τὰς ἐνδειγνυμένας ἐπισκεναὶ.

(Φεβρ. 23)

«ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ» (ex «RONSARD»): Κενὸν ἐκ Ρουέν δι' Αμερικής ἐπανέπλευσεν εἰς Ρουέν βοηθούμενον ἀπὸ δύο ωμούληα, διότι ἀνέστη βλάβην εἰς τὰς έστιας ἐνός ἐκ τῶν λεβήτων του. Διετάχθησαν αἱ δέσσαι.

(Φεβρ. 23)

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος

δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ εύθειαν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ
ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**



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

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. |
| HULL: | 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 Terwennakker. |
| HAMBURG: | GEBRUUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12. |
| ANVERS: | JEAN ASLANIDIS Chez les Etablissements Ch. Reens 28, Bassin
Kattendyk, Quai Ouest |

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

- | | |
|------------|---|
| MARSEILLE: | CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue
Beauveau No. 9. |
| | R. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette. |
| GENOVA: | U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1 |
| VENICE: | G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318 |
| TRIESTE: | G. VOYATZOGLOU, Calle Valareso 1318,
Venice. |
| ZARA: | GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13 |
| MALTA: | MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco. |
| CORSICA: | MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse
Marseille. |
| ALGER: | COMTE TINCHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet. |
| ORAN: | ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe. |
| GIBRALTAR: | JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli, Casablanca |

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

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

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ΑΔΕΝ)

ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA

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

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

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

TANGA:

SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI

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

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

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

MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

SHANGHAI: CH. A. DOUCAKIS, P.O.Box No.1924,
DAIREN: CH. A. DOUCAKIS, Kaida-Cho No.82.

MELBOURNE: S. PHOTIOS & CO. PTY. LTD. 306.
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 δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Περιφρισμένη ίντησεν ή κίνησις τῆς Ναυλαγορᾶς κατά τὸ διαφέδους 15θήμερον. Η ἀπὸ τίνος ἐπιχειρούσα ηρεμία εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν σιτηρῶν καὶ η μικρὰ ἀπορρόφησις φορτίων ἀπὸ μέρους τῶν καταναλωτῶν χωρῶν, ἐπέδρασαν εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικούτητος. Οἱ ναυλωταὶ ἐν ἀποστολῇ νέον διαταγῶν, δὲν ἐπεζήτησαν τὴν ναυλώσιν σιγαφῶν, ἐφόδον δὲν ἔχοντα εἰσέτη διατεθῆ τὰ ἐν πλῷ σημαντικὰ φορτία. Εὗταιζος, οὐ κατὰ τὴν παρούσαν γαλαρότητα, εἶναι λίαν περιφρισμένον τὸ ὑπὸ προσφορῶν τοννᾶς δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας, τὰ δὲ μέτρα τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ σχεδίου διὰ τὸ Πλέετ (ἀπαγόρευσεν τὸν ναυλώσεων μέχρι 31ης Μαρτίου) δὲν θὰ ἐπιτρέψουν τὴν συσθόσεων ἀνάνθων σκαρφῶν εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἀργεντινῆς, ἐνῷ ἐξ ἄλλων, συγχραστοῦ — ὅποιος δῆτα περιτέλλεται — τὴν ἔτι περιστέλλει πιστίμην τῶν ναυλῶν. Διὰ τὰς ἀποτέλεσμας, ὅμως, ἡμερομηνίας, ἐάν δὲν ἥθελε προκύψει ζωηροτέρα ζήτησις χωρητικούτητος, φόβοι διατετόνονται, οὐτὶ η ἐπιποιεῖται τῶν ναυλῶν θὰ ἐνταθῇ.

Εἰς τὸ Πλέετ ἐλάχιστα διὰ Μάρτιου σκάφη ἐξελείσθησαν, ὑπολογιζομένου τοῦ διὰ Μάρτιου συνόλου εἰς 1½ ἔκατ. τ. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ προσπάθεια τῶν φορτιστῶν, διοικούσων τὰς τιμὰς — παρὰ τὴν ἀντίδρασιν τῶν πλοιοπτητῶν — φαίνεται διὰ κλίνειν ἐπέρι τῶν πρότον, οὐτινες ἀρνοῦνται νὰ πληρωσούσιν ναύλων πέραν τῶν 25 — τοῦ σχεδίου, ἀγνοοῦντες τὴν μεταξὺ τῶν ἐποικιστῶν γνωστὴν «συμμανίαν καριόνων». Λί τιμα ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν στρέφονται ἡδη πέριξ τῶν 26 —, μὲ τάσεις, ὅμως, μειώσεως εἰς τὰ δρια τοῦ σχεδίου.

Πρὸ τῆς ἀποστολῆς τοῦ Πλέετ, οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναζητοῦν ἐργασίαν πρὸς ἄλλους τομεῖς, οἵτινες καὶ ἡμεραζοῦνται μὲν ζωηροτέραν ποιεῖ ζήτησιν. Ἀπὸ τὸν Βρετανὸν Εἰρηνικὸν, μετὰ τὴν λήξην τῆς ἀπεργίας, μὰ καλὴ ἐργασία ἐσημειώθη δι' Ἀγγλίαν (γεννιναῖα) εἰς τὰ 31/3 φίο καὶ 30 — φίο, Ἀπρίλιον, καθὼς καὶ δι' Ἀπρ. Ἀνατολήν (γεννινά) εἰς τιμὰς καὶ ἀποστολήν. Ἐκ Βρεταννικῆς Κοιλωνίας διὰ Κίναν, σκάφος 450.000 κ. π. ἐξελείσθη εἰς τὴν τιμὴν τῶν 11.500 λιρῶν. Γενικότερον, η ἀγορὰ τῆς Βρετανίας ἡδη λοηρὸν τόσον διὰ χρονίσεων ναυλώσεων, δύσσον καὶ διὰ φορτίων πλαισιοδίων καὶ γιαναρχών. Διὰ πλαισιοδίηρα ἐπιληφθόντο απὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ 30 — φίο δι' Ιαπωνίαν, Μάρτιου καὶ 27/9 φίο διὰ Μάιον — Τούνιον, ἀπὸ δὲ τὴν Κούβαν 32 — φίο δι' Ιαπωνίαν καὶ δολ. 8 (γερός - τέρμος) διὰ Τεργεστήν. Λί ζαρζάφεις τῆς Κούβας εἰς τὰ 19 — θίος 20 — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ.

Οσον ἀφορᾶ τὴν "Ἀπο" Ἀνατολήν καμία πρόσδος δὲν ἐσημειώθη εἰς τὴν ἐκεῖθεν ἐργασίαν, τούναντίον σημειοῦνται χαρακτηριστικὴ ἐπιτοικεία τῶν ναυλῶν. Ἀπὸ Νταλύν διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον ἀντέρετο η δυναματικὴ τιμὴ τῶν 40 —, ἀπὸ δὲ τὸ Σαξεγόν ἐξελείσθησαν μεριδές φορτίων φυργῆς διὰ Β. Γαλλίαν εἰς τὰ 38/9, μὲν ἔλλειψιν διαταγῶν. Διὰ τὸ Μαντούδις ἀντέρετο η ἐπίσης δυναματικὴ τιμὴ τῶν 37/6, ἐνῷ ἀπὸ Βομβάρην (λιναροστάθος) δι' Ἀνατ. ἀστήν Ἀγγλίαν 33 —. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμαγκόν καὶ Βιζαγκατατάμη ἐπιληφθόντο τῶν 29/3 θίος 30 — δι' Ἀγδέρσαν. Ἡ Λαστραλία μὲν ἐλαζίστηρη ζήτησις χωρητικούτητος εἰς τὰ 40 — δι' Ἀπρίλιον, ητοι σελ. 7/9 ὑπὲρ τὸ σχέ-

διον.

Η Μεσόγειος, ἔξαιρεσι τῶν μεταλλεύματων, ἀνεν ἐνδιαφέροντος. Διὰ μεταλλεύματα ἐπιληφθόντο εἰς Πότι διὰ Β. Ἀμερικήν 19 — θίος 20 — καὶ δι' ἀνθρακίτην 19 —, εἰς Χοντζόβας διὰ Ρόττερνταμ 10/9 θίος 11 —, ἐκ δὲ τῆς Μπόνας ἐγένετο δευτῆ παρ' Ιταλικοῦ πλοίου καὶ ἡ γαλαρότητα την 8/9 (φωσφάτα) δι' Ἀμβέρσαν. Οἱ βανδακόσποτοιοι Ἀλεξανδρείας εἰς τὰ 13/6, Μάρτιον. Διὰ γιανάθρακας ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινετ αἱ τιμαὶ παρέμειναν εἰς τὰ διά τὰς προς τὴν Ν. Ἀμερικήν.

Ἐπωλήθη ὁ «Κίμων»

Πληροφορούμενα, ὅτι τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτιμόπλοιον «Κίμων» τῆς Ηπειρωτικῆς ἀτιμόπλοιας ἐπωλήθη δι' ἔξιτεροις πλόους ἀντὶ τιμῆς 16.000 λιρῶν.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰνε αἱ κάτωθι :

— Επ. Ρίβερ Πλέετ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κοιλ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο η Νεζοτοέα 5200 τ. δι' Ἐλλάδα 30 —, φόρτωσις 15—31 Μαρτίον.

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρσέσι Σλίγκο, Τούλε καὶ Γκολγοναή) σελ. 27/9, φόρτωσις 5—20 Απριλίου.

«ΑΚΤΗ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Μπέργκεν — Στοκχόλμην η Τροντζέμ — «Ἄζους φεντές 29/6, φόρτωσις 10—25 Απολιόν.

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἐλλάδα 30 —, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἐλλάδα, ἔνα λιμένα βάσιν σελ. 30 —, φόρτωσις Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΘΕΤΙΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἀγγλίαν 27/9, φόρτωσις 15 Απριλίου.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο η Νεζοτοέα 5800 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα 30 —, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Απρίλιον.

— Εξ Ἀγγλίας — Κόντινετ (Διὰ γιανάθρακας)

«ΚΩΣΤΗΣ» ἐξ Σόντερλαντ 5300 τ. διὰ Μοντεβίδεο 11/9, ἀ. φ.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάροι η Νιούπορτ 5800 τ. διὰ Μοντεβίδεο 10/3, φόρτωσις 12—23 Μαρτίον.

«ΖΑΝΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Νοτίου Κέαλλιας 6000 τ. διὰ Μπορένος Αἴρες σελ. 9/9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΤΙΝΑ ΒΟΥΓΑΡΗΝ» ἐξ Δάντογην η Γρένιας 6500 τ. διὰ Μπορένος Αἴρες σελ. 13 —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΦΡΟΕΣΣΑ» ἐξ Μπλάθ 4500 τ. διὰ Πειραιᾶ 9 —, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἀπὸ Λήθ 4000 τ. διὰ Πειραιᾶ 9 —, διὰ φόρτωσις Μάρτιον.

«ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 9/6, φόρτωσις 20—30 Μαρτίον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Μπλάθ 6200 τ. διὰ Μπορένος Αἴρες 11 —, Μάρτιον.

«ΓΙΑΝ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Εριδεν 3500 τ. διὰ Πειραιᾶ 9 —, Μάρτιον.

«ΛΕΩΝ. Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ Σόντερλαντ 6000 τ. διὰ Ροζάριο 12 —, Μάρτιον.

K. KRALIDΗΣ & A. PAPADOTPOULOS ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ - ΝΑΥΤΙΓΟΙ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘ. ΕΦΕΡ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΡΙ. ΤΗΑ. 43-288

Ἐπιθεωρήσεις πλοίων, ἐποπτεῖαι ἐπισκευῶν, πραγματογνωμοσύναι ἀβαρίων κλλ.

Μελέται ναυπηγήσεων καὶ μετατροπῶν πλοίων, μελέται ἔλισσων, καταμετρήσεις κλλ. παρὰ δηλωματούχον Ναυπηγοῦ μὲ δεκταντατεῖ πειραν Εὑρωπαϊκῶν Ναυπηγείων. Μελέται Κοττέρων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ οὐκον

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING Co. Ltd. WALLSEND ON TYNE

Μηχανήματα παύσεως πετοελαῖου ξηρᾶς καὶ θαλάσσης. Εγκαταστάσεις μέχρι σήμερον ἐπ' οἰκισμῆς ίππης ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων «Κάρο Σίτυ», «Ἀργεντένα», «Φρεγάτα», «Ἀργολικός», «Ἀκρόπολις», «Κλειώ», αἱ περισσότεραι ἐκτελεσθεῖσαι ἐν Πειραιᾷ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

LINDHOLMEN - MONTALA Ltd. GOTHEBURG

Προθεωρατήρες τροφοδοτικῶν θάλαττος τύπου έπιφανείας, μονοὶ καὶ διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters. Βεβαωθεῖσα οἰκονομία καυσίου ὥλης ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων «Φραγκούλα Βροτίσι» καὶ «Υδρούσα» δύο περίπου τόνων ἡμερούσιος.

Ἀντιπρόσωπεις δι' Σίλικας, ἄξωνας, κλιβάνους κλλ.

Δι' ἔγγραφάς κ.τ.λ. ἀπευθυντέον εἰς τὰ Γραφεῖα τοῦ «Οδηγοῦ τῆς Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας»
«ΣΑΠΟΡΤΑ»
12 ΟΔΟΣ ΚΟΜΗΝΩΝ, Τ.Θ. 82—ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

«ΝΙΚΟΚΛΗΣ» ἐξ 'Αμβέρσης 5.500 τ. διὰ Ροζάριο 11)3 Μάρτιου
«ΝΑΥΤΙΛΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Λυτ. 'Ιταλίαν 8)—, φόρτωσις 10—20 Μάρτιον.

«ΒΑΣ. Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Κάρδικ, Μπάρρων ἢ Νιούπορτ 5500 τ. διὰ Μπονένος 'Άργεις 11)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΗΙΤΤΑ» ἐξ 'Εμπειρ 2000 τ. διὰ Λύγιον 10)6, Μαρτίου 10—25.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Κουντάτζης 120 βαγόνια ξυλείας διὰ Τερζίντας — Πειραιᾶ λ. στ. 6.5.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΕΜΑΣ» ἐξ Βάρης 2400 τ. γεννημάτων διὰ Βαρηλόνην 19)—, φόρτωσις 1—10 Μάρτιον.

—'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἐξ Θεοδόσιας 6000 τ. γανανθράκων διὰ Βαρηλόνην 17)— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐξ Θεοδόσιας 2700 τ. γανανθράκων διὰ Βαρηλόνην 17)— φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΣΙΦΝΟΣ» ἐξ Θεοδόσιας 2800 τ. γανανθράκων διὰ Βαρηλόνην 17)— φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΘΕΤΙΣ Α.» ἐξ Πότι 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βοϊδό — Ρόττερνταμ φεντζ 15)3, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Πότι 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ 15)3, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΛΕΝΗ» (Αώ) ἐξ Νοβορωσίσκης 4900 κ. μ. ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 9)—, καντούλλο 5 Μάρτιον.

—'Εκ τῆς Μεσογείου

«ΕΥΠΛΟΙΑ» ἐξ Χονέλβας 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 11)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΕΩΝΙΑΣ Μ. ΒΑΛΑΜΑΣ» ἐξ Πειραιῶς 2800 τ. μεταλλευμάτων (τὸ φορτίον τοῦ ἀπ' Φραγκούλα Βροντίση) διὰ Μάντζεστερ 13)—, ἄ. φ.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἐξ Ταρσοῦ, Τριπόλεως, 'Αλεξανδρέττας 2200 τ. πυρήνα δι' Τεράπλετραν καὶ Ρέθυμνον δρ. 225, φόρτωσις 5—15 Μάρτιον.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ 'Αγίου Ιωάννου 1800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Λοινάβιν 5)—, φόρτωσις 10—20 Μάρτιον.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Σερίφου 3200 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 5)—, φόρτωσις 5—15 Μάρτιον.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Στρατονίου 3500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Εμπειρ 13)9, χιλίους τ. φόρτωσις — 1500 τ. έπαρθρωσιν 1)—, καντούλλο 5 Μάρτιον.

«ΠΙΡΕΚΛΑ» ἐξ 'Αλεξανδροεπόλεως 2400 τ. μεταλλόχωμα διὰ Λαύριον 135 δρ., ἔλευθερον ἐκφορτωτικῶν, ἄ. φ.

«ΣΠΡΕΤΟΥΛΑ» (Βλάσσοβ) ἀπό Τραγάνα 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 11)6, φόρτωσις Μάρτιον.

—'Εκ τῆς 'Απω 'Ανατολής

«ΠΕΤΑΛΟΙ» ἀπό Μορογράριο 9200 ἕως 9800 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβέρσαν 29)3, φόρτωσις 10 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ» ἐξ Βοϊβάνης 6500 τ. λιναροσπόρου διὰ δέο λιμένας 'Ανατ. 'Αγγλίας 32)6, φόρτωσις 15—30 Μάρτιον.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἀπό Βιζαγαλατάμη 6800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βόρειγκτων 30)—, φόρτωσις Μάϊον.

—'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΩΝΑΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ» ἐξ Β. 'Αμεριζῆς (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 8000 — 8500 τ. παλαιοσιδήρου διὰ τέσσαρας λιμένας 'Ιαπωνίας 30)— φίο, Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Έλληνιστον) ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 9000 τ. γεννικῶν εἰδῶν δι' 'Αγγλίαν 30)— φίο, φόρτωσις Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Έλληνιστον) ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 370.000 κ. π. γεννημάτων καὶ γενικῶν διὰ Κίναν λ. στ. 7250 φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ» ἐξ Λευκερείας Ζογκούνδακ 2000 τ. γανανθράκων διὰ Πειραιᾶ 5)6, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐξ Λευκερείας Ζογκούνδακ 3400 τ. γανανθράκων διὰ Πειραιᾶ 5)9, φίο, φόρτωσις 1—15 Μάρτιον.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἀπό 'Ανατολή (Τονγκία) 3000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δονγκέρην ἢ 'Αμβέρσαν 12)6 φίο, φόρτωσις 1—10 Μάρτιον.

—Τάιμ Τσάρτερος

«ΓΑΛΛΑΞΙΑΣ» 8300 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ δι' ἐν ταξίδιον 'Ηνομένων Πολιτειῶν — 'Αγγλίας — Κόντινεντ, μέσῳ Χιλῆς, 6) — κατὰ τόννον d. w., παραλαβὴ εἰς 'Ηνομένας Πολιτείας (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 1—15 Μάρτιον καὶ παράδοσις εἰς ἓν λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολάων.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» 8300 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ δι' ἐν ταξίδιον 'Ηνομένων Πολιτειῶν — 'Αγγλίας — Κόντινεντ, μέσῳ Χιλῆς, 6) — κατὰ τόννον d. w., παραλαβὴ εἰς τὰς 'Ηνομένας Πολιτείας (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 1—15 Μάρτιον καὶ παράδοσις εἰς ἓν λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολάων.

«ΦΛΑΙΔΞ» 11.525 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ δι' ἐν ταξίδιον 'Αγγλίας — Περσικοῦ Κόλπου μετ' ἐπιστροφῆς σελ. 4)9 κατὰ τόννον d. w., παραλαβὴ εἰς 'Αμβέρσαν ἀμεσος καὶ παράδοσις εἰς ἓν λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολάων.

«ΟΡΟΣ ΟΑΥΜΠΟΟΣ» 9250 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ δι' ἐν ταξίδιον Βορείου 'Αμερικῆς — Ντόμπιταν σελ. 5)9, παραλαβὴ εἰς 'Ηνομένας Πολιτείας (οὗτοι Βορειότερον τοῦ Cape Hatteras), "Άλμπανη ἢ Σαΐν Τζέν 25 Φεβρουαρίου — 10 Μάρτιον καὶ παράδοσις εἰς ἓν λιμένα τῆς 'Ανατολικῆς Αφρικῆς μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολάων.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥΣ» 9090 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ δι' 9 ἔως 11 μῆνας σελ. 5)6, παραλαβὴ Κόντινεντ 8—15 Μάρτιον καὶ παράδοσις εἰς ἓν λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολάων.

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» 3850 τ. φορτίον, τάιμ - τσάρτερ δι' ταξίδιον Λευκής Θαλάσσης (διὰ 5 μῆνας, μὲν ὄψιν ἓν μῆνα ἀκόμη) λ. στ. 962.10.0, ἔναρξις Μάϊον — 'Ιούνιον.

—Ναυλώσεις τάνκεως

«ΒΑΣΟΣ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν) 6000 τ. γκαζολίνης διὰ Γαλλικοὺς λιμένας 'Ατλαντικοῦ 22)6, δύομιν Γαλλικοὺς λιμένας Μεσογείου 24)—, φόρτωσις 10—31 Μάρτιον.

«ΙΩΝΙΑ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν), 8000 τ. πετρελαίου διὰ Ήδρας Ντέ Μπούζ 23)—, δύομιν φορτώσεως ἀπό Ταμπίζο 23)9, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν), 7000 τ. γκαζολίνης διὰ Γαλλικοὺς λιμένας 'Ατλαντικοῦ σελ. 26)—, φόρτωσις 25 Μάρτιον ἔως 15 'Απρίλιον.

«ΜΥΡΙΑΜ» ἀπό Βατούμ 8500 τ. γκαζολίνης δι' 'Αμβούργον καὶ Ερτβέλδε σελ. 18)6, φόρτωσις Μάρτιον.

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 ή SUNDERLAND

C. K. HANSEN

STEAMSHIPOWNER, COALMERCHANT STEAMSHIP,
AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING·AGENT
SALE & PURCHASE

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

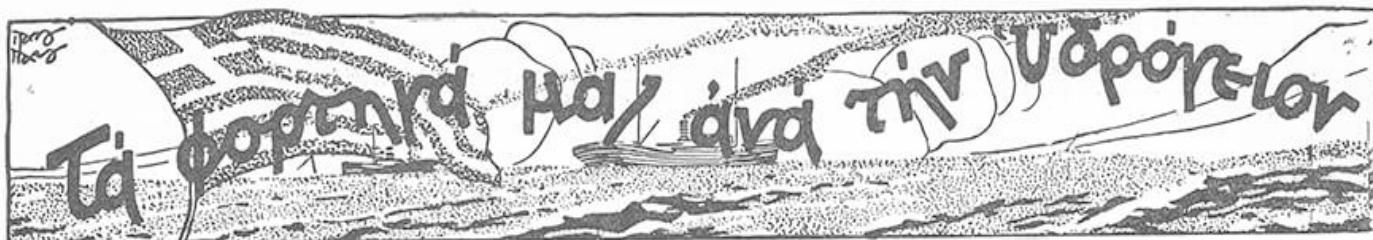
ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	έφθ. Χαλκίδα 13 Φεβρ., καὶ Πειραιᾶ 26
"Αγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεξ. "Εμδεν 18 Φεβρ., Ούζαν 21 διὰ Σάντος
"Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Χάβδην 21 Φεβρ.
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπονιάλου	12	3283	άνεξ. Ροζάριο 11 Φεβρ. δι' "Αγιον Βιζέντιου
"Αγια Βαρθάρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φωκῆ..	13	4572	έφθ. Στάβαγκερ 24 Φεβρ.
"Αγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2434	διῆλθε Κονιάν 21 Φεβρ. διὰ Καζαππλάγκαν
"Αγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	άνεξ. Φλώσιγκ 10 Φεβρ., Μαδέρας 17 διὰ Πλέιτ
"Αγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεξ. 'Αμβέρσαν 19 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αϊρες
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άνεξ. Μέθηλ. 13 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
"Αγιος Νικόλαος	Ενάγα. Νομικοῦ	99	1106	έφθ. Κονστάντζαν 20 Φεβρ.
"Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεξ. Κουνταλάρθε 13 Φεβρ., Κολόμπο 17 διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Αγιος Νικόλαος	έτ. Βλάση	12	1864	έφθ. Νάξον 8 Φεβρ. (διὰ Κορήτην)
"Αγ. Σπυρίδων	Γ. Γεωργαντή	99	3240	εἰς Σαίν Ναζάριο ἀπὸ 29 Νοεμ. Ζημία
"Αγγελική	έτ. «Αδάμας» Α.Ε.	18	4144	άνεξ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
"Άδαμας	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	άνεξ. Σαίν Νικολάς 18 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
"Άδαμη. Γεωργαντής	άδελφ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	έφθ. Λίβερπουλ. 20 Φεβρ.
"Άδαμη. Πειθῆς	άδ. Καρρᾶ	17	5838	διῆλθε Ντελαγονάρε 1 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αϊρες
"Άδελφότης	Ν. Λυκιαδοπούλου	07	4295	έφθ. Κάρδιρ 15 Φεβρ.
"Άθανάσιος	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	διῆλθε Μαδέρας 13 Φεβρ. διὰ Χούλ. έφθ. 20
"Άθηνα Λιθανοῦ	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεξ. Μπονένος "Αϊρες 14 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Αίας	Δημ. Β. Μανωλᾶ	96	1406	άνεξ. Κάρδιρ 14 Φεβρ. διὰ Μεσόγειον
Αιγαίον	έτ. «Αίγαστρα» Α.Ε.	19	5285	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 22 Φεβρ.
Αίγεις	άδ. Πατέρα	17	3792	έφθ. Ροζάριο 24 Φεβρ.
Αίκατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άνεξ. Σβέντιποργκ 17 Φεβρ. διὰ Γδύνια, έφθ. 19
Αίκατερίνη Τ.	Λ. Τερψάζου	17	2719	άνεξ. Γένοβαν 10 Φεβρ. διὰ Σουλινᾶ, έφθ. 22
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κομιαντάρου	17	7777	διῆλθε Κόλόμπο 13 Φεβρ. διὰ Κοζανάντα
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ.
Αίνος	Α. Λοιζή	10	3554	έφθ. Μπλάνθ 1 Φεβρ. 'Επισκενή
"Αίς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διὰ Γδύνια, έφθ. 22
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διῆλθε Μαδέρας 15 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 22
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	άνεξ. Ροζάριο 1 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
"Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιμπτζή	06	4343	διῆλθε Νταζάρ 16 Φεβρ. διὰ Πέπελ.
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 19 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
"Άλκιμος	Σχοιβάνου — Ραυτοπούλου	20	2003	έφθ. Στέττιν 5 Φεβρ. ΠΑΡΕΛΟΘΗ εἰς Νορμηγούς
"Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διῆλθε Μαδέρας 12 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
"Άναστασία	Π. Πρωτοπαλά	05	2883	άνεξ. "Εμδεν 13 Φεβρ., Τόρ Μπαΐ 17 δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεξ. Νεζότεια 20 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
"Άνδρεας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	έφθ. Haderlisev 15 Φεβρ. καὶ άνεξ. 23 δι' "Εμδεν
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	έφθ. Ποιγύας 20 Φεβρ.
"Άνδριώτης	Νιζ. Κεδωνιέως	12	4393	έφθ. Ονεγλία 13 Φεβρ. καὶ Σαβόνναν 20
"Άννα	Ν. Λυκιαδοπούλου	19	5173	έφθ. Ροζάριο 17 Φεβρ.
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Ρίον 'Ιανένιον 18 Φεβρ., καὶ άνεξ. 23 διὰ Πλέιτ
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	έφθ. "Ιψοντς 10 Φεβρ., καὶ άνεξ. 26 διὰ Χούλ. οὐδὲ Χόλλαντ
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. 'Αμβέρσαν 11 Φεβρ.
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
"Άννα Τ.	Α. Τερψάζου	06	2728	έφθ. 'Αμβέρσαν 18 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 26
"Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Πειραιᾶ 22 Φεβρ.
"Άντωνης	Σ. καὶ Η. Λαμποῦ	15	3729	έφθ. Ροζάριο 8 Φεβρ.
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
"Άντωνιος	άδ. Βλασπόνιοι	17	1957	άργει Πέροναθ ἀπὸ 27 Ιουν. 1937
"Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεξ. Ιτέαν 5 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ, έφθ. 23
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Κέρκυραν 11 Φεβρ.
"Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Σταθάτου	20	3836	άνεξ. 'Υμονίτεν 14 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αϊρες
"Άξιδος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθε Μαδέρας 13 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
"Άργειντίνα	'Αντ. Ρούσου	12	4248	έφθ. Σάρπινες 10 Φεβρ. Ζημία
"Άργολικός	Μαρῆ 'Εμπιλόριου	21	4786	έφθ. Χούλ. 16 Φεβρ.
"Άρεθουσα	Νιζ. Καλιπούνη	11	3693	έφθ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ.
"Άρης	Μ. Ξυλᾶ	14	4810	άνεξ. Λά Πλάταν 23 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
"Άριάδνη	I. Νιζηφόρου— E. Λαμποῦ	12	4745	εἰς Λός "Αντζελες ἀπὸ 27 Οκτ.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆ	E. Γουλανδρῆ	05	3470	άνεξ. Μαντιλάς 25 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Άρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Μετιλήνην 14 Φεβρ.
"Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	έφθ. Αίγιον 2 Φεβρ.
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 14 Φεβρ. διὰ Καλλάδ
"Άρχων	Κωστῆ Λαμποῦ	21	1364	διῆλθε Μάλταν 15 Φεβρ. διὰ Λονδίνον. ΕΠΩΛΗΘΗ "Άγγλος
"Άσημίνα Μπάτικα	Π. Μπάκια	95	1344	άνεξ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. διὰ Κωντάναν
"Άσπασσια	Ι. Γαλάη	14	4211	άνεξ. Ροζάριο 22 Φεβρ. διὰ Βαλτιμάρη
"Άστερια	I. Α. Ταζιμπτζή	04	3313	διῆλθε Μάλταν 19 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
"Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	έφθ. 'Αλγέριον 13 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 19
"Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	διῆλθε Παναμᾶν 23 Φεβρ. διὰ Γραναζέμανιθ
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόλλ» Α.Ε.	09	4009	διῆλθε Πειραιᾶ 17 Φεβρ., 'Αλγέριον 24 διὰ Βελγικὸν Κούζο
"Άυρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 14 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
"Άφρούσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Μπλάθ 6 Φεβρ.
Βαθύ τῆς Σάμου	νιῶν Δ. Ιγγλέση	12	1556	άνεξ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ. διὰ Ζουγουλδάκι, έφθ. 22
Βαρθάρα	'Αθ. Ζεύπονόλου	10	1354	έφθ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ. γηρ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεχ. Ροζάριο 17 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Κόρχ 22 Φεβρ.
Βάσος (τάνκερ)	Ίω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεχ. Βορδό 24 Φεβρ. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
Βέλγιον	«Ελληνική» Λ.Ε.	19	2844	άνεχ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διὰ Ναύπλιον
Βικτωρία	Άντ. Παπαδάκη	00	2345	άνεχ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. διὰ Ρούμανίαν
Βιντσέντσια	Άντ. Παπαδάκη	11	1787	εἰς Σουλτάνη 5 Φεβρ.
Βιολατώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διῆλθε Νταζάρ 26 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Μπάρι 16 Φεβρ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	άνεχ. Φορτάρουν 20 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	έφθ. Ροζάριο 5 Φεβρ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 30 Ιαν. διὰ Βραζιλίαν
Γαλαξίας	Μάρκου Λάρα	18	4393	διῆλθε Σάντα Λουτσία 15 Φεβρ. διὰ Μπάριμπαντος
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	διῆλθε Πειραιᾶ 19 Φεβρ. διὰ Βαρζελώνην
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	άνεχ. Μπονένος "Αἴρες 4 Φεβρ. δι' "Αγιον Βιζέντιου
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Λ.Ε.	09	1977	έφθ. 'Αμβούργον 12 Φεβρ. καὶ 'Αμβέρσαν 25
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Γεώργιος Γ.	Δ. Άμπαση	18	4289	έφθ. Νεοκόστεα 17 Φεβρ.
Γεώργιος Γ.	Θ. Έπιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Οκτ. 1930
Γεώργιος Γ.	άδ. Γουλανδρή	13	4353	άνεχ. Κάρδιτς 4 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Γεώργιος Γ.	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διῆλθε Νταζάρ 18 Φεβρ. δι' Εὐρόπην
Γεώργιος Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. "Οσλο 21 Φεβρ.
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. 'Αμβέρσαν 8 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Γεώργιος Μ. Λιθανός	άδ. Αιβανού	28	3831	έφθ. Λίβερπολι 24 Φεβρ.
Γεώργιος Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	έφθ. Ροζάριο 22 Φεβρ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	διῆλθε Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διὰ Σκανδινανίαν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Σέτταν 8 Φεβρ. διὰ Φολλόνια
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέσι — Παντελή	14	3714	διῆλθε Μπόναν 22 Φεβρ. διὰ Λίβερπολι
Γρανικός	Μ. Λέρα	16	3689	έφθ. Ντιέπλην 14 Φεβρ.
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανούλου	19	2546	άνεχ. 'Αμβέρσαν 15 Φεβρ., Γιθαλτάρ 23 διὰ Πάτρας
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1013	"Ιδε: «ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ»
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άνεχ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 4 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Θεοδόσιαν 13 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 28
Δάρμας	άδ. Πίττα	83	1595	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ. καὶ Ζογκονίδαν 19
Δάσφην	Ν. Αυκαρδοπούλου	18	3798	άνεχ. Σάντα Φὲ 6 Φεβρ., Φ. Νορόνγα 22 διὰ Νταζάρ
Δελφίν	Λᾶς καὶ Ανδρέαδη	06	3816	άνεχ. Κάρδιτς 18 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	άνεχ. Γδύνιαν 19 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργίκη	09	4461	έφθ. "Οσλο 12 Φεβρ. καὶ Λαντσορόνα 24
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμπού	05	3338	έφθ. Βαρκελόνηρ 13 καὶ Χονέλιαν 23
Δημη. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	διῆλθε Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. δι' Εβεργκ, έφθ. 23
Δημη. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έφθ. Σάντα Φὲ 15 Φεβρ.
Δημη. Ιγγλέσης	νῖῶν Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Λίβερπολι 11 Φεβρ. καὶ άνεχ. 19 διὰ Πλέιτ
Δημη. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Κωνοτάντζαν 15 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶ)
Δημη. Χανδρής	Ίω. Χανδρή	10	4643	έφθ. Μπονένος "Αἴρες ρόδες 14 Φεβρ.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	έφθ. Καβάλλαν 10 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 20
Διον. Σ. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διῆλθε Γιθαλτάρ 15 Φεβρ. διὰ Στέττιν, έφθ. 24
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρέαδη	06	4181	άνεχ. Μπάζ. Μπλάγκαν 1 Φεβρ. δι' Ελλάδα
Διύναθις	Δεον. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 8 Φεβρ. διὰ Φρημαντζ.
Δύο Φίλοι	ζλήρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	έφθ. Δάντογιαν 20 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ ηρόδες διάλειτον
Δωρίς	Ήλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Μπονένος "Αἴρες ρόδες 21 Φεβρ.
"Εθη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	άνεχ. Μπονένος "Αἴρες 12 Φεβρ. διὰ Μπάριμπαντος
"Εθρος	Σ. Λιθανοῦ	19	5621	άνεχ. Μπονένος "Αἴρες 14 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Ζαράτ 20 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διῆλθε Μπάζερταν 22 Φεβρ. διὰ Μάντζεστερ
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Ροζάριο 5 Φεβρ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Έλλεγκα Α. Κυδωνιάεως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 Φεβρ.
Έλλην	Α. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Γενόβαν 15 Φεβρ.
Έλλην	Δ. Λᾶς	01	1882	έφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. καὶ άνεχ. 19 διὰ Ρωσίαν
Έλλην Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	διῆλθε Λά Πλάταν 6 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Έλλην Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	έποδις Σιρβαλτάρ 15 Φεβρ. ΖΗΜΙΑΙ ἐξ συγχρούσεως
Έλλην Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ., Μαδέρας 23 διὰ Ρίον Ιανείρου
Έλιζα	Άντ. Παπαδάκη	19	1986	έφθ. Στέτταν 11 Φεβρ.
Έλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Μπάροι 13 Φεβρ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Λ. Ε.	16	2081	διῆλθε Γιθαλτάρ 17 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον, έφθ. 27
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	διῆλθε Γιθαλτάρ 19 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην
Έλληνικό Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	διῆλθε Γιθαλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Έλπις	Ι. Ν. Γουλανδρή	12	3651	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανείρου
Έλπις	Α. Πεζᾶ	19	1492	άνεχ. Λοριάν 26 Φεβρ. διὰ Γκιζόν
Έμμυ	Γ. Βεργωτή	14	3895	διῆλθε Μαδέρας 11 Φεβρ. διὰ Μπάζιαν Μπλάγκαν
Έπαρι. Κ. Εμπειρίκος	νῖῶν Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Ροζάριο 20 Φεβρ.
Έυανθία	Ίο. Η. Γουλανδρή	15	3551	παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ Μαρτίου
Έύδοϊκς	Μαρη̄ Εμπειρίκου	22	4792	διῆλθε Φλώριγκ 11 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Έγγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Βάρναν 12 Φεβρ. καὶ Κοννυτζαν 19
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διῆλθε Σονές 7 Φεβρ. διὰ Μαντούς
Έγγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Έγγενια Χανδρή	Ίο. Χανδρή	20	4862	έφθ. Μπονένος "Αἴρες 6 Φεβρ.
Έδδοξια	Ν.'Ανδρονίου—Γ. Σιγάλα	99	1518	έφθ. Όδησσον 4 Φεβρ.
Έδηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διῆλθε Σιγαπούρης 14 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
Έδθαλις	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Μπονένος "Αἴρες 6 Φεβρ.
Έδθαλις Μαρή	Ν. Μαρη̄	19	4196	άνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 22 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Έδπλοια	Γεώργη Λαμπού	11	4862	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διένειται Σέτταν 17 Φεβρ., Γιθαλτάρ 21 διὰ Πλέιτ
Έρυμεδων	Π. Δ. Μαρζεσίνη	04	3564	άνεχ. Σέτταν 17 Φεβρ., Γιθαλτάρ 21 διὰ Πλέιτ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἔφθ. Βενετίαν 10 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 22 διὰ Σαράξ
"Εψιλόν	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου	11	4120	διῆλθε Μοντεβίδεο 25 Ιαν. διὰ Βόρ. Ἀμεριζήν
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοὶ Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Λοντότερον 18 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	πληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	διῆλθε Λάδσεντ 23 Φεβρ. διὰ Μπίρκεντιντ
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Ρίο Γκράντε 21 Φεβρ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 19 Φεβρ. δι' Ἀγ. Βιζέντιον
Ζέφυρος	Α. Λουζή	09	4796	διῆλθε Λάδσεντ 24 Φεβρ. διὰ Σάρπνες
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνη»	06	2947	ἀνεγ. Μερσίναν 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 18 Φεβρ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού πλ.	06	1516	ἀνεγ. Πιεριώτα 13 Φεβρ. διὰ Σελεύκειαν
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννούλατον	12	3793	ἀνεγ. Λίβερπολ. 19 Φεβρ. διὰ Σονάνη, ἔφθ. 22
Θάλεια	'Ηλία Ξελᾶ	17	4574	ἀνεγ. Ιμπίζου 17 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αἴρες
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	ἔφθ. Αγιάς 10 Φεβρ.
Θεδόλ 2	Θομᾶς Ν. Ἐμπανειάδη	10	657	εἰς Ἐλευσίνα 27 Φεβρ.
Θεμώνιη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἀνεγ. Νεκοτσέα 3 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
Θεοδώρας (τάνκερ)	Πατᾶς καὶ Σία	17	1054	ἀνεγ. Ἀλεξάνδρειαν 16 Φεβρ. διὰ Κονγντζαν, ἔφθ. 25
Θεόδωρος Τ.	Α. Τερψάζου	12	3409	διῆλθε Γιβραΐλταρ 19 Φεβρ., Οὐελάν 26 δι' Ἀμβέρσαν
Θεοφανώ	ἀδελφοὶ Λιβανοῦ	17	4240	ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 17 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Ροζάριο 18 Φεβρ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μάρον—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἀνεγ. Μπάρον 8 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Θερμαϊκός	Μαροῦ Ἐμπειρίζου	23	4785	ἀνεγ. Ρούεν 20 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν (ἐπόδισε Ρούεν 22)
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αἴρες
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	ἔφθ. Τοιβιταδένιαν 18 Φεβρ.
Θράκη	Α. Τερψάζου	17	982	ἔφθ. Ζογκούλαν 22 Φεβρ.
Θρασύβουλος	Α. Βογατζήδη	12	3693	ἀνεγ. Λήθ 14 Φεβρ., Ντούτζενες 17 διὰ Μπουένος "Αἴρες
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεγ. Μπάρον 30 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αἴρες
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Βορδώ 6 Φεβρ.
Ιγόρ	Πεξᾶ καὶ Σία	07	2693	ἔφθ. Πιεριώτα 20 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Κέπρου
Ιθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4916	εἰς Σάντος 27 Φεβρ. ἐπὸ ἐγδόροποιν
Ιθακος	Γεώργ. Δρακούλη	11	4083	ἀνεγ. Νόρντεγκαμ 10 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	διῆλθε Μαδέρας 13 Φεβρ. διὰ Δονχέρζην, ἔφθ. 21
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	διῆλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 17
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 19 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Ιουμήνη	Στεφώτη καὶ Σία	90	2399	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 10 Φεβρ. καὶ Εμδεν 20
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Πιεριώτα 7 Φεβρ.
Ιωάννης	Δ. Δάμαση	09	3667	ἔφθ. Ροζάριο 8 Φεβρ.
Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἀνεγ. Μπουένος "Αἴρες 3 Φεβρ. διὰ Σαίν Ναζάρε
Ιω. Καρρᾶς	ἀδελ. Καρρᾶ	17	3527	ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες ωδὲς 22 Φεβρ.
Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίζου	24	3734	ἀνεγ. Κάρδιπ 23 Ιαν. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Πιεριώτα 4 Φεβρ.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	ἀνεγ. Σάν Πέντρο 12 Φεβρ. διὰ Νταζάρ (ἐπόδ. Ρ. Ιαν. 19)
Ιω. Φράγκος	Μάρον. Φράγκον	12	3442	ἀνεγ. Χονέλβαν 13 Φεβρ. διὰ Ρίεμε, ἔφθ. 20
Ιωλκός (τάνκερ)	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 23 Δεκ.
Ιωνία (τάνκερ)	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	διῆλθε 'Αλγέριον 21 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	διῆλθε Μπόναν 13 Φεβρ. διὰ Δονγκέρζην
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀνεγ. Μπάρον Μπλάγκαν 23 Φεβρ. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Καδίω	νῖοι Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Πιεριώτα 10 Φεβρ. καὶ Νοβορωσίσιον 17
Καΐτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. καὶ Ἀμβούργον 21
Καθαριώτισσα	νῖοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διὰ Μεσσήναν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἔφθ. Θεσσαλονίκη 26 Φεβρ.
Καλλίποτη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες 9 Φεβρ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἀνεγ. Φλώριγκ 11 Φεβρ., Μαδέρας 17 διὰ Πλέιτ
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 18 Φεβρ.
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ—Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	ἔφθ. Οντάνς 12 Φεβρ. καὶ Χόρσενς 20
Καρρᾶς	ἀδ. Καρρᾶ	18	5234	διῆλθε Μαδέρας 14 Φεβρ. διὰ Λίβερπολ, ἔφθ. 21
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἔφθ. Λονδίνον 10 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Φλώριγκ
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Κιλόν 10 Φεβρ. καὶ Κοιλδοτάμ 18
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἀνεγ. Πόρτ Άλμπερόν 6 Φεβρ. διὰ Σαονθάπτον
Κάτε	N. Λυκαδοπούλου	18	5197	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 11 Φεβρ. διὰ Πενάγκ
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαιας	87	2495	ἀργεῖ Πιεριώτα ἀπὸ 19 Μαΐου 1935
Κατιγκώ Χατζηπατέρα	νῖον Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διῆλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Κατίνα Βούλγαρη	N. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Μπέργκεν 13 Φεβρ. καὶ Οντάνς 22
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Νεκοτσέα 17 Φεβρ.
Κεραμές	N. Λυκαδοπούλου	17	5085	ἀνεγ. Μπάρον 21 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Κεχρέας	Θ. Ἐπιφανιάδη	12	1968	ἀνεγ. Φλώριαν 11 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Τορκίαν
Κλεάνθης	Λ. Βογατζήδη	11	4153	ἀνεγ. Ειδονάμανθ 15 Φεβρ., Νίτον 21 διὰ Βραζίλιαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Μοντεβίδεο 9 Φεβρ. (διὰ Νταζάρ)
Κονίστρα	Θιμᾶ Επιφανιάδη	07	3530	ἔφθ. Πιεριώτα 18 Φεβρ.
Κορινθιακός	Μαρη̄ Ἐμπειρίζου	10	3562	διῆλθε Κολόμπο 15 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Κόρθιον	ἀδελ. Σίμουρα	09	2116	ἀνεγ. Θήραν 26 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διῆλθε Νταζάρ 20 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
Κουμουνδούρος	Yioi 'Επ. Ἐμπειρίζου	25	3598	ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες ωδὲς 10 Φεβρ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἀνεγ. Πιεριώτα 11 Φεβρ. διὰ Τρίπολιν (Συρίας)
Κῦμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. δι' Ενδόπολην
Κῦμα	N. Λιβανοῦ	11	3959	ἀνεγ. Μπάρον 12 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αἴρες
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ἀνεγ. Ζαράτ 2 Φεβρ. διὰ Καλάμας, ἔφθ. 27
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμοῦ	18	4840	ἀνεγ. Στυλίδα 16 Φεβρ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. καὶ "Αγιον Βιζέντιον 23 διὰ Ρόττερνταμ
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	ἀνεγ. Νεκοτσέα 17 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Yioi K. Χατζηπατέρα	13	4684	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 διὰ Καλάμας, ἔφθ. 27
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεάκη	19	5438	διῆλθε Μοντεβίδεο 6 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	έφθ. Σύντερλαντ 17 Φεβρ.
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρίου	14	3803	έφθ. Λίβερπούλ 7 Φεβρ.
Λάνα	"Ελλήνες αγόρασται	98	3462	άνεγ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ., "Ιμαγζαρι 17 διὰ Πλέιτ
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	διῆλθε Μάρονα 24 Φεβρ. διὰ Βιζίε
Λέσσος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλάσας ἐν Ἑλλάδι
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	αληφ. Λ. Καμπάνη	17	4274	άνεγ. Γλαυκόβιθ 23 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 25
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίον Λ. Κονδύλη	12	3923	διῆλθε Ντακάρ 19 Φεβρ. διὰ Κόρφου
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Εἴσοδος 11 Φεβρ. καὶ Μπάρον 24
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	άνεγ. Κονσταντζαν 19 Φεβρ. διὰ Πόρο Βάντο
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	
Μαίηντ φ Σάμος	νίοι Π. Δ. Γουλανδρή	01	1190	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Μαίρη	Ν Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Κ)ντζαν 11 Φεβρ. Έφόρτους 19
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	έφθ. Κ)ντζαν 13 Φεβρ. καὶ άνεγ. 27 δι' Ἑλλάδα
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Λευκαντί 26 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	άνεγ. Μπονένος "Άρρες 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Μιτιλήνην 10 Φεβρ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπονόνιου	06	3546	έφθ. Πειραιᾶ 15 Φεβρ. καὶ άνεγ. 24 διὰ Θεοδόσιαν
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίου	12	3903	διῆλθε Μαδέρας 15 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Άρρες
Μαλέας	'Ιο. Παπαδέα	17	5709	έφθ. Μπάρον 14 Φεβρ.
Μαννούλα	νίοι Γεωργ. Καραβία	20	2012	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. καὶ άνεγ. 21 διὰ Μπάρον
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. καὶ άνεγ. 21 διὰ Πλέιτ
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	εἰς Θεοδόσιαν 15 Φεβρ.
Μαργαρίτης	ἀδ. Περιβολάρη	13	4584	άνεγ. Κάλντιγκ 18 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 23 διὰ Πλέιτ
Μαρία	Σ. Βλασπονόνιου	07	4225	έφθ. Μπονένος "Άρρες 21 Φεβρ.
Μαρία	Σ. Περή — Δ. Τρατσαρώνη	00	1216	άνεγ. Σαράξ 14 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ — Ηάτρας, έφθ. 23
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	άνεγ. Μπονένος "Άρρες 23 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιουν
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	άνεγ. Σάν Ζονάν 12 Φεβρ. καὶ Μινατίτλαν 20 δι' Εύρωπην
Μαρία Νομικού	Λουζ Νομικού	99	1165	έφθ. Πόρο Σαΐδ 13 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Ροζάριο 16 Φεβρ.
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικοῦ	19	5241	έφθ. Λιβερτόνιον 16 Φεβρ. καὶ άνεγ. 23 διὰ Βραζιλίαν
Μαριέττα	Ν. Εδσταθίου	13	6042	διῆλθε Λορεάντζο Μαρκέζ 19 Ταν. διὰ Γαλλίαν
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	άνεγ. Χούλι 20 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανείδον
Μαριόγκα	ἀδ. Πρωτού	12	4236	άνεγ. Πόρτλαντ (Β. Ειρην.) 19 Φεβρ. διὰ Σαγκάνην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	άνεγ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 Φεβρ. διὰ Μεσόγειον
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	5411	ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ εἰς Λονδίνον 15 Μαρτ.
Μαριόγκα I. Κατέρη	'Ιο. Δανιόλου	13	5143	έφθ. Ρίον Ιανείδον 20 Φεβρ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διῆλθε Μαδέρας 17 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ, έφθ. 25
Μάροις Τ.	Α. Τερζίζου	04	1128	έφθ. Ζογονύλδας 12 Φεβρ., Θεσσαλονίκην καὶ Στρατονή 28
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιώτεως	18	4215	επόδισε Μοντεβίδεο ἀπό 27 Νοεμ. Ζημία (διὰ Β. Αμερικήν)
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Γεωργιάλη	07	3556	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ»
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδ. Γουλανδρῆ	12	4669	διῆλθε Ντακάρ 17 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
Μάρπησσα	Ν. Ενόταθίου	19	5476	διῆλθε Παναμάν 23 Φεβρ. δι' Είσοδουν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	έφθ. Ρίον Ιανείδον 20 Φεβρ.
Μεμάς	«Αλγάιον» Α.Ε.	00	4359	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
Μεμάς	ἀδ. Κουνούπλη	12	1735	έφθ. Πειραιᾶ 21 Φεβρ. καὶ Μπονογκάς 28
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διῆλθε Σαμπάκης 3 Φεβρ. διὰ Γιοζοζάμαν
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	διῆλθε Ντόρερ 19 Φεβρ. διὰ Δάντσιγκ
Μεσοσαριά Νομικού	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985	έφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. καὶ άνεγ. 27 διὰ Μπανιόλα
Μίμης Χανδρής	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	3989	έφθ. Κάρδιφ 15 Φεβρ.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσοβος»	05	3071	έφθ. Χονέτον 22 Φεβρ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	έφθ. Βαρέστην 20 Φεβρ. διὰ Σαμπάκης 3 Φεβρ. διὰ Γιοζοζάμαν
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Γένοβαν 17 Φεβρ.
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ εἰς Αμβέρσαν μέσα Μαρτίουν
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίου	18	5202	έφθ. Αιθόρνο 16 Φεβρ.
Μιχαλάκης	Ν. Εδσταθίου	19	5234	έφθ. Χονέτον 21 Φεβρ.
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	έξωσειλεν εἰς Κέπτη Σάντα Μαρία 17 Φεβρ. (διὰ Πλέιτ)
Μόσχα Δ. Κυδωνιώτεως	ἀδ. Ξελᾶ	08	3742	άνεγ. Πλέιτ 8 Φεβρ. δι' Ἑλλάδα
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	Δημ. Α. Κυδωνιώτεως	15	3874	έφθ. Ροζάριο 19 Φεβρ.
Μοτορίνα (τάνκερ)	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνεγ. Μπ. "Άρρες 14 Φεβρ., Περναμπούντο 25 δι' Ἑλλάδα
	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2466	έφθ. Πειραιᾶ 20 Φεβρ. καὶ άνεγ. 27 διὰ Κον)ντζαν
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	άνεγ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Βορδώ
Ναντίν	έτ. Βλάσοβος	04	3582	διῆλθε Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διὰ Δάντσιγκ
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. δι' Αιμπούνγον
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Κίγκστον 5 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	διῆλθε Κον)ντην 12 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διὰ Γάνδην
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	άνεγ. Μπονένος "Άρρες 17 Φεβρ. διὰ Ρούνεν
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	άνεγ. Αιμπούνγον 13 Φεβρ. διὰ Νότ. Αμερικήν
Νέλλα	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	έφθ. Λονδίνον 11 Φεβρ.
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άνεγ. Βαρέστην 20 Φεβρ., Γιβραλτάρ 24 διὰ Πειραιᾶ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διῆλθε Κολόποι 20 Φεβρ. διὰ Πλέιτ Σαΐδ
Νέστος	Ν. Λιβανοῦ	19	4399	άνεγ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Άρρες
Νέστωρ	νίον Γ. Γράτσου	18	1954	εἰς "Αγον Φραγκάσκον 20 Φεβρ.
Νήιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Μάντζεστερ 16 Φεβρ. καὶ Κάρδιφ 23
Νηρεύς	'Εμι. Χατζήλια	13	6694	έφθ. Λονδίνον 16 Φεβρ. καὶ Eshjerg 23
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Δάντσιγκ 15 Φεβρ.
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάρη	17	958	έφθ. Σφάξ 14 Φεβρ. καὶ άνεγ. 21 διὰ Σέτταν
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	διῆλθε Ντακάρ 7 Φεβρ. διὰ Ρούνεν
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	έφθ. Νεσοτούσα 17 Φεβρ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἐν πλ. ἐξ Ιαπωνίας διὰ Βαγζούνερ 27 Φεβρ.
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρον. Αθανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Ρούνεν 15 Φεβρ. καὶ Κάρδιφ 26
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεγ. Αιμπέρσαν 6 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Άρρες
Νικόλ. Μ. Εμπειρίκος	Κουλούνθου — Έμπειρίκου	19	5295	έφθ. Μπονένος "Άρρες 22 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυλ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625	Έφθ. Σάιν Λονέ (Ρροδανοῦ) 16 Φεβρ. .
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διηγήθε Νταζάρ 26 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	ἀνεγ. Μπόναν 16 Φεβρ. διὰ Βαρετέλωνην
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολέμου	10	4540	Έφθ. Ροζάριο 5 Φεβρ. καὶ Μπονένος "Αὔρες 20
Νικόλας "Αγγέλος	"Ιω. "Αγγέλου	12	4351	Έφθ. Ροζάριο 13 Φεβρ. .
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοῖ Πατέρα	10	4362	Έφθ. Κοπεγχάγην 11 Φεβρ. καὶ Γδύνια 22
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγῆ	15	4732	ἀνεγ. Κιούλον 16 Φεβρ. διὰ Βόλμυρτον
Νόμφη	Ν. Λευκαδοπούλου	21	4504	διηγήθε Νίτον 24 Φεβρ. διὰ Χούλη.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννούλατον	13	4577	Έφθ. Μαντράς 9 Φεβρ. Ἀναζωφεὶ 1 Μαρτίου
"Ολγα "Ἐπ. Ἐμπειρίκου	νίων "Ἐπ. Ἐμπειρίζουν	22	4677	ἀνεγ. Μπάρου 3 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ολλανδία	«Ἐλληνικὴ, Λ. Ἑ.»	11	1759	ἀνεγ. Ἀμδούγον 27 Φεβρ. διὰ Βρέμην
Ολύμπτος	Κουλούθουν — Ἐμπειρίζουν	18	5249	ἀνεγ. Ὑμοιώντεν 21 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ομόδουνα	Ξενιοῦ-Ἀδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἀνεγ. Ἀμδέρσαν 9 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	13	3578	ἀνεγ. Ροζάριο 1 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	16	5647	ἀνεγ. Σαυτιάμπον 20 Φεβρ. διὰ Χούλη, ἔφθ. 22
Ορος Ἐλικών	«Τράμπ, Σο»	18	5525	διηγήθε Σπούέζ 19 Φεβρ. διὰ Κοιλθοτταμ
Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλούουντη	20	5210	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 21 Φεβρ. .
Ορος Ιθωμή	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	14	4191	ἀνεγ. Ροζάριο 19 Φεβρ. διὰ Σάρπινες
Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	7914	εἰς Ἀμβέρσαν 25 Φεβρ. ἐπὸ παραλαβὴν
Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Σο»	12	3876	διηγήθεν Ἀματερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ορος Κυλλήνη	Ε. Κούνιους — Σ. Πατέρα	19	6701	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 11 Φεβρ. .
Ορος Λυκαθήττος	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	17	4292	ἀνεγ. Ἀμδέρσαν 18 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
Ορος Μυκάλη	Π. Γεωργιλῆ	07	3556	ἔφθ. Μοντεβίδεο 19 Φεβρ. .
Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούουντη	19	5658	ἔφθ. Μάρη Ντέλ. Πλάτα 19 Φεβρ. .
Ορος Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	20	5166	ἔφθ. Νέαν "Υόροζην 22 Φεβρ. .
Ορος Θρύς	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	19	4817	ἔφθ. Λονδίνον 11 Φεβρ. καὶ Ὑμοιώντεν 18
Ορος Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	5201	ἀνεγ. Υμοιώντεν 21 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	5334	ἔφθ. Ρίον Ἰανέρηον 15 Φεβρ. .
Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούουντη	18	5208	διηγήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. ἐξ Γένοβας διὰ Πλέιτ
Ορος Πεντελικόν	Κουλούουντη — Κεστομένη	17	5791	διηγήθε Μπονένος "Αὔρες 6 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε.	14	4592	ἀνεγ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 19 Φεβρ. δι' Ἀγιον Βιζέντιουν
Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	10	3986	ἀνεγ. Ἰμπαγκας 6 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	διηγήθε Μαδέρας 11 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Ορος Ταύρος	«Ἀτλαντικός» Α.Ε.	20	6696	ἔφθ. Κοιλθοτταμ 12 Φεβρ. .
Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	6388	ἀνεγ. Ὑμοιώντεν 17 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	13	4979	διηγήθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διὰ Μιλάτοο
Πλαγαστηκός	Μαρῷ "Εμπειρίζουν	14	3477	ἔφθ. Βιρτζτόν 12 Φεβρ. .
Πλαγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός ελλ.	20	2012	διηγήθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διὰ Βορδό
Πλαναγής	Ν. Λυγιαδοπούλου	20	5187	διηγήθε Σούέζ 19 Φεβρ., δι' Ἀγγλίαν — Κόντιντεντ
Πλαναν. Θ. Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρος	12	5839	διηγήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Πλανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούνου	15	4661	διηγήθε Πεναντούντο 25 Φεβρ. διὰ Μλ. "Αὔρες
Πάνις	Α. Ἀναστασάτου	06	1781	διηγήθε Κονιλίν 21 Φεβρ. διὰ Βαρελάνηνη
Παντελής	Κ. Λαϊοῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	ἀνεγ. Μπάρου 20 Φεβρ. διὰ Περναπούσκον
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	5146	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες οδὸς 22 Φεβρ. .
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες οδὸς 22 Φεβρ. .
Πάραλος	Κ. Π. Απερούτη	06	3435	ἀνεγ. Σάν Νιζολάς 28 Φεβρ. διὰ Δανιαν
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	ἔφθ. Ἀλεξανδρειαν 18 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 19 διὰ Βορδό
Πάτρα	Τσακιριάνη—Κονινίδη	96	3256	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ. διὰ Λίμπεζ
Περράκης Λ. Καμπάνης	ελλ. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἔφθ. Μπάναν 18 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 22 διὰ Ρόττερνταμ
Περσένες	Α. Ἀνδρεάτου	18	5172	ἔφθ. Μασσαλίαν 20 Φεβρ. .
Πεταλοί	Μαρῷ "Εμπειρίζουν	17	5126	ἀνεγ. Κολόμπο 10 Φεβρ. διὰ Μαντράς
Πετρού (τάνκερ)	έτ. Π. Νομικός	03	4634	ἔφθ. Νεάπολιν 21 Φεβρ. .
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	ήπ. Π. Νομικός	14	7020	ἀγορεὶ Ρόττερνταμ ἀπὸ 21 Ὀκτ. 1936. Ἐποκενή
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γούλανδρη	23	4693	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 18 Φεβρ. .
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Μαντράς
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	ἔφθ. Κυπριανόν 20 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Κέρκυραν
Πήλευς	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἔφθ. Ροζάριο 17 Φεβρ. .
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	διηγήθε Μαδέρας 12 Φεβρ. δι' Ἀμδέρσαν, ἔφθ. 19
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	ἀνεγ. Μπονένος "Αὔρες 17 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοψασᾶ	09	1457	ἀνεγ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ. διὰ Μερούναν
Πόλι	Ε. Βιντιάδη	97	2861	διηγήθεν Όράν 19 Φεβρ. διὰ Μπανιόλι
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἔφθ. Κάλμαρο 16 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 19 διὰ Ροζάριο
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Πόπη	Μιχ. Βερούνιου	96	1594	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ. .
Ποσειδῶν	ἀδ. Πήττα	09	3895	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.-Κ. Θ. Ἐπιφανιάδη	09	3681	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες οδὸς 23 Φεβρ. .
Πρέκλα	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	1820	ἔφθ. Ἀλεξανδρούπολιν 25 Φεβρ. .
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	4340	διηγήθε Σούέζ 14 Φεβρ. διὰ Μαντράς
Ρήνος	Λεων. "Εμπειρίζουν	19	4683	ἔφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ. .
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	εἰς Κάδιξ 20 Φεβρ. .
Ρίτα Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	ἔφθ. Ἀμδέρσαν 14 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 24
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες οδὸς 18 Φεβρ. .
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	ἐπόδισε Κάρδιξ 11 Φεβρ. .
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἔφθ. Μάρζην 2 Φεβρ. .
Σαρωνικός	Μαρῷ "Εμπειρίζουν	12	3548	ἔφθ. Κοπεγχάγην 8 Φεβρ. .
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλούπατη	17	2290	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. .
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 15 Φεβρ. .
Σούνιον	Μαρῷ "Εμπειρίζουν	19	3054	ἔφθ. Λίβερπολί 11 Φεβρ. καὶ Κάρδιξ 19
Σπύρος	«Αίγαιον» Α.Ε.	18	5153	ἔφθ. Τέξας Σίτι 21 Φεβρ. .
Σταμ. Γ. "Εμπειρέκουν	έτ. «Σ. Γ. "Εμπειρέκουν	36	3941	ἀνεγ. Ροζάριο 4 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	διηγήθε Φεργάντο Νορόνια 17 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 22 Φεβρ. .

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυρ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος ...	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγχαν 20 Φεβρ.
Στρυμών ...	Στ. Αιβανού	19	5250	άνεγ. Μπονένος "Άηρες 13 Φεβρ. διά Μαδέρας
Σύλβια ...	Α. Καλέσηγη και Σία	14	4202	διηλθε Κίγυστον 10 Φεβρ. διά Λονδίνον
Συλβία ...	Σ. Καταπόδη	98	3175	άργει Γένδην από 22 Δεκ.
Τάκης ...	Η. Αντίπα	04	1698	άνεγ. Μερσίναν 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Τάμεσις ...	Αεσν. Α. Έμπειριζου	14	3942	Έφθ. Σουλιάνα 13 Φεβρ. και Πειραιά 20
Τάνας ...	ΐδελιρ. Συνοδινού	07	1545	Έφθ. Σαν Λορεντζο 22 Φεβρ.
Ταξιάρχης ...	άδελφ. Λαμπού	13	4221	διηλθε Λορεντζο Μαρκές 14 Φεβρ. διά Ντακάρ
Τάσις ...	«Μυρτέδων» Α.Ε.	13	4706	Έφθ. "Αμέρεσαν 11 Φεβρ. και άνεγ. 20 διά Ροζάριο
Τάσος Κ. ...	Έμι. Καραβία	01	3634	διηλθε Κρίστομπαλ. 19 Φεβρ. διά Χιλήν
Ταύγετος ...	Κονλόνθου — Έμπειριζου	18	4295	διηλθε Ουζάν 26 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
Γαυρίς ...	άδ. Συνοδινού	03	2281	διηλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Τέτη ...	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	Έφθ. Χουέλβαν 16 Φεβρ.
Τζέννυ ...	Τσ. Αιβανού	12	1859	εις Σάντα Φέ 27 Φεβρ.
Τηλέμαχος ...	Γ. Λαφαζάνη	11	3562	Έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ. και Κονιλίν 26
Τουρκία ...	έτ. «Έλληνική» Α.Ε.	09	1911	διηλθε Πέιραιαν 20 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
Τουρλιανή ...	Γ. Ασημιούτη	19	2486	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Βαλέντιναν
Τρεγκόδηναν ...	Ι. Σαμαβάνον	03	3075	διηλθε Ντακάρ 17 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
Ίριτων ...	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνεγ. Αγρ. 22 Φεβρ. διά Σουάν, έφθ. 24
Τώνης Χανδρής ...	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεγ. Μπονένος "Άηρες 17 Φεβρ. διά Λάζ Ηάλιας
Υδραίος ...	Α. Κουλόνδα και Κ. Ξένου	02	4476	Έφθ. Κονσταντίναν 14 Φεβρ. (έφθ. 19 διά Ρόττερνταμ)
Υδρούσα ...	Π. Χριστοπούλου	22	2038	διηλθε Μαδέρας 15 Φεβρ. διά Πλέιτ
Φαέθων ...	άδ. Αιβανού	13	4168	Έφθ. Άμβερσαν 14 Φεβρ.
Φαίσας ...	Σπ. Παραμιθώτη	15	7188	άνεγ. "Αιροτερνταμ 2 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες
Φανερωμένη ...	Α. Βλαζάζη	08	3501	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
Φλώρας ...	έτ. Η. Νομικού	04	2980	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Βαλέντιναν
Φλώρα Νομικοῦ ...	Λουζά Νομικοῦ	21	2012	άργει Πειραιά 21 Ιαν. Ζημία
Φραγκούλα Βροντίσια ...	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	άνεγ. Ροζάριο 26 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γονιλανδρή	18	5304	διηλθε Φ. Νορόνγα 24 Φεβρ. διά Ντακάρ
Φρέδ ...	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνεγ. Κάρδιαν 13 Φεβρ. Μαδέρας 20 διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Φώτης ...	Ν. Λαυραδοπούλου	12	3507	άνεγ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες
Φωτεινή Καρρά ...	Μιχ. Καρρά	18	4465	Χάιδαν 23 Φεβρ. διά Πειραιά. ΕΠΩΛΗΘΗ
Φωφά Μακρή ...	Ι. Σ. Στεφανουλάζη	03	1013	διηλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Μπελγράνο
Χαδιώτης ...	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνεγ. Σητάξ 18 Φεβρ., Γιβραλτάρ 24 διά Βορδό
Χέλλατρος ...	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άργει Πειραιά από 27 Ιαν.
Χίος ...	Ενέαγη. Νομικοῦ	88	1356	άνεγ. Νιούπορτ 13 Φεβρ. δι' Άμβορδγον, έφθ. 17
Χλόη ...	Ν. Λαυραδοπούλου	28	4641	διηλθε Μαδέρας 11 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες
Χρήστος Μαρκέτος ...	έτ. Βεργοτή	19	5209	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγχαν 19 Φεβρ.
Χρυσή ...	Π. Ι. Γονιλανδρή	13	5367	άνεγ. Μπονένος "Άηρες 3 Φεβρ. διά Μπούβιζεν
Ωκεανία ...	Μ. Καρίβαλη	07	4843	άνεγ. Γδύνια 15 Φεβρ., Λάδσεντ 23 διά Σάντα Φέ
Ωκεανίς ...	Γ. Λουλούδη	10	3396	διηλθε Φλώρισης 10 Φεβρ. διά Μπονένος "Άηρες
Ωνάση Πηνελόπη ...	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	Έφθ. Μπάζιαν 18 Φεβρ.
Ωνάση Σωκράτης ...	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	έφθ. Νεάπολιν 12 Φεβρ. και άνεγ. 18 διά Χουέλβαν
Ωρίων ...	Πολ. Λέρα — Α. Λούζη ..	09	4798	διηλθε Μοντεβίδεο 7 Φεβρ. διά Ντακάρ
Ωρωπός ...	Μαρη̄ Έμπειριζου	13	3475	

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Γαλάτεια Τ. (Κυπριακόν)	Γ. Τσιρίδη	89	498	άνεγ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
Έλένη ("Αγγλικόν") ...	Ρεθίμνη — Κουλουκουντή	21	1138	έφθ. Κονιλίνα 12 Φεβρ.
Ίωνόπολις ("Αγγλ.) ...	Ο. Ιοσηφόγλου	20	6755	εις Ρόττερνταμ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΕΙΣ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΟΥΣ
Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.) ...	Καλάπον — Μαροή	03	1601	εις Κονιλίν. Ζημία. Θύ ρεμούλζηθη Πειραιά
Μαρτής ("Αγγλικόν") ...	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έφθ. Ερεγκλή 5 Φεβρ.
Μπεάτσα ("Αγγλικόν") ...	Α. Λούζη	13	1569	έφθ. Γιαζίδην 6 Φεβρ.
Μιρουπάνου ("Αγγλικόν") ...	Μινασούλη και Σία	05	2539	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
Μυρίαμ, ("Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. C.	21	7012	διηλθεν 'Αλγέριον 17 Φεβρ. διά Τρεφέστην
Νέλσων, ("Αγγλικόν") ...	Σταύρος Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. Βαρζελώνην 16 Φεβρ. και Μπόναν 20
Νοέμη—Τζούλια ("Αγγλ.) ...	Α. Μιναρούλη—Ρουσάνου	95	2499	διηλθε Κονιλίν 20 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
"Ολγα Σ. ("Αγγλ.) ...	άδ. Βλασσοπούλου	05	677	έφθ. Χάιραν 16 Φεβρ. και Κονιλίν 23
"Ολύψ. (Ρουμανικόν) ...	Α. Βλάσσος	20	4308	διηλθε Νίτον 11 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέζον
Πράχοβα (Ρουμανικόν) ...	Α. Βλάσσος	22	3609	άνεγ. Ροζάριο 6 Φεβρ. διά Ντακάρ
Σάνι Νικόλα, ('Ιταλικ.) ...	Ν. Σταματίν	79	677	εις πλόας Ανατολ. Αφριζής
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) ...	Α. Βλάσσος	12	3629	έφθ. Γδίνια 8 Φεβρ. και άνεγ. 15 διά Πειραιά
Τουσσίκα ("Αγγλικόν) ...	Κ. Λασαραΐδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Θεοδόσιαν 18 Φεβρ.
Algenib, ("Ολλ.) ...	Ίω. Η. Γονιλανδρή	15	3551	"Ιδε: «ΕΥΑΝΘΙΑ», σημαία 'Ελληνική'
American Eagle ("Αμερ.) ...	Ρεθίμνη — Κουλουκουντή	17	4371	άργει Ταζόμα από 15 Φεβρ.
Docteur Pierre Benoit, (Γαλλ.)	Ρεθίμνη — Κουλουκουντή	18	7914	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΚΑΣΙΟΝ», σημαία 'Ελληνική'
Lina L. D. (Γαλλ.) ...	πλ.ρον. Μ. Γονιλανδρή ...	21	6669	"Ιδε: «ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ», σημαία 'Ελληνική'
London Corporation ("Αγγλ.) ...	άδ. Γονιλανδρή	22	5411	"Ιδε: «ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» σημαία 'Ελληνική'
Saint Mare (Γαλλ.) ...	"Ελληνες άγορασται	08	2465	εις Ρούεν ύπο παραλαβήν

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & COND

NAYTIKOI PRAKTOREΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΩΤΗ)
THA ΔΙΕΥΘ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
ABC. 5 & 6 MARCONI