

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1937

Αρ. Φύλλου 150

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 150

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1937

### Τό γαυτιλιακόν συνάλλαγμα

Τού κ. Κ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Άφορμήν λαθόντες ἐκ τῶν συχνά διατυπουμένων ἀμφισθήτους περὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ συναλλάγματος τοῦ εἰσκομιζομένου παρὰ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἡχθημεν ἐσχάτως εἰς ἐμπειριστών μενήν, δόσον ἡτοῦ δυνατόν, ἐκ τοῦ σύνεγγυς ἔρευναν, τὰ πορίσματα τῆς ὅποιας, ἐπιβεβλημένον καὶ ἔξυπρετικὸν τῆς μελέτης τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων, πιστεύομεν, ὅτι εἰνε, εὐρύτερον νά γνωρίσωμεν.

Μέ λύπην μας, ἀτυχῶς, διαπιστοῦμεν, ὅτι αἱ παρ' ἐνίων κύκλων ἐγειρόμεναι ἀμφισθήτους ἐκφέρονται ὅλως ἀνασανιστῶς καὶ ἐνῷ οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ἄπονται τῆς πραγματικότητος, δημιουργοῦνται δι' αὐτῶν σφαλερά ἐντυπωσίες. Ἐμφανίζουν τὴν Ναυτιλίαν μας, ὡς ἐλάχιστα εἰσφέρουσαν εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας καὶ ὅτι ἀναξία ἐκτιμήσεως είνε ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν δραστηριότης τοῦ "Ελληνος" ναυτίλου, ἀπό τῆς παραγωγικῆς αὐτῆς πλευρᾶς.

Πρός ἄσρον ἀκριβῶς τῶν πεπλανημένων τούτων ἀντιλήψεων, ἐπεδιώξαμεν, κατὰ τὸ ἐφικτόν, νά στηριξώμεν τὴν ἔρευνάν μας ἐπὶ θετικῶν στατιστικῶν δεδομένων. Ἐπειδή, δῆμος, ὡς γνωστόν, ἡ παρ' ἡμῖν στατιστικὴ ὁργάνωσις είνε ἐλλειπεστάτη, ἐπιθοηθητικῶς ἔν τοισιν ἐστηρίχθημεν καὶ εἰς ἔτερα στοιχεῖα, πρὸς ἔμμεσον καὶ κατὰ συμπέρασμα διακρίθων τῶν ἀναζητουμένων καὶ ἐπαλήθευσιν τῶν ἀριθμῶν μας. Ἡ πειστικὴ εὐγλωττία τῶν ἀριθμῶν, ἐλπίζουμεν, ὅτι θά ἀνθέξῃ εἰς πᾶσαν βάσανον, διθενδήποτε προερχομένην. Ἡ δὲ προσφυγὴ εἰς ἐπίσημα στατιστικά δελτία, εἰς δημόσια ἔγγραφα καὶ εἰς ἐπισήμους καὶ ἔξηγμένας πληροφορίας, θά πεισῃ πάντα ἀμφιβάλλοντα.

Οὕτω τὸ σήμερον εἰσαγόμενον ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, προέρχεται ἐκ τῶν ἔξῆς πόρων καὶ ἀνέρχεται περίπου εἰς τὰ κάτωθι ποσά:

ΜΙΣΘΟΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.— Τὰ "Ελληνικά φορτηγά τὰ ἐκτελοῦντα πλόας πέραν τῶν χωρικῶν μας ὑδάτων, κατὰ τὴν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ῆς Φεβρουαρίου ἀναφερομένην ἀπογραφήν, ἀνέρχονται εἰς 450 σκάφη, ἐπηνδρωμένα, δι' Ἑλληνικῶν πληρωμάτων.

Ἡ ἀπογραφὴ ἀναφέρει τόννους δλικῆς χωρητικότητος, τοὺς δόποις κατὰ πρόχειρον ὑπολογισμὸν μετατρέπομεν εἰς τόννους φορτίου. Διὰ τὴν ἐπακριθῆ ἀνεύρεσιν τοῦ φορτίου ἐκάστου πλοίου θά ἔχειαζετο προσφυγὴ εἰς τὰ εὑρετήρια τῶν διαφόρων νηογνωμῶν, ἔργον ἀρκετά δυσχερές, ἀπαραίτητον δ' ἐξ ἀλλου είνε νά ληφθῇ ὡς βάσις ἡ εἰς φορτίον χωρητικότης, ἐφ' δόσον χρησιμοποιεῖται αὐτῇ εἰς τὰς συλλογικάς συμβάσεις μισθοδοσίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν ὑποχρεωτικῶν διαιτησιῶν, διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν κατηγοριῶν μισθοδοσίας. Κατὰ τὸν κατὰ προσέγγισιν ὑπολογισμὸν τούτον, τὰ φορτηγά μας δύνανται νά διαιρεθῶσιν εἰς τὰς ἔξῆς κατηγορίας:

α') 270 ἀ) π ἀπό 7000 τόν. d. w. καὶ ἀνώ

β') 120 ἀ) π ἀπό 3.500 τόν. d. w. μέχρι 7000 d. w.

γ') 46 ἀ) π 2000 τόν. d. w. μέχρι 3500 d. w.

δ') 14 ἀ) π μέχρι 2000 τόν. d. w.

α') Τὰ τῆς πρώτης κατηγορίας 270 μεγάλα φορτηγά, ἐθεωρήσαμεν ἐκτελοῦντα ὑπερπονθίους πλόας. Συνεπῶς ἡ μισθοδοσία ἐκάστου τούτων, ἀνέρχεται, εἰς Λ. A. 250 μηνιαίων καὶ Λ. A. 3000 ἐπησίων, συνολικῶς δὲ δι' ἀπάντα τὰ 270 ἀ) π ἐπησίων εἰς ... Λ. A. 810.000.—

Δένεν ἐλάχιστον ὑπ' δύνιν, πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ὑπολογισμοῦ μας, τὰ ἔτι ἀνώτερα μισθοδοσία τῶν μεγαλύτερων σκαφῶν τῆς ἀνω κατηγορίας τῶν κεκτημένων ἐπησήμενην σύνθεσιν πληρώματος.

β') Τὸ 1/3 τῶν τῆς B' κατηγορίας,

ἥτοι 40 ἀ) π ἐθεωρήσαμεν ἐκτελοῦντα ὑπερπονθίους πλόας, μὲν μισθοδοσίον ἐτήσιον κατὰ πλοίον μὲν Λ. A., 2844, συνολικῶς δὲ ... Λ. A. 113.760.—

Τὰ δὲ ὑπόλοιπα 2/3, ᥫτοι 80 ἀ) π, ἐθεωρήσαμεν ἐκτελοῦντα πλόας Ἡπειρωτικῆς Εὔρωπης, μὲ μηνιαίον μισθοδοσίον Λ. A. 214-4), ἐτήσιον Λ. A. 2570-8), καὶ συνολικῶς ἐτήσιον ... Λ. A. 205.632.—

γ') Τῶν σκαφῶν τῆς γ' κατηγορίας, ἐθεωρήσαμεν τὸ μὲν ½ ᥫτοι 23, ἐκτελοῦντα ταξίδια Κόντινεν, μὲ μισθοδοσίον μηνιαίον Λ. A. 190-6), ἐτήσιον Λ. A. 2283-12), καὶ συνολικῶς ἐτήσιον ... Λ. A. 52.523.—

Τὸ δὲ ὑπόλοιπον ½, ᥫτοι 23 ἀ) π, ἐκτελοῦντα ταξίδια Μεσογείου, μὲ μισθοδοσίον μηνιαίον Λ. A. 164, ἐτήσιον Λ. A. 1968 καὶ συνολικῶς ἐτήσιον ... Λ. A. 45.264.—

δ') Τὰ τῆς Δ' κατηγορίας μικρὰ 14 φορτηγά, ἐθεωρήσαμεν ἐκτελοῦντα ταξίδια ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων καὶ συνεπῶς καταθάλλοντα μισθούς εἰς δραχμάς.

Κατὰ ταῦτα, ὑπολογίζομεν συνολικῶς τούς ἐπησίους μισθούς, εἰς συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνου, οὓς δέον νά πληρώνωσι τα φορ-

τηγά μας εἰς ... Λ. A. 1.227.179.—

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου, ἐκπιπονέμονον ποσοστοῦ 10 %, λόγῳ ἀργίας καὶ παροπλισμοῦ, λίαν περιωρισμένων ἄλλως τε, ἀφ' ἣς ἀνέθισεν ἡ διεθνής ναυλαγορά, ἔξευρισκομεν, δτοι οι εἰς ἔξωτερικὸν συνάλλαγμα, δάσσει τῶν νέων εἰς συνάλλαγμα μισθοδοσίων, πληρωνόμενοι μισθοί παρὰ τῶν φορτηγῶν μας, θά ἀνέλθωσιν περίπου κατὰ τὸ ἔτος 1937 εἰς Λ. A. 1.104.500.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου ὑπολογίζομεν δτοι τὰ 4) 10 ἀνάλισκονται ὑπὸ τῶν πληρωμάτων ἐν τῇ ἀλλοδαπῆ, εἰσάγονται δ' εἰς

Ἐλλάδα τὰ ὑπόλοιπα 6) 10, ᥫτοι περίπου ... Λ. A. 662.700. Ζον) ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΝ, ΙΣΟΠΟΣΟΙ, ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ. ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΟΣ ΚΑΘΑΡΑΣ ΠΡΟΣΟΔΟΥ ΕΠΙ ΜΙΣΘΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ.

Κατὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 5011 ἀπό 12 Φεβρουαρίου τρ. ἔτ. ἔγγραφον τοῦ Ν.Α.Τ. τὰ περιελθόντα εἰς τὸ Ταμείον τούτο συνολικῶς ἀπό τὴν καθόλου Ναυτιλίαν ποσά ἐκ τῶν διαφόρων ως ἔξῆς: προσδιορίζονται ως ἔξῆς:

Κατὰ τὸ ἔτος 1935 εἰς δραχμάς 71.618.543, καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1936 εἰς Δρχ. 79.203.464. Κατὰ γενομένας δὲ περιτέρω ἐρεύνας παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., αἱ εἰσφοραὶ αὐταὶ εἰδικῶς καθ' δόσον ἀφορῶσι τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἀνέρχονται διὰ ἐννεάμηνον διάστημα τοῦ ἔτους 1936, εἰς δραχμάς 57.341.560. Συνεπῶς ὑπολογίζονται διὰ μὲν δι' ἐν ἀκέραιον ἔτος δραχμάς 71.682.700, μεῖον 10 %, διὰ διάστημα ἀργίας καὶ παροπλισμοῦ πλοίων, δραχμαὶ 64.514.430, πρὸς 546 διὰ τὴν ἀναγωγὴν εἰς Λίρας, ἔχονται ... Λ. A. 118.200.

Αἱ εἰσφοραὶ αὗται κατὰ τὸ παρελθόν κατεβάλλοντο εἰς δραχμάς. Ἀπό τινων δύμως μηνῶν, κατὰ ληφθεῖσαν ἀπόφασιν παρά τοῦ Συμβουλίου Οἰκονομικῆς Ἀμύνης καὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος θά πληρώνωνται εἰς τὸ ἔξης εἰς αὐτούσιον συνάλλαγμα. Ἡ ἔξης αὐτῶν ἐφετεινὴ πρόσδοσης, ὑπολογίζεται μεγαλυτέρα τῆς τοῦ παρελθόντος, διότι πλὴν τῆς πιθανολογουμενῆς μεταστάσεως ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγῶν τελούντων ὑπὸ ἀλλοδαπῆς σημαίαν καὶ ἀνηκότων εἰς ἡμεδαπούς, καὶ τῆς αὐξήσεως τῆς ναυτεργατικῆς μισθοδοσίας, προθλέπεται, δτοι ἡ διάλογης τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας, θά τελῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐν κινήσει, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὰ προηγούμενα ἔτη, καθ' ἄ πλει-

στα φορτηγά ήσαν κατά διαφόρους έποχάς παρωπλισμένα. Τό είσαγθησόμενον συνεπώς συνάλλαγμα δέν είνε ύπερβολικόν να προσδιορισθῇ, δτι θά άνέλθῃ έφετος περίπου καὶ κατ' ἐλάχιστον δριον εἰς ..... λ. A. 135.000

### 3ον) ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

'Ελλειψει στατιστικῶν δεδομένων ή ἑτέρων στοιχείων, ἡ ἔξερσις τοῦ διοχετευόμενον συνάλλαγματος διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ διὰ τὰς παντίσας ἐπενδύσεις αὐτῶν ἐν Ἑλλάδι, είνε δυσχερῆς καὶ μόνον κατὰ τρόπον πρόχειρον καὶ ἐπὶ τῇ θάσει τεκμηρίων δύναται νὰ γίνῃ. Τοιούτον σύστημα ἀκολουθῶν δ. κ. Γράτσος (ἴδε «Ν. Χρονικά 1-8-36»), εἰδικῶς ἔγκυψας, ὑπολογίζει τὸ ἐκ τῆς πηγῆς ταύτης ἐτησίως εἰσοκούμενον συνάλλαγμα περίπου εἰς ..... λ. A. 250.000.

4ον) ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ. Ταῦτα κατὰ μέσον δρον ἀνέρχονται εἰς λ. A. 50.— κατὰ πλοίον ἐτησίως, καταβάλλονται δ' εἰς αὐτούσιον συνάλλαγμα εἰς τὰς Προξενικάς Ἀρχάς τῶν λιμένων τῶν ξένων χωρῶν, δησ προσεγγίζουσι τὰ πλοῖα μας, διὰ φορτώσεις, ἐκφορτώσεις, ἀνθρακεύσεις. "Ητοι τὰ 440 Ἐλληνικά φορτηγά τ' ἀπασχολούμενα εἰς διεθνεῖς μεταφοράς, μεῖον ἐκπτώσεως 10%, δι' ἀργίαν πλοίων, θ' ἀποφέρωσι περίπου, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ..... λ. A. 22.000

'Ως γνωστόν, τὸ Συμβούλιον Οίκονον. Ἀμύνης καὶ ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος, ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ «περὶ προστασίας Ἐθνικοῦ Νομίματος Νόμου, ἡμήνευσαν, δτι αἱ ἐπαγγελματικῆς φύσεως πληρωμαὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐν Ἐλλάδι, νομιμοποιοῦνται, ἐφ' ὅσον προεκχωρεῖται πρὸ τὴν Τράπεζαν τὸ ἰσόποσον αὐτῶν, εἰς αὐτούσιον συνάλλαγμα. Κατὰ ταῦτα ἄπασι αἱ κατωτέρω ἀναφερόμεναι πληρωμαὶ τῶν τε ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐν Ἐλλάδι, ὑπὸ στοιχεία 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 τοῦ παρόντος ἐκτελοῦνται εἰς συνάλλαγμα.

5ον) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΤΕΛΗ. Κατὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 4570 τῆς 2ας Μαρτίου τρ. ἔ. ἔγγραφον τοῦ Υφουπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὰ φορτηγά τὰ ἐκτελοῦντα ἔξωτερικούς πλόας κατὰ τὸ ἔτος 1935, κατέθαλον τὰ ἔχης ναυτιλιακά τέλη:

Διὰ φαρικά καὶ τέλη ἀγκυροθολίας δραχ. 13.260.545.— Δι' ὑγειονομικά δικαιάματα δραχ. 400.065.— "Ητοι αἱ ἀμφότερα τὰ κονδύλια αὐτῶν, πρὸ τὴν κατὰ τὸ ἔτος ἔκεινο τρέχουσαν τιμὴν συνάλλαγματος (530), ἔξισονται μὲ λ. A. 25.775.—, δηρ περίπου ποσὸν εἰσάγεται εἰς τὴν χώραν ὑπὸ μορφὴν συνάλλαγματος.

6ον) ΤΑΜΕΙΟΝ ΦΥΜΑΤΙΚΩΝ. Κατὰ τὸν νεαρὸν ἀναγκαστικὸν Νόμον 306) 1936, ἔθεσιμοθήμη εἰδικὸν Ταμείον, διαθέτον τοὺς πόρους αὐτοῦ, πρὸ τὴν θεραπείαν καὶ συντήρησιν φυματικῶν, προφυματικῶν καὶ καρδιοπαθῶν ναυτεργατῶν. Τοῦτο ἐπροκόπητηθῇ δι' εἰσφορῶν τῶν ναυτεργατῶν ἐκ 2% ἐπὶ τῶν μισθῶν των, καὶ ισοπόσου συνεισφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν.

Αἱ εἰσφοραὶ αὐταὶ, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ὑπολογιζομένων, κατὰ τὰ ἐν στοιχείῳ 1ω τοῦ παρόντος, ναυτεργατικῶν μισθοδοσιῶν κατὰ τὸ 1937 ἐκ 1.104.500 πρὸς 4%, θὰ ἀποδώσωσιν ἐτησίως περίπου ..... λ. A. 44.200.

7ον) ΝΟΣΗΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΑΣΘΕΝΟΥΝΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ, ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ κλπ.— 'Ἐξ ὅσων στοιχείων ἔχομεν ὑπ' ὅψει ήμων, τὸ σύνολον τῶν ποσῶν τῶν καταβάλλομένων ἐν Ἐλλάδι ἐκ τῶν ρηθεισῶν αἰτιῶν, κατὰ μέσον δρον, κατὰ πλοίον, ἀνέρχεται εἰς λ. A. 250 ἐτησίως.

Σχετικῶς ἐλήφθησαν πληροφορίαι καὶ ἐκ μέρους τῶν ἐνταῦθα νομικῶν συμβούλων τῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν Λονδίνου. "Ητοι τὸ εἰσοκούμενον ἐκ τῆς πηγῆς ταύτης συνάλλαγμα, διὰ τὰ 440 φορτηγά μας, τὰ ἐκτελοῦντα ταξίδια ἔξωτερικοῦ, δὲν θὰ είνε κατώτερον ἐτησίως τῶν λ. A. 110.000.

8ον) ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ (Surveys) ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ. Κατὰ τὸ ἀπό 15 Φεβρουαρίου τρ. ἔ. ἔγγραφον τοῦ Συνδέσμου Ἐλλήνων Σιδηροδιομηχάνων Πειραιῶς, ἡ ἀξία τῶν ἐκτελεσθεῖσῶν ἐπισκευῶν ἐπὶ φορτηγῶν ἀ) π καθορίζεται ὡς ἀκολούθως: Κατὰ τὸ ἔτος 1935 εἰς δραχ. 65.000.000 (πρὸς 530 λ. A. 122.640). Κατὰ δὲ τὸ ἔτος 1936 εἰς δραχ. 55.000.000 (πρὸς 546 λ. A. 100.800).

Τὰ ἀνωτέρω ποσὰ ἀντιπροσωπεύοντα σιδηρουργικάς καὶ μηχανουργικάς μόνον ἐπισκευάς, γενομένας ἐν Πειραιεῖ, ἔξ δοσῶν ἔξ ίδιας ἀντιλήφεως δυνάμεθα νὰ κρίνωμεν, εἰνε αἰσθητῶς κατώτερα τῆς πραγματικότητος. 'Ἐάν δ' ἐπιπροσθέτως λάθωμεν ὑπ' ὅψει τὰς ἐν Σύρῳ καὶ εἰς ἄλλους λιμένας γενομένας ἐπισκευάς, ἔτι δὲ γενικῶς τάς, εἰς ἄπαντας τοὺς λιμένας, ξυλουργικάς ἐπισκευάς, ἀλλὰς μεταλουργικάς (οἷον χαλκουργικάς κλπ.) ἐπὶ πλοίων ἐργασίας, ἡλεκτροσυγκολλήσεις, ἀπολεπτίσεις σκωρίας (κοπανίσματα) καὶ λοιπάς πάσις φύσεως ἐπισκευάς, δυνάμεθα μετὰ θεωρήσωμεν, δτι τὸ σύνολον τῶν ἐπισκευῶν τῶν φορτηγῶν μας, τῶν ἐκτελούμενων ἐν τῇ χώρᾳ θα στοιχίζωσιν ἐτησίως, μὲ τὴν σημειρινὴν ἡδημένην ναυτιλιακὴν κίνησιν, τὴν αὐξήσοντας τῶν ημερομιθίων καὶ τῶν πρότων ύλῶν, κατ' ἐλάχιστον δριον περὶ τάς ..... λ. A. 200.000.

Παρεμπιπόντως παρατηροῦμεν, δτι διὰ καταλλήλου ἐνεργείας, θὰ ἥτο ἐφικτόν νὰ ηὔξαντο σηματικῶς τὸ ἔξ ἐπισκευῶν εἰσερχόμενον συνάλλαγμα. Πρὸς τοῦτο θ' ἀπητεῖτο ἡ κατασκευὴ μιᾶς μονίμου ἡ πλωτῆς δεξαμενῆς ἐν Σύρῳ, καὶ ὁ συγχρονισμὸς

τῶν μηχανουργείων καὶ τῆς σιδηροθιομηχανίας μας.

9ον) ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΜΙΣΤΙΑ ΔΙ' ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥΣ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ. Κατὰ τὸ ἀπό 15 Φεβρουαρίου τρ. ἔ. ἔγγραφον τοῦ «Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς» πρὸς τὴν «Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐκ δεξαμενισμῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, εἰσεπράχθησαν κατὰ τὸ ἔτος 1935 δραχ. 3.590.041 (ἡτοι πρὸς 530 λ. A. 6773), κατὰ δὲ τὸ ἔτος 1936 δραχ. 3.431.750, (ἡτοι πρὸς 546 λ. A. 6285), ὅτινες ἀριθμοὶ προκύπτουσι μετ' ἀφάρεον τῶν πλοίων ἐκείνων, δτινα δέν ἐμπίπτουσι εἰς τὴν παρούσαν μελέτην. Τὰ δ' ἡμερομίσθια δι' ὑφαλοχρωματισμούς, κατὰ τὰς ἀνω χρονικὰς περιόδους, δύνανται κατὰ προσέγγισιν νὰ καθορισθῶσιν εἰς Δραχ. 2.000.000 ἐτησίως, ἡτοι εἰς λ. A. 3670 περίπου, δι' ἐκείνα τὰ πλοία, διὰ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν δροίων, προσπατεῖται ἀπὸ τοὺς ἔκχωροις συνάλλαγματος, ισοπόσου μὲ τὸ εἰς δραχμὰς πληρωτέον ποσόν. «Ἐχοντες ὑπ' ὅψιν ήμων τὰ ἐκ τῶν δύο τούτων ἐτῶν δεδομένα, ἀνευρίσκομεν, δτι εἰσέρχεται ἐτησίως κατὰ μέσον δρον εἰς τὴν χώραν, ἐκ δεξαμενισμῶν καὶ ήμερομιθίων ὑφαλοχρωματιστῶν, ποσὸν συνάλλαγματος περίπου λ. A. 10.000.

10ον) ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ. 'Ἐν τῷ στατιστικῷ δελτίῳ τῆς Ἐμπορικῆς καὶ Ναυτιλιακῆς Κινήσεως τοῦ Λιμένος Πειραιῶς, διὰ τὸ ἔτος 1935, τῷ ἐκδιδούμενῷ παρὰ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἐν σελίδῃ 17, εὑρίσκεται ἀναλυτικὸς πίναξ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν φορτωθέντων πρὸς χρῆσιν τῶν πλοίων. Κατὰ τοῦτον, τὸ 1935, τὰ Ἐλληνικά πλοῖα ἐν Πειραιεῖ ἡνθράκευσαν τὰς ἔχης ποσότητας μπτόνεκρες: α') ἐκ τῆς ἐλευθέρας ζώνης, 1) ἐκ τῶν προσωρινῶν ἀπόθηκῶν τὸν. 90.283, 2) ἐκ τῶν ἀποταμευτηρίων τὸν. 160.029, 3') ἐκ τοῦ πρώτου Τελωνείου τὸν. 4991, ἡτοι ἐν συνόλῳ τόνους 255.303. Καθ' ἀς δὲ πληροφορίας ἡνθράκη μεν ποσό μέρους τῶν ἀκτοπλοϊκῶν Ἐταιριῶν, τὰ ἐπιβατικά μας πλοία ἀνθρακεύουσαν ἐτησίως περὶ τοὺς 130.000 τόνους. "Ωστε τὸ υπόλοιπον ἐκ τόνων 125.500 περίπου ἀντιπροσωπεύει τὰς ἐν Πειραιεῖ κατὰ τὸ 1935 ἀνθρακεύεις τῶν φορτηγῶν μας. Ἐπὶ πλέον ἐκτελοῦνται ἀνθρακεύεις ἐν Σύρῳ, Κέα, Λασιθίῳ, Θεσσαλονίκῃ καὶ λοιποῖς ἀνθρακευτικοῖς Σταθμοῖς, περὶ δὲν ἀπέθη δυνατὸν νὰ συγκεντρώσωμεν ἐπακριθῆ στοιχεῖα. Πάντως, δμως δύναται νὰ θεωρηθῇ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἱττον ἀσφαλές, δτι τὰς Ἐλληνικά φορτηγά θὰ ἀνθρακεύσωσιν εἰς τοὺς Σταθμούς τούτους περὶ τοὺς τόνους 55.000 ἐτησίως, ἀφοῦ, ὡς διεπιστώσαμεν, εἰς τοὺς λιμένας τούτους διὰ τὸ διμηνον διάστημα ἀπὸ Ιης Δεκεμβρίου 1936 μέχρι 31 Ιανουαρίου 1937, παρελήφθησαν 9000 τ. μπτόνεκρες παρ' Ἐλλην. φορτηγῶν. "Ωστε ἐν συνόλῳ θά διοχετεύεται ἐνιαυσίων εἰς τὴν χώραν συνάλλαγμα ἔξ ἀνθρακεύσωσεν τῶν φορτηγῶν 252.000.— περίπου (τόνοι 180.000 πρὸς 28)— κατὰ τόνον, δησ εἰνε ἡ τρέχουσα τιμὴ τῶν «μπτόνεκρες» ἐνταῦθα). Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἐπαληθεύονται, ἀποδεκνύμενοι μάλιστα κατώτεροι τῆς πραγματικότητος, καὶ ἐκ τῶν στοιχείων, δτινα συνεκτρώσαμεν διὰ τὰς παρ' Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἀνθρακεύεις τὰς γενομένας ἀπὸ Ιης Δεκεμβρίου 1936 μέχρι Ιης Φεβρουαρίου 1937, ἀνερχομένας εἰς τόνους 34.753 "Ενεκεν δὲ τῆς ἐφετεινῆς ηδημένης κινήσεως τῶν φορτηγῶν εἰς τὰς χωρικὰς ὅδατα, λόγω τῶν προμηνούμενων μεγαλυτέρων εἰσαγωγῶν στηρῶν καὶ ἔξαγωγῶν μεταλλευμάτων, δὲν ἀπέχουμεν τῆς ἀληθείας προϋπολογίζοντες τὸ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, δεδομένης καὶ τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν γαιανθράκων, εἰσαχθήσομενοι συνάλλαγμα ἔξ ἀνθρακεύσωσεν εἰς λ. A. 280.000.

Σημειωτέον, δτι εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ κόστος τῶν φορτοεκφορτωτικῶν καὶ λοιπῶν συναφῶν μικροεδῶν ἐν Ἐλλάδι, ὑπολογιζόμενον πρὸς 3)— κατὰ τόνον, δηπερ καὶ αὐτό, δθασει τῆς τελευταίας ἔγκυκλου τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος καταβάλλεται ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας εἰς συνάλλαγμα.

\*\*\*

Ίδιαζουσαν δυσχέρειαν συνιστᾶ ὁ ἐπακριθῆς προσδιορισμὸς τοῦ εἰσερχόμενου συνάλλαγματος ἐκ τῶν, ὑπὸ στοιχείᾳ 11, 12, 13, 14 τοῦ παρόντος, περιπτώσεων. "Ἐλλειπούσι πρὸς τοῦτο τὰ θετικά στατιστικά δεδομένα. "Οθεν κατ' ἀνάγκην στηριζόμεθα εἰς τέταρα στοιχείᾳ, δπως ἐμμέσωσας καὶ κατὰ συμπερασμὸν ἐξεργάμενην.

A') "Η κίνησις τῶν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κράτους κατὰ τὰ ἔτη 1935 — 1936 ὑπῆρξεν ἡ ἔχης, κατὰ τὸ ἀπό 18 Φεβρουαρίου ἔ. ἔ. ἔγγραφον τοῦ Υφουπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας:

1936	Κατάπλοι 2291	διλική χωρητικότης	2.642.219	τόνοι
	»	»	2.616.300	»
1935	Κατάπλοι 2537	»	2.697.060	»
	»	»	2.726.953	»

B') "Η ρηθεῖσα, δμως, κίνησις, αὐτή καθ' ἐστιήν, δὲν συνιστᾶ κριτήριον. "Ἐξ εἰδικῶν ἐρευνῶν γενομένων παρὰ τῷ Υφουπουργείῳ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Διοίκ. Υπ. Τμ. Ε'), προκύπτει, δτι κατὰ τὸ 1935, κατέθαλλον ναυτιλιακὰ τέλη 737 φορτηγά. Εἰνε δὲ τὰ τοιαῦτα τέλη ἀπαιτητά κατ' ἐκείνων τῶν πλοίων, δτινα ἐκτελοῦσιν ἐμπορικάς πράξεις εἰς τοὺς χωρικούς λιμένας.

G') "Αφ' ἔτερου, κατὰ τὸ παρὰ τοῦ Υπουργείου Εθνικῆς Οικονομίας ἐκδιδόμενον μηνιάδον δελτίον τοῦ Είδικου Εμπορίου τῆς Ἐλλάδος μετά τῶν Ξένων Ἐπικρατειῶν (ἴδε τεύχη Δεκεμβρίου 1935 καὶ 1936) εἰσήχθησαν εἰς Ἐλλάδα καὶ ἔχηχθησαν ἔξ αὐτῆς, τὰ εἰς τοὺς κάτωθι πίνακας ἀναφερόμενα ἐμπορεύματα.

ΠΙΝΑΞ Α'.—ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

Είδος Εμπορευμάτων	*Έτος 1935	*Έτος 1936
Σιτηρά	τόννοι 442.987	τόννοι 457.068
'Αραβόσιτος	> 54.230	> 59.845
Κριθή	> 7.993	> 18.498
Λοιποί Δημητριακοί	> 3.213	> 3.177
'Οργανά	> 26.862	> 30.148
Λινόστορος	> 5.381	> 3.260
Κολοκυνθόσπορος	> 1.057	> 1.205
Βαμβακόσπορος	> 2.354	> 659
Γαιανθρακες	> 743.611	> 863.725
'Οπτανθράκ (Coke)	> 61.657	> 64.128
Ζάχαρας	> 64.605	> 70.711
Συλεία Οίκοδομης	z.p. 434.868	z.p. 356.294

ΠΙΝΑΞ Β'.—ΕΞΑΓΩΓΑΙ

Είδος Εμπορευμάτων	*Έτος 1935	*Έτος 1936
Μαγειρικόν "Άλας	τόννοι 12.484	τόννοι 30.143
Θηραϊκή Γή	> 14.386	> 2.748
Μετάλλευμα οιδήρου	> 244.215	> 145.500
> μαγγανίου	> 436	> 1.707
> χορούπιου	> 31.984	> 47.954
Λευκόλιθος	> 33.503	> 45.561
Μαγγησία	> 22.504	> 23.715
Δίπυρος μαγγησία	> 9.191	> 11.985
Σιρίδις	> 13.952	> 10.883
Σιδηροπυρίτης	> 95.965	> 130.869
Σινωρία οιδήρου	> 5.760	> —
Βοξίτης	> —	> 88.015
Βαρατίνη	> —	> 32.301

Τά κυριότερα τῶν ἐμπορευμάτων τούτων, ἀναλόγως τόπων προελύσεως και προοισιού, δύνανται νὰ καταταχθῶσιν ὡς ἀκολούθως:

ΠΙΝΑΞ Γ'.—ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έμπορευμα	Χῶραι Προελύσεως	*Έτος 1935	*Έτος 1936
Δημητριακά ἐν γένει	'Αργεντινή	τόννοι 311.027	τόννοι 68.458
	'Ρωσία	> 71.867	> 81.120
	'Ρουμανία και Σερβία	> 33.468	> 58.453
	Τουρκία, Σνρία Κύ- προς, 'Αλβανία	> 10.237	> 2.840
	'Αλγερίον & Μαρόκον	> 48.403	> 8.029
	Καναδᾶς και Ην.Πολιτ.	> —	> 155.620
	Αύστραλία	> —	> 80.104
	Λοιπαὶ Χῶραι	> 30.697	> 83.456
	Αύστρια	z.p. 21.722	z.p. 20.333
Oίκοδομήσι- μος Συλεία	Σερβία	> 44.380	> 53.600
	'Ρωσία	> 50.910	> 50.820
	'Ρουμανία	> 238.939	> 188.417
	Σονηδία	> 63.444	> 34.782
	Γερμανία	τόννοι 226.380	τόννοι 381.806
Γαιανθρακες και 'Οπτανθρακες	'Αγγλία	> 179.842	> 133.946
	'Ρωσία	> 249.795	> 258.075
	Τουρκία	> 67.572	> 69.100
	Δάντζικ και Πολωνία	> 66.689	> 77.030
	Διάφοροι Χῶραι	> 14.990	> 12.500

ΠΙΝΑΞ Δ'.—ΕΞΑΓΩΓΗ

Έμπορευμα	Χῶραι Προοισιοῦ	*Έτος 1935	*Έτος 1936
'Άλας	Σερβία	τόννοι 12.481	τόννοι 15.600
Θηραϊκή Γή	Διάφοροι Χῶραι	> —	> 14.600
>	'Ρουμανία	> 1.374	> —
>	Αύγυπτος	> 2.551	> —
	Διάφοροι Χῶραι	> 11.835	> 2.758
	Γερμανία	> 187.171	> 2.758
	'Αγγλία	> 39.980	> 46.230
Sίδηρος και λοιπὰ με- ταλλεύματα	'Ολλανδία, Βέλγιον, Λουξεμβούργον, Γαλλία, Νορβηγία, Σονηδία	> 128.660	> 158.526
	'Ηνωμ. Πολιτείαι	> 16.867	> 26.945
	'Ιαπωνία	> —	> 8.938
	Λοιπαὶ Χῶραι	> 76.440	> 83.050

Κατὰ τὴν κατάρτιον τῶν τεσσάρων ἀνω πινάκων, ἔσταχυο-  
λογήσαμεν ἐκ τῶν ρηθέντων Δελτίων τοῦ Ειδικοῦ 'Εμπορίου τῆς  
Ἐλλάδος μετὰ ξένων Χωρῶν, τὰ εἰδη ἐκεῖνα τῶν εἰσαγομένων  
και ἔξαγομένων ἐμπορευμάτων, ἀτινα μεταφέρονται διὰ θαλάσ-  
σης, καὶ δὴ συνήθως ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν δόμοιδων φορτίων.

Διότι εἰς τὰς μεταφοράς τῶν καλουμένων *'Bulk Cargoes'*, ἀ-  
σχολοῦνται ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ τὰ καθαρῶς φορτηγά σκάφη  
(tramps). Τοιαῦτα δόμοιδη φορτία, μεταφέρομενα διὰ φορτη-  
γῶν (tramps) και εἰσαγομένα εἰς Ἐλλάδα, εἰνε τὰ σιτηρά, τὰ  
γεννήματα ἐν γένει, ἡ οἰκοδομήσιμος ξυλεία, οι γαϊανθρακες  
και ὅπτανθρακες (Κώκ), ἔξαγομενα δ' ἐξ Ἐλλάδος, τὰ παντοει-  
δῆ μεταλλεύματα και δρυκτά, τὸ ἄλας και ἡ θηραϊκή γῆ. Συνε-  
πῶς τὰ φορτία ταῦτα ἐμπίπτουν ἀπολύτως εἰς τὴν παρούσαν ἔ-  
ρευναν, ἐπὶ τοσοῦτον δὲ μᾶλλον, διότι μεταφέρονται ἀναλόγως  
ἐξ Ἐλλάδος και εἰς ταύτην, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ δι' Ἐλληνικῶν φο-

τηγῶν ἀτμοπλοίων τοῦ τόπου τῶν *'τράμπς'*. Ως δὲ γνωστόν, ἐκ 450  
Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, τὰ 440 εἰνε τοῦ ρηθέντος τόπου τῶν καθα-  
ρῶς φορτηγῶν (tramps).

Ἡ συμμετοχὴ τῶν Ἐλληνικῶν τούτων πλοίων εἰς τὰς ἄνω μεταφοράς εἰνε σημαντική. 'Αντιθέτως δ' εἰς τὰς μεταφοράς, εἰς Ἐλλάδα μέλος ἀλλοδαπῶν λιμένων, τῶν καλουμένων γεννημάτων φορτίων (General Cargoes) και τῶν καθόλου εἰδῶν γεννημάτων ἐμπο-  
ρίου, ὃς ἐπίσης εἰς τὰς μεταφοράς τάναταλιν ἐξ Ἐλλάδος πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν τῶν καλουμένων εὔγενῶν φορτίων, οἷον σταφίδος, καπνῶν, οἶνου, διπωρῶν, ἐλαίου, δερμάτων και λοιπῶν ἔχωρίων προϊόντων, ἀσχολοῦνται τὰ φορτηγά τοῦ τόπου τῶν πλοίων τακτι-  
κῶν γραμμῶν (liners και general cargo liners), τῶν μεταφορῶν συ-  
νθήσης γιγνομένων εἰς μερίδας φορτίων (parcels).

Μόνον δέ περὶ τὰ δέκα πλοία τοῦ τόπου τούτου διαθέτει ἡ Ἐλλάς και συμμετέχει συνεπῶς κατ' ἐλάχιστον ποσοστὸν εἰς τὰς μετα-  
φοράς τῶν φορτίων τούτων, ἀτινα κατ' 80% ἥσας 90%, μεταφέρον-  
ται δι' Ἀγγλικῶν, Γερμανικῶν, Σουηδικῶν, Όλλανδικῶν κλπ. πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, μὲ προέλευσιν ἡ προορισμὸν τὴν Ἐλ-  
λάδα.

"Εχοντες ύπ' ὅψιν ήμων ἀπαντα τ' ἀνωτέρω στοιχεῖα, κατα-  
λήγομεν εἰς τὰ ἔξης:

11) ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙ ΝΑΥΛΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ. Ως γνωστόν, τὸ Συμβούλιον τῆς Οίκου. 'Αιμόντης και ἡ Τράπεζα Ἐλλάδος ὥρισαν παρακράτησιν ἐκ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰς ἀλλοδαπὸν συνάλλαγμα ναύλου, τοῦ πραγματοποιουμένου παρ' Ἐλληνικῶν φορτηγῶν μεταφερόντων φορτία οιτηρῶν ἡ γεννημάτων εἰς Ἐλληνικούς λιμένας. Ἡ παρακράτησις αὕτη γί-  
νεται εἰς συνάλλαγμα ύπερ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ητις κα-  
ταθάλλει, εἰς δραχμάς, τὸ ἀντίτιμον τοῦ παρακρατουμένου πο-  
σοστοῦ τοῦ ναύλου.

Αἱ εἰσαγωγαὶ δημητριακῶν ἐν γένει εἰνε Ἐλλάδα πού φάνουσι τοὺς 510.000 τόνους ἐπησίων περίπου, θὰ εἰμφανίσωσιν ἔφετος κατὰ πᾶσαν πιθανότητα σύνολον προσεγγίζοντας τοὺς 660.000 τόνους, καθόσον προιωνίζεται, οἵτις αἱ εἰσαγωγαὶ εἰδικῶς τῶν οιτη-  
ρῶν θὰ αὐξηθῶσι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος κατά 150.000 τόνους, λόγῳ τῆς πτώσεως τῆς ἔχωρίου σιτοπαραγωγῆς.

"Εχοντες ύπ' ὅψιν τὰς ἀναλογίας προελεύσεων δημητρια-  
κῶν, ἐπὶ τῇ διάσει τῶν στατιστικῶν τῶν δύο προηγουμένων ἐτῶν και ὑπολογίζοντες τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν Ἐλληνικῶν φορ-  
τηγῶν εἰς τὰς δι' Ἐλλάδα μεταφοράς φορτίων γεννημάτων ὡς ἔξης, ἐξ Ἀργεντινῆς, ὅποθεν και ὡς γίνη ἔφετος ἡ μεγαλυτέρα εἰσαγωγή, 90%, Ρωσίας 60%, Ρουμανίας 100%, Καναδᾶ 90%, λοιπῶν χωρῶν 90%, ύπολογίζοντες ἐπίσης τούς ναύλους grosso modo, ἐπὶ τῇ διάσει τῶν τρεχουσῶν τιμῶν τῆς ναύλασης, ἐάν και ἐφ' αὐτοῖς δύνανται διατηρήσιν, ἔξευρισκομεν, οἵτις ἐκ τῆς παρακρατήσεως εἰς συνάλλαγμα ποσοστοῦ ἐκ τῶν ἀκα-  
θαρίστων ναύλων, θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν χώραν, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔξωτερικὸν συνάλλαγμα ὡς ἔγγιστα ἐκ Λ. Α. 35.000.

12ον) ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΑ ΕΠΙ ΟΜΟΕΙΔΩΝ ΦΟΡ-  
ΤΙΩΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙ-  
ΚΩΝ Α).Π.

A') ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ. Εἰρηται, ήδη, οἵτις συνολικῶς θὰ εἰσα-  
χθῇ ποσότης δημητριακῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προσεγγίζου-  
σα τοὺς 660.000 τόνους. 'Εξ αὐτῶν δὲ δι' Ἐλληνικῶν ἀτμο-  
πλοίων, πιθανώτα περὶ τοὺς 580.000 τόνους. 'Επὶ τούτων τὰ  
ἔκφορτωτικά, πλέον πιθανῶν πληρωμῶν σταλιῶν (despatch re-  
bate), ἀνέρχονται περίπου κατὰ τόνουν, εἰς ποσὸν δραχμῶν, ἀν-  
τιπροσωπεύοντα σελίνια 1)3, ήτοι συνολικῶς ..... Λ.Α. 36.250.

B') ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΜΟΣ ΞΥΛΕΙΑ. Τὰ ποσοστά συμμε-  
τοχῆς τῶν Ἐλληνικῶν ἀπειρούς εἰς φορτία ξυλείας μὲ προορισμὸν  
Ἐλλάδα, δύνανται νὰ προσδιορισθῶσι περίπου ὡς ἔξης: Ρωσί-  
κης 100%, Σουηδικῆς 50%, Ρουμανικῆς, Αύστριακῆς και Συ-  
ηρβικῆς 100%, πλὴν ὡς πρὸς τὰς τελευταῖς, τὸ ίμιου περίπου  
τῶν Ἐλληνικῶν ἀπειρούς περὶ τὰ 235.300 κ. μ. οἰκοδομήσιμου  
ξυλείας θὰ μεταφέρωνται ἔτησίσ δι' Ἐλληνικῶν πλοίων, εἰσ-  
πραττόντων ναύλον εἰς συνάλλαγμα. Τὰ ἔκφορτωτικά τῆς ξυλεί-  
ας εἰνε δραχμαὶ 18 κατὰ κ. μ. σύν διαφόροις μικροεξόδοις. 'Ητοι  
ἐν συνδλωπῷ δραχμαὶ 4.235.000 περίπου, πρὸς 546, Λ. Α. 7.700 πε-  
ρίπου.

Γ') ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΠΤΑΝΘΡΑΚΕΣ. Κατ' ἔφα-  
μογήν τῆς αὐτῆς μεθόδου προχείρου ύπολογισμοῦ, παρέχονται τὰ  
ἔξης ἔξαγομενα. Σύνολον ἐτησίας εἰσαγωγῆς γαιανθράκων πε-  
ρὶ τοὺς 900.000 τόνους, διπτανθράκων περὶ τοὺς 65.000 τόνους.  
Ποσοστά μεταφορῶν δι' Ἐλληνικῶν ἀπειρούς δι' Ελληνικῶν καρθούνων και καρθούνων 90%, Τουρκικῶν 95%, Ρωσίας 90%, Δάντοιγκ και Πολωνίας 75%, διαφόρων χωρῶν 75%, ἀπάντων τῶν ναύλων πληρωτέων ὄντων εἰς συνάλλαγμα, 'Ος πρὸς τοὺς Γερμανικούς γαιανθράκας, τὸ ποσοστό μεταφορᾶς δι' Ελ-  
ληνικῶν ἀτμοπλοίων εἰνε 90% περίπου, ἀλλ' οι ναύλοι μόνον διά τὰ 2)3 τῶν μεταφορῶν πληρωνούνται εἰς συνάλλαγμα, τῶν ύπο-  
λοιπῶν 1)3 (ναύλοι καρθούνων "Ανω Σιλεσίας"), πληρωνομέ-  
νων εἰς δραχμάς. "Ωστε 700.000 ὡς ἔγγιστα τόνοι, δύνανται νὰ μᾶς ἐνδιαφέρουν, ἀπό ἀπόψεως ἀντικειμένου τῆς παρούσης ἔ-

ρεύνης, τὰ δ' ἐπ' αὐτῶν φορτωτικά καὶ λοιπά μικροέξοδα, πρὸς σελ. 1) 3 κατά τόννουν, συμποσοῦνται εἰς . . . . . Λ. A. 43.750.

Τὰ λοιπά ἐν τοῖς πίναξιν εἰσαγωγῶν ὀνταφερόμενα ἑμπορεύματα, τὸ μὲν εἶνε περιωρισμένου ἐνδιαφέροντος, τὸ δ' ἐν μέρει μεταφέρονται διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, καὶ ως ἐκ τούτου εἶναι ζένα πρὸς τὸ παρὸν θέμα.

**Δ')** ΕΞΑΓΟΜΕΝΑ ΕΞ ΕΛΛΑΣΟΣ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΡΥΚΤΑ. Εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων μεταλλευμάτων, προελεύσεως ἔξι 'Ελλάδος καὶ προορισμοῦ ἄλλοδαπής, συμπράττουσι τὰ 'Ελληνικά φορτηγά κατά τὰς ἔξι περίπου ἀναλογίας: Δι' Ἀγγλίαν κατά 50 %, δι' Ὀλλανδίαν, Βέλγιον, Λουξεμβούργον, Νορθγίαν καὶ Σουηδίαν κατά 85 %, δι' Ἰαπωνίαν κατά 100%, διὰ τὰς λοιπὰς χώρας κατά 50%, πηληνομένων τῶν ναύλων εἰς συνάλλαγμα. Τὰ φορτία δι' Ἡνωμένας Πολιτείας κλπ. μετεφέρθησαν διὰ ξένων πλοίων. Όμοιώς καὶ τὰ φορτία λευκολίθου δι' Ἀγγλίαν. Διὰ τὴν Γερμανίαν, μέχρι πρὸ τούς, ἀπασαὶ σχεδόν αἱ μεταφοραὶ μεταλλευμάτων ἔξετελοῦντο δι' 'Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων. 'Εσχάτως, δύμως, λόγω τῶν συμβάσεων περὶ ἀνταλλαγῶν, καθ' ἄρα συμφορίζονται ἐνίστηται καὶ οἱ ναύλοι, περιορίζονται αἱ δι' 'Ελληνικῶν πλοίων μεταφοραὶ, ἐπειδὴ ταῦτα δὲν δύνανται νὰ δεχθῶσι ναύλους, εἰς δραχμάς, καθ' ὃ δον ἀπασαὶ αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν εἶναι εἰς ἄλλοδαπόν συνάλλαγμα. 'Ωστε ἐκ τοῦ συνόλου τῶν διὰ Γερμανίαν προοριζομένων 'Ελληνικῶν μεταλλευμάτων, μόλις τὰ 60 % θὰ ὑπολογίσωμεν αἱ μεταφερόμενα δι' 'Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων, μὲν καταθολήν ναύλου εἰς συνάλλαγμα.

Κατὰ ταῦτα καὶ ἐν ὅψει τῶν περυσινῶν ὀριθμῶν, δύνανται νὰ καθορισθῶσιν, αἱ δι' 'Ελληνικῶν φορτηγῶν, ἐφετεῖναι μεταφοραὶ, εἰς τὸν τόννουν 345.000 περίπου. Λόγω δὲ τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ τῆς ἀνάγωγνησεως τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας, προθλέπεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος σημαντικὴ αὔξησις τῶν ἔξι 'Ελλάδος ἔξαγωγῶν μεταλλευμάτων. Εἰς τί ποσόν θὰ φθάσῃ ἡ αὔξησις, εἶναι πρόωρον ἀπὸ τοῦδε νὰ προγνωσθῇ. Οἱ εἰδότες δημιούσι περὶ ἐπηγένεντος ἔξαγωγῆς κατὰ 300.000 ώς ἔγγιστα τόννους, ἐν ἀντιταραβολῇ μὲν τὴν παρελθόνσαν.

Ἡ ἐπὶ πλέον ποσότης αὕτη μεταλλευμάτων, τηρουμένων τῶν αὐτῶν ἀναλογιῶν, θά μεταφερθῇ δι' 'Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων, κατὰ τὸ ἥμισυ περίπου. 'Ητοι προδικάζεται ὅτι αἱ δι' 'Ελληνικῶν ἀτμοπλοίων μεταφοραὶ μεταλλευμάτων ἔξι 'Ελλάδος δι' ἄλλοδαπόν λιμένας, μὲν ναύλους πηληνομένων εἰς συνάλλαγμα, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὅπερ προσεγγίσωσι τοὺς τόννους 495.000 περίπου. 'Ἐπι τούτων τὰ φορτωτικά 'Ελλάδος πλέον μικροέξδων, πρὸς σελ. 1) — κατὰ τόννουν, θά ἀνέλθωσι κατὰ προσέγγισιν εἰς Λ. A. 24.750, χωρὶς νὰ συνυπολογισθῶσι τὰ φορτωτικά ἐπὶ φορτίων ἀλατος, θηρακῆς γῆς, κλπ. δρυκτῶν, διότι, ἔξαιρεσι τοῦ ἀλατος, πρόκειται περὶ μικροφορτίων καὶ συχνάκις ἀντιστοίχων ναύλων δραχμῶν.

"Ωστε συνολικῶς ἐκ φορτεκφορτωτικῶν (\*) καταβαλλομένων παρ' 'Ελληνικῶν φορτηγῶν, θά εἰσαχθῇ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα συνολικῶς έξενον συνάλλαγμα, ἀντιστοιχῶν ώς ἔγγιστα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς . . . . . Λ. A. 112.400.—

**13ον) ΕΦΟΔΙΑ ΣΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ, ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΤΡΟΦΙΜΑ.**

Πρὸς ἐπακριβῆ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥττον καθορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν τῶν ἑφοδιαζομένων εἰς τοὺς χωρικοὺς λιμένας, θά ληφθῶσιν ώς ύσσοις οἱ κάτωθι ἀριθμοί: 'Ως ἔξηκριβωθῇ ἡδὲ εἰδίκης ἐρένης, γενομένης παρὰ τῇ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσία τοῦ 'Υφιστουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸ ἔτος 1935 ἐπήλθωσαν φαρικά μὲν τέλη 395, ὑγειονομικά δὲ δικαιώματα 737 φορτηγά. 'Η διαφορὰ προέρχεται ἐκ τοῦ ὅτι πλοιά τινα καταβάλλουσι καὶ ἐπειδή τὰ προκειμένου περὶ πλοίων ἐκτελούντων εἰς ἡμεδαπούς λιμένας ἐμπορικάς πράξεις, οἰον φορτώσεις καὶ ἐκφορτώσεις. 'Εξ ἀντίθετου τὰ ὑγειονομικά τέλη καταβάλλονται κατὰ πᾶσαν φόρτωσιν, ἐκφόρτωσιν, ἀνθράκευσιν, ἔτι δὲ κατὰ τὰς προσεγγίσεις, πρὸς ἀνεφοδιασμὸν, ὑδρευσιν, ἐπισκευὴν, δεξαμένισιν, ἡ πρὸς ἀποδίθασιν ἀσθενοῦς, ἐνέργειαν μεταθόλων εἰς σύνθεσιν πληρώματος, ὡς καὶ εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, καθ' ἥν γίνεται θεωρητικὴ τῆς ὑγειονομικῆς πιστοποίησεως τοῦ πλοίου. "Ωστε ώς ἀσφαλέστερον κριτήριον τῶν εἰς 'Ελληνικούς λιμένας προσεγγίσεων, καθ' ἄς ἐνεργοῦνται ἀνεφοδιασμοί, θά θεωρηθῇ ὁ ἀριθμὸς δὲ παριστῶν τὰ πλοιά τὰ καταβάλλοντα ὑγειονομικά δικαιώματα. Οὐχ' ἡττον δὲν είναι δυνατόν νὰ θασισθῇ τις ἀπολύτως ἐπὶ μόνον τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. Διότι ὑπάρχουσι καὶ πλοιά, δτίνα, καίτοι προσεγγίζουν δι' ἔργασίαν των οἰανδήποτε εἰς 'Ελληνικούς λιμένας, δὲν ἀνεφοδιάζονται ἐν αὐτοῖς. "Άλλως τε φορτηγά τινά, εἰσπράττουσιν ἔστιν δὲ ναύλους εἰς δραχμάς καὶ

(\*) ΣΗΜ. «ΝΑΥΤ. ΧΡΟΝΙΚΩΝ». — Τὸ 'Ανώτατον Οίκονονικὸν Συμβούλιον εἰς τὴν εἰδίκην ἔκδοσιν τοῦ «Η 'Ελληνική Οίκονονικά κατὰ τὸ 1935» καθορίζει, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ἔξιτερον δέματον τῆς 'Ελλάδος ἀνήλθει εἰς 55.01 οἱ διὰ τὸ 1934. Οὗτος ἐπὶ συνόλου ἐμπορικῆς κινήσεως ἀπὸ θαλάσσης τόννων 2.194.721 διὰ τὸ 1934, τὰ 'Ελληνικά φορτηγά μετέφεραν 1.207.350 τόννους. 'Ἐκ τούτων 1.013.198 τόννων ἦτοι τὰ 65.66 οἱ ἀναφέρονται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 194.152 τόννων ἦτοι 29.79 οἱ εἰς τὴν ἔξαγωγὴν. Διὰ τὸ 1937 ηὔημένη κατὰ σημαντικὸν ποσότητον προβλέπεται ἡ ἔξι 'Ελλάδος καὶ διὰ τὴν χώραν μαζὶ μεταφορική κίνησις. (Εἰσαγωγὴ σιηθῶν μεγαλυτέρα, ἀμφότερα ἔξαγωγὴ μεταλλευμάτων).

τούτου ἔνεκεν ἀπαλλάσσονται τῆς πρὸς ἔκχωρήσιν συναλλάγματος ὑποχρεώσεως, διὰ τοὺς ἐν 'Ελλάδι ἀνεφοδιασμούς των, εἰς ύλικά ἐφόδια καὶ τρόφιμα. "Οθεν περιορίζομεν εἰς 500, τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων τῶν ἀνεφοδιαζομένων εἰς 'Ελληνικούς λιμένας καὶ τῶν καθόλου ἐμπιπότων εἰς τὴν παροῦσαν ἔρευναν. "Υπολογίζουμεν δέ, κατὰ μέσον δρονίου κατὰ πλοίον, τὴν ἀξίαν τῶν διαφόρων ἀνεφοδιασμῶν ώς ἔξης:

**A')** Ἐφόδια καὶ ύλικά σώματος καὶ μηχανῆς, πρὸς Λ. A. 75, συνολικῶς δὲ διὰ τὰ 500 ἀπὸ πλοίου . . . . . Λ. A. 37.500.

**B')** Τρόφιμα καὶ υδρευσις, πρὸς Λ. A. 100, συνολικῶς δὲ διὰ τὰ 500 πλοίων: . . . . . Λ. A. 50.000.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐφόδων καὶ τῶν τροφίμων πρέπει νὰ προσθήσῃ σημαντικόν κοινῷλιον ἀντιπροσωπεύοντα τὴν ἀξίαν τῶν ἀναλισκομένων σιγαρέττων ὑπὸ τῶν ναυτικῶν μας κατὰ τὰ ταξίδιά των. 'Η ἀρτία ὀργάνωσις τῶν παρὰ ἡμίν ταπινοθιμηχανῶν καὶ ιδία τοῦ Οίκου Παπαστράτου ἐπέτυχε νὰ προσφέρῃ τὰ 'Ελληνικά καπνά ἐν συνεχεί παρακαταθήκη εἰς δλούς τοὺς λιμένας τῆς Υδρογείου καὶ τοὺς μᾶλλον μεμακρυσμένους, ώστε θασιμώς νὰ δύναται νὰ πολογίσῃ, διὰ τοὺς 80 % δὲ 'Ελλην θαλασσινός καπνίζει 'Ελληνικά σιγαρέττα, τὰ όποια, ἀλλως τε, καὶ προτιμᾶ. 'Ηθελήσαμεν νὰ διακριθώσωμεν τοὺς σημειώσις ἀριθμούς καὶ κατελήξαμεν εἰς τὰ ἔξης συμπεράσματα. Τὸ πλήρωμα ἐκάστου φορτηγοῦ καταναλίσκει ἑτησίως κατὰ μέσον δρονίου 8.000 πακέτα σιγαρέττων, τὰ όποια ὀργάνωσουν οἱ πλοιάρχοι καθ' ἕκαστην ἀναγρώρησιν τοῦ σκάφους των διὰ μακρύν ταξίδιον ἐκ τῶν 'Ελληνικῶν λιμένων καὶ τῶν λιμένων τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς Αγγλίας, διότι εἰδίκα πρατήρια τῶν 'Ελληνικῶν ταπινοθιμηχανῶν πωλοῦν τὰ προϊόντα τῶν. 'Αν υπολογίσωμεν πρὸς δρονίου 8 τὴν τιμὴν τοῦ πακέτου ἔχομεν 64.000 Δρ. κατὰ πλοίον, μετὸν 10 % δι' ἀργύραν Δρ. 57.600. Διὰ τὰ 450 φορτηγά μας Δρ. ἐν δλω 25.920.000. Τὸ ποσόν τοῦτο ἀναγρόμενον εἰς Λίρας πρὸς 546, δεδομένου, διὰ τοῦ εἰδίκου περίπου . . . . . Λ. A. 47.500.

**G')** Υφαλοχρώματα. Εἰρηται, διὰ τὸν ἀναγράφομενον τοῦ Κόντινεντ της Αγγλίας, διότι κατὰ τὸ 1935 ἐδεξαμενίσθησαν εἰς Λ. A. 40, κατὰ πλοίον καὶ κατὰ μέσον δρονίου, ἡ ἀξία τῶν ἐν Πειραιές ἀναλισκομένων ἑτησίων ὑφαλοχρωμάτων, θά φθάνῃ περίπου τὰς Λ. A. 7.280. Σύνολον ἑτησίας εἰσαγωγῆς συναλλάγματος γενικῶς ἐκ παντοίων ἀνεφοδιασμῶν ἀτμοπλοίων . . . . . Λ. A. 142.280

**14ον) ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ, ΠΛΟΗΓΙΚΑ, ΜΥΟΚΤΟΝΙΑΙ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΑ.** Τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν 500, ώς παριστῶντα τὰ προσεγγίζοντα εἰς ἡμεδαπούς λιμένας φορτηγά πρὸς ἐκτέλεσιν ἐν αὐτοῖς ἐμπορικῶν πράξεων, ἀνθρακεύσεων, ἐπισκευῶν, ἀνεφοδιασμῶν κλπ. λαμβάνοντες ὑπὸ διηγέρεις καὶ λογαριάζοντες, κατὰ μέσον δρονίου καὶ κατὰ πλοίον, τὰς μὲν ρυμουλκήσεις πρὸς Λ. A. 10, τὰ πλοηγικά πρὸς Λ. A. 7 καὶ τὰ πρακτορειακά πρὸς Λ. A. 7, τὰς δὲ μυοκτονίας πρὸς Λ. A. 5, (ὅς τε τελευταίως ὑπολογίζομεν μόνον ἐπὶ 250 ἀπό), διότι αὐταὶ γίνονται συνήθως κατὰ ἔννεαμηνον καὶ ἐνδεχόμενον ἔντος τοῦ διαστήματος τούτου νὰ ἔσημειώθησαν πλείονες τῆς μιᾶς προσεγγίσεις ἐνός καὶ τοῦ αὐτοῦ ἀπό τοῦ Λ. A. 13.250

'Αυθροίζοντες ἀπαντα τὸν ἀνωτέρῳ κονδύλια, ἔξευροίσκομεν διὰ τὸν συνόλωφ ἐντὸς τοῦ 1937, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία ἔντον διοχετεύση ἐν τῇ χώρᾳ ἔξωτεροικὸν συνάλλαγμα ἐκ . . . . . Λ. A. 2.042.605.

"Ἐπὶ τὸ συνοπτικότερον τὸ ποσόν τοῦτο κατανέμεται θάσει τῶν ών ἀντετέντων ώς ἔξης:

1) 'Ἐκ τῶν μισθοδοσιῶν τῶν πληρωμάτων	Λ. A. 662.700
2) 'Απομαχικά καὶ Ταμεία Προνοίας	» 135.000
3) "Εξοδα συντηρήσ. καὶ ἐπενδύσεις ἐφοπλιστῶν	» 250.000
4) Προξενικά τέλη	» 22.000
5) Ναυτιλιακά τέλη	» 25.775
6) Ταμείον Φυματικῶν	» 44.200
7) Νοσήλια καὶ ἀποζημιώσεις ἀσθενῶν	» 110.000
8) 'Επισκευαὶ καὶ ἐπιθεωρήσεις	» 200.000
9) Δεξαμενισμοὶ καὶ ἡμερομίσθια	» 10.000
10) 'Ανθρακεύσεις	» 280.000
11) Παρακράτησις 5 % ἐπὶ ναύλου 'Ελλην. φορτίων	» 35.000
12) Φορτεκφορτωτικά 'Ελλην. φορτίων	» 112.400
13) 'Υλικά, ἐφόδια καὶ τρόφιμα	» 142.280
14) Πλοηγικά, ρυμουλκ. μυοκτονία, πρακτορειακά	» 13.250

Σύνολον: . . . . . Λ. A. 2.042.605

Κατὰ τὰς πρὸς τὰς γενικὰς συνελεύσεις τῶν Μετόχων, ἔκθεσις περὶ τῶν πετραγμένων, τῶν Διοικητῶν τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης διαπιστοῦται διὰ τὸν 'Ελληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία εἰσήγαγεν ἐν τῇ χώρᾳ ἀλλοδαπὸν συνάλλαγμα, κατὰ μὲν τὸ ἔτος 1935 ἐκ Λ. A. 1.500.000, κατὰ δὲ τὸ ἔτος 1936 ἐκ . . . . . Λ. A. 1.750.000.

Αἱ θεσμοί αὐταὶ, γιγνόμεναι παρὰ τῶν ἐγκυροτέρων γνώμην ἔχοντας οἰκονομικῶν παραγόντων τοῦ τόπου, δὲν δύνανται νὰ τύχωσι θασίμους καὶ σοθαράς ἀμφισθήτησεως. 'Ο δὲ υπολογισμός μας ἀναθιάζων τὸ εἰσαχθησόμενον συνάλλαγμα, κατὰ τὸ ἔτος 1937, εἰς Λ. A. 2.042.605., δὲν είναι υπερβολικός, δικαιολογεῖται δ' ἡ ἐπὶ πλείον διαφορὰ ἐκ τῆς προθλεπομένης ἐντόνου ναυτιλιακῆς κινήσεως κατὰ τὸ ύπο πρίσιν ἔτος, τῆς ἀν-

τιμήσεως τῶν ναύλων καὶ τῶν, θεωρουμένων ὡς ἀσφαλῶν, αὐξῆσεων τῆς ἔξαγωγῆς καὶ εἰσαγωγῆς ἐν τῇ χώρᾳ τῶν ὑπὸ μορφὴν ὁμοειδῶν φορτίων, μετακομένων ἐμπορευμάτων (Bulk cargoes).

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἀπό τῆς επιθυμουμένης να τηροῦνται εἰς οὓς ἐντὸς τῶν δρίων τῆς πραγματικότητος, καὶ ἐπειδὴ ἐνδεχομένου προβλέψεις τινὲς νὰ μὴ πραγματικοπιθῶσιν, ἡ ἄλλως ἀθέλητως νὰ παρεισέφρουσε σφάλμα ή ὀბλεψία κατά τινα τῶν ύπολογισμῶν μας, ἐπειδὴ, ἐπίσης, η Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος χορηγεῖ ἐνίσητε περιωρισμένων ἀπαλλαγάς τινας ἑκάριθρες συναλλάγματος, πρὸς μερικά και μικρά ίδια πλοιά, Εἰσπράττοντα ἐν μέρει ναύλους δραχμῶν, καίτοι τὸ τελευταῖον τοῦτο ἔξασκεī δλῶς ἐπουσιώδη ἐπίδρασιν, διότι ὁ μέγας δύκος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἀπαχούλειται εἰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ εἰσπράττει ναύλους εἰς συνάλλαγμα, δι' ἅπαντας τοὺς λόγους τούτους καὶ πρὸς αντίκρυσιν παντὸς ἐνδεχομένου, ἐκπίπτομεν ἐκ τοῦ ἡμέτερου ἀριθμοῦ τῶν Λ. Α. 2.042.605, ποσοστὸν 5%, καὶ περιορίζομεν οὕτως εἰς τὰς Λ. Α. 1.940.500 περίπου, τὸ ποσὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ὅπερ προβλέπεται, ὅτι θὰ εἰσαχθῇ παρά τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατά τὸ τρέχον ἔτος.

Ούτως ή 'Ελληνική φορτηγός ναυτιλία αποδεικνύεται ούσα είς τῶν κυριωτέρων εἰσαγωγέων συναλλάγματος καὶ ὁ σπουδώτερος τῶν συντελεστῶν ἔκεινων, τῇ συνδρομῇ τῶν ὅπιον καλύπτεται τὸ παθητικὸν ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν ἐν 'Ελλάδι.

Κ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

**ΣΗΜ. «Ν. ΧΡΟΝΙΚΩΝ».**— «Ο χῶρος τοῦ παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ διατυπώσωμεν ὡρισμένας παραπτηροειδεῖς ἐπὶ τῆς τόσον ἐμπειριστατωμένης μελέτης τοῦ κ. Κ. Ε.' Ἐμπειρίκου, οὐδὲν νὰ διευρύνωμεν τὸ θέμα αὐτῆς. Ἐπιφύλασσόμεθα νά τὸ πράξωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχός μας, διότι ἔχομεν τὴν ἀντιληψιν, διτὶ ἡ πλουτοπαραγωγικὴ ἴκανότης τῆς Ναυτιλίας μας πρέπει εὑρύτερον νὰ γνωσθῇ καὶ ἀπὸ γενικωτέρας ἀκόμη σκοπιᾶς νὰ ἐρευνηθῇ. Πρέπει νὰ ἀποστομωθοῦν, ἀν δὲν πεισθοῦν, οἱ ἀμφιβάλλοντες, νὰ δημιουργηθῇ πάρ τὴν ἡμῖν συνείδησις περὶ τῆς συμβολῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν εὐήμερίαν τοῦ τόπου μας. Χωρὶς τὴν πλήρη ταύτην ἐπίγνωσιν δύσκολον ν' ἀνεύρῃ ἡ Ναυτιλία μας τὴν ἀπειθελλημένην ὑπὲρ αὐτῆς θέρμην καὶ φροντίδα. Πρὸς τὸ παρόν, ἔχομεν νὰ ἔξαρωμεν τὴν διαπίστωσιν, διτὶ οἱ ἀριθμοὶ τοῦ κ. Ἐμπειρίκου κατατίγουν σχεδὸν εἰς τὸ αὐτό συμπέρασμα μὲ τοὺς ἰδικούς μας ὑπολογισμούς, ἐνῷ ἔξήθησαν μὲ διάφορον ὅλως μέθοδον.

### III. Ἡ ἀνασυγκρότησις

ΤΟῦ κ. Γ. Χ. ΛΑΙΜΟΥ

Καλή και ύγιης ἐπιχειρήσις, μὲ προσωπικὸν ἔχθρικὸν ἢ ἀνίκανον, δομοίαζει πρός πολυτελῆ κλινικήν, τῆς ὅποιας οἱ ιατροὶ μεσοῦν τοὺς ἀσθενεῖς ἢ ἀγνοοῦν τὴν ιατρικήν. 'Ομοιάζει προσέστη πρός ισχυρόν φρουρίον, οἱ ὑπερασπισταὶ τοῦ ὅποιον συμπαθοῦν τοὺς πολιορκητὰς ἢ ἀγνοοῦν τὴν χρῆσιν τῶν ὅπλων. 'Οπως λοιπόν, ὑπὸ τοιούτους ὅρους, ἡ κλινικὴ θάξῃ πανει νὰ εἰνε θεραπευτήριον καὶ τὸ φρουρίον ὁχυρόν, οὕτω καὶ ἡ ἐπιχειρήσις ὁσονδήποτε καλή καὶ ἀνίστητα κακή, ἄνευ προσωπικοῦ ἴκανου καὶ αἴφωσιμουν. 'Αποτελεῖ κατ' ἀκόλουθιαν, εἰς τὴν διάρθρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως, σπόνδυλον θασικόν, τὸ ἔμψυχον ὄλικόν, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπανδροῦνται τὰ ἐμπορικά μας οἰκαφή.

Τά νεότευκτα έλάσματα, τά τέλεια μηχανήματα, οι ούριοι ἄνεμοι, τά χαμηλά ξέοδα, οι προσοδόφροι ναύλοι, δὲν ἀρκοῦν διὰ νά λειτουργήσῃ η ναυτική ἐπιχείρησις. Προσπατεῖται καὶ δὸνυμασμὸς τοῦ ἀνθρώπινου θραξίονος. Εἴναι στρέψωμεν τὸ θλέμα πρὸς τά βάθη τῶν παρελθόντων αἰώνων, θὰ ιδωμεν τὸν δυναμισμὸν τούτον τοῦ "Ελληνος ναυτίλου, λάμποντα ως ἥλιον ἀκαταμασχῆτον τόλμης καὶ ὑπερόχου ἰκανότητος. 'Η ἀναδρομὴ εἰς τὸ θησαυροφύλακιον τῶν μεγάλων ἔργων τοῦ παρελθόντος, ὅταν τὸ ταμείον τοῦ παρόντος ἐμφανίζῃ πτωχὸν ἐνεργητικόν, ὑποδιδούσει ἐνίοτε τὴν ἑστίαν τοῦ ζῆλου. Εἰς τὰ σκότῳ λοιπὸν τὰ προϊστορικά, συναντῶμεν τὴν μαρμαρυγὴν τῶν ἀκτίνων τοῦ ἥλιου τῆς Ἐλληνικῆς ναυτικῆς τόλμης καὶ ἰκανότητος. 'Ο μῦθος τῆς Ἀργοναυτικῆς ἐκστρατείας δὲν είνει φαντασίας ἀποκύματος ἀντικατοπτρίζει ἀλήθειαν ιστορικήν. Συμβολίζει τάς κατά τὸ ἔτος 2000 πρὸ Χριστοῦ προσπαθείας τῶν Ἐλλήνων πρὸς ἀπόκτησιν καὶ ἐμπορικὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν παραλίων τοῦ Ἑύξεινου. Τὰ ἀνευρεθέντα εἰς τάς Δανικάς ἀκτάς, χάλκινα ἀγγεῖα Ἐλληνικῆς τέχνης, ἀποδεικνύουσι, ὅτι αἱ περιγραφαὶ τοῦ Ὀμήρου περὶ συνεχοῦς ἡμέρας καὶ ἥλιου δύνοντος καὶ ἀνατέλλοντος ἀμέσως, ἀνάγονται εἰς τοὺς μακρινούς πλόας τῶν Ἐλλήνων μέχρι τῶν πολιτῶν Χωρῶν, ὅπου παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον τούτο. Οἱ ἀθλοὶ τοῦ Ἡρακλέους διαδραματισθέντες εἰς τόσον πολλάς Χώρας, ἵσως συμβολίζουν τάς δυσχερείας προϊστορικῶν θαλασσών ἀποκύματῶν τῶν Ἐλλήνων. Αἱ περιγραφέμεναι παρὰ τοῦ Ὀμήρου καὶ Πινδάρου καὶ αὐτοῦ τοῦ γεωγράφου Στράβωνος, περιπλανήσεις τῶν ἥρωών τοῦ Τρωϊκού πολέμου, κατά τάς ὅποιας ἴδρυθησαν Ἐλληνικαὶ ἀποικίαι εἰς τὴν Αἴγυπτον, τὴν Κυρηναϊκήν, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Ἰσπανίαν, είνε ἀναμφισθῆτως τρόπαια ναυτικοῦ μεγαλείου. 'Ο Κρής στόλαρχος τοῦ Μεγάλου Ἀλεξάνδρου Νέαρχος ἔξηρεύνει τὸν Ἰνδὸν ποταμὸν καὶ τὰ Ἰνδικά παράλια. 'Ο Πυθέας, "Ἐλλην ἐκ Μασσαλίας, ἀποικίας τῶν Φωκαέων, ἔξηρεύνεις κατά τὸ 300 π. Χ. τὸν Βόρειον Ωκεανὸν καὶ τοὺς λιμένας τῆς

Βατλικής Θαλάσσης. Ὁ Εεδοξός ὁ Κυζικηνός, κατασκεύασσας πλοίον εἰς Γάδειρα τῆς Ἰσπανίας, ἐπέτυχε, παρὰ τὰ ἐπανειλημμένα να νωραγιά του, νὰ κάμη τὸν περίπλουν τῆς Ἀφρικῆς, κατά τὸ ἔτος 200 π. Χ., τὸν όποιον μόλις κατά τὸ 1500 μ. Χ. ἔκαμεν ὁ Βάσκο Δὲ Γάμα.

‘Η ναύς, ή δόλκας, ή τριήρης, ή πεντεκαΐδεκαριγίς του Πιολέμαιου, ή Τριάρμενος τοῦ ‘Αντιγόνου, ὅλα ταῦτα τὰ κατὰ Πολυδέκυπες ‘πορεία θαλάττια καὶ ὁχήματα πελάγια’ τοῦ ἀρχαιοτέρου ‘Ἐλληνισμοῦ. Καὶ κατόπιν οἱ Δρόμωνες, τὰ Χέλανδα, αἱ Λιθυρνίδες, τῶν Βυζαντινῶν χρόνων. Καὶ μετέπειτα η Πολάκα, διάρρηξ, η ‘Ημιολία, τὸ Μύστικον τῶν χρόνων τῆς ‘Ἐθνεγερίας. Καὶ τέλος τὰ ἀτμόπλοια τῆς ‘Ἐποχῆς μας’, ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν καὶ ἐπάνδρωσιν τοῦ ‘Ἐλληνος Ναυτίλου, διέσκισαν ἀγνώστους θαλάσσας, ἀντίκρυσαν καὶ ἐνίκησαν θυέλλας, ἀνεκάλυψαν, ἡρεύησαν καὶ ἔφωτισαν λαούς, ἐδημιούργησαν τὴν ναυτιλιακὴν τέχνην, κατεναυμάχησαν στόλους πολεμικούς, καὶ προσέφερον εἰς τὸ Εθνος, δόξαν, ιστορίαν καὶ πλούτον.

"Εργον πράγματι μέγα, διά τὸ ὅπιον κάθε θαυμασμός, κάθε ἐγκώμιον, κάθε ὑμόν, δὲν ἐπαρκεῖ. 'Αλλὰ τὸ ἔργον τοῦτο, τοῦ ὅπιον τὸ νῆμα ἐκτυλίσσεται διά μέσου τῶν αἰώνων ἀπό τὴν προστοιρίαν τοῦ 'Εθνους, ἡτο δυνατόν νά ἐπιτελεσθῇ, ἀνεύ ψυχικῆς ἐπαφῆς καὶ συμπνοίας, ἀνεύ καθεστώτος συστηματικῆς πειθαρχίας, μεταξὺ τῶν ἄνδρων ποὺ τὸ ἐπέτελοναν; Δέν φύεται ὁ σταχυς τῶν ἔργων, ἐκεὶ ὅπου ἔξεμεῖ τὸν ίόν της ἡ διխονία. Καὶ ἔνα ἔργον, ὅπως η μακραίων ναυτική ιστορία τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, προϋπόθετε ψυχικὸν συντονισμὸν καὶ συνεργασίαν παλλομένην ἐξ ἐμπιστοσύνης.

Είς τὸ σημειρινὸν πεδίον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς δράσεως, οἱ μέχρι πρὸ δύλιγών ἔτῶν στενοὶ ψυχικοὶ δεσμοί, Καραβοκύρη καὶ Ναύτη, ἔχαλαρωθόσαν. Διεταράχθη ἐπίσης ἡ παλαιὰ αὐτοτράπα πειθαρχία. Ἐκ ποίων ἐπιδράσεων ἄφρα γε ἡ λασττάθη ἡ στεγανότης τῶν παλαιῶν καλῶν παραδόσεων καὶ παρουσιάσθη ἡ σημαντικὴ διαρροή αὐτῶν; Οἱ δροὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος σήμερον εἰνεὶ ἀσυγκρίτων ἀνώτεροι, ὑπὸ πᾶσαν ἔποψιν τῶν δρῶν τῆς χθές. Καλυτέρα ἐνδιάτησις. Ἀρτιωτέρα μισθόδοσία. Ἀσφαλεστέρα πλεύσις. Προστατευτικωτέρα Νομοθεσία. Πληρεστέρα κοινωνικὴ πρόνοια. Ἐν τούτοις ἡ ψυχικὴ ἀτμόσφαιρα ἔγινε θαρρεῖα. Τὴν ἔξηγησιν πρέπει νὰ τὴν ἀναζητήσωμεν εἰς τὴν ισχυράν ἔντασιν τῶν μεταπολεμικῶν κοινωνικῶν ρευμάτων. Οἱ κατευθύνοντες ταῦτα, ἐπιδιώκοντες τὴν θιάσιαν ἐκθεμελίωσιν τοῦ ὑφισταμένου κοινωνικοῦ καθεστῶτος, ἔχαρακτήριζαν εἰς τὴν ἐργατικὴν συνειδήσιν πᾶσαν ἔξελικτικὴν θελτιώσιν ὡς δόσιν δόπιου πρὸς ἀπονάρκωσιν αὐτῆς, καὶ ἐπεδίωκον νὰ καλλιεργοῦν ἐν αὐτῇ τὸν σπόρον τοῦ ταξικοῦ μίσους. Πᾶν δὲ, τι ἐδίδετο, παριστάνετο ὡς ἔξεινο πολογισμοῦ ἐπιστροφὴ μέρους τῶν κλοπικάίων, ἐκ μέρους τοῦ κλέπτου, δοτικῆς, ὡς ἔλεγον, ἥλπιζεν οὕτω νὰ περισσώῃ ὑπέρ αὐτοῦ τὴν μερίδα τοῦ λεόντος. Ἀπόστολοι τῶν θεωριῶν τούτων ἐκκλησιοφόροσαν εὔρύτατα. Εἰς τὰς αὐλὰς τῶν ἐργοστασίων, εἰς τὸ ὑπαίθριον τῶν ἀγρῶν, εἰς τὰ καταστρώματα τῶν πλιονών. Τὸ κήρυγμά των, δὲν ἔγενετο θεοφαίνως εἰς γλώσσαν εὐθείαν, ἀποκαλύπτουσαν τοὺς ἀλήθειος σκοπούς. Ἡτοῦ ἔντεχνον καὶ συγκεκαλυμμένον καὶ ὑπεκλίνετο θεοβύτατα, πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς παραπλανήσεως, πρὸ τῶν ἔθνικῶν, θρησκευτικῶν καὶ οἰκογενειακῶν παραδόσεων. Καὶ κατά τοιοῦτον τρόπον, ωρισμέναι ἀπόφειδει του, καὶ εἰδικῶς αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς θεωρίας περὶ ταξικῆς πλῆξης καὶ ἀντιθέσεως, ἐπέρασαν εἰς τὸ ὑπουσιεύδητον τὸν ἐργαζομένουν. Ἰδού διατὶ ὁ σημειρινὸς ναυτεργάτης, δὲν ἔνθυμιζει πλήρως τὸν παλαιὸν, εἰς προθυμιαν, ἀφοσιώσιν καὶ πειθαρχίαν. Ἀλλ' εὔτυχῶς, ἔσφραγισθοσαν διὰ σιγῆς τὰ χείλη τῶν κακῶν ἀπόστολων. Ὁ κοινωνικὸς ὄρίζων αἰθριοῦται καθημερινῶς. Απόπλυχθησαν συνεπάς εὐνοϊκαὶ συνθήκαι πρὸς τελεσφόρους μιᾶσα παλινορθωτικῆς προσπαθείας, ἀποσκοπούσης τὴν ἔδραιώσιν σχέσεων ἀμοιβαίας ἐμπιποτοσύνης, μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς κλονισθείσης πειθαρχίας. Πρέπει δὲ νὰ τελεσφορήσουν αἱ πρός τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ἐνέργειαι. Διὶ ἡμᾶς, τὸ κυριάτερον ἔρεισμα τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυρκροτήσεως, δέοντας νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν δημιουργίαν ἀφωνιαμένων πληρωμάτων. Ταῦτα ὅμως προϋποθέτουν δικαίαν καὶ στοργήν πλοιοκτήσιαν.

Δύο είνε τά βασικά στοιχεῖα που άπασχολούν τὸν ναυτεργάτην, εἰς τὰς σχέσεις του πρὸς τὴν ἐπιχείρησιν. 1) Ὁ μισθός καὶ 2) ἡ τροφή. Είνε δὲ ὁ μισθὸς τὸ ἀγώντερον κέρδος, ἢ δὲ τροφὴ ἡ ἀκαμψία πρὸς ἀνάγκην. Αἱ θυσίαι πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ μισθοῦ καὶ οἱ δι’ αὐτοῦ πληρωμείνειν σκοποί, τοῦ προσδίδουν ιερότητα καὶ δύναμιν. Ἐὰν ἐνομοθετεῖτο τὸ ἄμισθον τῆς ἐργασίας ὁ Νόμος αὐτός, δύσον δῆποτε δρακόντειος καὶ ἀνήτο, θά ἐπιπεν. Ὁ θαυματικός ποὺ ἐμπένουν τὰ φύλλα τῆς δάφνης εἰς τὰ μέτωπα τῶν ἔξοχών ἀνδρῶν, ισοῦται μὲ τὸν σεθεασμὸν καὶ τὴν συμπάθειαν ποὺ προκαλοῦν, αἱ σταγανόες τοῦ ἰδρωτοῦ εἰς τὰ μετωπά τῶν ἐργαζομένων. Ὁ μισθός, λοιπόν, ἐκπροσωπῶν τὴν οἰκονομικὴν ἀποτίμησιν τῆς ἐργασίας καὶ ἔχων ώς προορισμὸν τὴν θεραπείαν τῶν ὑλικῶν καὶ θηθικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐργαζομένου, εὐλόγως καθισταται τὸ περιμάχητον ζῆτημα αὐτοῦ. Καὶ δύσον ὁ ἀποκερδαίνων ἐν μόχθῳ αὐτὸν, πιστεύει, ὅτι ἀδικεῖται, τόσον ἀποξενοῦται ψυχικῶς ἀπὸ τὸν μισθοδότην. Ἀντιθέτως δέ, ὅταν πιστεύει, ὅτι οἱ κόποι του ἔδικαιωθησαν. Βεβαίως εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ μισθοῦ πλήν τῶν ἀλλων ουντελεστῶν, θερινεῖ καὶ ἡ δυναμικότης τῆς ἐπιχείρησεως, τῆς ὁποίας ἡ κάμψις θὰ ἐπληττεῖ ἐκ παραλλήλου μὲ τὸν ἐργοδότην καὶ τὸν ἐργάτην. Ἄλλ, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ μισθός δέν γρέπει νὰ ἀφήνῃ ἀκάλυπτον τὸν

κύκλον τῶν κυριωτέρων θιατικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐργαζομένου. "Ισης σπουδαιότητος πρὸς τὸν μισθόν, τυγχάνει καὶ ἡ διατροφὴ τοῦ ναυτεργάτου. "Ἄνευ λιπάνσεως τὸ ἄψυχον μηχανήμα λειτουργεῖ πλημμελῶς. Τὸ ἔμψυχον, κατὰ περισσότερον λόγον. Μισθός λοιπὸν καὶ τροφῆ, εἰνε τὰ οὐσιώδη ζητήματα διὰ τὸν ναυτεργάτην. 'Η ἐπ' αὐτῶν ίκανοποίησίς του, τὸν προδιαθέτει ψυχικῶς ὑπέρ τοῦ ἐργοδότου.

Εύτυχῶς οἱ Ἑλληνες πλοιοκτήται, ἔξελιχθέντες οἱ περισσότεροι ἐκ τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων, ἐπιδεικνύουν ίδιαιτέραν μέριμναν εἰς τὰ ζητήματα τῆς μισθοτροφοδοσίας καὶ ἐπιδιώκουν νὰ είνει δίκαιοι. Θά τὸ ὑψηλόμεθα, ὅμως, νὰ γίνεται εὐρυτέρα χρῆσις της ὑψηλένης μισθοδοσίας, ὑπὸ μορφὴν φιλοδωρημάτων, ὑπέρ τῶν ικανῶν καὶ φιλοτίμων μελῶν τοῦ πληρώματος, ἵνα θραβευωταὶ καὶ ἐνδυναμοῦνται αἱ ἐκδηλώσεις τῶν καλῶν τάσεων. Τὸ Κράτος ηδύνατο νὰ συμβάλῃ διὰ τῆς Νομοθεσίας του εἰς τὴν ἀνάπτυξιν πιστῶν καὶ πειθαρχικῶν πληρωμάτων.

Α') Ἀρητικῶς. Διά τοῦ περιορισμοῦ ὅσον τὸ δυνατόν τῆς νομοθετήσεως διατάξεων, διδουσῶν λαβὴν εἰς ἀξιώσεις ἀποδημίωσεων. Οἱ ἄνθρωποι πουσσούνειδήται ρέπομεν εἰς τὴν τήρησον τοῦ δόγματος τῆς ἐλάσσονος προσπαθείας. Μοιραῖον, λοιπόν, εἶνε τάς περὶ ἀποζημιώσεων διατάξεις νά τάς σκεπτώμεθα, οὐχί μόνον, δι' ὃν λόγον πράγματι ἔθεσπιθησαν, ἀλλὰ καὶ ὡς πειρασμοῦ εὐκόλου καὶ ἀκόπου κέρδους. Ὑγιῆς ἐργατικὴ νομοθεσία είνει ἑκίνην, ήτις ουμβάλλει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πρὸς ἔργασιν ζῆλου, ἀποτιμώσας ἔστω καὶ ὑπὲρ τὸ λογικὸν τάς οἰκονομικάς αὐτῆς ἀποδοχάς. Δὲν θέλομεν νά εἴπωμεν, ὅτι περιττεύουν ἄλλαι τυχόν ἐπιθεβλημέναι προστατευτικαὶ προσθέψεις, ἀλλ' ισχυριζόμεθα, ὅτι ἐν τῇ θεσμοθετήσει αὐτῶν δέον νά δίδεται μεγάλη προσοχή. Διά τοιούτων διατάξεων ἀνοίγονται πολλάκις παράθυρα ἐκμεταλλεύσεων, ἐπὶ φθορᾷ τοῦ θήικου τοῦ προστατευομένου.

Β') Θετικῶς. Διά τῆς ἀπονομῆς ὀλικῶν καὶ ἥθικῶν ἀμοιβῶν ὑπέρ τῶν φιλοτίκων ναυτεργατῶν. Ἡ ἰδρυσις ἐπὶ παραδείγματι εἰδίκου μεταλλίου μετὰ χρηματικοῦ ὡραεῖου ἀπονεμωμένου εἰς τούς διακρινομένους ἐπὶ ἐπαγγελματικῇ ίκανότητῃ. Ἡ παροχὴ ὑδηγμένης συντάξεως, ὑπέρ ναυτεργατῶν παρουσιαζόντων μακράν ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐνός καὶ τοῦ αὐτοῦ ἀτμοπλοίου ἢ εἰς ἀτμόπλοια μᾶς καὶ τῆς οὐτῆς Ἔταρίας. Ἐκ παραλλήλου πρὸς αὐτὰ θὰ ἔπειτε νὰ διευρυθῇ ἡ ποινικῇ καὶ πειθαρχικῇ ἔξουσίᾳ τοῦ πλοιάρχου καὶ νὰ ἐπιδιωθῇ ἡ ἔξυψωσις τῆς θεσεώς αὐτοῦ εἰς τὸ παλαιόν ἐπίπεδον τοῦ γοήτρου καὶ κύρους, μὲ τὸ ὅποιον ἦν ἐγγνώρισαν αἱ παρελθοῦσαι γενεαῖ. Διότι σήμερον, ὁ πλοιάρχος συρόμενος ἀνεύ λόγου καὶ δι' ἀσήμαντον ἀφορμὴν παρὰ σοῦ κακοῦ ναυτεργάτου ἐνώπιον τῶν Προξενικῶν καὶ Λιμενικῶν Αρχῶν, ὑπέστη σοθιάράν μείωσιν τόσον τοῦ γοήτρου του, ὃσον καὶ τοῦ χρόνου τοῦ ἀφιερωμένου εἰς τὴν κυρίαν του ἀπόστολόν

Πρέπει νά έργασθωμεν διά τήν ἀνασυγκρότησιν τού ἐμψυχου ύλικου. Είνε αὕτη θεμελιώδης ἐνέργεια διά τήν συνολικήν τής ναυτιλίας ἀνασυγκρότησιν. Καθιέρωσις ύλικῶν καὶ ήθικῶν αμοιβῶν ὑπέρ τῶν φιλοτίμων καὶ ικανῶν καὶ αὐστηρά διώξεις δὲ ἐπιβολής ποινικῶν κυρώσεων κατά τῶν ἀτάκτων καὶ ταραχοποιῶν. Ἰδού ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ποιά θάξεις εἶναι ή γραμμὴ κατευθύνσεως.

Κράτος, πλοιοκτήται, ναυτεργάται, τὸ "Εθνος δόλόκληρον, ἔχομεν συμφέρον νὰ υφίσταται, νὰ προοδεύῃ, νὰ ἀκμάζῃ ή 'Ελληνική ναυτιλία. "Ας κάμωμεν ἔκαστος εἰς τὸν κύκλον του τὸ κατά δύναμιν πρός ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ τούτου. Πρόκειται περὶ ὁραίου πατριωτικοῦ καθήκοντος.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΪΜΟΣ

## To δεκαωνδήμερον

## ‘Η ‘Ελληνο-Σιριετική συντροφιά

Τὴν 28ην Φεβρουαρίου ὑπεγράφῃ παρὰ τοῦ κ. "Υπουργοῦ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς ἐν Ἑλλάδι Ἐμπορικῆς Σοβιετικῆς Ἀντιπροσωπείας κ. Λέθουκο ή ἀνανέωσις τῆς Ἑλληνο-Σοβιετικῆς Ἐμπορικῆς συμφωνίας, αἱ οὐσιώδεις διατάξεις τῆς διποίας δὲν διαφέρουν τῆς προηγουμένης.

Κατά το πρώτων άρθρων ή άξια τῶν κατάκτεων εἰς Ἑλλάδα Ρωσικῶν προϊόντων θὰ καθορίζηται ἀνάλογως τῆς άξιας τῶν ύπό τῶν Σοβιέτ ἀγοραζομένων Ἑλληνικῶν ἐμπορευμάτων και τῶν ναύλων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, τῆς ἀπασχολουμένης εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφοράς. Ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν ναύλων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν θὰ ὑπολογίζηται ποσοστὸν 31.5 %, θάσει τοῦ διποίου θὰ ἐπιτρέπηται ισόποσος εἰσαγωγὴ Σοβιετικῶν προϊόντων εἰς Ἑλλάδα.

Ούπολογισμός τῶν ναυλών τῶν καταβαλλομένων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν θὰ γίνεται κατά τὸ καθιερώθεν διά τῶν προηγουμένων συμφωνιῶν σύστημα. Ἡ Σοβιετικὴ Ἀντιπροσωπεία θὰ υποθάλῃ εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος μηνιαίας καταστάσεις τῶν κλεισμένων ναυλώσεων καὶ τῶν τελικῶν ποσῶν τῶν ναυλών ποὺ κατεβλήθοσαν εἰς τοὺς Ἐλλήνας ἐφοπλιστάς, μετ' ἀντιγράφων τῶν ναυλοσυμφώνων, ἡ δὲ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος θὰ δικαιοῦται νά προσθῇ εἰς οιονδήποτε ἔλεγχον ἐπὶ τῶν στοιχείων τούτων.

Τὴν ἰδίαζουσαν σημασίαν πού ἐνέχει διὰ τὴν φορτηγὸν ναυ-  
τιλίαν μας ἡ Ἑλληνο - Σοβιετικὴ συμφωνία ἔχουμεν ἀρκούντως  
τονίσῃ εἰς τὸ παρελθόν. Ἐξυπηρετεῖ κυρίως τὰ Μεσογειακά  
φορτηγά μας, καθιστᾶ ἐφικτήν τὴν παραμονὴν αὐτῶν εἰς τὰς  
γύρω μας θαλάσσας καὶ οὕτω τὸ προϊόν τῶν ναύλων των κατά  
τὸ μέγιστον δυνατὸν ποσοστὸν καταλαίπεται εἰς τὴν χώραν μας.  
Διασφαλίζει ἀκόμη τὴν ἐργασίαν τῶν μικρᾶς καὶ μετρίας χωρ-  
τικότητος σκαφῶν, τῶν ὅποιών προθληματική ἦτο ἡ ἐργασία,  
ἔφθον δὲν θάξειεύρισκον ναύλωσιν ἀπό τὴν Μαύρην Θάλασσαν.  
Ἡ δόσημέραι αὖθιστοι τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ

ό περιορισμός τῶν ἑκ' Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγῶν, τὸ μὲν λόγω τῆς κακῆς περιουσινῆς ἐσοδείας, τὸ δὲ ἐκ τῆς σημαντικῆς ἀλλοιώσεως τῆς μορφῆς τῆς Ρωσικῆς οἰκονομίας διά των πόρων ἐκβιομηχανοποιήσαι τῆς χώρας προσπαθεῖν, ἀποτελοῦν, θεράως, παράγοντας ἡκιατικὰ συντελεστικούς τῆς θελιώσεως τῆς θεσεως τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς Σοβιετικὰς ἔξαγωγάς. Πάντως ἔνα τοπόν των ναύλων 750 χιλιάδων λιρῶν Ἀγγλίας ἔξασφαλίζεται, διά τῆς ὑπογραφήσης συμφωνίας, εἰς τὴν σημαίαν μας, ἔξαιρουμένων τῶν «φόμπ» ἀγοραστῶν γαιανθράκων, ἀν δὲ ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία τῶν Ρωσικῶν γεννημάτων εἰνε ἀφθονωτέρα, τὸ σύνολον τῶν Σοβιετικῶν ναύλων θά φθάσῃ καὶ πάλιν τὸ ἐν ἐκατομμύριον λιρῶν.

Ειδικότερον, δημοσίως, την Οικονομίαν τής "Ελλάδος ζωτικώς ενδιαφέρουν αἱ ἐκ Νοτίου Ρωσσίας μεταφοραί. Αύται ἀπορέουν, κατὰ μεγαλυτέραν ἀναλογίαν ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, συνάλλαγμα εἰς τὴν χώραν, διότι ἡ φορτηγά μας σκάφη, ὡς θάσιν τῆς ἔκ Μαύρης Θαλάσσης ἐργασίας των, θά ἔχουν τοὺς λιμένας Πειραιῶς καὶ Σύρου. Αἱ ναυλώσεις τῆς Λευκής Θαλάσσης καὶ τῆς Βαλτικῆς, ἀκόμη καὶ αἱ πρὸς τὴν "Απω Ανατολήν καὶ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, δύσον καὶ ἀν δύνανται ν' ἀπασχολήσουν τὰ πλοϊά μας, δὲν ἡμποροῦν νὰ συγκριθοῦν ἀπὸ τῆς συν-  
άλλαγματικῆς ἀπόδοσεως πρὸς τάς διά τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Κόντινεντ μεταφοράς.

Υπάρχουν εύτυχῶς θετικαὶ πληροφορίαι, ὅτι αἱ ἔκ τῆς Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγαὶ γαιανθράκων δἰ Ἑλλάδα, Ἰταλίαν καὶ Ἀλλίαν, ἐξείσας καὶ λοιπῶν πρώτων ύλῶν, ἐντατικῶς θέλουν ἀπατυχθῆ κατά τοὺς ἐπομένους μῆνας καὶ ὅτι ομαντικὸν τμῆμα τῶν μεταφορῶν αὐτῶν θά διεσαχθῆ ύπό τῶν Ἑλληνικῶν φορηγῶν.

"Αν, ώς προθλέπεται, καὶ ὁ Δούναβις παρουσιάσῃ ἐφέτος ὠροπέτραν πως ἀπασχόλησιν χωρητικότητος, θασίμως δυνάμεια νά ύπολογιζενται επὶ τῆς αὐτῆς πρὸς τὴν περιουσινήν, ἢν μὴ επατα τι θελιτιωμένης κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς Μεσο-ειακάς μεταφοράς. Τό δῆθεν δὲν θά είνει μικρὸν διά τὰ ἐμ-τοροναυτικά ήμῶν κέντρα καὶ τὴν καθόλου Οἰκουνικὰν μας.

## Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Ἐντός τοῦ Μαρτίου, διά τῆς ἐκλογῆς τῆς ὑπὸ τοῦ Νόμου αθοριζομένης ἀντιπροσωπείας, καταρτίζεται εἰς Σῶμα τὸ Ναυκόν Ἐπιμελητήριον. Τὴν ἀγαθὴν ἐπίδρασιν, ποὺ δύναται ὁ ὄρανισμός οὗτος νά ἔχῃ εἰς τὴν μελέτην καὶ τὴν ἐπιτυχῆ τῶν ναυλιακῶν ζητημάτων ρύθμισιν, πλειστάκις ἐτονίσαμεν. Ἀπὸ τῆς ρώτης ἐκδεσών των τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὑπέδειξαν τὴν ἀγάκην τῆς ἐπιμελητηριακῆς ὀργάνωσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ, ἐκτοτε παρῆλθε μία ἔξαετία, εἰμεθα πάντως εὐτυχεῖς, διτὶ ἡ φιθείσα ιδέα ἐκαρποφόρησε. Θ' ἀποκτήσῃ, λοιπόν, καὶ ἡ Ναυτιλία μας κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν ἔνων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ἥν ἐκπροσωπευτικὴν τῶν συμφερόντων τῆς ὀργάνωσιν. Τὸ Ναυκόν Ἐπιμελητήριον πρώρισται, ὡς ἀπέλζουμεν, ν' ἀποθῇ τὸ νομιδοτικόν σῶμα, διπέρ θά μελετῷ καὶ θά εἰσηγηταὶ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὰ ἔκαστοτε μέτρα, ποὺ θά τείνουν εἰς τὴν προγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν ὀργανισμοῦ τῆς, εἰς τὴν πληρεστέραν συμβολὴν τῆς θαλασσῆς μας δραστηριότητος διὰ τὴν τόνωσιν τῶν παραγωγικῶν ὄντων τοῦ τόπου.

'Αλλά διά νά έπιτελέσην έν πληρότητι τό Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου τούς σκοπούς τής ίδρυσεώς του, διά νά αποδώσῃ όθειός τά προσδοκώμενα ἀγαθά ἀποτελέσματα, δέν ἀρκούν μόνον ο τίτλος τού 'Επιμελητηρίου καὶ ή έν αὐτῷ ἔκπροσώποις δύον των κάθαρών τῆς ναυτικῆς μας θιομηχανίας. Προϋποτίθεται, τό ίδρυμα θά περιθληθῇ μὲ δόλον τό κύρος τῆς εύρειας ἀπολῆς του, διτί θά διοικηθῇ μὲ τὴν ἐπιθεβλημένην ἀνωτέροτάτη, ι θά κατορθώσῃ θερόνυμουσαν νά ἔχῃ γνώμην ἐπί τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ακόμη προϋποτίθεται, διτί αἱ ἀποφάσεις μονον Ναυτικού 'Επιμελητηρίου ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων, αἱ γνωμοδοτήσεις καὶ αἱ ὑποδείξεις του ἐπί τῶν ληπτέων τρων δέον νά φέρουν τὴν σφραγίδα τῆς ἐπιστημοσύνης, τῆς θεοκρατίας γνώσεως τῶν πραγμάτων καὶ διτί εἰς οὐδέν ἄλλο θ' ἀποέπουν παρά εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας. Αἱ ἐπί μέρους ἐπιδιώξεις, τὰ μισουμέροντα καὶ οι τοπικοί δέν ήμποροῦν καὶ δέν πρέπει ἔχουν θέσιν εἰς τό Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου, ὃν πραγματίσεις ἐπιθυμούμεν, διτώς ίδωμεν αὐτὸν ἀναγόμενον εἰς πειριωπήν ἀπολαμβάνον τῆς γενικῆς ἐκτιμήσεως.

Πρός τούς αύριανούς ἐκλέκτορας τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἐπιληγηρίου τῆς Ναυτιλίας ἀπευθύνομεν κυρίως τάξ ἀνωτέρω. Κατήν τὴν ἐκλογὴν τῶν προσώπων, εἰς ἄθ' ἀνατεθῆ ἡ δογμάωσις

του καὶ ἄτινα θά προσδόσουν τὰς πρώτας κατευθύνσεις τοῦ νεαροῦ ίδρυματος, πρέπει νά πρυτανεύσῃ, ύπερ πᾶσαν προσωπικήν συμπάθειαν, ύπερ πᾶσαν πίεσιν καὶ κάθε συνδυασμὸν συμφέροντων, ή ἀντίληψις, ὅτι τὸ Προεδρεῖον δέον ν' ἀπαρτισθῇ ἀπὸ ἐφοπλιστάς θετικῆς μορφώσεως, εὐρυτέρας δράσεως καὶ παγκοίνου ἑκτιμήσεως. Μόνον διὰ τῆς καλῆς διοικήσεως, ἐμπεπιστευμένης εἰς ἑκείνους, ποὺ διαθέτουν τὸν χρόνον καὶ τὴν ἀπόλυτον ικανότητα νά ἔργασθοῦν, θά καταστῇ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τὸ υπέρτερον δργανον τῆς θεραπείας τῶν ζωτικῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

### Καὶ φόρον αἴματος

Μία ἀκόμη σπαρακτικὴ τραγωδία προσετέθη εἰς τὴν θαλασσήν μας ιστορίαν, θυθίσασα εἰς πένθος θαρρὸν τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Παρὰ τὴν Δυτικήν Μεσόγειον, δλίγα μίλια μακράν τῶν Καταλανικῶν ἀκτῶν, ἔνα ποντοπόρον σκάφος μας, τὸ δεξαιμένοπλοιον «Λουκία», κατεπόθη εἰς τὰ ύγρα θάραθρα ύπὸ συνθήκας αὐτόχροημα ἀνατριχιαστικάς. 'Ο ἐμφύλιος σπαραγμός, ποὺ ἐπὶ μῆνας ἡδη συνταράσσει τὴν Ἰθηρικὴν χερούνταν, ἐπέπρωτο νά συγκαταριθμῇ μεταξὺ τῶν χιλιάδων θυμάτων του καὶ μίαν δρᾶκα ἀνυπόπτων ναυτιλλομένων μας. 'Ο θάνατος παρεμόνευε τὸ ἄμιορον πλοίον καὶ κατέφερε τὸ ἀδόκητον πλήγμα του. Αἱ νάρκαι, μὲ τὰς ὁποίας οἱ ἐρυθροὶ Ἰσπανοὶ ἐπιχειροῦν νά παρεμποδίσουν τὴν δρᾶσιν τῶν θυμάτων πολεμικῶν εἰς τὰς Μεσσηνειακὰς Ἰσπανικὰς ἀκτὰς, ἐσθμείωσαν τὰ πρῶτα τῶν ἀποτελέσματα εἰς θάρος τῶν ναυτιπλοούντων ζένων πλοίων.

Τὸ Ἀγγλικὸν «Llanover Castle», ἔνα σκάφος 10609 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, προσέκρουσε πρὸ δημερῶν ἐπὶ νάρκης, ἀλλ' ἡδυνήθη νά φθασῃ μέχρι τοῦ πλησιεστέρου Γαλλικοῦ λιμένος, τοῦ Πόρτ Βάντρ. Ήκολούθησεν ἡ «Λουκία». Σκάφος μικρὸν αὐτό, 2143 τ. γκρός, μεταφέρον δ' ἐπιπροσθέτως καὶ φορτίον εὐφύλεκτων ύλῶν, ὑπέκυψεν, ὡς ἦτο ἐπόμενον, εἰς τὴν μοιραίων πρόσκρουσιν. Τὴν ἔκρηξιν τῆς νάρκης διεδέχθη ἡ ἀνάφλεξις τοῦ φορτίου καὶ ἐντὸς δλίγων λεπτῶν τῆς δρᾶς τὸ πληγώμενον σκάφος κατεποντίζετο φλεγόμενον, συμπαρασύρον εἰς τὸν θάνατον καὶ τὸ πλήρωμά του. Ή τραγωδία, ποὺ ἔγραψε μέσοις εἰς μίαν γοργὴν διαδοχὴν τῶν φάσεων τῆς, είνε μία ἀπὸ τὰς συνταρακτικωτέρας, ποὺ ἔδοκιμασσεν ἡ Ναυτιλία μας ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἔντεύθην.

Μετὰ τὴν δραματικὴν ἑκείνην ἀπώλειαν τοῦ «Γεωργίου Μ.» εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον, δὲν εἶχομεν θρηνήσει ἄλλην συμφορὰν τῶν δύο θαρρείαν, δύον ἡ προκειμένη τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Λουκία». Εἰς ναύτης μόνον ἀπέμεινεν ἀπὸ δλόκληρον τὸ πλήρωμα, θαρύτατα τραυματισμένος καὶ αὐτός. 'Ο μόνος ἐπιζήσας τῆς φρικιαστικῆς καταστροφῆς ἀφηγήθη μὲ τὴν χαρακτηριστικὴν τῶν θαλασσινῶν ἀφέλειαν τὸ ἐκτυλιχθὲν δρᾶμα. «Τὸ πλοίον συνεκλονίσθη — εἶπεν — ἀπὸ μίαν φοβεράν ἔκρηξιν καὶ ἔκπτω τε εἰς δύο, ἐνῷ ταύτοχρόνως περιεβάλλετο ἀπὸ οὔρανομήκεις φλόγας...»

Είκοσι καὶ τρεῖς θαλασσινοὶ μας εὗρον τὸν θάνατον καὶ ισάριθμοι οἰκογένειαι θρηνοῦν διὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν προφίλῶν τῶν προσώπων. Τὸ Κράτος, εἰς τὸν πλοῦτον του δύον ποίους εἰσφέρουν οἱ ἀφανεῖς ἔργαται τῶν θαλασσινῶν ἔργων τὸ προιόν τῆς σκληρᾶς ἐργασίας των, μιᾶς ἐργασίας, ποὺ τὴν διακρίνει ἡ διαρκῆς πάλη πρὸς τὰ μαινόμενα στοιχεῖα τῆς φύσεως καὶ τὴν στεφανώνει ουχιὰ ὁ φόρος τοῦ αἵματος, εἰμεῖσθα ζέσαιοι, ὅτι θά στραφῆ μὲ στοργὴν πρὸς τὰς ἀποφανισθέσας οἰκογενείας, διὰ νά πραΰην, ἀν τοῦτο δύναται νά λεχθῇ, τὸν πόνον των. 'Η χορήγησις μιᾶς ἐφ' ἀπαξ ἀρωγῆς, ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ Ταμεία Προνοίας, πέραν τῆς πτωχῆς συντάξεως, είνε ἔργον στοιχειώδους δικαιοσύνης, ἐνῷ, ἐν καιρῷ, ὅταν ἀποκατασταθῇ μία τάξις πραγ-

μάτων εἰς τὴν Ἰσπανίαν, θά ἔπειτε νά ζητηθῇ ἀπὸ τοὺς αὐριανοὺς κυθερνήτας τῆς μίας ίκανοποιητικῆς ἀποζημίωσις ύπερ τῶν οἰκογενειῶν τῶν θυμάτων τῆς μοιραίας «Λουκίας».

### Τὸ ναυάγιον τῆς «Ἐλένης Τ.»

Θά ἔπειτε νά διακριθωθοῦν αἱ συνθήκαι, ύπὸ τὰς ὅποιας ἐγκατείθη πρὸ δημερῶν τὸ συγκρουσθὲν παρὰ τὰ Ἰσπανικὰ παράλια, μὲ ἀγωνιστὸν πολεμικόν, φορτηγὸν μας «Ἐλένη Τ.». Χωρὶς νά θέλωμεν νά διατυπώσωμεν μομφήν τινα ἡ καὶ εύθυνη νά ἐπιρρίψωμεν εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν πρόωρον ἐγκατάλειψιν τῆς θέσεώς του, ἀφοῦ τελούμεν ἐν ἀγνοίᾳ τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ τῆς καταστάσεως, εἰς ἥν, μετὰ τὴν συγκρουσιν, περιέστη τὸ πλοίον του, τὸ γεγονός, ὅτι, μετά τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ πληρώματος, ἀνευρέθη τὸ σκάφος ἐπιπλέον καὶ ἐγκαταλείψιμον ύπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ «Bernekhiser» καὶ ἐρρυμούληκη ἀσφαλῶς εἰς τὴν ἀκτήν, καταδεικνύει, ἀν μὴ τι ἔλλο, ὅτι ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλήρωμα ἐπανικοθήσαν καὶ ὅτι ἀδικαιολογήτως, ισως, ἡ καὶ πρώως ἐγκατέλειψαν τὸ πλοίον.

Ἐγκατάλειψις, ὅμως, ύπὸ τοιαύτας συνθήκας, ἐνῷ ἐνυπήρχον ὅλαι αἱ πιθανότητες διασώσεως τοῦ σκάφους καὶ τοῦ φορτίου του, δὲν ἡμπορεῖ νά παρέλθῃ ἀπαρατήρητος, οὐδὲ ἀνευρώσεων διὰ τοὺς ὑπευθύνους, ἀν πράγματι υφίστανται τοιοῦτοι. Οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ σκάφους καὶ τοῦ φορτίου θά πληρώσουν θαρύτατα σωστρα εἰς τοὺς "Αγγλούς ναυαγοσώστας,— ἡδη νά ἐπαναδοθῇ τὸ πλοίον εἰς τὸ πλήρωμά του, — τὰ σωστρα δὲ αὐτά ἀναμφισθητήτως θά ἐγγραφοῦν εἰς τὸ παθητικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Γενικώτερον, ὅμως, τὸ γόνητρον τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐξέρχεται μειώμενον ἀπὸ τὸ ναυάγιον τῆς «Ἐλένης Τ.», ἡ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας ἐμπιστούνη ἀσφαλιστῶν καὶ φορτωτῶν κλονίζεται καὶ αἱ θαλασσοί μας παραδόσεις, ὅχι μικράν ύφιστανται φθοράν. Εἰνε τὸ τρίτον κροῦσμα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀν δὲν μᾶς ἀπατᾷ ἡ μηνῆ, ἐγκαταλείψεως Ἑλληνικῶν πλοίων, στινα κατόπιν ἀνευρέθησαν καὶ διεσώθησαν ύπὸ παραπλέοντων ἐμπορικῶν ή πολεμικῶν σκαφῶν. Πιθανὸν ἡ περίπτωσις τῆς «Ἐλένης Τ.» νά μὴ ἐσημειοῦται, ἀν τὰ πρῶτα δύο ἀπετέλουν εἰς τὸ παρελθόν θέμα εξουνικιστικῆς διοικητικῆς ἀνάκρισεως.

Τραχύ, θεβαίως, είνε τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα καὶ οἱ ἀμεσοί κίνδυνοι αὐτῆς τῆς ζωῆς τῶν ναυτιλλομένων, ποὺ ἀνακύπτουν εἰς τὸν δρόμον κάθε πλοίου, δὲν δύναται ἀρκούντως νά ἐκτιμθοῦν ἀπὸ ἡδυάς τοὺς χερσαίους, ούτε καὶ νά κριθοῦν ἐπακριθῶς αἱ εἰς ἑκάστην περίπτωσιν κινδύνου πράξεις τοῦ κυθερνήτου ἐνὸς σκάφους. Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι ἀπαράγραπτος είνε ἡ ύποχρέωσις τοῦ πλοίαρχου, σπως τότε μόνον ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοίον του, σταν πειθῆ ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ ἐν συμβουλίῳ μὲ τοὺς ὑπὸ αὐτὸν δέιματικούς, ὅτι ἀδύνατος ἀποθαίνει ἡ διάσωσις σκάφους καὶ φορτίου. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ ἀδύνατον ἀπειδεύθη; Αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ σημεῖον θά ηθέλαμεν νά διακριθώσῃ ἐμπεριστατωμένη ἀνάκρισις, διεξαγομένη ἀπὸ ἀνώτερον λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, δυνάμενον νά ἐκτιμήσῃ πλήρως τὰ πραγματικά γεγονότα καὶ ἐπ' αὐτῶν νά στηρίξῃ τὰ συμπεράσματα, θάσει τῶν δύον ποίων θά κριθῇ, ἀν ἐπιθεθλημέναι είνε αἱ κυρώσεις

### Παλιννόστησις καὶ ἀποζημιώσεις

Μᾶς ἔδοθε καὶ ἀλλοτε ἡ εὐκαιρία νά τονίσωμεν, ὅτι ιδιότυποι εἰνε τὸν δρόμον κάθε πλοίου, δὲν δύναται ἀρκούντως νά ἐκτιμθοῦν ἀπὸ ἡδυάς τοὺς χερσαίους, ούτε καὶ νά κριθοῦν ἐπακριθῶς αἱ εἰς ἑκάστην περίπτωσιν κινδύνου πράξεις τοῦ κυθερνήτου ἐνὸς σκάφους. Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι ἀπαράγραπτος είνε ἡ ύποχρέωσις τοῦ πλοίαρχου, σπως τότε μόνον ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοίον του, σταν πειθῆ ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ ἐν συμβουλίῳ μὲ τοὺς ὑπὸ αὐτὸν δέιματικούς, ὅτι ἀδύνατος ἀποθαίνει ἡ διάσωσις σκάφους καὶ φορτίου. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὸ ἀδύνατον ἀπειδεύθη; Αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ σημεῖον θά ηθέλαμεν νά διακριθώσῃ ἐμπεριστατωμένη ἀνάκρισις, διεξαγομένη ἀπὸ ἀνώτερον λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, δυνάμενον νά ἐκτιμήσῃ πλήρως τὰ πραγματικά γεγονότα καὶ ἐπ' αὐτῶν νά στηρίξῃ τὰ συμπεράσματα, θάσει τῶν δύον ποίων θά κριθῇ, ἀν ἐπιθεθλημέναι είνε αἱ κυρώσεις

## SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναγωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

“ERLAND,, 16 ΜΑΡΤΙΟΥ

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

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

Γενικοὶ Πράκτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.  
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

· Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

Έλληνικά φορτηγά, τά άπασχολούμενα είς ύπερπόντια ταξίδια — καὶ εἰνε ταῦτα τά περισσότερα — υποχρεούνται νά ἔχουν ώς θάσιν τῆς κινήσεώς των τούς λιμένας τῆς Βορειοπειρατικῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ἀγγλίας. Ἐκεῖθεν μόνον δύνανται νά παραλαμβάνουν φορτίον καὶ πρός τά ἔκει κυρίως κατευθύνεται τό μέγιστον μέρος τῶν μεταφερομένων γεννημάτων, μεταλλευμάτων καὶ λοιπῶν πρώτων υλῶν. Οἱ λιμένες, συνεπῶς, τῆς Βορείου Εύρωπης, δέον νά θεωρηθοῦν καὶ αὐτοὶ ώς φυσικαὶ θάσεις ἔξορμησεως τῶν πλοίων μας καὶ ναυτολογίας τῶν πληρωμάτων. Καμμία ἄλλη ναυτιλία ἐν τῷ κόσμῳ δὲν ἔχει νά παρομισάσῃ τό μειονέκτημα αὐτό, διότι περὶ μειονεκτήματος σοθαροῦ πρόκειται. Τά ξένα πλοῖα ἡ διατηροῦν στενωτάτην καὶ διηνεκή ἐπαφὴν μὲ τὰς θέντικάς των θάσεις, ἀφοῦ ἀπό αὐτάς ἀντλοῦν τὸν κύριον ὅγκον τῆς ἐργασίας των, ἡ οἱ έθνικοι των λιμένες, ὥπως τῶν Σκανδιναϊκῶν καὶ Βαλτικῶν Χωρῶν, κείνται πλοσίον ἡ εύροισκονται ἐντός τοῦ κύκλου, δοτις περιλαμβάνει τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εύρωπης καὶ τά μεγάλα είς πληθυσμὸν καὶ θιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν κράτη.

Τά φορτηγά μας, τούναντίον, τά πέραν τῶν 5.000 τόννων φορτίου, καὶ ἀραιά διαστήματα ἐπισκέπτονται τήν Μεσόγειον, κυρίως, κατά τήν τελευταίαν διετίαν, διότι δὲν δύνανται εὔχερῶς νά ἔξεύρουν ναῦλον ἐπιστροφῆς πρός τό Κόντινεν, μετά τήν ἀνάπτυξιν τοῦ Σοθιετικοῦ στόλου καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἔκ τῆς Νότιον Ρωσίας ναυλώσεων. Καὶ δταν ἀκόμη, λόγω ἐλλειψεως ἐργασίας ἡ λόγω τῶν μέτρων τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναῦλων, ἀναγκαστικῶς παροπλισθοῦν ἐπί τινα χρόνον, δύσκολον, ἀν μὴ ἀδύνατον, είνε νά ἐγκαταπλείσουν τούς θορείους λιμένας, ἔφδον διά νά πλεύσουν πρός τά Ἑλληνικά ὅδατα, πρέπει νά ἔξεύρουν φορτίον διά τήν Μεσόγειον καὶ ἐντεύθεν πάλιν νά ἔκκινησουν κενά διά Νότιον Ἀμερικήν, ὅπου συνήθως ἀπασχολούνται. Θά υποστοῦν δηλαδὴ ἀπώλειαν χρόνου πολύτιμον δι' ἔνα σκάφος, τελοῦν ἐν ἀναμονῇ ναυλώσεως ἀπό ημέρας, ἔφδον διά νά πλεύσουν πρός τά Ἑλληνικά ὅδατα, πρέπει νά ἔξεύρουν φορτίον διά τήν Μεσόγειον καὶ ἐντεύθεν πάλιν νά ἔκκινησουν κενά διά Νότιον Ἀμερικήν, ὅπου συνήθως ἀπασχολούνται. Θά υποστοῦν δηλαδὴ ἀπώλειαν χρόνου πολύτιμον δι' ἔνα σκάφος, τελοῦν ἐν ἀναμονῇ ναυλώσεως ἀπό ημέρας, ἔφδον διά νά πλεύσουν πρός τά Ἑλληνικά ὅδατα, πρέπει νά ἔξεύρουν φορτίον διά τήν Μεσόγειον καὶ ἐντεύθεν πάλιν νά ἔκκινησουν κενά διά Νότιον Ἀμερικήν, ὅπου συνήθως ἀπασχολούνται. Θά υποστοῦν δηλαδὴ ἀπώλειαν χρόνου πολύτιμον δι' ἔνα σκάφος, τελοῦν ἐν ἀναμονῇ ναυλώσεως τῆς ναυλαγορᾶς. Καὶ ἀν μὲν ἡ ἀργία προθλέπεται μακρά, θά υποθληθοῦν οὗτοι εἰς τήν δαπάνην παλιννοστήσεως τοῦ πληρώματος, μὴ οὖσαν κατωτέραν τῶν 300-350 λιρῶν. Γεννᾶται, διμως, τό ἔρωτημα: Πέραν τῆς καταβολῆς τῶν ἔξδων παλιννοστήσεως, ἀνακύπτει κατά τήν προκειμένην περίπτωσιν ὑποχρέωσίς τις ἀλλη διά τὸν πλοιοκτήπην; Ἡ παλιννότησις, θεοβαίως, ὑπαγορεύεται ἐκ τῆς ἀνάγκης, ὥπως ὁ ναυτεργάτης ἐπανέλθῃ εἰς τά ίδια, ἀφοῦ ἀπολύεται ἐκ τοῦ σκάφους καὶ δὲν ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν νά παραμείνῃ ἄνευ ἐργασίας εἰς τήν ζένην. Ἐπανερχόμενος εἰς Ἑλλάδα ἡ θά ἔξεύρη ἐργασίας ἐπί ἀλλου πλοίου ἡ καὶ πάλιν θά μετάσκη ἀποστολῆς πληρώματος εἰς τό ἔξωτερον. Δικαία, ἀλλα καὶ ἐπιβεβλημένη είνε ἡ τοιαύτη ὑποχρέωσις τῆς πλοιοκτησίας, προθλέπεται δὲ εἰς τάς νομοθεσίας δλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἀν καὶ προκειμένου περὶ Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τά ταξίδια αὐτά τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ πληρώματος είνε δαπανηρότερα, λόγω τῶν ἀποστάσεων.

Δέν πιστεύομεν νά ὑπάρχῃ ἀντίθετος γνώμη, ὅτι δὲν δύναται νά ὑπέχῃ ἀλλην τινά ὑποχρέωσιν ὁ ἐφοπλιστής, τοῦ ὅποιου τό σκάφος παροπλίζεται ἀναγκαστικῶς, λόγω ἐλλειψεως ἐργασίας, εἰς ξένον λιμένα. Διότι ἀν τυχόν ἐπειδηρόντε τό πλοίον νά ἀποζημιώσῃ καὶ τό ἀπολύμενον, λόγω ἀργίας, πλήρωμα, ἀνεξαρτήτως τῶν ὑλικῶν ζημιῶν, τάς δποίας ἀμφιθίλον είνε ἡν θά δύνανται νά θασάσῃ ἡ Ναυτιλία μας, σημαντικαὶ δυσχέρειαν θά δημηιουργοῦνται καὶ εἰς αὐτήν τήν ἄνετον ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Τά παραδείγματα δὲν είνε δυσεύρετα. Πέρυσι π. χ., κατά τήν ίδιαν περίπου ἐποχήν, ἡ ἀγορά τοῦ πλεύτη ἐστέμειώσα τοιαύτην ἀπράξιαν, ώστε ἡ Ἐπιτροπή τοῦ σχεδίου ἀπηγόρευε τήν κάθοδον κενῶν καὶ ἀναύλωτων σκαφῶν πρός τήν Ν. Ἀμερικήν. Τριάκοντα περίπου φορτηγά μας υπεχρεώθησαν νά ἀργήσουν εἰς τούς λιμένας τῆς Βορείου Εύρωπης, ἐν ἀναμονῇ θεοτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς. Πάρειναν πράγματι παραπλισμένα ἐπί διμηνῶν καὶ πλέον. "Αν τά σκάφη ταῦτα δὲν είλον τήν εύχερειαν ν' ἀπολύσουν τό πληρώμα των καὶ μὲ δαπάνην 350 λιρῶν νά τό πα-

λιννοστήσουν, υπεχρεοῦντο δέ τούναντίον καὶ νά ἀποζημιώσουν τούς παλιννοστοῦντας μὲ τετράμηνον λ. χ. μισθοδοσίαν, δύο τινά θά συνέθαινον : "Η ὁ πλοιοκτήης ἀναλογιζόμενος τήν δαπάνην τῶν 1500 λιρῶν τούλαχιστον, μὲ τήν δποίαν θά ἐπειδηρόντε, θά ἐπεζήτει νά ἔξεύρη οἰονδήποτε, ἔστω καὶ ἐπιζήμιον, ναῦλον γαιανθράκων πρός τήν Μεσόγειον διά νά φέρῃ τό σκάφος του εἰς Ἑλλάδα καὶ νά ἀπολύσῃ τό πλήρωμά του ἄνευ ἀποζημιώσεων ή θά διετήρει μὲ ζημιάν καὶ πάλιν τό πλήρωμα ἐπί τοῦ πλοίου καθ' ὅλον τό διάστημα τοῦ παροπλισμοῦ. Μὲ τήν πρώτην λύσιν δὲν θά ὑφίστατο μόνον τό πλοίον τήν ζημιάν ἐκ τῆς ἀναγκαστικῆς ούτως είπειν ναῦλωσεως του καὶ τούτο ἐφόδον θά δύνανται νά ἔξεύρη ναῦλον γαιανθράκων, ἀλλα θά ἀποσχολείτο καὶ εἰς ταξίδιον ὑπέρ τον μῆνα, ἐνώ ἐν τῷ μεταξύ πιθανόν νά παρείχετο ἀμέσος ή εύκαιρια τῆς καθόδου του πρός τό Πλέιτ. Μὲ τήν δευτέρην λύσιν θά ἐπειδηρόντε μὲ τήν μισθοτροφοδοσίαν πληρώματος ἀργούντος, ἐπὶ χρονικὸν διάστημα ἀγνώστου διαρκείας. Καὶ μὲ τάς δύο δηλαδὴ λύσεις θά παρεντίθεντο προσκόμιματα ὅχι ἀσήμαντα εἰς τήν ἐλευθέραν κίνησιν τῶν πλοίων, θά ἐστερίτο ὁ πλοιοκτήης τῆς ἐλευθερίας νά ρυθμίσῃ τήν ἐργασίαν του κατά τὸν ἐπωφελέστερον διά τήν ἀπόδοσιν τοῦ σκάφους του τρόπον καὶ προκειμένουν ν' ἀποφύγῃ οὗτος δαπάνας ἀδικαιολογήτους, θά παρεξέκλινε τής κατά τήν ἀδέσμευτον κρίσιν του ὅμαλης πορείας εἰς τήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σκάφους του.

Μέσα εἰς τά τόσα ἀλλα μειονεκτήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, δὲν είνε τό μικρότερον αἱ τῶν παλιννοστήσεων ἐπιβαρύνεις, τάς δποίας, ως καὶ ἀνωτέρω ἔτονίσαμεν, τά ξένα πλοῖα δὲν ἔχουν εἰς τό παθητικὸν των, λόγω τῆς γειτνιάσεως τῶν θεοτικῶν αὐτῶν λιμένων πρός τάς θάσεις τῆς ἐργασίας των. "Η πέραν τῶν δαπανῶν παλιννοστήσεως υποχρέωσις τῶν πλοιοκτητῶν πρός ἀποζημιώσιν, πλήγμα θαρρὸν θά κατέφερεν εἰς τήν μαχητικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ζημιάς θά προεκάλει δυσαστάκτους καὶ θά καθίστα δυσχερή τήν ἀπρόσκοπτον ἐκμετάλλευσιν τῶν φορτηγῶν μας, τά δποία, λόγω αὐτῆς τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας των, δέον νά παραμένουν ἐλευθέρα πάσης δειμεύσεως, ίνα, καραδοκοῦντα τήν κατάλληλον στιγμήν, ἐπιτύχουν τήν μᾶλλον ἀποδοτικήν ναῦλωσιν.

"Ἐπιθεβλημένην ἔθεωρήσαμεν τήν ἀνωτέρω ἀνάλυσιν τῆς γνωστῆς, ὅλως τε, ιδιοτύπου ἐργασίας τῶν φορτηγῶν μας, ἐπεύκαιρια τῶν διεξαγομένων συζητήσεων διά τὸν δριστικὸν καταρτισμὸν τῆς συμβάσεως ναυτολογίας.

### Η γραμμὴ Βορ. Ἀμερικῆς

"Η παρεχομένη εἰς σχετικήν ἀνακοίνωσιν τοῦ "Υφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας διαθεσθώσις, δτι, παρά τήν ἀπόρρηψιν τῶν προτάσεων, ποὺ ὑπεβλήθησαν διά τήν ἐπί συμβάσει ἀνάληψιν τῆς γραμμῆς Βορείου Ἀμερικῆς, τό Κράτος μελετᾷ τὸν προσφορώτερον τρόπον, δοτις θά ἐπιτρέψῃ τήν ἐπανάληψιν τῆς ἐπικοινωνίας τῶν λιμένων μας δι" Ἑλληνικῶν υπερωκεανῶν μὲ τήν "Υπερατλαντικήν Συμπολιτείαν, παρέχει τήν θάσιμων ἐλπίδα, δτι δὲν ἀπέλιπαν αἱ πιθανότητες τῆς ἐπανασυστάσεως τῆς γραμμῆς.

"Ἐφόδον ἡ ιδιωτική πρωτοβουλία τοιαύτην ἐπέδειξεν ἀπροθυμίαν, δικαιολογημένη θά ἡτο κάθε κρατική παρέμβασις, ἀκόμη καὶ ἡ ιδρυσις ημικρατικοῦ δργανισμοῦ, δοτις θά ἀνελάμβανε τήν πληρωμῶν τῆς ζωτικῆς ταύτης ἀνάγκης διά τάς θάσιμα καὶ οἰκονομικά ήμων συφέροντα. Θά δύνανται τό Κράτος, πλήγη τής ἐπιχρημάτων, νά παράσχῃ τήν ἐγγύησιν του διά τήν ἐκμετάλλευσιν τῶν κεφαλαίων τοῦ συσταθήσαμένου δργανισμοῦ, εἰς τήν δποίαν θά ἀκαλούνται νά συμμετάσχουν οἰκονομικῶν καὶ νά λάθουν μέρος εἰς τήν διοίκησιν του οἱ ἐπιφανέστεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τά μεγάλα πιστωτικά τῆς Χώρας ιδρύματα.

Διά τής ἀγορᾶς τοῦ καταλλήλου σκάφους καὶ διά τής καταληκήσεως τοῦ δργανισμοῦ, είμεθα θέοβαιοι, δτι κέρδη θέλει ἀποδώσεις ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς γραμμῆς, ίκανά νά καλύψουν τάς ἀποσθέσεις καὶ νά δικαιολογήσουν μικρόν τι μέρισμα, δτε νά μὴ χρειασθῇ ἡ προσφυγή εἰς τήν Κρατικήν ἐγγύησιν, ἐνώ ἐξ ἀλλου, ἀπροσμέτρητα θά είνε τά οἰκονομικά ὀφελήματα, ποὺ θά προσπορισθῇ ή Χώρα μας καὶ ή τουριστική αὐτῆς κίνησις.

TELEGRAMS:  
"GENICOLAOU"  
LONDON

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

TELEPHONE: AVENUE 4941

### ΔΑΝΕΙΑ

**ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ  
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

### ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ**

ΤΗΛΕΦ. 42633



## Bouλγαρία

## Καθέλκυσις πλωτοῦ ψυγείου

Είχονε ποδό μηνών άναγκάψει, ότι ή «Βούλγαρική Έμπορική Ατμοπλόιος», αποβέλεσσα νὰ μετάσῃ κατά ποσοστὸν εἰς τὰς έδυνακάς ξενιγορίας ἐπάθιδων φορτίων καὶ κυρίως φρουτῶν, είχε προδῆ εἰς τὴν ἐν Γερμανίᾳ παράγγελιαν ναυτηρίστων ἐνὸς πλωτὸν ψυγείον, τεχνῶσα πρὸς τοῦτο καὶ τῆς ὑπὲκτης κρατικῆς ἀρμογῆς ἀπό μέρους τῆς κυβερνήσεως τῆς Σόφιας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάψος, εἰς τὸ ὄποιον ἐδόθη τὸ ονομα «Warnas», προσωρίζετο νὰ ἐξιπτεστήῃ μίαν νέαν τακτικὴν γαστριὴν μεταξὺ Βούλγαρίας καὶ λιμένων τῆς Βορειοπειραιωτικῆς Εὐρώπης. Ἀγγέλλεται, ὥη, ότι ἡ καθελέννων τοῦ «Warnas» ἐπραγματοποιῆθη τὴν 3ην Μαρτίου ἐπὶ τὸν ναυτηργείον τοῦ «Neriptine» τοῦ Ροστόζ. Τὸ νέον τοῦτο Βούλγαρικόν σκάψον συμμετίθητα μὲ χορηγτικότητα 3000 τ. χρυζός, συμβατηριώμενον δὲ ἔντος διλίγων ἔβδομιάδων, ἐλπίζεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὰ τέλη Μαΐου.

Γερμανία

·Η θέσις της ναυτιλίας της

Ο κορυφών διὰ τὴν Γεφαινικήν ναντιάν ἐπίφοπος δόκτωρ Ἐσ-  
περόγχερ, ἀναφερόμενος, εἰς πρόσφατον διάλεξιν του, ἐπὶ τῆς σημειο-  
νῆς θέσεως τῆς ναντιάς ἐν γένει βιομηχανίας καὶ τὸν πιθανὸν διὰ τὸ  
προσεγέλμα μέλλον προβλέψεων εἰς τὴν ἔξιτεῖν τῆς ναντιλακῆς ἄρχον-  
τας, ἐπεστηρίζειν, διτι, παρὰ τὴν ἐδηλωθείσαν ἀνάταξικήν τῶν ναν-  
τιῶν πορειῶν καὶ παρὰ τὴν προσωνόσαν ἐργάτεραν χρησιμοποίησον τῶν  
πλοίων εἰς ὑπεροντικῶς μεταφορᾶς, δὲν ὑπῆρχεν, ἐν τούτοις, περίπτω-  
σις δι’ ὑπερβολικὴν αἰσιοδοξίαν. Κάθε πρόβλεψις — εἴτε — σχετικῇ μὲ  
τὴν πορείαν τῆς διεθνοῦς ναντιάς, πρέπει νῦ γίνεται δεστή μὲ τὴν  
μεγαλύτεραν δηματήν ἐπιφύλαξιν.

Κατά τὸν ἐφανῆ Γερμανὸν ὄμιλητὴν, εἰς ἑκατὸν συντελεστῶν ἀναβίσσως τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων ἐπῆρξεν ἡ μειονεύτικὴ εἰς πλειστας χώρας ἐσοδεία γεννημάτων καὶ ἡ συνεπεία ταῦτης μεγαλύτερα ἡ, κατὰ τὰ προηγουμένα ἔτη ζήτησις σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μεγάλων ποσοτήτων δημιουργῶν ἐξ Ἀρχετινῆς καὶ Αἴστραλίας. Παραλήγως, δικαιος, ἔδει νὰ ληφθοῦν ἐπ' ὅψιν καὶ δύο ἄλλοι παράγοντες, δισμενεῖς διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων, ἡ αὔξησις — δηλονότι — τῆς καταλλήλου παγκοσμίου χορηγητούτης διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων καὶ τῶν συνεχιζόμενων νέων παραγγελῶν καὶ ἡ συνέχισις τῆς πληρωμῆς ἐπιχορηγήσεων, ἀκόμη καὶ ἀπὸ των γάρων ἐξείνας, τῶν διόπιστον ὑπετιμήθη τὸ νόμισμα.

Δροτυχός — είτε — τὰ ἀποτελέσματα τῆς βαθμώσεως τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς δὲν ἐπήξαν καὶ τόσον ἐποφελῆ διὰ τὴν Γερμανικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Μετέφθισαν, ἀπλῶς, ὑπὸ τῶν Γερμανικῶν σκαφῶν περισσότερα φρόντια, ἐνῷ ἀπὸ τῆς πλεινδάς τῶν εἰσπορχθέντων ναύλων, μικρά τις μόνον προέκυψαν ὥφελαια, δεδομένου, ὅτι τὰ ναυτολόγια τῶν διαφόρων «Διαισκέψεων», ὑποστάντα αὐξήσεις εἰς περιωρισμένην κλίμακα, παρέμειναν ἐν τῷ συνόλῳ των εἰς τὰ αὐτά, σχεδόν, ἐπίπεδα.

Η ανάτιμοις τῶν ναῦλων — ἔξηρολονθησεν ὁ κ. Ἐσπερόγκερος πρόνοισε προτίτοτως τὴν κατηγορίαν τῶν «τῷμάτων». Η φορητής, δημοσίας, Γερμανική χρονικότητας, εὐφεμεῖα μὲ έπαρχορότας χρονιζόν συμβολαίων, δὲν ἔκαψτον τῆς ἀνατιμήσεως, διότι καὶ σημερὸν ἀκόμη μεταφέρει ἐμπορεύματα καὶ φροτιὰ, τῶν ὅπων οἱ χαμψοὶ ναῦλοι εἴγον συμφωνηθῆ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος θέρους. Γεγονός, ἐπίσης, εἶναι, ὅτι ὁ Γερμανικὸς στόλος τῶν «τῷμάτων» ἀναφέρεται εἰς μίαν πολὺ μικράν χρονικότητα καὶ συνεπῶς η Γερμανικὴ σημετοχὴ εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν τελευταίων μηνῶν ἴπποις λίαν περιωρισμένη. Τέλος, εὐχαριστία, ὁ δόξτρος Ἐσπερόγκερος, δὲν παρέλειψε νὰ τονίσῃ, ὅτι η Γερμανικὴ γνωτιλία ἐμφανίζεται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὅτι πονούν μὲ μικροτέραν χρονικότητα, ἀλλὰ καὶ μὲ σημαντικότερον ποσοτὸν παλαιῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἐπιβάλλεται ή ἀντικατάστασις. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 — εἰπεν — ή έπαρχοράς γωνιοτήτων κατενέμετο, ὃς πρὸς τὴν ἡλικίαν, ὃς ἔζησε:

Πλοιά ήλικιας κάτω τον ένος έτους	2.6	0.0
Πλοιά ήλικιας άπο 1 μέχρι 3 έτον	2.—	>
Πλοιά ήλικιας άπο 3 μέχρι 10 έτον	24.4	—
Πλοιά ήλικιας 10 έτον και άνω	68.—	

γεία ἀνανέωσις τῶν ὑπεροχλίζοντος Γερμανικῶν πλοίων.

Μέχρι τούτη οἱ Γερμανοὶ ἐποπλίσται ἐπηρεάσθησαν μόνον ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν ἀποφένησαν καὶ προεβησαν εἰς νωπυγῆσεις σωμάτων, τὰ δόπια, ὃς πρὸς τὴν ταχιτήτα καὶ τὸ μέγεθος αὐτῶν, ἵσσαν ἐνημορούσιμένα διὰ τὴν ἔργασίαν, εἰς ἣν προσῳδίζοντο νόον χορηγουόμενον. Ὡς κατασκευὴ μεγάλων καὶ πολυτελῶν, ἀλλὰ τόσο δαπανηρῶν «ἰλάνερος» διὰ τὸν Βόρειον «Αἴλαντικον», δὲν ηὔνοιήθη ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας Γερμανικὰς επιφορίας.

**Διατηγός** — έξηκολούθησεν ό π. Έσμπέργκερ — οφίστανται σήμερον κολοσσιώια δρασολίαι διὰ τὴν ταχείαν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν Γερμανικῶν πλοίων, τόσον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ηὔξεμένου ναυτιγιού κόστος, δύον καὶ λόγῳ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυτηρίων εἰς ομιλιατικά ἀνεύλημάνες ἴστορεώσεις τον. Τὰ ξένα ναυπηγεῖα, συντείχι έποιημένως τῶν ἐκασταχοῦ ἔθνων νομισμάτων, δίνανται νῦ κατασκευάζονταν πλοῖα μὲν κόστος κατὰ 50 000, περίπου, χαριπλότερον ἢ ἐν Γερμανίᾳ, ἐνῷ ἐξ ἄλλου οἱ ἀλιοδαποὶ ἐποιηταῖ, ἐποιεῖσθαινον τῶν ἐν Γερμανίᾳ ἀριτλοχεῖ πιστίσεων τῶν κωρῶν τον, δίνανται νῦ προβάνον εἰς παραγγελίας καὶ ν' ἀπασχολοῦν εἰς εὑρτάτην κλίμακα τῆς Γερμανικᾶς γυαληγείας.

Είς τό τέλος τοῦ 1936 — κατέληξεν ὁ ὥμιλητής — κατεσφενάζοντο ἐν Γερμανίᾳ πλοιά 400.000 τ. γκρός, περίπου, διὰ λογαριασμὸν Γερμανῶν ἑφοπλιστῶν καὶ ἔτοις 550.000 τόννων διὰ λογαριασμὸν ζένον, μὲ παράδοσιν κατὰ τὰ δύο ἐπόνεα ἔτη. "Υπὸ τοιάντας συνθήκας, καθίσταται εὐνόητος, ὅτι διὰ νὰ τοποθετηθῇ οἰσοδόμητος Γερμανός ἑφοπλιστὴς μίαν νέαν παραγγελιαν, πρέπει ν' ἀποδεχθῇ λιαν μεμακρυσμένον χρόνον παραδόσεως καὶ ἐπὸ τὴν προώθεσιν πάντας, ὅτι διὰ ἡθελεν εἴοις γνωτηγενίον πούθισον γ' ἀναδεχθῆ τὴν παραγγελίαν τοῦ.

Ἡ διὰ τοῦ Ρήνου κίνησις

Ένδιαφέροντα είναι αλλά τοις Γερμανικοῦ τέλου στατιστικῶι πληροφορίαι περὶ τῆς προσδετικῆς αὐξήσεως τῆς μέσφ τοῦ Ρήγην ἐμπορικῆς κινήσεως, δεδομένον, ὅτι διαπιστοῦται ἐξ αὐτῶν ἡ προΐσθα τοῦ ἐμπορίου ἀναβίωσις. Τὸ σύνολον τῆς ἐμπορικῆς ταύτης κινήσεως ἀνήγειρε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 71,811,000 τόννους ἔναντι 64,819,000 τ. τοῦ 1935, μὲν ἀνώτατον διὰ τὸ 1929 ὅπου 73,383,600 τ. καὶ μὲ τέστιον φάσασαν τὸ 1932 εἰς 47,920,000 τόννους. Ἀποδεινύνεται, δηλαδή ἐν τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν, ὅτι ἡ κίνησις μέσφ τοῦ Ρήγην ὑπελείψθη μόλις κατὰ 1 ½ ἔκατ. τόννους τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι τοῦ τελευταῖον πρὸ τῆς πλαγιοσμοῦ δικονομικῆς κρίσεως ἔτους. Τὸ σύνολον ἀρ' ἔτερον τῶν φορτίων, ἄπινα δηλήθη τὸ 1936 διὰ τοῦ Ἐμερχ (ἐπὶ τῶν Γερμανο-ολλανδικῶν συνόρων) ἔθετον εἰς τὰ 46 ἔκατ. τόννους, μὲ αὐξῆσιν 4 ἔκατ. τόννους ἔναντι τοῦ 1935.

Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι

### Τὰ πλοῖα «Standard»

Αἱ πρόσφατοι προσπάθειαι τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», ὅπως πουαγάγη τὴν φιλέσιαν ιδέαν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν δινατότητα τῆς τεποποήσιος τῶν νεοναυπηγήτων πλοίων, προεξάλεσαν εὐρύτατα σχόλια μεταξὺ τῶν Ἀμερικανικῶν ναυπηγικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν οἰκείων. Η ἔνεργη αἵτη τῆς Ἐπιτροπῆς ἑπενθυμεῖ προηγμένας ἀποτελίσις τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, ὡς λ. ζ. τὸ ναυπηγούμενον πρόδρομα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ὅπερ, ὡς γνωστόν, κατέλιπεν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἔνα δύσλεντον πρόβλημα καὶ ἥψη τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν πολὺ καθυστερημένην εἰς ταχέα καὶ οἰσονομικά πλοία, ἔναντι τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. «Οὐα γενικῶς τὰ πλοῖα τῷ κατασκευασθέντα κατὰ τὸν διώσεων τὰς πολεμικὰς πειραύδους εἶναι σχεδόν ἀγοράτα, ἐπι-

LIVERPOOL

## REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo  
—of All Kinds—*

## TUG OWNERS

# BIRKENHEAD

τακτική δε άναυπτει ή ανάγκη της άποκτήσεως καινοτομιών σκαφών εις εύρειαν πλήματα, διότι μόνον δι' αὐτῶν θὰ κατελάμβανον αἱ Ήνομέναι Πολίτεαι εύνοιζωτέραν ἀνταγωνιστικὴν θέσιν ἔναντι τῶν ξένων σημαδῶν.

Εἰς ἐξείνων, οἵτινες ἀνεκάνθησαν τὸ ζῆτημα τῆς τυποποιήσεως τῶν πλοίων, ἡτοι καὶ ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐθνικοῦ συμβουλίου τῶν Ἀμερικανῶν ναυτηγῶν κ. H. G. Smith, δότις ἐπὶ 18 μῆνας εἶχε μελετῆσαι τὸ θέμα τοῦτο μὲν ὅμιλον ναυτηγῶν, ἐφοπλιστῶν καὶ ἐπιθεωρητῶν. 'Ο κ. Smith ἐδέχθη, ὅτι ἡ κατασκευὴ πλοίου τοῦ αὐτοῦ τέτον θὰ ἐπέφερε μεγάλας οἰκονομίας, ἐτοίμασε, ὅμως, ὅτι εἶναι δύσκολον νὰ πεισθῶν οἱ ἐφοπλισταῖς εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἀρχῆς ταύτης κατὰ τὰς νέας ναυτηγήσεις, λόγῳ τῶν πλεονεκτημάτων, ποὺ λαρουσιάζουν ἐλαφραὶ τινὲς συμπληρώσεις η μεταβολὴ διαφόρων σχεδίων, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν φροτοεκρήστωσιν.

Θά ἡδύνατο τις — εἰπε — νὰ τυποποιήσῃ τὰ καταστρόφηματα καὶ τὰς ἴποδιαιρέσεις τῶν κυτῶν, ἀλλὰ τὰ πλοία πρέπει νὰ εἶναι προσημοσμένα εἰς τὰς ἕργασίας, δι' ἣς προσοβλέπονται. Η τυποποιήσις θὰ ἡδύνατο νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ φροτηγῶν μόνον πλοίων μέχρι σημείου τινός, οὐχὶ δὲ καὶ ἐπὶ σκαφῶν ἐπιβατηγῶν. Οἱ Ἀγγλοί — ἐξηρκοῦσθεν — ἡσούληθησαν ἐπὶ τοῦ ἴδιου ἀντικειμένου ἐπὶ μίαν τεσσαρακοντάπεταίν, τελικῶς δὲ παρηγήθησαν κάθε περιπέτερον μελέτης, ἵνα μὴ ματαπονοῦν. 'Εναν ἔνα ναυτηγεῖν ἐπρόκειτο νὰ κατασκευάσῃ ἔκατον πλοία δέκα διαφόρων τέτον, θὰ προσεράψει ἀναμισθήτητος εἰς ἔξαστην δεκάδα σκαφῶν νὰ ἐφαρμόσῃ ὄφισμένα χαρακτηριστικὰ δενάμενα νὰ διασφίνων τὴν μίαν κατηγορίαν τῆς ἀλληλού.

## Ίαπωνία

### Τὸ ἔκ της ναυτιλίας εἰσόδημα

Οἱ ἀρμόδιοι κύριοι τοῦ Τόκιο ἐπολογίζουν, ὅτι τὸ ἀγαθάριστον εἰσόδημα τῆς Ἱαπωνικῆς ναυτιλίας βιομηχανίας κατὰ τὸ παρεῖθνον ἔτος — πολονότι δὲν συνεπεντώθησαν εἰσέπι τὸ πλήρως τὰ ἀπατωμένα στατιστικὰ δεδομένα — θὰ ἑπερῷ τὰ 300 ἐγατομύρια γιέν, ἐκ τῶν δύοιον τὰ 200 ἐγατομύρια θ' ἀντιπροσωπεύονταν τὸ καθαρὸν ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα. Αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι τοῦ πρωτορείου «Ψώντερ» προσθέτουν, ὅτι αἱ εἰσφορές τῆς Ἱαπωνικῆς ναυτιλίας σημειώνουν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος προοδευτικὴν ἀνέχειν ἀρχετὸν σοβαρῶν. Οὕτω, τὸ 1934 ἀνήγειραν αὖται εἰς 233 ἔκατον, γιέν, ἐκ τῶν δύοιον τὰ 110 ἐγατομύρια ἀπερροφήθησαν εἰς ἔξοδα, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 122 ἔκατον, γιέν ἀπέμεναν ὡς καθαρὸν τῆς χώρας ἔσοδον. Κατὰ τὸ 1935 ἐπὶ σινολούσιν εἰσφράζεσσον 277 ἔκατ., γιέν, 128 ἐγατομύρια ἀντιπροσώπευον τὸ κονδύλιον τῶν δαπανῶν εἰς τὸ ἔξοτερον καὶ τὰ ὑπόλοιπα 149 ἐγατομύρια γιέν ἀπετέλεσαν τὰ ἐκ τῆς ἐπιταλλεύσεως τῶν πλοίων ἔσοδα τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

## Ίταλία

### Τὰ Ἀλβανικὰ πετρέλαια

Ἡ ὑπὸ τῆς Ἱταλικῆς κυβερνήσεως ἔντατικὴ ἀναζήτησις νέων κοινωνιῶν πετρελαίου εἰς τὸ Ἀλβανικὸν ὑπέδαμος καὶ ἡ δραστηρίᾳ παρ' αὐτῆς ἐκμετάλλευσις τῶν ὑφισταμένων πηγῶν, προσδίσταται νὰ καταστῆσῃ σὺν τῷ ζῶντι τὸν λιμένα τοῦ Μπάρι σημαντικὸν κέντρον ἐπεξεργασίας τῶν ὄρυζτελλίων. Ήδη, τὰ Ἀλβανικὰ πετρέλαια διοχετεύονται εἰς τὴν Αἴγανα, ὑπόθεν φορτώνονται διὰ Μπάρι. Εἰς τὸν τελευταῖον

ἀέτον λιμένα προβλέπεται νὰ ἐγκατασταθῇ προσεγών ἔνα ἐργοστάσιον διῆλισεως, δυνάμενον νὰ προμηθεύῃ ποσότητα 200.000 τόννων πετρελαίων ἐτησίως.

### Τὰ ύπερ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μέτρα

Συνεδρίασε πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν Ρόμην ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Μουσούλινον ἡ Γενικὴ Ἐπετελεστικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Συνομοσπονδίας Θαλάσσης τοῦ Αἴρος ἀσχολούμενης, πρὸς τοὺς ἄλλους, καὶ μὲ τὰ ζητήματα τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπατ». Οἱ πρόεδροι τῆς Συνομοσπονδίας κ. Giannini Pala ἀνεκοίνωσε τὸν καταπομόνη ἐπιτροπῆς πρὸς ἔσοιναν τὸν πρακτικωτέρον τρόπον ἀνανεώσεως τῆς φορτηγοῦ Ἰταλικῆς χωρητικότητος, προσέθυκε δὲ ὅτι η ἡπάτην Συνομοσπονδία ἐμφύμησε διὰ τὴν διγνάμωσιν τῶν ἐπὶ Ἰταλία ναυτικῶν πρακτών καὶ νανομεσιτῶν, ὅτι ἐνέψιε τὸ σχέδιον τῆς διεμνοῦ σημειονίας, ἀναφορικῶν μὲ τὴν πονικὴν εὐθύνην τῶν πλοιοστήτων εἰς τὰς περιπτώσεις συγκρουσεών ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ καὶ διὰ συνεχῆτης τὸ ζῆτημα τῆς βελτιώσεως τῶν διὰ τὸ πλήρωμα διατιθέμενον διαμερισμάτων τῶν Ἰταλικῶν φορτηγῶν σκαφῶν. Ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου, παρεσέθη ἡ πληροφορία, ὅτι τὸ Ἰταλικὸν ὑποψηγεῖον τῆς Συγκονωνίας μελετᾷ τὰς δυνατότητας μᾶς διεθνῶν συμβάσεων. Οἱ κ. Μουσούλινον ἐπιμένει, διὰ τοῦτο καὶ ἡμερησίας μεταπάθεια διὰ τὴν πλέον ἀνέτον καὶ ἡμερησίας διαμονῆς τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ ἔθνικὰ πλοία.

'Ως πρὸς τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπατ», ἡ Ἐπετελεστικὴ Επιτροπὴ τῆς Συνομοσπονδίας ἀπέδεχθη ἀπόδικαν τῆς ὑποδιάσης 'Ογανόσεως, καθ' ἦν δέον νὰ ληφθοῦν σύντονα καὶ ἀποτελεσματικά μέτρα πρὸς αὔξησιν καὶ βελτίωσιν τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, λαμβανομένου ἐπ' ὅμιν, ὅτι ἡ ἀνάγκη τῆς χώρας διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν χορηγίων εἰς τὸ θύνον φορτίων εἰς χώμα (γαλάνθιμες, σιτηρά κ.λ.π.) δέον νὰ ἐξυπηρετοῦνται ἀκεραιώς παρ' ἔθνικῶν πλοίων. Διεπιστόμηθη ἀσύρη ἡ ἀνάγκη, διὰ τοῦτο καὶ συνεργητικὴ πρὸς τὰ «τράμπατ» ἀφογή διατροφῆς καὶ προσαρμοσθῆ ὑπὲ τὴν κατάστασιν τῶν ναυτῶν, κυρίως δὲ πρὸς τὴν ταχικήν τῶν ζένων συνεργητικήν πέρος τῆς ναυτιλίας τῶν, ἐφαρμοσθῇ δὲ στενὴ συνεργασία μεταξὺ τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπατ» καὶ τῶν Ἰταλῶν ἔξαγοργέων.

Φάνεται, διὰ τοῦτο ἡ προσεχῆς ἔνέργεια τῆς Ἰταλίας θὰ περιστρέψεται εἰς νέαν ὑπὲ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῆς προστατευτικῆς μέτρα καὶ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ταχικῆς περὶ προτιμήσεως τῶν ἔθνικῶν πλοίων ὑπὲ τῶν Ἰταλῶν φορτοτόνων, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι η μὲν Μεγάλη Βρετανία παρέτεινε καὶ διὰ τὸ τούργον ἔτος τὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ «τράμπατ», η δὲ Γαλλία προβάνει εἰς ναυτηγήσεις μὲ κυβερνητικά πιστώσεις, παραδίδοντας κατόπιν τὰ πλοία ταῦτα εἰς τοὺς ιδιώτας ἐφοπλιστὰς πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

### Αἱ γραμματὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου

Μετὰ τὴν γνωστὴν ἀναδιογάνωσιν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἐπαγωγὴν ἀπὸ της Ιανουαρίου τρ. ἔτους ὅλων τῶν ἐπυπορχουμένων τακτικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τοὺς τέσσαρας νεοϊδρύτων ναυτιλιακῶν διογανισμῶν, ἀδημοσιεύθη πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν «Ἐργησίδα τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως» καὶ τὸ καταρτισθέν πρόγραμμα ἐνὸς πεντατοῦ διπτέρου τακτικῶν γραμμῶν, ἀποσκοπούντος νὰ συνδέσῃ τὰ λιμενικὰ κέντρα τῆς Ἰταλίας μὲ διάς τὰς ἡπειρούς καὶ νὰ φέρῃ τὸ Ἐθνικὸν πλοίον εἰς ἐπαργὸν μὲ διάς τους τομεῖς ἔργασίας ἀνὰ τὴν Υδρόγειον. Ιδιαίτερος χαρακτηριστικὴ, ἐν προσεγμένῳ, είναι ἡ δραστηρίᾳ προσπάθεια διὰ

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

### ΛΑΥΡΙΟΥ

### ΘΟΡΙΚΟΥ

### ΣΥΡΟΥ

### ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ε Τ Α Ι Ρ Ι Α

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

τήν ἐξασφάλισην μιᾶς πραγματικῆς ἡγεμονίας τῆς Ἰταλικῆς οικουμένης εἰς τὰς συγχρονινάς τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Τακτικῶν γραφαὶ δὲ ἐπιβάταις, διὰ φροτὰ ἥ καὶ δὶ ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις, προσβλέποντας ἀπὸ τὴν Γένοβαν, τὴν Νεάπολιν, τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Βενετίαν πρὸς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἑλλάδος, τοῦ Ἐδεσσίν καὶ τῆς Μικρασιατικῆς παραλίας μέχρι τῆς Αίγαντον, μὲ πυκνὰς ἀνάχωρήσεις ταχυτάτους καὶ ἐν πολλοῖς νεοτεύκτοντος μότοφορις καὶ μὲ προσεγγίσεις ρυθμομένες κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ σημειοῦνται διασταύρωσεις τῶν σκαφῶν εἰς τὰ πλέον ἐπικαίρους λιμένας, πόδες πληρεστέραν ἔξεπιπτέσην τῆς κυνήσεως ἐπιβατῶν καὶ φροτῶν δὲ ὅλες τὰς κατεύθυνσεις καὶ τοὺς προορισμούς.

Τό δίτυον τῶν τακτικῶν ἐπηρεοῦντων τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου προ-  
βλέπει τὰς ἀκολούθους γραμμάς: «Ἐκ Γένοβας (ταχεῖα γραμμῇ) δι' Ἀ-  
λεξανδρειαν καὶ ἐξ Γένοβας (ἔτερα τοιωτή) δι' Ἀλεξανδρειαν, ἀμφο-  
ρια δι' ἐπιβάτας.» Ή Τεργέστης (ταχντάτη) δι' Ἀλεξανδρειαν καὶ ἐξ  
Τεργέστης (ταχεῖα) δι' Ἀλεξανδρειαν, μέσῳ Πειραιᾶς καὶ Ρόδου, ἀμ-  
φορια δι' ἐπιβάτας. Ή Βενετίας διὰ Πειραιᾶ — Ρόδον — Ἀλεξαν-  
δρειαν (ἐπιβατικῇ). Ή Τεργέστης, μία γραμμὴ διὰ Πειραιᾶ — Κον-  
σταντινούπολιν, ἔτερα διὰ Παλαιστίνην — Συρίαν καὶ τρίτη διὰ Πει-  
ραιᾶ — Σιρίνην — Συρίαν — Ρόδον — Ὡράκλειον  
Τεργέστην, καὶ αἱ τρεῖς ἐπιβατικαί. Δέντε τέρας γραμμαί, ἢ μία δι' ἐπιβά-  
τας καὶ ἕτερα δι' ἐμπορεύματα, θύ ἄρχοντα ἐξ Γένοβας καὶ θύ κατα-  
λήγοντα εἰς τὴν Γένοβαν, μὲ προσεγγίσεις εἰς Ἀλεξανδρειαν. Συρίαν,  
Ρόδον καὶ Ὡράκλειον. Ἐπίσης δέν ἄλλαι γραμμαί θύ ἄρχοντα ἐξ Τερ-  
γέστης, ἥτοι μία μικτή διὰ Πειραιᾶ — Κοννόπολιν — Κοννόντες — Δού-  
ναβίν ταν καὶ ἔτερα φροτήγος διὰ Πειραιᾶ — Σιρίνην — Κοννόντην, Κοννόντες  
— Βατούν — Τραπεζούντα. Ποδιέλεπονται ἀλόγονα μία εἰδίκη γραμμὴ Δωδ-  
κανήσουν, ἔτερα ταχεῖα τοιωτή ἐξ Βενετίας καὶ Τεργέστης πρὸς τὴν Ρα-  
γούζαν, καθὼς καὶ μία ἐξ Βενετίας γραμμὴ μὲ προσεγγίσεις εἰς ὅλους  
σχεδὸν τοὺς λημένας τῆς Δαλματίας, τῆς Ἑλλάδος (Ιονίον καὶ Αιγαίον)  
καὶ τῆς Ρόδου, ἐξηνητεουμένη δι' ἐπιβατηγούντων, θεωρούμεναι ώς ἐπηρεοῖα σεθνικῆς  
ὑφελείας, συμφώνως πρὸς τὸ Βασιλικὸν Διάταγμα τῆς δῆς Δεκεμβρίου  
1936.

Μεγ. Βρεταννία

Η έτησίδια ξέκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Τὴν 25ην Φεβρουαρίου συνεχοφήθη εἰς τὸ Λονδίνον ἡ ἑτοῖα γενικὴ συνέλευσις τοῦ Ναυπικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἀγγλίας, καθ' ἣν ἀνεγνώσθη ἡ ἔκθεσις τῶν περιφραγμένων τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ διεξήχθησαν ἀλλάζωσεῖαι διὰ τὴν ἀνάδειξην τοῦ νέου προσδρομοῦ. Πρόσδρος ἐξέλεγκτο ὁ σερ Richard D. Holt, ὅπτης καὶ ώμῳλης διὰ μακρῷ περὶ τῶν δυσχερεῶν, ποὺ δοκιμάζει εἰσέπι ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία ἐπὶ τοῦ συναγνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων ζένων πλοίων. Λί ένδοσιστορικαὶ συγκοινωνίαι — εἰπεν — είναι αἱ περισσότεροι ἐποφέρουσαι ἀπὸ τὴν διεσδύσιν τῶν ζένων σημαῖν. Ὅστε νά ἐπιβάλλεται εἰς τὴν συνεργομένην ἐντὸς τοῦ ἔρως Αὐτοχροτοικήν Διάσκεψιν ν' ἀναζητήσῃ τὰ δραστικά ἔσεναι μέτρα διὰ μίαν συντονισμένην προσπάθειαν τοῦ Ἡνωθέντου Βασιλείου καὶ τῶν Κτισμάν πρὸς διάσωσιν τῶν Βρεταννικῶν ναυτιλιών συμφερόντων. 'Ο κ. Holt ἐπέβαλεν ἐπὶ προκειμένῳ τὴν γνώμην, διόπτι ἐπιβλῆθη ἔνα τέλος, πληρωτέον παρ' ὅλων τῶν ἐπιχορηγουμένων ζένων πλοίων, ἀτινα ὃλα καταπλέουν εἰς λιμένας τῆς Αὐτοχροτοικίας. Τὰ ποσὸν τὸν ἐν λόγῳ τέλους — προσέθικε — πρόσεται νά είνε τόσον, Ὅστε νά ἐμμεθενίσῃ τὰ τέλη ἐπιχορηγήσεως τῶν ζένων πλοίων πορεούμενα πλεονεκτήματα.

Μετά τὸν καὶ Holt ὁμιλεῖς πότε τὴν συνέλευσιν ὡς ἀντιπρόθεδος καὶ Sonter, δύσις προσβήν μεταξὺ ἄλλων καὶ εἰς τὴν ἐνδιαισθέουσαν δῆλωσιν, διὰ οὐδιοποτίκη Ἐπιτοποίη τῆς φαρμακογνώσεως Αποτύπων ἐπεξεργάζεται ἡ σημεῖον βάσει τοῦ ἀντροῦ θάλασσαν ἢ ανοναοαίς τῶν πλοιοπτῶν

ΛΟΚΙΜΑΣΑΤΕ 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 ἢ SUNDERLAND

τῶν «τράμπες» καὶ μετὰ τὴν ἄρσην τῶν Βρεταννικῶν ἐπιχορηγήσεων, ἡ — πις — ὡς γνωστὸν — θὰ συμπέσῃ μὲ τὴν λῆξιν τοῦ τοῦ ἔτους. Τὸ ἐκπονούμενον ἕπει τῆς «Ἐπιτροπῆς» σχέδιον θὰ ιποβληθῇ ἐν καιρῷ ἕπει τὴν κρίσιν τῶν ἐνδιαιτεροφενών κατὰ ζώρας ἐφοπλιστικῶν ὁργανώσεων.

·Η θέσις της ναυτικής βιομηχανίας

Εις τὴν ἀναγνωσθεῖσαν ἀφ' ἑτέρου ἔκθεσιν θύγονται ἀρχετὰ ζητήματα, ἐνδιαφέροντα γενικότερον τὴν ναυτιλίαν, κυρίως δὲ τὴν φροτηγόν τοιάτην. Η ἀναδίσις τῆς ναυλαγορᾶς — τονίζεται ἐν αὐτῇ — θὰ ήτος ἐσαράλμενον νῦ θεωρηθῆ, ὅτι ἐπανέργειο τὴν ναυτιλίαν τῶν «τρόπων» εἰς ἐπίπεδον οικονομικῆς σταθερότητος. Επὶ τούτῳ ἀντικειμένου τούτου ἐψάσται τὸ ἀρόμητο ἀρχετὸν ἔδαφος πρὸς ἐκσαβάσιν. Λέν παρόηλθεν εἰσέτι ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος ἵκανονταιτικῆς ποιε ἐργασίας, δοσὶς θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ἐνεργηθοῦν αἱ κρατήσεις διὰ τὴν ἀπόσθεσιν τῶν ἄξιων, ἐνῷ καὶ ἡ προσαρμογὴ τῆς προσοφορᾶς χωρητικότητος πολὺ ἀπέχει ἀπόριον νὰ ἐναρμονισθεῖ πολὺ πλήρως μὲ τὴν ζήτησιν. Εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἐλάνερος σημειούσιων ποιά της ἐλάφρᾳ βελτιώσις, παρὰ τὸν περιορισμὸν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου διὰ τῶν ἐν ισχύι παντοῖων φραγμῶν καὶ περιοριστικῶν μέτρων, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἐπιβατῶν διεγράφῃ μία ἀπαρχὴ ἐξηγάνωσεος. Η ἔκθεσις ἐπισύρει, ἐν συνεχείᾳ, τὴν προσοφορὰν ἐπὶ τῆς ἑδυκῆς σπουδαιότητος τῆς ναυτιλίας καὶ τονίζει, ὅτι αἱ ἐξ αὐτῆς πρόσδοσοι τῆς Οἰζουνμίας τῆς Χώρας, ἀπολογίζομενα εἰς 80 ἑκατ. λίρας κατὰ τὸ 1936, θέτουν τὴν Βρεταννίζην ναυτιλίαν εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ καταλόγου τῶν ἐξαγοργικῶν διοικητικῶν τῆς Χώρας.

Τό παρελθόν έτος έσήμαινε, κατά τὴν ἔκθεσιν, μίαν εὐφυτέραν κίνησιν τῆς Ἀγγλικῆς ἀρχοδας καὶ μίαν προοδευτικὴν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἀνέῳρων. Διὰ τὴν νωτικὴν βιομηχανίαν, τὸ α' ἔξαμπνον τοῦ 1936 διέφρενεν ὑπὸ τὴν ἐπιδρασιν τῶν συνθήκων τῆς κρίσεως, τὸ σύστημα ὅμως τῆς συνεργασίας εἰς τὰ σχέδια κατοικάτων τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, ὅπερ ἔτει περὶ τῆς ἀρχοδᾶς τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ἐπέτρεψεν εἰς τὴν νωτιλίαν κατὰ τὸ β' βιηνὸν νά ἐποφέληθη πλήρως τῆς ἀλματικῆς ἀνατιμῆσεως τῶν ναυλῶν ἐν τῆς συντόνου καὶ σταθερᾶς ζητήσεως χωρητικότητος. Οἱ ναυλοὶ, κατὰ τὸν ἔτισμον αὐτῶν μέσον δύον, δὲν ἀπέδοκαν λίγαν ικανοποιητικά ἀποτελέσματα, πάντων ὅμως ἐκάλυψαν τὰ γενικὰ ἔξοδα τῶν πλοίων καὶ ἐπέτρεψαν, εἰς διοικημένας περιπτώσεις, τὴν τρέζουσαν ἀπόσθετην. Δέον νά σημειωθῇ, διὰ παραλλήλως πρὸς τὴν αἱ-ζησιν τῶν ναυλῶν, ηγέθησαν τὰ γενικὰ ἔξοδα τῆς νωτιλίας καὶ τὸ κόστος τῶν ἐποιεύνοντας κατ' ἀναλογιαν πρὸς τὴν ὑψησιν τῶν τιμῶν χονδρικῆς πολλήσεος καὶ τῶν διαδῶν ποὺ προήλθον ἀπὸ τὰς γνωστὰς συμβάσεις περὶ μισθωτογόνων, ὧδην ἐργασίας καὶ νέας συνθήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοιούματον.

Παρά την διατήρησην τῶν ἐμπορικῶν περιορισμῶν και τὴν συνεχίζουμένην ἔξασταχοι ταττικήν τῆς ἑθνικῆς αὐτοφρείας, ή ζήτησις χωροπικότητος ηγένηθε κατά τὸννον, εἰς τὸπον δύο σύμμερον, μὲ δάσιν 100 διάτο 1929, ή αντιστοίχος διὰ τὸ 1936 ἀνάλογια ήτο 115. Η ἔξαγογαὶ Ἀγγλίδων γανακθάρων ἔχρησιν θίσθισαν μειονέμενα, μὲ σύναλον 34.5 ἔξατοννον διὰ τὸ π. ξ., ἔναντι 38.7 ἔξατοννον διὰ τὸ 1936, 60.3 ἔξατον.

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

διὰ τὸ 1929 καὶ 73.4 ἑκατ. τόννων διὰ τὸ τελευταῖον προπολεμικὸν ἔτος 1913.

### 'Η πατάστασις τῶν «τράμπες»

'Ως πρὸς τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν «τράμπες» φορτηγῶν, διαποτοῦται, ὅτι ἡ ἀνάτιμησις τῶν ναυών δὲν ἀποτελέσθη τὴν οἰκονομικὴν σταθερότητα τῆς διοικησίας ταύτης Αἱ μεγάλαι ζημιαὶ τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν φορτηγῶν σαφέων ἀπὸ τὰς χρήσεις τῶν προηγουμένων ἔτεων δὲν ἦτο, κατὰ φραγίαν σινέπειαν, δυνατὸν νὰ καλύψῃσθων εἰς διάστημα ὀλίγων μηνῶν εὐημερίας. 'Ἐπι μίαν μαρτίου χρονική περιόδον μὲν ἐταιρίᾳ τῶν «τράμπες» εὑρίσκοντο ἐν πλήρει ἀδυναμίᾳ νὰ προσθῇ εἰς ἀποθέσεις καὶ μετὰ κόπου διέθετον ἕνα ἀσήμαντον ποσοστὸν πρὸς διατήρησιν τῶν στόλων τῶν εἰς καήλη κατάστασιν. Καθίσταται, ὅθεν, εἰνόητον, ὅτι πολὺς ἀκόμη θὰ παρέλθῃ χρόνος ἥως ὅτου δυνηθῇ ἡ διοίκησία τῶν «τράμπες» ν' ἀναζητήῃ ἀπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς κρίσεως καὶ νὰ ἴσχουν οὕτω τὴν δικαιανίαν ἀπαίτησιν τῶν μετόχων τῆς διὰ τὴν πληθωρήν πτωχοῦ τίνος μερίσματος ἐπὶ τῶν διατιθεμένων κεφαλαίων καὶ ἀφοῦ προηγουμένως ἐξητηριῶν ἐπαρκῶς αἱ διαποθέσεις ἀποθέσεις τῶν προγενεστέρων χούσσεων.

'Η ἐκθεσις, ἀφοῦ τοῖς εἰς περιφέρειαν τὰ πορίσματα τῆς διεξαχθείσης ἐρεύνης, σχετικῶς μὲ τὰς καθυστερούμενας ἀποθέσεις τῶν ἐταιριῶν τῶν «τράμπες», ἀναφέρεται εἴτα εἰς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, διαποτώνυσα, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1932 — τοῦ χειροτέρου δηλαδὴ ἔτους τῆς κρίσεως — μεχρι τοῦ 1936, ἡ κίνησις τῶν διεθνῶν ὑπερβαλλασσίων μεταφορῶν ἡμειώθη κατὰ 15 ο.ο., ἡ δὲ χωρητικότης τῶν λογοτόπων πλοίων ἡμειώθη κατὰ 7 ο.ο. 'Η ἐναφορά — τοῖς εἰς τὴν κυριωτέρων συντελεστῶν διὰ τὴν ἐξηγίαν τῆς ἐργασίας εἰς τὸν ἐλεύθερον στίθιον τῶν μεταφορῶν, πολονότι αὕτη δὲν κατωθώθη ἀκόμη νὰ ἐπιτευχθῇ πλήρως. 'Υπάρχουν εἰστὶ 3.5 ἐκατομμύρια τ. γραδὸς παροπλισμένων σκαφῶν, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὰ ταξιδεύοντα πλοῖον ἀφεύγουν τοῦ κόρων τῶν παρασιένει κενόν.

Γίνεται ἀγοράνθως ἐν τῇ ἐκθεσις μενία τῆς συνεισφορᾶς τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ 'Εθνικὸν ἐμπορίον ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν. 'Υπολογίζεται ἡ εἰσφορά αὕτη διὰ τὸ 1936 εἰς 80 ἐκατομμύρια λίρων, μὲ σταθερῶν ἔναντι τῶν δύο προηγουμένων ἔτεων αὔξησιν, ὡς δεινώνει ὁ κατωτέρω συγκριτικὸς πίναξ:

ETHI	Άριστ. ἔξαγ.	Παθητ. ὑπόλ.
	Ναυτιλίας	ἰσοζυγίου
1913 ἔτατοι. λ. στ.	94.—	134.—
1920 > > >	340.—	375.—
1929 > > >	130.—	382.—
1933 > > >	59.—	258.—
1935 > > >	65.—	275.—
1936 > > >	80.—	348.—

Καθίσταται φανερὸν ἐν τῶν στατιστικῶν αὐτῶν δεδομένων, ὅτι αἱ «εἰδόται» πρόσοδοι ἐν τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ἐξάλυψαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 24 ο.ο. τοῦ ὄρατοῦ παθητικοῦ ὑπολοίπου τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζύγιον, ἔναντι ἀντιστοίχου προπολεμικοῦ ποσοστὸν 70 ο.ο. διὰ τὸ 1913. Πάντως, ἡ ναυτιλία ἔρχεται εἰσέτι πρότι τοῦ παρελθόντος τῶν συνεισφορῶν ἐπὶ τὸ ἐθνικὸν ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν, διότι ἐμφανίεται καὶ ἀπὸ τὸν ἀπόλυτον καραβητηριστικὸν πίνακα τῶν κυριωτέρων ἐξαγοραγούν διοικησιῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

Ναυτιλία (εἰσφορά εἰς ἑκατ. λ. στ.) ..... 80.—  
Βιομηχανία σιδήρου καὶ χάλυβος ..... 36.—  
Βιομηχανία κατασκευῆς μηχανῶν ..... 41.2  
Βάρια, ψλωστά, βιομηχανικά εἰδή ..... 61.5  
Μάλινα κλωστᾶ καὶ συναρτῆ εἰδή ..... 32.2

### Γαιανθρακοβιομηχανία

"Οσον ἀφορᾷ, ἔξι ἄλλοι, τὴν μεταξὺ τῶν ἔτεων 1932 καὶ 1936 μετώπιον τῆς παγκοσμίως χωρητικότητος τῶν ποντούπορων σκαφῶν κατὰ 7 ο.ο., ἀναφέρεται ἐν τῇ ἐκθεσι, ὅτι ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία συνέβαλεν εἰς τὴν μείωσιν κατὰ 3 ἐν ὅλῃ ἐκτοπισμῷ τόννους, ἔναντι 1.7 ἑκατ. τόννων ὅμοι τῶν λοιπῶν σηματῶν, χωρὶς νὰ ἔστισται ἡδη καὶ καμία ἔνδειξη, ὅτι αἱ ξέναια χάρα, πάτινες ηὔησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὴν ἐν συνόλῳ χωρητικότητά των κατὰ 400.000 τ. γραδός, μελετοῦν ἡδη οἱ ανδήποτε μείωσιν ή καὶ ὅτι ἀπόλετος προτίθενται νὰ ἔγκαταλείψουν τὰ συντήματα, βάσει τῶν ὅποιων διατηρεῖται ἐν λειτουργίᾳ η πλεονάζουσα χωρητικότης.

Εἰδικῶς, αἱ τέσσαρες νυφώτεραι ναυτιλίαι χάρων, ποὺ ἀφθονώς ἐπορτηγοῦν τὴν ναυτιλίαν τῶν, αἱ 'Ηνωμένη Πολιτείαι, ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Ἰαπωνία, ηὔησαν ἐν συνόλῳ τὸν ἀφθονὸν τῶν ἀφθονῶν τῶν 2000 τ. γραδὸς ποντούπορων πλοίων τοὺς ἀπὸ 1401 κατ' Ἰούνιον τοῦ 1914 εἰς 3231 κατ' Ἰούνιον τοῦ 1936. 'Ἐναντὶ τούτων, ἡ ἀνάλογης Βρετανικὴ χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ τὰ αὐτά ὑπὸ συγκρίσιν ἐτη ἀπὸ 3906 εἰς 2873 πλοῖα. Εἰδικωτέρων, μεταξὺ τῶν ἔτεων 1930 καὶ 1938 ἡ 'Αγγλίας χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ ποσοστὸν 15.4 ο.ο., ἐνῷ ἡ τῶν λοιπῶν ὅμοι χωρῶν ἐμειώθη μόλις κατὰ 1.8 ο.ο. 'Η παρατηρηθεῖσα μείωσις τῆς 'Αγγλίας ναυτιλίας ἔνεγκει καὶ κατὰ τοῦτο μεῖζονα σημασίαν, ὅτι δὲν κατενεμήθη ἀναλόγως μεταξὺ τῶν διαφόρων μεγεθῶν, ἀλλ' ἀφεύγεια ιδιαίτερως τὰ μεταξὺ 1500 ἥως 5000 τ. γραδὸς σκάφη.

### Προβλέψεις διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν τὴν 24ην Φεβρουαρίου ἐτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνόσεως Ἐφοπλιστῶν» τοῦ Κάρδιας καὶ τοῦ Μπρίστολ Τούνελ, ἐξέλεγη διὰ τὸ 1937 πρόδρομος τῆς «Ἐνόσεως» ὁ z. William Gibbs καὶ ἀντιπρόσωπος ὁ σέρ William Reardon Smith, 'Ο νεοεγένες πρόδρομος ὑπόλιτος πρὸς τὴν συνέλευσιν, ἀναφορικῶς μὲ τὰς πιθανὰς προβλέψεις διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῆς ἐργασίας τῶν «τράμπες» φορτηγῶν κατὰ τὰς προσεχεῖσθαις μῆνας, ἐτονίσει τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν στηριζομένης εἰς σαφῆ πινακίδαν καὶ κυρίως εἰς τὴν εὐθύτητα τῶν μεταφορῶν γεννημάτων. Φαίνεται — εἰπεν ὁ ὑμαλητής — ὅτι ἐπάρχει μία ιανουαριητικὴ ζήτησις σίτον ἐπ τῶν ἐπεργοτόντων χωρῶν, ἡτοι καὶ ὡς συγκριθῆσθαι, ὅποιοδήποτε, μέριο τοῦ προσεχοῦ φυνηνούρων. Διὰ τοῦτο μετέπειτα μῆνας οὐδεμίᾳ θετικὴ πρόβλεψης είνει ἀπὸ τοῦδε δυνατή, καθόσον ἡ σημεική ἐργασία ἐξαστάτω κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὰς ἐσοδείας τῆς Εδρούποις. 'Υπάρχουν πληροφορία, ὅτι αἱ ψειρειναὶ σποφαὶ τῆς Εὐρώπης ἐβλάψαν ἐπ τῶν δροῶν, εἰπεν ὁμοιούσια πρόσωπον, ἀλλὰ καὶ παρακειμενούμενον, νὰ μορφώσῃ τὰς ἀπὸ τοῦδε θετικὰς γνώμας περὶ πτωχῆς ἐσοδείας. Τὸ μόνον δέσμων είνεται, ὅτι κατὰ τοὺς προσεχεῖσθαις διώρευται μῆνας ἡ ναυτιλία θὰ ἐργασθῇ ἐντατικούτερον εἰς μεταφορὰς πολεύοντων ποσοτήτων γαιανθράκων ή κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν καὶ ὅτι η ζήτησης μεταλλευμάτων σιδήρου διὰ τὴν διοικησίαν τοῦ ζάλιους θὰ πάρσῃ μεῖζονα ἀπασχόλησην εἰς τὰ ἐργαζόμενα εἰς μαρκαρίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ, ἡτοι ἡ παραδόσης μέγαν σύγκροτητος κατὰ τὸν παρελθόντος πρόσωπον—προσέθηκεν ὁ ὑμαλητής — συγκρομένην ἡδη, θεωρεῖται κατὰ τὰς ἐπαρχούσας πληροφορίας, ίσαντας πολεύοντας τάπατα καὶ πρόσειται νὰ παράσῃ συνεχὴ ἐργασίαν ἀπὸ τοῦ 'Απριλίου, ὅτε ἀρχονταί αἱ φορτώσεις, μέριο τοῦ Νοεμβρίου, εἰς σηματικὴν χωρητικότητα φορτηγῶν πλοίων. 'Η ἐν λόγῳ ἐσοδεία ἀναβιβάζεται εἰς 10 ἥως 12 ἐκατομμύρια τόννους.

Πλὴν τῆς 'Αργεντινῆς, ὅμως, ἡ Νότιος 'Αφρική διαθέτει πρὸς

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

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

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

\*Αντιπρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

φόρτωσιν 1.000.000 τ. ἀραβοσίτων, ἐνῷ ἡ ἔπικειμένη ἑπανάληψης τῶν ταξιδίων εἰς τὴν Βαλτικήν καὶ τὴν Λευκήν Θάλασσαν, εἰς τὸν Δούναβιν καὶ εἰς τὸν Καναδάν, ἐν συγδυασμῷ πρὸς τὰς βελτιωμένας τιμὰς τῶν ναυών διὰ τὴν ξινείαν, προσωνίζουν μιαν ἴαντοντητικὴν διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἔργασιν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ τρέχοντος ετούς.

### Ἡ ἔλλειψις γαιανδράκων

Ἡ ἀπὸ τοὺς παρατηρουμένην ἔλλειψιν ἀγγλικῶν γαιανδράκων εἰς τὸν ἀνά τὴν Υδρόγειον ἀνθρακευτικὸν σταθμὸν, ἰδίᾳ δὲ τῆς Μεσογείου, καὶ ἡ ἀνάγαρτικὴ πολλάκις προμήθεια ἐπὸ τὸν Βρεταννικὸν πλοῖον ξένων γαιανδράκων, ἀπέτελεσε πρὸς ἡμερῶν ἀντικείμενον ἐπεροτήσεως εἰς τὴν Βούλγαρην τὸν Κοινοτήτων. Ὁ ἐπεροτήσας βούλευτής ἦθησε νὰ πληροφορῇ, εἴναι προτίθεται ἡ κερένησης νὰ τροποποιηθῇ τὰς διατάξεις τοῦ σχετικοῦ Νόμου περὶ ἀνθρακωφροσύνης τοῦ 1930, ἀφοῦσα τὸν ισχύντα περιορισμὸν εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ διανομὴν τῶν γαιανδράκων, ὅσον ἀφοῦ τὰ εμπόντες καὶ τὴν δημιουργίαν ἵζαντον ἀποθεμάτων εἰς τὸν ἔπικαιρον ἄνθρακευτικὸν σταθμόν. Ὁ ἴδιος βούλευτής ἐπηρώτησε ἀκόμη, εἴναι εἶναι ἀλιθής καὶ ἡ πληροφορία, γαρ' ἣν σημειοῦνται διστρέψεις εἰς τὴν παροχὴν εμπόντες ἐν 'Ἀγγλίᾳ καὶ ὅτι μάλιστα εἰς τὴν περιπτώσεις ἡμαγκάσθησαν οἱ πλοιοτῆται ἢ ἀποστέλλονται τὰ σωάτη τῶν εἰς τὸν Κόντινεντ πρὸς ἀνθράκευσιν.

Οἱ ἕποντος τῶν Μεταλλείων ἀπήντησεν ἀπλῶς, ὅτι ἕψιστανται πρόγραμματι διστρέψεις εἰς τὴν πορμήσειν εμπόντες, ἀλλ' ὅτι δὲν προέρχονται αἴτια ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ περὶ γαιανδρακωφροσύνην Νόμου τοῦ 1930. Εἰς ἑταῖραν ἐπεροτήσιν, εἴναι ἡ Ἀγγλικὴ ινδέργενης ἐντητεῖν ἀπὸ τὸν 'Ἀγγλικὸν ἐφοπλίστας νὰ χρησιμοποιεῖν 'Ἀγγλικούς γαιανδράκους καὶ ὅτι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ ἔπειται νὰ ἐσπαστοῦν πλήρως ἐπάρκεια εἰς τὸν ἔθνος λιμένας, ὥστε νὰ μὴ καταφεύγουν τὰ 'Ἀγγλικά πλοῖα εἰς τὸ ἔξωτερον πρὸς ἀνθράκευσιν, παρεσχέθη ἡ ἀπάντησης, ὅτι ἡ παρατηρουμένη ἔλλειψις «μιτόντερ» προέρχεται ἀπολειτικῶς καὶ μόνον ἐν τῷ γεγονότος, ὅτι ἡ ζήτησης ἐπερέβη κατὰ πολὺ τὴν προσφοράν.

### Τὸ δεύτερον «σοῦπερ-λάΐνερο

Τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπράουν, εἰς τὸν Κλάνδ, δεύτερον «σοῦπερ - λάΐνερο» τῆς «Κιούνα» - Οὐάιτ Στάρ», φαίνεται ὅτι συγκεντρώνει οφέωδες τινὰς τροποποίησις, ἔναντι τοῦ ἀδελφοῦ πλοίου «Queen Mary», συνισταμένας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν νεοτέρων δεδομένων, ὃς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν καπνοδόχων καὶ τὸ ἀεροδυναμικὸν σχῆμα τῶν ὑπερκατασκευασμάτων. Λί μελετώμενα τροποποίησις τῶν ἀρχικῶν σχεδίων, εἴναι γίνονται τελευταῖς τὰ συνήθεις ναυπηγικὰ γραμμὰ τῶν σταφῶν τῆς «Κιούνα» καὶ δὲν ἐνσυμπάθουν εἰς τὸ νέον πλοίον τῆς τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτευχθέντα — κατόπιν μαραρχούντων πειραματισμῶν — πορίσματα, ὡς πρὸς τὸ σχῆμα τῶν συγχρονισμένων ὑπερωπεανίων. Ἀναφέρεται σχετικῶς ἐπὸ τὸν 'Ἀγγλικῶν ἐφημερίδων, ὅτι τὸ ἀεροδυναμικὸν σχῆμα τῆς πρόσθιας καὶ τῶν γεφυρῶν καὶ ἡ ἀποδοχὴ δύο καπνοδόχων, ἀντὶ τριών, θὰ προσδοσθοῦν εἰς τὸν νέον πλωτὸν κολοσσὸν ἀμοινοικοτέρας γραμμᾶς καὶ περισσότερον ἐπιβλητικὴν ἑμφάνισιν.

### Τὰ ναυάγια ἐντὸς τῶν διωρύγων

Τὸ ζήτημα τοῦ κατὰ πόσον ὁ ἴδιοτήτης ἐνὸς ναυαγήσαντος σκάφους ἐντὸς πλωτῆς διώρυγος ἐπορεύεται νὰ καταβάλῃ τὴν διάταξην διὰ

## “VERITAS,,

SHIP BROKERS, ADVISORY  
& PROTECTING AGENTS  
NAVAL MERCHANTS

26 TOSA MACHI, P.O.B. 117, TEL. 27-892  
— DAIREN - S. MANCHURIA —

CABLES RADIOS: TRIAINA

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

Πάσσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. δι' ἄπαντας τοὺς λιμένας τῆς Ἀπο Ανατολῆς παρέχεται προσθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειέρας ἀκριβείας. Ἡ μακροχρόνιος πείρα μας ἔγγνωται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραιώσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἔργασίας.

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Πάσσα ἀλληλογραφία ἀπενθυνούμενη δι' ἡμῶν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἔγκαιρως κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου.

Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσαν μας ἐν DAIREN σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιτοιλῶν Σας «VIA SIBERIA» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ἡμέρων διεκπεραιώσιντων εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς Ἀπο Ανατολῆς

τὴν ἄρσιν τοῦ ναυαγίου, ἀπησχόλησε πρὸς ἡμερῶν τὴν ἀρμοδιάν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Βούλγαρης τὸν Κοινοτήτων, τὴν ἐπεξεργαζομένην τὸ νομοσχέδιον περὶ λιμένων, προσβλήτων καὶ διωρύγων τῆς Σκοτιάς. Καθορίζεται ἐν τῷ νομοσχέδιῳ, ὅτι ἐφόσον ἡ πολλῆς τοιούτου ναυαγίου δέν ἀποφέρει τὸ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν ἐνὸς διώρυγος ἡ τοῦ λιμένος μετασύνορον τοῦ, τὸ ἐπόλοιπον τῆς διάταξης θὰ εἰσπράττεται ἀπὸ τοῦ κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ναυαγίου ἰδιοκτήτας τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὸν βούλευτην κ. Θόμιουν ἡ διαπιστωτικὴς αὕτη ἐτροποποιεῖ τὴν ἕφισταμένην νομοθεσίαν. Ἡ εὐθύνη τοῦ ἐφόπλιστον — εἰτε — πρέπει νῦν περιορισθῆναι εἰς τὸν πλοίον, συμφώνως ἀλλού τε καὶ πρὸς τὴν ισχύνταν διενῆ σημασίαν. Κατὰ τὸν εἰσηγητή τοῦ νομοσχεδίου λόρδον Cooper θὰ ἔσται μᾶλλον νῦν περιωριζόντων εἰς τὰς προκειμένας περιπτώσεις αἱ τοῦ βάρους τῶν φορολογημένων καὶ τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν διαπλάναν. Ἡτο λογικὸν — εἰπεν — δύος ὁ πλοιοτήτης ἀπομαρτύρην τὸ ναυαγῆσαν ἐντὸς διώρυγος σκάφος τοῦ, ἵνα ἐλευθεριοῦσῃ τὴν πλωτήν διόδον, καθ' οἷον ἀκριβῶς τὸν κατὰ τὸν ζήτημα, μολονότι δὲν ηδύνατο νὰ ἀποσχεδίῃ τὸ δημόσιον τοῦ μέσου τῶν νεντρικῶν συγκοινωνιῶν ἀρτηρίων.

Ἐτερος βούλευτης ἐτόνισεν, ὅτι εἴναι βιθισθῆναι ἐντὸς διώρυγος ἐν ἀλιευτικὸν πλοῖον, ὁ ἴδιοτήτης τοῦ θὰ καταστραφῆ σίσυνομούς, ὑποχρεούμενος νὰ μεταποτίσῃ τὸ ναύαγον. Τελικῶς, ὁ ἀρμόδιος ἑπονγός ἐπεροτίζει τὸν ζήτημα νὰ ἔξετάσῃ τὸ ζήτημα, μολονότι δὲν ηδύνατο νὰ ἀποσχεδίῃ τὴν ἕποντος πλωτῶν ὑδῶν διὰ τὰς καλνιοργείας. Ἐξ ἀλ-

### Διὰ τὴν ἐπάρκειαν τοῦ χάλυβος

Ἡ ἔλλειψις χυτοσιδήρου καὶ χάλυβος ὑπερχρέωσε τὴν Ἀγγλικὴν κυβερνητικὴν νὰ ἀρρίψῃ τὸν εἰς 33 1/3 οἰον εἰσαγωγικὸν δασμὸν ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ εἰσοδούμενον ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀπατεργάστων σιδήρου καὶ νῦν ὑποβιβάσῃ εἰς τὸ ίματον τὸν δασμὸν ἐπὶ τῶν σιδηρουργικῶν προϊόντων τῶν εἰσαγομένων ἀπὸ τῷ ζώρας, μετὰ τῶν οποίων ἡ Μεγάλη Βρεταννία συνδέεται δι' ἐμπορικῶν συνθηκῶν. Εἰς τὸ μέτρα ταῦτα προῆλθεν ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνητικής, ἵνα διευκολύνῃ τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων ὑδῶν διὰ τὰς καλνιοργείας. Ἐξ ἀλ-

**ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ  
HEMPEL'S-MARINE-PAINTS**  
Καὶ χρησιμοποιήσατε τα  
**KATA TO ΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL**

Θέλετε ἔξασφαλίσῃ οἰκονομικωτάτην  
συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ  
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

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

**ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:**

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

**ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:**

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

2) "Intercontinentale," Πειραιεὺς, Ἀθῆναι, Θύνικη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 40838 - 43023

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

**ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ** χρόνον καὶ χρῆμα  
χρησιμοποιούντες

**HEMPEL'S-MARINE-PAINTS**

TRADE



MARK

λον, μεταξύ τῶν διοικητικῶν δργανισμῶν τοῦ γάλινος καὶ τῶν ἐμπόρων τοῦ παλαιοστήδηρον ἐπῆλθε σημφωνία, δι' ἣς οἱ τελευταῖοι ὑποχρέονται νὰ πολλοῦν προνομιαῖς τῆς δργανόσεις τᾶς ἐκάστοτε διαθεσίμους ποσότητας παλαιῶν σιδήρων καὶ μὴ ἔχάγονταν ταύτας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Ἐλπίζεται ηδη, διτ., χάρις, εἰς τὰ ἐν λόγῳ μέτρα, δοῖ μόνον δὲν θὰ ἀνέλθονται εἰς ὥρηλά ἐπίπεδα αἱ τιμαὶ τοῦ γάλινος, ἀλλ' διτ. καὶ σχετικὴ ἐπάρχεια θέλει ἔξασφαλισθῇ.

## Παλαιστίνη

### Ἐλευσέρα ζώνη διὰ τὸ Ἱράκ

Κατὰ πληροφορίας ἐξ Βηρυττοῦ ὑπεγράψῃ μεταξὺ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Ἱράκ καὶ τῆς διοικήσεως τῆς Παλαιστίνης συμφωνία, δηνάμει τῆς δόπιος παραχωρεῖται εἰς τὸ Ἱράκ τὸ δικαίωμα νὰ ἐγκαταστήσῃ ἐλευθέρων ζώνην εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας. Τὰ διεργάμενα διὰ τῆς ἐν λόγῳ ζώνης ἐμπορεύματα, καθὼς καὶ τὰ ἐντὸς αὐτῆς συσκεντρώμενα η ἐπεξεργάσμενα προΐστανται, θὰ τελοῦν ἐπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς τελωνειακῆς ἐπηρεάς τοῦ Ἱράκ.

## Πολωνία

### Ναυτιλία καὶ ισοζύγιον πληρωμῶν

Ἄξιόλογος ἴντηρεν ἡ ἐργασία τῆς νεαρᾶς Πολωνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Ἀπὸ τὰς προσφάτως δημοπενθείσας ἐν Βαρσοβίᾳ στατιστικάς προσώπων, ὅτι κατὰ τοὺς δέκα πρώτους μῆνας τοῦ 1936 αἱ ἐισηγάφεις ἐξ τῆς μεταφορᾶς φορτίων (ἔξαιροι τῆς ἀκτοπλοίας) ἀνήθηντο εἰς 16 ἐκατομμύρια ζλότου, περίπου, ἐξ ἐπιβατῶν εἰς 13 ἔκατ. καὶ ἐν περιγραφικῷ ταξιδίον εἰς 2.5 ἐκατομμύρια ζλότου. Ἄρι ὅτον ἦξετο ἀναττισμόνενή ἡ ἐποιοριζὴ ναυτιλία τῆς Πολωνίας ἀπόλογηζεται, ὅτι ἀπέδοκεν εἰσπράξεις ἄνω τῶν 200 ἐκατομμυρίων ζλότου. Λί δαπάνας ἐγενεταῖται τοῖς πλοίοις τῆς κυμάνοντας μεταξὺ 40 ἥως 45 οὐ) ἐπὶ τῶν ἀνοτέρω εἰσπράξεων, εἰς τρόπον ὅστε τὸ καθαρὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα νὰ θεορήται, ὡς ἐν κονδύλῳ ποιᾶς τινος σημασίας διὰ τὸ Πολωνικὸν ισοζύγιον τὸν πληρωμῶν.

Τὰ σκάφα τῆς κυριωτέρας ἑταῖρας «Zegluga Polska» μετέφεραν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐπὶ ταχικῶν γραμμῶν, 314,031 τ. ἐμπορεύματων καὶ ἐπὶ ταξιδίον «τρόμπε» 448,225 τ., ὅτοι ἔνα σύνολον 762,336 τόννων. Ἐναντὶ τοῦ 1935, ὁ δόγκος τῶν μεταφερθέντων φορτίων ηὔξηθη κατὰ 41.7 οὐ) εἰς τὰς ταχικὰς γραμμὰς καὶ 14.8 οὐ) εἰς τὰς «τρόμπε» μεταφορὰς. Ἡ φιλέπαια ἑταῖρα ἐκμεταλλεύεται ὀπτῶ ταχικὰς γραμμὰς, τὰς δόπιας καὶ ἔξυπνετεριῶν διὰ 14 σκαφῶν. Τὰ πλοῖα ταῦτα μετέφερον 187,148 τ. ἐμπορεύματων ἐξ Πολωνίας εἰς τὸ ἔξωτερον, 11,507 τ. ἐξ τοῦ ἔξωτεροῦ εἰς τὴν Πολωνίαν καὶ 15,426 τ. ἐμπορεύματων με-

ταῦτην ζένονταν λιμένων. Τὰ ἔξι «τρόμπε» φορτηγά τῆς ίδιας ἑταῖρας ἔχετε λεσαν τὸ παρελθόν ἔτος 173 ταξίδια καὶ μετέφερον 294,023 τ. ἐμπορεύμάτων, ἐκ τῶν οποίων οἱ 18,291 τόννοι ἀφεύδων φορτία μεταξύ λιμένων τοῦ ἔξωτεροῦ.

## Σοβιετική Ρωσσία

### Ἡ ἐργασία ἐπὶ ναυτικῶν ἀσφαλειῶν

Εἰς τὴν «Οίζονομοζήν» Ἐπιθεώρησιν τῆς Μόσχας, ὅργανον τοῦ ἐκεῖ Σοβιετικοῦ Ἐμποριοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἐδημοσιεύθη πρό τονος ἄρθρον, πραγματεύοντον τὰ τῶν ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἐν Ρωσσίᾳ. Κάθε φορτίον — τονίζεται εἰς τὸ ημένην ἄρθρον — παραλαμβάνομενον ἐκ Σοβιετικοῦ λιμένος, ἀσφαλίζεται ἀπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ Gosstrakh, ἐκτελοῦντος μονοπολιακῶς καθ' ἄπαν τὴν Σοβιετική Ρωσσίαν τὰς ἐργασίας ἐπὶ ναυτικῶν ἀσφαλειῶν. Τὸ Gosstrakh ἰδρύθη τὸ 1921, ὅποτε καὶ διενύλαχθη ὑπὲρ αὐτὸν διὰ διατάγματος τὸ προνόμιον τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔργων στοιχείων ἐν Ρωσσίᾳ. Ἡ μονοπόλισης ἐπέτρεψεν εἰς τὸν νεοδημονόν φορτίον νὰ συγκεντρώσῃ ὅληληρον τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τῶν ἔχαγομένων καὶ εἰσαγομένων φορτίον, καὶ νὰ ἀποκτήσῃ ἀπὸ τὰ πρῶτα τοῦ ἀπόμινη ἔτη σεβαστά ἀποθεματικά κεφάλαια.

Οἱ μέγας, ἀρ' ἐτέρον, κύριλλος ἐργασιῶν παρέσχε τὴν ἴνανότητα εἰς τὸ Gosstrakh νὰ ἀσφαλίσῃ μὲ ἀσφαλιστρῷ ισόποσα πρὸς τὰ εἰσπραττόμενα ἕπο τῶν μεγάλωντέρων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων, πράγμα ποὺ συνετέλεσεν εἰς τὸ νά μὲ ἀποφέγγουν οἱ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ παραληπταὶ ἡ φορτωταὶ τὴν ἐν Ρωσσίᾳ ἀσφαλίσανταν τῶν φορτίον των. Οἱ κίνδυνοι διάλασης ἀντασφαλίζονται ἕπο τοῦ Σοβιετικοῦ τούτου Ὁργανισμοῦ εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ κρίοις εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, οὗτος διότε τὸ Gosstrakh εἶναι εἰς τὸν θέσιν νὰ καλύπτῃ κινδύνους δι' οἰνοδήποτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ προορισμόν.

Οἱ διάλασοι κίνδυνοι — συνεχεῖται τὸ ἀρθρον τοῦ «Economist Survey» — ἀσφαλίζονται ἕπο τοῦ Gosstrakh εἰς ὅλα τὰ ξένα νομίσματα, αἱ δὲ ἀπατήσεις πληρώνονται εἰς τὰ νομίσματα τὰ καθοριζόμενα ἕπο τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολάριων κατὰ τὴν προτίμησιν τῶν καλύπτομένων δι' αὐτῶν. Τὰ διὰ Σοβιετικὸν λογαριασμὸν ἔχαγομενα η εἰσαγόμενα φορτία ἀσφαλίζονται ἐπὶ τῇ βάσει γενικῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολάριων, ἐξοδομένων ἕπερ τῶν ἐνδιαφερομένων ἔχαγωγικῶν η εἰσαγογικῶν δργανισμῶν. Διὰ νά καλύψθων αἱ ἀνάγκαια τὸ ἔξωτεροισκόν ἐμπορίον καὶ ίδια αἱ ἀφορδώσα πολλητηρία συμβολάρια εἰσ, συντάσσοι τὸ Gosstrakh τὰ ἀσφαλιστηρία τὸν συμφόνων πρὸς τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ τηφούμενα ἔθιμα η—δοτού εἰδικαὶ περιπτώσεις τὸ ἐπιβάλλον — συμφόνων πρὸς τὰ Γερμανικὰ η Γαλλικά ἔθιμα.

Τὰ ἀσφαλιστηρία συμβολάρια ἐξδίδονται, εἴτε ἐν Μόσχῃ, κατόπιν συμφωνίας μὲ τὴν κεντρικὴν διοίκησιν, εἴτε — διπος συμβαίνη συγνό-

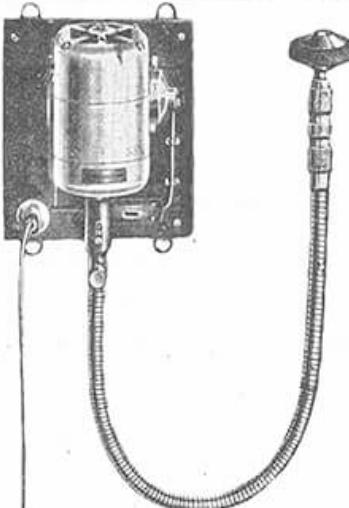
## ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙΑ

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

τερον — υπό τών ιδίων έποκαστημάτων ή πρακτορείων τοῦ Gosstrakh εἰς τοὺς διαφόρους Σοβιετικὸς λιμένας. "Οσον ἀμορὰ τὰς ἀσφαλίσεις ἐπὶ φορτίον τοῦ, αὐταὶ διενεργοῦνται κατὰ τὸ πλείστον ὑπὸ τοῦ ὄγηντος Σοβιετικοῦ Ὀργανισμοῦ. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, λόγῳ τῆς σημαντικῆς αβέζεως τῶν πολυουμένων Σοβιετικὸν φορτίον εἰς τοῦ ἀγοραστάς, τὸ Gosstrakh, παρακλήσει τῶν ἐνδιαφερομένων ζένων παραληπτῶν ἥρξεις νῦν καλύπτῃ καὶ τὰς ἐργασίας ταῦτας. Λεδομένον ὅστε — κατὰ τὴν ιδίαν πάντοτε Σοβιετικὴ πηγὴ — διὰ τὸ Gosstrakh ἀναλαμβάνει τὰς συνήθεις, ὅπως εἰς τὸ ἔχωτερον, εὐθύνας καὶ εἰσπράττει τὰ ιδία ἀσφάλιστα, πραγματοποεῖ σήμερον σημαντικότατον ἀριθμὸν συγκολώνων. "Ολαὶ σχεδὸν αἱ ἐπὶ Σοβιετικῶν λιμένων φορτώσεις τοῦ καλύπτονται, πλὴν ἐλαχίστων περιπτώσεων, δι' ἀσφαλιστηρίων τοῦ Gosstrakh.

### Ἡ ἐνίσχυσις τῆς «Σόβτοργκφλοτ»

Εἰς τὸν τύπον τῆς Μόσχας ἀναγράφεται ἡ πληθωρία, διὰ τοῦτο τοῖα νέα φορτηγά, εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίον ζεύλειας, πρόσκειται νῦν σημαντικῷσθεντι ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς τὰ Σοβιετικὰ γαντηγεῖα τῆς Βαλτικῆς. Καὶ τὰ τοῖα ταῦτα πλοῖα εἶναι ὅμοιον τόπου μὲ τὸ καθελκυσθὲν πρὸς διετίας φορτηγὸν «Καρα», ἐν δὲ ἐξ αὐτῶν, τὸ «Πιναγρά», ἀναμένεται νῦν καθελκυσθῆ εἰς τὴν Κρονστάδην τὸν προσεχῆ Τούνιον ἢ Ιούνιον. Πλὴν τὸν τῷον ἀντὸν σκαφῶν, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ἀρχιπελαγῆς θαλάσσης θανάτους καὶ μὲ ἀριθμὸν τυνά πλοίων, κατασκευάζονται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἔναντι παραδόσεων εἰς εἰδος, πρὸς καλύψην τῶν ἐξαγορασθέντων ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο Μαντζούνιανῶν σιδηροδρόμων. Τὰ ἐν Ἰαπωνίᾳ γεννηθέντα Σοβιετικά πλοῖα περιλαμβάνουν τοῖα ρυμούλκα ἀνοικτῆς θαλάσσης, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 400 ἵππων, μᾶλιστα σιδηρογράμμα 1500 τόννων φορτηγίδα 1000 ἵππων καὶ δύο δεξιεπεντόπλοια, χωρητικότητος 1500 τ. ἔκαστον. Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν τῷον ρυμούλκων, τὸ «Μολοκόν», ἔργασεν ἡδη εἰς τὸ Βλαδιβούστό, ἐνῷ καὶ τὰ λοιπὰ σάμην ἀναμένεται νῦν παραδοθὲν μὲ τὴν ἔναρξην τῆς ἐφετείνης περιόδουν ναυσιπλόων εἰς τὰς ἀρχαίας θαλάσσας. Εἰς τὰ γαντηγεῖα, ἀφ' ἑτέρου, τὸν Ἀρχαγγέλιον σηματιληροῦντα ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ ἐποκενά τοῦ ναυγησάντος καὶ ἀνελγνυθέντος ὑπὸ τῆς «Ἐργον» Ὁλλανδικοῦ φορτηγοῦ ἀτομοπλοίου «Alkaid». Καὶ τὸ πλοῖον τοῦτο θανάτους εἰς τὸν στόλον «Σόβτοργκφλοτ» διὰ τὸ τμῆμα τῶν ἐπερθοείον τομέων.

### Ο ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν διεθνῆ στίβον

Ο Γερμανικὸς τόπος ἐκδηλώνει ἀπὸ τίνος τὰς ἀνησυχίας τοῦ διὰ τὴν παρατηφορμένην κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ταχυτάτην ἀνάπτυξην τῆς σημαντικότητος τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἡ χωρητικότης τοῦ ὅποιου ηὔξηθη ἀπὸ 327.000 τ. τοῦ 1928 εἰς 1.500.000 τ. γχρός εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936. Η σημαντικὴ αὕτη προόδησης τοῦ Ρωσο-

κοῦ τοννᾶς ἔσχεν ἡδη, ὡς πρότην αὐτῆς συνέπειαν, τὴν βαδιμαίαν μείωσιν τῆς σηματοχής τῶν ζεύλων ναυτιλίων εἰς τὸ ἔχωτερον μεταφορικὸν ἐμπόριον τῶν Σοβιέτων. Ο συναγωνισμὸς, ιδίως, τοῦ «Σόβτοργκφλοτ» ἔχει οὐλήσθη, κυρίως, εἰς τις μεταφορὰς ζεύλειας εἰς τὸν Βορειόν διαμερισμάτων, ἔνθα — ὡς γνωστόν — οἱ Ρώσοι ἡγηθήσαν νῦν προσωρῆσιν εἰς τὸ σχέδιον τῶν κατωτάτων ὅριων τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν κατὰ τὴν παραθεούσαν ἐξαγωγήν περίοδον.

"Ηδη, ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ Σοβιετικοῦ πλοίου ἥρξεις νῦν ἐμφανίζεται καὶ εἰς τὴν διεθνῆ ἐργασίαν καὶ μᾶλιστα κατὰ τῷον δημιουργοῦντα σοβαρὰς ἀνησυχίας διὰ τὰς ναυτιλίας τὰς συνεργαζομένας, βάσεις ἐφαρμοζομένων «σοζέδιον». Δὲν ἀπεισῆλθον, δεβαίοις, τὰ Σοβιετικὰ πλοῖα, μέχρι σήμερον τοῦλάσθιστον — εἰς τὰς ἀγοράς τοῦ Πλέιτ καὶ τῆς Ἀπολογῆς, εἰνὲ, δημος, χαρακτηριστικόν, ὅτι, ἐνῷ δημοφάλισαν τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τῶν Ρωσοπολῶν εἰσαγωγῶν, ἀναζητοῦν ἡδη φορτία ἀπὸ τὴν διεθνῆ ἀγορὰν διὰ τὰ ταξίδια τῆς ἐπιστροφῆς εἰς τὰς βάσεις των.

Πρὸς ἐπιτυχίαν τῶν καταβαλλομένων προσπαθειῶν, γίνονται δεσπότης ἀπὸ τὰ Ρωσοπολά πλοῖα σίοιδηπότε ναῦλοι, οἵτινες πολλάκις εἰνε κατ' ἄρκετά σελίνια μικρότεροι ἀπὸ τὰ ισχύοντα ἐπίπεδα ναῦλων εἰς τὸ ζημιαποτήριον τοῦ Baltic. Σημειώνεται, ἐν προσεμένῳ, μία τελευταῖα χαρακτηριστικὴ περίπτωσις, καθ' ἣν ἀριθμὸς τις Σοβιετικῶν πλοίων κατευθυνθέντων εἰς Βόρειον Αμερικήν μὲ ἀνθεκτήν, ἐξασφάλισε δι' ἐπιστροφὴν εἰς Εὐρώπην, ἀρκετά φορτία ζαχαρών εἰς Κούβας εἰς τις ναῦλων ἐξαρτεκά χαμηλάς.

### Σουηδία

#### Αἱ συνέπειαι τοῦ 'Ισπανικοῦ πολέμου

Κατὰ τὰς τελευταῖας ἔβδομάδας ἐσημειώθησαν πλεῖστα δύο περιπτώσεις ημογών των συντηρούμενων πλοίων εἰς τὰ Ισπανικά νησάτα. Εἰσπλασμένα ἀλευτικά, περιπολοῦντα εἰς τὰς ἐπιπροσμένας ζώνας, ὥδηγοντα τὰ παρ' ἀρτῶν συλλαμβανόμενα ποντοπλούντα σκάφη εἰς τὴν Θράκην, ὅποθεν ἀφήνοντο ἐλεύθερα, ἀφοῦ προηγουμένως ἐξεφορτώνετο τὸ φορτίον των, συνιστάμενον κατὰ τὸ πλεῖστον ἀπὸ τέσσερις δεῖς. Τό οὖτον χρατούμενα πλοῖα δὲν ἡδύναντο γὰρ ἐπικονινώθησον μὲ τὸ ἔχωτερον, μόνον δὲ ὅταν προσήγγιζαν — κενά πλέον — εἰς τὸ Γιβραλτάρ, κατόρθωνταν νῦν εἰδοποιήσων τὰς πλοιοπτήριας ἔταιρις καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους παραλήπτας τοῦ φορτίου περὶ τῆς περιπτείας των.

Λί οὐφολισταὶ τοῦ «Ἐνώσεις» τῶν Σκανδιναντζῶν χωρῶν ἀπέρθεναν ἔκκλησιν πρὸς τὰς κυβερνήσεις των, ὅπως παρέμονται καὶ σταματήσῃ ἡ συνέχεια τοῦ ἀπό τοῦ πρῶτον τούτων. Τονίζεται συναψῶς, ὅτι ἐάν δὲν ληφθῇ μία ἀμεσος καὶ ἀποτελεσματικὴ πρόνοια, τὰ τηγάνια ἀσφάλιστος θὰ ἔξαρσούμενοι μὲ γοργὸν ρυθμὸν τὴν ἀνατιμητικὴν τῶν πορειῶν, κατὰ τῷον, ὅπτις θέλει ἀναγκάσει τοὺς Σκανδιναντζῶν ἀφοπλιστάς νῦν περιορίσουν εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ καὶ ὀλοσχερῶς νῦν διασκόφων τὰ ταξίδια τῶν πλοίων των εἰς τὴν Ισπανικὸς λιμένας.

### 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 OSTAFRIKA LINIE

Κατ' εὐθείαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΙΝΗΝ

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

### BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

#### ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΤΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤΩ.

#### ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ-ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΗΝ ΙΟΟ ΚΥΡΙΩΤΕΡΗΝ ΛΙΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS  
NEWCASTLE-ON-TYNE

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,"

215 DASHWOOD HOUSE  
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33

**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. 42 George Street, HELLENIC STORES LTD. (THE) Canal Wharf East.  
 MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 Bunte Street.  
 VRETTOS D. LTD. 45-47 South William St.  
 P. N. BISTIS & Co Ltd. 18 West Bute St.  
 P. EMBIRIKOS 1, Louisa Street, Docks.  
 P. N. BISTIS & Co, LTD 18, West Bute Street.  
 P. EMBIRIKOS 1, Louisa Street, Docks.  
 JEAN ASLANIDIS chez les Etablissements Ch. Reens 28 Bassin Kattendyk Quai Ouest  
 INTERNATIONAL TRADING Co. U1 Pol-ska Magasyn, V GDYNIA PORT.  
 D. SYRIOTIS 10, Lutego 21, Gdynia.  
 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: GEBRUDER HEINEMANN, Douenfleth 12.  
 ANVERS: JEAN ASLANIDIS Chez les Etablissements Ch. Reens 28, Bassin Kattendyk, Quai Ouest

**ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ**

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

ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.

GIBRALTAR: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli, Casablanca

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

PORT-SAID: CIGARETTES «NESTOR 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. (AUSTRALIA) Flinders Lane.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ**

**ΑΜΕΡΙΚΗ**

MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU Calle (URUGUAY) 26, de Mayo 463.

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

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

**ΑΦΡΙΚΗ**

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

## "NAYTIKA XRONIKA,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΑΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΝΗΑΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "XRONIKA"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

## "NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

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

## 'Από τήν κίνησιν τής ναυτιλίας μας

Τὰ έμβασματα τῶν πληρωμάτων

Εἰς ἔκτελεσιν τοῦ ύπ' ἀριθ. 502 'Αναγκαστικοῦ Νόμου «περὶ τρόπου ἀποστολῆς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς χρηματικῶν ἐμβασμάτων ὑπὸ πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων» κατητρίσθη ὁ σχέδιον Β. Δ., αἱ κυριώτεραις διατάξεις τοῦ ὅπου είνε τέλος εἰναι περιλήψει ἀλλούσιοι: Τὰ ἐμβάσματα θὰ ἐνεργοῦνται ὑποχρεωτικῶς μέσω τοῦ Πλοιάρχου ἐκάστου φορτηγοῦ, ὅστις καὶ θὰ τὰ ἀποστέλλῃ εἰς τὸν παραλήπτην δι' ΕΠΙΤΑΓΗΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ, ή δι' ΕΠΙΤΑΓΗΣ ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ, ή δι' ΕΝΤΟΛΗΣ ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, ἐφ' δόσον ἡ ἐπιταγὴ ἐκδίδεται ἐπὶ Τραπέζης ἔξωτερικοῦ δέοντα μετασθίσατει δι' ὀπισθογραφίας εἰς τὴν Τραπέζην τῆς Ἐλλάδος ἢ μιᾶς τῶν ἔξουσιοδοτημένων ἐν 'Ἐλλάδι Τραπέζων διὰ πράξεις ἐπὶ συναλλάγματος καὶ νά συνοδεύεται ἀπαραίτητως μὲν ἐντόλῃ ἐκ μέρους τοῦ Πλοιάρχου πρὸς τὴν Τραπέζαν, δόπια τὸ ἀντίτιμον τῆς ἐπιταγῆς καταθλῆτη εἰς τὸν Ἐλλάδος δικαιούχον. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, ἡ εἰς δραχμάς ἐπιταγὴ θὰ σύρηται ἐπὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ή μιᾶς τῶν ἔξουσιοδοτημένων ἐν 'Ἐλλάδι Τραπέζων, ἐπὶ λογαριασμοῦ δραχμῶν προερχομένου ἀπὸ τὴν ἔκχώρησιν συναλλάγματος. Εἰς τὴν τρίτην περίπτωσιν, ἡ ἐντολὴ εἰς δραχμάς μετασθίσαται δι' ἐπιστολῆς πρὸς μίαν τῶν ὡς ἄνω Τραπέζων καὶ ἐπὶ τὸν λογαριασμοῦ τοῦ σύροντος, προερχομένου ἐξ ἀντιστοίχου ἔκχωρησεως συναλλάγματος.

'Ἐάν δι' οἰονδήποτε λόγον δέν καθίσταται ἐφικτῇ ἡ διά τινος τῶν ἀνωτέρω τριῶν τρόπων ἀποστολὴ ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου τῶν χρηματικῶν ἐμβασμάτων, ὀφεῖται οὗτος νά διασθίσῃ δι' ἐπιστολῆς πρὸς τὸν Ἐλλάδι οἰκείον πλοιοκτήτην ἢ ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ τὸν ἔκαστοτε ποσῶν εἰς τοὺς ἐν 'Ἐλλάδι δικαιούχους. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δι' ἐν 'Ἐλλάδι πλοιοκτήτης ἢ ὁ ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ ὑποχρεούται πρὸ πάσης ἐκτελέσεως τῆς ἐντολῆς, νά ζητησῃ τὴν πρὸς τοῦτο ἔγκρισιν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ήτις καὶ χορηγεῖται μετὰ προηγουμένης ἔκχώρησις παρὰ τὸν αἵτοις τοῦ τὴν ἀντιστοίχου συναλλάγματος. 'Ἐάν δι' πλοιοκτήτης ἢ δικαιούχης πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ δέν ἀντιπρόσωπεύεται ἐν 'Ἐλλάδι, δὲ πλοιάρχος δι' οἰονδήποτε λόγον δέν δύναται νά ἐφαρμόσῃ ἔνα τῶν ἀνωτέρω τριῶν τρόπων ἐμβάσματος, ὀφεῖται νά διασθίσῃ πρὸς τὸν Ἐλλάδι πλοιοκτήτην ἢ τὸν ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ τὴν σχετικὴν ἐντολὴν πληρωμῆς ἐν 'Ἐλλάδι τῶν δικαιούχων. 'Ο πλοιοκτήτης ἢ δικαιούχης πρὸς τὸν ὀφείλουν, πρὸς ἐκτελέσιν τῆς ἐντολῆς, νά ἀποστείλουν εἰς τοὺς ἐν 'Ἐλλάδι δικαιούχους τὰ πληρωτέα χρηματικά ποσά, εἴτε μέσω Τραπέζης ἔξωτερικοῦ εἴτε καὶ ἀπὸ τὴν περιπτώσιν τοῦ Οἰκου Στ. Λιβανοῦ

Διὰ πάσαν καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἀποστολὴν ἐμβασμάτων ὑποχρεούται ὁ ἀρμόδιος Πλοιάρχος νά ἐνεργῇ σχετικὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ νά συντάσσῃ ὀνομαστικὴν κατάστασιν, κατὰ σχετικὸν ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος παρεχόμενον ὑπόδειγμα τῶν ἐν 'Ἐλλάδι δικαιούχων μέν τὰ ἀντιστοίχα δι' ἔκστασιν ποσά. Τὴν κατάστασιν ταύτην ὀφείλει τὸ Πλοιάρχος νά ἀποστέλλῃ εἰς τὸ κεντρικὸν Κατάστημα τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ('Υπηρεσία ἐλέγχου ἐργασιῶν).

**Η πέμπτη ναυπήγησις τοῦ Οἰκου Στ. Λιβανοῦ**

Τὸ παρελθόν ἔτος ἐναντιγήθησαν διά λογαριασμῶν τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἐποπλιστικοῦ Οἰκου Σ. Λιβανοῦ διό προτηγά 9000 τ. ἵστατον, τὰ ἀπὸ ΕΥΓΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ καὶ ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ. Μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ δευτέρου, ἐδόθησαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν δύο ἀκόμη παραγγελίαι ἀδελφῶν σαφῶν, ἥδη δὲ ἀνηγγέλ-

θη ἡ παραγγελία καὶ τρίτου ὅμοιου φορτηγοῦ παρὰ τοῦ Σ. Λιβανοῦ. Καὶ τὰ τρία ταῦτα πλοία κατασκευάζονται εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα Wm. Gray, τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπον.

**Ἡ ἀπόφασις διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ ἀπὸ Γουλανδρῆς**

Ὑπὸ τοῦ Συμβούλιον τοῦ Ε. N. ἐξεδόθη ἡ ἀπόφασις διὰ τὸ πρὸ ἐτῶν ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ Γουλανδρῆς τοῦ προστατεύοντος 8 μιλίων ἀπὸ τῆς Χώρας Σικαγίου, τῆς Κρήτης. Τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀπόφασεως ἔχει ὡς ἔξης: «Ἐπειδὴ κατὰ τὴν χρατήσιαν ἐν τῷ Συμβούλῳ γνώμη ἔχει τῆς ἐνόπλου προστατεύοντος ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, δὲν προέννυφαν στοιχεῖα ἀποδειγμάτων, διὰ τὸ ναυάγιον ὑψεῖτο εἰς δολίαν ἐνέργειαν τοῦ πλοίου ἢ ἄλλου τινὸς ἐπὶ τοῦ πληρώματος, τὸ Συμβούλιον προσέρχεται εἰς τὴν χροῖσιν, διὰ τὸ ναυάγιον δὲν ἔτοι δόλιον, ἀλλὰ ἰδινάντα τινὲς εἰπεῖν, διὰ τὸ προσωνύμιον τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ δὴ ἐπὶ τοῦ τοῦ κατ' ἀρχὴν ἀπολεισμοῦ τοῦ τιμάσιον τῆς βλάβης, εἰς δὲ μέρος τοῦ πλοίου ἐξεδηλώθη ἀπῆτη, ἐν συνδινασμῷ πρὸς τὴν ἐπιδειγμάτισαν ἀδιαφορίαν καὶ ἀδράνειαν πρὸς διάσωσιν τούτου ἐπὶ μέρους τῶν ἀριθμῶν, ἐνισχυομένη ἐκ βεβαιωμένων σημερέστος, ἀμφοτελούσιται καθαρόν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ κέρδος γάφω τῶν 4500 λιρῶν Ἀγγλίας, θὰ δύναται τις νά πειθῇ, διὰ τὸ ναυάγιον δὲν ἔτοι ἀμέτοχον δόλον. Διὰ ταῦτα: Τὸ Συμβούλιον ἀποφαίνεται κατὰ πλειοψηφίαν περίττως περιττότεροι περίπτωσις δόλον».

**Τὸ Δικαστήριον τῶν ναυτικῶν ἐπιτάξεων**

Εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἐδημοσιεύθη Β. Δ., διὰ τοῦ ὅποιον διορίζονται τακτικὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ δικαστηρίου ναυτικῶν ἐπιτάξεων οἱ κ. κ. Ήλίας Παπαϊωνίου ἀρχοπαγίτης, Γερέογ. Ματαζής καθηγητής τῆς νομικῆς σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, Δημ. Ζήλος ἀρχέτης, Π. Ἀγγελίδης πολιορκοῦ τοῦ Β. Ν. καὶ Β. Σπαραγέτης Λιμενάρχης Πειραιῶς, ἀναπληρωματικὸς μέλη διορίζονται οἱ κ. κ. Γ. Πετρίτης ἀρχοπαγίτης, Γ. Μαριάδης καθηγητής τῆς νομικῆς σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Θεούδ. Μιχαήλοντος ἀρχέτης, Γ. Παγγάρας Πολιορκοῦ τοῦ Β. Ν. καὶ Π. Δονογκόντης ἀναπληρωματικός - λιμενικός. Καθήκοντα γραμματέως θὰ ἔχεται διὰ πλοίοιαρχος - λιμενικός κ. Ήλίας Καζάκος.

**Διὰ τὸν πλοίαρχον τοῦ ἀπὸ Γουλανδρῆς**

Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ δόλον τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ τῆς ἑταίριας τοῦ κ. Μαρῆ Εμπειρίου, μᾶς ἀπλόνθυναν ἐν Βρέμης ἐπιστολήν, εἰς τὴν ὥποιαν διατετάξιον τὰς εὐχαριστίας τῶν πρὸς τὸν πλοίαρχον τοῦ σκάφους κ. Μιχαήλ Πολέμηη διὰ τὴν ἐποιγματικὴν παρὰ αὐτοῦ διοίσησιν, τὴν εὐγενικὴν πρὸς δόλους συμπεριφορὰν τοῦ καὶ τὴν παρεχομένην — ἐπὸ τὸν ἀνθηρόν τον ἔλεγχον — καλὴν καὶ ἐπαρκῆ τροφήν. «Πλοίαρχοι, ὡς ὁ κ. Πολέμηης, — μᾶς γράψαντο — τημὸν τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ ἀποσποῦν τὴν ἀγάπην καὶ ἀφοσίωσιν τοῦ πληρώματός των, καθὼς καὶ τὰ συγχαρητήρια τῶν ξένων πλοιηγῶν, ποὺ ἔχονταν εἰς ἀμεσον ταφαρήν μὲ τὰ φορτηγά μας εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς».

**Οἱ ἀνεργοὶ ναυτεργάται**

Κατὰ πρόσφατον στατιστικὴν τὸν 'Υφαντοργείον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, οἱ ἀνεργοὶ ναυτεργάται ἀνήγορον τὸν παρελθόντα μῆνα Φεβρουάριον εἰς 1407, ἐπὸ τὸν ὥποιαν ἱστον 263 ναῦται, 95 ναυτόπλοες, 195 θερισταί, 286 ἀνθρακεῖς 95 μάγειροι καὶ τροφοδόται, 23 λιπανταί, 52 ναύπλιοι, 70 ἀρχιθεραπεῖ, 30 ξύλοντροί, 193 θαλαμητόλοι καὶ βοηθοῖ τούς καὶ 105 ναυτεργάται λιοπῶν εἰδικοτήτων.

**Οἱ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης κατὰ τὸ 1936**

Η ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης ἀνήλθε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 1.012.541 τ. ἐμπορευμάτων, ἐπὸ τῶν ὥποιων 756.511 τ. ἀνεφέροντα εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ οἱ ὥποιτος 256.030 τ. εἰς τὴν ἔξαγωγὴν. Η διαμεταποιητικὴ κίνησις σημειώνεται εἰς τὰς συναφεῖς στατιστικὰς μὲ ποσοστὸν 33.84 ο.ο., ἔναντι 41 ο.ο. τῶν δύο προηγούμενῶν ἔτοντο, μολονότι ἡ συνολικὴ ἐμπορικὴ κίνησις πρὸς ἔξηθη κατὰ 37.000 τ. ἔναντι τοῦ 1935 καὶ κατὰ 97.000 τ. ἔναντι τοῦ 1934. Η αὔξησης τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως ἀναφέρεται, καρφίσεις εἰς τὴν μέσω τῆς Ἐλληνικῆς ζώνης εἰσαγωγῶν προτίον.

Η ναυτιλίαν ἀφ' ἔτερου κίνησης τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει 1133 ἀτμόπλοια καὶ μότοριτες 1.241.823 τ. νέτ καὶ 496 ιστοφόρα 23.927 τ. ἤτοι σύνολον 1629 σκαφῶν 1.265.750 τόννων νέτ, μὲ μείσων ἔναντι τοῦ 1935 κατὰ 92 ἀτμόπλοια καὶ μότοριτες καὶ 819 ιστοφόρα, συνολικῆς χωρητικότητος 49.184 τ. νέτ. Η ναυτιλίαν ἀπῆτη κίνησις κατενέμετο εἰς τὰς ἀπολογίους σημαίας, ὡς πρὸς τὰ ἀτμόπλοια καὶ μότοριτες:

Ἐλληνικά	647 τ. ν.	406.830	Οὐλλανδικά	45 τ. ν.	79.002
Ιταλικά	115 >	178.385	Νορβηγικά	43 >	68.003
Ἀγγλικά	88 >	139.595	Γιουγκοσλαβικά	31 >	66.880
Γερμανικά	61 >	109.434	Σοβιετικά	28 >	53.490
Ην. Πολιτειῶν	33 >	101.354	Λοιπῶν σημ.	40 >	38.850

— Η κίνησης μέσω τῆς Ελληνικῆς ἐλευθέρας ζώνης συνεποσθήτης 426.840 τ. διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 40.581 τ. διὰ τὴν διαμεταπόσιμην, μὲ αὔξησην ἔναντι τοῦ 1935 κατὰ 45.933 τ. διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 14.285 τ. διὰ τὴν διαμεταπόσιμην καὶ ἔναντι τοῦ 1934 μὲ αὔξησην 128.805 τ. διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 16.175 τ. διὰ τὴν διαμεταπόσιμην. Εναῦ ἐπὸ τῶν ποσοστῶν τέλειων δύγανων ὑπὸ Ελληνικὴ ἐλευθέρη ζώνη, είναι ὁ τοῦ ζωημορφός. Λιγότερον τῶν τετραγωνικῶν σταθλῶν τῆς Ζώνης διηγήθην τὸ 1936 ἐπὸ Γιουγκοσλαβικῶν, Ούγγραφις καὶ Αλβανίας δι' Ἐλλάδα καὶ ἐν ταῖς μέτροι διὰ τὸ έξωτεριζόν, 5545 ιπτοειδῆ, 8737 δόσεις καὶ 609.958 μικρὰ ζηφα, ἔναντι

6796 ίππον, 10856 βοῶν καὶ 667.166 μικρῶν ζώων διὰ τὸ 1935. Διὰ θαλάσσης εἰσήχθησαν τὸ π. ἔ., εἰς τὴν Ζόνην ἐκ τοῦ ἔξωτερου 43.225 κεφαλῶν ζώων ἐν γένει, ἔναντι 30.474 κεφαλῶν διὰ τὸ 1935.

— "Η διαιμετακομιστική κίνησις τῆς Ἑλληνικῆς Ἐλευθέρας Ζόνης (ἔξωτερου καὶ ἐσωτερικοῦ) ἡκολούθησε τὴν κατωτέρῳ πορείαν διαχούσης τῆς τελευταίας δεκαετίας:

1927 τόννοι 55.437	1932 τόννοι 25.060
1928 > 68.983	1933 > 19.092
1929 > 57.822	1934 > 24.406
1930 > 43.384	1935 > 26.296
1931 > 31.120	1936 > 40.581
 "Οσον ἀφοῦ ἔξ αλλον τὴν εἰσαγωγὴν κίνησιν τῆς Ζόνης κατὰ τὴν αὐτὴν δεκαετίαν (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ξάνθεας, οὐχί ὅμως καὶ τοῦ ξαφερπορίου) ἔχει ὡς ἔξης:	
1927 τόννοι 486.928	1932 τόννοι 376.200
1928 > 501.370	1933 > 302.006
1929 > 608.578	1934 > 297.894
1930 > 500.747	1935 > 382.107
1931 > 453.299	1936 > 426.840

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

— Εξετέλεσαν προσφάτως ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ ἡ ἀδεξαμενίσθησαν πρὸς καθαρισμὸν, τὰ φορτηγὰ «Alnoz» εἰς Μπλάιθ, «Αρφόσεσατες» εἰς Μπλάιθ, «Νήσον» εἰς Κάρδιφ, «Παφαστοξ» εἰς Σονάνς καὶ «Αθανάσιος» εἰς Μπλάιθ, πρόκειται δὲ νὰ ἐκτελέσῃ ἐποκενάς εἰς τὰ ναυπηγεῖα Wm. Gray, τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπον, τὸ φορτηγὸν «Ἀθηνᾶ Λιβανοῦ».

— Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Φεβρουαρίου εἰσήχθησαν εἰς Ἑλλάδα — μέσῳ τοῦ Ν.Α.Τ.—25.000 λίρας Ἀγγλίας, προερχόμενα ἔξ ἐμβασιμάτων τῶν ναυτεργατῶν πρὸς τὰς οἰκογενεῖας τῶν.

— Τὸ συνδυόμενον τοῦ Ε. Ν. ἀπεράσιον, δῆλος τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. οἰκημα, παρὰ τὴν ὁδὸν Ζαλοκώστα, τὸν Ἀθηναῖον, μετατραπῆται εἰς πολυκατοικίαν. Εἰς ἐν διαμερίσματα τοῦ οἰκισμάτος τούτου πρόκειται νὰ ἐγκατασταθῇ καὶ ἡ ἑπτησία «Μητρόπολιν Ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἔργατῶν Θαλάσσης» (Μ.Ε.Π.Ε.Θ.).

— Μὲ τὸ Γαλλικὸν τῆς γραμμῆς «Θεόφιλος Γκιοτιέ» ἔφθισαν τὴν δην τῷ μηνὸς εἰς Πειραιά ἐν Γιβραλτάρῳ μέσῳ Μασσαλίας οἱ ναυτικοὶ κ. κ. Ν. Παράσος, I. Γιαμάνης, Γ. Δρίβας, I. Καφανιώλας, Ἀργ. Χουντέλης, Κόνσταντ. Μπόλικας, Γ. Παπαδόπουλος, Σπυρ. Μουτζῆς καὶ Σ. Μπούζλας, μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ συγχρονούσαντος τὴν 14ην Φεβρουαρίου ἀνοικτά τοῦ Γιβραλτάρου φορτηγοῦ «ΕΛΕΝΗ Τ.». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐπισκέπτεται εἰς Γιβραλτάρο.

— Κατὰ τὸ πληροφορίας τῆς Κονσταντινούπολεως, τὸ δυνισθὲν πρὸς μηνῶν εἰς τὸν προλίμνευτον τὸν Ζογκούλδαν φορτηγὸν «ΕΡΗΝΟΥΛΛΑ», ἀνελκυσθὲν ἡδη, μεριμνὴ Τούρκων ἀγροστῶν τοῦ ναυαγίου, ἐπλέυσε δὲ ἴδιον μέσων εἰς Κωνιόπολιν καὶ ἡγυνθοδόλησεν εἰς Στένιαν. Ζε τοῦ ἀρχικοῦ φορτίου τοῦ, 2000 τ., γεννημάτων ἔργισθησαν εἰς τὴν θάλασσαν κατὰ τὰς ἔργασίας τῆς ἀνελκύσεως. Τὸ ὑπόλοιπον φορτίον παραμένει εἰς τὰ κύτη τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἔχει κατὰ τὸ πλείστον θλαβῆ ἐπὸ τῶν ἰδάτων. Τὸ φορτηγόν, μετά τὴν πλήρη ἐκφόρτωσί του, θὰ δεξαμενίσθῃ εἰς Στένιαν καὶ ἔναν αἱ ζημιὰς του εἶνε περιωρισμέναν, θὰ ἐπισκευασθῇ, ἀλλως θὰ πολὺ ἥπη πρὸς διάλυσιν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΘΕΟΜΩΝΗ» ἔξ Ἀργεντινῆς διὰ Πειραιᾶ μὲ γεννήματα, ἔκφατηθῆται παρὰ τὸ Γιβραλτάρ ἐπὸ τὸ Ισπανικὸν βοηθητικὸν εἴδομόν καὶ ὄδηγημή εἰς Θεούταν πρὸς νηροφίαν. Μετά τὴν διαπιστωσιν, δῆλο τὸ φορτίον τοῦ πλοίου προσφέρεται διὰ Πειραιᾶ, ἀφέθη τὸ σκάφος ἐλεύθερον νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του.

— Τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτόπλιον «ΚΙΜΩΝ», λαβὼν τὰ ναυτιλιακὰ τοῦ ἔγγραφα διὰ Βέρα Κρούζ, ἀπέλευθενεν ἐπὶ Πειραιᾶς τὴν 5ην τρέχ. μηνος.

— Τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Γουντανδῆ τοῖα φορτηγά, ἐπιθεωρηθέντα, τελοῦν ἡδη ἐπὸ παραλαβὴν, ὡς ἔξης: Τὸ ἀπὸ «ΕΥΑΝΘΙΑ» (ex «ALGENIUS») εἰς τὸ Ρόπτεροντα, τὸ ἀπὸ «ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» (ex «LINA L. D.») εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καὶ τὸ ἀπὸ «ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» (ex LONDON CORPORATION) εἰς τὸ Λονδίνον.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἀγγλίας φορτηγὸν «ΑΡΧΩΝ» 1364 τ. γκρός (τοῦ 1921) παρεδόθη πρὸ τοῦ μηνοῦ ἐπειδὴ εἰς τὸ Λονδίνον μετονομασθὲν «WARRIAN» καὶ τεθὲν ἐπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν.

— Περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχ. μηνὸς παραδίδεται εἰς Ρότερ η πο-

ληθὲν εἰς Ἀγγλίας διαλυτὰς ἀντὶ 9500 λιρῶν φορτηγὸν «ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ» 3547 τ. γκρός (τοῦ 1903). Τὸ σκάφος τοῦτο ἡγοράσθη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1929 ἀντὶ 13.000 λιρῶν. Προηγουμένος, εἰχε πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1923 ἀντὶ 6.000 λιρῶν, τὸν Νοέμβριον τοῦ 1915 ἀντὶ 65.500 λιρῶν καὶ τὸν Ὀκτώβριον τοῦ 1913 ἀντὶ 26.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεώς του κατὰ τὸ 1903 εἶχε ἀνέλθει εἰς 35.550 λιρῶν.

Διὰ Β. Δ. παρετάθη μέχρι τέλους Ιουνίου ἡ προθεσμία πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν διπλωμάτων ικανότητος τοῦ Ε. Ν.

— Δ' ἔτεφον Β. Δ. ὡρίσθη εἰς πέντε ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοηγῶν τοῦ πλοηγού σταθμοῦ διώρυγος Κορίνθου.

— "Υπὸ τὸν ἀστινομικὸν ἀρχόντην τοῦ 'Αιμούργου συνελήφθησαν ὁ διηγανικός, ὁ φασιτηλεγαρφητής καὶ δύο ναῦται τοῦ φορτηγοῦ ἀτομόλιον «ΕΛΛΑΣ», πατηγοφοινοὶ, δύο διενήργουν λαθρεμπόρους ὅπιον.

— Εἰς Σάν Νικολάς ἐδραπέτευσαν οἱ ἀνθρακεῖς τοῦ φορτηγοῦ «ΕΥΠΛΟΙΑ» Παρ. Χριστοδούλου καὶ Ἀντ. Ιοιάννου.

— Τὸ μικρὸν ἀτόπλιον «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» 329 τ. γκρός, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. κ. Ν. Μωράϊτη καὶ Εὐαγγ. Λουκᾶ εἰς τὸν κ. Κωνσταντ. Ν. Μαζαΐδην ἀντὶ 518.700 δραχμῶν.

— Διεγόρην ἐπὶ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὸ πρὸ παφοῦ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» 3654 τ. γκρός.

— Μετεγράψη ἐπὶ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν «ΑΛΑΝΔΑ» τοῦ κ. Στεφ. Γ. Φαρούζη. Τὸ σκάφος τοῦτο ἀνακαταμετρήθη εἰς Ρόπτεροντα, μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὀρισμένων διωσεύσων, εἰρηθῆ 3654 τ. γκρός.

— Τὸ ἀτόπλιον «ΒΑΣΙΛΙΚΗ» 152 τ. γκρός, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Γεωργ. Πινότη εἰς τὸν κ. Γεώργ. Β. Καρατζῆν ἀντὶ 150.000 δρ.

— Παρελήφθη πρὸ πινονὸν ἡμερῶν εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Παναγῆ Γ. Ἀγγελάτου ἀντὶ 2.000.000 δραχμῶν φορτηγὸν «ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ» 1196 τ. γκρός. Τὸ σκάφος τοῦτο μετονομάσθη, ὡς γνωστόν, «ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΤΑΥΡΙΣ» (ex «ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ») 2281 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἐπωλήθη εἰς Λεπτονήν ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 15.500 λιρῶν καὶ θὰ παραδοθῆ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Βαλκανίας πατόνι επιθεωρησεως.

— Αἱ ἐπονεῖαι τοῦ τάνερος «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» εἰς Ρόπτεροντα συμπληρώνονται ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ Μαΐου.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Γαλλικὸν φορτηγὸν «SAINT MARC» 2465 τ. γκρός (τοῦ 1908) ἐγκατελείψθη μετὰ τὴν εἰς Ρουέν ἐπιθεωρησίν του.

— Τὸ ἀπὸ «ΑΛΑΝΑ» (ex «DJENA») 3462 τ. γκρός (τοῦ 1892) ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Στεφ. Γ. Φαρούζη.

— "Ηγοράσθη παρὰ τὸν Δανικὸν ναυαγοσωστικὸν «DAN-MARK» τ. γκρός 313 καὶ ναυπηγήσεως 1909, ἐπὸ τὸν ὃρον νὰ χοησιμοποιηθῇ ὡς ἐμπορικὸν πλοίον. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος φέρει ἓν κατάστρωμα ἔχει διαστάσεις μήκους 154.8 ποδῶν, πλάτους 25.1 καὶ κούλων (βάθος) 11.8 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ, δυνάμεις 32 ὄνομ, ἐπιπλ. εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 15'', 25'', 41'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 24'' λιτῶν.

— Αἱ ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διτλώματος ἀπομοιχανικοῦ α', β' καὶ γ' τάξεως, πρακτικοῦ μηχανικοῦ καὶ μηχανικοῦ γ' τάξεως διὰ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καθάσεως, ὁρίσθησαν διὰ τὴν 12ην Ἀπριλίου.

### Μία ἀπάντησις

Κέριε Διευθυντή,

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδημοσιεύθη ἐπιστολὴ τοῦ πλοιαρίου τοῦ φορτηγοῦ «Ωρεανία» κ. Ιούδ. Καριβαλή, ἀναφορικῶς μὲ τὸν μὴ ἐφοδιασμὸν τῶν ναυτιλλομένων μας μὲ τὸν ἀπαραίτητον καὶ κατάλληλον ἵματος πρὸς περιφρόδων τῆς ὑγείας των. Θὰ σᾶς εἰμεθα εὐγνόησον, ἐὰν ἐπὶ τοῦ τούτου ἀντικείμενου τουτού τοῦ γενικῶς ἐπὶ τῶν συνθηκῶν διαβιώσεως τῶν πληρωμάτων μας εἰς τὰ φορτία, φιλοξενήσητε τὰ κατωτέρῳ εἰς ἀπάντησιν εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Πλοιάρχου.

Οἱ κατὰ καροὺς ἀσθενοῦντες ναυτικοὶ μας δὲν στεφοῦνται ἐποδημάτων καὶ ἵματος, ἀλλὰ διαβιοῦν ἐν τοῖς πλοίοις ἐπὸ τὰς χειροτέρας συνθήκας. Διὰ τὸ κατώτερον — ίδια — πλήρωμα, διατίθεται ἐνα τατὸν ἐνθημένων διαστάσεις, εἰς τὸν πρώτων ἢ τὴν πρώτην, μὲ περιφρόδων συνθηκῶν διαστάσεις, εἰς τὸν δεύτερον ὅφελον νὰ στεγανοῦν 12 ἥρ. 15 ἄτομα. Αἱ πλευραὶ καὶ ἡ δροφὴ τοῦ διαμερίσματος αὐτοῦ εἰνε σιδηροφαρεῖς, χωρὶς καμπίαν ἐπένδυσιν ξύλου καὶ χωρὶς καμπίαν θέρμανσιν. Αἱ διατίθεμεναι θερμασταὶ — δόσας διατίθενται τοιαῦται — εἰνε πελλαιομέναι καὶ ἀζρηστοί, μὴ ἐπιληρούσαι τὸν προσφορισμὸν τον, ἐνῷ εἰς

**N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ, B. Sc., E.N.S.A., & A. P. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, DIPL. ING.**  
**ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ**  
**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155**  
**ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ**  
**ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ**  
**ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΛ, 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 ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS**  
**PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155**

πολλάς περιπτώσεις λειτουργούν καὶ κατὰ τόπον ἀνυγιεινόν. Τὰ καλοριφέρ ἔτυχε πλειστάκις ν' ἀφαιρεθοῦν ἀπὸ τὰ διαιρέσιμα τοῦ πληρώματος, ἐνῷ ἀφέθησαν εἰς τὰ διαιρέσιμα τῶν ἀξιωματικῶν.

Οἱ ἔχοντες αὐτὸν ἀπόλυτον ἀνάγκην λοιποῦ, ἄπαξ καὶ δῆ τῆς ἡμέρας, θερμασταὶ καὶ ναῦται, ἐκτελοῦν τοῦτο ἄλλοτε μὲν εἰς τὰ ἀφοδευτήρια τοῦ πλοίου καὶ ἄλλοτε εἰς τὸ κατάτρωμα, ἐκτεμεψέν εἰς τὸν ἀέρα καὶ τὴν βροχήν, διότι εἰς πλείστας περιπτώσεις τὸ διαιρέσιμα τοῦ λοιποῦ μετατείπεται εἰς ἀποθήκην. Τὰ διαιρέσιμα τοῦ πληρώματος παρουσιάζουν συνεχῆ ἔγχρωμαν, διότι πολλάκις διαφέρει τὸ «κακαλαράτιστον» κατάστρωμα, ἐνῷ, εἰς στιγμήν τριτικήν, εἰσοδομῇ μέχρι τῶν θαλάσσων ἡ θάλασσα.

Πώς προστείνοντα, κ. διευθυντά, οἱ θαλασσινοί μας, διανέπονταν κακοκαρίαν μεταβαίνονταν εἰς τὸ διαιρέσιμον τον πρὸς ἀνάτασσιν ἡ ἐξ αὐτὸν πρὸς ὑπηρεσίαν; Συμβαίνει συγχρ. νά κακδυνεύονταν νά πνιγοῦν ἐντὸς αὐτοῦ τοῦ πλοίου. Ποια ἐξ ἄλλων μέσα παρέζοντα εἰς τὸν ναυτεργάτην διὰ νά στεγνώσῃ τὸν βραχέντα ἱματισμὸν τοῦ καὶ τὸν παραλόγη μετά τετράφορον ἡ ὀξτάσον, διαν δὲ ἔχει ἡ φυλακὴ τοῦ; Ἰδοὺ ἀπόκει καὶ μερικά ἄλλα ἔρωτάματα, ὑποκρέποντα τὸ παράπονον τῶν κατατέφεν πληρωμάτων: Γνωρίζετε, διότι πολλά πλοῖα γεμίζουν τὰς ἀποδήμας πούσιμον ὕδατος ἀπὸ τοὺς ποταμοὺς τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Ρουμανίας καὶ διὰ τὸ πλήρωμά τον πίνει κατὰ τὸ ἥμισυ νεφελοῦ καὶ κατὰ τὸ ἥμισυ ἥλον; Ποιὸν Ἐλλήνιον πλοίον ἔπειτε ἀπολύμανσιν τῆς ὑδατοθήκης τοῦ καὶ ποιά μέτρα λαμβάνοντα διὰ τὰ τρόφιμα κατὰ τοὺς μεγάλους πλόας, ώστε νά προληφθῇ ἡ συντήρηση, πολλάκις, παροχῇ ἀκατάλληλου τροφῆς; Εἰς πόσα πλοῖα ἔχουν νάγχρωμα ποιοῦσθον ἐπὶ σειράν ἐτοῦ τὰ διαιρέσιμα τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς πόσα σκάνει διεξάγεται ἡ ἐπιβεβλημένη μυρτονία;

Τὰ ἀνοτέρῳ ἔρωτάματά μας κ. Διευθυντά, ἔπιπργάζουν ἀπὸ τὴν ἀναμφισθήτητον πραγματικότητα καὶ τὴν ὅποιαν ἐν μέραι μόνον ἐμφανίζουν. Διὰ νά σηματίσῃ κανεὶς σαμῆ ἰδέαν, πρέπει νά γνωρίσῃ τὴν ζητοῦντα τὸν τοῦ φορτηγοῦ καὶ ν' ἀντιληφθῇ τὴν ἀπογοήτευσιν τῶν θαλασσῶν μας.

Πειραιεὺς 4/3/37

Μετά τιμῆς  
ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΣ

## Νέα ἀγορά φορτηγοῦ παρ' Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν

«MUNINDIES» Ἀμερικανικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κοντούκοντῆ, διὰ πελάτας των, ἀντί τιμῆς γένφο τῶν 90.000 δολαρίων καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς ἔνα λιμένα τῶν Ἕνωμένων Πολιτεῶν, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως. Τὸ ἀγορασθὲν φορτηγὸν ἔχει παρὰ τῷ «Λόρδῳ» κλάσιν 100ΑΙ, ἐναπτηγήμη τὸ 1917 (Δεκέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς, ἔχει σειρέβιο Νο3 τοῦ 1930 καὶ εἶνε 4576 τ. γκρός, 2845 τ. νέτ καὶ 7400 τ. φορτίον. Ξερὸν διὰ φορτία γεννημέστον εἰς γέμα διαβέτει 401.000 κ.π., διὰ δέματα 369.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνκερς 59.290 κ. π., χρησιμοποιεῖ δὲ ἔφυτα ὕδατος 1744 τ.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκονς 370 ποδῶν, πλάτους 53.2 καὶ κοίλου (βάθος) 27 π., μὲ πρόστεγον 22, μεσόστεγον 104 καὶ ἐπίστεγον 27 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 471 ὄνομ. Ἑπιπλ., εἴνε τοικινίνδοι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24'' ½, 41'' ½, 72'' καὶ διαδρομὴν ἑμίβολον 48'' ἵντσον. Λέγηται φέρει δύο, πεσεσῶς 190 λιτῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

## Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Μὲ ἥρεμον τὸν διέρρευσε διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου. Η ζήτησις χωρητικότητος ἐπῆρε μᾶλλον περιωρισμένην, αὐτὸν ἐνὸς μὲν λόγῳ τῶν διατερψμένων εἰς ἴνηρά ἐπίπεδα ἀξίων τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ διότι, ἐξ ἄλλου, οἱ κατοχοὶ καταλλήλων φορτηγῶν ἐδείκνυντο ἐπιφυλακτικοὶ εἰς προσφοράς. Αἱ κλεισθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι ἀφέθουν, κυρίως, σκάφη μετρίας καὶ μικρᾶς χωρητικότηος, μὲ κυριωτέρους ἀγοραστάς, τοὺς ἔφοπλιστάς τῶν Σκανδιναϊκῶν καὶ Βαλτικῶν χωρῶν, δεδομένης τῆς προβλέψεως, διτι αἱ μεταφοραὶ ξελείας θὰ σημειώσουν ἐφέτος ἔξαιρετην ζωρότητα. Ζήτησιν, ἐπίσης, χωρητικότηος ἐξηκολούθησαν νὰ παρουσιάζουν καὶ οἱ Ἰταλοὶ ἔφοπλισταί, οἵτινες ἀπὸ μηνὸς εὑρίσκονται εἰς τὴν ἀγορὰν, προβαίνοντες εἰς ἀλλεπαλλήλους προστήσεις σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Κατὰ τὸ διαφεύγων 15θήμερον ἀνηγγέλθησαν ἀρκεταὶ ἀγοραπωλησίαι Ἰταλικῶν πλοίων ἔφοπλιστῶν, καθὼς καὶ δύο νέα ἀγοραὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ήτοι ἐνὸς Ἀμερικανικοῦ 7400 τ. φορτίον (τοῦ 1918) καὶ ἐνὸς Ἀγγλικοῦ 5318 τ. γκρός (τοῦ 1924). Αἱ κυριωτέραι προσφοραὶ φορτηγῶν συνήθους μεγέθους προσήχοντο ἀπὸ τὰς Ἕνωμέ-

νας Πολιτείας, μία σεβαστὴ χωρητικότης τῶν ὅποιων ἐπωλήθη πρὸς πρωτέρῳ ἐκμετάλλευσιν εἰς Ἀμερικανούς, ἀλλὰ καὶ εἰς ξένους ἀγοραστάς. Μεταξὺ τῶν πολημέντον προτηγούντων καὶ κοντούκοντῆ ἀπὸ «MUNINDIES» 7400 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1917 (Δεκέμβριον). Παρ' Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν ἡγοράσθη καὶ τὸ Δανικὸν ναυαγούσωστικὸν «Danmark» 313 τ. γκρός (τοῦ 1909) ἐπὸ τὸν ὄφον, ὅμως, νά χρησιμοποιηθῇ ὡς ἐμπορικὸν πλοίον. Επίσης ἐγνώσθη, διτι διεξάγοντα διαπλαγματεύσεις παρ' Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν διά τὴν ἀγορὰν δύο μεγάλων φορτηγῶν πλοίων, 10.000 τόννων ἔκαστον, δὲν είνε, ὅμως, μέχρι τῆς στιγμῆς δέβων, ἔαν θὰ καταλίξουν αὐταὶ εἰς ὁριστικὴν συμφωνίαν. Τὸ σηματικότερον ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς πλευρᾶς γεγονός τοῦ 15θήμερον ἐπέδειξεν ἡ παρὰ τὸν ἔφοπλιστικὸν Οίκον τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ παραγγελία ἐνὸς ἀκόμη φορτηγοῦ 9000 τόννων, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Wm. Gray, τοῦ Ονέστ Χάρτλεπον. Ἡδη, τὰ ἐπὸ κατασκευὴν διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν σκάφη ἀνέρχονται εἰς πέντε, ήτοι δέν φορτηγά 9000 τόννων ἔκαστον διὰ τὸν κ. Σ. Λιβανόν, ἐν φορτηγὸν 9000 τόννων διὰ τὸν κ. N. Λιβανόν, ἐν φορτηγὸν 9200 τ. διὰ τὸν ἔφοπλιστικὸν Οίκον τὸν κ. κ. ιδίων Σταμ. Γ. Εμπειρίου καὶ ἐν δεξαιμενόπλοιον 15.200 τόννων εἰς τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Θάναση. Αἱ λοιπαὶ Βαλκανικαὶ ναυτιλίαι εἰς οὐδεμίαν νέαν ἀγοράν η πολύτιμη προέβησαν. Παρηγγέλθη μόνον ὑπὸ τῆς Ρουμανίας εἰς ναυπηγεῖα τῆς Βορειοπειραιωτικῆς Εὐρώπης ἡ κατασκευὴ μᾶς πλωτῆς δεξαιμενῆς 8000 τόννων, διὰ τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντζῆς. Η δεξαιμενὴ αὐτὴ θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ μέσα τοῦ 1938.

Αἱ κυριωτέραι ἀγοραπωλησίαι τοῦ 15θήμερον ἔχουν ως ἔχει:

«TAIYEI MARU» Ἰαπωνικόν, μὲ ἐν κατάστρομα, 2209 τ. γκρός, 3540 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθη παρ' Ἰαπόνων ἀντί 407.100 γέν. ήτοι πρὸς 115 γένεν κατὰ τὸν φορτίον.

«GREENBATT» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρομα, 1407 τ. γκρός, 1970 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1908, μὲ σειρέβιο Νο3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντί τιμῆς 11.000 λιρῶν.

«ARTHUR W. SEWALL» Νορβηγικὸν τάνκερ, 6030 τ. γκρός, 9444 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1926, μὲ σειρέβιο Νο3 τοῦ 1936, ἐπωλήθη ἐπὶ Σκανδιναϊκῶν ἔφοπλιστάς ἀντί 60.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἔνα Εὐρωπαϊκὸν λιμένα Ιούνιον — Ιούλιον.

«OTTINGE» Ἀγγλικόν, 1744 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σειρέβιο Νο1 τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντί 16.500 λιρῶν εἰς ἔφοπλιστάς τοῦ Παναμᾶ καὶ μετωνομάσθη «TINGE».

«SACRAMENTO» Ἀμερικανικόν, 4782 τ. γκρός, 7711 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, «SUTHERLAND» Ἀμερικανικόν, 4703 τ. γκρός, 7711 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918 καὶ «DEMOCRACY» Ἀμερικανικόν, 4673 τ. γκρός, 7867 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1917 ἡγοράσθησαν παρ' ἑτέρας Ἀμερικανικῆς ἑταφίας ἀντί 90.000 δολαρίων ἔκαστον.

«SHINKO MARU» Ἰαπωνικόν, 1147 τ. γκρός, 2040 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Τάπονας ἀντί 200.000 γέν.

«EBBA» 939 τ. γκρός, 1560 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1919 «NORDSOEN» 941 τ. γκρός, 1560 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἀμφότερα Δανικά, ἡγοράσθησαν παρὰ Λιθουανικῆς ἑταφίας ἀντί 27.000 λιρῶν καὶ τὰ δύο.

«BARON WEMYS» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρομα, 2996 τ. γκρός 5.318 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς ἔφοπλιστάς ἀντί τιμῆς 30.000 λιρῶν.

«MUNAIRES» Ἀμερικανικόν, 4629 τ. γκρός, 7400 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σειρέβιο Νο3 τοῦ 1930, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλικῆς

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

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

έταιριας ἀντί 90.000 δολαρίων περίπου.

«FOSS BECK» Αγγλικόν μότορ - τάνκερ, μὲν ἐν κατάστημα, 1074 τ. γκρός, 1495 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1928, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς 'Ολλανδίας ἀντί 34.000 λιρών.

«JELLING» Δανικόν, μὲν ἐν κατάστημα καὶ «σέλτερ - ντέξ», 1909 τ. γκρός, 3600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντί 275.000 Δανικῶν κορωνῶν.

«ZELOS» Σουηδικόν, μὲν ἐν κατάστημα, 1598 τ. γκρός, 2300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1884, μὲ σερβέν τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρὰ Φιλανδῶν ἀντί τιμῆς 155.000 Σουηδικῶν κορωνῶν.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Δραστηρία κίνησις ἐπεκράτησεν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιοσιδίου πατέρα τὸ παρελθόν 15θέμερον. Παρὰ τὰς ἀθρόας φορτώσεις ἐξ Ἰννομένων Πολιτειῶν καὶ Κούνιας αἱ ἀνάγκαι τῆς σιδηροδιοικησίας εἰς χάλυβα ποιαύτην παρονταῖσαν ἔχασαν, ὥστε νὰ προβλέπεται, ὅτι ἡ Εἰταιρίας πλατών σκαφῶν πρὸς διάλυσιν καὶ μὲ ίκανον οικικής τιμᾶς δέλει συνεχισθῇ. Αἱ τιμαὶ διετηρήθησαν σταθεραὶ, κιμανόμεναι πέριξ τῶν 56 — πατέρα τόντων γκρός, αἱ δὲ γνωσθεῖσα πολήσεις περιελάμβανον 19 σκάφη 28.543 τ. γκρός, κατανεμούμενα εἰς τὰς ἀκολούθους ἐννέα σημαίας:

'Ην. Πολιτειῶν	2 τ.	γκρ. 11.512	'Ολλανδικά	5 τ.	γκρ. 875
Αγγλικά	3 >	7.509	Γαλλικά	1 >	864
Φινλανδικά	1 >	4.109	Κινεζικά	1 >	781
Ιταλικά	1 >	1.268	Καναδικά	3 >	643

Συνηδικά 2 > 982 Σύνολον: 19 > 28.543

ΙΑ ΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ 'Αμερικανικά ἀτμόπλοια «ANNIE CHRISTENSON» 839 τ. γκρός (τοῦ 1907), «ARCTIC» 4297 τ. γκρός (τοῦ 1904) καὶ «NAZINA» 2373 τ. γκρός (τοῦ 1899) ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Επίσης ἡγόρασαν ἀντὶ 15.000 λιρῶν τὸ 'Αγγλικόν τάνκερ «AUNGIAN» 5125 τ. γκρός (τοῦ 1917) παραδότεον εἰς 'Οζάκαν καὶ τὸ μωτὸν 'Αγγλικών λάινες «MOORCOT» 6387 τ. γκρός (τοῦ 1913). Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος είχεν ἀγορασθῆ πρὸ διμήνων παρ' 'Αγγλιον ἐφοπλιστῶν πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, ἀντὶ 20.885 λιρῶν, ἥδη δὲ ἐπανεπωλήθη παρ' αὐτῶν εἰς Τάπονας διαλετάς ἀντὶ 19.250 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἓννα Ιαπωνικὸν λιμένα μετά 15 μῆνας, ἥτοι τὸν Μάϊον τοῦ 1938.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Φινλανδικὸν ἀτμόπλοιον «ANVERSOISE» 4109 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀντὶ 11.500 λιρῶν, μὲ παραλάβην εἰς τὸ Μπλάνθ καὶ ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ μικρὸν Ιταλικὸν ἀτμόπλοιον «CAMPIDANO» 1268 τ. γκρός (τοῦ 1899). ΣΟΥΗΔΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 2500 λιρῶν δύο μικρὰ παγόθανατοιά 982 τ. γκρός, ΟΛΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 1950 λιρῶν πέντε ἀτμοπλίντα «Ολλανδικά ἀλευτικά» 875 τ. γκρός, ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἔνα γαλλικὸν «ferry boat» 864 τ. γκρός ἀντὶ 1800 λιρῶν, KINEZOΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς ἔνα σιδηροδρόμον ποταμοπλόιον 781 τ. γκρός καὶ ΚΑΝΑΔΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν 3 μικρὰ ἀποτοπλοῖκα σκάφη 643 τ. γκρός ἀντὶ 4500 δολαρίων.

## Ναυτικαὶ Δίκαια

### —Γερανογέφυραι καὶ γερανοί

Εἰς τὰ συναπτόμενα ναυλούσιμα διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων εἰς τὴν Ἀμβέρσαν καθοδοῦσται, ὅτι «τὰ δικαιώματα γερανῶν εἰς τὸν λιμένα ἐξφορτώσεως θὰ βαρύνουν τὸν λογαριασμὸν τῶν πλοιοστητῶν». 'Αφ' ὅστις προγένεται λειτουργόντων εἰς τὴν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης αἱ γερανογέφυραι διὰ τὴν ἐξφόρτωσιν τῶν κομιζομένων φορτίων μεταλλευμάτων, ὅλον καὶ περισσότερα πλοία ζητούμαστον ταῦτα, χάριν τῆς ταχυτέρας παραδόσεως τοῦ φορτίου τον. 'Η χρῆσις, δῆμος, τῶν γερανογέφυρων εἶναι δαπανηρότερα ἔναντι τῶν συνήθων γερανῶν, πλεισταὶ δὲ μέχρι σήμερον προσένηναν διαφοραί, ὡς πρὸς τὴν πληρωμὴν τῶν συναφῶν ἐξόδων. Οἱ ναυλωταὶ ἀγριωδοῦν ἐκ τοῦ ναύλου τὴν δαπάνην διὰ τὴν γερανογέφυρων πόδις ἐξφόρτωσιν, ἵτοι ποσὸν 21.778.30 Βελγικῶν φράγκων. Οἱ πλοιοστήται ἡρηνήθησαν νὰ ἔποστον τὴν δαπάνην διὰ τὸ ὑπέρ αὐτῶν πλεονέκτημα τῆς ταχυτέρας ἐξφορτώσεως, ισχυρισθέντες, ὅτι ἡ ζητομοποίηση τῶν γερανογέφυρων προσφέρει ἐπίσης καὶ εἰς τὸν παραλίπτας τὰ εὑρεγετήματα τῆς ταχυτέρας καὶ «σύτο - παλλάγκο» παραλήπτας τοῦ φορτίου τον. 'Η χρῆσις τοῦ φορτίου — εἴπον — καὶ ἡ μὴ μεσολάβησης μεταξὺ πλοίου καὶ ξηρᾶς ἐτέρων πλωτῶν μέσων, ἀποτελεῖ ἀναμφισθῆτη διὰ τοὺς παραλήπτας πλεονεκτήματα.

Τὸ Δικαστήριον, βάσει τῆς ἐπέδεσης τῶν ἐμπειρογνομόνων, δέδηλη, ὅτι ἡ ζητομοποίησης τῶν γερανογέφυρων παρεῖχεν εἰς τοὺς παραλήπτας ἀρκετὰ πλεονεκτήματα, ἔναντι τῆς κανονικῆς ἐξφορτώσεως διὰ τῶν συνήθων μὲ ἀπλούς γερανούς μέσου, καὶ ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴ ἡρηνὸς ὑπόχρεοι νὰ καταβάλῃ μόνον τόσον ποσόν, ὅσον θὰ ἀπτετέο διὰ τὴν ἐξφόρτωσιν μὲ συνήθη μέσα. Καθιορίζετο ὑπὸ τῶν ἐμπειρογνομόνων, ὅτι ἐξ τοῦ ποσοῦ τῶν 21.778.30 φράγκων, ποὺ ἐξρατήθησαν ἐκ τοῦ ναύλου, μόνον τὰ 22 ο). Ἡτοί 4.933.69 φράγκα ἀντεποστάψειν τὸ πραγματικῶς ὄφειλόντων ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ποσόν, ἔναν ἐξομιστοῦντο συνήθεις γερανοί, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἐξ 16.864.35 φράγκων ἀφέοντα τὴν δαπάνην δι' ἀλλα πλεονεκτήματα, ἀπίνα παρεῖχον αἱ γερανογέφυραι εἰς τὸν παραλίπτας, καὶ ὑπέρβασιν τῶν παρεγομένων ἀπὸ τῶν συνήθη τρόπων ἐξφορτώσεως διὰ γερανῶν. Οἱ παραλήπται διετάχθησαν κατόπιν τούτων νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τοὺς πλοιοστήτας τὸ ἀνωτέρῳ ὑπόλοιπον, διότι ἀφρέσθη ἐκ τοῦ ναύλου.

Διὰ τῆς οηθείσης ἀποφάσεως γίνεται δεκτόν, ὅτι αἱ «γερανογέφυραι» εἶναι «γερανοὶ εἰδικοὶ συστήματος», ἡ δὲ προτίμησης τῶν ἀποφέρει μείζονα ὑπέρ τῶν παραλήπτων πλεονεκτήματα, ἔναντι τῆς ζητομοποίησης γερανῶν. Οἱ ἐνανιαλόντες τὰ σκάφη τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων μεταλλευμάτων εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, μὲ «σύριόν των ναυλωτῶν νὰ ἐξφορτώσουν διὰ τὸν γερανόν. Οἱ παραλήπται διετάχθησαν κατόπιν τούτων νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τοὺς πλοιοστήτας τὸ ἀνωτέρῳ πλοίοι, διότι ἀφρέσθη ἐκ τοῦ ναύλου.

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

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι' AMBOYRGON - POTTERDAM - AMBERSEN καὶ τάναπαλιν.

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

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

συνήμον γερανῶν ἀπαιτεῖ τὴν χρηματοποίησιν πολὺ περισσότερων ἐργατικῶν ψειρῶν, ἔναντι τῶν γερανογένερων, μὲ ἀποτέλεσμα, ὅτι ἡ συνοικιζή διάπλανη ἐκφορτώσεως πλήρων φορτίων μεταλλευμάτων ἀπὸ τὰ πλοῖα, ὑποβαίνει εὐθηνοτέρᾳ μὲ τὰς γερανογένερως παρὰ μὲ τοὺς συνήθεις γερανούς. Αἱ γερανογένεραι ἐπιτέλουν ἐπιτάχυνσιν ἐκφορτώσεως, ἐποφελῆ διὰ τὸ σκάφος καὶ συνεπῶς συμφέρον εἶναι νῦ προτιμῶτα.

### —Φόρτωσις καὶ καθυστέρησις

Τὴν ἄγοιξιν τοῦ 1934 ἐν φορτηγῷ ἀτμόπλοιον παρέλαβε φορτίον ἀλατος εἰς Κάβο Ντέ Γράτα τῆς Ἰσπανίας. Κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, ἡ φόρτωσις ἔδει νᾶ διεσαχθῇ εμετὰ πάσης ταχύτητος καὶ κατὰ μέσον ὅρων ὡντὶ μικρότερον τοῦ ἐπιθυμοφόρου τοῦ ναυλοσυμφώνου καθορίζομένου ποσοστοῦ, καθ' ἔξαστην ἐργάσιμον ἡμέραν, καὶ ποὺ ἐπιτέλουτος, ἐξαιρομένων δὲ τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν». «Ἡ ἐν τῷ περιθυμῷ τοῦ ναυλοσυμφώνου καθορίζομένη κλίμαξ είχεν ὡς ἔξης: «Κλίμαξ φορτώσεως δὲ ὀλίσκον φορτίον μέχρι 1500 τόννων, 350 τόννοι ἡμεροποίως. "Ανοι τῶν 1500 τόννων, 400 τόννοι.

Εἰς τὸ αὐτὸν ναυλοσύμφωνον ἤσαν προσητημένοι οἱ «Κανόνες Διατάξεων φορτώσεως ἀλατος ἐν Ἰσπανίᾳ», οἵτινες περιέχουν καὶ τὰς ἀκολούθους διατάξεις: «Ημεροσία φόρτωσις: Δέον τὰ ἀτμόπλοια νὰ φορτόνον ποσοστὸν 300—700 τόννων κατὰ πάσαν ἐργάσιμον ἡμέραν, καὶ ποὺ ἐπιτέλουτος (ἐξαιρομένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν), ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μεγέθους τοῦ καὶ τοῦ εὐκόλων, ποὺ διαθέτουν διὰ τὴν παραδίδην φορτίον κατὰ τὸ ποσοστὸν τοῦτο.

Τὸ ἕπειδη φορτίον σκάφος δὲ παρελάμβανε 3800 τ. ἀλατος. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας κατεδείχθη ὅτι τὸ πλοῖον ἥδυνατο νᾶ φορτῶντι μέχρις 700 τ. ἀνά πάσαν ἐργάσιμον ἡμέραν. Μετὰ παρέλαμψην ἡμέρων τινῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐργασία διεκόπητο ἀλλοτε μὲν ἐπὶ ἡμέραιν καὶ ἀλλοτε δι' ὀλόκληρην ἡμέραν, διότι δὲν ὑπῆρχε παρὰ τὸ σκάφος ἀρχετὶ ποσότης ἀλατος πρὸς φόρτωσιν. Κατὰ τὰς διακοπὰς ταῦτας ὁ καφός ἐπέτρεπε τὴν παραλαβὴν φορτίου, ἡ ἔλευψις τοῦ ὅποιου εἰς ἐπαρκεῖς παρὰ τὸ πλοῖον ποσότητας ὠφεύετο εἰς τὴν καροκήνην ἀκαταστασίαν ἐν τῷ τόπῳ τῆς ἀποστολῆς τοῦ ἀλατος, ἔνθα δὲν ἥδυνατο νᾶ φορτώσουν αἱ φορτηγίδες, δι' ὃν δὲν μετεφέρετο τὸ ἄλις εἰς Κάβο Ντέ Γράτα.

Οἱ πλοιοκτήται ήξισαν τὴν καταβολὴν ἀποζημώσεως διὰ τὴν καθυστέρησιν τοῦ σκάφους τῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως, λογησιθέντες, ὅτι προηλθεν αὕτη ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκούς παρὰ τὸ πλοῖον ποσοτητος φορτον. «Ἡ ἀγωγὴ συνεχεῖται εἰς τὰ Φινλανδίαν δικαστήρια, παρὰ τὸν διόπιον καὶ ἀπερρίφθη. Κατὰ τὸ σκεπτικό τῆς ἀποφάσεως, ἀνεγνωρίσθη ὑπὸ τῶν δικαστηρίων, ὅτι δὲν τῷ ναυλοσύμφωνῳ ἀναγεγραμμένος δρος ἐπιτέλουτο» ἔδει πράγματι νᾶ ἐμηνευθῆ ὡς ἔξης: «Οτι διορόν δέον νᾶ ισχύῃ ὡς ἐχδόνος στάλιας», ἐφόσον ἡ παραλαβὴ τοῦ φορτίου κατὰ μῆκος τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους ἡτο δυνατή καὶ διὰ ὁ φορτωτὴς δὲν δύναται νᾶ ἐπικαλεσθῇ ὑπὲρ τὸ αὐτὸν τὸ γεγονός, διότι ὁ καφός ἡμιτόδιος τὴν φόρτωσιν ἐπὶ τῶν φορτηγίδων ἐκ τοῦ τόπου τῆς ἀποστολῆς διὰ τὴν μεταφοράν εἰς τὸ ὑπό φορτώσιν σκάφος». Παρὰ ταῦτα, τὸ δικαστήριον ἔχρινε, διότι — κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον — δὲν ἥδυνατο τὸ σκάφος νᾶ ἀξιωθῇ ἡμεροίσαν φορτίοις πέραν τῶν 400 τόννων. Επειδὴ δὲ ἡ συμπλήρωσις τῆς φορτώσεως ἐγένετο ἐντὸς 9 ½ ἐργασίμων ἡμέρων, δὲν ἐδικαιολογεῖτο, ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταῦτας, ἀποζημίωσις διὰ σταλίας.

### —Ο ἀσύρματος εἰς τὰ μικρὰ σκάφη

Κατὰ τὴν ἔρευναν τῶν διαφόρων αἵτινων, εἰς τὰ ὅποια ὠφεύετο ὁ καταποντισμὸς μικρῶν τινῶν ἀτμοπλοίων εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ἔχητασθη ὑπὸ τῶν Γερμανικῶν δικαστηρίων καὶ τὸ ζῆτημα, ἔναν ἡτο ἀπαραιτητὸς ἡ ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου τηλεγράφου εἰς τὰ μικρὰ σκάφη. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν είχε γίνει δεκτὴ παρὰ τοῦ δικαστηρίου ἡ ἀποφιξις τῶν πραγματογνωμόνων, δι' ὃς ἀπηλλάσσοντο πάσης εὐ-

θίνης ὁ πλοιοκτήτης καὶ ὁ πλοίαρχος. Τὸ διεισθὲν πλοῖον δὲν ἦτο ὑποχρεωμένον — συμφόνος πρὸς τοὺς ἐν ισχύι Γερμανικούς Κανονισμούς — νὰ ἔχῃ ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου, ὁ Κρατικὸς, ὅμως, «Ἐπίτοπος ἐπεστήσεις, ὅτι εὐκτάσιον δὲν ἦτο, ἀνὲ ἐπωδιάζοντο δι' ασυρμάτου δὲν τὰ πλοῖα, ἀνεν διακρίσεως χωρητικότητος».

Τὸ δικαστήριον ἀπεφάνη, ἐν προκειμένῳ, ὡς ἔξης: «Παρὰ τὴν διαπιστώσιν, διότι τὸ διεισθὲν πλοῖον δὲν ὑπερχρεούτο ἐξ τῶν Κανονισμῶν νὰ διαθέτῃ ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου, ἐν τούτοις, θεωρεῖ ὁ δικαστήτης ἡ παρέμβασις ἀποτελεσματική μὲ ἀσυρμάτου δὲν τὰ μικρὰ πλοῖα. Οἱ καταποντισμὸς τῶν μικρῶν πλοίων είναι ἀλλήλες, διότι ἐπέρχεται — εἰς πλείστας περιπτώσεις — τόσον ταχέως, ὅτε νὰ μὴ καθίσταται δινατή ἡ ἐκπομπή τοῦ S.O.S., ὑπὸ τὴν σύγχρονον διώρος ἐξελιξιν τῆς ναυτιλίας καὶ κάριν τῆς μετένος ἀσφαλείας τῶν πλοίων, ἐπωάλλεται ὁ ἐφοδιασμὸς καὶ τῶν μικρῶν σκαφῶν δι' ασυρμάτου. Η ἑπαρξή τοῦ ἀσυρμάτου καὶ εἰς τὰ μικρὰ πλοῖα δύναται νὰ συντελέσῃ τὸ τὴν διέσωσιν ἀνθρώπινον ἐπάρξειν».

### —Ἐγκαιρον, μετὰ προειδοποίησιν, χειρισμὸν

Εἰς μίαν περιπτώσιν συγκρούσεως διό τοῦ πλοίου, διεισθέντες μεταξὺ ἀλλοιον λόγων καὶ εἰς ἄστρον ψειρούμενον, ἀπεφάνη τὸ Ναυτοδικεῖον τοῦ Αἰγαίου διό τοῦ ἔξης: «Δέον ἐν τέλει νῦ τοισθή, διότι ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυτιλίας ἀπαιτεῖ, ὅπως ὁ χρησιμός ἀποκλίσεως, δχι μόνον ἀρχήσι ἐγκαίρως, ἀλλὰ συγχρόνως νὰ ἔχῃ καλῶς ὑπολογισθῆ, ἵτε δὲ καὶ ἐγκαίρως γνωστοποιηθῆ διὰ σήματος πρὸς τὸ ἔτερον πλοῖον. Μολονότι — εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσιν — ἡ εὐθηνή τῆς συγκρούσεως βαρύνει κατὰ πρότον λόγων τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου, ὅπερ ὑπέλεσεν εἰς τὸ σφάλμα τοῦ ἀκαίρου ψειρούμενοῦ, δέον, ἐν τούτοις, ν' ἀναγνωρισθῆ, διότι καὶ ὁ πλοίαρχος τοῦ ἔτερου πλοίου δὲν ἔδωκεν ἐγκαίρως τὸ σήμα προειδοποίησεως, γνωρίζων οὕτως εἰς τὸ ἀντιπέτω τὸ ἐργάσιμον σκάφος τὸ ἐπικίνδυνον τῆς δέσεως. Η παράλειψης αὕτη δέον νᾶ θεωρηθῆ ὡς μικρὰ μὲν ἀμέλεια, συνεπαγομένη, δύος, εὐθηνήν, διότι ἡ ναυτικὴ πρόνοια ἐπιβάλλει νᾶ δίδεται τὸ φῆμὲν σῆμα. Εἰς περιπτώσεις μάλιστα κανδόνων συγκρούσεως, γενικῶς συνειθίζεται καὶ κατὰ καγόνα δίδεται πάντοτε τὸ ἔν λόγῳ προειδοποιητικὸν σήμα ἀλλαγῆς πορείας».

## ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

### Α. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET  
LONDON E.C. 3

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

## ΔΑΝΕΙΑ

### Α. ΛΟΥΖΗΣ

## ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

### Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ  
ΑΘΗΝΑΙ

## ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

# RED HAND

## ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

### MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE  
BRITISH ADMIRALTY

### AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING  
AND FORWARDING CO. S.A.

OMIROU 16

PIRAEUS



Trade Mark

'Ατυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

‘Η πολύνεκρος ἀπώλεια τοῦ ἀ)π «Λουκία»

'Η πολύνεκρος καὶ ὑπὸ δραματικὰς συνθήρας ἐπισυμβάσια ἀπώλεια τοῦ δεξαμενοπλοίου «Λογζίας εἰς τὰ Ἰονικά παράλια, ὅφειλομένη εἰς πρόσοχονων ἐπὶ νάρκης, ἔλαβε χώραν τὰς πρώτας μεταπεσμιθρινὰς ὥρας τῆς 4ης Μαρτίου καὶ καθ' ὃν χρόνον τὸ ἀτυχές πλοῖον εὑρίσκετο πεταζὲν τῶν ἀσφοτηρίων Bagus καὶ Aiguafreda, παρὰ τὴν ἀσύρματην Grenus, πλησίον τῆς ἀκτῆς Rosas τοῦ Palamos. Αἱ περὶ τοῦ δραματικοῦ ἀτυχήματος διαδικασθεῖσα πλήρωσις οὐδὲν τὸν Ἀγγλικὸν Λόδη καὶ τῶν κυριοτέρων Εὐρωπαϊκῶν πρατοτερίων, παρέχουν τὴν ἀδόλουνθον εἰςόνα περὶ τοῦ τραγικοῦ τέλους τῆς «Λογζίας». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, ἀνήκρου εἰς τὸν πλοιάρχον Ἰω. Μαρφῆν, δοτις καὶ τὸ ἐννέβερονα, παρέλαβεν εἰς τὴν Κονσταντίαν 3200 τ. πτεροεἰδῶν εἰς χίμα καὶ ἀπέλεγοντες ἔκεινην τὴν 29ην Φεβρουαρίου διὰ Πόρτα Βάντρ (διαταγῆς). 'Ἐκ τῆς Κονσταντινούπολεως διῆλθε τὴν 22αν τοῦ ίδιου μηνὸς, ἀποβιβάσαν τέσσαρα ἄτομα, μεταξὺ τῶν ὅποιον κατελέγοντο ἡ σύνηργος τοῦ πλοιάρχου καὶ πλοιοκτήτου ς. "Αννα Μαρφῆ καὶ ὁ νίτις του. Εἰς Πόρτα Βάντρ κατέπλευσεν ἡ «Λογζίας τὴν προμήν τῷ» 2ης Μαρτίου, ἔλαβε δὲ διαταγάς νά κατευθυνθῇ εἰς Βαρκελώνην πρὸς ἐκπόρτωσιν. 'Ἐκ τοῦ Γαλλικοῦ τούτου λιμένος ἀνεψιόησε τὸ δεξαμενοπλοίου τὴν 3ην προσενήν ὧδαν τῆς 3ης πρὸς τὴν 4ην Αργυριούπολην μετά τίνας δὲ ὥρας προσέχρονεν ἐπὶ νάρκης καὶ κατελοντεῖτο ὑλεγύνονταν.

Τό διοτί ζητάμε έγένετο αντιληπτὸν ἀπὸ Γαλλικὰ ἀλεξιτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ τινὰ παραπλέοντα μικρὰ ἀτμόπλοια, ἄτινα καὶ ἔσπεισαν νῦ παράσχουν τὰς βοηθείας τον, χωρὶς ὅμοις καὶ νῦ τὸ ἐπιτύχον, καθόσον τὸ σχάρος ἐκόπι εἰς δέο καὶ κατεποντισμῷ ἐντὸς ὀλίγον λεπτῶν τῆς ὥρας, καλυπτόμενον ἀπὸ μίαν κόλασιν καπνοῦ καὶ φλογῶν. Ή προσ-  
έγγισις εἰς τὴν θέσιν τοῦ καταποντισμοῦ ἦτο ἀδίνατος, καθόσον τὸ ἐχ-  
θρεῖν καὶ φλεγόμενον πετρόλιον εἴχε σηματίσει λίμνην περὸς εἰς τὴν  
ἐπιμάναιν τῆς θαλάσσης. Τὰ πληρώματα τῶν ἀλεξιτικῶν καὶ λοιπῶν  
πλοίων παρέστησαν θεαταὶ ἀγωνισθόδοις πάλις τοῦ πληρώματος, ἐξ  
τῶν μελῶν τοῦ ὅποιος κατωθίσσαν νὰ περισώσουν ἔνα μόνον ἐπιζήσα-  
τα, τὸν νωτηνὸν Ἰωάννην Κανελίταν, φέροντα σοβαρὰ ἔγχανματα. Ο  
νωαγός οὗτος παρεδόθη εἰς Ἰσπανικὸν σχάρος, τὸ δόπον τὸν μετέφε-  
ρεν εἰς Πάλαιος καὶ ἐκεῖθεν εἰς Βαρκελώνην, διον καὶ εἰσήχθη εἰς νο-  
σοσημεῖον.

Οἱ αὐτόπται μάρτυρες τῆς τραγωδίας ἀνέφερον εἰς τὰς Γαλλικάς ἀρχὰς τοῦ Πόρτ Βάντρ, ὅτι ἡ ἔκρηξης τῆς νάρκης ἐπήρχε τρομακτικὴ καὶ ὅτι εὐθὺς ἀμέσως ἀνεπήδησαν ἀπὸ τὸ πλιόν οὐρανομύκεις φλόγες, ἀτίνες καὶ τὸ ἐκάλυψαν αὐτὸν πρώτην μέροι πύρην. Τὸ σκάφος ἔσπατε εἰς δύο καὶ ἐθνύσθη μέσῳ ἀλλεπαλήρων ἐποκόφων ἐξηργεούν. Ἐπρολογίουσαν ἔργωνα εἰς τὴν θέσιν τοῦ διντυζήματος ἐπὶ πολλάς ὡραῖς, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν ἐπομένην, ἀνεσύρθησαν δὲ δύο πτώματα ναναγόν, ἐνῷ ἔτερα πέντε ἔχεβρασθησαν εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Rosas. Ἡ κηδεία τῶν ἐγένετο μετὰ τιμῶν, διαπάντας τοῦ ἐν Βαρκελώνῃ Ἑλληνικοῦ Προξενείου. Κατέ τοὺς ἀρμοδίους ναυτικοὺς κύρλους τῆς ἐρυθρᾶς Ἰσπανίας, αἱ νάρκαι προστασίας τῆς Βαρκελώνης ἔλχον τοποθετηθῆν, βάσεις νέου τοῦ συστήματος, συγκρατούμενα ἀπὸ τὸν βυθὸν μὲν ἄγχωναν φέρουσαν σιδηρῆς ἀκτίνας, ἀτίνες ἐμπλήγγενται ἐπὶ τῆς ἄμμου καὶ προλαμβάνουν τάσθε μετακίνησιν τῆς νάρκης. Ἔαν διωρὶς ὁ βυθὸς είνει δραχῶδης η καὶ ἀπέλας σκληρός, αἱ νάρκαι δὲν συγκρατοῦνται ἀσφαλῶς καὶ παρασύρονται ἀπὸ τὴν τροχιμίαν. Ἐπὶ μᾶς τοιώντες παρασυρθεῖσης νάρκης φέρεται προσκόπων τοῦ ἀπὸ «Λουκία». Ἡ θέσις, εἰς ἣν τὸ πλιόν ἐθνύσθη, ἔχει βάθος 200 περίπου μέτρων.

Κατά τάς πληροφορίας τοι Γερμανικού Πρακτορείου «Τρανςδο-  
σαν» και της Γαλλικής «Παρι Σονάρ», τέσσαρες ή λέγετε ανδρες κατόρθωσαν νά ριψούν είς την θάλασσαν, ένωρ οι λοιποί περιεκυλώθησαν από τάς φλόγας, που έξεπιδήσαν άρχικώς από τό μηχανοστάσιον και περιέζονταν μετ' ολίγον ολόζληρον τό πλοιον. Συμφόνως πρός τάς καταθέσεις το διαστιντένον νάντον, ο άτυχης πλοιαρχος ενίσισκετο άσθενής είς τόν κοιτωνίσκον τον, μή προθύσας κάν νά έξελθη έξ αυτοῦ άλιγά παρασκοπείται μετά τον τέλον. Η προσορά δεν έγραψε μέντον

στάντζης και Κονσταντινούπόλεως έβεβαιον, ότι πράγματι ο πλοίαρχος Ιωάννης Μαυρῆς είχε προσβληθή από ωτίτιδα, κατά δὲ τὸν ἀπόλοιν τοῦ σαφώντος εἰς Κονστάντζης είχε παραλάβει, πρὸς συνέχεισιν ἐν πλῷ τῆς θεραπείας τοῦ, ἔνα Ρουμάνον Ιατρὸν, πατέρα ἐξ τέκνου, δοτὶς ενορεὶς τραγικῶν δάναντος μετά τῶν λοιπῶν ἐπιβιωνόντων.

Ἐπ τοῦ πληρώματος τῆς «Λογιάς διεσθήθη, ὡς ἀνέφεραμεν, ὁ γαύτης Ἰον. Κανελίτας, ἐπνίγησαν δὲ οἱ ἵπποι 23 ἄνδρες, ἢτοι, ὁ Ἰον. Μανῆς ἡ πλοίαρχος, Θωμᾶς Μπέτσης 6' πλοίαρχος, Εὐάγγ. Κυνοταντίνον α' μηχανιζός, Ἰον. Παπαμανόλης 6' μηχανιζός, Ἀλ. Μπουρέλος γ' μηχανιζός, Κ. Καλαπάτης φαδιτήλεγχαρητής, Πέτρος Κλής ναύληρος, Ν. Ζαφάνης μάγειρος, Αν. Τρίγχης, Ὁδος, Κατούπιτσα, Παντ. Κελαδίτης, Πέτρος Μπουλάκος καὶ Ἀντ. Κατσούπης θερμασταὶ καὶ ἀνθρακεῖς, Ἄρ. Δούμας, Ι. Τασμάτης, Κ. Λαμός, Θ. Σκότης, Ν. Μαδρος καὶ Ἀθ. Ρομάνης ναῦται καὶ ὁ ναυτότας Α. Ζαφειρίου. Τρισὶν ἄλλον θυμάτων τὰ ὄνοματα δὲν ἔγνωσθαν. Λέον νὰ σημειωθῇ ὅτι οἱ περισσότεροι ἐν τοῦ πληρώματος κατήγοροι ἐξ Κάσον-

Τό δε χρηματόλιον «Λογισία» 2143 τ. γχρός και νωπτηγήσεως 1910, άνηκεν άρχικώς εἰς τὸν κ. Ἐλευθερίαδην, ήγορασθή δὲ πατέρων παρὰ τοῦ απόχρονοῦ Ιω. Μανού. Ἡδη — κατὰ τὰς πληροφορίας τῶν «Τάιμς» — ἡτοί ἡσπαλισμένον ἐν Ἀγγλίᾳ (επάλος καὶ μηχανά) ἀντί 21.000 λιρῶν, τὸ δὲ φορτίου του ἀντί 60.000 λιρῶν.

Κατ' ἀναοινώσιν τοῦ Γαλλικοῦ Ναυαρχείου, ὑπάρχοντα εἰς τὰ Μεσογειακά παρόλα τῆς Ἰστανίας τρεῖς σειραὶ ναυσῶν, ἐξετινόμενα παραλήπταις τῆς γραμμῆς τοῦ ἀκρωτηρίου Grens, τοῦ ἀκρωτηρίου San Sebastian καὶ τῆς γραμμῆς, ἣντις διέρχεται, μέσῳ τοῦ ἀκρωτηρίου Bagur, Βορειοδυτικῶς καὶ Νοτιοδυτικῶς εἰς απόστασιν ἔξι μιλῶν ἀπό τῶν ἄκτων. Διατητὴς ίδιας ἀναοινώσεως εἰδοποιήθησαν τὰ Γαλλικὰ πλοῖα νά μη νανοιλούνεν εἰς ἕδατα βάθους μιχροτέρου τῶν ἔστατὸν ὡργιῶν, νά προσπαθοῦν δὲ καὶ νά τηροῦν πορείαν ἀπέχονταν τεσσαράκοντα, τοῦλάχιστον, μίλα ἀπό τῶν ἄκτων.

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ»: Ἀπολέσαν ἐξ Ζαφάτ μὲ φορτίον γεννημάτων διά Νταζάρ (διαταγάς) προσήραξεν εἰς τὸν 45ον ζιλόμετρον του Πλέιτ τὴν 21ην Φεβρουαρίου, ἀλλ᾽ ἀνεύλινθη τὴν 23ην ἀνενοθείας καὶ ἔχηκολονθήσει τὸ ταξίδιον του. (Φεβρ. 21-23)

«ΜΑΡΙΟΣ Τ.»: Κατέπλευσεν εἰς Κονγκόλαν, όπου καὶ διεπιστώθη, ὅτι δὲν ἔπεστη ζημίας ἐκ τῆς ἑλλαγῆς προσαράξεως τοῦ εἰς τὰ Καβάκια. Τὸ σαράφος ἔλαβε πιτολαιπικὸν ναυπλίοντας καὶ κατηψυγόντη εἰς Θεσσαλονίκην πρός παράδοσιν τοῦ γιαννιθουσιοφορτίου του.

«ΕΥΠΑΛΟΙΔΑ»: Κατέπλευσαν έπειτα το γιαννιναρχοφόρους του.  
 «ΕΥΠΑΛΟΙΔΑ»: Κατέπλευσαν έπειτα το ρόπτεραντι μὲ μη-  
 ιζάς τινας ζημίας, ἀστινας, ὡς γνωστόν, ὑπέστη εἰς Ντακάρ έπειτα  
 συγκρούσεως μὲ τὸ Γιουγκοσλαβικὸν φορτηγὸν «TREPCA». (Φεβρ. 24)  
 «ΠΙΝΕΛΟΠΗ»: Προερχόμενον ἐπειδή τοῦ πολεμού κατέπλευσεν εἰς τὴν  
 Ἀιμέρσαν μὲ φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλοῦν του τὸ οσάφος  
 συνήντησε σφραγιστάτην τρικυμίαν, ὑπέστη δὲ διαιρόδους ζημίας εἰς τὰ  
 ἔξωφημάτα ταῦτα καταστρώματος. Λόγος ἄνδρες ἐπειδή τοῦ πληρώματος του  
 ἐπειδηματίσθησαν. (Φεβρ. 25)

**«ΜΙΧΑΗΛΣ»:** Παραμένει προσηγαγμένον παρά το αντωτήριον Σάντα Μαρία. Αλι νεώτεραι έξι Μοντεβίδεο τηλεγραφικά πληροφορίαι αναμέρουν, ότι δημοφάλισθη ή θέσις τού σαράντος διά τεσσάρων ἀγνυόν και διά τού πενταντόν του εγγραφούμενον ομιλούλων. Την 1ην Μαρτίου ἔχηκολούθην αι ναναγοσωστικά έργασια, ή θέσις δέ τού πλοίου παραμένενη αμετάβλητος. Κατά τὰς ἐπομένας ημέρας ἀνεύσινθη, ότι μὲ τὴν ἀμτωτίδα τὸ σαράντος δημοφάλισθη ἐπὸ τῶν ναναγοσωστῶν και ὅτι ἔληξεν ή ἐπιθεώρησθος τοῦ κύτους Νο 1 παρὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόδιον. Ἀνευθύνομα βλάβαι εἰς 12 νοεμές τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς και εἰς 8 τῆς ἀριστερᾶς, καθὼς και εἰς τίνας συνδέονται ἐλασμάτων τῶν ἄνθελλων. Αἱ ζημίαι εἰς τὰ κύτη Νο2 και 3 ησαν ἐλαφραί, ηρξατο δέ ή ἐκόρτωσις 600 τόννων μπῶνερς ποὺς διευκόλινσην τῶν ἔργασιων ἀνέλκυσεν.

**«ΜΑΡΟΥΛΙΩ:** Εις Μοντεβίδεο, ὑπὸ ἐπισκεψῆς ζημών τοῦ τελείων ἄσσονς. Πρός διευρύνοντας τῶν ἔργασιῶν ἐξερευθῆσαν 2600 τ. γεννημάτων καὶ 14 τ. βεβλαιμένου φορτίου. Ἀπὸ τὴν γενομένην λεπτομερεστέραν ἐπιθεώρησαν ἐξηρευθήσην, ὅπι εἴλοντας τάλαντοῦ ποιεῖσαν

**YANNOULATOS BROS (CHINA)**

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

HEAD OFFICE—120 Jinkee Road, SHANGHAI (P. O. Box 293)  
BRANCH OFFICE:—77 Beach Street GHEFOO.

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

**Agents for:**

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C<sup>o</sup> LTD.  
The INSURANCE COMPANY "VERITAS.. Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros“ Shanghai

ναι συνδέσεις, δι' ου και ή έλιξ έλειπονταν έλαττονατικός. Αι έποκεντα ήσαν ίκανοποιητικά, το δε πλοίον έλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας και ηρωίσεις την έπαναφόρτωσιν, προσεμένον ν' αποπλεύσῃ διά Βόρειον Αμερικήν.

«ΝΗΡΙΤΟΣ»: Άνεγχόησεν έξι Δάντοιγκ μέν γιανθρακοφορτίον διά Σάντος, ήναγάσασθη δὲ νά ποδίση εἰς Μπρόνουμποτελ - Κούνγκ, διότι προσέρχονταν εἰς τὴν πλευρὰν τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου, παρὰ τὸ 87ον χιλιόμετρον. Μετὰ τὴν προσέρχονταν παρετηρήθη ἐλαφρά διαφορή εἰς τὸ φόρτον. Εἰς Μπρόνουμποτελ ἔξετελέσθησαν αἱ ἑποδειγμέσια ἐποκενταὶ καὶ τὸ πλοίον ἔλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας ἀναζωφόρησαν διά τὸν προορισμόν του.

(Φεβρ. 28) «ΕΛΕΝΗ Τ.»: Λι προσωρινά ἐποκενταὶ τὸν ἐξ συγχρούσεως ζημιῶν τοῦ φορτηγοῦ μας τούτον ἥρξισαν εἰς τὸ Γιβραλτάρ, ἵνα δυνηθῇ τὸ πλοίον καὶ κατευθυνθῇ εἰς τὸν προορισμόν του πρὸς ἐπόρτωσιν.

(Φεβρ. 27) «ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΡΑΤΗΣ»: Κατέπλευσεν ἐξ Χόρσενς εἰς Κοπεγχάγην πρὸς ἐπιμερότηταν καὶ ἐποκεντή ἐν δεξιανῆ τὸν ἐνδεχομένον ζημιῶν τὸν ὑψάλων του ἐξ τῆς τελευταίας προσαράσσεται. (Φεβρ. 26-27)

«ΜΑΙΡΗ Π.»: Μὲ φορτίον 800 τ. γιανθράκων καὶ 350 τ. πυροπλίνθων προσήρχασεν ἐλαφρῶς εἰς ἀμιάνθην βυθὸν ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Γερακονῆς, παρασυνθένεις τοῦ ἀγνωστοβούλου τον ποτὸν τὴν διάφεναν σφροδάς τρικυνάς καὶ ιχνογόνου ἄνεμου. Τὸ πλοίον δὲν ἐπέστη ζημίας, ἐπέτυχε δὲ ν' ανελκυσθῇ χωρὶς βοήθειαν ναναγοσωστικοῦ, κατευθυνθὲν ἀκολούθως εἰς τὴν Χαλκίδα.

(Φεβρ. 28) «ΘΕΡΜΑ-ΙΚΟΣ»: Ἐποκεντάσαν εἰς Ρονέν ἐλαφράν τινα ζημιάν τῶν μηχανῶν του κατέπλευσεν εἰς Ἀμέριδουν πρὸς φόρτωσιν.

(Φεβρ. 24-28) «ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ»: Κενὸν ἐξ Κοπεγχάγης διά Ρόπτερνταν προσήγαγεν εἰς Χολτενάουν πρὸς ἐπιδιόρθωσιν ἐλαφρᾶς βλάβης τῆς έλιξός του. Μετὰ τὴν ἐπέτειον ἐποκεντή, ἐχορηγήθη πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας καὶ τὸ σκάρος ἐπλευσεν εἰς Ρόπτερνταν.

(Φεβρ. 28) «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι.» (πετρελαιοκίνητον): Ἐξοειδαν καὶ ίματοθήνει τὸ παρό τὸ Κατάλων. Ἀγγέλεται συμπληρωματικός, διτὶ τὸ σκάρος ἐπότη εἰς δέοντα καὶ διαλένεται. Ή μηχανή του, δι' ἣν καταβάλλεται προστάθεια νά περιστρέψῃ, εὑφίσκεται 3 μέτρα ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης καὶ εἰς ἀπόστασιν 30 μέτρων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, ἔχει δὲ καύλαφθῆ ἀπὸ πάχη στρῶμα ἄμμου.

(Φεβρ. 28) «ΑΙΓΑΙΟΝ»: Αγγέλεται εἶς Ἀλεξανδρείας, διτὶ ἡ διαφορὴ τοῦ τάνακα Νοι τοῦ φορτηγοῦ «Αίγαιόν», ὡφείλετο εἰς χαλάρωσιν τῆς συνδέσεως δέοντος ἐλασμάτων εἰς τὰ ὑψαλα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. Δύταν ἐξετέλεσαν τὰς ἑποδειγμέσιας ἀλαρατήτους ἐποκεντή, ἐχορηγήθη δὲ εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας δι' Ὂ Τίνδιας πρὸς φόρτωσιν καὶ ἐπιστροφὴν εἰς Κόντινεντ. Τὸ φορτηγὸν ἀνεγχόφθηεν εἶς Ἀλεξανδρείας τὴν 3ην Μαρτίου διά Πόρτ Σαιδ — Τίνδια.

(Μαρτ. 1-4) «ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ»: Καταπλέων εἰς Charente, συνενεργούσθη, καθ' ὅν ζρόνον ἀνέπλεε τὸν ποταμόν, μὲ τὸ Γαλλικὸν ἀτμόπλοιον «AUBE». Ζημιά ἐξ τῆς συγκρόσεως ἀπέστη τὸ Γαλλικὸν πλοίον.

(Μαρτ. 1) «ΜΑΛΕΑΣ»: Τὸ Αγγλικὸν φορτηγὸν «WEST POINT» (επ «ELM-PARK») παρασυνθένει εἰς Μπάρον ἐπ τοῦ ἀγνωστοβούλου τον, συνεπείᾳ θραύσεως τῶν πρυμνησίων ἀπότην κατὰ τὴν διάρκειαν τακοσαρίας, ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ πλοίουν ὑγρεφοβολημένον φορτηγὸν «Μαλέας». Αἱμοφέρα τὰ σκάρος ἀπέστησαν ζημίας.

(Μαρτ. 1) «ΑΘΗΝΑ ΑΙΒΑΝΟΥ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Χούλης τενὸν διά Χάρτελον, ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀσφραγάτον τον τὴν 5.40' πρωινὴν τῆς 28ης Φεβρουαρίου, διτὶ προσήρχασεν εἰς Tod Point, τοῦ Warrenby, διαρκούσης BA καταγίδος. Ή ἀρροθής θέσις τῆς προσαράξεως τοῦ φορτηγοῦ είνε 2 μίλια ΝΑ τοῦ φάρου Geige. Έξ Χάρτελεπον, ἐπενεισαν ρυμουλά, ὅπως παράσχουν τὰς θονθείας τον. Τὴν προών τῆς 28ης Φεβρουαρίου η ὁρατότης δὲν ἐπερέβηνε τὰ 2 μίλια, ἐχορκολούθηε δὲ Ὂ BA ἀνεμος καὶ ἡ τριγναία. Ή προσάραξες ὡφείλετο εἰς τὴν ἀμπτώτιδα, τὸ δὲ πλοίον ἐξηργούσθηεν τὸν πόλεμον.

(Μαρτ. 1) «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

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

20. Willemskade  
ROTTERDAM

**GREEK SHIPPING AGENCY**  
(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)  
**SHIPBROKERS AGENTS**

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 11442-2 lines  
Residence 11185

20. Willemskade  
ROTTERDAM,

**NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF**  
**EXPEDITEURS EN CONTROLEURS**

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 11442-2 lines  
Residence 11185

20. Willemskade  
ROTTERDAM,

βοθη, διτὶ ἐπικάθηται εἰς ἀμιάνθην βιθὸν κατὰ μῆρος τῆς παραλίας. Ζημιά εἰς τὰ ὑψαλα δὲν ἐσημειώθησαν, διότι δὲν παρουσιάσθη διαφοροί.

Πρός διασφάλισιν τῆς θέσεως τοῦ σκάφους καὶ διὰ νά ἀναστῆη ἡ προώθησις του πρὸς τὴν ἀκτήν, κατεκλύσθησαν δι' Ὂ διάτος τὰ τάνκα τοῦ ξηροτο-

ματος. Επίσης ἐφριθήσαν καὶ διά ἄγκερων μὲ μῆρος ἀλύσεως 90 δρυγῶν ἐξάστη. Τὴν 1ην Μαρτίου ἐχορκολούθηε Ὂ θαλασσοταφαζή, τὰ δὲ ρυμουλά τῆς ἑταρίας οιδηροδόμοντο τοῦ Χάρτελεπον, δὲν ηδύνατο ν' ἀναλάβουν ἐργασίαν. Λόγῳ τοῦ κυματισμοῦ καὶ διὰ νά περιορισθῇ ὁ κλινδωνισμός τοῦ σχάφους κατεκλύσθησαν δι' Ὂ διάτος τὰ πρυμναία κύτη του. Μετὰ μεσημέριαν τῆς 1δίαις ἥμέρας Ὂ καρός ἥρχιστος σταθερός βελτιώνεσον, τὰ δὲ ρυμουλά — προσληπτικῶν ἔργων — προσεμέναν μὲ ταμιὴν ἥμερησίων — ἐπελήφθησαν τῶν προκαταρκτικῶν ἔργων, προσεμέναν νά ἐπεργάσουν τὴν νέατα τῆς 1ης πρὸς τὴν 2ην Μαρτίου ν' ἀνελκύσουν τὸ σκάφος δι' ἴσχυρας ρυμουλήσεως. Εἰς τὰ Λονδίνειον ἀντασφαλεῖας ἀνεγράφη τὸ πλοίον μὲ 7 οἰονάς. Δυστυχῶς ἀπέλαβεν ἔργων προσπάθεια τῶν ουμονέκδων, τὴν 2ην τοῦ μ. Μαρτίου ἐφραδιοτήτερα φαζήθη ἐπ τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἰδιοτήτας, διτὶ ἐπανελήφθη Ὂ καροκαρία μὲ σφρόδρων ἀνεμον καὶ τριχνίαν. Τὰ ρυμουλά καθίστατο ἀδένατον νά ἐπικονινώνουν μὲ τὸ πλοίον.

Τὴν νέατα τῆς 3ης Μαρτίου, τὰ ρυμουλά παρέμενον εἰσέτι ἀπαρατα, ἀδένατον νά προσεγγίσουν, ἐπ τοῦ φόρτην μῆρος κατὰ τὸν κλινδωνισμὸν τῶν προσφρούσουν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ καὶ προκαλέσουν εἰς αὐτὸν ζημίας. Κατόπιν τούτου οἱ πλοιοτήται συνεβλήθησαν μὲ τὸν ναναγοσωστικὸν Οίκον «Robinson & Crosthwaite», τοῦ Μίδδλεσοντο, διτὶς καὶ ἀνέλαβε τὴν ἀνέλκυσιν. Αἱ ἐργασίαι ἥρχισαν τὴν προών τῆς 4ης Μαρτίου μὲ τὴν παλιρροιαν, ἀλλ' ἀπέτυχεν ἐξ νέου καὶ ἡ προσπάθεια αἴτη. Καθ' Ὂη στιγμὴν ἥρχασαν, ἐποληπταν τὰ σύδωνας ἐστράφη 18 μοίρας πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἐποληπταν τὰ σύδωνας καὶ τὰ κύτη τοῦ φορτηγοῦ κατεκλύσθησαν ἐξ νέου μὲ δύτα διὰ νά πετρασθῇ ὁ κλινδωνισμός τον. Ή γενομένη ἐπὸ δυτῶν νέα ἐπιμερόθησις τῶν ὑψάλων δὲν ἀνέδει ζημίας. Αἱλλος τε, δὲν παροντασθῶν μέχρι τῆς στιγμῆς καμία διαφοροῦ. Νέα ἀνεπτυχίης προσπάθειας ἀνέλκυσεως κατεκλύσθη ἐπ τὸν ναναγοσωστικὸν τὸν 5ην Μαρτίου. Ή πρῶτα ἐστράφη ἐλαφρῶς, ἀλλ' καὶ πάλιν τὰ σορονία προσδέσεως ἐθραύσθησαν. Οἱ ναναγοσωσταν ἀπέτασαν νά φύρουν εἰς καταλλήλους θέσεις τέσσαρας βαρείας ἀγγύνας, προσέησαν δὲ διὰ τοῦ τοίτην φοράν εἰς τὴν πλήρωσιν τῶν κυτῶν τοῦ φορτηγοῦ μὲ δύτα. Αἱ ἄγκερων ἐξενέργησαν εἰς Χάρτελεπον, καὶ ἐφρίθησαν τὸ ἀπόγευμα τῆς 5ης τοῦ μηνὸς, οἱ δὲ ναναγοσωσταν τελοῦν ἐν ἀναμονῇ τῆς νέας μεγάλης ἑσιτής πλαΐροις διὰ μίαν ἀποφασιτικὴν προσπάθειαν ἀνέλκυσεως τοῦ σκάφους.

(Φεβρ. 28—Μαρτ. 6) «ΔΑΝΑΟΣ»: Καθ' Ὂη ζρόνον ἐξεργάθησεν γιανθρακαράς εἰς Βιλλαν Κονστιτούσιον ὑπότην διαρόσους μικροδημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον τον, αἵτινες καὶ ἐπεσκενάσθησαν ίκανοποιητικῶς ἐπ τοῦ πληροφοριατος.

(Μαρτ. 3) «ΕΛΙΖΑ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Στέττιν εἰς Πειραιᾶ μὲ φορτίον γιανθράκων, ἀπώλεσεν ἔξωθι τοῦ Κονσταράβεν μίαν τῶν ἀγκερῶν του καὶ 65 δρυγῶν ἀλύσεως.

(Μαρτ. 3) «ΛΑΝΑΟΣ»: Καθ' Ὂη ζρόνον ἐξεργάθησεν γιανθρακαράς εἰς Βιλλαν Κονστιτούσιον ὑπότην διαρόσους μικροδημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον τον, αἵτινες καὶ ἐπεσκενάσθησαν ίκανοποιητικῶς ἐπ τοῦ πληροφοριατος.

(Μαρτ. 3) «ΕΛΙΖΑ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Στέττιν εἰς Πειραιᾶ μὲ φορτίον γιανθράκων, ἀπώλεσεν ἔξωθι τοῦ Κονσταράβεν μίαν τῶν ἀγκερῶν του καὶ 65 δρυγῶν ἀλύσεως.

## K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοιοίν

## NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ολην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. οροφ. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

## VINKE & Co

Shipowners - Shipbrokers  
Agents of regular lines

ROTTERDAM

Teleg. Address: VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

**ΕΛΛΗΝΙΚΟ:** Διαφορέσσης κακοκαιρίας είς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης παρεόρθη ἐξ τοῦ ἀγκυροβολίου τοῦ τὸ φορτηγὸν «Καλαφάτης» καὶ προσέρχουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγυρού δολημένου φορτηγοῦ «Ἐλληνικό». Τὸ δεῖπρον φορτηγὸν ὑπέστη διαφόρος ζημίας εἰς τὸν πλευράν τῶν κυτῶν Νοὶ καὶ 2, ἀνοιθὲ τῆς ισάλου γραμμῆς. Θὰ επιθεωρηθῆ εἰς τὴν Θεσσαλονίκην.

**ΓΕΩΡΓ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ:** "Οταν πρὸ ἑνὸς καὶ ἡμέσεος μηνὸς εἴλε καταπλέυσει εἰς Ροζάριο κενὸν ἐξ Χοῦλη καὶ ἐπλεύσῃεν εἰς τὸ κοράδιον διὰ νῦν τεθῆ εἰς θέσουν φορτησίους ἀπεσπάσθη καὶ ἔθασθη τὸ κάλυμμα τῆς ἀφαντλίας τοῦ. Αἱ δέουσα ἐπισκενεῖ ἔξτελέσθησαν ίκανοποιητῶς, ἔχορηγήθη δὲ εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

(Μαρτ. 3)

**ΣΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ:** Εἰχεν, ὃς γνωστόν, ποδίσει εἰς Ρίον Ιανείρων συνεπεῖ ἐλαφρά διαφορῆς. Ή ὑποδειχθείσα ἐπὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λόρδου ὅπος ἐκφορτωθῆ ποστήσει ἐπὶ τοῦ φορτίου, ἔξεφορτώθη εἰς φορτηγίδας, ἐπεσκενασθῆ δὲ ἡ ζημία τῶν ἱψάλων. Εἰς τὸ φορτίον τοῦ σάρανθαν ὑδεμία βλάβη ἐσμειώθη. Τὰ ὑδάτα ἥντλήθησαν ἀπὸ τὸ Νοὶ τάν, τὸ δὲ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἐπαναφορτώσαν ἀνεχόμεστο τὴν ἡρακλείαν.

(Φεβρ. 25—Μαρτίου 6)

**ΟΡΟΣ ΑΤΤΑΛΟΣ:** "Ἐξ Χοῦλη δι' "Αμπετεντάντα ἀπώλεσεν ἀμφοτέρους τὰς ἀγγίδας τοῦ ἔσωθι τοῦ Χοῦλητος κατά τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας μὲν βαρίνην κυματισμὸν καὶ δυνατὸν ἄνεμον.

(Μαρτ. 4)

**ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ:** Ἀγγέλλεται ἐξ Σάντα Λονταίας, διὰ τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο προσδιόδει τὴν νύκτα τῆς 10ης Φεβρουαρίου εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένου Castries, ἀλλ' ἀνειλκυσθῆ ἀνενηθείσας καὶ χωρὶς νὰ ἴσποτῇ ζημίας τῶν ἱψάλων τοῦ. Τὸ σάρανθος ἐπιθεωρηθὲν εὑρέθη στεγανόν, τῷ ἔχορηγήθη δὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

(Μαρτ. 6)

**ΠΑΤΡΑ:** Απολεῖνθαν ἐξ Γδύνιας τὴν προίσαν τῆς 2ας Μαρτίου δι' Ἀλεξανδρείαν μὲν φορτίον γυανιθράκιον, ἔξεπεμψε τὴν 8.30 γυρτερίνην ὥραν τῆς ίδιας ἡμέρας τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S., καλούν εἰς ἀμέσον βοηθείαν, λόγῳ προσκόπους καὶ προσαράξεως τὸν 30 μῆλα Αυτοκός τοῦ Rozewie, μεταξὺ τῶν θέσεων Leba καὶ Scholpīn καὶ ἀφοιδῶς 5 μῆλα Ἀνατολικῶς τῆς ἀκρας Stilo. Πρὸς παροχὴν βοηθείας ἔσπενσαν ἀμέσως εἰς τὸν τόπον τοῦ κινδύνου Γερμανικὰ ναναγοσωστικά. Τὸ «Πάτρα», διὰ τοῦ διμηρινοῦ ἀπὸ τὰ ἐπαλούνθησαντα τηλεγραφήματα προσέρχονταις ἐπὶ τὴν οικοδόμην ἀγγίδων ναναγίουν, μὲν ἔχοντας ἐπισπανθή, ὑπέστη δὲ ζημίας εἰς τὰ ὑψάλα τῆς πρόσθιας. Εὐθὺς μετὰ τὴν πρόσθρουσαν παρονοιάσθη σοβαρό διαφοροῦ, ὁ δὲ πλοιαρχὸς πρὸς ἀποσύνησην τοῦ κινδύνου βιδίσεως τοῦ σκάφους εἰς βαθέα ὑδάτα, τὸ προσήρχεν εἰς τὴν ἀνοτέρῳ δὲ ζημίας εἰς τὰ ὑψάλα τῆς πρόσθιας. Εὐθὺς μετὰ τὴν πρόσθρουσαν παρονοιάσθησαν προσάρξειν ἔπειρούτες ἔξαρτεις κακοκαιρία, τιμῆμα δὲ τοῦ πληρωματος ἀπεβιδύσθη, χάριν μετένομος αἴσητειας εἰς τὴν ξηράν, ἐνῷ καὶ οἱ ἐναπομεινάντες δίλγοι ἀνδρες ἡσαν ἔτοιμοι πρὸς ἀποβίβασιν, ἐάν παρίστατο ἀνάγκη. Τὴν ἀγήνη τῆς 3ης Μαρτίου ἔρθησε παρὰ τὸ φορτηγὸν τὸ ναναγοσωστικὸν «Weischel», ἀνέγερε δέ, διὰ τὴν προίσαν ἐπέστρεψε τὸ πλάνωμα ἐπὶ τὸ φορτηγόν καὶ διὰ τὴν προστηρήθη μόνον εἰς τὸ Νοὶ τὰν τοῦ ἔσωθι. Τὰ κάτη τὸν σάρανθος ἡσαν στεγανά.

Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ὑπεγράφη συμβόλαιον τίτον Λόιδ, μὲ τὸν δρόνον «πο ευρε πο ραγ», ἥρχισαν δ' ἀμέσως αἱ προεργασίαι τῆς ναναγιαρεσίας. Εἰς ἐνίσχυσην τοῦ «Weischel» ἐκλήθη ἐκ Δάντοιγ καὶ τὸ ναναγοσωστικὸν «Krantor», ἐνῷ διὰ τοῦ ρυμούνος «Ernst» μετεφέρθησαν ἀρκετοὶ ἔγγατα καὶ ἔργονούτερησθησαν προτηγίδες διὰ τηματικήν ἔκφρωσιν τοῦ πλοίου. Οἱ ναναγοσωσταί καθόρισαν τὴν θέσιν τῆς προσαράξεως 10 μῆλα Ἀνατολικῶς τοῦ φάρου τοῦ Stilo καὶ 1000 μέτρα ἀπὸ τὴν πλησιεστέρας ἀπτῆς. Ἐκ τοῦ φορτίου, συνισταμένον ἐπὶ 5865 τόννων, μετεφέρθησαν 200 τ. περίπου εἰς φορτηγίδας καὶ ἔτεροι 100 τ. ἐρριφθησαν εἰς τὴν θάλασσαν, δύοτε καὶ ἐπετέρηδε ἀνέλκυσις καὶ ρυμούλκυσις τοῦ πλοίου ἔσωθι τοῦ Δάντοιγ τὴν νύκτα τῆς 4ης Μαρτίου. Τὴν ἐπόμενην εἰσέπλευσε τὸ φορτηγόν εἰς Neufahrwasser, ὅπου καὶ ἔχειριθωθῆ, διὰ τὴν βλάβην κατὰ τὴν προσάρξην τὸ πηδάλιον τοῦ. Οἱ δύται δὲν ἀνεῦρον σοβαράς ζημιάς τῶν ἱψάλων, ἐπέδειξαν δὲ ωρισμένας ἐπισκενέας. Ή δια-

## K. ΚΡΑΛΙΔΗΣ & A. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ - ΝΑΥΤΙΓΟΙ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ  
ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘ. EXPERT

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
ΑΡΙΟ. ΤΗΑ. 43-288

Ἐπαθεωρήσεις πλοίων, ἐποπτεῖα ἐπισκενέων, πραγματογνωμονίας ἀδαμίων κλπ.

Μελέται ναυπηγήσεων καὶ μετατροπῶν πλοίων, μελέται ἔξικον, καταμετρήσεις κλπ. παρὰ διπλωματούχον Ναυτηγοῦ μὲν δεκαπενταετή περίοδον Εὐρωπαϊκῶν Ναυτηγείων. Μελέται Κοττέων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Τῶν Οἰκου

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING Co. Ltd. WALLSEND ON TYNE

Μηχανήματα καθεστος πετρελαίου ἔχοντες καὶ θαλάσσης. Ἐγκαταστάσεις θαλάσσης μέχρι σήμερον ἐπὶ δίληξης ἵποδυνάμεως 17 έκατον, ἐν αἷς καὶ τῶν ἀπομόλοιον «Κάρδο Σίτυ», «Ἄροντένα», «Φριάντων», «Ἄργολικός», «Ἀρρόπολις», «Κλειώ», αἱ περισσότεραι ἐπέτελεσθαισαν ἐν Πειραιῇ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

L'HOLMEN · MONTAÑA Ltd. GOTHEBORG

Προθερμαντῆρες τροφοδοτικῶν ὑδατος τέτου ἐπιφανείας, μονοὶ καὶ διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters, Βεβαωθεῖσα οἰκονομία κανοίμου ὑλῆς ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀπομόλοιων Φραγκούλα Βροντίση καὶ «Υδρούσα» δύο περίον τῶν νοὶ ἡμεροτοίσι.

Ἀντιπροσωπεῖα δι' ἐλικας, ἀξωνας, κλιβάνους κλπ.

οὐκ συγκατεῖται ὑπὸ τῶν ἀντιλιῶν τοῦ σάρανθος. Ἀναφέρεται ἀκόμη, ὅτι δύο σοσσίδοι λέμβοι, θραυσμένα, ἐγκατελείψθησαν εἰς Stilo.

(Μαρτ. 2-6)

**ΓΑΛΑΤΕΙΑ Τ.α.** (σημαία Ἀγγλική): Τὸ μισρὸν τοῦτο φορτηγὸν, 498 τ. γρος (τοῦ 1889) ἀναχωρήσαν ἐπὶ Πειραιῶς τὴν 24ην Φεβρουαρίου διὰ Μασσαλίαν μὲ 650 περίον τόννων ταρουπίων, παραληφθέντον ἐπὶ Κρήτης, ἡγεμόνη, ὅτι προσημάχηθη ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου τῆς 8ης Μαρτίου εἰς τὰς ἀπτὰς τῆς Κορσικῆς καὶ πληροῦν τὸν ἔκβολον τοῦ ποταμοῦ Φάντο. Κατὰ τὸν πλοῦν ἔξεργάγη ἐπὶ τοῦ πλοίου προσατά, ἡτοι προσέλαβε διαστάσεις, ἵνα δὲ μὴ θινθῆται τὸ σάρανθος εἰς τὸ πέλαγος, ὡδηγήθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς ἀπτὰς τῆς Κορσικῆς, ἔνθα καὶ προσημάχηθη εἰς ἀμμῷδη θέσιν. Αἱ διαβιβασθεῖσαν ἐπὶ Μπάτιας τηλεγραφεῖ καὶ πληροφορία προσέβατον, ὅτι τὸ σάρανθος ὑπέστητη τοῦ περιστάσιας σοβαράς ζημίας, ἐνῷ τὸ τέλος τηλεγραφεῖται τὸ περιστάσιον τοῦ περιστάσιας.

(Μαρτ. 8-10)

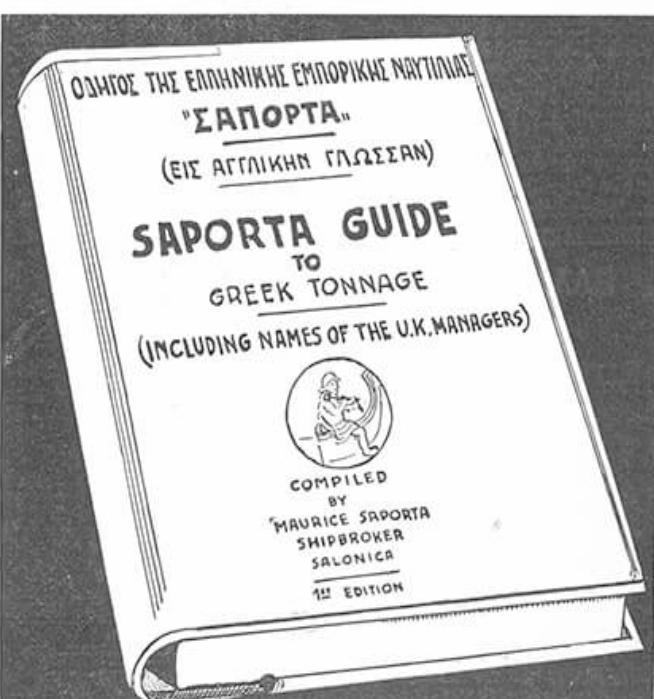
## Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Ιανουάριον

Αἱ παγκόσμιαι ἀπώλειαι ἀτμοπλοίων καὶ μότορσπις (500 τ. γρος καὶ ἄνω ἔκστον) ἀνῆλθον κατὰ τὸν παρελθόντα Ιανουάριον, συμφώνος πρὸς τὴν ἐφαρμόσαντα δημοσιευθεῖσαν στατιστικὴν τοῦ «Λόνδην Ρέτζιστερ» εἰς 16 σάρανθος, ὀλικῆς χορηγιτόποτης 36.333 τ. γρος, ἔναντι ἀπώλειῶν 16 ἔπιον πλοίων 43.337 τ. γρος τοῦ Ιανουαρίου 1935 καὶ 11 πλοίων 30.133 τ. γρος τοῦ Ιανουαρίου 1934. Αἱ ἐφετειναὶ ἀπώλειαι κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους ἐννέα σημαίας:

Γερμανικά	2 τ. γρο.	6093	Σοβιετικά	1 τ. γρο.	3800		
Νορβηγικά	3	>	5514	Παπονικά	1	>	3212
Ἀγγλικά	3	>	5424	Οἰλανδικά	1	>	1757
Φινλανδικά	2	>	5043	Ιταλικά	1	>	877
Ἐλληνικά	2	>	4613				
				Σύνολον	16	>	36.333

Τὰ ἀπώλειαντα δύο Ελληνικά φορτηγά εἰναι τὰ ἔξοειδαντα ἀπὸ Βόλγας παρὰ τὸν φάρον Πλαξιάδη τῆς Μήλου καὶ «Στύρος» εἰς τὸν βάρους Πορτούπα παρὰ τὴν Αισαδώνα. Αἱ κατὰ τὸν ἀπὸν τὸν μῆνα σημειωθεῖσαι ἀβαρίαι ἀνῆλθον εἰς 689, ἔναντι 508 τοῦ Ιανουαρίου π. έ., 573 τοῦ Ιανουαρίου 1935 καὶ 609 τοῦ Ιανουαρίου 1934. Μεταξὺ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν πίνακα σοβαρωτέρων ἀβαρίων καταλέγεται καὶ ἡ προσάρτηση τοῦ φορτηγοῦ «Φραγκούλα Βροντίση» εἰς τὸ Μαντονίδιον, ἡτοι πιθανὸν καὶ ν' ἀποθῇ «οἰλακή ἀπώλεια». Αἱ 689 ἀβαρίαι τοῦ Ιανουαρίου κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους αἵτιας:

Ζημία συνεπειῶν τριτηγιάς	85
Νανάγια καὶ ἐγκαταλείψθεις	4
Ζημία συνεπειῶν προσαράξεως	156
Συγκρούσεις καὶ προσφροτήσεις	163
Προσατά καὶ ἐκρήξεις	24
Βλάβαι μηχανῶν, ἀξονος καὶ πηδαλίου	117
Ζημία ἐκ παντοίων ἄλλων αἴτιων	140
Σύνολον ἀβαρίων Ιανουαρίου :	689



Δι' ἐγγραφὰς κ.τ.λ. ἀπευθυντέον εἰς τὰ Γραφεῖα τοῦ «Οδηγοῦ τῆς Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας»

«ΣΑΠΟΡΤΑ»

12 ΟΔΟΣ ΚΟΜΗΝΩΝ, Τ.Θ. 82-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

## Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Η κατά τὸν παρελθόντα μῆνα σημειωθείσα χαλαρότης εἰς τὴν διενῆ ναυλαγορὰν ἥσχισεν ἐποχιοφύνσα ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ α' 15θημέρου τοῦ Μαρτίου, ὅτε καὶ ἐπερχόμενος σταθεροτέρα ποιεῖ κατάστασις. Ἡ ἀπορρόφησης κωρητικότητος συντελεῖται κατ' αὔξονσαν κλίμακα, τόσον δ' εἰς τὸ Πλέιτη, δύον καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς ἔκδηλοτα μὲ προσδευτικὸν φθύμον μία ξινοροτέρα κίνησις. Σταθερός εἶται καὶ ἡ ζήτησις σαραφόν διὰ χρονικὰς νανθώσεις μαρχᾶς διαφρείας ἐν μέσον τῶν ἑταῖρῶν τῶν «λάινερς», ἀλλὰ καὶ παρὰ τῶν ἐπτόπορον, οἵτινες ἐπιδιώκουν διὰ τὸν τρόπον τούτον ν' ἀποφύγουν τὰς διαγνώμονες τῆς ναυλαγορᾶς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἐμπορεύμάτων τον. Τὰ πλαισιόδηπον τῶν «Ηνομένων Πολιτειῶν καὶ τὰ μεταλλεύματα ἐξ ὄπων τῶν ἐν τῷ Κόσμῳ κέντρων φορτίσεως ἀπασχολοῦν ἥδη, ἀλλὰ καὶ προβλέπεται ν' ἀπορρόφησον εἰς τὸ προσεχές μέλλον, μίαν σεβαστὴν κωρητικότητα, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ καὶ τὸ ἔτοιμον τοννᾶς παραμένει περιωρισμένον, οὕτως ὅτε ν' διαγράφεται θετικῶς μία καλὴ ἔργασία τῆς ναυτιλίας δι' ὅλην της.

Εἰς τὸ Πλέιτη οἱ φορτωταὶ ἐπιδεινύνονταν περισσότερον ἐνδιαφέροντα, λόγῳ τῶν μεγάλων πολήσεων σίτων εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν, ἡ δὲ ζήτησις πλοίων ἐπεξετάθη δι' ὄπων τὰς θέσεις μέχρι καὶ τῶν μέσων Ἰονίου, μὲ τιμᾶς ναύλων βασιζόμενας εἰς τὴν γνωστὴν «συμμαχίαν κυρίων», ἥτοι 27)6 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Εἰς τινὰς μάλιστα περιπόσεις ἐπληρώθησαν καὶ πέμψαν τῶν σει. 27)9, ἡ δὲ ἀπόδοση παρ' ὁρισμένων πλοίων ἐπέτοις σχεδίου, τιμῆς κατὰ 1/3 ἐπὶ ἔλαττον δὲν ἐπέρθεσε τὴν ἀγοράν, οὕτως καὶ ἡσηροῖς ἀντίτυπον ἐπὶ τῆς «συμμαχίας». Τὸ γενικὸν διὰ τὴν ἀγοράν ταῦτην ἐνδιαφέρονταν στρέφεται ἥδη εἰς τὴν νέοδειπνον τῆς Ἀγρεντίνης, διὰ ὅποιαν ἐπικαρποτὸν προβλέψεις ιχανοποιητικαὶ, ἔξαρτομενα, ὅμοις, πάντοτε, ἀπὸ τὰς καρικὰς συνθήκας, οἵτινες θύμη ἐπιτρέψουν τὴν ταχυτέραν συγκομιδὴν καὶ μεταφορὰν ἐπαρκῶν ποσοτήτων εἰς τοὺς λιμένας. Ἐνν γράμματι ἡ σοδεία εἰσελθεῖ διὰ διάλογο, τότε — δεδομένων καὶ τῶν ἀδύοντων μεταφορῶν πρότον ὄπων διὰ τοὺς ἔξολισμοὺς — προβλέπεται, διὰ μετα δυσχερείας θύμη ἐξενοικεῖται κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας διαθέσιμος κωρητικότης πρὸς κάλυψην τῶν μεταφορῶν ἀνάγκων.

Ἐξ τῶν Βόρειον Ἀμερικὴν ἡ σημαντικότερα ζήτησις πλοίων ἀφορᾷ τὰ πλαισιόδηπα, μία δὲ σεβαστὴ κωρητικότης ἐξελίσθη, κυρίως μὲν δι' Ἰαπωνίαν, ἀλλὰ καὶ δι' Ἕνωστας προσφορμῶν, εἰς τιμὰς σταθερῶς βελτιωμένας. Ἐξ Βοστώνης ἡ Πόρτλαντ ἐπληρώθησαν 23)9 φίο διὰ Δάντσιγκ — Γδύνιαν, ἐξ Σαβάνας — Γράιλεστον 30) — φίο δι' Ἰαπωνίαν, ἐξ Κούβας διὰ Τεργέστην δολ. 8 καὶ ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ δι' Ἀγγλίαν 22) —, Γένοβαν ἡ Σαβόνναν δολ. 7 ½ καὶ δι' Ἰαπωνίαν 32)6 Μάρτιον καὶ 28)3 φίο, Μάϊον. Ζητοῦσαν ἐπίσης ἐμμανιτεῖται καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Κούβας διὰ ζαχαράς, λόγῳ δὲ τῆς περιορισμένης προσφορῆς κωρητικότητος οἱ ναύλοι ἀνήλικον διὰ τὰς ἐπειθεῖς φορτώσεις εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα, ἥτοι 21)6 (μεγάλη σφάρη) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ἐξ Κούβας ἐξελίσθησαν καὶ τινὲς διαταγαὶ διὰ μεταλλεύματα εἰς τὰ 32) — φίο δι' Ἰαπωνίαν. Ὁ Βόρειος Ειρηνικὸς μὲ σχετικὴν σύντονον εἰς τὰ 31)3 φίο δι' Βρεταννικῆς Κολομβίας δι' Ἀγγλίαν, ἐνῷ καλύτερα κατ' ἀποκοπὴν τιμᾶς πληρούντων καὶ διὰ Κίναν — Ιαπωνίαν. Ζητοῦσαν τέλος ζήτησις ἴγριστα καὶ διὰ «τάιμ - τούρτερς» Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Σκάφος 6500 τ. ἐξελίσθη δι' 9—12 μῆνας εἰς τὰ δολ. 1.50 καὶ ἔτερον 8100 τ. δι' 6 μῆνας εἰς τὰ 5 1)½.

Οσον ἀφορᾷ τοὺς πέραν τοῦ Σονέζ τομεῖς, τὸ κυριότερον ἐνδιαφέρον συνεκεντρώθη εἰς τὰ γεννήματα τῆς Αντσεράνης, ἐπεζεύγωθαν δὲ ἐξεῖνται φορτωταὶ νὰ πληροῦνται 2) — ἐπέρι τὰς τελεταῖς τιμᾶς καὶ 7) — ἕως 7)6 ἐπέρι τὸ σχεδίου. Εἰς τοὺς λοιποὺς Ἀγατόλικοὺς τομεῖς ἥρεμία. Οἱ τομεῖς τῶν Ἰνδῶν ἐν ἀπαραίᾳ, ἐνῷ καὶ δι' ὄφραν Σαΐγκζον σποραδικαὶ τινὲς διαταγαὶ κυριότερον. Τὰ μεταλλεύματα τῶν Μεσογειακῶν τομέων μὲ καλύπτων ζήτησις καὶ μὲ τιμὴν στρεμμένας πέρι τῶν σει. 18)3 (μαργαρέτα) ἐξ Πότι δι' Ἕνωμένων Πολιτειῶν, 10)6 ἐξ Μπόνας διὰ Μίδδαλετορ, 9)6 ἐξ Ἀλγερίου διὰ Κάρδιφ καὶ 11) — ἐξ Τύνιδος διὰ Νάντην. Τὰ Ισπανικὰ μεταλλεύματα ἐν ἥρεμι, λόγῳ τῶν πολεμικῶν κινδύνων, οἱ δὲ βαμβακόποροι Ἀλέξανδροις εἰς τὴν ζαλαράν τιμὴν τῶν 14) — τοὺς 60 π. π. διὰ Χούλλ. Ὁ Δούναβης μὲ ζήτησιν κωρητικότητος εἰς τὰ 20) — διὰ Κόντινεντ (γεννήματα) καὶ μὲ προβλέψεις μετεζούσος προσεχεῖς ἔργασίας εἰς περισσότερον βελτιωμένους ναῦλους.

Ἄριτον, γενικὴ ἐπῆρξεν ἐξ διών τῶν τομέων ἡ ζήτησις σαραφόν διὰ «τάιμ - τούρτερς» μέχρι καὶ διετοῦς διαφρείας, μὲ ἀρχετὰ ικανοποιητικὰς τιμάς. Ἐπίσης ἀρχετὰ διαταγαὶ ἐκνηλοφόρησαν καὶ διὰ «τάιμ - τούρτερς» Λευκῆς Θαλάσσης, μὲ προβλέψεις καλῆς ἔργασίας καὶ ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τούτου. Ὅσον ἀφορᾷ τέλος τὰς φορτώσεις γιανθράκων ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ, δυσχεράντωνται ἐλλείψει ἐπαρκῶν διαθέσιμων φορτίουν. Λί τικαὶ τῶν ναύλων διὰ τὰς ἐξ Ρόττερνταμ φορτώσεις ἐπιψαίνονται εἰς τὰ 9/9 διὰ Μοντεβίδεο, 10)6 Μπόνενος "Αἴρες, 9) — Βραζιλίαν καὶ 8) — Δυτικὴν Ιταλίαν.

Μία ἀπότομος τέλος σημειώνται δραστηριότης εἰς τὰς διεθνεῖς με-

**GREEK SHIPPING AGENCY**

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

**SHIPBROKERS & AGENTS**

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

ταφορᾶς πετρελαίων, ἐκλείσθησαν καὶ κλείσονται εἰσέτι ἀθρόως τὰ διαθέσιμα δεξαμενόλια τὰς τιμὰς ὑψηλάς, αἵτινες ἥδη ἔφθασαν μέχρι 30) — ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ δι' Εὐρωπήν.

Ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀπὲιδείσθησαν καὶ αἱ ἀπόλονθοι:

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐξ Μπάροι 4000 τ. γιανθρώπους διὰ Colon (Ἀργ.) σει. 13) —, Μαρτ. 18—24. «ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἀπὸ Κοντσέφιον 5500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 29) —, Μάιον 1—20. «ΟΡΟΣ ΟΑΥΜΠΙΟΣ» ἀπὸ Μπέριον 8000 τ. γεννιάτων διὰ Μόντεραλ, Γκαζίτες ή Σορέζ 30) —, Μάιον 1—20. «ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 11 Ντιαμάντ 4600 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 29) —, Απρ. 10—Μάιον 10. «ΚΩΣΤΗΣ» ἐξ Σάντα Φέ 5700 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 27)9, Αριθμίουν 10—26. «ΠΗΝΕΑΟΠΗ» ἐξ Βορ. ἡ Νοτ. Κούβας 9000 τ. ζαχαρώσεων διὰ Λονδίνον, Αίρεστον, Γρανάνδος, Αμερίσαν, Ρόττερνταμ 6400 τ. γιανθράκων διὰ Μπονένος "Αἴρες" 10)3, Μαρτ. 25—Απριλ. 10. Καὶ «ΣΟΥΝΙΟΝ» ἐξ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων διὰ Βορδό 19)9, λαϊνετέρησις, Μάρτιον.

## Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀπὲιδείσθησαν καὶ αἱ κάτωθι:

—**Ἐπι Ρίβερ Πλέιτη** (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Ροζάριο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν 27)9, φόρτωσις 1—15 Απριλίου.

«ΕΛΕΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐξ Μπάριας Μπλάγκας 7200 τ. διὰ Δεκεμβρίου Τιτανίου 28) — ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου «ΑΥΡΑ» ἐξ Σάντα Φέ 7500 τ. δι' Ἀγριον Λαμέντιον 28) —, ἔνα δι' φορτίμενος λιμένας Ἀγγλίας 27)6, μὲ ὄφρον Μεσόγειον, Αδριατικὴν Ἠλλάδα, φόρτωσις 20 Μαΐου 20) —, Απριλίου 20).

«ΚΩΣΤΗΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 5700 τ. δι' φορτίμενος λιμένας Αγγλίας 27)6, ἔνα γενικῶς δι' Αγγλίαν 27)9, φόρτωσις 1—15 Απριλίου.

«ΑΔΑΜ. Ι. ΠΕΙΘΗΣ» (ναυτ. 1908) ἐξ Σάντα Φέ 6200 τ. δι' φορτίμενος λιμένας Αγγλίας 27) —, μὲ πλήρη ὄφρον, φόρτωσις 12 Απριλίου 20) — 10 Μαΐου.

«ΝΕΣΤΟΣ» ἐξ Μπονένος "Αἴρες" 7800 τ. δι' φορτίμενος λιμένας Αγγλίας 26)6, μὲ ὄφρον Μεσόγειον Ἠ Αδριατικὴν, φόρτωσις 1—15 Απριλίου.

«ΛΑΦΗΝΗ» ἐξ Σάντα Φέ 6000 τ. δι' Αγγλίαν 27)9, ἔνα δι' Αριθμόν — Βρέμην 28)6, μὲ ὄφρον Σκανδινανίαν, Μεσόγειον Ἠ Αδριατικὴν, φόρτωσις 15 Μαΐου 20) — 15 Τούνιον.

«ΛΕΩΝ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Ροζάριο 7000 τ. δι' Αγγλίαν 27)9 μὲ πλήρη ὄφρον, φόρτωσις 19 Απριλίου 20) — 10 Μαΐου.

«ΝΙΚ. ΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Σάντα Φέ 6200 τ. δι' φορτίμενος λιμένας Αγγλίας 27)6, μὲ ὄφρον Μεσόγειον, Αδριατικὴν Σκανδινανίαν, φόρτωσις 10 Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Σάντα Φέ 6200 τ. δι' φορτίμενος λιμένας Αγγλίας 27)9, μὲ πλήρη ὄφρον, φόρτωσις 15 Απριλίου — 10 Μαΐου.

—**Ἐξ Αγγλίας—Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)**

«ΑΔΑΜ. Ι. ΠΕΙΘΗΣ» ἐξ Κάρδιφ 5800 τ. διὰ Μπονένος "Αἴρες" 10)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΘΑΝΑΣΙΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 6500—7000 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνιαν, Σπέτζαν, Λιβόρο 8)4½, φόρτωσις Μπόριον.

«ΕΩΡΓΤΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἐξ Νιούρερ 6000—6500 τ. δι' Αλεξανδρούπολεων 8)3, ἡ φ.

«ΕΛΕΝΗ Δ» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέρον 9), φόρτωσις Μάρτιον.

«ΥΑΡΟΥΣΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 3000 τ. διὰ Ηερατα 10), φόρτωσις Μάρτιον.

## GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

**D. J. THEOPHILATOS.**

STEAMSHIP AGENTS.

TELEPHONES.

378 (4 LINES.)

17, RUE CASSIERS,

ANTWERP.

TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

## ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφόνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

«ΔΑΦΝΗ» ἐξ Νοτίου Ονδαλίας 5500 τ. διὰ Βύλλαν Κονστιτούσιον 10)6, καντσέλιο 6 'Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικόν) ἐξ "Εμδεν" 3500 τ. διὰ Χαλκίδα 10)6, Μάρτιον.

#### —'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΑΝΟΥΛΑ» ἐξ τοῦ Δουνάβεως 2800—3100 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)—, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΙΘΑΚΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων διὰ τρεῖς λιμένας Δανίας 19)9, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΦΡΕΔ» ἐξ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 18)6, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 3000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)6 ἔνα λιμένα, 21)6 δέο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ» ἐξ Δουνάβεως 3500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)6 ἔνα λιμένα, 21)6 δύο λιμένας, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΚΑΔΙΩ» ἐξ Δουνάβεως 2000 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ 21)—ένα λιμένα, 22)— δύο λιμένας, φόρτωσις Μάρτιον — 'Απριλίου.

«Α·Γ·Σ - ΓΙΩΡΓΗΣ» ἐξ Δουνάβεως 2800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν 6, δύον Βορδώ 21)6, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΠΟΙΗ» ἐξ Δουνάβεως 2500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν 20)6, ἔνα Βορδώ 21)6, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Δουνάβεως 2000 τ. γεννημάτων καὶ ξιλείας διὰ Τένιδα λ. στ. 1200 κατ' ἀποκοπήν, ἔνα λιμένα μέχρις 'Αλγερίου λ. στ. 1300, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΙΩΝΗ» ἐξ Δουνάβεως 7000 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 22)6, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΘΕΜΩΝΗ» ἐξ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων διὰ Μάλεφκεν — Όολο 25)—, φόρτωσις 28 Μαρτίου ὥστε 12 'Απριλίου.

#### —'Εκ παντοίων ὅλων ἀγορῶν

«ΜΙΧ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» (ex «LINA L. D.») ἐξ Βορταννικῆς Κολομβίας 9000 τ. γεννήσια δι' 'Αγγλίαν 30)— φίο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐξ Βορταννικῆς Κολομβίας 7600 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν διὰ Κίναν λ. στ. 7500 φίο, φόρτωσις Μάρτιον — 'Απριλίου.

«ΕΨΙΛΟΝ» ἐξ Χαβάννας 7000 τ. πλαισισθήσον διὰ Τεργέστην δολ. 8, φόρτωσις 5—20 Μαρτίον.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἐξ Νόρδερν φεύγει 8000 τ. πλαισισθήσον διὰ τέσσαρας λιμένας Ιαπωνίας 27)—, φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Έλληνικόν) ἐξ Νικολάεφ ἢ Θεοδόσιας 7000 τ. ἀνθρακίτον διὰ Βόρειον 'Αμερικήν 18)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Νικολάεφ ἢ Θεοδόσιας 7400 τ. ἀνθρακίτον διὰ Βόρειον 'Αμερικήν 18)—, φόρτωσις 8—20 Μαρτίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΙΑΓΚΟΣ» ἐξ Νικολάεφ ἢ Θεοδόσιας 7200 τ. ἀνθρακίτον διὰ Βόρειον 'Αμερικήν 17)9, φόρτωσις 'Απριλίου.

«Π. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ» ἐξ Νικολάεφ ἢ Θεοδόσιας 7000 τ. ἀνθρακίτον διὰ Βόρειον 'Αμερικήν 18)—, φόρτωσις Μάρτιον.

—'Εκ τῆς Μεσογείου

«ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗ» ἐξ Σφάξ 5000 τ. φωσφάτων διὰ Δονυρέων σελ. 10)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἐξ "Άγιον Ίωάννον" 5000 κ.π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ. 14)— τοὺς 60 κ. π., φόρτωσις 22—31 Μαρτίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» ἐξ 'Αλεξανδρείας 275.000 κ. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ. 13)9 τοὺς 60 κ. π. φόρτωσις 8—18 Μαρτίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Έλληνικόν) ἐξ 'Αγίου Ιωάννον 5000 τ. πεταληνάτων διὰ Ρόττερνταμ 12)—, φόρτωσις Μάρτιον — 'Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Έλληνικόν) ἐξ 'Αγίας Μαρίνας 8000 τ. πεταληνάτων διὰ Μόντρεαλ 15)9 φίο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΚΑΔΙΩ» ἐξ Κέρκυραν 2000 τ. πεταληνάτων διὰ Γαλάτοι 4)6, Μάρτιον.

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

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmann, Stettin.

**ΚΩΔΙΚΕΣ**

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

«ΒΙΤΣΕΝΤΣΙΑ» ἀπὸ Φολλόνιζα 3000 τ. πεταληνάτων διὰ Δούναβιν 4)6, Μάρτιον.

«ΠΟΙΗ» ἀπὸ Στρατόνι 2700 τ. πεταληνάτων διὰ Δούναβιν 3)3 φίο, ἀ. φ.

«ΑΙ·Σ ΓΕΩΡΓΗΣ» ἀπὸ Στρατόνι 8000 τ. πεταληνάτων διὰ Δούναβιν 3)3 φίο, ἀ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικόν) ἀπὸ Παγίας - Μερσίναν 2600 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ — 'Αμβούργον λ. στ. 2250 φόρτη - πλάναγκο, ἀμεσος φόρτωσις.

#### —'Εκ τῆς Ανατολῆς

«ΑΛΙΚΗ» ἐξ Βιζαγαλατάρι 8000 τ. πεταληνάτων δι' 'Αμβέρσαν ἢ Γάνδην 30)—, μὲ 12 απαν φορτωτικά, φόρτωσις 20 'Απριλίου ὥστε 20 Μαΐου.

#### —'Εκ παντοίων ὅλων ἀγορῶν

«ΜΙΧ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» (ex «LINA L. D.») ἐξ Βορταννικῆς Κολομβίας 9000 τ. γεννήσια δι' 'Αγγλίαν 30)— φίο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΝΙΗΡΕΥΣ» ἐξ Βορείου 'Αμερικῆς (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 9500 τ. πλαισισθήσον δι' Ιαπωνίαν 30)— φίο, φόρτωσις Μάρτιον — 'Απριλίου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) ἀπὸ Σαΐφι 3500 τ. φωσφέτον διὰ Γρύνιαν 11)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ» ἐξ Σουηδίας 1200 στάνταρτς ξιλείας δι' 'Ελλάδα 52)6, φόρτωσις Μάρτιον.

#### —Τάξιμ Τσάρτερος

«ΚΑΡΡΑΣ» 8300 τ. d. w. τάξιμ - τσάρτερο δι' ενα ταξίδιον Κόντινεντ — Δυτικήν 'Αργιτήν μετ' έπιστροφής 5)9, παραλαβή — παγάδοσις Ρόττερνταμ.

«ΕΑΙΖΑ» 3400 τ. d. w. τάξιμ - τσάρτερο διὰ ταξίδια Λευκῆς Θαλάσσης (Ξενίσιαν) διὰ 5 μῆνας καὶ «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» 3300 τ. d. w. δρούσις διὰ 5 μῆνας λ. στ. 2000, ἔναρξης Μάιου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 8350 τ. d. w. τάξιμ - τσάρτερο διὰ 12 μῆνας καὶ «ΕΙΑΖΑ» 3300 τ. d. w. δρούσις διὰ 5 μῆνας λ. στ. 2000, ἔναρξης Μάιου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Σταθμάτον) 9000 τ. d. w. τάξιμ - τσάρτερο δι' ενα ταξίδιον Κόντινεντ — "Απο 'Ανατολῆς 5)3, παραλαβή 18 Μαρτίου εἰς 'Αμβούργον, παράδοσις εἰς ενα λιμένα Κίνας Ιαπωνίας.

#### —Ναυλώσεις τάνκερς

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 11.500 τ. d. w. τάξιμ - τσάρτερο (μεταφοραὶ πετρελαϊον) διὰ 12 μῆνας, μὲ δψην έτέρους 6 μῆνας, σελ. 5)9, ἔναρξης Μάιου.

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN POTTERAM

#### PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

**A. FIRIOS, LTD.  
SHIPBROKERS AND AGENTS**

DIRECTOR: A. FIRIOS

MANAGER: P. J. VAN VELZEN

CONTRACTORS FOR:

STEVEDORING, BUNKERCOALS,  
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

#### SHIPSTORES DEPARTMENT

MANAGER: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM

Tel. Adr. «FIRIOS»-Rotterdam

### ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

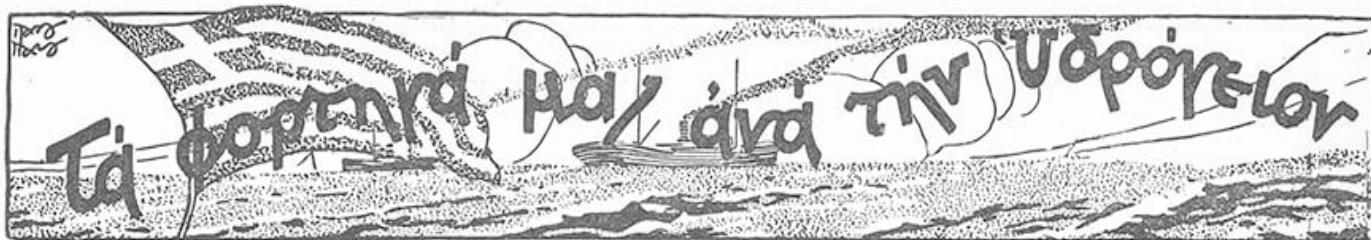
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ  
ΕΜΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΓΑΡΑΧ,"  
ΤΗΛ. ΑΡΙΘ. 325

ΟΔΟΣ ΡΟΣΙΟΡΙ 1. · ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (ΡΟΥΜΑΝΙΑ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΜΟΥΣ ΩΡΑΣ 330 & 339



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΈΤΟΣ ΤΟΥ  
ναυπ. γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ			
'Αγαλλιανή	Θ. Επιφανεύαδη	11	1656
'Άγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297
'Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημη. Πανταλέοντος	11	4248
'Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλάσσοπούλου	12	3283
'Άγια Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ.	13	4572
'Άγια Βαρθάρα	Φ. Σιγάλα και Σία	04	2434
'Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809
'Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151
'Άγιος Μάρκος	Γ. Τοιλίδα	19	4514
'Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομιζοῦ	99	1106
'Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687
'Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864
'Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240
'Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144
'Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	344%
'Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ και Σία	08	4537
'Άδελφότης	άδ. Καρδᾶ	17	5838
'Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295
'Άθηνα Λιθανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36	4824
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729
Άιγαλι	Δημ. Β. Μανολά	96	1406
Άιγαλιον	Έτ. «Άιγαλιον» Α.Ε.	19	5285
Άιγεύς	άδ. Πατέρα	17	3792
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929
Άικατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζον	17	2719
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177
Άικατ. Πέππα	Χρ. Πέππα	89	1800
Άινος	Α. Λούζη	10	3554
'Άις Γιώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098
'Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261
'Άλεξανδρα	Κ. Καρδᾶ	13	4355
'Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμυντζή	06	4343
'Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140
'Άλφειδς	Σ. Λιβανοῦ	20	5116
'Άναστασία	Π. Φωτοπατά	05	2883
'Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382
'Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933
'Άνδρεας	ε'Ιόνιου Α. Ε.	19	4763
'Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνίεως	12	4393
'Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173
'Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603
'Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4353
'Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411
'Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685
'Άννα Τ.	Λ. Τεριάζον	06	2728
'Άνθιτη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298
'Άντωνης	Σ. και Π. Λαμπού	15	3729
'Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187
'Άντωνιος	άδ. Βλασσόπούλου	17	1957
'Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514
'Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557
'Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836
'Άξιδος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289
'Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	12	4248
'Άργολικός	Μαρή Έμποιούκου	21	4786
'Άρεθουσα	Νικ. Καμπούνη	11	3693
'Άρης	Μ. Ξελᾶ	14	4810
'Άριάδηνη	I. Νικηφόρου— Ε. Λαμπού	12	4745
'Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γουλανδρή	05	3470
'Άρκοδια	άδ. Ρούσση	66—21	904
'Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433
'Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349
'Άσημινα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344
'Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211
'Άστερια	I. Α. Ταζμυντζή	04	3313
'Άστηρ	Θεμ. Σταυροπάτη	96	1335
'Άτλαντικος	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446
'Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπότολ» Α.Ε.	09	4009
Άϋρα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652
'Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485
Βαθύ τής Σάμου	νιοί Δ. Ιγγλέση	12	1556
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354

Έφθ. Θεοδόσιαν 11 Μαρτ. διά Σάντος

άνεγ. Γδύνια 10 Μαρτ. διά Μπρίστολ. Τσάντεν.

άνεγ. Χάδην 10 Μαρτ. διά Μπρίστολ. Τσάντεν.

άνεγ. Ροζάριο ἀπό 11 Φεβρ. δι' Ενδώπιην

άνεγ. Σάντεφζορν 6 Μαρτ. διά Γρότεμποντοφ

διήλθεν 'Οράν 3 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν

Έφθ. Μπουένος "Άιρες 9 Μαρτ.

διήλθε Μαδέρας 27 Φεβρ. διά Μπουένος "Άιρες

διήλθε Νίτον 15 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο

Έφθ. Κέροντραν 11 Μαρτ.

διήλθε Πέρση 6 Μαρτ. διά Λαμπούνη

άνεγ. Όραν 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 6 διά Βορδώ

εἰς Σάν Ναζάρ 29 Νοεμ. Ζημία

άνεγ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Ρίον Ιανεῖον

διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 6 Μαρτ. διά Ράντερς

Έφθ. Κάρδιφ 2 Μαρτ.

Έφθ. Ροζάριο 27 Φεβρ. Φορτώνει

ποσηηγαμένον έγγυς τοῦ Χάρτελεν. ἀπό 28 Φεβρ.

διήλθε Νταζάρ 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ

διήλθεν 'Οράν 6 Μαρτ. Σάν Λού (Ροδανοῦ)

άνεγ. Άλεξανδρειαν 3 Μαρτ. δι' Ίνδιας

άνεγ. Σάν Νικολάς 4 Μαρτ. δι' Εσβεργ

διήλθε Ντόμερ 3 Μαρτ. εἰς Γδύνιας διά Πλέιτ

διήλθε Πειραιά 4 Μαρτ. διά Λά Παλλίς

Έφθ. Κοκανάνταν ἀπό 17 Φεβρ.

άνεγ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ., Μαδέρας 5 Μαρτ. διά Πλέιτ

Έφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.

διήλθε Φλώσιγκ 4 Μαρτ. διά Δάντσιγκ

Έφθ. Λονδίνον 5 Μαρτ.

Έφθ. Αλεξανδρειαν 4 Μαρτ.

άνεγ. Νεστοτέα 20 Φεβρ. διά Νταζάρ

άνεγ. "Εμδεν 27 Φεβρ. διά Μπουένος "Άιρες

έφθ. Βορδώ 25 Φεβρ. και Ρουέν 3 Μαρτίου

άνεγ. Σαβόναν 28 Φεβρ. διά Ρωσίαν

Έφθ. Μπουένος "Άιρες 28 Φεβρ.

έφθ. Μπουένος "Άιρες 27 Φεβρ.

άνεγ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ., Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Σέρον

άνεγ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Ρίον 3 Μαρτ.

έφθ. Ρουέν 25 Φεβρ. Κονστιτούσιον 4 Μαρτ. διά Μαδέρας

έφθ. Βόρμηρ 25 Φεβρ. και Ρουέν 3 Μαρτίου

άνεγ. Σάντα Φέ 3 Μαρτ.

έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. και άνεγ. 6 Μαρτ. διά Σέρον

άνεγ. Νεστοτέα 20 Φεβρ., Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Σέρον

άνεγ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Ρίον 3 Μαρτ.

έφθ. Ρουέν 25 Φεβρ. διά Μπουένος "Άιρες

άνεγ. Ροζάριο 5 Μαρτ.

άνεγ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ., Νίτον 4 διά Πειραιᾶ

έφθ. Κέροντραν ἀπό 11 Φεβρ.

διήλθε Λάδεντεν 16 Φεβρ. διά Μπουένος "Άιρες

έφθ. Ροζάριο 5 Μαρτ.

άνεγ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. διά Βοέμην

έφθ. Βοέμηρ 28 Φεβρ.

έφθ. Βοέμηρ 2 Φεβρ. διά Ελλάδος

έφθ. Βοέμηρ 25 Φεβρ. διά Κονσταντζής — Ελλάδος

διήλθε Βιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ

έφθ. Βοέμηρ 28 Φεβρ.

έφθ. Βοέμηρ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην

άνεγ. Ροζάριο 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην

διήλθε Βιβραλτάρ 27 Φεβρ. δι' Αμέρισαν, έφθ. 7 Μαρτ.

άνεγ. Σέτταν 11 Μαρτ.

διήλθε Κριστούπαλ. 24 Φεβρ. διά Γροαντζενιάνθ

διήλθε Βιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Βελγικὸν Κούζο

άνεγ. Μπάζιαν Μπλάγκαν ἀπό 14 Φεβρ. δι' Ενδώπιην

άνεγ. Μπλάθ 25 Φεβρ. διά Πειραιᾶ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεχ. Ροζάριο 17 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Βασ. Α. Πολέμης	Γρ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Μπάρρον 8 Μαρτ.
Βάσσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεχ. Βορδό 24 Φεβρ., Σάνι Μιχήλ 4 Μαρτ. διὰ Χούστον
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άνεχ. Πάτρας 5 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	έφθ. Βραΐλαν 5 Μαρτ.
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διῆλθε Νταζάρ 26 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	διῆλθε Μαδέρας 1 Μαρτ. διὰ Λονδίνου, έφθ. 8
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 24 Φεβρ. δι' Εσβιέργ
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 24 Φεβρ.
Γαλαξίας	Μάρογ Λύρα	18	4393	έφθ. Γράλεβετον 27 Φεβρ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	έφθ. Βαρκελώνην 28 Φεβρ. Έπιστρεψε ζημιῶν
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	διῆλθε Μαδέρας 6 Μαρτ. δι' Εγκώπην
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	διῆλθε Ουζάν 6 Μαρτ. διὰ Πάτρας
Γεώργιος	Ν. Λαγούντη	10	2216	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 11 διὰ Μάσκον
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεχ. Νεστόσεα 1 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Γεώργιος Π.	Θ. Έπαφανεάδη	03	4052	ἀργεῖ. Πειραιάς ἀπὸ 18 'Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	έφθ. Μπουένος "Άρρες 9 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μάλμο 4 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. "Άρρες 6 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. Έμπειρικόν	21	5728	έφθ. Ροζάριο 5 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	άνεχ. Νιούπροτ 4 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	έφθ. Ροζάριο 24 Φεβρ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέουν κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Μάλμο 4 Μαρτ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	διῆλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διὰ Ροτέν
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	έφθ. Αιγαίοντον 7 Μαρτ.
Γρανικός	Μ. Αύρα	16	3689	άνεχ. Ντιέπλην 3 Μαρτ. δι' Εμδεν
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 13 διὰ Βόλον
Δαμασκηνή	Παν. Άγγελάτου	03	1013	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	διῆλθε Νταζάρ 27 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Δάναπτης	άδελ. Συνοδονοῦ	14	2113	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ. καὶ Σύρον 7 Μαρτ. Έπιστρεψε
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
Δάφνη	Ν. Λυγιαρδοπούλου	18	3798	διῆλθε Νταζάρ 2 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
Δελφίν	Αᾶ καὶ Α' Ανδρεάδη	06	3816	άνεχ. Κάρδιφ 18 Φεβρ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιου
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	διῆλθε Λάδεστ 26 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Άρρες
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιάλη	09	4461	έφθ. Στέττιν 1 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άνεχ. "Αμπον Ζενίμα 5 Μαρτ., Σονέζ 6 διὰ Βόργιγκρον
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμπού	05	3338	έφθ. Χουέλβαν 23 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Σβέντμποργκ 6 Μαρτ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Δημ. Ιγγλέσης	νίνην Δ. Ιγγλέση	18	5275	διῆλθεν "Άργον Βιζέντιον 1 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Δημ. Νομικός	Λουζᾶ Νομικοῦ	03	1171	εἰς πλόας Κονσταντίνης — Ελλάδος
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 26 Φεβρ., Όλιντα 8 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	έφθ. Στρατών 1 Μαρτ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Σταθάτου	19	5168	έφθ. Στέττιν 24 Φεβρ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	διῆλθε Μαδέρας 6 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
Δούναβης	Λεων. Α. Έμπειρικόν	15	5604	διῆλθε Περιήρ 15 Φεβρ. δι' Αντιρρίου
Δύο Φίλοι	κληρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	άνεχ. Δάντοιγκ 4 Μαρτ. διὰ Γένοβαν. Συνεργούσθη, ζημία
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 6 Μαρτ. δι' Αιμέρσουαν
"Εθη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	διῆλθε Σάντα Λοντσία 4 Μαρτ. διὰ Μπάρμπαντος
"Εθρος	Σ. Λιθανοῦ	19	5621	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 14 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διῆλθε Μοντεβίδεο 24 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διὰ Μάντζεστερ, έφθ. 8
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	Στ. Έμπειρικόν	27	4164	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 3 Μαρτ. δι' Ειβονιάδου
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διῆλθε Νταζάρ 25 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Έλεγκο Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	άνεχ. Μπάρχαν Μπλάγκαν 2 Μαρτ. δι' "Άργον Βιζέντιον
Έλένη	Α. Καλλινίσου	18	5655	άνεχ. Γένοβαν 24 Φεβρ. διὰ Μελίλλαν, έφθ. 3 Μαρτ.
Έλένη Δ.	Δ. Λόρδου	01	1882	έφθ. Νοβοροσούσιον 23 Φεβρ.
Έλένη Τ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	διῆλθε Λάδεστ 8 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Έλένη Νικολάου	Α. Τεργιάζου	97	3039	εἰς Γιβραλτάρ ἀπὸ 15 Φεβρ. Ζημία
Έλιζα	Ν. Νικολάου	20	4528	διῆλθε Μαδέρας 23 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
Έλισάβετ	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άνεχ. Στέττιν 24 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Έλλας	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Μπάρου 24 Φεβρ., Μαδέρας 5 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Έλληνικό	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεχ. Πόττερνταμ 11 Μαρτ. δι' Αιμοβούγον—Πειραιᾶ
Έλληνικό Βουνό	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Θεσσαλονίκην 28 Φεβρ.
Έλπις	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	έφθ. Στέττιν 1 Μαρτ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν 10 Μαρτ.
Έμμυ	Α. Πεζᾶ	19	1492	άνεχ. Γκιζόν 6 Μαρτ. διὰ Βαλένθιαν
Έπαι. Κ. Έμπειρικός	Γ. Βεργοντή	14	3895	έφθ. Μπάρχαν Μπλάγκαν 5 Μαρτ.
Έυανθια	νίνην 'Επ. Έμπειρικόν	27	4385	έφθ. Ροζάριο 20 Φεβροναρίου
Έύσοικός	'Ιω. Π. Γουλανδρή	15	3551	εἰς Ρόττερνταμ ὑπὸ παραλαβήν
Έγγενα Καμπάνη	Μαρηή Έμπειρικόν	22	4792	διῆλθε Νταζάρ 23 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Άρρες
Έγγ. Σ. Έμπειρικού	Γ. Ν. Έμπειρικόν	98	3470	διῆλθε Πειραιά 8 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ
Έγγενία Λιθανοῦ	Στ. Έμπειρικόν	20	4882	έφθ. Κουνταλόρε 24 Φεβρ.
Έγγενία Χανδρή	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	διῆλθε Μαδέρας 25 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Έδδοσία	'Ιω. Χανδρή	20	4862	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 2 Μαρτ. δι' Αγ. Βιζέντιον
Έηηνος	N.'Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	εἰς Οδησσόν 1 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Έθαλια	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διῆλθε Κεσλόγ 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
Έθαλια Μαρηή	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 9 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Έππλοια	N. Μαρηή	19	4196	έφθ. Μπουένος "Άρρες 25 Φεβρ.
Έρυμεδων	Γεωργη Λαμπού	11	4862	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. διὰ Χονέλβαν
	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διὰ Πλέιτ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχιά .....	Γεωργ. Βεργωτή .....	13	5123	ἀργεὶ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη. Βεργωτή .....	Γερ. Βεργωτή .....	09	2993	ἔφθ. Ἀλγέριον 6 Μαρτ. (διὰ Δανίαν)
"Εψιλόν .....	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου .....	11	4120	ἔφθ. Ἀλμπαν 25 Φεβρ. καὶ Νόρφολ 6 Μαρτ.
Ζάννες Γούναρης .....	ἀδελφός Γούναρη .....	07	4407	ἔφθ. Μπάρον 5 Μαρτ.
Ζαννῆς Λ. Καμπάνης .....	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	20	5298	ἔφθ. Λίβερπολ 25 Φεβρ. καὶ Μπάρον 4 Μαρτ.
Ζερμαίν .....	Στυλ. Καστάνον .....	11	5217	ἔφθ. Λά Πλάταν 5 Μαρτ.
Ζεύς .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	20	4279	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 19 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Ζέφυρος .....	Α. Λουζη .....	09	4796	ἔφθ. Σάρωνες 27 Φεβρ.
Ζηνοβία .....	έτ. «Μιχαλίνον» .....	06	2947	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Ζωγραφιά Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	13	7156	ἔφθ. Νεκοτόσε 6 Μαρτ.
"Ηρων .....	Δημ. Ν. Κουφούν κλπ.....	06	1516	ἔφθ. Μερσίναν 20 Φεβρ.
"Ηφαιστος .....	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου..	12	3793	εἰς Σονάν 10 Μαρτ. ἐπὸ φόρτωσιν
Θάλεια .....	'Ηλία Ξυλά .....	17	4574	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 26 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υδρογην
Θάσος .....	«Πατριωτικής» .....	19	1565	ἀνεξ. Σύρον 5 Μαρτ. δι' Οράν
Θεδόλ 2 .....	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδη....	10	657	ἔφθ. 'Ελευσίνα 10 Μαρτ.
Θεμώνη .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	29	3859	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 8
Θεοδώρα (τάνκερ) .....	Παπάς καὶ Σία .....	17	1054	διῆλθε Κορυ(λ)ον 1 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
Θεόδωρος Γ. .....	Λ. Τεριάζον .....	12	3409	ἔφθ. 'Αιμέρσαν 27 Φεβρ.
Θεοφανώ .....	ἀδελφοὶ Λιβανοῦ .....	17	4240	διῆλθε Περγαμούνο 1 Μαρτ. διὰ Ντατάρ
Θεομήτωρ .....	Μιχ. Σπ. Πολέμη .....	10	4427	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. διὰ Ντατάρ
Θεοσκέπαστη .....	Β. Μανόρ—Σ. Μενδιούνο	11	3726	διῆλθε Φ. Νορόνγα 26 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
Θερμαϊκός .....	Μαροή Ἐμπειρίζου .....	23	4785	ἔφθ. 'Αιμέρσαν 26 Φεβρ.
Θέτις .....	Ε. Χατζηλία .....	30	4123	ἀνεξ. Ρόττερντα 16 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Θέτις Α. .....	Γ. 'Ανδρεάδον .....	10	4111	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ. διὰ Ρωσίαν
Θράκη .....	Α. Τεριάζον .....	17	982	ἔφθ. Ζογκούνδα 22 Φεβρ. καὶ Σύρον 9 Μαρτ.
Θρασύθουλος .....	Λ. Βογιατζίδη .....	12	3693	διῆλθε Νίτον 17 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
"Ια .....	Π. Χατζηλία .....	17	4860	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 6 Μαρτ. δι' "Αγιον Βιζέντιον
'Ιάκωβος .....	Γ. 'Αγγελίδη .....	01	2107	ἀνεξ. Βορδώ 24 Φεβρ. δι' 'Εμδεν, ἔφθ. 6 Μαρτ.
'Ιγόρ .....	Πεζᾶ καὶ Σία .....	07	2693	ἀνεξ. Κύπρον 6 Μαρτ. διὰ Μίδδλεσμπρο
'Ιόάκη .....	Σ. Βλαστοπούλου .....	11	4916	ἀνεξ. Σάντος 1 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Αὔρες, ἔφθ. 6 Μαρτ.
'Ιθακος .....	Γεώργ. Δρακούλη .....	11	4083	εἰς Χαλκίδα 5 Μαρτ. ἐπὸ ἐκφόρτωσιν
'Ικάριον .....	έτ. Βεργοτή .....	12	4013	ἀνεξ. Δονγκέρσην 6 Μαρτ. διὰ Χουέλβαν
'Ιλισσός .....	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ .....	15	4724	ἀνεξ. 'Αιμέρσαν 27 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
'Ιουλία .....	'Ηλ. Χατζηλία .....	14	4352	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 19 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
'Ισμήνη .....	Στεφιώτη καὶ Σία .....	90	2399	ἀνεξ. "Εμδεν 26 Φεβρ., Ντούτζενς 3 Μαρτ. διὰ Καλάμας
'Ιωάννα .....	'Ελ. Βελλιώτη .....	01	1192	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
'Ιωάννης .....	Δ. Δάμπταση .....	09	3667	ἀνεξ. Ροζάριο 3 Μαρτ. διὰ Ντατάρ
'Ιω. Βάτης .....	Θεοφ. Βάτη .....	12	4418	διῆλθε Ντατάρ 23 Φεβρ. διὰ Σαίν Ναζαίο
'Ιω. Καρράς .....	ἀδελ. Καρρᾶ .....	17	3527	ἔφθ. Ζαράτ 25 Φεβρ.
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος .....	Στ. Ἐμπειρίκου .....	24	3734	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 27 Φεβρ.
'Ιω. Νομικός .....	Α. Νομικοῦ .....	99	640	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
'Ιω. Π. Γουλανδρής .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	10	3750	ἀνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 7 Μαρτ. διὰ Ντατάρ
'Ιω. Φράγκος .....	Μάρκ. Φράγουν .....	12	3442	ἀνεξ. Γάνδην 26 Φεβρ., Ντόρερ 1 Μαρτ. διὰ Χονέλβαν
'Ιωλκία (τάνκερ) .....	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. ....	13	6977	ἀργεὶ Ρόττερντα ἀπὸ 23 Δεκ.
'Ιωνία (τάνκερ) .....	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. ....	16	5845	ἔφθ. Βατούμ 5 Μαρτ.
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ) .....	«Ἐλλην. Μεταφορική» Α.Ε. ....	13	4680	ἀνεξ. Φλώσιγκ 4 Μαρτ. διὰ Μεξικόν
K. Κτιστάκης .....	Γ. Κτιστάκη .....	07	4291	ἀνεξ. Μπάζ. Μπλάγκαν 23 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Καδιώ .....	νίοι Γ. Σιγάλα .....	11	1430	διῆλθε Κον(λ)ον 3 Μαρτ. διὰ Βηρυττόν
Καΐτη Χανδρῆ .....	I. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	ἔφθ. Σύντερλαντ 8 Μαρτ.
Καθαριώτισσα .....	νίοι Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Μεσσήνην
Καλαφάτης .....	Κ. Καλαφάτη .....	17	4213	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 26 Φεβρ. καὶ Στρατόν 8 Μαρτ.
Καλλιόπη .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	ἀνεξ. Μπονένος "Αὔρες 5 Μαρτ. "Αγ. Βιζέντιον
Καλλιόπη Σ. .....	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία .....	18	5152	διῆλθε Μαδέρας 17 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Καλυψώ Βεργωτή .....	Γερ. Βεργοτή .....	18	5686	ἀνεξ. 'Αιμέρσαν 2 Μαρτ. διὰ Χονέλβαν
Καπετάν Στρατῆς .....	Ξενίδ—Κουμπῆς καὶ Σία .....	06	3574	ἔφθ. Κοπεγχάγην 26 Φεβρ.
Καρρᾶς .....	ἀδ. Καρρᾶ .....	18	5234	ἀνεξ. Λίβερπολ 26 Φεβρ. διὰ Χονέλβαν
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη..	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	19	5106	ἀνεξ. Λονδίνον 27 Φεβρ., Μαδέρας 7 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Κάσσος .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	19	5685	ἀνεξ. Κοιλθόταν 26 Φεβρ. διὰ Βίλμυγκτον
Κάστωρ .....	έτ. Γράτσου .....	21	5497	διῆλθε Πλανάκιν 23 Φεβρ. διὰ Σαούθαμπτον
Κάτε .....	N. Λυκιαδοπούλου .....	18	5197	ἔφθ. Πενάγκ 8 Μαρτ.
Κατερίνα (τάνκερ) .....	έτ. Πετρέλαιας .....	87	2495	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935
Κατίγκω Χατζηπατέρα .....	νίῶν Κ. Χατζηπατέρα .....	13	3661	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 8 Μαρτ.
Κατίνα Βούλγαρη .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4567	ἔφθ. Ystad 28 Φεβρ., καὶ Γδύνια 7 Μαρτ.
Κέπι Κόρσο .....	'Αθ. Κουλόρας δ. Κ. Ξένου	05	3890	ἀνεξ. Νεζοτόσε 24 Φεβρ. διὰ Ντατάρ
Κεραμιές .....	N. Λυκιαδοπούλου .....	17	5085	διῆλθε Λάδεστ 22 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Κεχρέα .....	Θ. Επιφανιάδη .....	12	1968	ἔφθ. 'Αναπούρ 2 Μαρτ.
Κλεάνθης .....	Λ. Βογιατζίδη .....	11	4153	ἀνεξ. Σεμπρούγκε 20 Φεβρ. διὰ Ρίουν 'Ιανέριον
Κονδύλης .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	διῆλθε Ντατάρ 28 Φεβρ. δι' 'Αιμέρσαν
Κονίστρα .....	Θωμᾶς 'Επιφανιάδη .....	07	3530	ἔφθ. Θεοδοσίαν 11 Μαρτ.
Κορινθιακός .....	Μαροή 'Εμπειρίζου .....	10	3562	διῆλθε Σονέτ 4 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Κόρθιον .....	ἀδελ. Σύμπονα .....	09	2116	ἀνεξ. Θήραν 26 Φεβρ. καὶ Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
Κουλούρας — Ξένος .....	'Αντ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	διῆλθεν Όράλ 2 Μαρτ. διὰ Θεσσαλονίκην
Κουμουνδούρος .....	Υιοί 'Επ. Εμπειρίζου .....	25	3598	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες ἀπὸ 11 Φεβρ.
Κύθηρα .....	Πολυζ. Κατράζη .....	02	1070	ἀνεξ. Θεσσαλίην 4 Μαρτ. διὰ Κων(λ)ον
Κύμα .....	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	ἀνεξ. Μπάρον 12 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Κῦμα .....	N. Λιβανοῦ .....	11	3959	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Κυρά — Παναγιά II .....	'Αντ. Χάλαρη .....	99	1012	ἀνεξ. Μεθώνη 12 Μαρτ. διὰ Σέτταν
Κυριακούλα .....	A. καὶ Δ. Λαιμοῦ .....	18	4340	διῆλθε Λάδεστ 7 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Κωνσταντίνος Η. .....	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	ἔφθ. Λονδίνον 11 Μαρτ.
Κωνσταντ. Λουλούδης .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	22	4697	διῆλθε Ντατάρ 10 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Κωνστ. Χατζηπατέρας .....	Υιοί K. Χατζηπατέρα .....	13	4684	ἀνεξ. Ρόττερντα 23 Φεβρ., Μαδέρας 2 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Κωστής .....	Μουσούρα καὶ Βενιεράζη .....	19	5438	διῆλθε Λάδεστ 8 Μαρτ. διὰ Μπίρενγκιντ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυρ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	άνερ. Σύντερλαντ 2 Μαρτ., Λισσαβώνα 10 διά Μοντεβίδεο
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρίζον	14	3803	άνερ. Αίγερπον 24 Φεβρ., Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δι' Ινδίας
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρούνη	98	3462	διήλθε Μαδέρας 26 Φεβρ. διά Πλέιτ
Λέρος	'Ιω. Θεοζαριδή	99	846	έφθ. Μπόναν 26 Φεβρ., καὶ Σφάξ 11 Μαρτ.
Λέσσος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 Φεβρ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	πλήρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Κάρδιτς 25 Φεβρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	έφθ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. Φορτώνει
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίνον Λ. Κονδύλη	12	3923	διήλθε Φλόσιγκ 7 Μαρτ. διά Κόρσορ
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνερ. Κάρδιφ 28 Φεβρ., Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Πλέιτ
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαρηή καὶ Σία	10	2143	ΑΝΕΤΙΝΑΧΘΗ προσφρόσαν ἐπί νάρκης 3 Μαρτ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διήλθε Μαδέρας 25 Φεβρ. διά Μπούνενος "Αὔρες
Μαίηντ δύ Σάμος	νιοί Π. Δ. Γούλανδρή	01	1190	έφθ. Τερζίο - ντάγ 2 Μαρτ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Σάμον 4 Μαρτ.
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	έφθ. Κατάλανον 3 Μαρτ.
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνερ. Μπούνενος "Αὔρες 21 Φεβρ. διά Νταζάρ
Μαίρη Δευτεράριου	Βασ. Δευτεράριου	03	1383	άνερ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ. διά Μίδδλεσμπρο
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Νοβοροσίσην 28 Φεβρ., καὶ Πειραιᾶ 12 Μαρτ.
Μάκης	E. Κ. Βλασπούλου	06	3546	άνερ. Βενετία 27 Φεβρ. διά Ραβένναν
Μαλιακός	Μαρηή Έμπειρίζον	12	3903	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 7 Μαρτ.
Μαλέας	Το. Παπαδέα	17	5709	άνερ. Μπάρον 6 Μαρτ. διά Μπάζ. Μπλάγκαν
Μαννούλας	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Μπάζ
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνερ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διά Πλέιτ
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σωτιανοῦ	89	2187	έφθ. Θεσσαλονίκην 23 Φεβρ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	άνερ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Μπούνενος "Αὔρες
Μαρία	Σ. Βλασπούλου	07	4225	άνερ. Μπούνενος "Αὔρες 3 Μαρτ. διά Μαδέρας
Μαρία	Σ. Ηερή —Δ. Τετασαρώνη	00	1216	άνερ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ. διά Τουρκίαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμοῦ	12	4707	άνερ. Μπούνενος "Αὔρες 23 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	N. Νικολάου	27	5525	άνερ. Μινατίτλαν 20 Φεβρ. διά Λάδσεντ (διαταγάς)
Μαρία Νομικοῦ	Ουσάζ Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Κονγκούντζαν 27 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Ροζάριο 16 Φεβρ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	άνερ. Αίγερπον 23 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέζιον
Μαριέττα	N. Εύσταθιον	13	6042	διήλθε Νταζάρ 26 Φεβρ. διά Νάντην
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	άνερ. Ιαπωνίαν 20 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέζιον
Μαριόγκα	Δ. Γορούνι	12	4236	διήλθε Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 19 Φεβρ. διά Κίναν
Μαριόγκα Δ. Θερμώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	διήλθε Νταζάρ 8 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρη	22	5411	εἰς Λονδίνον ἐπό παραλαβήν
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	έφθ. Ρίον Ιανέζιον 20 Φεβρ. καὶ Μπ. "Αὔρες 7 Μαρτ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ.
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	04	1128	έφθ. Θεσσαλονίκην 22 Φεβρ. καὶ Ρένι 9 Μαρτ.
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 27 Νοεμ' Ζημιάν
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Γεωργιάλη	07	3556	"Ιδε: "ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ»
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γούλανδρη	12	4669	έφθ. Γένοβαν 2 Μαρτ. καὶ ἀνερ. 7 διά Ροσσίαν
Μάρπησσα	N. Εύσταθιον	19	5476	διήλθε Κίγκοτον 26 Φεβρ. δι' Είσβονμάρον
Ματρόννα	N. Βογιατζίδη	02	2846	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες ρόδες 2 Μαρτ.
Μεμάς	«Αλγαίον» A. E.	00	4359	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
Μεμάς	άδ. Κουρούκλη	12	1735	έφθ. Μπουργκάζ 1 Μαρτ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	έφθ. Δάντσιγκ 24 Φεβρ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομιζός» A. E.	95	985	έφθ. Σέριφον 1 Μαρτ. καὶ Νεάπολιν 6
Μίμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	άνερ. Κάρδιφ 1 Μαρτ. Λάζ Πλάμας 8 διά Πλέιτ
Μιμόδια	«Βλάσσοβ»	05	3071	άνερ. Χονέλαν 1 Μαρτ., Νίτον 8 διά Ρόττερνταμ
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρζη	22	6067	εἰς Γιοζοχάναν 1 Μαρτ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	πλήρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνερ. Γένοβαν 22 Φεβρ. Γιβραλτάρ 27 διά Πλέιτ
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	πλήρον. Μ. Γούλανδρη	21	6669	εἰς Αμβέρσαν ἐπό παραλαβήν
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίζον	18	5202	άνερ. Αιδόνιο 3 Μαρτ. διά Πότι
Μιχαλάκης	N. Εύσταθιον	19	5234	άνερ. Χοντόνι 1 Μαρτ. διά Πενσακόλαν
Μιχάλης	Α. Φατσή	12	3646	εἰς Κέιπ Σάντα Μαρία ἐν προσαράξει ἀπό 17 Φεβρ.
Μιχαλιώς	άδ. Συνάλα	08	3742	άνερ. Πλέιτ 8 Φεβρ. διά Κέρωνταν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Ροζάριο 19 Φεβρ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρη	18	5199	διήλθε Περναμπούντο 25 Φεβρ. δι' Ελλάδα
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδη»	89	2466	άνερ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ. διά Κονγκούντζαν
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	άνερ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. δι' Οράν
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	διήλθε Νίτον 6 Μαρτ. διά Δάντσιγκ
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Αμβούργον 6 Μαρτ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Αιγαίον 6 Μαρτ.
Ναυσικά (τάνκερ)	Κνο. Βενιέλου	22	5005	άνερ. Κονγκούντζαν 20 Φεβρ. δι' Αμπέρσαν, έφθ. 10 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	διήλθε Χούπτερ 3 Μαρτ. διά Γάνδην, έφθ. 4
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαραλοῦ	12	3451	άνερ. Σάντα Φὲ 24 Φεβρ. διά Ντιαμάντ
Νέδων	A. Καλλινίζου	19	5263	άνερ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά Πλέιτ
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» A. E.	13	4826	έφθ. Υμουνίτεν 24 Φεβρ.
Νερόπιδα	Γ. Ν. Σταθάτου	03	2759	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 4 Μαρτ.
Νεμέα	N. Λιβανοῦ	19	4399	διήλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Νέστος	ιδόν. Γ. Γράτσου	18	1954	άνερ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διά Μπούνενος "Αὔρες
Νέστωρ	A. Καλλινίζου	18	5154	άνερ. Πόρτ Αλμπέρον 4 Μαρτ. διά Πρέστον
Νήιον	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	άνερ. Κάρδιφ 2 Μαρτ. διά Μπούνενος "Αὔρες
Νηρέυς	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
Νηρίτος	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	άνερ. Δάντσιγκ 23 Φεβρ., Λάδσεντ 2 Μαρτ. διά Σάντος
Νίκη	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Σέτταν 3 Μαρτ.
Νικοκλῆς	Α. Γραπαίου	14	3892	έφθ. Ρουέν 23 Φεβρ., καὶ ἀνερ. 5 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
Νίκος	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	άνερ. Νεστόσει 1 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
Νίκος Τ.	πλήρον. Αθανασούλη	01	3575	διήλθε Κεελόγκ 22 Φεβρ. διά Βαγκούντερο
Νικόλαος Αθανασούλης	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	άγγει Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	K. Μιχάλου	13	4342	άνερ. Μπάρου 6 Μαρτ. διά Ροζάριο
Νικόλαος Μίχαλος	Κουλούθρου — Έμπειρίζον	19	5295	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες ρόδες 6 Μαρτ.
Νικόλ. Μ. Εμπειρίκος				άνερ. Μπούνενος "Αὔρες 3 Μαρτ. δι' Αγ. Βιζέντιον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γχο. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Κωνστάντζαν 2 Μαρτ. καὶ Ηειραῖ 12 διηῆθεν Ὁράν 8 Μαρτ. διὰ Κατάσοκον
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Βαρζελόνην 20 Φεβρ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μιζέ Φιλίνη	04	3111	άνεξ. Μπονένος Ἀρροζ 4 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	άνεξ. Ροζάριο 27 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Νικόλας "Αγγελος	Ίω. Ἀγγέλου	12	4351	άνεξ. Γδύνια 2 Μαρτ. διὰ Μπονένος Ἀρρες
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοί Πατέρα	10	4362	άνεξ. Γδύνια 2 Μαρτ. διὰ Μπονένος Ἀρρες
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	διηῆθεν Πόρτα Σαΐδ 5 Μαρτ. διὰ Βίλμαγκτον
Νύμφη	Ν. Λευκαδοπούλου	21	4504	άνεξ. Χούλι 7 Μαρτ. δι' Ἐμδεν
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννονήλατον	13	4577	άνεξ. Μαντζάς 1 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
"Ολγα Ἐπ. Ἐμπειρίκου	νέδν. Ἐπ. Ἐμπειρίκου	22	4677	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 4 Μαρτ.
Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	έφθ. Ἀμέρεσαν 4 Μαρτ. (διὰ Πάτρας)
"Ολυμπος	Κουλούθουσ — Ἐμπειρίκου	18	5249	άνεξ. Ἀμστερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Μπονένος Ἀρρες
Ομόνοια	Ξενιού· Ἀδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεξ. Ἀμέρεσαν 9 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
"Ορος Ἀθως	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	13	3578	έφθ. Μάντζεστερ 9 Μαρτ.
"Ορος Ἄτλας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	16	5647	έφθ. Ὑμούντεν 26 Φεβρ.
"Ορος Ἐλικών	«Τράπιτ, Κο»	18	5525	διηῆθεν Σονές 19 Φεβρ. διὰ Colachel
"Ορος Ἰδη	Κοσμέτου· Κουλούουντη ..	20	5210	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 21 Φεβρ.
"Ορος Ἰθωμη	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	14	4191	άνεξ. Ροζάριο 19 Φεβρ. διὰ Σάρπινες
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	7914	άνεξ. Ἀμέρεσαν 8 Μαρτ. δι' Ἰνδίας
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπιτ, Κο»	12	3876	άνεξ. Ἀστερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Μπονένος Ἀρρες
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλούν. — Σ. Πατέρα	19	6701	διηῆθεν Περναπούν 27 Φεβρ. διὰ Μπ. Ἀρρες
"Ορος Κύνθος	«Τράπιτ, Κο»	18	5188	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 24 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
"Ορος Λυκαθήττος	«Ἀτλαντικός» Α. Ε. ....	17	4292	διηῆθεν Μαδέρας 26 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
"Ορος Μυκάλη	Π. Γεωργιλή	07	3556	άνεξ. Ροζάριο 5 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούουντη	19	5658	άνεξ. Μάρ Ντέλ. Πλάτα 27 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	20	5166	άνεξ. Νόρφολξ 2 Μαρτ. διὰ Σάνι Τζέν, ἔφθ. 5
"Ορος Οθωρος	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε. ....	19	4817	έφθ. Ἀμστερνταμ 18 Φεβρ.
"Ορος Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18	5201	άνεξ. Ἀμστερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Μπονένος Ἀρρες
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	5334	έφθ. Σάντος 4 Μαρτ. καὶ ἀνεξ. 5 διὰ Μασσαλίαν
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούουντη	18	5208	διηῆθεν Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διὰ Πλέϊτ
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούουντη - Κωστομένη	17	5791	διηῆθεν Νταζάρ 27 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε. ....	14	4592	άνεξ. Μάρζ. Μπλάγκαν 19 Φεβρ. διὰ Κέρκυραν
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	10	3986	άνεξ. Ιμπαγκάν απὸ 6 Φεβρ. διὰ Πλέϊτ
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	19	5182	έφθ. Μπονένος Ἀρρες ρόδες 4 Μαρτ.
"Ορος Ταύρος	«Ἀτλαντικός» Α.Ε. ....	20	6696	έφθ. Κοίλδοττάμ 12 Φεβρ.
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21	6388	άνεξ. Ἀμστερνταμ 17 Φεβρ. διὰ Μπ. Ἀρρες
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεξ. Νεάπολιν 3 Μαρτ. διὰ Πότι
Παγασητικός	Μαροή Ἐμπειρίκου	14	3477	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 24 Φεβρ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κονφρός κλπ.	20	2012	έφθ. Charente 26 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
Παναγής	Ν. Λευκαδοπούλου	20	5187	διηῆθεν Ἀλγέριον 2 Μαρτ. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 10
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κονχαντάρου	12	5839	άνεξ. Πειραιά 11 Μαρτ. διὰ Βόλον — Ρωσσίαν
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κοντούσουν	15	4661	έφθ. Μπονένος Ἀρρες 7 Μαρτ.
Πάνις	Α. Ἀναστασάτου	06	1781	διηῆθεν Κωνίουν 21 Φεβρ. διὰ Βαρζελόνην
Παντελής	Κ. Λαμιοῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άνεξ. Μπάρου 20 Φεβρ. διὰ Περναπούντο
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	12	5146	έφθ. Ροζάριο 23 Φεβρ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεξ. Ροζάριο 1 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτη	06	3435	άνεξ. Σάν Νιζολάς 27 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	διηῆθεν Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διὰ Βορδώ
Πάτρα	Τσαμιαράνη—Κοννίδη	96	3256	άνεξ. Γδύνια 2 Μαρτ. δι' Ἀλεξανδρειαν. Προσήφαξε. Ζημίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	ζληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	διηῆθεν Νίτον 5 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Περεύς	Α. Ἀνδρεάτου	18	5172	άνεξ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ. Γιβραλτάρ 7 διὰ Ροτέν
Πεταλοί	Μαροή Ἐμπειρίκου	17	5126	εἰς Μαντζάς 1 Μαρτ.
Πετρούλ. (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόν»	03	4634	άνεξ. Νεάπολιν 22 Φεβρ. διὰ Κωνστάντζαν, ἔφθ. 28
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	έτ. Π. Νομικός	14	7020	ἀργεῖτε Ρόττερνταμ απὸ 21 Οκτ. 1936. Ἐπισκενή ζημιῶν
Πέτρος I. Γουλανδρής	ἀδ. Γούλανδρη	23	4693	έφθ. Πότι 9 Μαρτ.
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	διηῆθεν Σονές 3 Μαρτ. διὰ Ινδίας
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεξ. Κέρκυραν 10 Μαρτ. διὰ Πόρτα Ρομαίν
Πήλευς	Χ. Χατζηλία	28	4695	άνεξ. Μπονένος Ἀρρες 3 Μαρτ. δι' Ἀγ. Βιζέντιουν
Πηνελόπη	Σ. Π. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεξ. Αμέρεσαν 6 Μαρτ. διὰ Κούβαν
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	άνεξ. Μπ. Ἀρρες 17 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Πολέμης	I. Δ. Παλαιωκρασσᾶ	09	1457	εἰς Μερσίναν 1 Μαρτ.
Πόλι	Ε. Βιντιάδη	97	2861	εἰς Μπανιόλι 1 Μαρτ. ἐπὸ ἐκφότωσιν
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	άνεξ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. Μαδέρας 5 Μαρτ. διὰ Πλέϊτ
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	διηῆθεν Λάδσεντ 13 Φεβρ. διὰ Πλέϊτ
Πόπη	Μιχ. Βερνίζουν	96	1594	έφθ. Στρατών 9 Μαρτ.
Ποσειδών	ἀδ. Πίττα	09	3895	άνεξ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	άνεξ. Μπονένος Ἀρρες 5 Μαρτίου διὰ Νταζάρ
Πρέκλα	Θ. Ἐπιφανάδη	12	1820	έφθ. Ἀλεξανδρούπολιν 26 Φεβρ.
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννονήλατον	12	4340	έφθ. Μαζανούλπατάμ (Ινδία) 7 Μαρτ.
Ρήνος	Αεων. Ἐμπειρίκου	19	4683	διηῆθεν Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' Ἀλάζονες
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	έφθ. Γιβραλτάρ 6 Μαρτ.
Ρίτα Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεξ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 20 Φεβρ.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	εἰς Κάρδια 8 Μαρτ. (διὰ Πλέϊτ)
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώγη	99	1044	εἰς Μεθώνην 8 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαροή Ἐμπειρίκου	12	3548	άνεξ. Κοπεγχάγην 25 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 2 Μαρτ.
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ. καὶ Θεοδόσιαν 8 Μαρτ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 24 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Σούνιον	Μαροή Ἐμπειρίκου	19	3054	άνεξ. Κάρδια 26 Φεβρ., Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Τάραντα
Σπύρος	«Λίγανον» Α.Ε.	18	5153	έφθ. Τέξας 21 Φεβρ.
Σταμ. Γ. Ἐμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκου»	36	3941	διηῆθεν Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	έφθ. Μοντεβίδεο 27 Φεβρ.
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	έφθ. Σάν Λορεντζο 22 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	έφθ. Μπάζ. Μηλάγκαν 20 Φεβρ.
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. διὰ Χούλλ.
Σύλθα	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
Συλίθα	Σ. Καταπλόδη	98	3175	άργει Γάνδην ἀπὸ 22 Δεκ.
Τάκης	Π. 'Αντέπα	04	1698	διήλθε Πίγμαλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Ρόπτερνταν
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειρίκου	14	3942	έφθ. Χούλλαν 21 Φεβρ. και Γάνδην 5 Μαρτ.
Τάνατος	ήδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	έφθ. Σουνινᾶ 8 Μαρτ.
Τοξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	έφθ. Ροζάριο 21 Φεβρ. και Σάν Λορέντζο 23
Τάσις	«Μερτφόν» Α.Ε.	13	4706	διήλθε Λορέντζο Μαρόκες 14 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Τάσος Κ.	'Εμι. Καραβία	01	3634	διήλθε Μαδέρας 1 Μαρτ. διὰ Ηλέτι
Ταύγετος	Κουλούθρου — 'Εμπειρίκου	18	4295	άνεγ. 'Αντοφαγάστα 6 Μαρτ. δι' Αζόρας
Ταυρίς	άδ. Συνοδινοῦ	03	2281	έφθ. Κοπεγχάγη 4 Μαρτ. ΕΠΩΔΗΙΘΗ εἰς Λετονίας
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	άνεγ. Ρόπτερνταν 3 Μαρτ. διὰ Γκόττεμποργκ
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανοῦ	12	1859	άνεγ. Χούλλαν 24 Φεβρ. διὰ Λονδίνον, έφθ. 6 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	έφθ. Σάντα Φέ 2 Μαρτ.
Τουρκία	έτ. «Ελληνιστή» Α.Ε.	09	1911	άνεγ. Ναύπλιον 11 Μαρτ. διὰ Ηλέτας
Τουρλιανή	Γ. Αστηρομήτη	19	2486	άνεγ. 'Αλμποργκ 6 Μαρτ. διὰ Κάλλοντηποργκ
Τρεγκόδναν	I. Σαραβάνου	03	3075	διήλθε Πιόρτλαντ 22 Φεβρ. διὰ Βαλέντσιαν
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσουν	14	4211	έφθ. Μάντζεστερ 4 Μαρτ.
Τώνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04	2689	άνεγ. Σουνινᾶ 1 Μαρτ. Γιβραλτάρ 8 διὰ Ηπειρωτικής
Υδραίος	A. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνεγ. Μπονένος "Άηρες 17 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
Υδρούσσα	II. Χριστοπούλου	22	2038	διήλθε Πειραιᾶ 3 Μαρτίου διὰ Ρόπτερνταν
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 20 Φεβρ. διὰ Ηλέτι
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	άνεγ. 'Αμβέρσαν 27 Φεβρ., Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διὰ Βισσόρων
Φανερωμένη	Α. Βλαζάρη	08	3501	έφθ. Μπονένος "Άηρες φόδες 7 Μαρτ.
Φλάρω	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	έφθ. 'Αμβέρσαν 6 Μαρτ. και άνεγ. 10 δι' Αμβούργον
Φλώρα Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Πιότρ Σαΐδ 26 Φεβρ. και Σονέζ 8 Μαρτ.
Φραγκούλλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιαν. Ζημία
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρῆ	18	5304	έφθ. Ροζάριο 25 Φεβρ.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διήλθε Νταζάρ 3 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Φώτης	N. Λυγιαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Μαδέρας 20 Φεβρ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούονος
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρφᾶ	18	4465	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 6 Μαρτ.
Φωφώ Μακρῆ	I. Σ. Στριψιτούλαζη	03	1013	"Ιδε : «ΔΑΛΑΜΑΣΚΗΝΗ»
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Πουέρτο Μπελγκράνο 27 Φεβρ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	διήλθε Πιόρτλαντ 24 Φεβρ. διὰ Βορδώ, έφθ. 2 Μαρτ.
Χίος	Ενέαγγ. Νομικοῦ	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Ιαν.
Χλόη	N. Λυγιαρδοπούλου	28	4641	άνεγ. Βρέμην 26 Φεβρ., Όφαν 7 Μαρτ. διὰ Σαγγάρην
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	έφθ. Μπονένος "Άηρες φόδες 3 Μαρτ.
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρῆ	13	5367	άνεγ. Μπάζαν 9 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Ωκεανία	M. Καριβαζή	07	4843	διήλθε Μαδέρας 3 Μαρτ. διὰ Βινικέν
Ωκεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	διήλθε Λάδσεντ 23 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
Ωνάση Πηνελόπη	'Αφιστ. 'Ωνάση	19	5404	διήλθε Λάδσεντ 11 Φεβρ. διὰ Ηλέτι
Ωνάση Σωκράτης	'Αφιστ. 'Ωνάση	19	5433	άνεγ. Μπάζαν 24 Φεβρ. διὰ Χάμπτον φόδες
Ωρίων	Πόλ. Λίρα — A. Λουζη ..	09	4798	έφθ. Χούλλαν 25 Φεβρ.
Ωρωπός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	13	3475	διήλθε Μαδέρας 6 Μαρτ. δι' Εύρωπην

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Γαλάτεια Τ. (Κυπριακόν)	Γ. Τσιρίδη	89	498	προσήρχαντεν εἰς Κορσικὴν 9 Μαρτ. Περούαν
Έλένη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	εἰς Μπονέζ 1 Μαρτ.
Ίωνοπολίς ('Αγγλ.)	O. Ιωσηφόγλου	20	6755	εἰς Ρόπτερνταν. ΕΠΩΔΗΙΘΗ εἰς Νορβηγοὺς
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Κατάπον — Μαροῦ	03	1601	εἰς Κονιλίν. Θά ρυπούληζηθῇ εἰς Πειραιᾶ
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	έφθ. Λιόνον 2 Μαρτ.
Μπεάτσος ('Αγγλικόν)	A. Λούζη	13	1569	άνεγ. Μπόναν 4 Μαρτ. διὰ Σουσα, έφθ. 6
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν) ..	Μινακούλη και Σία	05	2539	έφθ. Γένοβαν 28 Φεβρ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	B. I. B. C. ....	21	7012	έφθ. Τεργέστην 24 Φεβρ. και Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
Νέλσων, ('Αγγλικόν) ..	Σταύρο. Χριστοφορίδη	96	1437	άνεγ. Βαρκελώνην 17 Φεβρ., Μπόναν 26 δι' Αλεξάνδρειαν
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	A. Μιναζούλη—Ρουσάνον	95	2499	διήλθε Πιόρτλαντ 4 Μαρτ. διὰ Κόντινετ
"Ολγα Σ. ('Αγγλ.)....	άδ. Βλασσοπούλου .....	05	677	έφθ. Χάϊφαν 2 Μαρτ.
"Ολιού, (Ρουμανικόν) ..	A. Βλάσσος .....	20	4308	διήλθε Νίτον 11 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Πράχοθα (Ρουμανικόν) ..	A. Βλάσσος .....	22	3609	διήλθε Νταζάρ 4 Μαρτ. διὰ Ρόπτερνταν
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.) ..	N. Σταματίου .....	79	677	εἰς πλόας 'Ανατολικῆς 'Αφριζῆς
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν) ..	A. Βλάσσος .....	12	3629	διήλθε Πιόρτλαντ 1 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 9
Τουσσίκα ('Αγγλικόν) ..	K. Λασκαρίδη — A. Δάλλα	03	1828	διήλθε Κονιλίν 1 Μαρτ. διὰ Βαρκελώνην
American Eagle ('Αμερ.) ..	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4371	εἰς Ταζόμα ἐπὸ παραλαβῆν
Munindies ('Αμερ.) .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4576	εἰς Βαλτιμόρη ἐπὸ παραλαβῆν

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
EN KEPKYRA

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

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