

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1937

Αρ. Φύλλου 151

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 151

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1937

Tὸ δεκαωνδήμερον

Ναυτιλία και έθνικον είσοδημα

Θά διατυπώσωμεν ώρισμένας παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν ἀριθμῶν τῆς κατὰ πάντα ἐμπειριστατωμένης μελέτης τοῦ κ. Κ. Ε.'Εμπειρίου περὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, διευρύνοντες δὲ τὸ θέμα, θά καταδεῖξωμεν τί πέραν καὶ τοῦ συναλλάγματος πολύτιμον ἀποκομίζει ἢ καθόλου οἰκονομικὴ ζωὴ τοῦ τόπου ἀπό τὴν θαλασσινὴν τοῦ "Ἐλληνος δραστηριότητα, τὴν εὐρωστοτέραν αὐτὴν τῆς φυλῆς μας ἔκδηλωσιν. Εἰς τὴν ναυούσιον "Ἐλλάδα ἐριζωμένη, θεοῖς ἔπρεπε νά ἦτο ἡ πεποίθαις περὶ τῆς παραγωγικότητος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ συνείδησις ἑθνική νά είχε καταστή ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς. Θά παρεῖλα τότε ν' ἀπηχολοῦντο αἱ στῆλαι ἡμῶν μὲ τοισύτας γενικότητας, ἀφοῦ θασικὴ προϋπόθεσις τῆς ὑποστάσεως τῆς Ναυτιλίας δι' ἔνα "Ἐθνος εἶνε ἡ γνῶσις τῶν κατ' αὐτὴν καὶ ἡ σαφῆς ἐπίγνωσις τῶν ὑπερτέρων ἀναγκῶν ποὺ ἔξυπερτεῖ τὸ ἔθνικὸν πλοῖον. Αἱ ἀμφισθήτησις, ὅμως, αἱ εἰς τὴν ἄγνοιαν τῶν πραγμάτων ὀφειλόμεναι, ποὺ κατά καιροὺς ἔγειρονται ἐκ διαφόρων κύκλων, ἀνευθύνων μὲν, δυναμένων πάντως σφαλεράς νά δημιουργήσουν ἐντυπώσεις, μᾶς ὑποχρέωνται ἔξονυχιστικώρην τὸν ἀσχοληθῶμεν μὲ τὰ ὠφέληματα τὰ μεγάλα, τὰ ἀπροσμέτρητα, τὰ ὅποια προσπορίζει εἰς τὸν Χώραν μας δὲ ἀδιάλειπτος ἄνα τὴν "Υδρόγειον μόχθος τοῦ "Ἐλλήνος ναυτίλου.

Καὶ πρώτον διὰ τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα: Τὰ συμπεράσματα, εἰς ὅ κατελέγεν δὲ κ. Κ. Ε. Ἐμπειρικός δὲν, ἀφιστανται αἰσθητῶς τῶν ίδιων μας ὑπολογισμῶν, ἔξαχθέντων μάλιστα μὲ διάφορον δόλω μέθοδον. Πιολογίζει οὕτος τελικῶς τὴν ἔκ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας συναλλαγματική πρόσοδον εἰς Λίρας Ἀγγλίας 2.042.605, ἔναντι 1.750.000 λιρῶν που ὑπελογίσαμεν ἡμεῖς διὰ τὸ 1936. Δέον νὰ σημειωθῇ, δτὶ οἱ ἀριθμοὶ τοῦ κ. Ἐμπειρικού ἀναφέρονται εἰς τὸ τρέχον ἔτος, κατὰ τὸ δόπιον καὶ αἱ ἐργασίαι τῆς Ναυτιλίας μας προθλέπονται αἰσθητῶς θελτιώματα να ἔναντι τοῦ 1936 καὶ ή μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων ἔτι μᾶλλον είνει ηδημένη καὶ ή συχνότης τῆς ἐπισκέψεως τῶν φορτηγῶν μας εἰς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας διαγράφεται μεγαλύτερα, λόγῳ τῆς μεταφορᾶς σιτηρῶν καὶ μεταλλευμάτων. Ἀνεξαρτήτως, δημοσίως, τῆς γενικωτέρας ταύτης παρατηρήσεως ἔχουμεν νὰ σημειώσωμεν ἐν σχέσει μὲ τὰ διάφορα κονιδύλια τῆς μελέτης τοῦ κ. Ἐμπειρικού καὶ τὰ ἔξης:

α') ΜΙΣΘΟΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ. 'Ορθώς ύπολογίζεται, θάση τῶν κρατούντων μισθολογίων, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰς συνάλλαγμα καταβάλλομενων μισθῶν εἰς Λιρας 'Αγγλίας 1.104.500, ἀν καὶ τὸ ποσοστὸν ἀργίας 10%, ἐκ τῶν μέχρι σήμερον δεδομένων, δὲν φαίνεται νὰ είνε τὸ πιθανότερον διά τὸ 1937, ἔτος ἐντατικῆς κινήσεως. Τὸ ποσοστὸν. δῆμος, τοῦ 60 %, ὅπερ ὁ κ. Ἐμπειρίκος θεωρεῖ ως εἰσαγόμενον ὑπὸ τῶν πληρωμάτων ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος είνε καθ' ἡμᾶς κατώτερον τῆς πραγματικότητος. Διότι πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ σψιν, δτὶ τὰ 2)3 περὶ τοῦ τῆς μισθοδοσίας ἐνὸς πλοίου καλύπτουν οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ οἱ ὑπαξιωματικοὶ, τῶν ὅποιών οἱ μισθοὶ είνε σήμερον ἀνώτεροι τῶν 8 λιρῶν μηνιαίων καὶ φθάνουν μέχρι τῶν 20 λιρῶν. Οἱ πλεῖστοι ἔκ τῶν ἀνώτερων πληρωμάτων είνε ἔγγαμοι καὶ ἐπομένων τὰ πόρς τὰς οἰκογενείας των ἐμβάσματα είνε μεγαλύτερα, πλὴν δὲ τούτου ἐλάχιστα είνε αἱ περιπτώσεις ἀξιωματικῶν δαπανώντων τὰ 4)10 τῆς μισθοδοσίας των. 'Ο πλοίαρχος δηλαδὴ πρέπει νὰ δαπανᾷ 8 λίρας μηνιαίων καὶ ὁ γ' ἡμιχανικὸς 5-6 λίρας. Είνε τοῦτο καθ' ἡμᾶς ὑπερβολικόν. Τὰ ταξιδία τῶν ναυτιλλομένων μας είνε πολύμηνα καὶ ουνέπως αἱ δαπάναι των εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας περιορίζονται κατ' ἀραιότερα χρονικὰ διαστήματα. Τὰ πληρώματα, ἔξ, ἀλλου, τὰ ὑπηρετοῦντα εἰς σκάφη ἀπαιχολούμενα ἐντὸς τῆς Μεσογείου καὶ ἔξ,

αύτῆς πρός τὸ Κόντινεντ (τὸ 1)3 τοῦ δόλου ἀριθμοῦ) συχνότερον ἐπισκέπτονται τούς λιμένας μας, περιοριζομένων οὕτως αισθητῶς τῶν δαπανῶν αὐτῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Πέραν, ὅμως, τῶν ἐμβάσιμάτων πρός τὰς οἰκογενείας των, οἱ ναυτιλλόμενοι ἀποταμεύουν καὶ ὡρισμένας οἰκονομίας ἔκ τῶν μισθῶν των, τὰς ὁποίας φέρουν μεθ' ἑαυτῶν δταν, ἀπολυόμενοι τοῦ πλοίου, ἐπιστρέφουν εἰς Ἑλλάδα. Δὲν ὑπάρχει παρά δειγμα ἀξιωματικοῦ παλιννοστοῦντος μετά διετῆ ἡ καὶ τριετῆ ὑπερσίαν ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου, δοτις νάν μῇ ἔχῃ ἔξοικον μησῆρ 50 καὶ 100 ἀκόμη λίρας. Ὁ "Ἑλλην ναυτικός είνε ἔκ παραδόσεως οἰκονόμος. Τὰ πληρώματα ιδίᾳ ὠρισμένων νήσων, τῆς "Ανδρου λ. χ. καὶ τῆς Χίου ὑποχρέωσίν των θεωροῦν νά μῇ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν πατρίδα των μὲ κενὸν τὸ πτωχὸν θαλάτιόν των. Φέρουν μεθ' ἑαυτῶν συνάλλαγμα καὶ τὸ μικρὸν ἡ μεγάλοι ποσὸν τῶν οἰκονομιῶν αὐτῶν ἐνισχύει τὸ συναλλαγματικὸν μαζί ἀπόθεμα. Κατόπιν μάλιστα τῶν τελευταίων Κυθερητικῶν μέτρων, δὲν τροφοδοτεῖται πλέον διὰ τοῦ συναλλάγματος αὐτοῦ ἡ ἐλευθέρα ἀγορά.

"Αν ληφθοῦν τ' ἀνωτέρω ὑπὸ δψιν διά τὸν καθαρισμὸν τοῦ ποσοστοῦ τοῦ ἐκ τῶν μισθοδοσιῶν συναλλάγματος, θά καταλήξωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι είνε τοῦτο ἀνώτερον του 60 % δυνάμενον νά υπολογισθῇ εἰς 70 % ἐπὶ τῆς συνολικῆς μισθοδοσίας, πληρωμάτων καὶ συνεπῶς ἔχομεν μίαν διαφοράν ὑπὲρ τούς ύπολογισμούς τοῦ κ. Ἐμπειρίκου λιρῶν Ἀγγλίας 100.000 περίπου.

6') ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: Δέν θά ἀμφισθήτωσαμεν τὸ κονδύλιον τῶν 250.000 λιρῶν ποὺ ὑπολογίζει ὁ κ. Ἐμπειρίκος. Ἀνέφικτος εἰνε κάθε στατιστικὸς καθορισμός τοῦ ποσοῦ τούτου. Εἴχομεν, δώμας, νά παρατηρήσωμεν, δτὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη τῆς κρίσεως τὸ φορτηγὸν πλοίον θαρτάτας ὑπέστη ζημιας και ἐπομένως και αἱ διπάναι τῶν πλοιοκτητῶν και τῶν μικρομετόχων ήσαν περιωρισμέναι. Σήμερον εύτυχῶς, ἀπό δόλιγων μηνῶν, η Ναυτιλία ἐργάζεται ἀποδοτικώτερον. Ἐχει, θεασιών, ν' ἀποσθέσῃ τὰς ζημιας τοῦ παρελθόντος και νά προβῇ εἰς ἐκτάκτους κρατήσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ τῆς υλικοῦ. Πάντως μικρὸν τι ἔστω μέρισμα θά διαφυλαχθῇ, μετά τὰς ἀποσθέσεις και τὰ ἀποθεματικά. ὑπέρ τῶν μετόχων τῶν πλοιών, κατόπιν τῶν μετόχων ἑτῶν τῶν στερήσεων. Ἀς οημειωθῇ δέ, δτὶ κατ' Ἑγκριθωμένους ὑπολογισμούς, οἱ ὀπωδόηποτε μέτοχοι, μεγάλοι και μικροί, τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀνέρχονται εἰς 3.000 περίπου. Πλείστοι εἶξ αὐτῶν δὲν ἔχουν ἄλλο ἐπάγγελμα παρά τὸ τοῦ πλοιοκτήτου. Ἄλλοι ἐργάζονται ἐπὶ τῶν πλοίων και τέλος ἀρκετοί, ίδια ἐπί τῶν νήσων, μετέχουν τοῦ οἰκογενειακοῦ τῶν πλοιών. Εἰς εἰκατόν λίρας ἀν ὑπολογισμούντεν τὴν μησόν ἐτήσιαν διπάντων 3000 τούτων μετόχων θά καταλήξωμεν εἰς τὸ ουμπέρασμα, δτὶ μόνον αἱ διπάναι συντηρήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνέρχονται εἰς 300.000 λίρας. Οἱ διαμένοντες εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εἰνε ἐλάχιστοι. Δέν ὑπερθάσιον τά 50-60 πρόσωπα. Παρά ταῦτα, δώμας, και ἵνα μή θεωρηθοῦν ὑπερβολικοί οἱ ὑπολογισμοί μας, θά ουμφωνήσωμεν μὲ τὸ ποσόν τῆς μελέτης τοῦ κ. Ἐμπειρίκου. Ἐνδεικτικῶς μόνον ἀνεφέραμεν τ' ἀνωτέρω.

γ') ΕΦΟΔΙΑ ΣΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ, ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΑ: 'Ο κ. Έμπειρικός αναθιβάζει τὸ κονδύλιον τοῦτο εἰς 142.280 λίρας Ἀγγλίας. Πιστεύουμεν, ὅτι κατὰ ποσοστὸν 20 % δέον τοῦτο νά μειωθῇ διὰ τὸν ἔξης κυρίων λόγον: Διότι τὰ ὄλικά καὶ τὰ ὑφαλοχρώματα τῶν πλοίων εἰσάγονται ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Συνάλλαγμα ἔκχωρεῖται ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος εἰς τοὺς ἐμπόρους ναυτιλιακῶν εἰδῶν καὶ ἐπομένως ὅταν διὰ τὴν ἀγορὰν των ὑπὸ τῶν φορτηγῶν μας πλοιῶν καταθάλλεται συνάλλαγμα, καλύπτει ἀπλῶς τοῦτο τὴν ἀντίστοιχον ἔξαγωγὴν συναλλάγματος ἐκ τοῦ παρ' ἡμῖν ἀπόθεματος. Μόνον τὸ κέρδος τοῦ ἐμπόρου, οἱ δασμοὶ, ἀν ὑπάρχουν τοιούτοι, καὶ τὰ διάφορα ἔξοδα, μὲ τὰ ὅποια ἐπιβαρύνονται τὰ εἰδή τῶν πλοιῶν, τὰ εἰσάγομενα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, δέον νά θεωρηθοῦν, ὡς συναλλαγματική πρόσοδος ἐκ τῆς Ναυτιλίας. 'Εχομεν

πομένων ἐπί ξελατού τῶν ὑπολογισμῶν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου λίρας 30.000 περίπου.

δ') ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ: Δένθα συμφωνήσαμεν μὲ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου, δόσον ἀφορᾶ τὸ ἔκ τῶν ἀνθρακεύσεων τῶν πλοίων μας εἰσαγόμενον συνάλλαγμα. Τὸ ποσὸν τῶν 280.000 λιρῶν, εἰς δὸ συμπεράνει οὐτος, δητὶ θὰ ἀνέλθουν τὰ «μπῶνκερς» τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, κατὰ τὸ 1937, δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ, ὡς συνάλλαγματικὴ πρόσδοσος τῆς Χώρας μας, τούλαχιστον κατὰ τὰ 80%. Διότι ἡ προμήθεια τῶν γαιανθράκων ἐκ τῆς ζένης, εἴτε διὰ τοῦ «κληρικοῦ» ἀν διεξάγηται, εἴτε δι' ἐλεύθερον συναλλάγματος, σημαίνει ἔξαγωγὴν ἀντιστοίχου ἀξίας προϊόντων μας ἢ καὶ συναλλάγματος. Τὸ εἰσπραττόμενον ἐπομένως συνάλλαγμα ἀπὸ τὰς ἀνθρακεύσεις καλύπτει τὴν συναλλάγματικὴν ταύτην δαπάνην καὶ πέραν αὐτῆς κερδίζει μόνον ἡ Οἰκονομία μας τὸ κέρδος τοῦ γαιανθρακεμπόρου, τὰ ἐργατικὰ καὶ τὰ λοιπὰ ἔξοδα φορτώσεως, τὰ ὄποια καταβάλλονται εἰς συνάλλαγμα καὶ ἐπιεικέστατα ἀν ὑπολογισθόν, βάσει τῆς τρεχούσης τιμῆς τῶν «μπῶνκερς», δὲν δύνανται νὰ εἰναι ἀνώτερα τοῦ 20% ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀξίας των. Συμφωνοῦντες ἐπομένως δόσον ἀφορᾶ τὸ ποσὸν τῶν 180.000 τόνων γαιανθράκων διὰ «μπῶνκερς», θὰ ἀφαρέσωμεν ἐκ τῆς ἀξίας των τὸ 80% καὶ θὰ καταλήξωμεν, δητὶ τὸ ἔκ τῶν ἀνθρακεύσεων ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀνέρχεται εἰς 56.000 λιρῶν. Διαφορά, συνεπῶς, κάτω τῶν ἀριθμῶν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου λίραι 224.000.

ε') ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ, ΜΕΣΙΤΕΙΑΙ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ: Ἀπὸ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς μελέτης τοῦ κ. Ἐμπειρίκου παρελείφθη τὸ κονδύλιον τοῦτο. Ἐργαστήρης, ἀν μὴ ἀνέφικτος, εἴναι πράγματι ἀν καθορισμός του. Ἰκανάς ἐνδείξεις ἔχομεν, ἐν τούτοις, εἰς χειράς μας, δῶσε κατὰ προσέγγισιν νὰ τὸ υπολογίσωμεν. Δέν δύναται, θεβαίως, αἰσθητῶς ν' ἀλλοιώσῃ τὰ συμπεράσματα περὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, συντελεστικόν, ὅμως, εἴναι, διὰ νὰ κατανοηθῇ πόσον εὐρών εἰναι ὁ κυκλος τῶν ἐκ τῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀποζώντων προσώπων.

Εἰδικὴ ἔρευνα ἀνὰ τὰ διάφορα ναυλομεσιτικὰ γραφεῖα ἀπέδειξεν, δητὶ κατὰ τὸ 1936 πλέον τῶν 400 τούλαχιστον ναυλώσεων Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἐκλεισθήσαν, μέσω ναυλομεσιτῶν διαμενόντων ἐν Ἑλλάδι. Ἐκ τῶν εἰσπραχθέντων, θεβαίως, δικαιωμάτων τὸ ἥμισυ, ἀν μὴ καὶ περισσότερον, περιῆλθεν εἰς τοὺς ἔχοντος ἀνταποκριτάς των. Πάντως θασίμως δυνάμεθα νὰ ὑπολογίσωμεν, δητὶ κατὰ μέσον δρον 30 λίραι ἔξι ἔκστοτης ναυλώσεως ἀπέμεναν εἰς τὸν Ἑλληνα ναυλομεσίτην. Ἄρα ἔχομεν 12.000 διὰ τὸ σύνολον τῶν ναυλώσεων. Τὸ ποσὸν αὐτὸς θὰ είναι κάτι τι ηδημένον διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἀν ἀλλοιώσῃ τῆς Μεσογείου διατηρήσουν τὴν ζωηρότητά των, δεδομένου, δητὶ ἔκ τῶν ἀγορῶν αὐτῶν τροφοδοτεῖται ὁ Πειραιεὺς μὲ διαταγάς ναυλώσεων.

Πλήν τοῦ ποσοῦ τούτου ἔχομεν τὰ πρακτορειακὰ δικαιώματα πρὸς 5 λίρας κατ' ἀτμόπλοιον. Ἐν λάθων δ' ὑπ' ὅψιν, δητὶ 737 φορτγά μας σκάφη κατέπλευσαν κατὰ τὸ 1935 εἰς Ἑλληνικούς λιμένας καὶ δητὶ δ' ἀριθμός αὐτὸς θὰ είναι μεγαλύτερος κατὰ τὸ 1937, μίαν πρόσδοσον 4.000 λιρῶν δυνάμεθα νὰ συνυπολογίσωμεν. ἐκ πρακτορειακῶν δικαιωμάτων.

Βάσει τῶν ἀνώτατων παρατηρήσεων μας καὶ μετά τὴν προσθαρτίσεων τῶν ὑπὲρ καὶ κάτω τῶν ὑπολογισμῶν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου ἀριθμῶν, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, δητὶ τὸ ναυτιλιακὸν συναλλάγμα διὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν ἡμπορεῖ νὰ είναι κατώτερον τοῦ 1.909.605 λιρῶν Ἀγγλίας, ἔναντι τοῦ ὑπὸ τοῦ κ. Ἐμπειρίκου ἔξαγομένου ποσοῦ 2.042.605. Ἐν δὲ ἡθέλαμεν ἐκπέσει ποσοῦ 5 ὁδοῦ διὰ τούτου τοῦ συμπέρασματος εἰς τοὺς σχετικούς ὑπολογισμούς, καταλήγομεν εἰς τὸ τελικὸν συμπέρασμα τῶν 1.809.375 λιρῶν Ἀγγλίας.

Ἄδιάσειστοι καὶ καλύπτοντες πᾶσαν καλόπιστον ἀμφισθῆτησιν δέον νὰ θεωρηθοῦν οἱ ἀνώτεροι ἀριθμοί. Ἐν ἀκριβῶς ἐνδιετρίψαμεν εἰς λεπτομερειακάς παραπτηρήσεις ἐπὶ τῶν ὑπολογισμῶν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου, ἀπεβλέψαμεν εἰς τὸ νὰ καταστήσωμεν τούτους τόσους σταθερούς, ώστε νὰ ἀντέχουν εἰς κάθε ἔπ' αὐτῶν ἔξονυχιστικὴν θάσανον. Ζήτημα, ἐπομένως, ἀν καὶ κατὰ πόσον εἰσφέρει ή Ναυτιλία μας συναλλάγμα εἰς τὴν Χώραν, δὲν δύναται πλέον νὰ προθληθῇ. Αὐτή, ἀλλως τε, ή Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, πιστεύομεν, δητὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937 θὰ δικαιώσῃ δ' ἐπισήμων πλέον ἀριθμῶν τὰ συμπέρασμάτα μας καὶ θὰ καταδείξῃ εὐρύτερον ποίον ἡ συμβολὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν κάλυψιν τῆς παθητικότητος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ίσοιςγίου.

Ἄλλα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἡ παραγωγικὴ δυναμικότης δέν δύναται νὰ κριθῇ μόνον ἀπὸ τῆς συναλλαγματικῆς πλευρᾶς. Θά καταδείξωμεν παρακατόντες, δητὶ ὑπὲρ πᾶσαν ἀλληνισμοχαίνων τῆς έρημας καὶ ὑπὲρ ωρισμένα γεωργικά προϊόντων, ἀφονωτέρα εἰναι ἡ εἰσφορά τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸ ἔθνος τοῦ εἰσόδημα. Βάσει ἀπηκριθωμένων δπωσδήποτε στοιχείων θὰ ἀναζητήσωμεν δηλαδὴ εἰς ποίον περίπου ποσὸν ἀνέρχεται τὸ καθερὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα καὶ ποία ἡ πλουτοπαραγωγικὴ του ἐπίδρασις εἰς τὴν καθόλου οἰκονομίαν μας.

Ἄς λαθωμεν ὡς πρῶτον στοιχεῖον τῆς ἔρευνης μας ταύτης τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσόδηματος τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1936. Ἀνήλθε τοῦτο κατὰ προσέγγισιν εἰς 9 ἑκατ. λιρῶν. Θά ἀφαρέσωμεν, κατ' ἀρχήν, ἔξ αὐτοῦ τὰ ποσὰ ποὺ καταλείπονται εἰς τὸ ἔξωτερον διὰ τὰς ποικίλας δαπάνας τῶν πλοίων κατὰ γενικόν, θεβαίως, υπολογισμὸν τῶν ἔξδων κινήσων.

σεως ἐνὸς φορτηγοῦ σκάφους. Οὕτω τὰ λιμενικά, φαρικά, τὰ charter charges κλπ. καλύπτουν τὸ 30% περίπου τοῦ εἰσπραττομένου ναύλου. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο διὰ τὸ 1937 εἶναι κατὰ τι ηδημένον, λόγω τῆς ύψησεως τοῦ πέξος εἰς τὸ Πλείτ, δητού κυρίως ἀπασχολούνται τὰ σκάφη μας. Τὰ ἀσφάλιστρα ἀντιπροσωπεύουν προκειμένου περὶ τοῦ 1936 τὸ 7%. Ἡδη καὶ τούτων τὸ ποσοστὸν λόγω ἀνατιμήσεως τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ηδημή κατὰ 2 περίπου τοῖς ἑκατόντα. Η καύσιμος ὅλη ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1936 εἰς 21% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, τὰ ὄλικα καὶ τὰ διάφορα μικροέξιδα εἰς 4%. Ἐκ τῶν μισθοτροφοδοσῶν, αἵτινες ἔκαλυπτον τὸ 16.5% τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, κατὰ τὸ 1936, ὑπολογίζεται, δητὶ 7% περίπου καταλείπονται εἰς τὸ ἔξωτερον, λόγω δαπανῶν τῶν πληρωμάτων μας εἰς τοὺς ηδημένας καὶ ἀγορῶν τροφίμων. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω, συνεπῶς, περιπτώσεων ἔχομεν ἔνα ποσοστὸν 69% τοῦ ναύλου, δηπερ δαπανᾶται εἰς τὴν ζένην.

Πλήν δημαρχού, αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων, οἱ δεξαμενοὶ καὶ πλεῖσται δσαι ἀλλαὶ ἀνάγκαι τῶν διεξάγονται εἰς τοὺς ηδημένας λιμένας. Εἰς 5% τοῦ συνολικοῦ εἰσόδηματος τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1936 ὑπολογίζεται τὸ διὰ τὰς ἐπισκευάς καὶ τοὺς δεξαμενισμούς κονδύλιον. Ἐχομεν ἐπίσης τὰς πρός ηδημένας δαπανιστὰς ὑποχρεώσεις τῶν πλοίων μας. Γνωστὸν κατὰ προσέγγισιν ηδητὸ διεθελούν ποσὸν ἐκ ναυτιλούντων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936, ἀνήρχετο εἰς 2.500.000 λιρῶν, ἀγνωστα, ὅμως, τὰ καταβληθέντα ἔναντι αὐτοῦ τοκοχρεωλύσια. Δεδομένου, δητὶ τὸ παρελθόν ἔτος δέν ενεφάνισε κίνησιν τοιαύτην ἐπιπρέπουσαν ἀθρόαν ἔξοφλησιν τῶν ὑποχρεώσεων τούτων, θὰ ὑπολογίσωμεν ἔνα ποσοστὸν 4% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου, δησαι καταβληθέντα εἰς τόκους καὶ εἰς ἔξοφλησιν δαπανῶν. Τὸ ποσὸν αὐτὸς θὰ τὸ θεωρήσωμεν ὡς ἔξ ὀλοκλήρου πληρωθέντα εἰς ηδημένας δαπανιστὰς, διότι καὶ τὰ Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου ἔναντι κεφάλαια χρησιμοποιοῦν διὰ τὰ δάνεια πρὸς «Ἑλληνας πλοιοκτήτας. Βάσει τῶν ἀνωτέρω, συνολικὸν ποσοστὸν ἐκ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσόδηματος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας 78% καταλείπεται εἰς τὸ ἔξωτερον, ηδητὸ ποσὸν τῶν 9.000.000 λιρῶν. Ἐχομεν λίρας 7.020.000. Τὸ ὑπόλοιπον ἐκ λιρῶν 1.980.000 λιραμένει εἰς χειράς τῶν Ἑλλήνων ναυτιλούμενων ὑπὸ μορφὴν καθαρῶν μισθοδοσῶν καὶ εἰς χειράς τῶν ἔφοπλιστῶν μας, ὡς ἀποθεματικόν, ἀποσθέσεις καὶ κέρδη. Τοῦτο δέον νὰ θεωρηθῇ, κατὰ τοὺς μετριώτερους υπολογισμούς, ὡς καθαρὸν ὑπόλοιπον δυνάμενον νὰ χαρακτηρισθῇ καὶ δησαι εἰσόδημα τῶν Ἑλλήνων ἐκ τῆς κινήσεως ναυτιλίας.

Ἄλλα δημετέλητο τοῦ κ. Κ. Ε. Ἐμπειρίκου κατέδειξεν ἀρκούντως καὶ λεπτομερειακῶς, δητὶ καὶ ἐκ τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν τῶν φορτηγῶν μας πλοίων, τὰς ὄποιας ηδεῖς υπελογίσαμεν ἀνωτέρω δησαι δαπανᾶς ἔξωτερον, σεβαστὰ κονδύλια παραμένουν εἰς «Ἑλλάδα, λόγω ἐπισκευῶν, διάφορων προμηθειῶν, λιμενικῶν δικαιωμάτων, φόρων καὶ εἰσφορῶν εἰς τὰ διάφορα ταμεῖα, φορτεκφορτωτικῶν καὶ ἀποζημιώσεων, ποὺ δηπανοῦν τὰ πλοῖα μας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν». «Ἀν ἔκ τοῦ ποσοῦ τῶν 2.042.605 λιρῶν Ἀγγλίας, δσαι ὑπελόγισεν δητὶ τὸ πλοίον τοῦ Αγγλίας, δησαι μορφὴν συναλλάγματος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πρὸς δούσδους, ηδητὸ λιρας 622.700, τὰ ἔξοδα συντηρήσεως τῶν ἔφοπλιστῶν ἐκ 250.000 λιρῶν, μέρος τοῦ κονδύλιου τῶν ἀνθρακεύσεων εἰς Ἑλληνικούς λιμένας καὶ τῶν ἀγορῶν ὄλικῶν καὶ ἔφοδίων, δεδομένου, δησαι ἐν ἀρχῇ παρεπήρησαμεν, τὰ εἰδη ταῦτα εἰσάγονται ἐκ τοῦ ὑπὸ μορφὴν κατατελειώσαντα πρακτορειακὰ καὶ τὰς μεσοτείαις, λόγω μεταβολῆς τῶν μισθοδοσῶν προσδόους, ηδητὸ λιρας 62.700, τὰ ἔξοδα συντηρήσεως τῶν ἔφοπλιστῶν ἐκ 250.000 λιρῶν, μέρος τοῦ κονδύλιου τῶν ἀνθρακεύσεων εἰς Ἑλληνικούς λιμένας καὶ τῶν ἀγορῶν ὄλικῶν καὶ ἔφοδίων, δεδομένου, δησαι ἐν ἀρχῇ παρεπήρησαμεν, τὰ εἰδη ταῦτα εἰσάγονται ἐκ τοῦ τόπου μεταβολῆς τῶν πλοίων μας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν λιρῶν Ἀγγλίας 891.905. Δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο αἱ κατά 70% μισθοδοσίαι τῶν πληρωμάτων αἱ εἰσερχόμεναι ὑπὸ μορφὴν συναλλάγματος εἰς «Ἑλλάδα καὶ τὸ ὑπόλοιπον τῶν ναύλων ποὺ παραμένει εἰς τοὺς ἔφοπλιστάς. Προστιθέμενων δὲ καὶ τῶν κονδυλίων τούτων, ἀλλως 1.980.000, εύρισκομεν δητὶ τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα ἐκ τῶν φορτηγῶν μας πλοίων, ποὺ τελικῶς ὑπὸ οἰανδήποτε μορφὴν καταλείπεται εἰς τοὺς «Ἑλληνας καὶ θὰ ἡμπορῇ νὰ θεωρηθῇ ὡς πρόσδοσης τῆς καθόλου Οἰκονομίας μας, ἀνέρχεται εἰς λιράς Ἀγγλίας 2.871.905 περίποτο.

Καὶ τὸ κονδύλιον, ὅμως, τοῦτο δέον νὰ προσαξηθῇ μὲ τὸ μεταφορικὸν ἔργον, δηπερ ἀποδίδει ή Ναυτιλία μας συμμετέχουσα εἰς τὰς ιδινήκας μεταφοράς. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ διὰ τὸ 1936 καὶ τὸ 1935 δὲν ἔχουν εἰσεῖται καταρτισθῇ, ἔχομεν, ὅμως, ὑπ' ὅψιν μας τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1934, τοὺς ἀνακοινωθέντας ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου. Κατ' αὐτοὺς η «Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐπὶ συνόλου ἀπὸ θαλάσσης ἔθνηκής ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν 2.194.721 μετέφερε τόνους 1.207.350, ηδητὸ τὰ 55.01%. Διὰ τὸ 1936 τὰ διακομισθέντα ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν φορτία τίσηται αἰσθητῶς περισσότερα. Σιτηρά εἰσήθησαν εἰς μεγαλυτέρων κλίμακα, τὰ μεταλλεύματα, ἐπίσης, ἔξηχθησαν ἀθρόως. Δὲν παρακινθούνευμεν τὴν ἀκριθείαν τῶν ὑπολογισμῶν μας, δητὶ τὰ μεταφερθέντα διὰ τὸ Ἑλληνικὸν σκαφῶν κατὰ τὸ 1936 φορτία ὑπολογισμῶν εἰς 1.600.000 τόνους περίπου, ἐπὶ συνόλου ἔξηθηκης μεταφορικῆς κινήσεως τῶν 2.990.834. Δεδομένου δὲ, δητὶ ὁ ναύλος τῶν φορτίων σιτηρῶν, γαιανθράκων, μεταλλεύματων κλπ., πρώτων ύλῶν εἰναι χαμηλός, οἱ διὰ τὴν μεταφοράν 1.600.000 τόνους καταβληθέντες ναύλοι δὲν ὑπερβαίνουν τὰς 900-950 χιλιάδας λιρῶν. Τὸ ποσὸν αὐτὸς περιῆλθεν εἰς τὰ ηδημένα σκάφη. «Ἄν τὰς μεταφοράς ταῦτας δὲν διενήργουν τὰ φορτηγά μας ἀναμφισθήτον εἰς

νε, δτι οι ναύλοι αύτών θά ἐπληρώνοντο εἰς τὰς ζένας σημαίας. Ὁρθόν, ἐπομένως, είνε νά Θεωρηθῆ ώς ἔθνικὸν εἰσόδημα τὸ ἔργον αὐτὸ τῆς Ναυτιλίας μας, διέξαρτήτως ἀν τὸν ναύλων τούτων ποσοστὸν 60%, τούλαχιστον, καταλέπται εἰς ζένους λιμενας. Προστίθεμενον, ἐπομένως καὶ τὸ κονδύλιον τοῦτο τῶν Ἑλληνικῶν ἔξωτερικῶν μεταφορῶν ἐκ λιρῶν Ἀγγελίας 900 χιλιάδων, ώς ἔγγιστα, εἰς τὸ ἐκ τῆς ὅλης κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀπόμενον εἰς χείρας τῶν Ἑλλήνων εἰσόδημα, ἔχομεν τὸ ποσόν τῶν λιρῶν Ἀγγελίας 3.771.905, εἰς τὸ ὄπιον δέον νά προστεθοῦν και 500.000 λίραι τῶν εἰσοράξεων τῆς Ἀκτοπλοΐας διά νά ἀποτελεσθῇ τὸ συνολικὸν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἔθνικὸν εἰσόδημα.

Εις 4.271.905 λιρών^(*) κατά τούς μετριωτέρους ύπολογους ουμάρους, άνερχεται, έπομένως, ή είσφορά τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν ἔθνικήν οἰκονομίαν μας. Εἶνε μήπως εύκαταφρόντος της ποσόν, ἀν ληφθῆ ύπ' δύνιν, ὅτι τὸ ἡμίσυο καὶ πλέον αὐτοῦ συντελεῖ ἀποδοτικώτατα εἰς τὴν τόνωσιν τῆς συναλλαγματικῆς ἐπαρκείας τῆς χώρας μας, ὅτι χρησιμεύει τοῦτο νὰ παρέχῃ τὰ μέσα συντηρήσεως εἰς 25 χιλιάδας καὶ πλέον ναυτεργάτας μετά τὰ οἰκογενειῶν των, ὅτι διὰ τῆς κινήσεως τῶν πλοίων μας παρέχεται κίνησις καὶ ζωὴ εἰς τὰ ἐμποροναυτικά μας κέντρα, ὅτι διασφαλίζονται αἱ μεταφοραὶ μας κατὰ σεβαστὸν ποσοστὸν; Εἶναι μῆπως μικρά ἡ ἀδάπανος αὐτὴ διὰ τὴν Ἑλληνικήν κατανάλωσιν καὶ τὸν Κρατικὸν προϋπολογισμὸν είσφορά τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς Χώρας μας; Ποία διοικητικά χανία ἔηρας, διὰ τὴν συντήρησιν τῆς ὁποίας εἰς τοιαύτας θυσίας ἡ ύποθέλλεται ἡ ἔγχωριος κατανάλωσις καὶ τόσον συνάλλαγμα διὰ τάς πρώτας ὥλας ἔξερχεται, δύναται νὰ ἐμφανίσῃ τοιαύτη τὴν πλουτοπαραγωγικὴν ἵκανότητα; Καὶ ὅμως αὐτῆς τῆς ἀστερέυτου διὰ τὴν Ἐλλάδα πηγῆς πλούτου τῆς ημισιθητῆς ἡ ύπερτης Οἰκονομίας μας παραγωγικότης. 'Ο χώρος ἀτυχῶς τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἔκταθῶμεν εἰς συγκρίσεις. 'Αρκεῖ μόνον νὰ υπομηνήσωμεν, ὅτι, πλὴν τῶν σιτηρῶν καὶ τοῦ καπνοῦ, τῶν δόπιων ἡ ἀξία τῆς παραγωγῆς εἶνε ύπερτέρα τοῦ ἔκτης Ναυτιλίας εἰσοδήματος, δὲν ἔχει ἡ ἔθνική παραγωγὴ νὰ ἐπιδείξῃ, οὕτε ἐκ τῶν ἄλλων γεωργικῶν προϊόντων, οὕτε ἐκ θιασικῶν τίνος κλάδου τοιαύτην ἀπόδοσιν καὶ τοσαύτην είσφοραν εἰς τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα.

Πιστεύομεν, ὅτι πρὸς τὸ παρὸν ἀρκοῦν τὸ ἀνωτέρω.

Διδάγματα ἐξ Ἰταλίας

‘Η Φασιστική Όμοσπονδιά Θαλάσσης και ‘Αέρος απότελει τών περί συντεχνιακού Κράτους άρχων, τό άνωτερον ἐν Ἰταλίᾳ γνωμοδοτικὸν σῶμα, τὸ ἐπιφροτιμένον μὲ τὴν μελέτην τῶν ἐμποροναυτικῶν προβλημάτων τῆς γεύτονος Χώρας. Αὐτὸς δ. κ. Μουσσολίνι προήδρευε τῆς τελευταίας γενικῆς συνελεύσεως τῆς Όμοσπονδίας καὶ ἡκουσεν ἀναπτυσσόμενα πάρα τῶν διαφόρων εἰσηγητῶν τὰ θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως. Ἰδιαζόυσης σημασίας ἦσαν αἱ διεξαχθεῖσαι συζήτησεις διὰ τὴν ἔξερσιν τῶν λυσιτελεστέρων μέσων προσαγωγῆς τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀπό τῆς πλευρᾶς δὲ ταύτης αἱ διατυπωθεῖσαι ἀντιλήψεις περὶ τῶν ἀκολουθητέων κατευθύνσεων, δχι μικρὸν ἐνδιαφέροντος ἐνέχουν καὶ διὰ τὴν ἴδικήν μας φορτηγὸν ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας ὥπωσδήποτε τὰ προβλήματα, ἀν δὲν εἰνε τὰ αὐτό, προσομοιάζουν, δμος, μὲ τ’ ἀπαχούοντα τὸν Ἰταλικὸν ἐφοπλισμόν. Πολλὰ ἄλλως τὸ ἡκουόσθησαν καὶ ἔκει παράθολα σχέδια διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀξιαὶ δὲ προσοχῆς εἰνε αἱ ἐπ’ αὐτῶν παρατηρήσεις τῶν ὀρμοδιωτέρων παραγόντων καὶ τὰ σχόλια τῶν εἰδικῶν περὶ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, ὃστε νά δυνάμεθα ἐκ τῆς ἐν περιλήψει δημοσιεύσεως τῶν ουρητήσεων τούτων, ὀφέλιμα συμπεράσματα ν’ ἀριθμῶμεν διὰ τάς κατευθύνσεις καὶ τῆς ἴδικῆς μας ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς.

Ούτω κατά τὴν συνέλευσιν τῆς Ὀμοσπονδίας ἐτονίσθη κατ' ἀρχὴν ἡ ἐπιτακτική ἀνάγκη τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Τὰ Ἰταλικά σκάφη, κατά ποσοστόν, κατώτερον ἔβασια τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ἀλλὰ πάντων σημαντικόν, εἶνε καὶ αὐτά ὑπερήλικα. Διά τὴν ποιοτικήν ἔξυγίαν σιν τῆς Ἰταλικῆς χωρητικότητος ὑπεστρήχθη παρά τῶν ναυπηγικῶν καὶ τεχνικῶν μελῶν τῆς Ὀμοσπονδίας ἡ ἀποψίς, δῆπος ἡ ἀνανέώσις τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ προέλθη ἀπὸ τὴν διάλυσιν τῶν πεπλασιωμένων μονάδων καὶ τὴν ναυπηγήσιν εἰς τὰ ἔθιμα ναυπηγεῖα φορτηγῶν σκαφῶν, οἰκονομικοῦ τύπου, κατά πάντα συγχρονισμένων. Δὲν ἐπιτυγχάνεται μόνον διὰ τῶν ναυπηγήσεων τοῦ

(*) Άμφισθητον πινες τὸ δόθὲν τοῦ προσπολογισμοῦ εἰς τὸ ἐκ τῆς Ναυπίλιας εἰσόδημα καὶ τὸν ναῦλον, ποὺ εἰσπράττουν τὰ Ἑλληνικά σπάρτη ἐκ τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν. Παραπορῶν σχετικῶς, ότι οἱ ναῦλοι αὐτῶν ἡδή πνολογισθεῖ εἰς τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς Ναυπίλιας μας καὶ ότι πάντοτε σεβαστὸν ποσοστὸν τούτων δαπανῶμεν εἰς τὸ ἔχοντα. Δικαιολογημένην ἔν τινι μέτρῳ πιθανῶς νὰ είνει ἡ παραπορησία αὐτῇ. "Αν σημαρονήσουμεν μὲ αὐτήν, παρὰ τὸ γεγονός, ότι ή μὴ ἀνάληψης μέρους τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν ὑπὲ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων θὰ ἐσήμαινεν ἴντοχρόσων τῆς Οἰκουμένης μας νὰ καταβάλῃ τοὺς ναῦλους τούτους εἰς τὰς ξένιας οιμίας, τότε τὸ ἐκ τῆς Ναυπίλιας εἰσόδημα θὰ μειωθεῖ ἀντιποιώσεως κατὰ 900 χιλιάδας λιρῶν, εἰς δύσας ὑπολογίζουμεν ἀντέροι, ότι ἀνέρχονται οἱ διά τοῦ 1936 πληροφύνετες ναῦλοι εἰς τὰ σκάφη μας διὰ τῆς Ἑλληνικῆς μεταφορᾶς.

τος, ἀλλ' ἀποφεύγεται συνάμα ἡ πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν διαρροὴ συναλλάγματος καὶ παρέχεται ἐργασία εἰς τὴν ἔχωριον θιομηχανίαν. Ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων διεπυπόθη τούναντίον ἡ ἀποψίς, ἥτις ὡς φαίνεται καὶ ἐπεκρήτησεν, ὅτι δέον ν' ἀναγνωρισθῇ τὸ δικαίωμα εἰς τὸν ἐφόπλιστην τῆς ἐλευθέρας ἐπιλογῆς, κατὰ τὴν ίδιαν του ὀδέσμευτον κρίσιν, τοῦ καταλληλότερου καὶ τοῦ πλέον ἀποδοτικοῦ σκάφους καὶ νὰ παρασχεθοῦν τὰ οἰκονομικὰ μέσα διὰ τὴν πρόσβασιν, ἐν ἀνάγκῃ καὶ ἐκ τῆς ἐνόης, μεταχειρισμένου πλωτοῦ ὄλικοῦ, ἀποφευγομένης τάσσης διακρίσεως μεταξὺ νέους καὶ παλαιοῦ σκάφους κατὰ τὴν παροχὴν τῶν ὑπέρ τῆς φορτηγού ναυτιλίας κρατικῶν εὐεργετημάτων.

Η «Marina Italiana» τό έγκυρότερον Ιταλικόν ναυτικόν περιοδικόν, γράφει μεταξύ άλλων σχετικώς με τάς άνωτέρω δύο άποψεις τά έξης ένδιαισφέροντα:

«Η καλύτερά λέοις δὲν ήμπορεῖ νὰ είνε ἀπόλυτος καὶ συνολικῆς ψωφῆς. Ποικίλοι καὶ διάφοροι παράγοντες πρέπει νὰ ἡγιθοῦν ἐπ' ὅψιν δι' ἔκαστην περίπτωσιν, προειμένον περὶ τῆς ἀνανεώσεως τῆς φορτη-
γῆς χωρητικότητος καὶ οἱ παράγοντες αὐτοὶ είνε μάλιστα μεταβλητοί,
ἀναλόγους τοῦ ζηδονὸς καὶ τῶν ἀλληλοδιάδοχών γεγονότων. Ή πορεία
τῆς διεθνοῦς ναυαγορᾶς, τῶν ἀξιῶν τῶν πλιόνων, τοῦ κόστους ναυπ-
γήσεως, αἱ εἰδικαὶ συνθῆκαι τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν ἐξελίξεων τοῦ
διεθνοῦς ἑπερθαλασσίου ἐμπορίου δύνανται νὰ ἐπηρεάσουν τάξ ἔκαστο-
τε κατεύθυνσεις.

»Φορτηγὸς ναντιλία δὲν είνε μόνον ή ἀπασχολουμένη εἰς τὴν μεταφοράν γαλανθράζων, σιτηρῶν, παιλιοσιδήρων καὶ μεταλλευμάτων. Δὲν είνε δὲ λογικὸν καὶ χωρὶς ἐπιχειμώνιος συνεπείας διὰ τὴν ναντιλαζήν ἐφοπλιστήριν μιας δραστηριότητα, νὰ περιλάβουμε εἰς ἓνα σταθερὸν καὶ ἀπόλυτον τύπον τὸ σκάφος ποὺ ἀπασχολεῖται εἰς τὴν μεταφοράν τοῦ βάμβακος η τὸ πλωτὸν ψυγεῖον διὰ τὰ εὐταθῆ προϊόντα καὶ τὰ τρόπιτξ τὰ μεταφέροντα εἰς χώμα φορτία. Διὰ τὰ πρώτα πιθανὸν ή ἡταῖα πρωτεύοντα νὰ παῖξῃ φύλον, ἐνῷ διὰ τὰ δεύτερα σχετικόν. Διὰ τὸν ἄριθμὸν ἀκριβῶς αὐτὸν, τὸ μόνον μέτρον γενικωτέρας μορφῆς θὰ ἦτο ν' αφεθῇ ἐλευθερία εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν, ὃς τὸν ἀριθμοδιότερον ἐν προκειμένῳ κριτήν, νὰ ἐπιλέξῃ τὴν λέσιν, τὴν μᾶλλον προσαρμοζόμενήν εἰς κάστον περιπτώσιν, διενυζούντων, δεβαίως, τοῦ δρόμου τον, δῆλος καὶ πιτύχη τὴν λέσιν ταῦτην.

»Τόσον ή αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, όσον και η ναυπήγησης ήταν έθνικά ναυπηγεία συναντούν πράγματα όχι διάγας σήμερον δυσ-
τερίες, τας οποίες ίώνας κατάλληλα συβερνητικά μέτρα δύνανται να
περιορίσουμεν. Διά την πρόσθισην φορτηγών σκαφών έπειτα ξένης
ιδιοβάλλουν οι συναλλαγματικοί περιορισμοί, διά την ναυπήγησην, ή έ-
τιψις έπαρχων ρειστών κεφαλαίων παρότι τών έφοπλιστῶν και τὸ ὑψη-
ὸ κόστος τῶν Ἰταλικῶν ναυπηγήσεων, έναντι τῶν Ἀγγλικῶν. Ἐπι-
λλέταν ἐπομένων νὰ ληφθοῦν διο κυρίως μέτρα: «Η παροχὴ ἀφ' ἐνὸς
ἢ ἀναγκωδέντων συναλλάγματος διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων μεταχειρι-
μένων, ἔστο καὶ ἄν επιλεπθοῦν ὥσματος περιορισμοῖς διὰ τὴν
οιοτικὴν κατάστασιν τῶν ἐπ τοῦ ἔσωτεροιο ἀγοραζόμενων σκαφῶν
αὶ η παραχωρῆσις, ἀφ' ἐτέρων πιστώσεων μὲ χαμηλὸν τόκον καὶ μα-
ραντας χρεωντικὴν ἔξωθλησιν διὰ τὴν ναυπήγησην φορτηγῶν, ἀφοῦ
ὅς ἔξισθῇ τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἐν Ἰταλίᾳ πρὸς τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ ὑψι-
τάτεμενον».

Καὶ αὐτά μὲν διὰ τὸν προσφορώτερον τρόπον τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ. Κατὰ τὴν ρηθεῖσαν, ὅμως, συνέλευσιν ἣς Ὀμοσπονδίας καὶ ἄλλαι συναφεῖς μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας συμβολὴν τῆς φορτηγοῦ ναυλίας διετυπώθησαν ἀπόψεις. Ἡκούσθη λ. χ. ἡ γνῶμη, ὅτι τὸ ταλικὸν φορτηγὸν στενώτερον πρέπει νὰ συνεργάσθῃ καὶ κύριον νὰ καταστῇ δργανον τῆς ἔθνικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως. Ἰδού χειτικῶς τί γράφει ὁ ἀρθρογράφος τῆς «Marina Italiana» ἀπῆλπας τὰς γνώμας τῶν σοθικώτερων ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς Γε-

«Τό προτηγύδον πλοίον ἀκολουθεῖ τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον καὶ τὰς αἴστοτε τάσεις ἀπό. Δὲν τὰς δημιουργεῖ καὶ δὲν δύναται νὰ τὸ πρά-
τον. Τὸ ἔργον ἀπό ἐναπόκειται καὶ εἰνε κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ πλοί-
ον γραμμῆς, ὅπερ ἀχριθώς πρός τὸν σκοπὸν ἀπό τὸν ἐπαρχοργεῖται ἐπό-
νο Κρήτους. Τὸ νὰ σκεφθῇ τις, ὅτι τὸ ἐτόματα προτηγύδον, τὸ πλευρόν
τον ἀνά τὴν ὑδρόγειον, δύναται νὰ συνεργασθῇ εἰς τὴν διάνοιξην νέ-
ν ἀγορῶν, εἰς τὴν ἐμποριοναγκαζικήν, δύναται νὰς χώρας πρός τὸ
ποτεριζόν, εἶνε μία οὐτοπία. Κάπιαν συμβολήν δύναται τις νὰ ἀναμέ-
πι ἀπό τὰ πλοῖα μέσης κατηγορίας, ποὺ εὑρίσκονται μεταξὺ τοῦ ἐτόματο-
ῦ τοῦ προτηγύδον γραμμῆς, ἀπό τὰ σκάρη δηλαδὴ ποὺ ἀπασχολοῦνται
τὸ ἐλευθέρας τακτικής γραμμᾶς. Ἀλλὰ καὶ τούτων σχετική εἶνε ἡ σημ-
ική, δεδομένον, ὅτι αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ ἐλευθέρου ἐφοπλισμοῦ, ἀπό τῆς
εργάς ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς σκάφους, ἀπατοῦν τὴν μεγίστην ἐλευ-
θερίαν κινήσεως. Κάθε περιορισμός, ὅστις θὰ παρέβλαπτε τὴν εὐχέρει-
α τῆς προσαρμογῆς πρὸς τὴν ἀειστοτε σημειωμένας νέας συνθήκας
γαστίς εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοφάν, ὑποβιβάζει τὴν συναγωνιστικήν
χρητικότητα τῆς προτηγύδον ναυπλίας.

»Τὸ φροτηγὸν πλοίον δὲ δύναται νῦν θεωρῆσθαι ὃ τὸ ἄμεσον ὅργανον καλλιεργείας τοῦ ἐθνικοῦ γοήτρου καὶ τῆς οἰκονομικῆς διεσδόσεως, νέη, διώκη, πολύτιμου διά μιαν ζώραν, διότι παρέχει ἔργασίαν εἰς τοὺς λαοσύνους, εἰσφέρει συνάλλαγμα, ταξιδεύοντα δύνασται καὶ εἰς οἰδήποτε τομέα τοῦ ἵπερθαλασσοῦ ἐπιπούον, ἐν ἀνάγκῃ δὲ δύναται νῦν ασφαλίσῃ τὸν ἀνέψοδισμὸν καὶ νῦν ἐξυπερτεῖτον ταῖς σπαστικῶν

»Αξίζει νά ένισχνθή ή φορτηγός ναντιλία, ἀλλὰ και νά ἀφεθῇ ἐ-
πέρα, διπλά αναξήτηση όπου συμφέρει εἰς αὐτήν τὴν ἔργασίαν της,
οι ἑφοπλισταὶ τῆς πόλεων προσφοράτερον και μόνον θανάτοι
άναγκαι τὸ ἐπιβάλλουν, τὸ Κράτος θά ηδύπατο νά τὴν ὑπαγάπει όποιο
ἔλεγχόν του, νά τὴν μεταβάλῃ εἰς βοηθητικόν στόλον ποοτίστης

σημασίας διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν: Ἐπιβάλλεται ν' ἀφεθῇ εἰς τὸ φορτηγὸν σκάφος πλήρης αὐτονομία, ν' ἀποφευχθῇ κάθε παρέμβασις, ητὶς προώρισται αὐτὸν τὸν σκοπὸν τῆς ἐπάρξεως τοῦ νάυταβάλλῃ.

"Ἄλλ' ὁ ἀρθρογράφος τῆς «Marina Italiana» σχολιάζων περαιτέρω καὶ τὴν διατυπωθεῖσαν κατά τὴν συνέλευσιν τῆς Ὀμοσπονδίας γνῶμην, ὅτι πρέπει, θάσος προκαθωρισμένου ναύλου. ν' ἀναληφθοῦν παρὰ τῶν Ἰταλικῶν φορτηγῶν αἱ ἀποκλειστικαὶ μεταφοραὶ τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ κυρίων τῶν γαιανθράκων τῶν κρατικῶν καὶ ἡμικρατικῶν ὀργανισμῶν καὶ τοῦτο διὰ νὰ ὑποστηριχθῇ ἡ ἔθνικὴ ναυτιλία καὶ ἀποφευχθῇ ἡ ἔξοδος τοῦ συναλλάγματος, γράφει τὰ ἔξῆς:

«Ἡ ιδέα δὲ ήτο καὶ νὸς θεωρία, κατὰ τὰς περιπτώσεις ἀπολύτου ἀνάγκης. Ὄταν εἰνεὶς ἀπόραιτον τὸν διατεθῆ ἔπειτα τοῦ Ἐθνους τὸ σύνολον τῶν ναυτιλιῶν δινάμεων ἡ ὅταν χρειάζεται νὰ παρασχεθῇ ἐργασία εἰς τὰ ἔθνικα πλοῖα, εἰς περιπτώσεις ἐκτάστου ἀπράξιας τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Εἰς τὴν πράξιν, δημος, καὶ ἐπὸ δημιάλας συνθήκας ζαμιά ἀνάγκη δὲν ἐπιβάλλει τὴν διάσωσιν ταύτην τῆς σημαίας. Ζημιά μὲν μᾶλλον ἀποφέρει εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐσθέτει αὐτὴν εἰς σοβαρὸν συνδίνοντος. Ἡ πρότασις, ἡ διατυπωθεῖσα εἰς τὴν συνέλευσιν, ἀναφέρεται προցόνοις εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν γαιανθράκων ἐξ τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς Ἀγγλίας, μεταφορὰς τὰς πτυχοτέρας εἰς ἀπόδοσιν. Αἱ ναυλώσεις γαιανθράκων δύνανται νὰ προσαρμόσωνται διὰ τὰ φορτηγά τὰ πατευθινόνεμα πρὸς τὴν Μεσόγειον πρὸς φόρτωσιν, πρὸς παραπλιούν ἡ καὶ διάλυσιν. Δὲν ἀντιπροστένουν ὅμως ἐργασίαν ἀποδοτικήν, βάσει τῆς ὁποίας ἔνα φορτηγόν νὰ δύναται νὰ συντηρηθῇ.

«Νὰ ἐποχρεωθῇ ὁ ἐφοπλιστὴς ν' ἀπασχολήσῃ τὸ σκάφος τοῦ εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν σημαίαν, ὅτι περιορίζεται ἡ πρωτονομία του διὰ τὴν ἀποδοτικότεραν ἐμπειρίαν τοῦ πλοίου του, ἐνῷ καὶ τὸ ισοχρόνον πληρωμῶν τῆς Χώρας δὲν ὑφελεῖται, ὅταν τὸ ἔθνικὸν πλοίον στερεῖται τῆς εὐκαιρίας νὰ κερδίσῃ περισσότερα ἢ ἄλλων μεταφορῶν καὶ νὰ εἰσαγάγῃ ἀφονότερον συνάλλαγμα ἢ ἢντον.

Οἱ ἀρθρογράφοι τονίζει περαιτέρω τὸ ἐπικίνδυνον τῆς καθερόσεως διακρίσεων σημαίας, αἵτινες θαρύπτουν δύνανται νὰ ἔχουν ἀντίκτυπον, λόγῳ τῶν ἀντιποίων ποὺ θὰ ἐπισύρουν εἰς τὰ γενικέρα συμφέροντα τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας καὶ καταλήγει μὲ τὰ ἔξῆς:

«Διερχόμεθα σήμερον τὴν περίοδον τῶν παχειῶν ἀγελάδων — σχετικῶν πάντοτε — διὰ τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμὸν, διτὶς ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐτέλει ὑπὸ κατάστασιν πλήρους ἐπιπλοεος. Πρέπει νὰ διευκολύνομεν τοῦτον νὰ ἐπωειλθῇ πλήρως τῆς ἀνάψυχονήσεως τῆς ναυλαγορᾶς, νὰ ἀποκαταστήσῃ τὰ ἀπολεπτέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως καὶ νὰ καταστῇ ἴσανός ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς ὅχι ἀποθάνοντας νέας μελλοντικὰς διστορείας καὶ κρισίμους περιόδους. Πρέπει καὶ νέον νὰ λάβωμεν, δημος ἡ Ναυτιλία ἀνατήσῃ τὴν θέσιν της εἰς τὸν στίθιον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, διότι μόνον οὕτω δύναται νὰ προσαρμόγῃ τὸ στόλον της, νὰ ἀνανεώσῃ, νὰ ναυτηρήσῃ πλοῖα, ν' ἀγοράσῃ νεότερην σοφήν, νὰ διανοῖξῃ νέους δρόμους δράσεως καὶ νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν Πατρίδα κίνησιν καὶ χρήμα. Ὁ ὀργανισμὸς τῆς Ναυτιλίας δέοντας νὰ παραμείνῃ ἀνέπαφος καὶ τὰ χαρακτηριστικά γνωρίσματα τῆς ἐργασίας της ἀδικτυα.

Μὲ τεχνητά μέσα καὶ μὲ περιστροφής εἰς τὸ ἔργον της δηνατῶν ἀσύρματον νὰ δημιουργήσουμεν μίαν ναυτιλίαν χωριστότερη τοῦ 180 ἑκατοντά. τόννον, δημος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας, ἀλλὰ δὲ ήταν δύναται νὰ μηδεδίσουμεν τὴν κατάρρεσιν της οὔπειται καὶ νὰ ἀποφύγωμεν τὴν μετατροπήν της εἰς παράσιτον τοῦ φορολογισμούντος λαοῦ.

"Ἄλλ' ἡ συνέλευσις τῆς Ὀμοσπονδίας κατ' ἐπιθυμίαν τοῦ κ. Μουσαολίνι συνεζήτησε καὶ τὸ θέμα τῆς ὑγιεινῆς ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων. Παρὰ τὴν υφισταμένην καὶ ἐν Ἰταλίᾳ σχετικὴν νομοθεσίαν καὶ τοὺς κανονισμούς ποὺ ἐφαρμόζονται διὰ τὴν τροφοδοσίαν καὶ τὴν καλήν διατήρησιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος, ἀνεγνωρίσθη, ὅτι καὶ ἐπὶ τῶν Ἰταλικῶν φορτηγῶν οἱ δρόμοι ἐνδιαιτήσεως δὲν εἰνεὶς ιδεώδεις καὶ πολλάς ἐπιδέχονται ωλετικότης. Ἡ ἔξελιξις τῶν θαλασσών μεταφορῶν, τὰ μεγάλα υπερωκεάνια ταξίδια τῶν πλοίων, ἡ ωλετικότης τοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς καὶ αἱ νεώτεραι τεχνικαὶ ἐφαρμογαὶ νέας συνθήκας ἐδημιουργήσαν καὶ πολλάς ἀπατήσεις ἐπέφεραν, ὅστε τὰ λόισια τοῦ προδρόμου τῆς καλῆς ἐνδιαιτήσεως τῶν ναυτιλομένων νὰ μὴ εἰνεὶς ποτὲ ὁριστική. Ἐξ ἵσου, δημος, ἀνεγνωρίσθη, ὅτι τὸ πρόβλημα δὲν δύναται ν' ἀποτελέσῃ θέμα τῶν ιδιαιτέρων ἐπιδιωξέων μιᾶς ἐκάστης ναυτιλίας. Πρέπει νὰ τύχῃ τοῦ διεθνοῦς ἐπίλυσεως, διότι τὰ Ἰταλικὰ σκάφη ποὺ ἀπασχολοῦνται εἰς τὸ ἐλεύθερον συναγωνιστικὸν πεδίον δὲν ἡμιποροῦν νὰ ἐπιθαρούνθουν μὲ δαπάνας, αἵτινες θὰ ὑποβιάσσουν τὴν συναγωνιστικήν των ικανότητα ἔναντι τῶν ἀλλων σημαῖων. Ἐτοισθη, ἔξ ὅλου, ὅτι ἡ Ἰταλικὴ φορτηγὸς ναυτιλία ἀπαρτίζεται κυρίων ἀπὸ πλοίων Ἀγγλικῆς προελεύσεωνς καὶ ἐπομένων ἡ διασθίσις τῶν πληρωμάτων τοῦ σκάφους τοῦ Ιταλικού φορτηγοῦ, τὸ Ἀγγλικὸν σκάφος. Κάθε συνεπῶς προσπάθεια ωλετικόσσεως τῶν συνθηκῶν τῆς ζωῆς τῶν ναυτιλομένων ἐπὶ τῶν πλοίων θὰ ἐπρεπεῖ νὰ προσελάμβανε διεθνῆ χαρακτήρα καὶ οἱ σχετικοὶ κανονισμοὶ διεθνῆ καθέρωσιν, οὐχὶ δὲ ν' ἀποθέλῃ στενῶν καὶ μονοπλεύρων εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῶν θαρύπτων τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας.

Ἀναδημοσιεύοντες τὰς ἀνωτέρω περικοπάς τῶν περὶ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν τῆς γείτονος Χώρας ουζητήσεων, πιστεύομεν ὅτι πολλά καὶ χρήσιμα διδάγματα δυνάμεων καὶ ἡμεῖς νὰ προσθῶμεν. "Ἄξιον ιδιαιτέρως προσοχῆς εἰνεὶς κυρίων τὸ γεγονός, ὅτι, παρὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις ποὺ ἀφθόνως παρέχει τὸ Ἰταλικὸν

Κράτος εἰς τὴν ναυτιλίαν του καὶ τὴν φορτηγὸν ἀκόμη, ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη ν' ἀποδοθῇ πλήρης ἐλευθερία εἰς τὴν διαχείρισιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, πέραν παντὸς περιορισμοῦ καὶ ἐλέγχου καὶ ν' ἀποφευχθῇ κάθε ἐπιθάρυνσις εἰς τὰς δαπάνας τῆς κινήσεως αὐτοῦ, δυναμένη νὰ παραβλάψῃ τὴν ουναγωνιστικήν μαχητικότητά του.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Νὰ διαδηλώσωμεν ἀπὸ τῶν τὴν ικανοποίησίν μας ἀπὸ τὰς ἀρχαιρεσίας διὰ τὴν ἀνάδειξιν τῆς πρώτης Διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ μας Ἐπιμελητηρίου, θ' ἀπετέλει κοινοτυπίαν. Εἴθισται μετά τὰς ἀρχαιρεσίας κάθε ὀργανώσεως τετριμένα τινές φράσεις συγχρητηρίων καὶ εύχων ν' ἀκούνται καὶ αἱ ἐπαγγελίαι τῆς νέας διοικήσεως νὰ θεωροῦνται ὑποχρέωσις. Προκειμένου, δημος, διὰ τὴν πρώτην κατάρτιαν εἰς σῶμα τοῦ μοναδικοῦ ιδρύματος τῆς Ναυτιλίας μας, ὅπερ ἐπλίζομεν νὰ καταστῇ τὸ κύριον κατευθυντήριον φοραν τῶν ἐμποροναυτικῶν τῆς Ἐλλάδος ἐπιδιώξεων, δὲν προσεδόθη εύτυχῶς εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ Προεδρείου του ὁ χαρακτήρης τῆς τυπικῆς ἐπιλογῆς τῶν προσώπων, οὔτε καὶ ἐνεφιλοχώρησαν αἱ γνωσταὶ φιλοδοξίαι, αἱ τοπικιστικαὶ ἐπιρροαὶ καὶ οἱ υπολογισμοὶ τῶν ἐπι μέρους συμφερόντων. "Ανεδείχθησαν παμφύλειοι οἱ ὄριστοι.

Οἱ νεότεροι, δὲν δευτέρα πλέον γενεά τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας ἐπωαίζεται, ἡδη, τὸ ἔργον τῆς ἐπιμελητηριακῆς ὀργανώσεως τῆς Ναυτιλίας. Δὲν ἔχουν, ἵσως, τὴν μακράν, τὴν πολύτιμην πράγματα πειράνται εἰς τὰς θαλασσαῖς ἐργασίας τῶν πρωτόπορων τῆς ομηρινῆς ναυτιλιακῆς μας δημιουργίας, διακατέχονται, δημος, ἀπὸ τὸν θεριμόν ζῆλον νὰ ἐργασθοῦν, μὲ τὴν σειρά των καὶ αὐτοῖ, ὑπὲρ τῆς διατηρήσεως καὶ τῆς προσγεγμένης τῶν κεκτημένων, συνεπικουρούμενοι πρὸς τοῦτο ἀπὸ τὴν κατάρτιαν, πάντα πλήρη μόρφωσιν καὶ ἐφοπλιστικήν των κατάρτιον, ἀπὸ τὰς λαμπρὰς οἰκογενειακάς παραδόσεις καὶ τὴν ἀνωτέρητητα τοῦ ἥμισυ.

Κατ' εύτυχη συγκυρίαν, δὲν νεαρός θεσμός τοῦ Ἐπιμελητηρίου μας πρόκειται εἰς τὰ πρώτα τοῦ θηματα νὰ ποδηγετηθῇ ἀπὸ τὴν νεωτέραν τὰς ἐφοπλιστῶν μας. Ἡ καρποφόρος σταδιοδρομία του καὶ ἡ ἐπιτυχία τῶν ιδρυτικῶν αὐτοῦ σκοποῦ θ' ἀποδείσουν ἀκριβῶς, δὲν ἀντάξιοι εἰνεὶς οἱ διάδοχοι τῶν δημιουργῶν τῆς Ναυτιλίας μας εἰνεὶς οἱ ἀναπτύξεως, δὲν τὸ τέλος της ἐμποροναυτικῆς μας ἀναπτύξεως, εἰς τὸν θεριμόν ζῆλον νὰ διαδηλώσῃ πρὸς ίμας καὶ ἀποτικῶς καὶ ὑπὲρ τὴν κατηγορίαν της ημέρας εἰς τὴν πρωτοθουλίαν καὶ μόνον τῶν δροίων δύναται νὰ στηριχθῇ ἡ ὑγιὴς ἐμποροναυτική πρόσδοσης μας.

Τὸ Κράτος, ἔξ ὅλου, εἰπειθαίσια, δὲν μὲ στοργήν καὶ μὲ ἐμπιστοσύνην θὰ πειράλη τὸ Ναυτικόν Ἐπιμελητηρίου, τὸ ίδιον αὐτοῦ δημιουργημα. Εἰς τὴν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας μέριμναν τῆς ομηρινῆς Κυθερωνίσεως ὄφειλεται η σύστασις τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ ἐκ τῆς μετ' αὐτοῦ συνεργασίας ἀναμένετο τὸ Κράτος τὴν λυστελεστήραν ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν μας προθλημάτων καὶ εἰς τὰς ἐπιμελητηριακάς εἰσηγήσεις πρόκειται νὰ στηριχῇ τὸ ἀρμόδιον Ὅπουργειον τὴν μελλοντικήν ὑπέρ τοῦ Ἐμπορικού μας ναυτικοῦ κρατικήν πρόνοιαν.

Ο κ. Ὅφυπουργός τῆς Ναυτιλίας κατά τὴν πρώτην συνέλευσιν τῆς Αντιπροσωπείας τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἔχαιρέτισε πρὸ τῶν ἀρχαιρεσιῶν τούς ἐκπροσώπους τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τῶν ἔξῆς:

Κύριοι,

Πρὶν δὲ καταφισθῇ εἰς Σῶμα τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον αἰσθάνομεν τὴν ἀνάγκην νὰ ἐκφάσω ζητηράν τὴν χαράν μον, διότι διὰ πρότην φοράν ἀπὸ τῆς πα' ἐμοὶ ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων μον ενφίσιοναι πλησίον ὑπὸ τὴν σημερινὴν μεγάλων τηνγκέντρων τῶν ἐπαποστοπῶν τὸν ἐποπλιστικὸν κόσμον τῆς Ἐλλάδος. Καὶ δίδεται οὕτως εἰς ἐμὲ ἡ εὐκαιρία νὰ διαδηλώσῃ πρὸς ίμας καὶ ἀποτικῶς καὶ ὑπὲρ τὴν ιδιότητα μον τὴν αἱματίσιαν μον, ἀλλὰ καὶ τὸ μέγιστον ἐνδιαφέροντον τὸν προδρόμον τοῦ περιβάλλεται λιβεντίνης Κυθερώνης τὴν καθολίαν ναυτιλία καὶ τὴν τάξιν. Η μόλις πρὸ τοῦ σύστασις τοῦ νεοπαγοῖς Ὅφυπουργειον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ η συνεπεία τούτου ἀμεσος ἐπῆλυτος τῶν πλειστῶν ὄσσων ὑπόθεσεων ἐπηρεσιακῆς φύσεως ἀπὸ μακροῦ ἐκχρεμούσων, η προσήλωσις πασῶν τῶν ἀγωμοδιοτήτων καὶ ὑπηρεσιῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὴν δύον οἷον τε τὰς τηρητέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας, η λῆψης πολλῶν νομοθετικῶν μέτρων η ἀποστολῆ, ἀλλὰ καὶ ἐπιτηδεύσαν τὴν φύσιμην διαταράσσουσαν διαφάρων δασικῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, η κορηγησις δικαιώνιων φορολογικῶν ἀπαλαγῶν, διὰ τοὺς δέ ποιας ἀπὸ τὸν εἰχον διατυπωθῇ σχετικαὶ παραπλήσιες, η ἐπιδειχθεῖσα νομοθετικῶς καὶ ὑπηρεσιακῶς πρόνοια καὶ προστασία διὰ τοὺς ἀπομάκρυντος ναυτιλίας, ης καὶ διὰ τοὺς αἱθενεῖς τοιόντους, η ὑφίμωσις τέλους τῶν σχέσεων τεταζεῖν κεφαλίουν καὶ ἐργασίας, οὗτοις δὲτε νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ σπουδαίωτερον ἀποτέλεσμα, η εἴρυμασιος τούτεστοι, κανονική, ἀπόδοσοπτος καὶ συνεχής ἐξητάλενσις καὶ κίνησις τῶν μεταφορῶν μέσον τῆς Ναυτιλίας μας, εἰνεὶς ἀπτά παραδείγματα τοῦ ἐνδιαφέροντος διαδείκτησαν διὰ τὴν νεοδημοτερέντος Ὅφυπουργειον τῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ παραπλήσιον σύντονος καὶ ἐντατική καταβάλλεται ποσπάθεια πρὸ τοῦ δόλου ναυτιλιακῶν προγράμματος. Διότι πρέπει νὰ ὄμοιογηθῇ, δὲν διαστηχῶς ἀπὸ τῆς συντάσσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Βασιλείου οὐδεμία σοβαρὰ ἐλήφθη κρατικὴ πρόνοια διὰ τὴν ἀνάπτυξιν, διελτίσων καὶ πρόσδοτον τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Καὶ ἄν ἔξαρση τις τὴν κατὰ τὸ έτος 1910 ἐπὶ Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν τοῦ ἀμεμπότον Ἐπ. Ἐπιπεφίζοντος πρόσων πρόσων καρδιά τῆς φημίσεως τοῦ Νόρου ΓΨΙΖ. δι' οὐ ἔθεστόθησαν οὐσιώδεις διατάξεις, αἱ όποιαι ἀρχούσαν παρέσχονταν εὐχέσεις αναπτύξεως, ίδια τοῦ θεσμοῦ τῆς συμπλοκοτήσιας, δι' ἐποιησίας καὶ τὴν κατὰ τὸ 1931 γενομένην ἀξίαν λόγου ἐργασίαν τῆς ἱπὲ τὸν Ἀντιπρόθεδρον τῆς τότε Κυβερνήσεως κ. Α. Μιχαλακόπουλον μεγάλης Ἐπιτορπῆς, οὐδεμίᾳ ἢλλῃ παρέμβασις τοῦ Κράτους ἐσπειρώθη εἰς τὰ ναυτιλιακά πράγματα, οὐδὲ ἡ ἐλαχιστή μέριμνα πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἐνδιαφερόντων τὴν Ναυτιλίαν ξητυμάτων.

Θὰ ἡτο, οὐδὲν, παράλειψις, ἐάν τι παρόντας Κυβέρνησις δὲν ἔστρεψεν εἰνὸς ἀμέσως τὴν προσοχὴν τῆς καὶ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, η ὥποια ἀναμφισθῆτος είναι ὁ μόνος πλουτοπαραγόντας πλάδος τῆς Ἐδεμαρίας. Οἱ ποιοὶ ἔχει τὴν τιμὴν νὰ σιγαγούνται πρὸς τὰ μεγαλύτερα ναυτικὰ Κράτη καὶ νὰ πεφάγῃ ἐπερηφάνως τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἀνά τὴν ὑφήλιον πᾶσαν. Υπὸ τοιούτων σχέψεων ἐμφορογνωμένη η Κυβέρνησις καὶ ὑπὸ τοιούτων ὁρμομένη ἀρχῶν θὰ ἡτο ἐλλειπτής ἐάν δὲν ἔσκεπτετο καὶ δὲν ἀπειφάσει τὴν ἴδρυσιν τοῦ πρώτου Ναυτικού Ἑλληνικού, τὴν ἔναρξιν τῶν ἐφεγασιῶν τοῦ ὅποιον ἐπιτελοῦμεν σημερον.

Ποιά ή σημασία τοῦ θεσμοῦ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιμελητηρίων, θεσμοῦ ἐφαρμοσθέντος εἰς πάντα σχέδον τὰ ναυτικά Κράτη καὶ ποιά τὰ ὄψεις ἀποτελέσματα τῆς ἐργασίας αὐτῶν, περιττὸν χρίνον νὰ ἀναπτύξῃ ἐνοποιίους ἡμῶν, διότι εἰς πάντα ἀσφαλῶς είνε γνωστά. Καὶ νάι μὲν ἡ ἀπό-
ἔτον ἡμισταύμηνή "Ἐνωσίς τῶν Ἑλλήνων" Ἐφοριατικὸν οὐδεμίαν ἀφέρειν
εὐκαρίοιν ἀναγκαίας ἐπεμβάσεως της εἰς πάσαν περίπτωσιν, ητις ἐνδι-
έφερε τὴν Ἐθνικήν μας Ναυτιλίαν καὶ τελεούροις πάντοτε ὑπερημόν-
θη τῶν δικαιῶν αὐτῆς, πλὴν ἀναμφισβήτητον τυγχάνει, διὰ διὰ τῆς στε-
νωτέρας ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύης καὶ τῆς συνεργασίας τῶν δια-
φόρων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας θέλει διαφορφωθῆναι ναυτική ἐπιμ-
ελητηριακὴ δράσανσις τῆς Χώρας, δι' ής ἐντελεστέρα καὶ ἀμεσοτέρα
ἐστεται ἡ προσποιησία τῶν καθαρῶν ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων, οὐ
μήν ἀλλὰ καὶ ἡ ἔξιπτρέτησις τῶν γενικοτέρων ἀναγκῶν τῆς Ἐθνικῆς
μας Ναυτιλίας καὶ ὡς πλείστων διων ναυτιλιανῶν προβλημάτων, ἀ-
ποτελέσματα, τὰ οποία δὲν ἦτο δηνόταν νὰ ἐπιτευχθῶσι διὰ τῆς μέχρι-
σιμερούν ἐν τῷ Ἐμποροδιοιηματικῷ Ἐπιμελητηρίῳ δι' εἰδικοῦ ναυτιλι-
ακοῦ τμήματος ἐπιδιωχθεῖσης ἐργασίας καὶ ἀξεπαινον προσπαθειας.

Διὰ τῆς χειραφετήσεως, δένεν, τῆς ναυτιλιακῆς τάξεος οὐ μόνον εὐχερότερός ἔσται ὁ συντονισμός τῶν προσπαθειῶν πρὸς ἐπιτυχίαν τῶν πολλαπλῶν ἀντίτιοκοπῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἔνστρωσις τοῦ Κράτους διὰ τῆς μετ' ἀντοῦ ἀμεσωτέρας ἐπαφῆς σοβαρὰ καὶ ἀσφαλής.

Διὰ τὴν ἐπίτευξιν, δόμος, Κύριοι Ἀντιπόδωσιοι, τοῦ ἐπιδιοικομένου διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀποτελέσματος, δὲν ἀρκεῖ μόνον ὁ περὶ τούτους Νόμος, οὗτε ἡ τυπικὴ ἐπιλήψις τῶν διατάξεων ἀτοῦ, οὐτὲ ἔν μαζὶ λέξει ἡ ἰδογος του Ἐπιμελητηρίου. Διὰ τὴν εὐθύνας τοῦ σκοποῦ ἀπαιτεῖται ἀφοσίωσις τῶν μελῶν τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ ἀγάπη πρὸς τὸν σκοπὸν ἀτοῦ, δόμονα καὶ ἀγαστὴ συνεργασία πεταζὲν τῶν ἐντεταλμένων τὴν διοίκησιν ἀτοῦ, ψύχραιμος σκέψις, ἀποκώδησις παντὸς ἀτομικοῦ συμφέροντος ἔναντι τῶν γενικῶν τοιούτων καὶ τέλος ἡ ἀνάθεσις τῆς διοικήσεως ἀτοῦ εἰς χεῖρας ἴανας, ἐμπνευσμένων συναδέλφων, διναμένων νῦ φέωσιν τίς πέρας τὴν ἀνατεθησμένην ἀτοῖς ἔντολήν.

Καὶ ὅταν αὐταὶ αἱ σφέψεις, αὐταὶ αἱ ιδέαι ἐπικρατήσουν, ἔστε βέβαιοι, Κύριοι, ὅτι τὸ Ναυτιζὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς καθ' ὅλα ἐφάμιλλον καὶ ισάξιον πρός τὰ τῶν λοιπῶν ναυτιζῶν Κρατῶν, μὲν ἐδραστηθῆ, μὲν προσδενέγε, μὲν ἀπόδοσις καποτοὺς ὡφελίμους, ὅχι μόνον διὰ τὸν ναυτιλακών κόσμον, ἥτις μόνον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἄλλ.' ἐπὶ εὐοήσεον διὰ τὴν ὅλην Ἐθνικήν Οἰκονομίαν τοῦ Κράτους.

Είμαι ευτυχής, ήδη, υπόφεσσον τίχη έναρξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ πρό-
του Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων-ψυγείων

Καθ' ήν στιγμήν ή 'Ελλάς, μὲ τὴν ὁγκώδη ναυτιλίαν τῆς και τὴν θαυμαστήν πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν, μυρίας ἀντιμετωπίζει δυσχερείας διὰ τὴν μεταφοράν τῶν νωπών καρπῶν της εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὑποτυπώδη δέ χρησιμοποιοῦνται πρὸς τοῦτο μέσα δὲν θά ἔπειπε νῦν μᾶς ξενίσῃ ή πληροφορίᾳ, διὰτούς τῶν προσεχῶν ἔθεδμάδων ή «Βουλγαρική Ἀτμοπλοΐα» παραλαμβάνει τὸ διὰ λογαριασμὸν τῆς ναυπηγούμενον εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρόστοκ πλωτὸν ψυγείον; Πρόκειται, ως γνωστόν, δι' αὐτοῦ νά μεταφέρωνται ἀσφαλῶς καὶ ταχέως εἰς τὴν Ἡπειρωτικήν Εύρωπαν αἱ ὄπωραι καὶ τὰ ἄλλα εύπαθῃ προϊόντα τῆς γειτονίας Χώρας.

Δέν χρειάζεται, πιστεύομεν, νά τονίσωμεν τήν ἀνάγκην τῶν πλοίων - ψυγείων διά τό ἔξαγωγικὸν μας ἐμπόριον. Ἡ ναυπηγησίς των στοιχίζει, θέσαις, πολλὰ καὶ ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοθουλία πιθανὸν νά μη δύναται ἔξι ὀλοκλήρου νά διαθέσῃ τα κεφάλαια τοῦ ἀπαιτούνται. Πολλαπλάσια, δύμας, ἡ μπορούν ύπ' ἀποφέρουν ταῦτα ὠφελήματα εἰς τήν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν. Ἡ κατό τά τελευταῖα ἔτη σημαντικὴ ἀνάπτυξις τού ἐμπορίου τῶν νωπῶν καρπῶν, καὶ νεώτεραι τεχνικαὶ ἐφαρμογαὶ τῆς ψύξεως ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἡ προσπάθεια, δύπις καθε ἔχωρα διαφυλάξῃ τήν αὐτοτελείαν τῆς τροκειμένου περὶ ἔξαγωγῶν προϊόντων ὑποκειμένων εἰς ἄλλοις ὥσεις καὶ φθορᾶς καὶ ἀπότομοις διακυμάνσεις τῶν τιμῶν των, δημητριούργησαν τήν ἀνάγκην τῆς ἀποκτήσεως ἴδιων μέσων μεταφράσεως. Πρό ἐτον ἡ Ἰταλία παρήγειε δύο πλοίαι-ψυγεία εἰς Σουηδίαν καὶ ἔχουσα αὐτά ὡς πρότυπα, κατασκευάζει ἥδη εἰς ἡ ναυπηγείη της τέσσαρα ἀκόπιν τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφον. Πούρ

κειται ταῦτα νά χρησιμοποιηθοῦν διά τάς θανάτας τῆς Σομαλίας καὶ τά ἔσπεριδειοῦ τῆς Κάτω Ἰταλίας. Ἡ Γαλλία διά τὴν ἑκ τῶν ἀποικιῶν τῆς μεταφοράν εἰς τὴν Μητρόπολιν τῶν ὅπωρῶν ἀρκετά διαθέτει ἡδη παρόμοια πλοΐα, χωρὶς δὲ ν' ἀναφέρω μεν τάς Σκανδιναϊκὰς ναυτιλίας, τάς πρωτοπόρους εἰς τάς μεταφοράς εὐπαθῶν φορτίων, ἀξιοσημείωτος εἶνε ἡ παραγγελία τῆς «Βουλγαρικῆς Ἀτμοπλοίας» καὶ ἡ ἀναγραφεῖσα πρὸ ἡμερῶν πληροφορίᾳ, ὅτι ὥρισμένα σκάφη ἐκ τῶν ύπο τῆς Τουρκικῆς Κυθερήνησεως παραγγελθέντων εἰς Γερμανίαν, θά διαθέτουν ἐπαρκῆ χώρων ψυγείου διά τοὺς νωπούς καρπούς καὶ τά σφάγια.

Δέν μάς φαίνεται δύσκολος ή ἀπόκτησις καὶ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας δύο συγχρονισμένων τούτων πλοίων - ψυγείων. Θά ἡρκει τὸ ἐπεδεικνύετο τὸ ἀνάλογον ἐνδιαφέρον, ὅχι μόνον ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ μέρους τῶν παρ' ἡμῖν ἔξαγωγικῶν ὀργανισμῶν, τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης καὶ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Γεωργίας. Κατ' ἀρχὴν θά ἔπρεπε θέσαια νὰ ἔξευρεθον τὰ κεφαλαῖα καὶ νὰ μελετηθῇ ἡ δυνατότης τῆς ἀπαροῦς ἀπασχολήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ὥστε καὶ πιστεύομεν, ὅτι οὔτε τὰ κεφαλαῖα ἀπόλεπον, οὔτε καὶ τὰ φορτία ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου. Τὰ γενικώτερα ὠφελήματα τῆς Οἰκονομίας μας, ἐκ τῆς καθιερώσεως τακτικῆς γραμμῆς ἐκ τῶν Τουρκικῶν καὶ Ἐλληνικῶν λιμένων διὰ πλοίων διαθέτοντας καὶ χώρους ψυγείου, ίκανῶν, δύμως, νὰ κατάψυχουν τὰς ἀνάγκας τῆς ἔξαγωγῆς μας, παρέλει νὰ ἀπαριθμήσωμεν. Τὰ θετικὰ δὲ ταῦτα ὠφελήματα μας ὑποχρέωνται νὰ ὑποδείξωμεν μίαν δυνατήν θεραπείαν τῆς ἀνάγκης. Προκειμένου δὲ Ἀγγλο-Ἐλληνικὸς ὄμιλος ν' ἀναλάβῃ τὸ μονοπάλιον τῶν ἐσωτερικῶν καὶ ἔξωτερικῶν γραμμῶν θά ἡδύνατο νὰ ναυπηγήσῃ μεταξὺ τῶν 14 ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ δύο πλοίᾳ - ψυγείᾳ, ἀναλόγου πρός τὰς ἔξαγωγικάς μας ἀνάγκας χωρητικότητος. Τὸ παραγωγικὸν ἔργον τῶν πλοίων τούτων ἀσυγκρίτως θά είνε ἀνώτερον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ ἡ ἔξυπρέτησις τῶν διατεθησμένων κεφαλαίων ἀσφαλεστέρα, ἐνώ ἔξ αλλου περιορίζεται ὁ φόρτος τῶν κεφαλαίων που λέγεται, ὅτι θ' ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰς ἔσωτερικάς μας συγκοινωνίας, τὰς πτωχάς καὶ ἀνισχύρους νὰ δικαιολογήσουν πολυτελῆ μέσα μεταφορᾶς καὶ νεότευκτα πιθανὸν σκάφη.

Αἱ ἀταξίαι ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας

Δημοσιεύοντας κατωτέρω τάς ἐπιστολάς τῶν κ. κ. Ἐμμ. Καραβία και Ἰσιδ. Καρίθαλη, εἰμεθα Θέθαιοι, διτά παρ' αὐτῶν καταγγελλόμενα θά προκαλέσουν τὴν ἄμεσον παρέμβασιν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας.

Φίλε καὶ Διευθυντά,

Κατά τὴν μακρὰν εἰς τὰ θαλάσσια ἴογα σταδιοδοσίαν μον— ἔχω
3 ἐτῶν ὑπηρεσίαν πλοιάρχου — ἐπῆρε αὐτόν τοις τε τοῖς
μενεργάτης τοῦ ναυτεργάτου, εἰς τρόπον ὡστε νὰ αἰσθάνωμαι σήμερον
μαζιτάτην θλίψιν εὐφορισμένος εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ομήλησω ἐναντίον
αὐτῶν. Ἡζήνθην, μετὰ 29 ἐτῶν ἀδίκουπον ἐν τῷ ἐπαγγέλματι βιοπά-
την, νὰ γίνω πλοιοστήτης ἐνός παλαιού σκάφους, ἥλικιας 35 ἐτῶν, δια-
ποτών δὲ μὲν ἀπογόητευνος, ὅτι δὲ ναυτιλιάς καὶ δραγανισμὸς βαρέως
οσεὶ ἀπό τινων ἐτῶν καὶ δὲν θὰ δυνηθῇ, ἀτυχός, νὰ κινηθῇ ἀποσο-
στις διὰ τὴν ἐξπλήρωσιν τοῦ ἵψηλοτέρου προσφισμοῦ του. Συμβαίνουν
εἰς τὰ φορτηγά μας ἀταξίᾳ, αἵτινες ζημιώνονται θαρρύτατα τὰ ναυτιλιακά
αὐτούς συμφέροντα καὶ κλονίζονται τὴν πίστην τῶν ξένων ναυλωτῶν διὰ τὰ
ἰοῖα μας.

Την 11ην Φεβρουαρίου ἐ. ξ. ἔκθασα εἰς τὴν Ἀμβέρσαν διὰ νῦν πα-
ακολουθήσον τὴν ἐξφόρτωσιν τοῦ ἀτμοπλοίου μον «Τάσος» καὶ ἐπιδιώ-
το τὴν συντάμενσιν τῆς ἐργασίας, διότι τὸ σκάφος ἦτο προναυλιωμένον
τοῦ Πλέιτ καὶ προσεπάθουν νῦ μὲν ζάσῃ τὸ «καντοέλλο» του, Σάς βε-
αῶ, κ. Διευθυντά, ὅτι οὐδέποτε, κατὰ τὴν θαλασσινὴν σταδιοδρομίαν
ἀντικετόποια σύγχροτέφαν κατάσταισιν. Ἐναντίον δύναται εἰς τὴν Ἀμ-
έρσαν ἐξ Ἑλληνικά φορτηγά, οἱ πλοιαρχοὶ τῶν δύοποι δὲν ἀποσχο-
ύονται με τίποτε ἄλλο καθ' ὅλην τὴν παραμονὴν των ἐν τῷ λιμένι, πα-
ά μὲ τὴν ἐπίλυσιν, ἀποκλειστικῶς, τῶν διαφορῶν μὲ τὰ πληρώματά
των. Ἀπό τὸ φορτηγὸν μον, 14 ἀνδρες τοῦ πληρώματος ἐδηλώσαν ἀ-
θένειαν, ὁ δὲ ιατρὸς τῆς «West of England», κλήθεις ἀλληλοιδαδό-
τος, τοὺς ἐχαρακτησίουσ ἀπαντάς ὡς ὑγείες. Διὰ τὰς ἐπισκέψεις ταύ-
τας ἐδιτάνησε τὸ πλοῖον τὴν ἀμοιβὴν καὶ τὰ ἀμάξαγώγια τοῦ ιατροῦ,
τυγχόνως δὲ ἐπεβραδύνη ἡ ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐργασία. Οἱ ἐννέα ἐπ-
ιναρθρίτες τοῦ πλοίου, ἐξητήσαν τὴν ἀμεσον ἀπόλυτον των, ἐνῷ ὕψειλον
ἢ ἔχουν ἐποβαθή τοποθετήσαντας ἐγγάριος καὶ ἐν πλῷ, ὅπετε νῦ ἐχῃ
πλοιαρχος δύο τον τοῦ ἀπαντομενον ἔχοντον νά ἔχτηση τηλεγραφικῶς την
ποστούλην ἀπεικαταστατῶν ἐξ Ἑλλάδος.

Προ τῆς ἐπιμονῆς των εἰς τὴν ἡμέσου ἀπόλυτην, ἔγινθεν ό πλοιοργος ἀπὸ τὴν Προξενική ἀρχὴν τῆς Ἀμβέρσου ισαρθίμους ἑγάπατς ἀλλάσσονται, ἐπειδὴ, δῆμος, τὸ πλοῖον ὃτῳ ναυλωμένον ἐπὶ Πλέετ δι' Ἑλλάς, οὐ γονόντο οὐτὸν νὰ δεχθούν τὴν προτεινομένην ἐργασίαν, ἐὰν προηνέμονται δὲν ἔχονται λίπον τὴν εἰς Ἀμβέρσαν παλιννόστησιν των. Ή γογκάσθη τελικῶς ὁ πλοίαρχος νὰ προσλάβῃ σφαδόνες² καὶ τίνας Γιονγκαλάνωνες, οἵτινες, ὡς φυσικόν, ὅταν ἀπόλυτον ἵπτο την Αιγαίαρχειον Ηειραδίς, ἐπιβανούμενον τοῦ σκάφους μὲ διπάνας παλιννόστησεως ἢ προσθέτων μισθών. Ο ἀσφαματοτής, ἐπίσης, ἔγινθε ν' ἀπόλυτη, ὅτι τον.... ἀφίνεται τὸ πλήρωμα τὴν θην ποιώνην ἐπὶ τοῦ θαρρῶντος μικροεπισκεψήντος ἔχοντι τοῦ κοιτωνίσον τον. Διὰ τὴν πρόσδηλην ἐργον ἀσφαματιστοῦ, μετακληθέντος ἐπὶ Λονδίνον, ἐπεβαρινήθη τὸ πλοιο-

Αποδῷ μὲν τὴν ἀλγενήν αὐτῆν κατάστασιν, καθόδον ἥδη καὶ ἡ παθούσια καὶ ἡμές εἰς ζωντανοῦν καὶ τὸ ζῶντα τὰ περιστατικά

έργονθμάσθη, έφόσον είς δῆλα σχεδὸν τὰ φροτηγά μας ὑπάρχουν τίδικοι τροφοδόται, τελοῦντες ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ πλοιάρχου. Δὲν ἀπεκτήσαμεν, ἀτυχῶς ἀσόμη, αὐτοτράπανον νομοθεσίαν, ἡτος δῆλα διηγάπαλτε τὴν πειθαρχίαν ἐν τοῖς πλοίοις καὶ δῆλα προσέδιδε φερμὸν καὶ τάξιν εἰς τὴν ἐπ' αὐτῶν ἔργασίαν. Πλήρης ἀνύδοσίς ἐπιφρατεῖ σύμερον. Καθένας πρέπει δι' τοῦ θέλει, ἀπὸ τοῦ ναυτόπαντος μέχρι τοῦ δέ τοῦ πλοιάρχου, ἀπὸ τοῦ ἀνθρακεών μέχρι τοῦ δέ τοῦ μηχανικοῦ, ὁ δὲ α' πλοιάρχος καὶ ὁ α' μηχανικός σινωσθανόμενος τὰς εὐθύνας καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἀναγκάζονται νὰ ἴστομενον τὰ πάντα. Ἐπειδὴ ἔξειλον, ἥδη, αἱ ἀφορμαὶ δισαρσείας καὶ προστιθῶν ἀπὸ τὴν μισθωτοφοδοσίαν, ἐφευρίσουν τῷρα τὰ πληρώματα ἄλλα αἵτια παραπόνων. Λόγου χάριν, δὲν θέλουν ἔγειρον τὴν ἰηνή προσίνην, ἀλλὰ τὴν δην, ὅτε — δῆ λέγον — ἀφετεῖ ἔργασία τον. Ἐάν πάλιν περατωθῇ ἡ ἔκφράσις ἡ ἡ φρότωσις τοῦ πλοίου πρὸ τῆς 8ης π. μ. ἡ μετά τὴν δην μ. δὲν ἔννοον νὰ κλείσουν τὰ κόπτη πρὸς ἀναχώρησιν, ἐάν δὲν ἔλλη ἡ ἔργασίας ὥρα, ἡ 8η προσίνη τῆς ἐπομένης, δηλαδί, ἐάν ἡ φρότωσις λήξῃ μετά τὴν δην μ. τῆς προτεραίας. Σημειώσατε, ἀσόμη, ὅτι εἰς δῆλον τοὺς μεγάλους λιμένας ὀφείλει τὸ πλοίον μετά τὴν φρότωσιν ἡ ἔκφράσις τοῦ ν' ἀποκαρυθῆ τῆς θέσεως, ὅστε νὰ πιεντοῦσῃ εἰς τὸ κορπίδιον ἕτερον σκάφος. Πῶς δῆλη γένη τοῦτο, ὅταν τὸ πληρώμα ἀφορτᾶ νὰ ἔργασθη;

Ίδον ἀκόμη ἔνα ἄλλο τοιτὸν σημεῖον: 'Ο πλοιάρχος δὲν ἔχει τὸ δικαιόματα ὑπὸλησίας τοῦ ἀποτελέσματος, χωρὶς νὰ τὸν παλιννοστήσῃ καὶ νὰ τὸν ἀποζημιώσῃ, ἐνῷ ἀντιθέτως, ὀδεῖς φραγμὸς ἔνθισται διὰ τὰ πληρώματα. Δύναται ὁ καθεῖς ἀνά πλάνων στιγμὴν νὰ δηλώσῃ, ὅτι ἐπιθυμεῖ τὴν ἀπόλυτον τον, ἀδιαφορῶν διὰ τὸ ἐφικτὸν ἡ μὴ τῆς ἀντικαταστάσεως τον. Ἐπίσης κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς 8ώρου ἔργασίας ἐν δρυῷ ἀρνοῦνται τὸν χειρισμὸν τῶν βαρούλων. 'Ολα αὐτὰ χαλαρώνουν εἰς τὸ μη περιπτέρῳ τῶν πειθαρχίων καὶ δηδήγον πολλάκις τὸν πλοιάρχον εἰς ἀδιέσθον. 'Οταν, μάλιστα, οἱ πλέον ἔκπεινονται πέραν τοῦ Γίβραλτάρο, τὰ πληρώματα προβάλλουν ποικίλας ἀπατήσεις, τὰς πλέον παραβόλους.

Ἐσχάτως παρατηροῦνται καὶ συγχότερα τὰ κρούσματα χαρτοπαξίας εἰς τὰς πρώτας, χωρὶς νὰ είναι δινατή καὶ ἐν προσειμένῳ ἡ ἀποτελεσματική παρέμβασις τοῦ πλοιάρχου, ἐνῷ συγχρόνως τὰ ἀπάτα στοχεῖα παρασύρουν πολλάκις καὶ τοὺς εἰσουνέτητος ναυτεργάτας εἰς παραπόματα καὶ εἰς ἀφοτερισμόν. Τὰ 2)3 τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἀπαρτίζονται ἀπὸ σημνοὺς ναυτεργάτας, ἔχοντας πλήρη συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων τον καὶ σεβομένους τοῦς ἀνοτέρους τον. Τοὺς καλοὺς αὐτοὺς ναυτεργάτας ἔπαρχει κινδύνος νὰ τοὺς παρασύρουν οἱ ὄλιγοι. Μία ἀντηρὴ ἔκπαθλοις τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, δῆλα ἀπέδιδεν ἐν προσειμένῳ ἵζανοντητική ἀποτελέσματα. Εἰς περιπτώσεις τεσσάρων ἀπόλυτων μὲν μηνιαίων ἐπηρεούντων δῆλος ἦτο δ. χ. ἐνδεδειγμένη ἡ ἀφάρεσις τοῦ φυλλαδίου ἀπὸ τὸν κάτοχον τον, διότι ὁ συνχρόνη ναυτολογούμενος καὶ ἀπόλυτος σημιαίων, δῆλος δὲν είναι καλὸς ναυτεργάτης. Νῦ ἀπαριθτὰς ἐπίσης τὸ φυλλάδιον, ὅταν δῆλη ἔγγραφην διὰ δραπέτευσιν ἡ τρεῖς ἀπολύτωες ἐντὸς τοῦ ἔτους, λόγῳ διαθενείας.

Εὐχταία δῆλη ἀκόμη ἡ καθιέρωσις βιβλιαρίων διαγωγῆς, ἡ ἐπὶ τῶν δῆλοίων ἔγγραφη παρὰ τῶν Λιμεναρχῶν καὶ τῶν Προξένων νὰ γίνεται μὲν ἀνεξήτηλον σφραγίδα, κατόπιν δεσμωτεως γινομένης κατὰ τὴν ἀπόλυτον, παρὰ τοῦ α' πλοιάρχου ἢ τοῦ α' μηχανικοῦ ἐνόπιον τῆς οἰκείας ἀρχῆς. 'Εάν θεοποιοῦνται, δῆλος ἐν γένει, ἀσθητοὶ νόμοι καὶ ληγμοῖν τὰ ἐνδεικνύμενα δὲ ἔχαστην περίπτωσιν δραστικά μέτρα καὶ ἔξαρσην τὸ γόνητρον καὶ ἡ θέσις τοῦ Πλοιάρχου, ἔπαρχει ἐλπίς νὰ διορθωθῇ ἡ κατάστασις εἰς τὰ πλοία μας, ν' ἀποκατασταθῇ ἐπ' αὐτῶν ἡ πειθαρχία καὶ νὰ διδούσωμεν μὲν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας ἔχγριαντον καὶ πρόσθον. 'Αξ λάβωμεν ὡς παράδειγμα τὴν Ἰταλίαν, ἡτος ἐπέτυχε τὴν ὑποδειγματικὴν τῶν πληρωμάτων τῆς προσήλωσιν εἰς τὸ καθῆρον καὶ τὴν ἔργασίαν.

Λιμένεσσα, Μάρτιος.

Μετὰ τάπης τημῆς
ΕΜΜ. ΚΑΡΑΒΙΑΣ

Αἱ πλαστογραφίαι τῶν φυλλαδίων

Κύριε Διειθυντά,

Εἰς συμπλήρωσιν τῶν δῶσων εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνέπτυξα δι' ἐπιστολῆς μον, δῶσον ἀφορτὰς τὰς συγχρόνης περιπτώσεις φευδασθενῶν ἐν τοῖς πλοίοις, ἐπιτρέψατε μον, παρακαλῶ, νὰ προσθέσω ἀλλίγατε τινὰ ἀκόμη καὶ νὰ τοισθεν τὴν ἀνάγκην τῆς καθιερώσεως αὐτοτρόπων ποιῶν διὰ τοὺς ναυτεργάτας ἔξεινον, οἵτινες παραποτοῦν τὰς εἰς τὰ φυλλάδια τὸν ἔγγραφάς ἀπολύτων. Πρόσκειται περὶ πλαστογραφίας, διὰ τὴν δῆλον είναι ἀπαρατίτητοι αἱ ὑπὸ τὸν ἀριθμὸν ἀρχῶν κυριωτεῖς. Οἱ παραποτοῦντας τὰ φυλλάδια τὸν ναυτεργάτας ἔξαπατον διὰ τὴν ναυτολόγησιν τῶν τάξιν πλοιάρχους, μόλις δὲ ἐνρεθοῦν μαρκρίν τῶν Ἑλληνικῶν ὁδάτων, θέτουν ἀμέσως εἰς ἐνέργειαν τὰς γνωστὰς περὶ ἀσθενείας μεθόδους τον. Παύονται νὰ ἔργασιν τοὺς καταφεύγοντας τὴν ἰατρούς καὶ τὰ Προσενεία, ισχυριζόμενοι, δῆλος ησθένησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ, λόγῳ τῆς ὑπεροβλῆτος ἔργασίας ἡ τῆς κακῆς ἐνδιατήσεως τον ἢ τῆς ἀκαταλήπτου ποδὸς δροφῆς κλ.

Φάνεται, δῆλη ἡ ἐπιστολήντας ιατρούς ἔξεταις τῶν ἐκάστοτε ὑπὸ ναυτολόγησιν ναυτεργατῶν ἔθιζε τὰ συμφέροντα τῶν ἡ ἔπαγγέλματος γενεδισθενῶν, κανίσσασι οὕτως αὐτὸν εἰς τὴν ἐξένεργον νέας μεθόδου συνεχίσεως τῆς τακτικῆς τον. Κάθε πλοιάρχος, ὅτε πρόσκειται νὰ κατατοίῃ τὸ πληρωμά τον, ἔξειται, ὡς γνωστόν, τὸ φυλλάδιον ἐνός ἔκαστον ναυτεργάτου, διὰ νὰ ἴδῃ τὴν ἐντηρεσίαν τον. Κατὰ γενικόν ἐπίσης κανόνα, ὁ ναυτεργάτης ποὺ ἔχει πολλάκις ἀπολύτεις, λόγῳ ἀσθενείας, δυστόλως προσλαμβάνεται. Εσέπειθασον, δῆλος, οἱ ἡ ἔπαγγέλματος γενεδισθενεῖς νὰ ἔξαλείψουν ἐκ τοῦ φυλλαδίου τῶν τάξιν πολλαπλᾶς ἀπολύτεις, ἀλλόγη ἀσθενείας, ὥστε νὰ καταστήσουν εὐχεροῦ τὴν πρόσληψην τον καὶ τὴν, ἐν συνεχείᾳ, ἱσαρμογὴν τῆς μεθόδου τον.

Κατορθώνουν διὰ διαφόρων χημικῶν ούσιων νὰ ἔξαλείψουν τὴν φρά-

σιν «ἐπελέθη, λόγῳ ἀσθενείας» καὶ ἀντ' αὐτῆς καταχωροῦν, δῆλη ἀπελύθησην «ἀμοιβαία συνανέσει». Εἶνα πάλιν δὲν ἐπιτύχουν τὴν ἀριστοτεχνικήν ἀπάλειψιν, τότε σχίζουν τὸ φύλλον τοῦ ναυτικοῦ πον φυλλαδίου καὶ φροντίζουν νὰ προμηθεύσωται ἀπὸ ἄλλο φυλλαδίον τὸ σχισθὲν φύλλον, τὸ ὃποιον καὶ φυλάττουν εἰς τὸ πορτοφόλι τον. 'Οταν γίνηται ἀντιληπτή ἡ ἀφάρεσις, τότε παρουσιάζουν ἀμέσως εἰς τὴν λιμενικήν ἡ τὴν προξενίην ἀρχὴν ἡ εἰς τὸ πλοιάρχον τὸν λειχόν φυλλον, δικαιολογούμενοι, δῆτε ἐσχάτη ἡ ἔπαφεσίας τον. 'Ιδού μία σχετικὴ περίπτωσις:

Εἰς θερμαστής ἐναντολογήθη εἰς Ηεραρά τὴν 24ην Ἀπριλίου 1931 (Ναυτολόγησιν Πειραιώς ὑπ' ἀριθ. 263 τοῦ 1931) ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τὸν πλοιάρχοιν μον φροντηγοῦ «Ωρεανή», ὡς ἀνθρακεύς. Οὗτος ἀπελύθη εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν, λόγῳ ἀσθενείας, τὴν 17ην Αὔγουστου τοῦ 1931, ἀπεστόλη δέ, διατάνας τοῦ πλοίου, εἰς Ηεραρά, ἔνθα ἐπέτητη ἐγχείρους κήλης δι' ἔξοδων τοῦ πλοίου, λαβὼν συγχρόνων καὶ μισθωτοφοδοσίαν 4 μηνῶν. 'Ο οηθεῖς ναυτεργάτης ἔξηλειψεν ἀπὸ τὸ φυλλαδίον τον, δῆτε ἀπελύθη «λόγῳ ἀσθενείας» καὶ ἀνέργωσεν, δῆτε ἀπελύθη «ἀμοιβαία συνανέσει». Ο αὐτὸς ναυτεργάτης ἀπολύτεις, λόγῳ ἀσθενείας, ἀπὸ τὸ «Δαναός», ἀπέλειψε καὶ πάλιν τὴν διάσημην φράσιν, ἀπηρετῶν δὲ βραδύτερον ἐπὶ τοῦ «Ορος» οσσωσίας μετ' ἄλλων τεσσάρων, παρασθετικοῖς παραποτοῦνται παροφέρεις, λόγῳ ἀσθενείας, ἀπὸ τὸν τερατοφόρον τον.

«Ἀλλ' ἔχτος τῶν γενεδισθενῶν, παραποτοῦνται, ἐπίσης, τὰ φυλλάδια τον οἱ βαρυνόμενοι μὲν ἔγγραφας «επακής διαγογῆς» ἡ «δραπετεύσεως». Λόγου χάριν, εἰς θερμαστής κάτοχος τοῦ ὑπ' ἀριθ. 35.282 (Α' περιφέρεια) ναυτικοῦ φυλλαδίου, ἐκδούντος τὴν 9)10)22 ὑπὸ τοῦ λιμεναρχείου Πειραιῶς, ἥλλοισιν τὸ ἔτος τῆς γεννησίου τοῦ 1903 ἢ 1904 εἰς 1907, διὰ νὰ φαίνεται νεφερότερον. Οὗτος, ἐναντολογήθη τὸ 1929 εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν (ἀριθ. Ναυτολόγησιν 19) ἐπὶ τοῦ φροντηγοῦ «Αμαζών», ἔδραπετενος δὲ εἰς τὸ φυλλαδίον τον εἰς τὸ λιμενάρχειον Πειραιῶς, ἔνθα καὶ τὸν ἐμπορικόν τον εἰς τὸ φυλλαδίον τον ἀνέργαστο μὲν ἡμερομηνίαν 1)7)27, δῆτε ἀπελύθη «λόγῳ δραπετεύσεως» τοῦ σκάφους. 'Ο ἐν λόγῳ θερμαστής κατέστησε μέρος τῆς σελίδος 23 τοῦ φυλλαδίου τον, ἔνθα ἡ ἔγγραφή καὶ δισκόλως, λόγῳ, φαίνεται ἡ λέξις «δραπετής». Συγχρόνως, διωρ, ἀπ' ἀρχῆς τοῦ φυλλαδίου μέχρι τῆς σελίδος 23, ἔχει ἀπειθῇ διὰ σφραγίδος εἰς τὴν σελίδην τοῦ φασίς: «Δραπετής α')π «Αμαζών». 'Ετ τοῦ Γραφείου τῆς Διειθύνσας Ε. Ν. » Ή λέξις «δραπετής» ἔχεισθη παρ' αὐτοῦ ἀπὸ δῆλας τὰ σελίδαις...»

Εἰς τὴν 24ην σελίδα τοῦ αὐτοῦ φυλλαδίου ἔχει καταχωρηθῇ ἡ ἐπὶ λιποταξίᾳ μήνων, ἀλλ' ὁ ἐνδιαφερόμενος ἀπῆλειψε τὰ τοιτὸν σημεῖα, εἰς τὸ πτον δὲ ἡ ἔγγραφὴ ἔμαρτεται οὕτω πον: «Ἐμπνήθη.... παρὰ τοῦ Λιμενάρχου.... τοῦ Εισαγγελικήν ἀρχῆν.... διὰ τοῦ ἀριθμού.... τῆς.... ἔγγραφον. — 'Εν τοῦ Αθηναίας τῆς 15η 2)1929». Εἰς τὴν διάσημην σελίδην 23 τοῦ φυλλαδίου τον, ἔνθα ἡ ἔγγραφη καὶ δισκόλως, λόγῳ, φαίνεται ἡ λέξις «δραπετής». Συγχρόνως, διωρ, σελίδα ἔπαρχει ἐτέρᾳ καταχωρησι τῆς ιηνότεως, τὴν δηνούν δὲν κατέστησην τὰς σελίδας τῆς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας τεττανόνεα.

Ντατάρο 22)2)1937

Μετὰ τημῆς
ΙΣΙΔΑΡΟΣ Μ. ΚΑΡΙΒΑΛΗΣ

Πλοιάρχος α')π «Ωρεανία»

ΣΗΜ. «Ν. ΧΡ.» — 'Ο ἐπιστολογράφος μας ἀναφέρει καὶ τὰ δῆνοματα τῶν ἀνωτέρω ναυτεργατῶν.

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

**Η δύναμις της Ναυτιλίας μας
κατά το α'. τρίμηνον του 1937**

Έσημειώθη ἑλαφρὰ αὔξησις

Η ἀπό τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου ζωηρά κίνησις τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, παραλλήλως πρὸς τὴν σταθεράν ζήτησιν παλαιοσήδηρου, ἔχον ὅμεσον τὸν ἀντίκτυπον τῶν εἰς τὰς ἀξίας τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, αἵτινες μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἡκολούθησαν μίαν προσδευτικῶς ἀνισθίαν κλίμακα. Ως ἦτο ἐπόμενον, ἡ ρευστὴ ἄστη κατάστασις καὶ ἡ ἀδεβαιότης ὡς πρὸς τὰς πιθανότητας τῆς αὔριον, ἐδημιούργησαν μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ ἔκδηλητα, τόσον διὰ τὴν πρόσκτησιν νέων πλοίων εἰς τὰς ζητουμένας ὑψηλὰς τιμάς, ὃσον καὶ διὰ τὴν πώλησιν τῆς ἀνά χείρας διαθεσίμου χωρητικότητος παλαιοτέρας ἡλικίας. Πάντως, τὰ θελιωμένα ἐπίτεδα τῶν ναυλῶν καὶ ἡ ἐλπίς μιᾶς πολυμήνου ίκανον ποιητικῆς ἐργασίας, παρέσχον ἀφορμὴν εἰς ἀρκετὰς ἀγοραπλατησίας πλοίων, ἀκόμη καὶ προπολεμικῆς ναυπήγεως, μὲ τὸν χαρακτηριστικὸν μάλιστα διὰ πολλὰς ἔξι αὐτῶν δρόν τῆς θραδυτέρας παραδόσεως. Ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας περιωρίσθη καὶ ἡ ἀπὸ μέρους τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ζήτησις σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῶν ζητουμένων ὑπερθολικῶν τιμῶν, ἀλλὰ καὶ διότι ἀφ' ἐτέρου ἐσημειώτητος εἰς τὴν προσφοράν καταλήλων πλοίων. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς πολεμικῆς περιόδου παρετηρήθησαν καὶ ἀρκεταὶ ἀγοραπλατησίαι μεταξὺ Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Ἡ Ἐλλειψις, ὅμως, εὐρυτέρου ἐνδιαφέροντος διὰ ἀδρόας προσκτήσεις πλοίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ συνωδεύετο καὶ ἀπὸ τὴν ἀπόρριψιν πολλῶν ξένων προσφορῶν διὰγορᾶς Ἐλληνικῶν σκαφῶν, οὕτως ὥστε, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν ἀπασχόλησιν ἀρκετῶν παλαιῶν φορτηγῶν μας, τῶν ὅποιων ἀνεθεωρήθη ἡ πρὸς διάλυσιν ἀπόφασις, προέκυψε καὶ κατὰ τὸ α' 3μῆνον τοῦ τρ. ἔτους μία περαιτέρω ἑλαφρὰ αὔξησις τῆς χωρητικότητος μας κατὰ 25.498 τόννους γκρός. Αἱ παρατηρηθεῖσαι κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον μεταβολαὶ, ἐμφανίζονται ἀναλυτικώτερον ἀπὸ τοὺς παρατημένους κατωτέρω λεπτομερειακούς πίνακας.

Οὕτω, παρελθόντες τὰ ἀκόλουθα τρία φορτηγά, ἀτινα εἶχον ἀγορασθῆ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1936.

«Εὖναθια» τ. γκρ. 3551 ναυπ. 15 λ. στ. 16.500
«Κατίγκω Χατζηπατέρω» » 3661 » 13 » 20.500
«Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς» » 6669 » 21 » 36.000

'Α)π 3 » 13.881 73.000

Νέαι, ἀφ' ἐτέρου, προσθῆκαι σκαφῶν ἀγορασθέντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ παραληφθέντων ἐντὸς τοῦ α' τριμήνου ήσαν αἱ κατώθι:

«Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς»	ex Lyminge	4353	13	26.000
«Λάνα»	» Djena	3462	98	—
«Μαριόγκα Ι. Γουλανδρῆς»	London Corporation	5411	22	35.000
«Νίκ. Μ. Εμπειρίκος»	» Carola 3	164	25	—
«Νικήτας Δενδρινός»	Langton Grange	5295	19	22.000
«Νέστωρ»	» Frank Lynch	1954	18	10.000
«Ορος Κάσιον»	» Dep. P. Benoit	7914	18	22.500
«Ορος Κυλλήνη»	» Hampton Hill	6701	19	45.000
«Ορος Παρνασσός»	» Can. Scottish	5334	21	32.000
«Σταυρός»	Kingston Hill	4853	25	36.500

'Α)π 10 45.441 £ 229.000

Αἱ κατὰ τὸ αὐτὸ ἔξι ἄλλου χρονικὸν διάστημα διαγραφαὶ Ἐλληνικῶν πλοίων συνεπείᾳ ναυαγίων, διαλύσεων καὶ πωλήσεων εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:

α') 'Απώλειαι ἐκ ναυαγίων				
«Βόλγας»	t. γκρ. 2505 (92)	ἐξώκειλεν εἰς Μήλον		
«Ειρήνη»	» 478 (96)	ἐνθύσισθη εἰς Καρφηρέα		
«Λουκία»	» 2143 (10)	ἀνετινάχθη ὑπὸ νάρκης		
«Ορος Δίφυς»	» 5242 (18)	ἐξώκειλεν εἰς Β. Ἀμερικήν		
«Σπέρχος»	» 2108 (04)	ἐνθύσισθη εἰς Πορτομά		

'Α)π 5 12.476
6') Διαλύσεις

«Βύρων»	t. γκρ. 9272 (14)	Ιταλοὶ διαλυταὶ	£ 29.000
«Δένο Φίλοι»	» 3547 (03)	Αγγλοὶ διαλυταὶ	» 9.500

'Α)π 2 » 12.819
γ') Πωλήσεις εἰς ἀλλοδαπούς

«Ἀλκιμος»	1906 (21)	Νοοβηγορ. ἐφοπλισταὶ	£ 16.000
«Ἄρεσσων»	1364 (21)	Αγγλοὶ ἐφοπλισταὶ	» 15.250
«Ἐλλενικός»	4404 (09)	Αγγλοὶ ἐφοπλισταὶ	» 25.000
«Νίκ. Μλαΐκας»	1912 (20)	Αγγλοὶ ἐφοπλισταὶ	» 11.000
«Ταυρίς»	2281 (03)	Λεττονοὶ ἐφοπλισταὶ	» 15.500

'Α)π 5 11.867 83.250

Κατὰ ταῦτα, αἱ προσθῆκαι (συμπειλαμβανομένου καὶ τοῦ διαγραφέντος τὸν Δεκέμβριον α') π. «Τρεγκόδην», οιντίνος ἡ ἀναγγελθεῖσα τότε πώλησις εἰς Όλλανδούς διαλυτάς ἡκυρώθη)

ἀνήλθον διὰ τὸ α' τρίμηνον εἰς 14 πλοῖα 62.660 τ. γκρός καὶ ἐκ παντοίων αἰτιῶν διαγραφαὶ εἰς 12 σκάφη χωρητικότητος 37.162 τ. γκρός. Προέκυψεν οὕτω μία ἐπὶ πλέον διαφορὰ ἐκ 2 πλοίων καὶ 25.498 τ. γκρός, ἡ δόπια προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου χωρητικότητα (599 πλοῖα 1.797.696 τ. γκρός), μᾶς δίδει σημειωνήν δύναμιν τῆς ἀτμῆρους ναυτιλίας μας ἀπό:

601 ΣΚΑΦΗ 1.823.194 ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω πλοίων ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων καὶ τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ παραλαβὴν τὰ ἀκόλουθα τρία σκάφη: American Eagle, Λιμεν. 4371 τ. γκρ. (17) λ. στ. 25.000
Minindies, Λιμεν. 4576 » (17) δολ. 90.000
Danmark, Δανιζόν 313 » (09) —

'Α)π 3 τὸν γκρ. 9260

Μεταβολαὶ ἐπῆλθον, ἐπίσης, καὶ εἰς τὴν ξένην χωρητικότητα διὰ τὴν ὁποίαν ἐνδιαφέρονται καὶ "Ἐλληνες" ἐφοπλισταί. Ἀπὸ τὴν δύναμιν ταύτης διεγράφησαν ἐκ πωλήσεων καὶ ναυαγίων 5 πλοῖα 24.052 τ. γκρός καὶ προστεθεὶ 1 τ. γκρός 5035, οὕτως ὥστε τῇ 51 πλοίων 200.370 τ. γκρός δύναμις αὐτῆς κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου, ἐμειώθη κατὰ 4 σκάφη καὶ 19.052 τ. γκρός, ἐμφανίζομένη σήμερον μὲ 47 πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 181.318 τ. γκρός.

**Η ἀργούσα χωρητικότης
τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας**

Στατιστικὴ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Εἰς τὸ τέλος τοῦ α' 3μῆνου τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ 15 φορτηγά μας (500 τ. γκρός καὶ ὅνως ἔκστασην) συνολικῆς χωρητικότητος 50.540 τόνων γκρός. Ἐξ αὐτῶν 7 πλοῖα 15.761 τ. γκρός ήσαν παραπλισμένα ἐν Πειραιεῖ, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 8 φορτηγά 34.779 τ. γκρός, εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ. Εναντὶ τῆς ἀργούσας χωρητικότητος τοῦ δ' 3μῆνου 1936 παρετηρήθη ἑλαφρὰ αὔξησις κατὰ 3 πλοῖα καὶ 12.613 τ. γκρός, ἐν συγκρίσει, ὅμως, πρὸς τὰ ἀντίστοιχον α' 3μῆνον τοῦ π. Ε. σημειούσαν σεβαστὴ μείσων κατὰ 79 ἐν ὅλῳ πλοῖα καὶ 237.956 τ. γκρός. Τὴν 31ην Μαρτίου 1936 εὐρίσκοντο ἐν παροπλισμῷ 94 φορτηγά μας 288.496 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 24 σκάφη 95.356 τ. ἐν τῷ ἔξωτερικῷ καὶ κυρίως εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Αμερικῆς, λόγῳ τῆς ἐκεὶ ἐπικρατούσης πολυμήνου ἀπραξίας. Σημειωτέον ἀκόμη, ὅτι εἰς τὴν ἥδη ἀργούσαν χωρητικότητα περιλαμβάνονται καὶ 3 δεξαμενόπλοια 16.492 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὥστε ἡ καθαρῶς ἀργούσα «τράμπη» χωρητικότης περιορίζεται μόνον εἰς 12 πλοῖα 34.048 τ. γκρός, ἡτοι κατὰ 3.879 τ. γκρός μικρότερα τῆς ἀργούσας τὴν 31ην Δεκεμβρίου π. Ε., ἐμφανίζονται οὕτω τὸ κατώτατον σημειωθέν δρίον ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1931

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

καὶ ἐντεῦθεν.

Τὸ χρακτηριστικῶτερον, δῆμως, σημεῖον ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, δῆτι καὶ ἡ ἀργία τῆς μικρᾶς ταύτης χωρητικότητος δὲν ὄφειλεται εἰς ἔλλειψιν ἐργασίας. Οὕτως ἐκ τῶν τριῶν δεῖξανεοπλοίων, τὸ ἀργοῦν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ τῆς 23ης Δεκεμβρίου ἀ) π «Ιωλόκος» ἀπέπλευσεν ἑκεῖθεν πρὸ ἐθδομάδος διὰ Γκάλθεστων, τὸ ἀ) π «Καστερίνα», ἀργοῦν ἀπὸ διετίας λόγω ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς, συμπληρώνει ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τάς ἐπισκευάς του εἰς Πειραιᾶ καὶ ἐπανέρχεται εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ τὸ ἀ) π «Πετράκης Νομικός» ἐπισκευάζει καὶ αὐτὸς εἰς Ρόττερνταμ τάς ἐκ πυρκαϊᾶς ζημιῶν του καὶ θά είνε τὸν Μάιον ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν. Τοῦτο ἀυτὸς συμβαίνει καὶ μὲ τὰ ἀργοῦντα φορτηγά. «Ἐκ τῶν παραπλισμένων εἰς Πειραιᾶ 7 σκαφῶν, δύο ἀργοῦν ἀναγκαστικῶς, λόγω δικαστικῶν ἀποφάσεων, ἔνα συνεπειας ζημιῶν (ἀ) π «Φραγκούλας Βροντίση» καὶ τὰ λοιπά 4, λόγω ἐπισκευῶν, ἐνῷ εἰς τὰ 6 «τράμπες» τὰ παραπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτερον, περιλαμβάνονται τὰ ὑποστάτα ζημιάς ἐκ θαλασσών ἀτυχημάτων ἀ) π «Ἀργεντίνα», «Ἄγγελικα» καὶ «Ἐλένη Τ.». Δύναται ὅτεν θασίμως νὰ ὑποστηριχθῇ, δῆτι σήμερον καὶ διὰ πρώτων φοράν, ἔναντι δλων τῶν τριμήνων τῆς προηγουμένης ἐπταετίας, κανένα Ελληνικὸν φορτηγόν δὲν εύρισκεται παραπλισμένον, ἐλλείψει ἐργασίας. Ο ἀκόλουθος πίνακας παρέχει μίαν χαρακτηριστικήν εἰκόνα τῆς ἀργούντης ἡδη χωρητικότητος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον σε 3μηνον τοῦ 1936.

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ α' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1937

Λιμένες ἀργίας		Α') π Τ. γκρός		Ἐναντί α' 3μηνον 1936	
Πειραιές	7	15.761	59	τ. γκρός	167.921
Σύρος	—	—	5	>	14.718
Χίος — Οίνοσσα	—	—	6	>	10.501
Ἐσωτερικὸν	7	15.761	70	>	193.140
Ἐξωτερικὸν	8	34.779	24	>	95.356
Σύνολον :	15	50.540	94	>	288.496

Ο χρόνος ἀργίας τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος, σημειοῦται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα ἐν συγκρίσει μὲ τὸ α' 3μηνον τοῦ π. ἔτους:

Α' 3μηνον 1937		Α' 3μηνον 1936	
ά) π	Τ. γκρός	ά) π	Τ. γκρός
'Ο χρόνος τῆς ἀργίας των ἀπὸ τῶν ἀργῶν Μαρτίου	1	1.013	4
Διαφοροῦντος τοῦ Φεβρουαρίου...	2	7.287	30
Διαφοροῦντος τοῦ Ιανουαρίου...	2	3.439	32
Πρὸ 3 ἔως 6 μηνῶν ἀργοῦντα...	4	20.412	20
Πρὸ 6 ἔως 12 μηνῶν ἀργοῦντα...	1	1.957	—
'Αργοῦντα ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον...	5	16.432	8
Σύνολον	15	50.540	94

Οι ἀνωτέρω συγκριτικοὶ ἀριθμοὶ δηλοῦν ἀφ' ἔαυτων. Κατὰ τὴν ιδίαν ἐποχὴν τοῦ παρελθόντος ἔτους μία ἔκατοντάς ποντοπόρων φορτηγῶν μας παρέμενεν ἀδρανής εἰς τοὺς λιμένας, συνεπεια τῆς πτωχῆς ἀνά τὸν διεθνή στίθιον μεταφορικῆς ἐργασίας. Τὸ Πλέιτ παρουσίαζε τότε πλήρη κατάπτωσιν, ή Βόρ. Αμερικὴ παρείχε σποραδικάς τινας διαταγάς, ή "Απω Ανατολή καὶ ἡ Αὐδοτραλία, μετά παροδίας ἀναλαμπάς, περιπέπτων εἰς ἀπραξίαν, ή ἐκ τοῦ Δουνάβεως ἐργασία σχεδόν ήτο ἀνύπαρκτος καὶ ή Σοβιετικὴ Ρωσία ἐξηφάλιζεν εὐκόλως τὴν περιωρισμένη ἔξαγωγικήν της ἐργασίαν μὲ τὰ διαθέσιμα πλοῖα τοῦ «Σόθτοργκλοτ». Κατά τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α' 3μηνον τοῦ τρ. ἔτους οἱ

ἀνωτέρω δυσμενεῖς παράγοντες ἔξελιπον, ή ἀρξαμένη δὲ ἀπὸ τῶν φθινοπωρινῶν μηνῶν τοῦ 1936 ἐντατικὴ κίνησις συνεχίζεται μὲ ίκανοποιητικὴν εύρυτητα, ἀσχέτως πρὸς τὴν ἐλαφράν κάμψιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, τὴν παρατηρηθεῖσαν ἀπὸ τῶν μέσων Φεβρουαρίου καὶ ἐντεῦθεν. Καθ' ὅλον σχεδὸν τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον τὸ ἔξαγωγικά κέντρα τοῦ Πλέιτ ἐπέδειξαν ἔξαιρετὴν δραστηριότηταν, ἐνῷ καὶ ὅλοι σχεδὸν οἱ τομεῖς φορτώσεως μεταλλευμάτων εύρισκοντο ὑπὸ διαρκῆ ζήτησιν χωρητικότητος. Ή ζωηρότης τοῦ Πλέιτ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν ζήτησιν πρώτων όλων καὶ ίδιᾳ μεταλλευμάτων, ἔσχον τὸν εὐνοϊκὸν τῶν ἀντικτυπῶν εἰς δλους σχεδὸν τοὺς τομεῖς ἐργασίας τῶν «τράμπες» φορτηγῶν, ἡ ἀπορρόφησις τῶν ὀπίοιν ἡκολούθησε ρυθμὸν ἴσορροπού πατανομῆς. Εὐνόητος, δθεν, ἀποδεῖνει καὶ ἡ ἀπασχόλησις τοῦ συνδόλου σχεδὸν τῆς Ελληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, τὸ παραπλισμένον τονάκι τῆς ὀποίας ἐσημείωσε τὴν ἀκόλουθον κατὰ τρίμηνον πορείαν ἀπὸ τοῦ 1931 μέχρι σήμερον:

Α' 3μηνον		Β' 3μηνον		Γ' 3μηνον		Δ' 3μηνον
Ναυ.	ά) π	Τ. γκρ.	ά) π	Τ. γκρ.	ά) π	Τ. γκρ.
1937	15	50.540	—	—	—	—
1936	94	288.496	60	200.751	21	74.477
1935	74	210.905	46	136.255	21	76.534
1934	45	129.029	64	224.290	28	98.581
1933	69	206.458	73	238.508	36	125.094
1932	92	292.781	164	562.062	112	376.651
1931	124	379.900	97	300.133	26	75.933

Αἱ στατιστικαὶ τῶν α' τριμήνων τῆς τελευταίας ἐπταετίας ποτὲ ἀλλοτε δὲν ἐσημείωσαν τὸν μικρὸν παραπλισμένον χωρητικότητα, δεδομένου μάλιστα, δῆτι κατὰ τὰ δύο πρῶτα τρίμηνα τοῦ ἔτους, ὅπως ἐμφανίζουν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί, αὐξάνεται κατὰ κανόνα ὁ ἀριθμός τῶν ἀργοῦντων πλοίων μας καὶ δι' ἄλλους μὲν γενικοὺς λόγους, ἀναφερομένους εἰς τὴν περιστολὴν τῶν διεθνῶν μεταφορῶν κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους, ἀλλὰ καὶ εἰδικῶτερον διὰ τὴν Ελληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, λόγω τῆς πτωχῆς κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ἐργασίας ἐκ τοῦ Δουνάβεως καὶ τῶν λιμένων τῆς Νοτίου Ρωσίας. «Οσον ἀφορᾷ ἔξ αλλού τὴν ἡλικίαν τῶν ἡδη παραπλισμένων σκαφῶν μας, κατανέμεται αὐτὴ ὡς ἔξης:

Α' 3μηνον 1937		Α' 3μηνον 1936	
Ναυ.	1930—20	ά) π	τ. γκρ.
1919—15	»	1	1.957
1914—10	»	4	23.368
1909—05	»	—	—
1904—00	»	4	10.723
Πέραν τοῦ 1899	»	6	14.492
Σύνολον	»	15	59.540

Τὰ δυσμενῆ συμπεράσματα, ποὺ ἔξηγοντο κατὰ τὰ προγενέστερα τρίμηνα ἀπὸ τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμούς τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, δὲν ἐμφανίζονται θεοφαίως κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους, ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διότι καὶ πλείστα ἀπὸ τὰ παλαιοτέρας ἡλικίας φορτηγά μας, ἀτινα ἡτο ἀμφιθολον, ἐάν θα ἐπανήρχοντο ποτὲ εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, ἀπερροφήθησαν ἀπὸ τὸν ἀπρόσποτον δργασμὸν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν. Τοιουτόπως, ἔνα μόνον σκάφος μας ἡ ἡλικίας μέχρις 23 ἔτῶν τελείη ἡδη ἐν παροπλισμῷ, ἔναντι 18 πλοίων 63.323 τ. γκρός τοῦ α' 3μηνον π. ἔτ., ἐνῷ καὶ διὰ τὰ μεγαλυτεράς τῶν 23 ἔτῶν ἡλικίας φορτηγά μας (μετὰ τῶν 3 τάκνερς) τὰ παραπλισμένα είνε ἡδη 14 τ. γκρ. 48.583 ἔναντι 76 πλοίων 225.173 τ. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου α' 3μηνον τοῦ 1936.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**Ζητήματα τιγα συναφή πρὸς τὴν λειτουργίαν
καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν δεξαμενοπλοίων**

"Από τίνος ἡδη χρόνου καὶ ἡ ἡμετέρα ἔμπορική ναυτιλία ἐπλούτισθη μὲ αἰχολόγον ὀποδήποτε ποσοστὸν πλοίων δυναμένων νὰ μεταφέρουσι πηγαῖον πετρέλαιον καὶ τὰ παράγωγα τούτου χρόνων ἐντὸς τῶν κυτῶν αὐτῶν. Τὰ δεξαμενόπλοιαν ἐν γένει ἔχονται ὡς κύριον προσφορισμὸν τὴν συνεχῆ κατὰ τὰς ἑξάποτε ἀνάγκες των τροφοδότησιν τῶν κέντρων ἀποστάξεως διὰ πηγαῖον πετρέλαιον, ὡς καὶ τῶν κέντρων διανομῆς καὶ καταναλώσεως διὰ τῶν πολλαπλῶν προϊόντων τῆς ἀποστάξεως ταῦτης. Λαμβανομένου ἐπ' ὅψιν ἀφ' ἐνὸς μὲν, ὅτι ἡ ζητήσις διὰ τὰ διάφορα προϊόντα τῆς βαθμαίας ἀποστάξεως τοῦ πετρέλαιον ποιεῖται τεραστίως, συγχρόνος δέ, ὅτι ἡ ἴανονοποίησις μᾶς αἰχνήσεως τῆς ζητήσεως ἐπὶ τῶν προϊόντων τῆς ἀποστάξεως δημιουργεῖ κατ' ἀνάγκην δυνασταλόγου πρὸς τὴν ζητησίαν των αἰχνήσεων τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν λοιπῶν, εἶναι φανερόν, ὅτι τὸ ζητήμα τῆς ἔμπορειας τῶν ὑγρῶν κανονιμον ἐν γένει καὶ τὸ συναρτέον τούτῳ τῆς μεταφορᾶς αὐτῶν θὰ ἀπόκειται εἰς σημαντικάς διακυμάνσεις. Εἴναι δὲ ἐπὶ πλέον ληφθῆ ἐπ' ὅψιν, ὅτι ἡ μεγάλη ἐνύσκα τῆς μεταφορᾶς τῶν ὑγρῶν κανονίων παρέχει τὴν εὐχέρειαν τῆς προφορᾶς τούτων ἀπὸ τὰς πλέον ἀπομεμαρτυρημένας πηγὰς, ὡς καὶ τὴν δημιουργίαν ἀγορῶν καὶ εἰς τὰ πλέον ἀπομεμαρτυρημένα σημεῖα τῆς γῆς, καθίσταται δῆλον διατί αἱ διακυμάνσεις, τόσον τῶν τιμῶν ὑγρῶν κανονίων, δύον καὶ τῶν ναυλῶν μεταφορᾶς αὐτῶν ἔμφανται τὸ πολὺ πλεόν λίαν ἀπότομον αἰχματισμόν, παρεχουσῶν ἀναμφίποτος ἔναργεστάτην τὴν εἰκόνα τῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου λαμβανούσας χώραν σημαντικής κερδοσκοπίας.

"Εζούμεν ἐπ' ὅψιν μας καπιτάλας ναύλων μεταφορᾶς πετρέλαιον ἀπὸ τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ εἰς Κόντινεντ, ἀπὸ τοῦ 1922 καὶ ἐντεῦθεν, ἐξ ὧν ἐμφαίνεται, ὅτι οἱ ναῦλοι ὅνται ὥρισθεντες κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1923 μέχρι τῶν 53 σελλίνων κατέπεσαν ἀπότομως, ἐντὸς τριῶν μηνῶν, εἰς τὰ 28 σελ., διὰ νὰ ἐπανυψώθωσι κατὰ τὰ μέσα τοῦ ἐπομένου ἔτους εἰς τὰ 40 σελλίνια ἐνθεὶ ἄλλοις τε δὲν παρέμεναν, παρὰ ἐπὶ ἡμέρας τινάς διὰ νὰ κατέλθωσι καὶ πάλιν κατὰ τὸ 1925 εἰς τὰ 14 σελλίνια, ἐνῷ τὸ ἀμέσως ἐπόμενον ἔτος ἐκθασαν μέχρι 50 σελλίνων καὶ ὅντον παθεῖται. Τὸ κυριατέρων χαρακτηριστικὸν τῶν στατιστικῶν καπιτάλων τούτων είναι ἀναμφισβήτητος τὸ ἀπότομον αὐτῶν. Οὐδέποτε, πλὴν ἰσως, τῆς περιόδου 1932 καὶ 1933, καθ' ὃν οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων κατέπεσαν εἰς τὸ ἀντόχογρα γελοῖον ἐπίπεδον τῶν 8 σελλίνων, οὗτοι παρέμεναν σταθεροὶ ἡ καὶ ὀποδήποτε σταθεροὶ μὲ αἰχματισμούς, φέρ' εἰπεῖν, τῆς τάξεως τῶν 15—20 ορῶν ἔστο. Αἱ καυτάλια αὐτῶν δὲν είναι δυνατόν νὰ δεινύνωσι τιμάς, δηλαδὴ σημεῖα ισορροπίας μεταξὺ προφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἀλλὰ μάλλον τάσεις καὶ ἀνθρώπινα συνασθῆματα, ἔμφαντοντα ἐντὸς τοῦ πλασίου πολλάκις δίλιγων ἡμερῶν ἐναλλαγὴν ἀπὸ τὴν πλέον ἀκατάσχετον αἰσιοδοξίαν, εἰς τὴν μελανωτέραν ἀπασιοδοξίαν.

"Εἴναι καὶ βασικῶς, βεβαίως, οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπόκεινται τὶς τούς φυσικοὺς νόμους τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, αἱ ἀπότομοι αὐτῶν αἰχματισμοὶ ὡς καὶ δὲ τὸ διεθνῶς συνήθιστος ἐπιπέδου διεξαγόμενος ἀνταγωνισμός, ἔχουσι δημιουργῆσει εἰς τῶν πλοιοκτήτων τῶν δεξαμενοπλοίων τὴν νοοτροπίαν τῶν μέσων ὅρων. Εἰς περιόδους κρίσεως ἡ μεταφορᾶ τῶν πετρέλαιον καὶ παραγωγῶν τούτων γίνεται συνήθιστος μὲ τεραστίας ζημίας, ἐνῷ εἰς περιόδους ἀνανήφεως τὰ προσπορ-

ζόμενα κέρδη είναι ἀντιστοίχως λίαν ὑψηλά.

Αἱ συνθῆκαι αὕτη, βεβαίως, δὲν ἡδύναντο ἡ νὰ συγκινήσωσι καὶ τιμῆσι τοῦ ἡμετέρου ἔφοροπλοικού κόσμου, διότε νὰ ἐμπλακῇ εἰς ἐνεργόν εἰς τὸ ζητήμα τοῦτο ἀνάμειν, ἀλλὰ προύποθετεῖ διὰ τὴν λυσιτελεστέραν ἀντιμετώπισιν αὐτοῦ τὴν ὥσον ἔνεστι ἐνδελεχεστέραν ἐπίγνωσιν τῶν τεχνικῶν συνθηκῶν τῶν συναρτών ἐν γένει πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς πετρέλαιον ἡ παραγώγων αὐτοῦ χύδην ἐντὸς τῶν κυτῶν τῶν πλοίων.

"Τοιοφῇ καὶ ἡ διάταξις τῶν δεξαμενῶν, τοῦ συστήματος ἀντλήσεως, ὡς καὶ τοῦ συστήματος ἀερισμοῦ ποικίλουσιν ἀναλόγως τῆς φύσεως τοῦ μεταφερόμενον φορτίου. Ἀπὸ ἀπόγεως παθαρῶς μεταφορᾶς αὐτοῦ διὰ πλωτῶν μέσων τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ προϊόντα αὐτοῦ δύνανται νὰ καταταχθῶσιν εἰς τὰς ἀπολογίους τέσσαρας γενικαὶ κατηγορίας ἡ βαθμούς:

ΒΛΘΜΟΣ Α'.— Προϊόντα τῆς ἀποστάξεως πετρέλαιον ἔχοντα πίεσιν ἀποστολῆς 14 λίθρας, ἀνὰ τετραγωνικὸν δάστυλον κατὰ REID.

"Η κατηγορία αὕτη περιλαμβάνει τὰς πλέον διῆλισμένας καὶ πτητικὰς τῶν δενζινῶν.

ΒΛΘΜΟΣ Β'.— Προϊόντα τῆς ἀποστάξεως πετρέλαιον ἔχοντα πίεσιν ἀποστολῆς 14 λίθρων, ἀνὰ τετραγωνικὸν δάστυλον κατὰ REID.

"Η κατηγορία αὕτη περιλαμβάνει τὰς συνήθεις δενζινάς, ὡς καὶ τὰ λεπτότερα τῶν πετρέλαιων.

ΒΛΘΜΟΣ Γ'.— Πετρέλαια ἡ ἐπολείματα τῆς ἀποστάξεως αὐτῶν μὲ πίεσιν ἀποστολῆς 14 λίθρων ἀνὰ τετραγωνικὸν δάστυλον, ἀλλὰ μὲ σημεῖον ἀναφλέξεως μικρότερον τῶν 30 °C.

"Η κατηγορία αὕτη περιλαμβάνει τὰ πλείστα τῶν ἀκαθάρτων λεγομένων πετρέλαιων.

ΒΛΘΜΟΣ Δ'.— Πετρέλαια ἡ ὑπολείματα τῆς ἀποστάξεως αὐτῶν ἔχοντα σημεῖον ἀναφλέξεως ἄνω τῶν 86 °F (30 °C) ἐν κλειστῷ.

Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην περιλαμβάνονται τὰ πηκτότερα τῶν ἀκαθάρτων πετρέλαιων.

Δέοντα νὰ σημειωθούμεν, ὅτι τὰ πετρέλαια τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ καῦσιν ἐντὸς λεβήτων, ὡς καὶ διὰ καῦσιν ἐντὸς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσισεως Δῆξελ, δέοντα νὰ ἔχωσι σημεῖον ἀναφλέξεως ἄνω τῶν 60 βαθμῶν Κελσίου, καὶ ὡς ἐπὶ τούτου δύνανται μετ' ἀσφαλείας νὰ μεταφερθῶσιν ὑπὸ δεξαμενοπλοίων μὴ ἐφιδιασμένων δι' ἐξτατιμένων καὶ πολιτόων συστημάτων ἀερισμοῦ.

"Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνότερων ὑπάρχουσι καὶ τὰ δρυπτέλαια λιπάνσεως, ἀπίνα ἢν καὶ ἀπὸ ἀπόγεως ἀσφαλείας οὐδένα κίνδυνον παροντισάζουσι, ρυζίζονται ἐν τούτοις, εἰδικῆς προφυλάξεως, ὡς λίαν ἐνταθῆ εἰς περιπτώσιν ἀναμφίσεως αὐτῶν ἡ μὲ λοιπά ἔλια καὶ ἀπλῶς μὲ τὴν ἐν συντνήσεως ὑδρατμῶν ὑγρασίαν.

Διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων τῆς ἀποστάξεως τοῦ πετρέλαιον τῆς κατηγορίας "Δ", ἦτοι ἔξαρτητῶν πτητικῆς δενζινῆς, τόσον πρὸς ἀσφαλείαν, δύον καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἀπολεῖδων δι' ἔξατμάσεως ἐνδείκνυται διὰ τῆς τοποθετήσεως ἐντὸς τῶν ἀεραγωγῶν καὶ ἔξαεριστήρων τῶν δεξαμενῶν βαλβίδων ωθημένων νὰ ἀνοίγωσιν εἰς πίεσιν 4 ½ λίθρων. Η ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν πίεσις μετά τὴν φόρτωσιν τῆς δενζινῆς, βαίνει αὔξουσα, λόγῳ τῆς ἐπ τῶν ἡμιακανῶν ἀκτίνων προσπντωτούσης θερμοτήτος, ἀπομένως πλὴν τῶν ὡς ἄνω βαλβίδων ἐνδείκνυται, ὅπος τοιούτημά την συστημάτων τούτων προσπντωτούσης.

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ**"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"**

[HELENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON καὶ τάναπαλιν.

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

Απευθυντέον: **ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΔΕΙΑΣ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

των κειμένων καταστροφών διά θαλασσίου έδαστος.

Διά τὰς δύλιγότερον πτητικὰς βενζίνας ἀνάλογον σύστημα δέον νὰ τηρηται μὲ τὴν διαφοράν, διὰ αἱ βαλβίδες εἰνε ωρθισμένα νὰ ἀνοίγωσιν εἰς τὴν χαμηλότεραν πίεσιν τῶν 2.5 λιθρῶν.

Πολλὰ τῶν πετρελαίων τῶν κατηγοριῶν Γ καὶ Δ περιέχονται ὑδρό-θειον, ἀργίον, ὡς γνωστόν, λίαν τοξικόν. Εἰς τὴν περίπτωσιν μεταφορᾶς τοιούτου φροτίου ἐνδείκνυται, ὅπως τὸ κοινὸν σύστημα ἀερισμοῦ συμπληρωτὰ δι' ἔξαεριστικῶν σολήνων δηρόντων καθ' ὥντος τῶν ίστων καὶ ἔφωδισμένων μὲ ἀντιφλογιστικῶν δικτυωτῶν εἰς τὰ ἄνω ἄραια ἀντῶν. Βαλβίδες, βεβαίως, δὲν τοποθετοῦνται εἰς τὰ δεξαιμενόλοιπα ταῦτα, ἀλλὰ οἱ ὡς ἄνω ἔξαεριστικοὶ σολῆνες εἰνε τοιωτῆς διατομῆς, διότε νὰ ἐπαρκῶσι διὰ τὴν ἀπορέτευσιν ὅλων τῶν ἐκτοπιζομένων ὡς καὶ ἐκλινομένων ἀερίων, τόσον κατὰ τὴν φόρτωσιν, δύον καὶ κατὰ τὴν μεταφοράν, τοιωτοτρόπως δὲ τὰ τοξικὰ ἀερία εἶναι γόνιμα ἐκ τῆς καρφῆς τῶν ίστων οὐδόλως ἐπηρεάζονται τοὺς κατὰ τὴν φόρτωσιν τῶν δεξαιμενῶν ἀπησχολημένους ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄνδρας.

Ἐν τῶν φλεγόντων ζητημάτων τῶν ἀεροφόρων γενικῶς τὰ δεξαιμενόλοιπα εἰνε καὶ τὸ ζήτημα τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαιμενῶν ἀντῶν. Οὗτος, ὡς γνωστόν, ἐπελεῖται δι' ἄτμον. Τελευταίως, δύος, εἰσήχθη τὸ σύστημα τοῦ διά θερμοῦ έδαστος 70° περίπου βαθμῶν, ὅπερ προβάλλεται ἐπὸ πίεσιν 160–180 λιθρῶν ὑπὸ περιστρεψιμούντων ἀρροστοληγίων ἐπὶ τῶν τουχομάτων τῶν δεξαιμενῶν. Τὸ σύστημα τοῦτο, πλὴν τῶν πλεονεκτημάτων ἀντοῦ ἀπὸ ἀπόφεως προκλήσεων διαβρώσεων ὡς καὶ κοπώσεων, ἔχει καὶ σαφῆ πλεονεκτήματα ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομίας χρόνου τε καὶ δαπάνης. Γενικῶς ἀπολογίζεται, ὅτι πράγματι διὰ τῶν περιστρεψιμούντων ἀρροστοληγίων καὶ τοῦ προσωρινούν ἐπὸ πίεσιν θερμοῦ έδαστος ἐπιτυγχάνεται οἰκονομία 15–20 τοῦ ἔκαπον, τόσον ἐπὶ τοῦ χρόνου, δύον καὶ ἐπὶ τῆς δαπάνης, ἐν συγχρόνει μὲ τὸ παλαὸν δι' ἄτμον καὶ ψειρῶν σύνθημα. Τοῦτο βεβαίως συμβαίνει εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίουν μεταφερόντων μέλανα πυκνόφρεντα πετρέλαια.

Αἱ διαβρώσεις τῶν δεξαιμενοπλοίων ἀποτελοῦνται πολὺπλοκον καὶ μῆπο πλήρως ἔξυγιασμένον ζήτημα, ὅπερ ἔχει ἀναμφισβήτητον ἀντίτυπον, τόσον ἐπὶ τῆς ἐξειταλλένεσσεως, δύον καὶ ἐπὶ τῆς πιθανῶν τρόπων προληφτος ταῦτης. Ξε τούτων συνάγεται, δητὶ πλοία ἀποκλειστικῶς χρησιμοποιούμενα διὰ πετρέλαια καπίσεων ἐν λέβητι δὲν παρουσιάζονται κακμίαν ἴδιατέρων φθορῶν ἐν συγχρόνει πρὸς τὰ λοιπὰ κοινά πλοία. Ο μέσος δρος τῆς φθορᾶς τούτων ἀναλογεῖ περίπου εἰς ½ χιλιοστόν κατ' ἓτος, ἐνῷ διὰ τὰ λοιπὰ δεξαιμενοπλοία η φθορά ἐίναι 50–60 τοῖς ἔκαπον αεγαλιπτέα, πλὴν τῶν μεταφερόντων βενζίνας. Λί φθοραί αἴτια ἀν καὶ μεγάλαι, δὲν είναι αἴτια καθ' ἔατας ἔξαεριστα, δεδομένον, ὅτι καὶ μετὰ εἰκοσιν ἐτῇ ἀπὸ τῆς γαυπιγήσεως τοῦ ἔνα δεξαιμενόλοιπον ἔχει τὰ διάφορα συνιστῶντα μέρη αὐτοῦ διατηροῦντα τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ἀρχικοῦ πάχον πάτων.

Ἐγεῖ ἔνθα αἱ διαβρώσεις λαμβάνονται τραγικὴν ἔκτασιν, εἰνε εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δεξαιμενοπλοίων τῶν μεταφερόντων βενζίνας. Αἱ ἀρχικαὶ διαβρώσεις τῶν πλοίων τούτων αἴσανόμενα τάχιστα αἴσανονται τὰς ἀνὰ μονάδα ἐπιφανείας τῶν συνιστῶντων μερῶν κοπώσεις, αἵτινες πάλιν ἐπανάγονται τὴν τάσιν πρὸς διάβρωσιν. Υπολογίζεται, ὅτι κατὰ μέσον δρον πλοίουν μεταφέροντα βενζίνας εὑρίσκεται εἰς τὴν ἀνάγκην ἐκτεταμένον ἀντικαταστάσιον ἔλασμάτων, νομίσματος, στηηγμάτων, φραγμῶν κλπ. πρὸ τῆς παρελεύσεως δεσματίας ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τοῦ.

Βεβαίως αἱ διαβρώσεις γενικῶς τῶν δεξαιμενοπλοίων κάθε ἄλλο παρὰ διοικητοῦ καὶ ἔξι ἵσον διατεμημένα ἐφ' ὅλον τοῦ πλοίου είνε. Συνήθως είνε ἐντονότερα εἰς τὰ ἄνω τιμήματα τῶν δεξαιμενῶν, ὡς καὶ εἰς μικρότερον βαθμὸν εἰς τὰ κατόπερα τημάτα αὐτῶν. Η μορφή, δύος, τῶν δύο τούτων τοπικῶν διαβρώσεων είνε διάφορος, δεδομένον, ὅτι τοῦ μὲν ἄνω τιμήματος προέρχεται εἰς τὸν ἐγλυκόντων ἀερίον τοῦ πετρελαίου καὶ εἰνε μᾶλλον γενικαὶ, αἱ δὲ τοῦ κάτω παρουσιάζονται ὑπὸ μορφῆς εὐλογισμένων βαθειῶν καὶ κατεσπαμένων, αἵτινες προέρχονται ἐκ τοῦ διαλέματος θεῖτον δέξεος τοῦ σχηματιζομένου ἐκ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ θαλασσίου έδαστος ἐπὶ τῶν πάντοτε παραμενόντων ὑπαλειμάτων φροτίου ἐν ταῖς δεξαιμεναῖς.

Ἀπὸ ἀπόφεως κατασκευαστικῆς πλείσται ὅσαι λόσεις ἔχουσι προταῦ, ἀναγόμεναι κρίσις εἰς τὴν χρησιμοποίησιν κραμάτων πλέον ἀνθεκτικῶν ἀπὸ ἀπόφεως διαβρώσεως. Κράματα, δηλαδή, τῆς μορφῆς τῶν ἀνοξειδώτων χαλύβων, χρομονικελιούχων χαλύβων, καὶ χαλύβων ἡ σιδήρων πετεχόντων χαλκῶν, πλὴν, δύος, παρ' ὅλην τὴν αἴσησην δαπάνης, ἢν αἱ τοιαῦτα λόσεις συνεπάγονται ἡ ἐκ τούτων ἐπελθοῦσα αἴσησης τῆς ἀντιδιαβρωτικῆς ἀντοχῆς τῶν ὑπῆρχε πάντως δυσανάλογος πρὸς τὰς προστιπούσας περιπλοκὰς καὶ δαπάνας. Πάντως, τὸ ζήτημα φαίνεται προσανατολίζονται πρὸς ἄλλην κατεύθυνσιν τὴν τῆς διά διαβρώσεων προστατευτικῶν ἐπιχρύσεων προστασίας τῶν διαφόρων εἰς ἐπαφὴν μετὰ τοῦ πετρελαίου ἐφορμένων τημάτων τοῦ δεξαιμενοπλοίου. Ἀλλὰ περὶ τούτων ἔλεῖσθαι νὰ μᾶς δοῦῃ ἡ σύναρτια νὰ ἐπανέλθουμεν

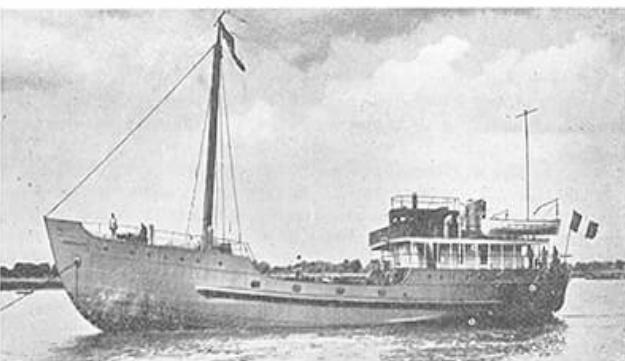
N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ



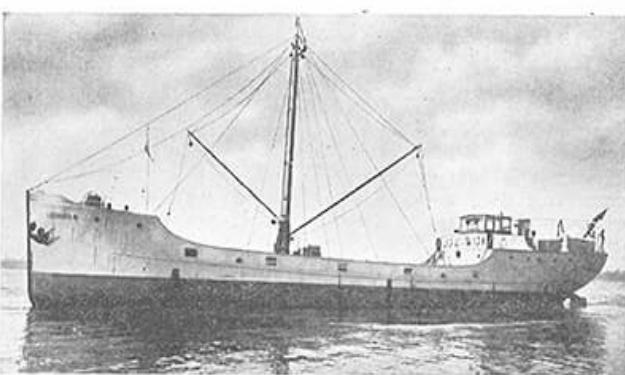
GÜTEHOFFNUNGSHUTTE OBERHAUSEN A.G.

Ναυπηγεία εἰς WALSUM Γερμανίας

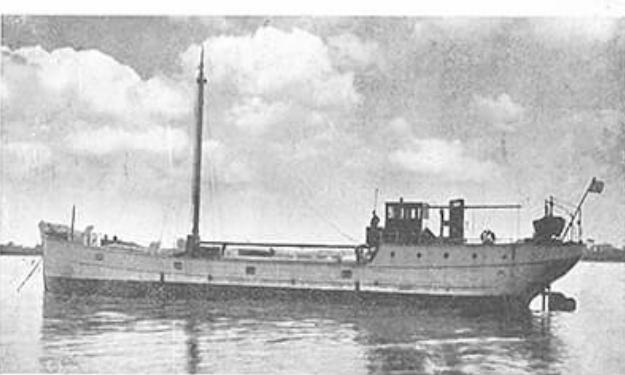
ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΠΟΤΑΜΟΠΛΟΙΩΝ
καὶ ἐν γένει πλοίων διὰ τὴν ὑπηρεσίαν
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ καὶ ΛΙΜΕΝΩΝ



Πετρελαιοκίνητον ἀκτοπλοΐας, 300 ἑτόννων μὲ καμπίνες Ιης καὶ Ηας θέσεως διὰ 30 ἐπιβάτας, κινητήριο DIESEL M.A.N. δυνάμεως 400 ἵππων πραγματικῶν.



Πετρελαιοκίνητον ἀκτοπλοΐας, 400 τόννων, κινητήριο DIESEL δυνάμεως 300 ἵππων πραγματικῶν.



Πετρελαιοκίνητον ἀκτοπλοΐας, 250 τόννων, κινητήριο DIESEL M.A.N. 150 ἵππων πραγματικῶν.

Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος K. A. ΜΑΤΣΑΣ

Πολιτικὸς Μηχανικὸς A.I.G.

ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΣΙΝΑ ΑΡΙΟ. 6. (ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΟΥΡΟΥ)
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ, 30209



Αργεντινή

Τὸ δίμηνον τοῦ Πλέιτ

Κατὰ τοὺς δύο πρότοὺς μῆνας τοῦ 1937 ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Πλέιτ ἔφθασεν εἰς 757 πλοῖα 2.468.056 τ. νέτ καὶ ἡτο ἡρ-ζημένη ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περισσοῦ διμήνου κατά 313 πλοῖα καὶ 870.268 τ. νέτ. Εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην κατέτει τὴν πρώτην θέσιν ἡ Ἀγγλικὴ σημαία μὲν 279 πλοῖα 993.119 τ. νέτ καὶ αὐξήσιον ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου διμήνου π.λ. κατά 115 πλοῖα καὶ 349.404 τ. νέτ. Τὴν δευτέραν θέσιν κατέτει σταθερῶς ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲν 127 σκάφη 344.854 τ. ν. καὶ αὐξήσιον κατά 61 σκάφη καὶ 164.620 τ. νέτ. Ἡ Ἰταλικὴ σημαία ἥλθε τοτὶ μὲν 42 πλοῖα 182.605 τ. νέτ καὶ αὐξήσιον κατά 35 πλοῖα καὶ 115.025 τ. ν. δὲ Γερμανικὴ τετάρτη μὲν 39 σκάφη 153.290 τ. νέτ, χωρὶς οὐδεμίαν σημαντικὴν μεταβολὴν ἔναντι τοῦ διμήνου π.λ. Ἡ ἐγενενή δραστηριότης τῆς ἀγορᾶς τῆς Ἀργεντινῆς ἐμφανίζεται χαρακτηριστικότερον ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ συγχριτικὸν πίνακα, διότι δεινούνει κατ' εἰδος τὰς ἵξαθεῖσας ποτοπήτας γεννημάτων κατά τὸ α' δίμηνον τρέχ. ἔτους, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων ἔξαγονῶν τοῦ α' διμήνου τοῦ 1936.

ΙΑΝ. — ΦΕΒΡ. 1937

Σίτος	1.607.198	τόννοι	ἔναντι	227.687	τόννον
Ἀραβόστιτος	1.772.841	>	>	1.253.692	>
Λινόσπορος	427.659	>	>	311.671	>
Κριθή	142.847	>	>	28.843	>
Βοϊόη	87.712	>	>	17.172	>
Σίκαλις	33.119	>	>	12.081	>

ΙΑΝ. — ΦΕΒΡ. 1936

διαδρομῆς, εἰνε ὁ ἀκόλουθος:

«QUEEN MARY»

Ημέρ.	Μίλια	Μέσ. ταχ.	Μίλια	Μέσ. ταχ.
1η	580	30.13	656	30.67
2η	703	30.57	728	31.65
3η	713	31.10	707	30.70
4η	712	30.96	710	30.87
5η	231	—	186	—

Σύνολον 2939 30.63 2987 30.99

Διαρροῦντος τὸν τελευταῖον ταχυτάτου ταξίδιον τῆς «Νορμανδίας» ὁ πλοίοαρχος τοῦ σκάφους ἔλειψεν ἀναγγείλει τὴν πεποιθησίν τον περὶ καταρρίγειας κατέστη τὸ προηγούμενον σερό, μὲ τὴν προσθίκην, ὅτι ἡ ἐπιτυχία θάνατον πολὺ σημαντικότερα λαμβανομένης ἐπ' ὄψιν τῆς χειμερινῆς εἰσέτη περιόδου. Παρόματι, κατὰ τὰς δύο τελευταῖας ἡμέρας τοῦ ταξιδίου ἡ «Νορμανδία» ἔπειτεν ἔναντιον ισχυρῶν ἀντιθέτων ἀνέμων. Ολίγον ἐπίσης χρόνον πρὶν ἡ φύσις τὸ σκάφος εἰς τοὺς βράχους Bishop καὶ ἐπισφραγίσῃ ὅπτως ἡ κατάρρωψις τοῦ σερού, ἐδίδετο ἡ ἀκόλουθος ἀνάκοινος; «Ἐν τῇ «Νορμανδίᾳ» χρατεῖ θαυμάσιον χρόνον καὶ ἔναν ὅλα βαδίσουν κατ' εὐχήν, θάνατον διάσπασιν τοῦ σκάφους εἰς τὸ Σαυθάμπτον. Μέχρι τοῦ διέπειτε μίαν ταχύτητα ἑλαφρῶς κατωτέραν τῶν 31 μιλίων διὰ τὸ παρὸν ταξίδιον, ἔναν δὲ ὁ καρδὸς διατηρηθῆ ἐνοίσος, ἐλπίζεται νὰ ἐπιτευχθῇ μέση ταχύτητας 31 μιλίων. Μὲ τὴν παρούσαν ταχύτητα θὰ δενηθῇ τὸ πλοίον νὰ φύσῃ τὰ 31 μιλία ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα».

Σημειώθησεν ἀκόμη, δὲτ κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἔξορκήσεως, τὸ ἀρχέμενον τὴν 15ην Μαρτίου, ἐπέτευξεν ἡ «Νορμανδία» ἔνα νέον ἡμερήσιον σερό, ἀφοῦν τὴν πάλιν φέρει 763 μιλίων μὲν μέσην ταχύτητας 30.52 μιλίων, ἔνων κατὰ τὴν δευτέραν ἡμέραν διηγήθησαν 728 μιλία καὶ ἡ μέση ταχύτητας ἔφθασε μέχρι 31.65 μιλίων, ἀντιπροσωπεύοντας οὕτω τὴν ἀνοτάτην ἐπιτευχθεῖσαν μέχρι σήμερον παρ' ἐμπορικοῦ πλοίου. Τὸ Ἀγγλικὸν «Queen Mary» χρατεῖ εἰσέτη τὸ φερόν ταχυτάτης διαδρομῆς ἀπὸ Ἐγρύποτης εἰς Νέαν Υόρκην, μὲ μέσην ταχύτητας 30.14 μιλίων, τὴν όποιαν ἐπέτευξεν, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα Λαγονοστον.

Μετὰ τὸ πέρας τοῦ ταχυτάτου ταξίδιου τῆς «Νορμανδίας» ὁ πλοίοαρχος κ. R. Thoreux, ἀναφερομένος εἰς τὸ εὐτελές ἀποτέλεσμα, ἐτόνεσσε, ὅτι τοῦτο ὑπελεῖτο εἰς τὰς νέας ἔλιξας τοῦ σκάφους, ἀτίνεις δὲν ἀπέδοκαν μόνον της ζημιένων ταχύτητας, ἀλλὰ καὶ συντετέλεσαν εἰς τὸν περιοριόν τοῦ κραδασμοῦ τοῦ πλοίου. Η ἐφαρμογὴ τῶν νέων ἔλλιξιν—πληρεῖς λίαν ικανοποιητική, εἰς τόπον ὅπε τε βασίμως νὰ ἐλπίζεται ἔτι μεγαλύτερα ταχύτητες, μέχρι καὶ 32 ἀπόμνια μιλίων, ὑπὸ τας ὅμαλας κατὰ τὴν θερινήν περιόδον καθικάς συνθήκας νανσπλοίας.

Συνέπειαὶ ύπερμέτρου κοινωνικῆς προνοίας

Εἰς τὴν πρὸ τοῦ συγκροτηθείσαν ἑτημάνη γενικήν συνέλευσιν τῶν Γάλλων ἐφοριαστῶν ἀνεγνώσθη ἡ ἔκθεσις τῶν περιαγμένων τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ ἐπιπρολούθησεν ἡ ἐπλογὴ τοῦ νέου προεδρείου. Ή ἔκθεσις ἀνασκοπεῖ ἐν ἀρχῇ τὴν κατάστασιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἀναφερομένην δὲ κατόπιν εἰς τὴν θέσιν τῆς Γαλλικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τόσον εἰς ἀντιλήφεις περὶ πλοίων ψυχείας τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου ἴουν ἀδικαιολόγητο, δύον καὶ ὅτι ἡ ἀπόφειτο περὶ σοβαρᾶς αὐτοῦ κρίσεως ἐδει νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ἡπερβολικαί. Η προσθήκη βαρῶν ἐπὶ τῆς νομοθεσίας κοινωνικῆς προνοίας ηγέτησε τὰς δαπάνας ἐμπιετάλλενσεως τῶν πλοίων, εἴτε ἀμέδειος διὰ τοῦ κονδύλου τῶν μαθηδοσιῶν, εἴτε ἐμμέσως διὰ τῶν προσθέτων ἐξόδων ἐπὶ τῆς καυσίμου ὑλῆς, προμηθεῶν κ.π., ἐνῷ ἀφ' ἐτέρων ἡ ἀποθήματος τοῦ φράγκου ηγέτησεν ἔτι περιστέρω τὴν δαπάνην διὰ τὰ εμπό-

W. KUNSTMANN,

STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

Scott's 6906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient
Boe. Telephone. Stettin 25601 (5 line) Swinemunde, 2036

Τὸ Γαλλικὸν οοπλερο—λάΐνερ τῆς «Νορμανδίας» ἐλανελδὸν εἰς τὴν ὑπερσίαν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, κατόπιν σημαντικῶν ἐπισκεψῶν καὶ βελτιώσεων, ἀστινας ὑπέστη ἐν δεξαμενῇ κατὰ τὴν τεμνοφόρην περιόδον, ἐπέτευξεν εἰς τὸ πρότον αὐτοῦ ταξίδιον τῆς «Queen Mary» καὶ τοιουτοφόρως νὰ καταρρίψῃ τὸ σερό της «Κινανοῦν Επισείνων». Κατὰ τὸν πόρον «Ανατολίας» διάλπον τοῦ «Ζευσανοῦ» ἀνέπτιξεν ἡ «Νορμανδία» μέσην ταχύτητας 30.99 μιλίων, ἔναντι 30.31 τοῦ προηγούμενον αὐτῆς σεροῦ καὶ 30.63 τοῦ προστίτη τοῦ «Queen Mary». Τὴν φραίαν ἐπιτυχίαν ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀσυνημένου ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους κ. R. Thoreux, παρέχον τὴν λεπτομέρειαν, ὅτι διὰ τὴν διαδρομήν ἀπὸ φάρου Ambroise μέχρι τῶν βράχων Bishop ἐχρειάσθη ἡ «Νορμανδία» 4 ἡμέρας, 6' καὶ 23' λεπτῶν, κατανέψασα ἀπόστασιν τῶν 2978 μιλίων, μὲν μέσην ταχύτητας 30.99 μιλίων τὴν ὥραν. Τὸ προηγούμενον σερό τῆς «Νορμανδίας» ἦτο διάπλονς ἐντὸς 4 ἡμερῶν 3 ὥρων καὶ 28' λεπτῶν, ὅπα δὲ κατερριψθῇ τὸ σερό αὐτῆς ὑπὸ τοῦ «Queen Mary», είλε καλνταφή παρὰ τὸ Βρετανικοῦ πολοσσοῦ ἡ ἀπὸ φάρου Ambroise μέχρι τῶν βράχων Bishop ἀπόστασις μὲν μέσην ταχύτητας 30.65 μιλίων καὶ ἡ ἀπὸ Νέας Υόρκης εἰς Χερσόνεγον ἀπόστασις ἐξ 3129 μιλίων, ἐντὸς 4 ἡμερῶν, 6 ὥρων καὶ 20' λεπτῶν, μὲν μέσην ταχύτητας 30.57 μιλίων. Οἱ συγχριτοὶ ἀριθμοὶ τοῦ σεροῦ τοῦ «Queen Mary» καὶ τοῦ τελευταῖον τοιούτου τῆς «Νορμανδίας» δι' ἐκάστην ἡμέραν τῆς

κερς» καὶ τὰ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἔξοδα τῶν πλοίων. Ἐκ τῆς νομισματικῆς ὑποτιμήσεως ηὔξησαν μόνον τὰ ἔξοδα τῶν «τράμπτες» καὶ τῶν πλοίων ἔξυπεριζών γραμμῶν, ἔν τινι δὲ μέτρῳ ηὔνοιή καὶ η ἔργασία τῶν γραμμῶν πρὸς τὰς Ἀποκίας, ἐφ' ὅσον ἐπῆρχον μακροχρόνιοι συμβάσεις καὶ ἐποντάνευται πνεῦμα οἰκονομιῶν εἰς τὴν διατείρισιν. Ως πρὸς τὰς ἔσυπεριζών γραμμάς, δὲν ηὔνοιήσαν αἱ ἀκτοπλοῖαι μόνον ὑπηρεσίαι, αἱ τελονίαι ἐν συναγονισμῷ μὲ τὰς συγκυνωνίας ξηρᾶς. Αἱ ἐπιχειρήσεις αὗται ἐδοκίμασαν πιράς ἀπογοητεύσεις καὶ πειθῆσον εἰς διασχερῇ οἰκονομικῇ κατάστασιν. Κατὰ τὴν ἔχθεσιν, αἱ ἐπικρατοῦσαι αἰτιοδοξίαι ἀντιλήψεις, αἵτινες βασίζονται ἐπὶ τῶν τιμαριθμῶν τῶν ναυλῶν, πρέπει νὰ ἐλεγχθοῦν ὡς ἐσφαλμέναι, διότι ἀφοροῦν μόνον τὴν ἔργασίαν τῶν «τράμπτες», ἐνῷ ή Γαλλικὴ ναυτιλία ἀπαρτίζεται κυρίως ἀπὸ πλοῖα γραμμῆς.

Ἀπὸ τὴν διεξαχθεῖσαν ἔρευναν — προσθέτει η ἔχθεσις — ἀποδεικνύεται, ὅσον ἀφορᾷ τὰς διεθνεῖς γραμμάς, ὅτι αἱ ἀντιλέπτεις ἐπιδράσεις ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ νομίσματος καὶ ἐκ τῆς ἐπιβολῆς τῶν νομιθετικῶν μέτρων κοινωνικῆς προνοίας, ἔξυπεριζών γραμμῆς, προκειμένουν διὰ τὰ «τράμπτες». «Οσον αἱροῦσα ὅμως τὰς ἀποκιακάς γραμμάς, η κατάστασις ήτοι κειροτέρᾳ η πρὸ τοῦ Ιονίου 1936, αἱ δὲ ἀκτοπλοῖαι ὑπηρεσίαι ὑπέστησαν αὐξησην τῶν δαπανῶν των κατά 35 ο), ἐνῷ τὰ ἔσοδά των παρέμειναν ἀμετάβλητα. Τοινοτόπως, αὐτὴν αὐτὴν η ὑπαρξίας των τίθεται ἐν κινδύνῳ, ὡς ἄλλως τε ἐπιβεβαιοῦται καὶ ἀπὸ τὰς στατιστικὰς παρατηρήσεις. Ο Γαλλικὸς ἐπιορικὸς στόλος ἀπὸ 3.052.000 τ. γιρός ἡμειώθη τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 2.951.000 τ., η δὲ ἀργούσα χωρητικότης (250.000 τ. κατ' Ιανουάριον ἐ. ἔ.) ἀντερροσθέντες μείζονα ἀναλογίαν η διὰ τὰς λοιπὰς ναυτικάς χώρας. Η ἐπὸ ναυτιγῆσιν ἀφ' ἔτερουν χωρητικότης ἐξαλύπτει μόλις ἓνα ποσοστὸν 2 ο) ἐπὶ τῆς συνολικῆς δυνάμεως τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ 3 ο) ἔναντι τῶν παγκοσμίων καταστενῶν. Οι ἀριθμοὶ οὗτοι — τονίζει η ἔχθεσις — κάθε ἄλλο παρὸν αἰσθητὰ αἰσθοδοξίας δύνανται νὰ ἐμπνέουσσιν. Η παρούσα κατάστασις διαφέρει σπουδαῖος ἀπὸ τὴν περίοδον 1918—1934, ὅποτε οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ, ἔξαρσεον τῶν ταχυδρομιῶν γραμμῶν, ἥσαν ικανοποιημένοι καὶ ἀνεν ἐπιχορηγήσεων.

Τὴν 12ην Ιουνίου 1934 ἐτέθη ἐν Ισχύν ὁ περὶ ἐπαρχογρήσεων νόμος, ὃς τις καὶ παρετάθη μέχρι τέλους τοῦ τρ. ἔτους, ἐνῷ ὁ νόμος τοῦ Ιονίου 1936, οὗτον η Ισχὺς λήγει τὴν 31ην Μαρτίου ἐ. ἔ., ἐπόρειτο νὰ παράσῃ ἀντιστάθμισμα διὰ τὰς ηὔξησαν μισθολόγια καὶ διάτορα ἄλλα πρόσθετα ἔξοδα, ἀπίνα ἐπεβλήσθησαν εἰς δάρος τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου, διμος, η ἐπαρχογρήσης τοῦ 1934 κατεβάλλετο μέχρι ποσοστὸν 54 ο), η δὲ πρόσθετος ἀμοιβὴ τοῦ 1936 ητο ἀνεπαρκῆς πρὸς ἔξυπεριζώσιν τῶν δαρῶν ἐκ τῆς κοινωνικῆς νομιθεσίας. Μισθοί, ἐπερωτικά κλ. δαπάνα ηὔξησαν βαθμηδὸν εἰς ἐπίτεδον διπλαύσιον τῶν προπολεμικῶν, ὑπερβαίνον δὲ κατά 40 ο) τῶν ὑπολογισμῶν τοὺς δασιζομένους ἐπὶ τῶν τιμαριθμῶν κατάστον τῆς ζητῆς.

«Είνε λεπτὸν — καταλήγει η ἔχθεσις — ὃς αἱ κυβερνητικαὶ παραχωρήσεις δὲν κατέρθισαν οὐδὲν αὐτάς τὰς συγχάς ἀπεργίας καὶ τὰς ἀνεν προειδοποιήσεως στάσεις τῶν ἔργων τοῦ ἀποσοβήσον. Οὔτε αἱ σύλλογικα συμβάσεις, αἵτινες ἐφημοδόζοντο προωπετικόν ἐν Γαλλίᾳ πολὺ πρὶν η καταστὸν ὑπεροχειτικού, οὔτε η ὑπεροχειτική διατήσια ἐπέφερον θετικούς τοῦ ἀποτέλεσμα, εἰς τόπον δόστε η παρούσα κατάστασις δὲν θὰ είνει ἀνεκτή ἐπὶ πολὺ, χωρὶς νὰ ἀναγνώσουν σοβαροὶ διὰ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν κινδύνοι.

Γερμανία

Διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν νέων «λάινερς»

Τὸ ζήτημα τῆς ἀνανεώσεως τῶν Γερμανικῶν «λάινερς» τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, μολονότι δὲν ἐτέθη ἀπόλητη ἐπὶ τάπητος, χάρις εἰς τὴν καταλλήλωτη τὸν ἐπηρεσίαν ὑπεροχειτικόν, ἐν τούτοις ἀπασχολεῖ τὰς ἐνδιαφερομένας ἑταφίας καὶ τοὺς ναυπηγικοὺς κύκλους, οἵτινες ἐ-

ζετάζουν ἀπὸ τοῦδε τὰς πιθανὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὰ νέα πλοῖα, ποὺ ἀργὸν η γρήγορα θὰ παρατητὴ ἀνάγκη νὰ καταστεναθοῦν. Τονίζεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι η προσπάτως δημιουριθεῖσα ἀνακοίνωσις ἵπτον γενιστοῦ Γερμανοῦ ἐμπειρογνόμονος τεχνικῶν κατασκευῶν δι' ἓν τοὺς πλοίουν γραμμῆς καταλήγουν διὰ τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, προώρισται ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον προσεκτικῆς μελέτης. Πρόκειται περὶ τοῦ μηχανικοῦ δότορος Foerster, οὗτος ηὲ μακρόν χρόνον ἀπησχόλην μὲ τὴν ἔξπλοντιν σχεδίου διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς ἀπολύτως συγχρονισμένου ὑπεροχειτικούν προόδους καὶ τερπνής προσεκτικῆς τεχνικῆς.

Ο ηγετεῖς τεχνικὸς ὑποστηρίζει τὴν γνωμήν, ὅτι ὁ πρακτικότερος πλέον ἀποδοτικός τόπος ἀναφέρεται εἰς σκάφος, οὗτον τὸ μήκος δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 220 μέτρα καὶ η ταχύτης δὲν θὰ είνει ἀνοτέρᾳ τῶν 23½ ἐπὶ 24 μέτρων, μὲ ἐφαρμογὴν δὲν τὸ σκάφος καὶ τὰς προστηρίδιους μηχανῆς τον, ὅπετε νὰ αὐξηθῇ σημαντικῶς η ικανότης τον διὰ τὴν μεταφορὰν φροτίου. Ο παρὸτον προτεινόμενος τύπος, ἀφοῦ σκάφος 30.000 ἐπὶ 35.00 τόνων γραφεῖ, ὅπερ θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ ἕντε τῶν 7000 τόνων ἐμπορευμάτων καὶ θ' ἀποτελῇ — κατὰ τὴν ἀντιλήψην τον — τὸ πλέον οἰκονομικὸν ἐπιβατηγὸν καὶ φορτηγὸν ὑπεροχειτικόν εἰς δὲν τὸν εὑφισκούμενον σήμερον ἐν προσεούσι τὸν Βόρειον Ατλαντικόν. Ως πρὸς τὸ σύστημα προώρισης, διαφέρει, διαφέρειν τὸ στραβιλοπέτρικόν η μηχαναῖ Ντηζελ ἐν σύνδεσμοι μὲ ἡλεκτρογενετήρας, καθημόν το διό ταῦτα συστήματα, ἐπαρκῶς δοκιμασθέντα ἐν Γερμανίᾳ, ἀπέδειχαν ισανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

Περατέωφ ο Γερμανὸς ἐμπειρογνόμων πραγματεύεται εἰς τὴν ἀνακοίνων τον ὅλα τὰ συναρπάτη τεχνικά ζητήματα καὶ καθορίζει τὰς κυριωτέρας διαστάσεις τον προτεινόμενον νέον τύπον «λάινερ», βάσει τῶν προιστάμενων, εἰς τὰ δύοντα κατέληξαν αἱ πολύμηνοι ἐπιστημονικαὶ παρατηρήσεις τον ἐπὶ «προτέπον» εἰς τὰς ἐν Αμβούργῳ δεξιανέντα δοκιμασίαν.

Γιουγκοσλαυία

Δάνεια διὰ τοὺς λιμένας

Ἐξ Βελιγραδίου ἀγγέλλεται, δια τὸ ὑπουργείον τῆς Συγγονιωνίας ἔξυπεριζήμην νά συνάρη δάνειον μέχρι ποσοῦ 100 ἑσάτ. δημαρχίων, κοινωνιοποιήση δὲ τοῦτο διὰ τὸν διαφύθματον καὶ τὸν τεχνικὸν ἔξυπεριζήμων Γιουγκοσλαυνῶν λιμένων τῆς Αδριατικῆς, οἵτινες ἐπανιωνοῦν διὰ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν μὲ τὰ μεγάλα πραγματικά κέντρα τῆς ἐνδοχώρας καὶ συνεπῶς συγκεντώνονται μίαν διεθνῆς γαφαρτήρης ἔξαγωγικήν καὶ εἰσαγωγικήν ἐμπορικήν κίνησιν. Παραλήγως πρὸς τὴν ἀπόφασιν ταῦτη ἔξυπεριζήμην καὶ θ' ἐπὶ τὸν Οίκονομον ὑπονομός, διποτος προβῆ εἰς τὴν σύναψην δανείου 500 ἑκατομμυρίων δημαρχίων, κάριτ τῆς πεντώσεως τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς χώρας.

Δανία

Τὸ 8ωρον εἰς τὴν ναυτικὴν ἔργασίαν

Τὸ Υπουργείον τοῦ Εμπορίου είδοποιήσει τὰς διαφόρους ναυτιλιακὰς ὄργανων εἰς τῆς ζητήματα, δια τὸν προτεινόμενον νέον τύπον «λάινερ», οὗτον τὸν προτεινόμενον διὰ τὸν διαφύθματον καὶ τὸν τεχνικὸν ἔξυπεριζήμων Γιουγκοσλαυνῶν λιμένων τῆς Αδριατικῆς, οἵτινες συμβάσεις εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν κατεύθυνσην καὶ σύνεπερ τὸν προστηρίδιον τοῦ Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδόζοντο ἀπὸ κοινοῦ παρὸτον προσεκτικῆς τεχνικῆς τοῦ πλοίου, φινώντων διεθνῶν συμβάσεων εἰς τὴν Γενεύην, δὲν πρόκειται κατὰ τὴν παρούσαν πάνοδον τῆς Βούλης. Ως γνωστόν, ἐπικράτει ἀρχικῶς η σκέψη, ὅπως αἱ συναρπάτης μὲ τὸν πλοῖον ἔργασίαν διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφημοδ

άναγκην νά μή κυρδούμε μεμονωμένως τό 8ωρον. Είς τὴν Συνηδίαν αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις συνεχίζονται, ότι παρέλθυ δὲ ἀρχετὸς εἰσέτι χρόνος πρὶν ἡ ἀπολήξουν αἴτια εἰς ὁριστικὴν συμφωνίαν. Λί γηθεῖσα συμβάσεις ἔχουν ἥδη συνισθήσανται τὴν Γαλλίαν, τὰς Ἰννομένιας Πολιτείας καὶ τὴν Σοδειτικὴν Ρωσίαν, δὲν πρόκειται, δικαίως, νά ισχύσουν, εἰμὶ ἐφ' ὅσον γίνονται ἀποδεκτὰ ὑπὸ πέντε τοῦλάχιστον ναυτικῶν χωρῶν, ἔκστι τῶν ὅποιον πρέπει νά κατέχῃ ναυτιλίαν ἐπερχέται τοῦ 1.000.000 τ. γραδός. Λένε μᾶς ἔχουν συνεπῶς αἱ συμβάσεις αἵτια τῆς Γενεῖς καμίαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀνανεώσεως τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μεταξὺ τῶν Δανῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν.

Ζωηραὶ ἐξαγωγαὶ ξυλείας

Ἡ τελευταῖα ἐγκύρως τῆς «Βαλτικῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως» ἀσχολουμένη μὲ τὸ σχέδιον «κατωτάτων ὁρίων τῶν ναυλῶν» διὰ τὰς μεταφορὰς ξυλείας ἐκ λιμένων τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς Λευκῆς Θάλασσῆς, ἀναφέρει, ὅτι οἱ ναῦλοι παραμένουν σταθεροί, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἔχουν κάθε λόγον ν' ἀποβλέπουν μετ' ἐμπιστοσύνης εἰς τὴν νέαν μεταφορικὴν περιόδον καὶ νά ἀναμένουν μίαν περιστέραν αὐξήσιον τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἀρχετὸς ναυτῶσις ἔχεισθαις ἥδη διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ξυλείας εἶς Λεύκην γραδός εἰς Ἀγγλίαν καὶ Κούνιεντ μὲ τιμὰς κατὰ 5) — ἔως 6) — ἀνωτέρας τοῦ σχεδίου. Μὲ τὴν διάνοιαν αὐτῆν ἀπολογεῖται νά μεταφερθῶν 40.000 στάνταρτς.

Σημειοῦνται ἀρόμηται ἐπίσης τὴν ἐγκύρωλιν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν τὴν εὐχέρειαν νά διορθίσουν πράκτορας τῆς προτιμήσεως τῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως καὶ ὅτι ἡ προμήθεια εἰς τὸν Ρέοσσον ναυλωτάς είναι κατὰ 2 ὥστα 3 πατοτέρα τῆς περιουσίας. Ἡ συνολικὴ ποσότητα τῶν ἐφετείων ἐξαγωγῶν Ρωσίκης ξυλείας προβλέπεται νά φθασῃ τὰ 500.000 στάνταρτς. Ἡ ἐγκύρωλις ἐπιστρέψει πρωτάρεων τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν φορτίων 100.000 φάδομες ξυλείας μεταλλείων καὶ 15.000 στάνταρτς πρινισμένης ξυλείας, ἄπινα ἐπωλήθησαν ὑπὸ τῶν Σοδείων αὐτοὶ τὸ πράκτορα τῆς ἀφεσίεως τῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτίσεως. Οἱ ἐφοπλισταὶ — τονῆσει ἡ ἐγκύρωλις — ὑφείλουν νά ἐπικείνονται εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ ἐλόγου προνομίου τῶν.

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

‘Εκκαθαρίσιες τοῦ Κυβερνητικοῦ στόλου

Πεντήκοντα τέσσαρα ἐν δῦρῳ ἐμπορικὰ πλοῖα τοῦ Κυβερνητικοῦ στόλου τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν, παραπλισμένα ἀπὸ πολλῶν ἥδη ἐτῶν, πρόκειται κατ' αὐτὰς νά δεξαμενισθῶν ἀλληλοδιαδόχως, ἵνα μορφώσῃ διὰ τὴν ποιοτικὴν αὐτῶν κατάστασιν καὶ τὴν δυνατότητα τῆς ζητημοποιήσεως τῶν, θετικὴν γνώμην ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» ἔχει, ὡς γνωστόν, δηνάμει τὸν τελευταῖον Νόμον ἀνέλαβε τὴν κυριότητα τῶν κρατικῶν πλοίων. Τὸ σύνολον τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν περιλαμβάνει 162 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων θέλουν διατηρηθῆναι στατικά ἵστα σφραγίδας κατάλληλα διὰ τὴν ἐξυπέρθησιν τῶν ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας.

Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα κατενεμήθησαν ἥδη εἰς τρεῖς κατηγορίας. Ἡ πρότι τεριλαμβάνεται τὰ δυνάμενα νά πωληθῶσαν ἡ ἐνοικιασθῶσαν εἰς Ἀμερικανικὰ ἑταρίας, ἐν δεδομένῳ δὲ στιγμῇ νά ἐπιταχθῶσαν ὑπὸ τῆς Κυβερνητικῆς διὰ νά ἐξυπέτησθαι τὰς δονηθητικὰς ἀνάγκας τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Ἡ δευτέρα κατηγορία δύσα σκάφη δὲν είναι, ὑπὸ τὴν παρούσαν αὐτῶν κατάστασιν, ἐξμεταλλεύσιμα, όμως, εἰς περιπτώσιν πολέμου καὶ κατόπιν ἐποιενῶν τινῶν καὶ δευτεροενῶν, νά ζητημοποιηθῶν εἰς δονηθητικὰς κρατικὰς ἴστησεις. Ἡ τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει ἔκεινα τὰ πλοῖα, ἀτίνα οὐδένα ἄλλον προσορισμὸν ἔχουν καὶ πρόκειται νά διαλυθοῦν. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνέρχονται εἰς 26.

Ἡ ἀνωτέρω, δικαίως, κατανομὴ ἔλαβε χώραν πρό τοιεταίς καὶ ζω-

ρίς νά προηγηθῇ δεξαμενισμὸς πρὸς ἐπαρχικὴν διαπίστωσιν τῆς καταστάσεως τῶν πλοίων. Ἀπὸ τὴν ληφθεῖσαν ἥδη ἀπόφασιν, προβλέπεται, ὅτι μᾶς ἀλλοιοῦθῇ ἡ κατανομὴ καὶ ὅτι ἀρχετὸς σκάφην ὑπὸ μεταφερθῶν ἀπὸ τῆς πρώτης εἰς τὴν δευτέραν καὶ ἀπὸ τῆς δευτέρας εἰς τὴν τρίτην κατηγορίαν. Τὰ μέλλοντα νά περισσωθῶν ἀπὸ τῆς διάλυσιν ὑπὸ παραμείνοντον ἐν ἀργίᾳ, οὗτος ὑπερτελεῖ, ἐν τῷ ποτὲ προσώπῳ κρατικὴ ἀνάγκη ζητημοποιησάσθαι τῶν νά είναι εὐηγέρησης ἡ ἀμερικανικὴ ἐπαναφορά.

‘Ιαπωνία

‘Η πρόοδος τῆς ναυτιλίας τῆς

Εἰς δοθεῖσαν πρὸς ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ διάλεξιν ὑπὸ τοῦ γνωστοῦ Ἀγγλοῦ συντηγοροῦ κ. Ναρ्डy, περὶ τῆς ταχυτάτης κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀναπτυξεως τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας, ἐτονίσθη παρὰ τὸ ὄμιλητον, ὅτι ἡ Ιαπωνία ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν, ἰσως, παράδειγμα ναυτικῆς κόρας, εἰς τὴν ὥποιαν αἱ κυρεονητικαὶ ἐπιχορηγήσεις διετέθησαν τόσον ἐπιφελῶς διὰ τὴν ναυτικὴν τῆς βιομηχανίαν. Μὲ μίαν χωρητικότητα ἀνοτέραν τῶν 4.000.000 τ. γραδός, ἔναντι 1.500.000 τ. τοῦ 1914, κατέχει σήμερον ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία ἐπιφανῶς θέσιν, τόσον ἀπὸ τῆς ἀφιμητικῆς πλευρᾶς καὶ καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς ταχύτητος καὶ τῆς μεταφορικῆς ιανότητος ἐνῷ ἔρχεται ἐπίσης εἰς ἀριστηνή θέσιν καὶ ὡς πρὸς τοὺς τύπους τῶν πλοίων τῆς, οἵτινες ἐπετεύχθησαν διὰ καταλλήλων οἰκονομικῶν συνδεσμῶν. Χάρις εἰς τὴν ἐπιμονὴν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν τεχνικῶν της παραγόντων, παραλλήλως καὶ πρὸς τὴν στοργικὴν κρατικήν πρόσονταν, κατώθισμενον ἡ Ιαπωνία κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν ν' ἀποτελήσῃ ἔνα ἀπαράμιλλον ἐμπορικὸν στόλον, χαρακτηριστικὰ τοῦ ὅποιον γνωρίσματα είναι ἡ ποιοτικὴ ἐν γένει ἀνοτέρητης, τὰ συγχρονισμένα σχέδια σκαφῶν, ἡ ἀρτία ἐξάρτυσις καὶ ἡ οἰκονομικὴ πρόσωσις.

Ἐστεφημονή, μέχρι πρὸ τούς, «τρόμπτε» φροτηγῶν ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία καὶ συνεπῶς ἀποτελεῖ τὸ κάθε προλήψεως δι' αὐτᾶς, ἐποχεωμένη δὲ νά κατέπηται μεγάλας ἀποτάσεις ταξίδιων διὰ τὰς ἔθνικας τὰς μεταφορὰς καὶ ἐμφανίζονται ἓνα προδευτικῶς αὐξανόμενον ἐξωτερικὸν ἐμπόριον, ἐστραφή ἀρχικῶς εἰς τὴν τελειοποίησιν τῶν φροτηγῶν «ελάνερ», κατεύθυνσαν νά φθασῃ — ἐκαὶ ληφθῇ ὡς γνώμων ἡ ταχύτης — εἰς τὴν πορώην δέσμων μεταξὺ τῶν ταυτίλων τοῦ Κόσμου. Αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι καὶ ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς Ιαπωνίας ὑπερζέωσαν αὐτῆν νά καταλλειργήσῃ καὶ τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τὴν ὥποιαν, ἐπίσης, ἐπέτυχε νά καταλάβῃ τὴν ἀνοτάτην βαθμίδα, δηνάμενον νά χρησιμοποιηθῶν διττῶς, ἡτοι εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν εἰδαγμένων κανοίων καὶ εἰς τὴν ἐξαγωγὴν διαθέμενων Ιαπωνικῶν προϊόντων, κυρίως δὲ μετάξεις. Τὰ Ιαπωνικὰ δεξαμενόπλοια ἀπόμην ἀναπτύσσονται μίαν ταχύτητα ανωτέραν τῶν 18 μιλῶν, μὲ πλήρες δὲ φορτίον ταχύτητα 16 μιλῶν, δηνάμενα ἐν δεδομένῃ στιγμῇ νά χρησιμοποιηθῶν εἰς βοηθητικὰς ἑπτηρίδας τοῦ πολεμικοῦ στόλου καὶ νά παρέσχουν πολύτιμην συμβολὴν εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν διὰ κανονίων ἔλαιων, τῶν ὅποιων, ὡς γνωστόν, στερεῖται ἡ Ιαπωνία. Διὰ τὰς ἐν εἰρήνῃ ἀνάγκας τῆς χώρας εἰς πετρέλαια καὶ διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῶν πολεμικῶν τῆς ἀποθεμάτων ἀναγκάζονται τὰ Ιαπωνικὰ ετάνκερες νά διασχίσουν συνεχῶς τὸν Ειρηνικὸν Όκεανόν, διὰ νά φροτηνούν ἀπὸ τὰς πετρέλαιωφόρους περιφερεῖας τῆς Καλλιφορνίας καὶ τῶν Ανατολικῶν Ολλανδικῶν Ίνδιων. Λί διαδορμαὶ αὕτη ἐκπτώμενα ἐπὶ μήνων 4000 μιλῶν καὶ πλέον, ηγαντούν τοὺς Ιαπωνας εἰς τὴν σεψήν, ὅτι μὲ διλγότερα εἰς ἀριθμὸν «ετάνκερ», ἀλλὰ μεγάλης ταχύτητος, ἐφωδιασμένη δὲ μὲ ισχυροτάτας ἀναρροφητικὰς ἀντλίας διὰ τὴν ταχυτάτην φροτησεψφόρτωσιν τῶν, ύπα τὸ ηδύνατο νά ἐξασφαλίσουν τὸν διαρκῆ ἀνεφοδιασμὸν τῶν.

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

“CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ

ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ

TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Προσβλέψθη ἀπό τὸν Ἰαπόνον, ὅτι ἡ μέταξα ἀπετέλει φροντίδα ἐλαφροῦ, σχετικῶς, βάρους, ἡ μεταφορά τοῦ ὄποιον, ὅμως, ἔχειώτετο μεγάλην ταχύτητα, ἵνα ἡ ἀσφάλεια καλύπτῃ τὴν ἀξίαν τοῦ εἰς ὃν τὸ δυνατὸν δραστήρευτον χρονικὸν διάστημα. Τοιουτορότιος τὰ κενὰ κύτη τὸν «τάνκερς» κατὰ τὴν ἑξῆς Ἱαπωνίας ἀναζώρησιν τον, μετεβλήματος εἰς ἐμφόρτα καὶ συνεπῶς ἀποδοτικά, διὰ τῆς μεταφορᾶς 2000 τόννων καὶ ἄνω μετάξης εἰς δέματα. Συνήδως τὰ Ἱαπωνικά δεξαιενόπλοια φορτώνοντα πετρέλαια εἰς Σάν Πέντρο κατευθύνονται εἰς τὰς Ἱαπωνικὰς ναυτικὰς βάσεις, βόλευν, παραδίδοντα τὸ φροτίον τον, προσεγγίζουν εἰς τὴν Γιοκοζάκιαν καὶ παραλαμβάνουν μετάξαν δι' "Αγίου Φραγκίσκου" ή Σάν Πέντρο. Τὰ τοιατα δεξαιενόπλοια, μολονότι ἐργάζονται ἐντὸς ἐμπορικοῦ πλαισίου, ἐν τούτοις, ἐπιχορηγοῦνται ἐπὸ τοῦ Κράτους, γάριν τῆς πληρεστέρας ἐν πολεμικῇ περιόδῳ ἐξητησετοῦντον.

Διὰ τὴν ἑξάρτησιν, τὸ κατάστρωμα καὶ τὸ μηχανοστάσιαν τῶν ἐν λόγῳ «τάνκερς», είχον ἐξετασθῆ ἐπιμέλως, πρὸ πάσης ναυτηρήσεως, τὰ τελείωτα ἐν Ἐφρώτῃ συστήματα, ἀπίνα ταῖς νιοθετήσιμασ. Ἡλεκτρικὰ πηδάλια, θυμοτερικά ἴζωτα καὶ γυακοποικά πειζήσεις, σπανίσια λεπτονέποτα τὰ νεότευκτα Ἱαπωνικά δεξαιενόπλοια καὶ φορτηγά γραμμῆς, ἐνῷ τὰ μηχανήματα διὰ τὰς φορτωτευφορτώσεις τον εἰνε ἥλεκτροσινητας καὶ τῆς καλύτερας δυνατῆς ποιότητας. Διὰ τὸν Ἱαπόνον — κατέληξεν ὁ μηλητῆς — ἡ ταχύτητα ἐν τῇ θαλάσσῃ δὲν θὰ είχεν ἀξιανέαν δὲν συναδείστετο ἀπὸ ταχύτητα ἁργασίας εἰς τοὺς λημένας. Πράγματι δέ, ἐὰν ἡ μέση ταχύτητας μεταφορᾶς τῶν φροτίων ἡγεμένητο ἐπὶ περισσότερον ἐντὸς τῆς προσεχοῦς δεσμετίας, ὡς εἰνε λίαν πιθανόν, ἡ Ἱαπωνία διὰ ἀπέβαντας ωθητικῆς οὐσιαστικῆς προόδου. Κατέχει, ἀλλος τε, αὐτῇ διὰ τὰ τεχνικὰ μέσα καὶ διέπεται ἀπὸ μίαν προσδετικήν ἀντίληψιν. Δύναται, δέν νὰ ἐποπτηριζθῇ, διὰ μόνη ἡ Ἱαπωνία ἐξ ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν, διέθεσε τὸ δημόσιον χρήματα ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας της κατὰ τὸν πλέον πρατικὸν καὶ ἐπωφελῆ τρόπον.

Ίταλία

Ἡ συγκοινωνία μὲ τὴν Κύπρον

Πρόσφατοι ἐκ Λευκωσίας πληροφορίαί ἀναφέρουν, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ διοίκησις τῆς Κύπρου προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ν' ἀναβέσῃ εἰς τὴν «Adriatica» τὴν ἑξηπερτήσιον τῆς ταχυδρομικῆς γραμμῆς μεταξὺ Λάρνακος — Βοϊνδούσιον, τὴν όποιαν ἔξετέλει μέχρι τοῦ Ἱανωναρίου, ἀντὶ μηροῦ τίνος ἐπιχορηγήσεως διὰ τῶν μεταφορῶν τοῦ ταχυδρομείου, τὸ «Άρεδ Τριεστίν». Ἀνεκπόνθητη σχετικός, ὅτι, ἐφ' ὅσον αἱ Ἀγγλικαὶ ἑταῖρια δὲν κατόρθωσαν νὰ ἐγκαταστήσουν μίαν ταχείαν συγκοινωνίαν Κύπρου — Δυτικῆς Εὐρώπης, ὁ διοικητὴς τῆς Μεγαλονήσου εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν Ἰταλικὴν σημαίαν. Ἀπεδίγηθη οὕτω — γράφει ὁ τύπος τῆς Ρώμης — διὰ μίαν ἀπόμιν φοράν, ὅτι τὰ Ἰταλικὰ σοάτην εἴνε τὰ μόνα ζαννάν νὰ ἑξηπερτήσουν τὰς ταχυδρομικὰς ἀνάγκας τῆς Κύπρου καὶ νὰ τηροῦν ἀπότιν ἐν ἐπαρχῇ μὲ τὴν Ἐφρώτην πλέον ἡ ἄπαξ τῆς ἐβδομάδος.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ προβλέψεις διὰ τὰς νέας ἐσοδείας

Τὸ Λονδίνειον χομιατιστήριον τοῦ «Baltic» συγκεντρώνον, ὡς γνωστόν, τὴν μεγαλυτέραν κίνησιν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν διὰ χονδρικὰς πολήσεις, ἐξ ὅλων τῶν ἀγορῶν τοῦ Κόσμου, ἐπισύνει ἀπό τίνος τὴν γενιγήν προσοχήν, λόγῳ τῶν σημειούμενων, εἰς ὅλα σχέδον τὰ εἰδή, ἀναπτυσσον. Διεθνεῖς τίνες κύκλοι, ἐξ τῆς γοργίας τῶν ἀπασιοδέξιων, προέλεγον τελευταῖς, ὅτι φερόμενα πρᾶτος τὴν ἐξδίλωσιν ἐποχωριτικῶν τάσεων τῶν ἐμπορικῶν ἀξιῶν. Τὴν γνώμην αὐτῆν δὲν τὴν σημειερίζονται οἱ παράγοντες τοῦ «Baltic», οἵτινες καὶ εἴνε πετεισμένοι, ὅτι τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν τιμῶν διὰ διατηρητῆς σταθερὸν καθ' ὅλη τὴν θερινήν περίοδον. Ἐάν αἱ νέα Εὐρωπαῖαι ἐσοδείαι δημητριακῶν είνε μεγάλαι, θεωρεῖται βεβαίως ὡς πιθανή ποιά τις καλάρωσις τῶν τιμῶν κατὰ τὸ φθινόπωρον. Αἱ μέχρι τοῦδε, ὅμως, προβλέψεις δὲν είνε ἐνθαρρυντικαί. Ὁ ἑξαιετικὸς ὑγρὸς γεμιῶν ἀποκλείει κάθε πρόσθιν εὐφρόδων βλαστήσεων καὶ προδιδάξει μί-

αν πτωχήν, μᾶλλον, Εὐρωπαῖην ἐσοδείαν ἡ ἔστι καὶ μετώπιαν, πολύματα ὅπερ σημαίνει ἐναὶ ἀκόμη ἐτοῖς μεγάλων εἰσαγωγῶν.

Μολονότι αἱ τιμαὶ τοῦ σίτου ἐπηρεάσθησαν ἐσχάτως ἐπὸ τοπικῶν τινῶν συντελεστῶν, τὸ κύριον, ἐν τούτοις, χαρακτηριστικὸν τῆς ἀγορᾶς ἔγειται εἰς τὴν καλυτέραν παγκόσμιον κατάστασιν, ἀπὸ στατιστικῆς πλευρᾶς. Τὰ προβλεπόμενα ἐπόλοιπον εἰς τὸ τέλος τοῦ τοῦ ἔτους διὰ τοῦτο: Ἐπονέταντον τὸ κατώτατον σημειούθεν ἀπὸ μᾶς δεσμετίας ὅριον, ἦτοι:

Καναδᾶς	211	ἐκατ. μπούσελς	Λούναβις	75	ἐκατ. μπούσελς
Ἀργεντινὴ	160	>	Ινδία	12	>
Ανταρκτικὰ	86	>	Διάφ. Χώραι	26	>

Σύνολον προβλεπόμενον ἀποθεμάτων : 570 > >

Ἡ Εὐρωπαῖη κατανάλωσις ὑπολογίζεται εἰς 440 ἐκατ. μπούσελς, τοῦνταν οὐντελεστῶν, τῶν Ἕνομένων Πόλειτων εἰς 30 ἐκατ. μπούσελς, καὶ τῶν μὴ Εὐρωπαῖων χωρῶν εἰς 85 ἐκατ. μπούσελς. Θά ἀποφορηθῶν δηλαδὴ 555 ἐκατ. μπούσελς, διὰ ν' ἀπομείνῃ ἐναὶ ὑπόλοιπον 15 ἐκατ. μπούσελς μόνον. Μὲ τὰς προβλέψεις αὐτὰς οἱ ἀγορασταὶ δὲν δύνανται νὰ ἀποκομούν τέρδος τι ἀναβάλλοντας τὰς ἀγορᾶς τον. Ἐσχάτως ἀκόμη ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ἰταλία ἥγινασαν σημαντικὰς ποδότητας ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ Ανταρκτικῆς. Ἡ Γερμανία μὲ μίαν καὶ μόνη πιστωσιν ἔκλεισε τὴν ἀγορὰν ἐκ Πλέιτ 135.000 τόννων σίτου, ἐνῷ εἰς μίαν ἡμέραν διετέθησαν ἐξ Ανταρκτικῆς 35 ἐν ὥρᾳ φορτία.

Ἄπο ναυτιλιακῆς πλευρᾶς θὰ ἐποπειεῖ ν' ἀγαμένεται διὰ τὸ μέλλον μία σταθερὰ μᾶλλον, παρὰ εὐρεῖαν ζήτησι. Ὁ Λούναβις διαβέτει μεγάλας πρὸς ἐξαγωγὴν ποσότητας σιτηρῶν, οἱ ἐν ἀντὶ ὅμως φορτωταὶ δὲν δύνανται νὰ παράσσουν τὰς ἰδίας εὐκόλιας καὶ πιστότερες, ποὺ δύνανται νὰ προσφέρουν οἱ φορτωταὶ τῆς Ανταρκτικῆς καὶ τοῦ Πλέιτ ἐν Λονδίνῳ, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ζήτησις φαίνεται, ὅτι θὰ κατανεμηθῇ κατὰ τοὺς προσεχείς μῆνας μεταξὺ τῶν τριών τούτων ἀγορῶν, παρὰ ὅτι δὲ περιορισθῇ εἰς μίαν μόνον ἐξ αὐτῶν. Ἡ ημερία τῆς ἀγορᾶς τῆς Ἀργεντινῆς, δούον ἀφοῦ τὰς πολήσεις διὰ τὴν Ἀγγλίαν, ἔξεπληξε μεσίτας τινάς τοῦ «Baltic», δέον, ὅμως, νὰ ἱηθῇ ὑπὸ ὅρην, ὅτι αἱ παγκόσμιαι φορτώσεις σιτηρῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην είνε μέχρι τοῦδε διὰ τὴν ἐφετεινὴ περίοδον κατὰ 7 ἐκατ. κονδύλων ἐπέρθεται τῶν ἀντιστοίχων περιστών.

Τὸ ζήτημα τῆς τιμῆς, ἐπίσης, είνε ἐν ἀπὸ τὰ σπουδώτερα διὰ τοῦς "Αγγλικοὺς ἀγοραστὰς καὶ τίθεται παρ' αὐτῶν ὑπεράνω σιασδήποτε πιστωτικῆς εὐκόλιας. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι αἱ Ἀγγλικαὶ ἀγοραὶ σιτηρῶν ἐκ Δοννάβεως θὰ συνεχισθοῦν μὲ ζημόρρητη. Οδέρεις ἴψισταται κίνδυνος διαταραχῶν εἰς τὸ σιτηρόποιον, σταύρων ὁ Ανταρκτικὸς σίτος παραμενεῖ εἰς τὰ 47—, τὸ Ροζαφέ εἰς τὰ 42) καὶ οἱ ἐπὸ πλῆρας διαβοσίτοι τοῦ Πλέιτ εἰς τὰ 25)ε. Ἡ Βοΐος Ἀμερικὴ θὰ χρησιμεύῃ μεγαλυτέρας ποσότητας ἀραβοσίτου Πλέιτ, καθὼς ἐπίσης καὶ λινοσπόδων κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, τοῦτο δὲ καὶ θὰ συντελεσθῇ εἰς τὴν διατήρησιν τῆς Ισορρόπου κατανάμης τῆς χωρητικότητος ἀνὰ τοὺς διαφόρους τομεῖς καὶ συνεπῶς εἰς τὴν τιμὴν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Ἡ γενική, ἀλλος τε ἡμέρας τῶν τιμῶν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων περιλαμβάνει μεγάλην σπουδώτητα διὰ τὴν ναυτιλιακήν ἐργασίαν.

Οἱ ἔξοπλισμοὶ καὶ τὰ μέταλλα

Οἱ 'Αγγλικοὶ τέπος τοῦ ζητούντος πάντοτε ν' ἀπασχολήσηται μὲ τὴν ἑξαιετικήν, ἀπὸ διὰ σχέδον τὰς χώρας, ζήτησον μετάλλων, τὴν εὐρύτητα τῆς ὥποιας δὲν ἀποδίδει ὀλοκληρωτικῶς εἰς τὴν δραστηριότητα τῶν πολεμώντων ἔξοπλισμῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀναζωγόνησην τῶν διαφόρων βιομηχανιῶν. Τὸ ὑγρόλογέον ἐπίπεδον τῶν τιμῶν ἐπανέφερε τὴν ἐμπιστοσύνην καθ' ἀπαντά τὸν Κόσμον, ἐπόνωσε τὴν παραγωγὴν καὶ ἐδημιουργήσει, τοινοτορά, μεγαλύτερον κύκλον ἐργασίας. Ἡ ιδιωτικὴ ἀγοραστὴ ιγνοῦταις ηγεμόνη γενικῶς, τοῦτο δὲ καὶ ἀπετέλεσεν ἔνα τὸν σπουδώτερων συντελεστῶν ἔξοπλισμῶν καὶ ζημόρρητος τῶν ὑπεροπτικῶν μεταφορῶν. Τὰ ἔξασταν ὑπὸ ἐκφορούν σχέδια τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ αἱ συναφεῖς πρᾶτος τούτων μεγάλα ἀγοραὶ μεταλλευμάτων παρέχουν, βεβαίως, ἀφετήν κίνησιν εἰς τὴν ναυλαγοράν, δὲν ἀποτελοῦν, ὅμως, καὶ τὸν μοναδικὸν παράγοντα τῆς ἀναβιώσεως της. Λέγεται, ὅτι ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἔκλεισε τὴν ἀγορὰν 500.000 τόννων

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street GHEFOO.

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

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—„Onneybros“ Shanghai

Σοβιετικών μεταλλευμάτων, μὲ ταχείαν φόρτωσιν, έναν δὲ ή παραγγελία απή κλεισθῆ, θὰ χρειασθούν 60 έως 70 ταξίδια διά την ολοκλήρωσην της μεταφορᾶς. Ο "Άγγλοι ίποδειγμένους, έν τη περιπτώσει την προτίμησην τῶν Αγγλικῶν φορτηγών, διότι, ἄλλως, θὰ καρπωθοῦν τὴν ἐν λόγῳ ἔργασίαν τὰ Ρωσικά πλοῖα.

Ἐπειγείται ἐν συνεχείᾳ ἐπό τοῦ "Άγγλικοῦ τόπου, διατί εἰνε λανθασμένη ή σκέψις, διτί ή παρόντα ζήτησης μετάλλων ὀφεῖται ἐξ ὅλοκλήρου εἰς τὸν οὐρανόν τούς ἔξοπλομούς. Ο λευκοσίδηρος — γράμμου — ἀπερέβη τὴν τιμὴν τῶν 300 λιρῶν κατὰ τὸν νόνον, πολονόν τα 2/3 τῆς κατανάλωσεώς του ἀπορροφῶνται ἀπό τὴν βιομηχανίαν κατασκευαστῶν δοχείων, μετά τὴν διοίαν ἔρχεται μὲ σοβαράν κατανάλωσιν τοῦ μετάλλου τούτου ή βιομηχανία τῶν αὐτοκινήτων. Η ἀπότομος ἀρ' ἐτέρη ζήτησης λευκοσίδηρου ἀπό τὴν "Αμερικανικὴν βιομηχανίαν αὐτοκινήτων, δέοντας ἀποδοῦται καὶ εἰς τὴν ἐποπτησίασαν ἐξειλαστήτητα ἐξ ἀφορμῆς τῆς πολιητῶν ἀπεργίας. Αἱ εἰς τὴν λευκοσίδηρον ἀνάγκαια καλέστων κυρίως ἀπό τὰς ἀγορὰς τῆς Μαλαγά, τῶν "Ανατολικῶν "Ολλανδικῶν Ἰνδιῶν καὶ τῆς Βολιβίας, η δὲ σχετικὴ ἔργασία προσθίστωται νὰ ὑπερέληφη τὰ "ελάνερζα, μᾶλλον, παρὰ τὰ "εράμιτς φορτηγά, ὅπως ἄλλως τε συμβαίνει μὲ τὰς μεταφορὰς δὲν τῶν κατειχασμένων μετάλλων.

Ο γαλόξιος χρησιμοποιεῖται, ἐπίσης, δι' εἰρηνικοὺς κερίους σοπούς, τὸ δὲ ἥμιον τῆς παγοσύμιον κατανάλωσεώς τοῦ ἀπορροφᾶται ἀπό τὰς ἡλεκτροδολογικὰς ἐπειργίσεις, ἐνῷ ἔνα σοβαρὸν ποσοστὸν τοῦ ἀπολοίπου κατανέμεται εἰς τὴν ναυπηγίην βιομηχανίαν καὶ εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν αὐτοκινήτων. Αἱ κυριώτεραι παραγογίαι καθὼς γαλόξιον εἶναι ὁ Καναδᾶς, οἱ Ροδεσία, οἱ "Ηνωμένα Πόλιτειαι καὶ η Σοβιετικὴ Ρωσία. Ο δρειζαλως ἐξ ἄλλον, ὡς μίγμα γαλόξιον καὶ φυεδαργήτον, ἔλαχιστα ἀπορροφᾶται ἀμέσως ή ἐμπέσως ἀπό τὰς πολεμικὰς βιομηχανίας.

Ο μόλιθος, χρησιμοποιεῖται κυρίως διὰ τὴν κατασκευὴν σοιλήνων, συμμάτων καὶ χρωμάτων, εἰς τόπουν ὕστε ή κατανάλωσις τοῦ εὐρίσκεται κατὰ τὸ πλείστον ἐντὸς τοῦ ἐμπορικοῦ πλασίου. Αἱ σχετικαὶ προμήθειαι διενεργοῦνται ἀπό τὸ Μεξικόν, τὴν Ανδοκαλίαν καὶ τὴν Βιρτζίνα. "Οσον ἀφορᾷ τὸν φερδάργηρον χρησιμοποιεῖται καὶ αὐτὸς εἰς τὸν ἐμπορικὸν κύκλον, ἔρχεται δὲ ἀπό οἴας καὶ ὁ μόλιθος ἀγοράς, ἐπιφορθεῖται δὲ καὶ ἀπό τὰς "Ηνωμένας Πόλιτειαι καὶ τὴν Σοβιετικὴν Ρωσία. Τὸν μόλιθον, δέοντας ὅτι οἱ πολεμικοὶ ἔξοπλισμοὶ δὲν ἀποτελοῦν τὴν θεμελιώδη ἀφορμὴν ζητήσεως τῶν μετάλλων. Ορθότερον, κατὰ πάσαν πιθανότητα, είναι νὰ ἐποπτησθῇ, διτί, κατὰ τὴν περιόδουν τῆς κρίσεως τὰ ἀποθέματα μετάλλων ἵσαν ἑπέρτερα τῆς κατανάλωσεώς, ἥδη δὲ ἔχουν μίαν γενικὴν ἀναζωγόνην τοῦ ἐμπορίου, ἐνισχυομένην συμπτωματιώς καὶ ἀπό τὰς πολεμικὰς βιομηχανίας.

Τὸ δεύτερον «σούπερ-λάΐνερ»

Ἐδημιουργήθησαν πρὸ ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ ἡ λεπτομέρεια τῆς συμβάσεως μεταξὺ "Άγγλικῆς Κυβερνήσεως καὶ "Κιούναφ - Οὐάτ Στάρ" διὰ τὴν καταβόλην εἰς τὴν τελευταίαν ἕπο τοῦ Θησαυροφυλακίου 5.000.000 λιρῶν, εἰς ἐνίσχυσαν τῆς ναυπηγίας τοῦ δευτέρου «σούπερ - λάΐνερ», τοῦ ὑπὸ ἀρθ. 552 "Κιούνάφτερ" καὶ πρὸς κάλυψην ἐνὸς ἀπολοίπου 250.000 λιρῶν ἐκ τῆς ναυπηγίας τοῦ "Queen Mary". Η σύμβασις αὕτη ἀποτελεῖ σημαντικόν της ἀρχαῖς, ήτις ἀπεργάρη, ὡς γνωστόν, τὴν 30ην Δεκεμβρίου 1933 καὶ δινάμει τῆς δόπιας ἐγένοντο αἱ πρότατα καταβόλαι διὰ τὴν ἀποφέρωσιν τοῦ "Queen Mary" καὶ τὴν ἔξασφάλιον κεφαλαίου κινήσεως τῶν συγχονευθεῖσῶν ἐταριών "Κιούναφ" καὶ "Οὐάτ Στάρ".

Διὰ τῆς συμπληρωματικῆς συμβάσεως παρέχονται ἕτερα 5.000.000 λιρῶν χάριν τῆς κατασκευῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα "Τέλων Μπράουν" τοῦ Clyde, τοῦ δευτέρου πλωτοῦ καλοσοῦ, ὥστε τὰς ἀκόλουθους ἐγγήσεις: Τὸ ½ τοῦ ποσοῦ θὰ ἔξασφαλισθῇ διὰ τῆς ἐκδόσεως εἰς τὸ ἀριθμὸν μιᾶς νέας σειρᾶς ὅμοιογιῶν τῆς ἑταρίας αἵτινες καὶ θὰ μεταβιβασθοῦν εἰς τὸ Θησαυροφυλακίον, ὑπὲρ τοῦ δόπιον θὰ ἔγγραφη εἰδικὴ ἐποθίκη κυριότητας τῆς ἑταρίας (παρούσης ή μελλούσης) ἐφόδους διαφέρει η ναυπήγησις καὶ διὰ πρώτης ἐποθίκης ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὅπα τοῦτο ἀποπεφασθῇ. Τὸ ἔτερον ἥμιον τοῦ ποσοῦ θὰ ἔξασφαλισθῇ δὲ ἐκδόσεως ἐπέρριας σειρᾶς ὅμοιογιῶν εἰς τὸ ἀριθμὸν μὲ ἐποθίκην ἐπὶ τῶν ἀσόδων τῆς ἑταρίας. Τέλος μία περιστέρω ἔξασφάλισης διὰ τὸ καταβληθὲν κεφάλαιον συμπληρώσεως τοῦ "Queen Mary" — διὰ ποσοῦ μή ἐπεργάντων τὰ 2.500.000 λιρῶν — θὰ παραχωρηθῇ ὑπὸ μορφῆς τοτὶς εἰδικῆς ἐποθήκης ἐπὶ τῆς ἴνστιτομένης ἥδη πρότις τοιάτης ἐπὶ τοῦ σκάφους.

Ἐξ τῆς προβλεπομένης ἀπό τὴν συμπληρωματικὴν σύμβασιν πιστώσεως τῶν 4.750.000 λιρῶν πρὸς ναυπηγήσιν τοῦ δευτέρου «σούπερ - λά-

ΐνερ», θὰ καταβάλλονται τὰ ἐκάστοτε ἀπαιτητὰ παρὰ τῶν ναυπηγείων ποσά, δυνάμει πιστοποίησεων ἐνὸς διευθύντος τῆς "Κιούναφ - Οὐάτ Στάρ" καὶ ἐνὸς διευθύντος τῶν ναυπηγείων.

Πολωνία

«Λάΐνερς» διὰ τὴν Νότιον Αμερικὴν

Τὸ Πολωνικὴ ἀτμοπλοίο «Gdynia — America Line», παρήγγειλεν εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Nakskov ἔνα μιστὸν «λάΐνερ» 11.500 τόννων γρήσας, ἐφωδιασμένον μὲ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ προοριζόμενον νὰ ἐντηρητήσῃ τὴν γραμμὴν Γδύνιας — Νότιον Αμερικῆς, ἐν συνδιασμῷ πρὸς ἔτερον ἀδελφὸν μότορι, η κατασκευὴ τοῦ δοπίου — λόγῳ ἀδυναμίας τῶν Δανικῶν ναυπηγείων διὰ ταχείαν παράδοσιν διό δικοῖς στρατοῖς — ἀνετέθη εἰς τὰ "Άγγλικα ναυπηγεῖα "Swan, Hunter & Wigham Richardson. Τὰ δύο νέα Πολωνικὰ ὑπεροχεάνα προσέκειται ν' ἀντικαταστήσουν τὰ ἡδη ἐν τῇ ἐπιφερεῖ τῆς Νότιον Αμερικῆς ἀτμοπλοίου «Kosciuszko» καὶ «Pulaski», ἀπό ταῦτα ἐπενεύσασθαι τελευταῖον εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ ἐν Δανιᾳ παραγγελθὲν «λάΐνερ» θὰ ξῆλον μῆκος 480 ποδῶν καὶ πλάτους 66, θὰ προσωθῆται δὲ ἀπό δύο πετρελαιωμηχανάς, τύπου "B. & W.", 12.500 ἵππων, αἵτινες θὰ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 17 μιλῶν, μὲ πλήρες φορτίον. Δι' ἐπιβάτας θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα διά 1000 θέσεων, ἐκ τῶν δοπίων αἱ 286 θὰ είνει αἱ καὶ «τοῦρισταίς», αἱ δὲ ἐπόποιοι μὲτανάστας. Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως ταῦτης θ' ἀνέλθη εἰς 465.000 λίρας περίπου, θὰ ἐξαγλυθῇ δὲ εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα. Χρόνος παραδόσεως τοῦ πλοίου ὄρθιον θέρισται ὁ Μάιος τοῦ 1939.

Σουηδία

Αἱ δυσχέρειαι διὰ τὸ 8ωρον

Κατ' ἀναρούντος τοῦ Σουηδοῦ ὑπονομοῦ τοῦ "Εμπορίου δὲν ἐπεργάθη τοσίτει η ἀπαιτούμενη προεργασία, ὅπως καταστῇ δυνατή η εἰσῆγησης εἰς τὴν Σουηδικὴν Βούλην τοῦ κυφωτικοῦ νομοσχεδίου τῆς Διονύσου συμφωνίας τῆς Γενεύης περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ ὀπταώνος ἐπὶ τῶν πλοίων μὲταφέροντας τὴν παρεμφερῶν ζητημάτων. Ο ἐν λόγῳ ὑπονομοῦ προτίθεται νὰ ζητήσῃ παράτασην τοῦ ἡδη ἐν Σουηδίᾳ ισχύοντος προσωρινοῦ νόμου μέχρι τέλους τοῦ 1938, ἵνα δοθῇ ἔως τότε ἐπαρκῆς χρόνου διὰ τὴν προεργασίην μελέτην τῆς συμφωνίας καὶ τῶν ἐξ αὐτῆς συνεπειῶν.

Αἱ ἀφορῶσαι τὰς ὥρας ἔργασίας καὶ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων διατάξεις θίγουν ζωτικά συμφέροντα τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, η δὲ ἐπ' αὐτῶν κυριωτικὴ ἀπόφασις πρέπει νὰ ληφθῇ κατόπιν ἔξαντλητής θερήνης τῆς συμφωνίας, ἀπό δῆλας αἵτης ταῦ πλευράς. Διὰ τοὺς λόγους αἵτους καθισταταὶ ἀδύνατος η ἐντὸς τοῦ τοέρ, ἔτοντας κατάθεσις τοῦ συγειτοῦ νομοσχεδίου εἰς τὰ Σουηδικῶν κοινοβούλιον. Μία πρόσθετος ἀρ' ἐπέρριας ἀφορμὴ τῆς ἐπιδανύσεως τῶν πλοίων προέρχεται ἀπό τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπροσέμένην συγκλήτησης Στανδινάνκης διασκέψεως, περὶ τῆς ἀνάγκης ὁμοιομάρκου σχετικῆς νομοθεσίας παρ' ὅλων τῶν δορείων ναυτιλίας.

Τούρκια

Αἱ διελεύσεις πλοίων ἐκ Κων(γ)λεως

Τὸ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κονσταντινούπολεως κατὰ μῆνα Φεβρουαρίου περιεῖλε 611 ἀτμοπλοία καὶ μότοφοις συνολικῆς χωρητικότητος 1.100.117 τ. νέτ. Έξ αὐτῶν 298 σκάφη 533.664 τόννων νέτ προήρχονται ἐξ Δαρδανελίων καὶ 313 σκάφη 666.453 τόννων ἐκ Βοσπόρου, προσήγγειαν δὲ εἰς Κονσταντινούπολην πλόδος διενέργειαν ἐμπορίων πράξεων 182 πλοία, ἐνῷ τὰ λοιπά 429 διηλύθον ἐκεῖθεν τόπων. Η ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατανέμεται εἰς 19 σημαίας, ἐκ τῶν δοπίων αἱ δέκα πρώτα κατὰ σειράν τείνουν εἰναι αἱ ἀπόλοινθι.

'Αγγλική	81	τ. ν.	174.978	Τσαπανική	25	»	78.621
'Ιταλική	65	»	137.989	Νορβηγική	28	τ. ν.	94.602
Σοβιετική	62	»	126.407	Γερμανική	51	»	66.918
Τορκική	104	»	123.289	Ρουμανική	26	»	48.660
'Ελληνική	107	»	109.871	'Ολλανδική	15	»	28.099

Τὸ "Ελληνικὴ σημαία" ἥλθε πρώτη εἰς ἀριθμὸν διελθόντων πλοίων, πέμπτη, δικοῖς τηνιασταὶ, μὲ προηγμένον μῆνον κατὰ 38 σκάφη καὶ 13.532 τ. νέτ. Αὕτην ἐπίσης ἐσημείωσαν ἔναντι τοῦ Ιανοναρίου η "Ισταντινή σημαία" κατὰ 22 πλοία καὶ 71.122 τ. νέτ. Η Γερμανική κατὰ 34 πλοία καὶ 38.742 τ. νέτ., η "Άγγλική" κατὰ 13 πλοία καὶ 31.670 τ., η "Ιταλική" κατὰ 19 πλοία καὶ 23.450 τ., καὶ η "Αμερικανική" κατὰ 3 πλοία καὶ 9920 τ. νέτ.

Μείωσαν ἀρ' ἐπέρριας ἔναντι τοῦ Ιανοναρίου η Σοβιετική σημαία κατὰ 59 πλοία καὶ 108.915 τ. νέτ., η Νορβηγική κατὰ 18 πλοία καὶ 74.130 τ., η Γαλλική κατὰ 7 πλοία καὶ 19.698 τ., η "Ολλανδική" κατὰ 9305 τ. νέτ. μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν διελθόντων σκάφων καὶ η Ρουμανική σημαία κατὰ 4 πλοία καὶ 4568 τ. νέτ.

GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
"WAALHAVEN,"
 LATE LITH & MADERN
 ROTTERDAM (HOLLAND)
 TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
 AFTER HOURS: 21851
 ALL SHIPREPAIRS

TELEGR: DOCKAGE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ Δ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΒΑΪΑΝΗΣ Δ ΚΑΪΡΑΚΤΙΔΗΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ Η ΚΑΛΥΤΕΡΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΝ ΤΗ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΙ
ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΑΚΤΗ ΜΙΔΟΥΛΗ 46 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40-188

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΑΚΤΗ ΠΛΟΥΤΩΝΟΣ 19 - ΤΗΛ. 40-188

ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΟΔΟΣ ΒΟΤΣΗ 5. - ΤΗΛ. 11-81

* * * * * ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 5.

ΚΩΔΙΚΕΣ

A.B.C. 5TH EDITION
BENTLEY'S

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
“ΠΑΠΑΣΑ,”

Τεν. ἀντιωρόσσωαι δι ὅγην τὴν Ἑλλάδα λῶν κάλωδι ἐργοστασίων
καὶ διαρκῆς σαρακαλαδῆκη λῶν ωροϊόντων λων.

BELL'S ASBESTOS & ENGINEERING SUPPLIES LTD

Κατασκευασταὶ τῶν περιφήμων ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΩΝ REEFER-DIAGONAL κτλ. κτλ.

Τὰ προϊόντα των εἰναι κατὰ 40 ο) ἔλαφρότερα ἀπὸ κάθε ἄλλου
ἐργοστασίου καὶ πολὺ ἀνώτερα ἀπὸ πάσις ἀπόψεως.

INTERNATIONAL PAINT & COMPOSITIONS CO LTD

(HOLZAPFEL)

Παγκοσμίου φήμης ἐργοστάσιον ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ διὰ ΣΙΔΗΡΟΝ καὶ ΞΥΛΟΝ
12 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

Πλοῖα χωρητικότητος 20.000.000 τόννων χρησιμοποιοῦν κατ' ἔτος ὑφαλοχρώματα καὶ χρώματα

INTERNATIONAL

Κατέχουν τὸ χειρό εἰς ποιότητα καὶ κατανάλωσιν.

STANDARD ENGINEERING & LUBRICATING CO - NEW YORK

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ τοῦ περιφήμου SELCO-POWER ἀπαραιτήτου διὰ τοὺς λέβητας.
Ζητήσατε βιβλιογραφίαν.

CAILS BITMO CO LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

BITMO SOLUTION, ENAMEL GOVERING, CEMENT
CAILCEUM, MARINE EGLUE κ.τ.λ. κ.τ.λ.

A. MILBURN CO LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΤΗΣ FIRSOLINE

ΕΝ ΘΕΣΝΙΚΗ ΤΕΛΕΙΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ Α)ΠΛΟΙΩΝ

Μεγάλαι παρακαταθήκαι ὅλων τῶν εἰδῶν Ναυτιλίας καὶ Βιομηχανίας τράνζιτο καὶ ἐλεύθερα
ΕΝ ΘΕΣΝΙΚΗ καὶ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: | ΛΕΦΙΔΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: |

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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 τῆς ναυτιλίας μας

'Ο π. Δενδραμῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας

Εἰς πρόγευμα δοθὲν εἰς τὸ Μπονένος "Αὔρες ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ Ζενζά πρὸς τιμὴν τοῦ 'Ελλήνος πρεσβευτοῦ εἰς τὰς Νοτιοαεροναυτικὰς Δημοκρατίας κ. β. Δενδραμῆς, παρεσχέθη ἡ εὐκαρία νὰ ἔξαρθῃ διὰ προτυπών φοράν ἀπὸ μέρους ἐπιστολῆς τῆς Χώρας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ νὰ πολυτιμότης τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου καὶ νὰ διαταραχθῇ νὰ αὐτούσια τοῦ 'Ελλήνος ναυτικοῦ, παλαιόντος τὸν οὐληρὸν εἰς τὰς μαραχνάς θαλάσσας ἄγονα.

«Ἀπερίγραπτος ὑπῆρχεν ἡ καρά καὶ ἡ συγχίνησίς μον — ἔτοιμεν ἐ. κ. Δενδραμῆς εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ πρὸς τὴν «Πατρίδα» τοῦ Μπονένος "Αὔρες — ἀπὸ τὴν ἔποικεν ἐννέαν 'Ελληνικῶν φορτηγῶν ναυλοζούντων εἰς λιμένα ἀπέχοντα 15.000 ματίλιν περιπότον ἀπὸ τὴν Πατρίδα μας. Μον ἐδόθη ὅντως ἡ εὐκαρία νὰ χωρετίσῃ τὴν σημαίαν, τὴν ὀποίαν, δοξασμένην ἀπὸ τὴν πάλην κατὰ τὸν στοιχεῖον τῆς φύσεως, περάγουν τὰ πλοιά μας ἀνὰ τὰς ἐσχατὰς τῆς 'Υδρογείου καὶ νὰ σφίξω τὸ χέρι τριακούσιον περίποτον 'Ελλήνον ναυτικοῦ, ποὺ τιμοῦν τὴν Πατρίδα μας εἰς τὴν ζένην. 'Ἐνεργὸς διὰ μιλῶν περὶ ἔξοπλισμῶν καὶ πολέμων, οἱ θαλάσσιοι μας ἀγωνίζονται εἰς τὴν ἀπεραντούσην τοῦ ὑγροῦ πόντου μὲ νησίσματον καὶ αὐτούσιαν δι' ἔργα εἰρηνικά.

... Τὸ 'Ελληνικὸν Ναυτικὸν ὄφελούμενον δῆλοι οἱ "Ελληνες νὰ τὸ τιμοῦν καὶ νὰ τὸ σεβούμενα, διότι ἀπὸ ἀπέρρευσαν αἱ λαμπρότερα σειρίδες τῆς 'Ελληνικῆς ιστορίας. Περὶ γιλιάδων ἐτοῦν αἱ 'Ελληνικαὶ τοιχίες, ποὺ ἥλικωνταν τὴν Μεσόγειον, κατέπειραν τὸν 'Ελληνικὸν πολιτισμὸν εἰς τὸν γνωστὸν τότε Κόσμον καὶ μὲ τὰς 'Ελληνικὰς τοιχίες εἰσόδυσεν ὁ πολιτισμὸς εἰς τὴν κλειστὴν λεγάνην τοῦ Εὐξείνου. Εἰς τὸ Εμπορικὸν Ναυτικὸν ὄφελούμενον τὴν ανεξαρτησίαν μας.

... Τὴν ναυτικὴν 'Ελληνικὴν δόξαν ιστοροῦν πόντοι καὶ πελάγη. 'Η θάλασσα ἐπῆρχε καὶ εἶνε διὰ τοῦς 'Ελληνας ἡ ἀπέφαντος σκηνή, ἔνθα ἐπάνηθη τὸ δράμα τῆς ἐθνικῆς μας ζωῆς. Θησαυρός μας εἴναι ὁ ἀστερικὸς στίβος, δῶν ἡ ἐθνικὴ ἐνέργεια ἀναμετρᾶται μὲ τὴν δράσιν τῶν ισχυροτέρων ἔθνων. 'Ελληνικὴ ἀκμή, σημαίνει ἀκμὴν τοῦ Ναυτικοῦ μας. 'Αν τὰ σάραν μας ἀπὸ τῆς καραβῆς τοῦ ἀπόμνιον στόλου μέχρι σημερινού διαπλέουν τὰς ἀγωνίστερας θαλάσσας ἀμφιβολίαν καθάπερ κίνδυνον, τὸ ὄφελούμενον εἰς τὸν ἔμφυτον ἀγάπην τοῦ 'Ελλήνος πρὸς τὴν θάλασσαν, ἡτοι ἀνακαθεν ἐπῆρχεν ἡ ισχὺς καὶ ἡ δόξα μας».

Καὶ ὁ π. Δενδραμῆς κατέληξεν: «Ἐλεν τῷδε ἡ ἐθνικὴ ἑπερηφάνειά μον, ὡς ἀντιπροσώπου τοῦ 'Εθνους μας, διὰ τὴν αὐτούσιαν καὶ τὸ σημερινὸν τὸν 'Ελλήνον ναυτικόν, ὃστε μὴ ἥθελα νὰ τονίσω ἥμνον εἰς τὸν ἥρωισμόν τον. Τὴν ἑπερηφάνειά μον δ' αὐτῆν θὰ ἐπελέγουν νὰ σημεριζοῦνται ὅλοι οἱ 'Ελληνες, δῶν καὶ ἄν εὑρίσκονται, διότι καλύτεροι κηλώνες καὶ ἐκπόσωποι τὸν ἀρετῶν τῆς φύλης μας δὲν ἴνάρχουν ἄλλοι ἀπὸ τοὺς θαλασσινούς».

'Αφ' ἡς ἥμέρας ἀφίκετο εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ὁ π. Δενδραμῆς καὶ ἐπέδιοκε τὰ διαπλευτήρια τον, ἥσκισεν ἐποκεπτόμενος ἀλληλοδιάδοχος ὅλας τὰς ἐν 'Αργεντινῇ, Ορόμογνά, Βραζιλίᾳ καὶ ἀλλαζοῦ 'Ελληνικὰς παροικίας, ἵνα μορφωθῇ μιαν θετικὴν γνώμην περὶ τῆς θέσεως καὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἀπόδημου 'Ελληνισμοῦ τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς. Τὴν προσοχὴν τον προσετίκνεν εὐθὺς ἀμέσως καὶ ἡ ζωηρὰ κίνησίς τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν μας εἰς τὸν 'Αργεντινὸν λιμένας, ἔθεψεν δὲ κανθίσνων τον νὰ περιοδεύσῃ ἀνά τὰ μεγάλα κέντρα φορτωσέων καὶ ἔλλην εἰς ἀμέσον ἐπαφὴν μὲ τοὺς ναυτιλλομένους. 'Απαρχὴ τῆς πρεσβευτικῆς περιοδείας ἔγένετο μὲ τὴν ἔποικεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπονένος "Αὔρες μιᾶς ὀλοκλήρων εμοίσας" τοῦ Εμπορικοῦ μας στόλου, ναυλοζούσης ἐσεῖ. 'Ο π. Δενδραμῆς συνοδεύοντας ἀπὸ τὸν α' γραμματέα τῆς πρεσβείας κ. β. Λάπταν καὶ τὸν ἐμπορικὸν σύμβουλον κ. γ. Σπ. Καμπαλέων, ἐπεσκέψθη ἀλληλοδιάδοχος τὸ φορτηγό «Πίνδος», «Υδραίος», «Ζευς», «Αἰγαίν», «Κοινωνοδόνφος», «Ασπασία», «Καλλιόπη», «Ἐνέγενια Χανδρῆ» καὶ «Νέα Τύχη» πλοιαρχούμενα κατὰ σειρὰν ὑπὸ τὸν κ. κ. Χαλκοπού-

λον, Κυρίου, Καπότου, Ἀνδρεάδη, Παλαιοχραστα, Μούσιδη, Λαμιοῦ, Πατρόνα καὶ Σπανονδέση.

Ἡ ἐπίσκεψις ἥρχε τὴν 10ην πρωΐνην καὶ ἐπεφατώθη τὴν 9ην νευτερινήν, καθόδον ὁ π. Πρεσβευτὴς ἐνήργησεν ἐπιθεώρησην ὅλων τῶν διαιμερισμάτων καθέ πλοίου, ἵτοι κοιτώνων ἀξιωματικῶν καὶ καποτέρων πληρωματος, αἴθουσῶν φαγητοῦ, μαγειρίων, τροφαποθηρῶν κλπ., ἐκάλεσε δὲ συγχώνως τὰ πληρώματα, ὅπως ἐκθέσουν τὰ τυχόν παράπονά των διὰ τὴν μισθοδοσίαν, τὴν τροφήν, τὴν περιθαλψήν των εἰς περιπτώσεις ἀσθενείας καὶ τοὺς ὄφους τῆς ὑγιεινῆς διαμονῆς των. 'Εξητησεν, ἐπίσης, πληρωφορίας παρὰ τῶν κ. κ. Πλοιάρχων διὰ τὴν ἀρμονικὴν τῶν πληρωμάτων, καὶ ποτὲ τὸν ἀξιωματικὸν καὶ προσθέτοντας προστιθῆσεν. Εἰς τὰ πληρώματα συνέστησεν ἀσθητρά πειθαρχίαν, ἀπέδειξε τὴν διόρθωσιν τρωτῶν τινῶν, ποὺ ὑπέπεσαν εἰς τὴν ἀντιληφτήν του καὶ συνεχάρη τοὺς Πλοιάρχους, διότι ἀπὸ τὴν γενικὴν εἰκόνα τῶν πλοίων τοὺς ἀπεξάρισμενούς ίσαντο πειθαρχίαν.

'Ο π. Δενδραμῆς δὲν ἡδυνήθη νὰ ἐποιεφθῇ τὰ ἡγκυροβολημένα εἰς τὴν ἀνοικτὴν «φάδαν» καὶ ἐτοίμα ποὺς ἀπόπλουν φορτηγά «Εἰθαλίας» καὶ «Μαϊόν Ι.», ἀνεκοίνωσε δὲ, διὰ τὸ μεταβὴ ἀλληλοδιάδοχος εἰς Ροζάριο, Μπάζιαν Μπλάγκαν, Νεκοτσέαν, Μοντεβίδεο καὶ λοιποὺς λιμένας τῆς 'Αργεντινῆς καὶ τῆς Ουνδογούνας ποὺς ἐποιεψεν καὶ ἐτέων 'Ελληνικῶν φορτηγῶν, ἀπέναντας τοῦ θεοῦ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου. Επιχολόθησε μεταπλῆ φωτοφορία, καθ' ἣν ἐξελέγησαν 55 ἐπιπλόσιοι πληρωμοὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, 7 τῆς ἐπιβατηγοῦ καὶ 4 τῆς ιστιοφόρου, στίντες ἀπετέλεσαν τὴν κατὰ νόμον 'Αντιπροσωπείαν καὶ ἡτοις συνελθοῦσα τὸ ἀπόγευμα τῆς 23ης Μαρτίου προέβη εἰς τὴν ἐκλογὴν τῆς πρώτης Διοικήσεως τοῦ 'Ιδρυματος.

Ἐξελέγησαν παμφυτε: Πρόεδρος ὁ π. Γεώργ. Εμπειρίκος, ἀντιπρόσωποι οἱ κ. κ. Εμμ. Μιχαλίδης καὶ Παν. Γιαννουλάτος, ταμίας ὁ π. Λεων. Γουλανδρής, γεν. γραμματεὺς ὁ π. Κωνστ. Γράτσος καὶ σύμβουλοι οἱ κ. κ. Ανδρ. Συνοδινός, Ήλίας Χατζηλίας καὶ Δημ. Βαρζαλαμᾶς (ἐκ τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας).

Tὰ ἔγκαινια τῶν «σιλὸς» Πειραιῶς

Τὴν 17ην Μαρτίου, παρουσία τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Μεταξῆ, τῶν ἀρμοδίων 'Υπουρῶν, τῶν τοπικῶν ἀρχῶν καὶ ἐπιπλούσιων τῶν παραγωγῶν τάξεων ἐτέλεσθησαν τὰ ἔγκαινα τοῦ συγκρότηματος τῶν «Αναφοροφτηρῶν» σίτου καὶ λοιπῶν δημητρακῶν (σίλος). Μετά τὸν ἀγιασμὸν ὥμιλησε διὰ παρόντος της σημερινῆς τοῦ πρόσδοτον τοῦ Πειραιῶς καὶ τὸν πρόσδοτον τοῦ λιμένος εἰς τὴν πρόσδοτον τοῦ σύγχρονα μηχανικά μέσα φορτεψοφτωσεως διὸ πρόσδοτος τοῦ Ο.Π.Π. 'Αζολούθως διὸ 'Υπουρογός τῆς Συγκονιώνων κ. Οιζούρων προέβη εἰς τοιστούχην ἀναδρομὴν ἐπειδότης τῆς ἔξαστης ζητείας τοῦ Πειραιῶν λιμένος, ὑπενθύμησε τὰς ἀρχαιμένας τὸ 1891 οικητήσεις διὰ τὰ πρώτα λιμενικά ἔργα, ἀπέναντι καὶ ἐξετελέσθησαν κατὰ τὴν περίοδον 1898 — 1911 καὶ ἔξιηρος τὴν δημιουργίην δρᾶσιν τοῦ αἰειμνήστου Δημητρίου Καλλιμασιώτη διὰ τὴν ἐν γένει ἀνάπτυξην τοῦ λιμένος, ὑπὲρ τῆς πρόσδοτον τοῦ διόπιον εἰλέγειν διόπιον λόσφηντος ἀμφοισιθῆ. 'Ανέφερεν εἰταρά τοῦ 'Υπουρογός τὴν ἐπὶ Καλλιμασιώτη ἀπότομην τῶν Μονίμων δεξαιρεύειν καὶ ἀνεμνήσθη μετά σημαντικής τὴν ἥμέραν τῶν συμβάσεων διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν «σιλὸς».

«Πυρόσσων — εἰπεν — διαμενοτος Καλλιμασιώτης, θέσεος τὴν ἥμεσιν ἀπογραφὴν τον καὶ μετ' ὀλίγους καπηλούτος τὴν κλίμακα διὰ τὸν εἰσαγαθὴν εἰς τὴν κλινικὴν, ἀπὸ τὴν διόπιον ἐπέριπτο τὸν ἥμερον τοῦ ζῶντος τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως ὑπὲρ τῆς ἀνάγκης συνεργασίας μεταξὺ κεφαλαίου καὶ ἐργατικοῦ παράγοντος, παρέσθε τὴν δεβαίωσιν, διὰ τὴν κυβερνήσεις κατασκευῆσαι τὴν στοχαστικὴν τῶν ἀρχαιτοποτοποιῶν μεταξὺ τῶν μηχανικῶν τοῦ προτότητον τοῦ πειραιών τοῦ Πειραιῶν λιμένα μὲ φορτίου στηριζόντων ἐξ 'Αργεντινῆς. Τὰ ἔγκαινα-

C.K.HANSEN

STEAMSHIP OWNER, COALMERCHANT STEAMSHIP,

AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING·AGENT

SALE & PURCHASE

GODENHAGEN

TELEOR. ADR.: HANSEN

συνέντα «σιλό» έξόστισαν περί τὰ 70.000.000 δραχμῶν, ἀντὶ τῆς ἀρχῆς προβλεψθεῖσας δαπάνης τῶν 45.000.000 δραχ. Ἡ ἐξ 25 ἔκατ. δραχμῶν προελθοῦσα διαφορὰ ὑφεῖλετο εἰς πρόσθετον δαπάνην 10.000.000 δρ., διὸ τὴν ἀντισεισμικὴν ἐνισχυσιν τοῦ κολοσσιών οἰκοδομήματος καὶ εἰς ἔτερον τοιαύτην 15.000.000 δρ., ἀπὸ προστιμάσας συναλλαγματικάς διαφορᾶς. Ἡ προβλεπομένη ἀπὸ τὴν σύμβασιν ὥραια ἀναφορτικὴ διναμικότης τῶν «σιλό» ἦτο 300 τ., κατὰ τὰς δοκιμὰς δῆμος ἐπειρχθῇ ἀπόδοσις 420 τόννων.

Τὸ Μνημόσυνον τοῦ Συλλόγου τῶν ἐν Ἑλλάδι Κασίων διὰ τὰ θύματα τῆς «Λουκίας»

Μετὰ πάσης ἐπισημάτητος καὶ ἐν μέσῳ γενικοῦ πένθους καὶ θλίψεως, ἐτέλεσθη τὴν παρελθοῦσαν Κριακὴν 21ην Μαρτίου εἰς τὸν ιερὸν Ναὸν τῆς Ζωοδόχου Πηγῆς τὸ ὑπὸ τοῦ Συλλόγου τῶν ἐν Ἑλλάδι Κασίων ὄργανωθεν μνημόσυνον εἰς μνήμην τῶν θυμάτων τοῦ ἀτμοπλοίου «ΛΟΥΚΙΑ».

Πολὺ ποθὲ τῆς ὁρισθείσης διὰ τὸ μνημόσυνον ὥρας, ὁ ναὸς εἶχε κατακλυσθῆ ἀπὸ πλήθος κόσμου μεταξὺ τοῦ ὅποιον διεκρίνοντο κωρίως ἕργαται θαλάσσης καὶ ἐν γένει ἄνθρωποι ἀνηκόντες εἰς τὴν ναυτικὴν μαζί γένενται.

Μεταξὺ τῶν πρώτων προσῆλθον αἱ οἰκογένειαι τῶν θυμάτων, αἵτινες κατέλαβον τὸν πέριξ τοῦ κενοταφίου χώρον.

Τὴν 10 ¼ προσῆλθον ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως οἱ «Υψηλούργοι» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ναυτικῶν κ. κ. Ρεδιάδης καὶ Παταβασιλείου, ὡς ἐπίσης οἱ ἀνότεροι ἀξιωματικοὶ τοῦ «Υψηλούργεον» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Κατοπατῆς, Θαλασσινός, Μοντούλας καὶ ἄλλοι.

Ἐπίσης προσῆλθον οἱ πρόεδροι τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν καὶ Ἐμπορικούργων μετὰ τῶν Διοικητῶν συμβούλιων των, ὡς ἐπίσης καὶ η Σχολὴ Μηχανικῶν ἐδ Προμηθέεν».

Μετὰ τὴν νεκρόσιμον ἀπολογίαν, εἰς ἣν ἔχοντατήσθησεν ὁ Σεβ. Μητροπολίτης Σύρου καὶ Τήνου Φιλάρετος, ἔλαβε τὸν λόγον ἐν μέσῳ τῶν ποπτείων καὶ θρίην τῶν συγγενῶν τῶν θυμάτων, ὁ «Υψηλούργος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Ρεδιάδης», ὃστις καταθέτων στέφανον ἐκ δάγκνης ἐπὶ τὸν κενοταφίον τῶν πινγένων, προσεφήνησεν ἀποτὸς δι' ὀλίγων θερμῶν καὶ συγκινητικῶν φράσεων, ἔξαρας τὴν αὐτοθυσίαν καὶ τὸν ἡφαίσιμὸν τὸν Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὴν ἔτελεσιν τοῦ ἐπαγγελματικοῦ τοῦν καθήκοντος καὶ ἐκφράσας τὸ πένθος τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐν γένει κόσμου διὰ τὸ τραγικὸν ναυάγιον τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀτμοπλοίου «Λουκία».

Μετὰ τὸν κ. «Υψηλούργον», ἔλαβε τὸν λόγον ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ Συλλόγου τῶν ἐν Ἑλλάδι Κασίων κ. Γεώργιος Καζομανώλης, ὃστις ἐν προφανεῖ συγκινήσει είπε τὰ ἔξι:

Σεβασμώτατε Δέσποτα,

Ἀξιότιμοι Κύριοι Υπουργοί,

Συντετοιμένοι, ἀπαρηγόρητοι, ἀπὸ τὸ σκληρό, τὸ ἀπροσδόκητο ἀγγελία τοῦ τραγικοῦ σας χαμοῦ, θύματα ἀτυχῆ μᾶς βασάνων μοίρας, χαμοῦ ποὺ διαφεύγει τὰ δόμα μᾶς οἰκογενειακῆς τραγωδίας καὶ προσλαμβάνει τὴν μορφή καὶ τὴν ἔπιπλην ἐνὸς ὀμαδικοῦ ἑθνικοῦ πένθους, ὡς μαρτυρεῖ ἡ συμμετοχὴ τῆς Κυβερνήσεως διὰ τῶν ἀξιοτίμων κ. κ. ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ναυτικῶν «Υπουργῶν, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ συμμετοχὴ τῶν Ναυτικῶν Οργανώσεων» οἵτινες καὶ Πειραιεῖ Κάσιοι, διὰ τῆς ἐπόσημου ἡμῶν ὀργανώσεως, καθῆκον καὶ ὑποχρέουσιν ἐνέῳρησμενοι νὰ τελέσωμε τὸ μνημόσυνον τοῦτο καὶ νὰ προσέλθουμε ἐνταῦθα εὐθέως τῷ προσωνύμῳ τοῦ φρικτοῦ μαρτυρίου σας.

Ναί! Τοῦ μαρτυρίου σας! Διότι ὁ θάνατός σας δὲν ἔπηρε μία ἀπλὴ μετάπτωσις ἐξ τῆς ζωῆς τάντης, ἀλλὰ μία τραγωδία, ἔνα πραγματικὸ μαρτύριο ποὺ μπορεῖ νὰ παραβληθῇ πρὸς τὸ μαρτύριο ἐκείνου ποὺ ἔφισταντο κατὰ τοὺς πρώτους χρόνους τοῦ Χριστιανισμοῦ τῆς Ἐκκλησίας οἱ μάρτυρες καὶ τῆς Χριστιανικῆς Πίστεως οἱ ἀδηλητα!

Εἰς τὴν μακρούν ιστορίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ μαζὸς ναυτικοῦ, ἀξιότιμοι κύριοι ὑπουργοί, δὲν γνωρίζουν κανένα ἄλλο νησί ποὺ νὰ προσέφενται στὴ μανία τῶν θυμάτων τόσην σπουδὴν αἴματος, τόσουν ὀμαδικοῦ θυσίαν ἀνθρώπων ὑπάρχειν, δῆμην προσέφερε τὸ μικρό, τὸ φτωχό, τὸ ἄμοιρο νησὶ τῆς Κάσου!

Εἶναι μοιραῖο φαίνεται τὴν ἀγάπην μας, τὴν στοργὴν μας, ἀπὸ τὴν ἐξ ἐντάκτου λατρείαν μας ποὺς τὴν θαλασσίαν θεότητα, νὰ πληρώνωμεν ἐξάστοτε μὲ τὴν ἐκατόμηνη τόσων καὶ τόσων προσφιλῶν καὶ πολυτίμουν ἀνθρωπίνων ὑπάρχειν!

Ἄλλα πρὸς τὶ νὰ διαταράσσωμε τὸν αἰώνιον ὑπόνοιαν σας, ὁ τραγικὰ τῆς μοίρας θύματα, δταν γνωρίζουμεν πόσον είνε σκληρός, πόσον είνε ἀδυνατητός τοῦ θανάτου ὁ νόμος;

Καλύτεροι οἱ νεροφί, λέγει ὁ ποιητής, ποὺ λησμονῶντε τὴ πίκρα τῆς ζωῆς!

Ἄς μὴ θωρησούμε, λοιπόν, τοὺς νεροφί, τῶν ὅποιων τελοῦμε τὸ μνημόσυνον τοῦτο. Ἅς μὴ διαταράσσωμε τὴν αἰώνια γαλήνη τοῦ! Καὶ ἄλλο πρέπει νὰ κλαύσωμε, ἂς κλαύσομεν τὶς μητέρες, τὶς ζῆρες καὶ τὰ

παιδιά τῶν νεκρῶν μας! Αὐτοὺς ποὺ χάσαντε τὸν προστάτη τουν, τὸν ὄδηγὸ τῆς ζωῆς τουν, αὐτοὺς ποὺ ἀπὸ σήμερα θὰ αἰσθάνονται ἔνα μεγάλο κενὸ στὴ ζωὴ τουν! Αὐτοὺς τέλος, ποὺ θὰ χρειασθῇ ὅλη ἡ δύναμις τῆς χριστιανικῆς τουν πίστεως καὶ τοῦ χρόνου ἡ εὐεργετικὴ ἐπίδρασις γιὰ νὰ ματαζόσῃ τὸν πόνο τουν!

Θύματα τραγικῶν ἀτμοπλοίων «ΛΟΥΚΙΑ»!

Σείς ποὺ δὲν εἰντυγχναστεῖς νὰ σᾶς κλείσουν τὰ μάτια χέρια προσφιλῆ! Σείς ποὺ ἀναπανέσθε στὰ ἄξενα νερὰ τοῦ Ωρεων! Έξ μέρους τοῦ Συλλόγου τῶν ἐν Ἑλλάδι Κασίων σᾶς ἀπευθύνω τὸν θυμάτων χαρετισμόν.

Αἰσιονία σας ἡ μνήμη!

Μετὰ τὸν κ. Καζομανώλην, ἔλαβον τὸν λόγον ἐκ μέρους τῆς Ενόσεως Μηχανικῶν ὁ κ. Πρόδρος καὶ ἐκ μέρους τῆς Ενόσεως Εὔποροπλοίων ὁ κ. Πρόεδρος αὐτῆς, οἵτινες κατέθεσαν καὶ στέφανον. Στέφανον κατέθηκεν ἐπίσης η Σχολὴ Μηχανικῶν ὁ «Προμηθεύς».

Μεθ' οἱ συγγενεῖς τῶν θυμάτων καὶ τὸ προεδρεῖον τοῦ Συλλόγου Κασίων ἐδέχθησαν τὰ συλλυπητήρια τῶν προσελθόντων εἰς τὸ μνημόσυνον.

Ἡ σημαία μας εἰς τοὺς Ρωσοπούλους λιμένας

Ἀπὸ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς τῆς κινήσεως τῶν Σοβιετικῶν λιμένων προκύπτει, διὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος προσήγγισαν εἰς τὸν Ρωσοπούλους λιμένας τῆς Μάνης Θαλάσσης, 259 ἐν ὅλῳ Ἑλληνικᾷ ἀπόμελαι 803.550 τ. νέτ., ἡτοι 135 στάφη 429.569 τ. κατὰ τὸ α' θηναν καὶ 124 στάφη 373.981 τ. κατὰ τὸ β' θηναν. Διὰ τὸν ἐν λόγῳ πλοίου μετεφεύθησαν 1.221.333 τόννοι διαφόρων ἐμπορεύμάτων, ἡτοι 638.268 τ. κατὰ τὸ α' θηναν καὶ 533.065 τ. κατὰ τὸ β' θηναν. Φορτία ξελεύσας (ἐποχογισθέντας εἰς τόννους) μετεφεύθησαν 127.814 τ., ἐκ τῶν ὅποιων 42.538 κατὰ τὸ α' θηναν καὶ 85.276 τ. κατὰ τὸ β' θηναν. Μετεφεύθησαν ἐπίσης κατὰ τὸ α' θηναν 23.000 τ. πετρελαίου εἰς κιβώτια, 9805 τ. πλαδιῶν ἀσφάλτου εἰς δοχεῖα καὶ 1088 τ. ἀσφάλτου εἰς βαρέλια, κατὰ δὲ τὸ β' θηναν 8918 τ. πλακίας.

Οἱ ἔλεγχοι τῶν πλοίων εἰς τὰ Ισπανικὰ ὕδατα

Πρὸς ἀπάσας τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς διεβιβάσθη ἐγκώλιος τοῦ ὑπενυπογείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὶς — βάσει τῆς Ἀποφάσεως τοῦ «Επιτροπῆς μὴ ἐπεμβάσεως» — παρέχονται ὀδηγίαι εἰς τὸν πλοιάρχους τῶν σφαρών, ἀτίνα διέρχονται διὰ τῶν χωρικῶν ὕδατων τῆς Ισπανίας. Διὰ τῆς ἐγκυρίλιον ταύτης καθορίζεται, διὰ ἀπαντά τὰ ἐμπορικὰ πλοία τὰ δικαιούμενα νὰ φέρουν οηματίαν περὶ μὴ ἀναμέσεος εἰς τὰ ἐστερικὰ τῆς Ισπανίας (Ἀλβανία, Ἀγγλία, Αυστρία, Βουλγαρία, Βέλγιον, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ἐλλάς, Εσθονία, Ιταλία, Ισλανδία, Λετονία, Λιθουανία, Νορβηγία, Νοτιοσλαβία, Ολλανδία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σονηδία, Σοβιετικὴ Ρωσία, Τούρκια καὶ Φινλανδία) ὑποχρεούνται, ἐφ' ὅσον κατενθύνονται εἰς τὴν Ισπανικὴν λιμέναν ἢ εἰς λιμέναν Ισπανικήν οὐτῆς τῆς Ισπανίας ζώνην τοῦ Μαρόκου, νὰ παραλαμβάνουν ἔκπτων τῶν ἀναφερομένων κατωτέρω λιμένων, ἔνα, διὸ ἡ καὶ περισσότεροις ἀξιωματικοὺς ἐπόπτας ἐξ τῶν διοικηθέντων ὑπὸ τῆς «Επιτροπῆς μὴ ἐπεμβάσεως» καὶ τῶν ὅποιων καθηκόντων είναι ἡ παρολογίης τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου εἰς Ισπανία.

Οἱ πλοιάρχοι ὁφείλουν νὰ παρέχουν εἰς τὸν ἐπόπτην πάσαν δινατήν διεισδύοντας πρὸς ἐπέτειον τὴν ὑπηρεσίαν τουν, ἥτοι: α') ὅποις ἀνά πάσαν στιγμὴν κατὰ τὸ πλοίον ἔξεταζεισθει τοὺς ἐπιβάτες τοῦ πλοίου, τὸ πλοίον, τὸ πλήρωμα, τὰ διαβατήρια αὐτῶν ἢ τὰ ἀποκρόντα τοῦ προτίτου ἢ μέρους αὐτοῦ ἐν Ισπανίᾳ, ἔπισης δὲ πὸς φορτίον ἢ τὰ φορτίαν ἢ τὰ φορτίαν τοῦ προτίτου ἢ μέρους αὐτοῦ ἐν Ισπανίᾳ, β') "Οπος παρίστανται κατὰ τὴν ἐπιφόρτωσιν τοῦ προτίτου ἢ τὰ φορτίαν ἢ μέρους αὐτοῦ ἐν Ισπανίᾳ, ἔπισης δὲ πὸς ἐπιθεώρησαν οἰονδήποτε προσώπου εἰς Ισπανίαν λιμέναν, ἀνοίγονται δὲ πὸς ἐπιθεώρησαν οἰονδήποτε ἐκφορτώνυμον δέμα, περὶ τὸν ὄποιον θὰ είλογεν εἴλογεν αἴτιαν νὰ ἐποπτεύνηται, διητέονται πάντα τὰ πλευρῶν ὄλιξον. Κατὰ τὸν κατάπλον εἰς Ισπανίαν λιμένα πλοίον, τοῦ ὄποιον ἐπιθεώρησαν ἐπόπτης ἀξιωματικοί, ἔχοντες καθήκον, δηλὼς λάβων, ἐν τὸς τῶν όφιον τῶν παρεχομένων εἰς αὐτοὺς εἰκόνων, πάντα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα πρὸς ἐξαρθρίσιν τεχνούσης ἐκφορτώσεως ἐπὸ τοῦ πλοίου

Ἄπαντα τὰ κατενθύνομενα εἰς Ισπανικὸν λιμέναν πλοία τὰ δικαιούμενα νὰ φέρουν τὴν οηματίαν Κράτους μετέχοντος τῆς «Επιτροπῆς μὴ ἐπεμβάσεως», ὑποχρεούνται νὰ προσεγγίζουν εἰς τὸν παραλαβήν «ἐπόπτου ἀξιωματικοῦ». α') ΕΙΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, ἔφοδον πρὸ τοῦ κατάπλον τῶν πρόκειται νὰ διέλθωσιν ἐκ τοῦ οικοδόμητον στενοῦ. Ἐννοεῖται, διὶς ἔναν κατὰ τὸ δρομολόγιον πλοίον τινὸς ή εἰς Γιβραλτάρ προσέγγισις πρόκειται οὕτως ἡ ἄλλως νὰ λαβῇ χώραν, καθίσταται ἐτούτου περιττή ἡ προσέγγισις εἰς ἄλλον λιμένα κατὰ τὰ κατωτέρω.

β') ΕΙΣ ΝΤΟΒΕΡ, ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον πρόκειται νὰ διέλθῃ ἐκ Μάγης καὶ ἐπινῆ ἐκ λιμένος εἰς εὑρισκομένον Βορείων τοῦ Ντόβερ. γ')

ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΝΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΕΜΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΕΙΣ ΧΕΡΒΟΥΡΓΟΝ, ἐφ' ὅσον διὰ τῆς Μάγχης κατευθύνεται εἰς 'Ισπανίαν ἐκ λιμένος Νοτίου τοῦ Ντόβερ, ἐκτὸς ἐάν τὸ πλοῖον ἔκκινη ἐκ λιμένος κειμένου μεταξὺ Χερβούργου καὶ Βρέστης, ὅπότε ὅτα προσεγγίζει εἰς Βρέστην. δ') ΕΙΣ ΒΡΕΣΤΗΝ, ἐφ' ὅσον ἔκκινη ἐξ Ιολανδικοῦ λιμένος ἡ ἐπὶ τοῦ Ιολανδικοῦ στενοῦ ἡ τοῦ στενοῦ τοῦ Μπριστόλ. ε') ΕΙΣ ΛΕ ΒΕΡΝΤΟΝ, ἐφ' ὅσον ἔκκινη ἐξ Γαλλικοῦ λιμένος ἡ τοῦ 'Ατλαντικοῦ Νοτίως τῆς Βρέστης ἡ τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου.

στ') ΕΙΣ ΠΑΛΕΡΜΟΝ (Σικελίας), ἐφ' ὅσον πλέει ἐξ 'Ανατολίδων πρὸς Δυσμάς ἐν τῇ Μεσογείῳ ἡ ἐκ λιμένος τῆς Μεσογείου κειμένου 'Ανατολικῶν τῶν 12 μοιρῶν 'Ανατολ., μήκους, ἐκτὸς ἐάν δι' ἐμπορικοὺς λόγους πρόκειται οὕτως ἡ ἀλλοιώση νὰ διέλθῃ ἐξ Μασσαλίας, ὅπότε δύναται νὰ παραλάβῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦτον τὸν «ἀποικιατικὸν ἐπόπτην». ζ') ΕΙΣ ΟΡΑΝ, ἐφ' ὅσον ἔκκινη ἐξ λιμένος τῆς Βορείου Αφρικῆς, κειμένου Δυτικῶν τῶν 12 μοιρῶν 'Ανατολ., μήκους.

η') ΕΙΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ, ἐφ' ὅσον ἔκκινη ἐξ λιμένος κειμένου ἐπὶ τῆς Γαλλικῆς ἀπτῆς μεταξὺ Μασσαλίας καὶ 12 μοιρῶν 'Ανατ. μήκους ἡ ἐκ Κορσικῆς ἡ Σαρδηνίας. θ') ΕΙΣ ΣΕΤΤΑΝ, ἐφ' ὅσον ἔκκινη ἐξ λιμένος κειμένου Δυτικῶν τῆς Μασσαλίας. Καὶ ι') ΕΙΣ ΜΑΔΕΡΑΝ η ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ η ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ, ἐφ' ὅσον πλέει πρὸς τὴν Ισπανίαν ἐξ δυσμῶν τῶν 15 μοιρῶν Δυτικοῦ μήκους ἡ διὰ τοῦ 'Ατλαντικοῦ Νοτίως τοῦ 28ον παραλήπου δορείου πλάτους.

Πρόστιμον εἰς "Ελληνα πλοίαρχον

Κατὰ πληροφορίας ἐξ Λίβερπούλ ἐνήγηθε εἰς τὸ ἐξεῖ Πτωισματοδίκειον ὁ πλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ μας «ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΙ», ζαπηγορθεῖς δι' ὑπεραρρότων τοῦ πλοίου. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν ἀπέλευσε τὴν 13ην Φεβρουαρίου ἐξ Βάρης μὲ 6000 τ. ἀριθμού, κατὰ δὲ τὸν κατάπλουν τοῦ εἰς Λίβερπούλ διεπιστόθη παρὰ τοῦ ἀριθμού λιμενικοῦ ἐπιθεωρητοῦ βύθισμα τὸν σκάφος κατὰ 8 ½ ἵντσας πλέον τῆς γραμμῆς φορτώσεως. Ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου ὁ μηνυτής τῆς παραβάσεως ἐπιθεωρητής ἐτόνισεν, διὰ τοῦτο ὅτι οὐδέποτε ἐν τῇ προηγούμενῃ σταδιοδρομίᾳ τοῦ συνήντησης περίπτωσιν τόνον ἐπερροφτούσεως, ὡς ἡ προκειμένη. Ο πλοίαρχος, ἐξ ἄλλου, ὑπεστήριξεν, διὰ αἱ συνήθειας φορτώσεως εἰς τὸν Βουλγαρικὸν λιμένα τῆς Βάρης καθίσταντον ἀδύνατον τὸν ἐπακριβῆ ἐλεγχον τὸν βυθισμότας, καθόδον ἐπερχόμενοι μεγάλη θαλασσοταραχή, τὸ δὲ πλοῖον ἐπεράτωσε τὴν φόρτωσί του ἐν καιρῷ νυκτός. Τὸ δικαστήριον ἐπέβαλεν εἰς τὸν "Ελληνα πλοίαρχον πρόστιμον 100 λιρῶν καὶ τὰ ἔξοδα τῆς δίκης ἐκ 15 λιρῶν.

Τὸ ἀτύχημα τοῦ ἀπ' «Πάτρα»

Αναφορικῶς μὲ τὸ ἐπισυμβάν εἰς τὸ φορτηγὸν «ΠΑΤΡΑ» ἀπύγμα, τὰς λεπτομερείας τοῦ ὅποιον ἀνέγονταν ἥδη τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τοῦ, ὁ Πλοίαρχος ἀντὸν κ. Γάλατας, μᾶς γράψει ἐξ Δάντοιγν ὅτι τὸ σκάφος ἐρούμησε κατὰ τὴν ἐξ Γρύνιας ἀναζωροῦσιν τοῦ ταύτης πεζίδας τοῦ, ὅτε, διώκησε, εὐρίσκετο εἰς ἀπόστασιν 60 μιλίων ἀπὸ τὸν φρίθεντα λιμένα καὶ ἀκριβῶς μεταξὺ Rosevi καὶ Stilo, προσέκρουσεν τὴν 8ην μ. μ. ἐπὶ ἀγνώστον ναναγίον. Λόγῳ τῆς προσληθεῖσης διαρροῆς καὶ γάριν τῆς κοινῆς σιντηρίας πλοίου καὶ φορτίου, ἐπὸ τὴν ἐπερχούμενην μάλιστα καροκαριάν, προσηράχθη τὸ σκάφος εἰς ἀμπάδην ἕστιν, τὸ δὲ πλήρωμα, κατὰ διαταγὴν ἀντὸν τοῦ πλοίου, ἐπέβη τὸν λέιβων. Προηγούμενως, ἔξαπτοτάλη τὸ S.O.S. Τὰ καταφέδαντα τὴν ἐπομένην ναναγοστοτικὰ ἀνείλκυσαν τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἐρρυμαύληκησαν εἰς Δαντούγην πρὸς ἐπισκευήν. Δώδεκα ἀνδρες ἐν τοῦ πληρώματος διεντέρευσαν εἰς ἔν χωρίον, κείμενον πλησίον τοῦ προσηραγμένου φορτηγοῦ, διατηροῦσαν παρὰ τοῦ πλοίου, μέσην τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν καὶ τοῦ ρυμούλου, νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὰς θέσεις των, διότι τὸ φορτηγὸν ἀνείλκυσθη, ἡρνήθησαν νὰ συμμορφωθοῦν, προτιμήσαντες νὰ μεταβοῦν σιδηροδρομικῶς εἰς τὸ Δάντοιγν.

Νέαι ναυτικαὶ ἐταιρίαι

Υπὸ τὴν ἐπονυμίαν «Ατλαντίς» ἴδρυθη νέα ἀνόνυμος 'Ελληνικὴ ἐμπορικὴ καὶ ναυτιλιακὴ ἐταιρία, μὲ δόραν τὸν Πειραιᾶ καὶ διάσπειαν δεκετῆ. Συντόπ. τῆς νέας ἐταιρίας είνει ἡ ἐμπεταλλευτικὴ φορτηγοῦ καὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίων, ὡς καὶ πάσα συναρφής ἐργασία. Τὸ ἐταιρικὸν κεφάλιον ὡρισθη ἐπὶ 2.500.000 δρ., διατηροῦσαν εἰς 500 μετοχὰς τῶν 5000 δραχμῶν, τὸ δὲ πρῶτον διοικητὸν συμβούλιον ἀπετελέσθη ἐπὶ τῶν κ.κ. Παν. Γ. Ρούσσου, Ιω. Γ. Ρούσσου, Κωνστ. Π. Λουλούδη καὶ Χαρ. Π. Λουλούδη.

—Μὲ δόραν ἐπίσης τὸν Πειραιᾶ καὶ 30ετῆ διάσπειαν ἴδρυθη νέα

ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπονυμίαν «Ἐμπορικὴ καὶ Ναυτικὴ ἐταιρία 'Εγγὺς Ανατολῆς καὶ Μεσογείου, A. E.». Συντόπ. αὐτῆς είνει αἱ παντὸς εἰδῶν ἐμπορικαὶ καὶ ναυτικαὶ ἐργασία, μεταφραστὴ διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ ἀέρος, καθὼς καὶ ἡ ἀντιποστολεις ἡμεδαπτὸν καὶ ἀλλοδαπὸν ἐπιχειρήσεων ἐξ Ελλάδος καὶ ἐπὶ τῇ Σενή. Τὸ ἐταιρικὸν κεφάλιον ὡρισθὲν εἰς 250 μετοχὰς τῶν 1000 δραχμῶν, τὸ δὲ πρῶτον διοικητὸν τῆς συμβούλιον ἀπετελέσθη ἐπὶ τῶν κ. κ. Διον. Ματσούνη, Λαζ. Καλλιγά, Γεωργ. Τζούμαρη, Βασ. Νατσούνη καὶ Νικ. Μανώλη.

Ἐκδηλώσεις ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μας

Μᾶς γράψουν ἐξ Μάρζιας Μπλάγκας, διὰ τὴν 12ην τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου εἰς τὸν ἐξεῖ λιμένα παρετέθη ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ μας «Ορος Πάνιμον» ὑπὸ τοῦ πλοίου κ. Παύλου Μαστραντρέα γεῦμα πρὸς τιμὴν τοῦ ἐπιτοπίων ἀρχῶν. Εἰς τὸ γεῦμα παρεθίσθησαν διὰ λιμενάρχης κ. Salustio, ὁ στρατιωτικὸς διοικητὴς τῆς περιφερείας κ. Miro, ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῶν ὅμοσπονδιακῶν δικαστηρίων κ. Figueras καὶ ἀρχετά ἐπιφανῆ μέλη τῆς πονεονίας τῆς Μάρζιας Μπλάγκας καὶ τῆς ἐξεῖ Ελληνικῆς παρομίας. Ατμόσφαιρα ἐγκαρδίτητος ἐπεκράτησε πατὸ τοῦ γεῦμα, ὡς γέρθισαν δὲ θερμαὶ προφέτειαι, ὑπὲρ τῆς Ελληνοαργεντινῆς φιλίας καὶ συνεργασίας καὶ ὑπὲρ τῆς προδόου τῆς ἔθνης ναυτιλίας μας, ἡτοις ἀποτελεῖ θεμελιώδη μεταφρούριον παράγοντα διὰ τὴν ἀγορᾶν τοῦ Πλέιτ.

Τὸ ἐπίδομα τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T.

'Η ὑπὸ τῶν ἐπιδόματος χορήγησες διπλῆς συντάξεως εἰς τὸν συνταξιούχον τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ ἀρχίσῃ καταβαλλούμενή ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Απριλίου. Τὸ ἐν λόγῳ ἐπίδομα χορηγεῖται, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὰ ἐξ 16 ἑκατ. δρ. περισσεύματα τοῦ Ταμείου, ἀπίνα ἀπεφασίσθη νὰ διατεθοῦν πρὸς τὸν συνταξιούχον τοῦ Ν.Α.Τ. ένισχυσιν τῶν συνταξιούχων τοῦ ίδιουματος.

Καταδίκη ναυτεργατῶν εἰς 'Αμβούδην

'Αναφορικῶς μὲ τὴν σύλληψην εἰς 'Αιμοδόγον τεσσάρων ἀρδῶν ἐπὶ τοῦ πλούρωματος τοῦ φορτηγοῦ «ΕΛΛΑΣ», κατηγορουμένων ἐπὶ λαθοφεροῦ ὅπου, πληροφορούμενα συμπληρωματικῶς, διὰ κατεδικάσθησαν οὗτοι ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τοῦ Γερμανικῶν δικαστηρίου εἰς φυλάκιον 2 ἑτῶν καὶ ἐκτίσιον ἥδη τὴν ποινὴν τον.

Παραγγελία σιδηρῶν φορτηγίδων

Τὰ ἐν Σύρῳ μηχανογείᾳ Μπαριτέτα θλαβον ἐκ μέρους τοῦ 'Υποργείου Ναυτικῶν παραγγέλλειν διὰ τὴν ναυτιγένησην διό τοῦ σιδηρῶν φορτηγίδων, ἐκπέμπει τὸν ὅποιον θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 80 τόννων. 'Η σχετικὴ δαπάνη θὰ ἀνέλθῃ εἰς 1.000.000 δρ. περίπου, τὰ δὲ ἀπατούμενα ὥικά, ἡτοι ἐλάσματα, γωνιά, κ.λ.π. θὰ χορηγηθοῦν ὑπὸ τοῦ Ναυτιλίου.

Δόκιμοι μηχανικοὶ εἰς Κάρδιφ

Κατόπιν ἐνεργειῶν τοῦ ἐν Κάρδιφ προξενεῖον λιμενάρχου κ. Τσεμπεροπούλου, ἐπετράπη ὑπὸ τῆς Αγγλικῆς κυβερνήσεως ἡ παραμονὴ εἰς Κάρδιφ τεσσάρων δοκίμων μηχανικῶν πρὸς ναυτολόγησιν τῶν ἐπὶ τῶν διεργομένων ἐκείνην Ελληνικῶν φορτηγῶν.

Αἱ εἰς Κάρδιφ προσεγγίσεις τῶν φορτηγῶν μας

Κατέπιν διαβιβασθείσαν πρὸς τὸ 'Υφιστορεῖον τῆς Ναυτιλίας, κατέπλευσαν εἰς Κάρδιφ ἀπὸ Ιησ. Ιανουαρίου μέχρι 15 Μαρτίου τοῦ ἐξ 48 Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐπὶ τῶν ὅποιων τὰ 28 προέβησαν εἰς ἀνανέωσιν τοῦ ναυτολογίου των. Εἰς τῆς γενομένης ἔξοφλησεως εἰσεπράχθησαν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν δύο Ταμείων Προνοίας 1.596, 481 δραχμαῖ. Κατὰ τὸ ἀντὸν χρονίον διάστημα ἀπεστάλησαν ἐπὶ Κάρδιφ εἰς Ελλάδα μεσφ τοῦ Ν.Α.Τ. 2.311,20. λίγων Αγγλίας ἐξ ἀμβούλων ναυτεργατῶν πρὸς τὰς σίγουρειάς των.

Ἐπὶ δόσεις

Σ. Γ. Λαζαρίδης: ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΟΣΜΟΓΡΑΦΙΑ. 'Η πρῶτη κατὰ σειρὰν ἔδοσις τῆς Βιβλιοθήκης τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων Ε. Ν. Μοναδικῶν πράγματα ἐν τῇ ναυτικῇ μας βιβλιογραφίᾳ σύγγραμμα, ἔχαστεις ἐνδιαφέρον, τόσον τοῦ Πλοιάρχου, δούον καὶ τοὺς 'Εφοπλιστές. Συνιστάται ἡ πρόσκτησί του.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης ἐδραπέτευσαν ἐπὶ τοῦ πλορώματος τοῦ φορτηγοῦ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» οἱ θαλαμηπόλεις Κρι. Καράβολος καὶ Κρι. Χανδρᾶς, ὁ ναύληρος Αντ. Κάστανος, οἱ νάυται

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"

LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

London E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤ. ΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 42633

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

Κονσταντ. Τριλίβας και Δημ. Άλατζας, ο άνθρωπος Μάρ. Λοΐζος και οι θεριναστικές Γερούγι, Σολαζάκης, Άλεξ. Στουθάρης, Παν. Κοντός και Νικ. Σγουράκης

— Τὸ ἀγορασθὲν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη και Κονιορκοντή ἀντὶ τιμῆς 18.000 λιρῶν. Βελγικὸν φορτηγὸν «Matoba», μὲ ἐν κατάστρωμα, 2864 τ. γκρός, 4785 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, ἐπανεπωλήθη ἡδη παρ' αὐτὸν εἰς Γάλλους ἑφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 20.750 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΕΡΗΝΟΥΛΑ» 2715 τ. γκρός (τοῦ 1905), ὅπερ εἶχεν ἔξοειδεις και δινοισθή εἰς Ζογκούδας, ἀντικύνθη δὲ μετέπειτα ὑπὸ Τούρκων ἀγορασθῶν τὸν ναυαγίου και ἐργοποιήθη εἰς Κονσταντινούπολιν πρὸς ἐποκενήν, ἀγγέλλεται ἡδη, διτὶ ἡγούμασθη παρὰ τὸν Κονστ. Σκριβάνον ἀντὶ 9000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονσταντινούπολης.

— Τὸ φορτηγὸν «ΕΛΕΝΗ» 1882 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1901, πωλήθη παρὰ τὸν κ. Δ. Λᾶς εἰς τὴν ἑταῖρίαν τὸν κ. Π. Νομισοῦ ἀντὶ τιμῆς 10.500 λιρῶν.

— Εξετέλεσαν τελευταῖος ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγὰ μας «Ἄγιος Γεώργιος» (Πανταίεοντος) εἰς Μπάρον, «Άλθηνα Λιβανοῖς» εἰς Χάρτλεϋον, «Χρονί Μάρνερ» εἰς Λίβερπούλ, «Ζέφρος» εἰς Κάρδιφ και «Χέλατρος» εἰς τὸ Νιούπορτ.

— Τὸ ἀγορὸν εἰς Σάρπηνες ἀπὸ τὸν παρελθόντος Φεβρουαρίου, συνεπειὰ ἐπετεμένον τοιοῦτον ἐξ προσαράξεως, φορτηγὸν «ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ» τὸν κ. κ. Α. Ρούσσου και Σία, μὲ δύο καταστρώματα, 4248 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλονας διαλιτάς ἀντὶ 10.250 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Νιούπορτ.

— Τὸ ἀγορὸν εἰς Σάρπηνες ἀπὸ τὸν παρελθόντος Φεβρουαρίου, συνεπειὰ ἐπετεμένον τοιοῦτον ἐξ προσαράξεως, φορτηγὸν «ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ», συλληφθὲν παρὰ τὸ Γιβραλτάρ ὡδηγήθη εἰς Θέουταν, ὅπου και ἐκρατήθη ἀρχετάς ὑμέρας πρὸς νησιών. Τὸ σάρφος, κατόπιν διαβίματος τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀφέθη ἐλευθερῶν τὴν 27ην Μαρτίου, ὥπερ συνεχεῖται τὸν διὰ Πειραιᾶ πλοῦν του. Ἐε τοῦ φορτίου του ἐξεφορτώθη εἰς τὴν Θέουταν ποσότης βενζόλης.

— Τὸ τελευταῖος ἀγορασθέντα παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη και Κονιορκοντή φορτηγὸν «Muneric» 5035 τ. γκρός (τοῦ 1919), «Munindies» 4576 τ. γκρός (τοῦ 1917) και «American Eagle» 4371 τ. γκρός (τοῦ 1917), καθὼς και τὸ Βελγικὸν «Matadi» 3094 τ. γκρός (τοῦ 1919) θὰ τεθοῦν ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Νορβηγοὺς ἑφοπλιστὰς και παραδοθὲν εἰς τὸ Στέττιν φορτηγὸν «ΑΛΚΙΜΟΣ» 1906 τ. γκρός (τοῦ 1921) μετωνομάσθη «TRANSPORT».

— Τὸ φορτηγὸν «ΣΥΑΒΑ» 4202 τ. γκρός, 7900 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1936, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. κ. J. D. McLaren, A. A. Καλλέργη και N. Γ. Ρεβελή εἰς τὸν κ. Άποδιακον ἀντὶ 30.000 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὸ Λονδίνον. Τὸ ἐν λόγῳ σάρφος ἔχει ἐν κατάστρωμα και «εσέλτερ - ντέξ», ἔμφορτον τοιοῦτον 24 ποδῶν εἴλε δὲ ἀγορασθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1933 ἀντὶ 7750 λιρῶν.

— Επίσης τὸ φορτηγὸν «ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΗΣ» μὲ ἐν κατάστρωμα και «εσέλτερ - ντέξ» 4418 τ. γκρός, 8750 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον δύστημα 24.6 ποδῶν, ναυπηγήθεν τὸ 1912, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Θ. I. Βάτη εἰς ἑφοπλιστὰς τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν και ὑπὸ τὸν δρόν της ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἴλεν ἀγορασθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1929 ἀντὶ 33.500 λιρῶν.

— Εἰς τὸν λιμένα τῆς Βοστόνης ἐδοφατέτενσαν ἐκ τοῦ φορτηγοῦ «ΦΑΕΘΩΝ» οἱ ἐκ Χίου θερινασταί N. Μπουρόπουλος, Γ. Τοσενίκας, N. Μπεζοϊάκης, K. Κουνάς, M. Ψώρας, Ios. Νικολάκης, N. Παγαζίδης, M. Καβουράς και K. Ρές και δ ναύτης N. Κουνούποτάκης.

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ» 4279 τ. γκρός, 7300 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1907, ἐπωλήθη παρὰ τῆς «Κεφαλληναῖς ἀμποτού-ασης» τοῦ κ. N. Αυγουστούλου, εἰς ἑφοπλιστὰς τῆς «Ἄπω Ανατολῆς» ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 19.500 λιρῶν.

Νέα ἀγορὰ φορτηγοῦ παρ' Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν

«MATADI» Βελγικόν, ἡγούμασθη παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνην και Κονιορκοντή διὰ πελάτας του, ἀντὶ τιμῆς 22.500 λιρῶν και παραλαμβανόμενον μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ διὰ τεθῆ ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν. Εἶναι σάρφος 3094 τ. γκρός, 2059 τ. νέτ., 5150 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον δύστημα 21.5 ποδῶν, ἔχει παρὰ τὸ Λόδη κλάσιον 100A 1 και κατεσφενάσθη τὸ 1919 (Τούρλου) εἰς τὰ ναυτηγεία R. Thompson, τοῦ Σόντερλαντ. Εδοματος χορηματοποιεὶ 875 τ., διαθέτει δὲ χῶρον 211.000 κ.π. διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χώμα, 199.000 κ. π. διὰ δέματα και 47.430 κ. π. διὰ μπάνκερ.

Φέρει ἐν κατάστρωμα και ἔχει διαστάσεις μήκους 331.3 ποδῶν, πλάτους 46.8 και κοίλου (βάθος) 23.2 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 28, μεσόστεγον 100 και ἐπίστεγον 33 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυτηγῶν και δινάμεως 358 δύον. Ιππων, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 41'' και 68'' και διαδρομὴν ἑμβόλου 45 ἵντσεν. Λέθητας τορίς, πέσων 180 λιτῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

Και κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν πλοίων διετηρήθησαν σταθεραὶ εἰς τὰ γνωστὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα, μὲ τάσεις, μάλιστα, ἔτι περιστέρων αὐξήσεως, λόγῳ τῆς παρατηρούμενῆς ἀγοραστικῆς ζητήσεως ἐκ μέρους τῶν ἑφοπλιστῶν πολλῶν

χωρῶν. Εἰς τὴν ζητήσιν προεξῆρχον οἱ ἑφοπλιστῶν τῶν Βαλτικῶν χωρῶν και τῆς «Ἄπω Ανατολῆς» και τῷ πρῶτον λόγον, ἥκολονθουν δὲ οἱ Γερμανοὶ και Ἰταλοὶ ἑφοπλισταί, οἵτινες και προεβίσαν εἰς ἀρχετάς ἀγορᾶς σκαφῶν. Ἰταλοὶ πλοιούστηται ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν τάνερ «Oylerie» 10.000 τ. (τοῦ 1914) και τὰ Ἀμερικανικὰ φορτηγὰ «Isobel» (τοῦ 1919) και «Dora» (τοῦ 1920) χωρητικότητος 3400 τ. ἔκαστον, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, διαπραγματεύοντα δὲ και ἄλλα σκάφη, ἐνῷ Γερμανοὶ ἑφοπλισταὶ πρόσθιον εἰς τὴν ἀγορὰν διό τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγῶν, ἐξ ὧν τὸ ἐν ἡλικίᾳ κατό τὸν 10 ἑτον. Φινλανδοὶ και Λεττονοὶ ἑφοπλισταὶ προεβίσαν εἰς ἀθόρας πλοίουν διαφόρους σημαῖαν, μεταξὺ τῶν ὥποιν και τοῦ Γιουγκοσλαβίου «Jurko Topic», ἑφοπλισταὶ δὲ τῆς «Ἄπω Ανατολῆς» και ἰδίᾳ ἐπαρισταὶ τῆς Σαγκάς, ἔκλεισαν ἀντὶ μῆ γνωσθεῖσαν τημῆς τὴν ἀγορὰν τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν «Kenilworth» 5457 τ. γκρός, 9377 τ. φ. (τοῦ 1918) μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933 και «Silksworth» 4921 τ. γκρός, 8580 τ. φορτίου (τοῦ 1922) μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, καθὼς και τὸν Ἐλληνικὸν «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ» 7300 τ. φορτίου (τοῦ 1907) ἀντὶ 19.500 λιρῶν περίπον. Εκ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν δὲ ἐπεδείχθη εὐνητέρα προσθήμα προσκήσεως νέας χωρητικότητος ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἀφ' ἐνὸς μὲν λόγῳ τῶν ζητουμένων ὑψηλῶν πινάκων ταῦτα ἀφ' ἐπέριον ἐλλείψει προσφορᾶς καταλλήλων πλοίουν. Οἱ πλαγάγοντες οὗτοι συνέβαλον εἰς τὴν πόλησιν πλοίουν μεταξὺ Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν, ώς ι. κ. τῶν ἀπὸ «ΣΥΑΒΑ», «ΕΛΕΝΗ» και «ΕΡΗΝΟΥΛΑ». Τὸ φορτηγὸν «ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΗΣ» ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστὰς τοῦ Λονδίνου, μόνη δὲ νέα ἀγορὰ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ὑπῆρξεν ἡ παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνην και Κονιορκοντή κλεισθεῖσα διὰ πελάτας του, τοῦ Βελγικοῦ φορτηγοῦ «Matadi» 5.150 τ. φορτίου ἀντὶ τιμῆς 22.500 λιρῶν.

«AELEYBRYN» Αγγλικόν, 4437 τ. γκρός, 8380 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1928, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς ἑφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν.

«HESPERIDES» Αγγλικόν, 3329 τ. γκρός, 7000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1937, ἐπωλήθη και αὐτὸ τοις Γερμανούς ἑφοπλιστὰς ἀντὶ 38.000 λιρῶν.

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

Θέλετε ἔξασφαλίσησοικονομικωτάτην
συντήρησιν τῶν πλοίων σας και
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, Αθῆναι, Θ)νίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 40838 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ ιχρωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανόντος και τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον και χρῆμα
χρησιμοποιούντες
HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



MARK

«KELSMOOR» Αγγλικόν, 3174 τ. γρούς και ναυπηγήσεως 1914, με σερβέν No2 τού 1935, ήγοράσθη παρ' "Αγγλικούς έφοπλιστών της Σαγκάης" αντί τιμῆς 24.500 λιρών.

«SAINT PIERRE» Γαλλικόν, μέ δύο καταστόματα και «awning-deck», 2456 τ. γρούς, 3540 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 19.8 ποδών και ναυπηγήσεως 1908, με σερβέν τού 1933, έπολήθη εἰς "Αγγλικούς έφοπλιστάς αντί τιμῆς 11.000 λιρών. Τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «SAINT MARC» είχε πωλήθη τὸν παρελθόντα "Πανούάριον" αντί 10.400 λιρών.

«JURKO TOPIC» (ex «WIEN») Γερμανοσλαβίζον, μέ ἐν κατάστομα 3715 τ. γρούς, 6412 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 21.8 ποδών και ναυπηγήσεως 1911, με σερβέν No2 τού 1933, έπολήθη εἰς Φινλανδούς έφοπλιστάς αντί 22.000 λιρών, παραδότεντας ταπτόν έπιμεθωρήσεως.

«GAUNLESS» Αγγλικόν, μέ ἐν κατάστομα, 1381 τ. γρούς, 2200 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1925, με σερβέν τού 1933, έπολήθη εἰς Φινλανδούς έφοπλιστάς αντί 15.000 λιρών.

«NIMAJA» Ολλανδικὸν ἀκτοπλοΐον φορτηγὸν δηξελόπλοιον 630 τ. φορτίου, συντηρησούμενον ἡδη εἰς τὸ "Ολλανδικὴν ναυπηγεῖαν" καὶ ἐφοδιασμένον μὲ μηχανὰς δυνάμεως 480 ὄνοι. Επιπον, ήγοράσθη παρ' "Αγγλικούς έφοπλιστῶν" αντί τιμῆς 16.000 λιρών.

«DANYBRYN» Αγγλικόν, στάνταρ «C.», μέ ἐν κατάστομα, 3112 τ. γρούς, 5150 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 21.9 ποδών και ναυπηγήσεως 1918, με σερβέν No3 τού 1937, έπολήθη εἰς Σονητούρην εταπέντας αντί τιμῆς 23.000 λιρών.

«ROMSDALZHORN» Νορβηγικόν, μέ ἐν κατάστομα και ςλειστὸν «σελτερ - ντέξ», 6583 τ. γρούς, 10.880 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 28.4 ποδών και ναυπηγήσεως 1921, με σερβέν No3 τού 1934, έπολήθη εἰς Ιάπωνας έφοπλιστάς αντί 45.000 λιρών, μέ παράδοσιν 'Απρίλιον εἰς ἔνα λιμένα τῆς Βορείου Εύρωπης.

«KING BLEDDYDYN» Αγγλικόν, μέ ἐν κατάστομα και ςλειστὸν «σελτερ - ντέξ», 6498 τ. γρούς, 10.578 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 28.3 ποδών και ναυπηγήσεως 1918, με σερβέν No 1 τού 1935, έπολήθη εἰς 'Ολλανδούς έφοπλιστάς αντί τιμῆς 45.000 λιρών.

«GRESHAM» Αγγλικόν διπλέλιπον εμπότο - τάνκερ», 2578 τ. γρούς, 5000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1923, μέ νέας μηχανᾶς τοῦ 1930 και σερβέν No3 τού 1936, ήγοράσθη ἀπὸ Νορβηγούς έφοπλιστάς αντί 30.000 λιρών (600.000 Νορβηγικῶν χορονῶν).

«BRETLAND» Δανικόν, 2023 τ. γρούς, 3000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1902, έπολήθη εἰς Φινλανδούς αντί 15.000 λιρών.

«GLYMONT» 2722 τ. γρούς (τοῦ 1919), «JAMES WATT» 3807 τ. γρούς (τοῦ 1896) και «JOCOX» 2648 τ. γρούς (τοῦ 1919) ἀπάντα 'Αμερικανικά, έπολήθησαν εἰς 'Αμερικανούς έφοπλιστάς αντί 130.000 δολλαρίον τὸ πρότον, 43.500 δολ. τὸ δεύτερον και 130.000 δολλαρίον τὸ τρίτον. Εξ αὐτῶν τὸ δεύτερον προσφέρεται πρὸς διάλυσιν.

«HARTSIDES» Αγγλικόν, μέ ἐν κατάστομα, 3786 τ. γρούς, 6300 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 21.6 ποδών, και ναυπηγήσεως 1924, με σερβέν No3 τού 1936, ήγοράσθη παρ' ἔτερας 'Αγγλικῆς 'Εταιρίας αντί 38.500 λιρών.

«KAMBOLE» Αγγλικόν, μέ δύο καταστόματα, 4524 τ. γρούς, 7450 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 23.9½ ποδών και ναυπηγήσεως 1915, με σερβέν No2 τού 1924, ήγοράσθη παρ' ἔφοπλιστῶν τὸν Κάρδιφ αντί 29.000 λιρών.

«OYLERIC» Αγγλικόν τάνκερ, μέ δύο καταστόματα, 6051 τ. γρούς, 10.000 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 25.11 ποδών και ναυπηγήσεως 1914, με σερβέν No1 τού 1930, ἀργοῦν δὲ ἐν 'Αγγλικῇ ἀπὸ τοῦ 'Ιονίου τού 1931, έπολήθη εἰς 'Ιταλούς έφοπλιστάς αντί τιμῆς 32.000 λιρών.

«ORESUND» Σουηδικόν, σιδηρούν, 1354 τ. γρούς, 1925 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1883, ήγοράσθη ἀπὸ Λεπτονούς έφοπλιστάς πρὸς περιατέρῳ ἔχειτελλενον αντί 110.000 Σουηδικῶν χορονῶν.

«SEVEN SEAS SPRAY» Αγγλικόν, μέ ἐν κατάστομα, 2465 τ. γρούς 4000 τ. φορτίου, μέ ξυφόρον βάθισμα 19.11 ποδών και ναυπηγήσεως 1919, με σερβέν No3 τού 1932 και ἀναλέβησιν τοῦ 1935, έπολήθη εἰς "Αγγλικούς έφοπλιστάς αντί 24.000 λιρών. Τὸ αὐτὸν σκάφος είχε πωλήθη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1934 αντί τιμῆς 7500 λιρών, τὸν Νοέμβριον τοῦ 1923 ἐν δημιορφασίᾳ αντί 29.300 λιρών και τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1920 αντί 175.000 λιρών.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ ἀγορὰ τοῦ πλαταιοιδήρου και τὸν πρὸς διάλυσιν πωλουμένων πλαιδῶν ἀποτοποίων διετήσθη και κατὰ τὸ διαρρεόν τοῦ 15θημέρον τοῦ Μαρτίου ἔξαιρετικὴν δραστηριότητα. Προσεμένου μᾶλιστα διὰ φορτία πλαταιοιδήρους ἐν τὸν 'Ηνωμένων Πολιτείων, ἀθόδα ἵπτησεν ἡ ζήτησις, εἰς τρόπον ὥστε οἱ δι 'Ιαπωνίαν ναῦλοι ἔρθασαν μέχρι τὸν 35 — φιο, η δὲ περιετέρω ζήτησις ἔξαπολουνθεὶ δι' ὅλας τὰς ἡμερομήνιας φορτώσεως μέχρι και 'Ιονίου. Ως ἡτο ἐπόμενον ἡ ζηηρότης αὕτη και η διατήρησις τὸν ἀξιού τὸν μεταχειρισμένον πλοίων εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ἐπέδρασαν

ἀνατιμητικῶς και ἐπὶ τοῦ πλαταιοῦ πλωτοῦ ὑλακοῦ. Αἱ τιμαὶ διὰ συνήθη φορτηγά πλοία στρέμοντα σῆμαρον πέριξ τὸν 3 λιρῶν κατὰ τὸν γρούς, ἐνῷ και ἐπὶ περισσότερον βελτιομένα τιμαὶ πληρόνοντα διὰ πλοία παρέχοντα ἐπαρκὲς ὑλακόν. Αἱ κλεισθεῖσαι κατὰ τὸ 15θημέρον πωλήσεις περιέλαβον 17 ἐν ὅλῳ σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 41.875 τὸν γρούς, κατανεμόμενα εἰς τὰς ἀπολούθους σημαῖας:

'Αμερικανικά	3 τ.	γρούς	14.368	Κινέζικά	2 τ.	γρούς	3.293
'Αγγλικά	7 »	»	11.132	'Ινδικά	1 »	»	2.328
Γαλλικά	2 »	»	4.969	'Ισπανικά	1 »	»	1.537

'Ελληνικά 1 » 4.248 Σύνολον : 17 » 41.875

Τὰ σκάφη ταῦτα (ἔξαιρεσι 4 τ. γρούς 8723, τῶν ὅποιων δὲν ἔγνωθη ἡ τιμὴ, εἰς ἣν ἐκτείνησαν), ἐπωλήθησαν εἰς διάλετάς ἐξ διαφόρων Χωρῶν, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 84.150 λιρῶν, 575.000 Γαλλικῶν φράγκων και 43.500 δολλαρίων. Τὴν κυριωτέραν ζήτησιν ἐπέδειξαν τὰ 'Αγγλικά ἔγονταστα διαλέσεων και μετ' αὐτὰ τὰ 'Ιταλικά, ἐνῷ οἱ 'Ιάπωνες διαλέσεων δὲν ποσέθησαν εἰς ἄγονάς πλοίον κατέλαντας προφανῶς τὰς ἀνάγκας των ἀπὸ τὴν παραλίαν σκαφῶν τινῶν ἀγορασθέντων πρὸς καρπού και ἀπὸ τὴν ἀθρόαν ἀπορρόφησαν φορτίου πλωταιοιδήρου ἐκ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

ΑΓΓΛΟΙ ΑΙΔΑΥΤΑΙ ήγόρασαν ἀπὸ ἀ)π «El Uruguay», μικτὸν διπλέλιον λάινερ, μὲ τρία καταστόματα και «σέλτερ - ντέξ», 8361 τ. γρούς (τοῦ 1911) ἀντὶ 27.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Λίβερπολού τὸν 'Ιονίου, «David Fernie» Αγγλικόν ναυαγοσωστικόν, 275 τ. γρούς (τοῦ 1898) αντὶ 1000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ὡς ἐστὶ και εὐρίσκεται εἰς τὸ Λονδίνον, «Cypria» Γαλλικόν, 2970 τ. γρούς (τοῦ 1898) αντὶ 8000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Βόρειον Γαλλίαν, «Lady Carlow» 'Αγγλικόν ἐπιβατηγόν, 883 τ. γρούς (τοῦ 1898) αντὶ 2.500 λιρῶν, «Lairdsheather» 'Αγγλικόν ἀκτοπλοΐον, 515 τ. γρούς (τοῦ 1889) αντὶ 1900 λιρῶν, «Theitis» 'Αγγλικόν ἐπιβατηγόν, 711 τ. γρούς (τοῦ 1882) αντὶ 2300 λιρῶν, «Monchus» Ισπανικόν, 1537 τ. γρούς (τοῦ 1899) αντὶ 400 λιρῶν, μὲ παραλίαν ὡς ἐστὶ και εὐρίσκεται εἰς Τάνη και «ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ» 'Ελληνικὸν 4248 τ. γρούς (τοῦ 1912) αντὶ 10.250 λιρῶν, παραδότεον εἰς Νιούροπτ.

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν ἀντὶ 25.000 λιρῶν, τὸ 'Αμερικανικὸν μικτὸν λάινερ «Jamaica Merchant» 7459 τ. γρούς (τοῦ 1911) μὲ παράδοσιν εἰς ἔνα λιμένα τῆς 'Αδριατικῆς και ἀντὶ 575.000 Γαλ. φράγ. τὸ Γαλλικὸν ἀπομόλιον «El - Djem» 1999 τ. γρούς (τοῦ 1902). ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν τὰ 'Αμερικανικά ἀπομόλια «James Watt» 3807 τ. γρούς (τοῦ 1896) αντὶ 43.500 δολλαρίων και «Peter Crowell» 3102 τ. γρούς (τοῦ 1912) αντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

ΚΙΝΕΖΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν ἀντὶ 25.000 λιρῶν, τὸ 'Αμερικανικὸν μικτὸν λάινερ «Yata» 1753 τ. γρούς (τοῦ 1889) και «Foo Nan» 1540 τ. γρούς (τοῦ 1887), ἀμφότερα σιδηρᾶ. ΙΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τοῦ δεβλαμμένον ἐκ πυραϊδῶν 'Indians» 2328 τ. γρούς (τοῦ 1922) και ΟΛΑΝΔΑΙΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν ἀντὶ 1200 λιρῶν τὰ δύο μικρὰ ἀπομόλια 'Αγγλικῶν μικενιτῶν «Victor» 193 τ. γρούς (τοῦ 1897) και «Laurate» 194 τ. γρούς (τοῦ 1898) μὲ παράδοσιν, ὡς ἐστὶ και εὐρίσκονται παραπλαισμένα εἰς τὸ Μίλφορντ Χάρεν.

Ναυτικαὶ Δίκαια

—Ἐνημέρωσις ναυτικῶν χαρτῶν και ναυσίπλουν τοῦ σκάφους

Συμβαίνει πολλάκις, λόγῳ ἀμελείας η καιρὸς ἐννοουμένης οἰκονομίας, ἐφοπλιστῶν και πλοίοισον νὰ δέχονται πρόνοια ανανεώσεως η συγχρονισμοῦ τῶν ναυτικῶν τῶν ζητοῦν πρόσθιον, φαρδούειστον πλ. ἐντύπων δόηγμῶν ναυτοπλοίας. Πολλάκις, ἔποιστος συμβαίνει νὰ ζημιοποιοῦνται κάρτα παλαιῶν ἔεδροσεως η μὲ περιφερισμένη πλίμακα, οἵτινες δὲν δεκνοῦνται παρατάστα τὰ χαρακτηριστικὰ ἔκαστης ζώνης προσεγγίσεως τῶν πλοίων. Απὸ παρομοίας φύσεως αἵτινας αἰολῆθε και η κατωτέρῳ ἱπάθεισις, διὰ τὴν ποτοδεπτημένος εἰς ἀπόστασιν 10 μιλίων μακρύτερον.

Κατ' Ιονίου τοῦ 1932 τὸ 'Ιταλικὸν μότοροπιλ «Mafia» κατενθύμηντον ἐκ Κόλπου Μεξικού εἰς τὴν 'Ιταλίαν προσέχοντας ἐπὶ τῆς ὑφάλου Frying Bank, πλησίον τοῦ ἀκρωτηρίου Fear, τὸν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Η ὑφαλος αὕτη ἐπεσημάντετο ἀπὸ ἑτοῖς ἡδη μὲ ἔνα ηγιανοβολημένον φαρδόλιον, δλίγον, δμως, πρὸ τοῦ ναυαγίου χρόνον τὸ φαρδόλιον μετεποιήθη και μίαν δεκάδα μιλίων πλὸς τὰ ἀνοικτά, εἰς δὲ τὴν θέσιν τοῦ ηγιανοβολημένη εἰς σημαντήριο, δοτικαὶ προηγουμένως ἡτο τοποθετημένος εἰς ἀπόστασιν 10 μιλίων μακρύτερον.

Αἱ διεξαγθεῖσαι ἀνακριτικὲς ἐπὶ τῶν ἀφορμῶν τοῦ ἀτικήματος ἀπέδειξαν, ὅτι αἱ ἀνωτέρω πετατοπλίσεις φαρδόλιοιν και σημαντῆρος εἰχον

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

έγγαιός και κανονικώς γνωστοποιηθή είς τοὺς ναυτιλούμενους, τόσον ἀπὸ τὴν ὑδρογραφικὴν ἐπηρεοῖαν τῆς Οὐασιγκτόνος, δύον και ἀπὸ τὸ Ἰταλίζον ὑδρογραφικὸν Ἰνοπιθόντον. Ἀναλόγως μάλιστα διωρθώμησαν και οἱ σχετικοὶ κάρτα, ἐνῷ ἐπὶ τοῦ φροντισμοῦ «Μαρία οὐδεμίαν είχον γνῶσιν τῶν ἐπενεγχθεισῶν μεταβολῶν καὶ συνεπῶς τὸ πλόον ἐστεγείτο συγχρονισμένον ὄδηγόν ἀφειλούς ναυσιπλόοις». Οταν, μετὰ τὴν ἀνέκεισιν του, κατέπλευσε τὸ σαφός εἰς τὴν Τεργέστην, κατέτεθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δήλωσις γενικῆς ἀβαρίας, ἐπετέχθη δὲ ἡ ἔρδοις ἀποφάσεως ὑπὸ τοῦ δικαιστηρίου, διὰ τοῦτο δηλαδὴ τὸ πλοίον ἀποφέρεται.

Οι διὰ τὸ φροτίον ἐνδιαφερόμενοι Ἀμερικανοὶ φροτισταὶ καὶ Ἰταλοὶ παραδηπταὶ ἐπέχρεοῦντο εἰς τὴν καταβολὴν τῆς προσωρινῆς συνεισφορᾶς διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν παραλαβὴν τοῦ φροτίου. Πράγματι, ὡς συνεισφορὰ κατέτεθε ἡπο τὴν ἐπιφύλαξην καθὲ δικαιώματος τῶν παραληπτῶν, οἵτινες καὶ κατέψυχον μετὰ ταῦτα δικαιωτῶν, ἰσχυριζόμενοι, ὅτι αἱ συνθήκαι τοῦ ἀτυχήματος δὲν συνίστων τὰ σπουδεῖα τῆς γενικῆς ἀδερφίας. Ἐπὶ τῆς ἐν λόγῳ προσωρινῆς, τόσον τὸ Ἐφετεῖον τῆς Τεργεότητος, ὃσον καὶ τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Νέας Υόρκης ἀρχικῶς καὶ τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Νόρφολκ μετέπειτα, ἀπεφάνθησαν, ὅτι τὸ φροτιγὸν «Μαρία» κατά τὴν στιγμὴν τῆς φροτιδεώς του (πατὸν ἐποιημένατος, δηλαδὴ, ἀτυχήματος) ἐπέστρεψεν νάρωρθη, ὡς πλοῖον «ἄκαττάλημπον πρός ναυτοπλόιαν», ἐφόσον οἱ ναυτικοὶ χάρτων του, οἱ δῆργοι τῶν λιμένων καὶ ὁ φαροδείκτης αὐτῷ ήσαν παλαιᾶς ἐκδόσεως, χρονολογούμενοι ἀπὸ ἐννέα ἑτῶν. "Αν καὶ μερικά ἐξ τῶν ἐν λόγῳ ἐκδόσεων ἦσαν αἱ τελευταῖα ὑπάρχουσα, ἐν τούτοις δὲν ἦσαν κανονικῶς σημετέλη προμέναντα ἀπὸ τὰς ἐκπιστοτε τορ ποτέ ναυτιλιαρέμενοι κανονιοποιεύμενοι εἰδοτοποιεύμενοι.

Βάσει της τοιώντης διαισθίσεως, τὰ δικαιήματα συνεφόνησαν εἰς τὴν κρίσιν τους, διό δηλαδή οἱ παραβλήται τοῦ φροτίου καὶ ἐπομένων οὐ μάρτυρισται δὲν ὑπείχον καμίαν εὐθύνην εἰς τὴν καταβολὴν συνεισφορᾶς διὰ τὴν γενικὴν ἀδραίαν, τῆς δούις ἄλλως τε καὶ τὸ συνυποσχετικὸν εἶλον ἐπογράψει μὲν τὴν ἐπιμέλειαν παντὸς δικαιώματός τουν. Αἱ κατατεθεῖσαι, οὖν, προσωρινῶν ἐσφορῶν ἔδει νὰ ἐπιστραφοῦν ἐντόκως, ἐνῷ καὶ τὰ ἔξοδα τῆς δίκης ἐπέπιπτον ἐπὶ τοῦ αὐτού πλεύσιτοῦ.

Αξίζει νά σημειωθῇ τὸ γεγονός, ὅτι οὐδέποτε Ἰωσ., ὅπως εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, τὰ δικαιοτίᾳ δύν τόσῳ διαφέρον, ὡς πρὸς τὴν νομοθεσίαν καὶ τὴν δικονομίαν των, χωρῶν, συνεφώνησαν εἰς τὸ νά κρισσον αντιστρώς τὴν ἀμέλειαν διὰ τὴν προμηθείαν τῶν καταλήγουν ὑπεριον πορειας, φθάσαντα μάλιστα καὶ μέχρι τοῦ σημείου νά θεωρήσουν τὸ σάφος, ὡς μὴ ναυπιλέουν. διότι ἐτέστοιχο ἔγγειοισιν πατέστων

—Στα λίαι και μέσα έκφορτώσεως

‘Η ἐκφόρτωσις τοῦ ἀτμοπλοίου «Wooburn» εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας προεξάλεσε μίαν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Ἰταλικοῦ Δικαστηρίου ἐπὶ τοῦ τρόπου ἐκκαθαρίσεως τῶν σταλιῶν, τὰς ὁποῖς ἀπήτε ὁ πλοίαρχος, βάσει τοῦ ναυλοσυμφώνου του. Οἱ παραλήπται ὑπεστήσιζαν, ὅτι ὁ λογαριασμὸς τῶν σταλιῶν, ὡς ὑπεβλήθη εἰς ἀντὸν παρὸ τοῦ πλοιάρχου, δὲν ἦτο ἀριδίες, ἐφόσον ἔδει νὰ ληφθῇ ἵπτ' ὅψιν κατὰ τὸν ἐπολογισμόν, ὁ Κανονισμὸς τῆς Διοικήσεως τοῦ λιμένος, δύστις καθορίζει τὴν ἐποχρεωτικήν ἐπτάσθεως ἀπὸ τὰς σταλιὰς 4 ἐργασίμων ὡρῶν δι' ἐκάστη περιπτώσιν, καθ' ἣν ἡ ἐκφόρτωσις πραγματοποιεῖται δι' ἐργατικῶν χειρῶν καὶ οὐχὶ διὰ μηχανημάτων.

Τό πρωτοδικού δικαιοστήριον, ἐνώπιον τοῦ ὅποιος ἥχθη ἡ οὐτώ προ-
νέποντουσα διαφορά, ἀπέρριψε τὴν τοιαύτην τῶν παραληπτῶν ἀντίοσην.

διατυπώσαν τὴν γνώμην, ὅτι δὲν ἡδίνατο αὕτη νὰ ἔχῃ σχέσιν μὲ τὴν προκειμένην περίπτωσιν, εἴτε διότι τὸ νιγδόσημων καθώριζεν, ὅτι αἱ σταλίαι μετρόπτων ἀπὸ τῆς ἡμέρας τοῦ κατάπλου τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα, εἴτε διότι δὲν ἀπεδείχθη, δύοσδημοτε, ὅτι ή δι' ἐγατῶν διέξαγθείσα ἐργασία ἐκφορτώσεις ἔνος τημάτιος τοῦ φροτίου ὀφειλετοῖς εἰς ἄνοτέραν δια.

'Η ὑπόθεσις ἔκφασε μέχρι τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου, τὸ δικοῖον ἐπιφοροποίησε τὰς προηγούμενάς ἀποφάσεις, καθορίσαν, ὅτι αὕτη ἐστηριζθῆναι ἐσφαλμένως ἐπὶ τὸν ὄφον τοῦ ναυλοσύμφωνού τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἔναρξην τὸν σταλίδων καὶ ἐπὶ τῆς ἀντίληψής, ὅτι ἡ ἐγγασία τῆς ἐκφράστων δι' ἔργατῶν θὰ ἐδικιαλογεῖτο μόνον ἐπειδιπτώσεως ἀντέρειας βίᾳς. Τὸ Ἀνώτατον Δικαστηρίον ἀπέφανή, ὅτι, ἐκτὸς ἀντάρχῃ εἰδικῇ ἐξαιρεσὶς ἀναγεγραμμένη εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ ἡτοι ἐγένετο ἀποδεκτή ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, εἰχον τὸ δικαίωμα οὗτοι ἢ ἀντ' αὐτῶν οἱ παφαλλοί ταῦτα λητήσουν, κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ τρόπου ἐκφράστων — χωρὶς νὰ συντρέψῃ ἢ ἀντέρεια — νὰ χορηγούμενοι τὸ σύστημα ἐκφράστων μὲ ἔργατάς ἡ οὐκέπεισσον, ἐν τῷ περιπτώσει ταύτῃ, ἀπὸ τὰς σταλίδας, μίαν περίοδον 4 ἔργατιμων ὥρων.

Ἐξ ἀλλού, δικαίως, εἰς τὴν ἀξίωσιν τῶν παρατητῶν νέοντας οὐδὲν.
Ἐξ ἀλλού, δικαίως, εἰς τὴν ἀξίωσιν τῶν παρατητῶν νέοντας οὐδὲν.

Άτυχήματα εἰς Έλληνικά πλοῖα

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (προσηγαγμένον πλήσιον τοῦ Οὐέστ Χάρτελον): Έν συνεχείᾳ τῶν προσπάθειῶν διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου, ὅταν ἐκπόσεις ἡ τοιχυμία, οἱ "Ἄγγλοι ναναγοσόστω ἔρριψαν ἀγύρδας εἰς ἑπτάδευτον θέσεις, ἐνῷ δύο ναναγοσωστικά, ἐν ἀναμονῇ τῆς πορθῆς μεγάλης ἑφαντίς παλιρροίας, ἐσαπλον ἄλλα εἰς τὸν περὶ τὸ πλοίον ἀμυώδην θυνθόν. Μία ἄγκυρα ἐρρίψθη διὰ συμματοσχοίνου τῶν 5 ἵντσῶν εἰς ἀπόστασιν 650 δρυγιῶν, ἐπέραι μὲ συμματόσχοινον τῶν 6 ἵντσῶν εἰς ἀπόστασιν 600 δρυγιῶν καὶ δύο ἄλλα μὲ συμματόσχοινον τῶν 4 ½ ἵντσῶν εἰς ἀπόστασιν 270 δρυγιῶν. Τὸ δάρδος μᾶς ἀγύρδας ἦτο ἐ τόννον, τῶν δὲ λιοντίν τοιῶν μικρότερον. Πρὸς διεινόλυνσιν ἐπίστη τῶν ἐργασιῶν ἀνέλκυσιν προσελήνθησαν καὶ ἐργάτα ἐκ τῆς Ξηρᾶς. Τὴν μεσημβρίαν τῆς 13ης Μαρτίου τὸ σκάφος, ωμουνικήθεν ἰσχυρῶς, μετεκενήθη 250 πόδας πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, τὴν 39° δὲ μ. μ. τῆς ίδιας ἡμέρας, μὲ πλήρῃ παλιρροίαν, ἀνέλκυσθη μὲ τὴν δονήθειν δύο ναναγοσωστικῶν καὶ ἐργαμουνικῆθη εἰς Οὐέστ Χάρτελον, ἀπονηθὲν ἀπὸ τὸ πλίνακ τῶν ἀντασφαλίσεων, ἔνθι ἀνεγράφετο μὲ 8 ο.ο) γυναῖκας. Τὴν 17ην Μαρτίου τὸ πλοῖον ἐδεξαμένησθι εἰς Οὐέστ Χάρτελον, ἀπὸ δὲ τὴν ἐπακολουθήσασαν ἐποταμένην ἐπιτεώρωντας διεπιστόθησαν σημαντικαὶ ζημιαὶ τῶν ἑράλων. Περὶ τὰ 60 ἑλάμαστα τῆς τοποδοσίας καὶ τῶν πλευρῶν πρόσκειται νά ἔξαζθον, ἐξ αὐτῶν δὲ ἄλλα μέν

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΔΟΥ

ΠΕΙΓΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΟΔΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"КОРКОДЕІЛОК,"

ΙΗΛΕΦΩΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

θὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ νέων, ἐνῷ ἔειδα θὰ ἐποκενασθοῦν καὶ ἐπανατοποθετηθοῦν. Διάφοροι ἐπίσης ἐπισκενά ὅτι ἐκτελέσθοντι εἰς τινας γομεῖς καὶ τάντας, εἰς τὰ δάπεδα τῶν καταστημάτων καὶ εἰς μερικὰ διαχωρίσματα.

«ΠΑΤΡΑ»: 'Ανευσθὲν ἐφρυνουλκήθη, ὡς γνωστόν, εἰς τὸ Δάντογκ, ἔνθα καὶ ἐπεθεωρήθη παρ' ἀντιρροσώπων τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδη, τὸν ἀσφαλιστὸν τῶν φορτίου καὶ τοῦ Γερμανικοῦ Λόδη. Τὸ τάντα Noi διαρροή, τὸ δὲ πηδάλιον ἐβλάβη. Οἱ δύται ἐξηρξθέντων ἐπίσης καὶ διαφόρους ζημιάς εἰς τὰ ὑφάλα. Ή χορήγησος πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοΐας θεωρεῖται δυσχερής, ἐὰν προπηγμένος δὲν ἐπιθωρῆθη τὸ σκάφος ἐν δεξαμενῇ. Ή ὑπάρχουσα εἰς τὸ Δάντογκ δεξαμενὴ είνει δυναμικότης 3600 τόνων μόνον, ἐπειδήθη διὸν οὐτε ἄναγκη τῆς πλήρους ἐκφράσεως τοῦ σκάφους. Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν ἀνευσθέντων καὶ τινες ζημιάς εἰς ἔνα τὸν λεβήτων. Οἱ ἀντιρροσώπωτοι τῶν νησιωνόμων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν συνεργάσθησαν ἐν τέλει νάρροψησον εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας μέχρι Κιέλου, ἐὰν ἐπερχάτεται τελικῶς ἡ γνώμη νὰ ἐποκενασθῇ τὸ σκάφος εἰς τὸν ἠλόγη Γερμανικὸν λιμένα. Μετὰ τὴν ἀπρίζην τῶν πλοιοτητῶν εἰς τὸ Δάντογκ προεκρίθη ἡ ἐκφράστωσις τοῦ πρωριών κόπτους δι' ἐπιστημένην ἐξέτασιν τῶν ζημιῶν, πρὸς ἡ ἀποφασισθῆ ὁ λιμὴν τὸν ἐπισκενοῦν. Ἐνῷ, δύος, ἐπόκτειτον νάρροψης ἡ ἐκφράστωσις, οἱ ναυαγοσθῶτα προεξάλλεσαν ἀπαγόρευσιν τῆς ἐργασίας καὶ συντηρητικὴν κατάσχεσιν τοῦ ἐμφόρου πλοίου, διότι δὲν είχε κατατεθῆ ἡ παρ' αὐτῶν ζητηθεῖσα ἐγγύωσις ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν οὐ πότε τῶν ἀσφαλιστῶν. Κατὰ νεοτέρας πληροφορίας τὸ ἀναφένει ζήτημα διεγανόντισθη, ἐπικολούθησε δὲ ἐπιθεώρησις τῶν τάντων Noi καὶ δύος, χωρὶς νὰ ἐκφράστῃ τιμῆμα ἐξ τοῦ φορτίου καὶ χωρὶς νὰ δεξαμενήσῃ τὸ πλοίον. 'Ανευσθὲν ἐλαφρὰ διαφορὴ εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν τοῦ τάντων Noi, διετάχθησαν δὲ προσωριναὶ ἐπισκεναὶ, αἵτινες καὶ θὰ συμπληρωθοῦν ἐντὸς 8 ἡμερῶν. Μετὰ νέαν ἐπιθεώρησιν, θὰ χορηγηθῇ εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας δι' Ἀλεξανδρείαν.

(Μαρτ. 8—27) «ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ»: Τὸ Γερμανικὸν φορτηγὸν «HEINZ W. KUNSTMANN» ἐκ Μελλὺλας μὲ φορτίον φωσφάτων διὰ Κίελου καὶ τὸ Ἑλληνικὸν «Δένο Φίλοι» ἐκ Δάντογκ μὲ γιανθρακοφορτίον διὰ Γένοβαν. συνεκρούθησαν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου καὶ παρὰ τὸ 9ον ζηλώμετρον ἀπὸ τοῦ Μπρόνσμποτελ - Κούγκ. 'Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν ἀρκετάς ζημιάς καὶ τὸ μὲν Γερμανικὸν ἐξηρξθεῖσθαι τὸ ταξίδιον τοῦ, τὸ ἀπὸ «Δένο Φίλοι» δύος ἐπόδιστον εἰς Κούζελάβεν πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκενήν. Δύο πρωριᾶτα ἐλάσματα εὑρέθησαν βεβλαμένα καὶ διερρήμενα, διετάχθησαν δὲ ἐπισκεναὶ διὰ τομέντον. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐποιειχθεοῦν ἐποιενόν, ἐχορηγηθῇ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ τὸ σκάφος ἀνεχθῆση διὰ Γένοβαν.

(Μαρτ. 8—12) «ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΒΡΟΝΤΙΣΗ» (εἰς Πειραιά ὑπὸ ἀδειαῖς): Μετὰ τὴν πλήρη ἐκφράστωσιν του ἐδεξιωμένης τὴν 14ην Μαρτίου, εὑρέθησαν δὲ ἐπέτειαν ζημιά τῶν ὑφάλων τοῦ.

(Μαρτ. 19) «ΓΑΛΑΤΕΙΑ Τ.»: 'Ως εἶχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, προσφάρχῃ τὸ σκάφος τοῦτο εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Κορσικῆς, πλησίον τῆς Μπάστιας, συνεπείᾳ προκατὰς ἐκραγήσης ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐνῷ κατηρθνθετο τοῦτο ἐπὶ Κορτής εἰς Μασσαλίαν μὲ φορτίον καρυπίων. Τὸ πῶ φρονήθειν ἀπὸ ἀνάφλεξιν τῶν μπωνέρες, συνεπείᾳ ὑπερθερμάνσεως, μετεδόθη δὲ καὶ εἰς τὸ φορτίον τοῦ γειτονικοῦ κόπτους, ἀναγκασθεῖτος οὕτως τοῦ πλοιάρουν νὰ προσαρέξῃ τὸ σκάφος εἰς ἀμάδων ἥστιν, ἵνα προλάβῃ τὴν ἀπειρούμενην βόστιν εἰς βαθέα ὕδατα. Τῇ βούθειας γεμούλικῶν κληρθέντων ἐπὶ Μπάστιας ἐπετεύχη ἡ κατάθεσις τοῦ πρώτου καὶ τὸ φορτηγὸν ἐφρυνουλκήθη ἐντὸς τοῦ λιμένος. Τὴν 10ην Μαρτίου, δύος, ἐνεφανίσθη ἐξ νέου τὸ πῶ εἰς τὸ Noi κόπτος, παρ' ὅλας δὲ τὰς καταβληθεῖσας συντόνους προσπάθειας ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος καὶ τῶν πολικῶν ἀρχῶν τῆς Μπάστιας ἐφρυνουλκήθη ἐπὸ τὸ πλοῖον ἔξιθι τοῦ προλιμένος, ὃπου καὶ ἐγκατείθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ ὑπὸ τῶν ναυαγοσθωτῶν, ἠλόγη τοῦ ισχυροῦ ἀνέμου καὶ τῆς σφραδοτάτης τριχυμίας. Τὴν 13ην Μαρτίου τὸ «Γαλάτεια Τ.» ἐπέπλεεν ἀκόμη καὶ τὸ πῶ ἐφανετοῦ ποτοζούρον, προσεπάθησαν δὲ δύο φυσιολάγκα νὰ τὸ ἐπαναφέρουν εἰς τὸν λιμένα. Δυντυχῶς ἡ τριχυμία ἐξηρξθεῖ μὲ ἀξιούσαν ἔντασιν, τὸ δὲ πλοῖον ἐβνθίσθη τὴν νύκτα εἰς βάθος 10 μέτρων. 'Ηδη πλοῖον καὶ

φορτίον θεωροῦνται ὡς ὅλη ἀπόλεια, τὸ δὲ πλήρωμά του ἀνεχώρησε δι' Ἀλεξανδρείαν.

(Μαρτ. 9—14)

«ΙΩ. Η. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ»: 'Εποκενάσαν ζημιάς τινάς τῶν ὑφάλων του, ἀστίνας ἀνεφέρουν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἐπεθεωρήθη εἰς Ριόν Ιανέριον καὶ ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας ἀναγωρήσαν διὰ Ντακάρ, διαταγάς.

(Μαρτ. 9—12)

«ΔΟΥΚΙΑ» (τάνκερ): Κατ' ἔκθεσιν τῶν ὑφάλων τῆς Βαροκλώνης, τὸ ἀπέντες τοῦ Ἑλληνικὸν δεξαιενόλιον προσέρχουνται ἐπὶ νάρκης παρὰ τὸ Bagur καὶ ἀσφαλίσανται 2/7 τοῦ μιλίου ἀπὸ τῆς άρχας Negre. 'Ηδη ενίσικεται εἰς βάθος 45 ἱσος 150 ὄργιων, ηθεσις του, δύος, δὲν κατωθήθη νὰ ἐποιημανθῇ ὑπὸ τῶν δυτῶν.

(Μαρτ. 10)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»: 'Επι πέτει διὰ Δάντογκ μὲ φορτίον μεταλλευμάτων προσέρχουνται εἰς τὴν πλευράν της διώρυγος τοῦ Κιέλου, παρὰ τὸ 85ον χιλιόμετρον, δὲν ὑπέστη, δύος, ζημιάς καὶ ἐξηρξθεῖσθαι τανονικῶς τὸ ταξίδιόν του.

(Μαρτ. 10)

«ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ»: Κατὰ τὴν διάφορειαν σφραδοῦ Νοτίου ἀνέμου εἰς τὴν Θεσσαλονίκην παρεούρθησαν αἱ ἀγκυραὶ τοῦ φορτηγοῦ «Καλαφάτης» καὶ προσέρχουνται τοῦτο ἐπανειλημμένος ἐπὶ τοῦ παραπλεύρου ἡγκυροθεμένου φορτηγοῦ «Ἐλληνικό». 'Αμφότερα τὰ σκάφη είχον προσέδεθη μὲ πομπήνσας εἰς τὸν λιμενοβασίον καὶ ἐξερχότωνταν εἰς φορτηγίδας. 'Αρκετά ἐλάσματα περιέλαβε 400 τόνων, αἱ δὲ προβλέψεις διὰ τὴν ταχείαν ἀνέλκυσαν ἡσαν ιανοποιητικαί. Παρετηρήθη πτώσις τις τοῦ κυρίου ἀξονος καὶ διαφορὴ τὸν αὖλων τοῦ φυγείου. Συμφώνως πορὸς τὰς προφύτεις τῶν ναυαγοσθωτῶν η ἀνέλκυστις ἐπαγματοποιηθῆται τὴν 8ην νυκτερινήν τῆς 13ης Μαρτίου, τὸ δὲ πλοῖον ἐφρυνουλκήθη εἰς Μοντεβίδεο, ἀφοῦ προηγούμενος ἐπόδισεν ἐπὶ τινας ὥρας εἰς Μαλντονάτο, ἠλόγη τῆς θαλασσοταραχῆς. Τὸ σκάφος ἀπεσύρθη ἀπὸ τὸν πάνακα τῶν Λονδίνων ἀντασφαλίσεων. Τὸ φορτηγὸν ἐδεξαμενήσθη ἐπιθεωρηθὲν. Εἰς τὰ ὑφάλα τοῦ προσενήσαντος ἐκτεταμένη ζημιά, διὰ τὴν ἐποιενήν τῶν δοπίων ἐξηρξθεῖσαν προσφοραί. Βλάβαι διεπέσθησαν καὶ ἐποτεριώκως τῶν κυτῶν Noi καὶ 4. Περὶ τὰ 72 ἐλάσματα τῶν ὑφάλων ψηφίζουν ἀντικαταστάσεως, 26 θὰ ἐξαγορθοῦν πόρος ἐποιενήν καὶ ἐπανατοποθέτησιν καὶ ἔτερα 8 θὰ ἐποκενασθοῦν εἰς τὴν θέσιν του. 'Επίσης αἱ μηχαναὶ θὰ ἀνοιχθοῦν πόρος ἐπιθεωρηθῶνται.

(Μαρτ. 10—27)

«ΦΛΩΡΑ»: 'Απὸ Καραϊπηγαν μὲ φορτίον γεννημάτων καὶ δοτεῖσθαι κατέπλευσεν εἰς τὴν Αμέριδαν, ἀφοῦ ἐδοκιμάσθη κατὰ τὸν πλοῦν ὑπὸ σφραδοτάτης θαλασσοταραχῆς. Μεγάλα κύματα, διερχόμενα ὑπεράνθιο τοῦ καταστρώματος ἀνήραπταν ὀλόκληρον σχεδόν τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐξ δοτέων φορτίου.

(Μαρτ. 11)

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγκαλά): Κατὰ τὸν πλοῦν του ἐπὶ Νοβορωσίους εἰς Καζαπιτάγκαν ἀπόλεσε μίαν τῶν ἀγνωστῶν τοῦ. Τὸ σκάφος ἐκφρασθῶν εἰς Καζαπιτάγκαν ἐπλένεται εἰς τοὺς Νοτίους λιμένας τοῦ Μαρόκου, ἔνθα καὶ ἐγένετο ἡ ἀντικατάστασις τῆς ἀπολεσθείσης ἀγκυρας διὰ τῆς ἐπαρχούσης ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφερδικῆς τοιάστης. (Μαρτ. 12)

«ΑΣΤΕΡΙΑ»: Προφρογόμενον ἐξ "Άρμον Ζενίμα" μὲ φορτίον φορτάτων κατέπλευσεν εἰς τὴν Αμέριδαν, ἀφοῦ ἐδοκιμάσθη κατὰ τὸν πλοῦν του ὑπὸ σφραδοτάτης τριχυμίας. 'Η πίεσις τῶν λεβήτων ηδησθή, ἵνα δυνηθῇ τὸ πλοῖον καὶ θερή τὴν πρόμεναν τοῦ οὐρών πόρος τὸν ἀνέμον, κατὰ δὲ τὴν προστάθειαν ταῦτη τὴν θέμησθαι διαφορὴ τοῦ δεξιοῦ λεβήτος. Τὸ πλοῖον παρέπλεε τότε τὰ Κρητικὰ παράλια καὶ ἡγαγκάσθη νὰ προσεγγίσῃ εἰς Καλάμας, ὅπου καὶ ἐξετέλεσε τὰς ἐνδεικνυομένας ἀπαραίτηνος ἐποιενάς.

(Μαρτ. 12)

«ΕΥΘΑΛΑΙΑ»: 'Εξ Ροζάφιο διὰ Χούλλ. μὲ φορτίον γεννημάτων προσήρχεται εἰς τὸ 158ον χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ, ἐντὸς τῆς διώρυγος Ιndio, ἀνελκυσθή, δύος, μετὰ τρίσιων ἄνευ βοηθείας καὶ χωρὶς νὰ ὑποστηθεῖ ζημιάς τῶν ὑφάλων του.

(Μαρτ. 12)

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναγωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

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

Γενικοὶ Πράκτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Πειραιεὺς, Μέγαρον Σπυράκη - Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» — «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Κατά τὴν διάρκειαν ἵσχυρον ἀνέμου εἰς τὸ Ροζάριο, παρεσύρθησαν ἀμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα ἀπὸ τὸ ἀγνοούμενὸν τῶν εἰς τὸν προδικόν πόρος τὴν πλοΐον Σηράνη, ἀλλ' ἐγκαίρως μὲ τὴν βοήθειαν φυμούλων μετεφέρθησαν εἰς ἀσφαλῆ θέσην. (Μαρτ. 12)

«ΜΑΡΙΑΣ» (4225): Καθ' ὃν χρόνον ἐπλέψαν δύο φορτηγίδες πόρος παραλίδην φορτίον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντος, προσέκρουσαν, λόγῳ τῆς κακοκαρίας, ἐπὶ τοῦ σαργανοῦ. Ἀπὸ τὴν ἐπακολουθήσασαν ἐπίθεσίσις ἀνενόθησαν ἴγνη διαρροῆς καὶ διετάχθη ἡ ἐνίσχυσις συνδετικῶν τινῶν ἥλων, οἵτινες παρονούσαν σημεῖα ἐλαφρᾶς χαλαρώσεως. Πιστοποιητὸν ναυτιλίας ἔχοντην ήθη. (Μαρτ. 13)

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Αγγελῆς): Ἐβούθισθη, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον εἰς τὴν ανοικτὴν ωόδαν τοῦ Ζογκούδακα, προσκύνουσαν ἐπὶ τὴν ναυαγίαν, καθ' ὃν χρόνον κατέληξε πόρος ἀνθρώπων. Εἰς ἀπάντησιν ἐφοτύματος τοῦ Ἀγγίου Λόνδη προσέκρηθη ἡ πληρωφορία, ὅτι ὀνδεμίᾳ ἔκτοτε κατεβλήθη προσπάθεια ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου καὶ ὅτι δὲν προβλέπεται καὶ μελλοντικῶς νῦν σημειωθῇ σχετικὴ ἐνέργεια. (Μαρτ. 13)

«ΜΑΡΟΥΛΙΩΣ»: Αἱ ἐποκεναὶ καὶ ἡ ἐπαναφόρτωσίς τοῦ συνεπλήρωθησαν. Οἱ ἐπιθεωρηταὶ τοῦ Λόνδη καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν ἤμεναν ἰσανοποιημένοι ἀπὸ τὰς διεξαχθεῖσας εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος δοσιμάς, ἐχογήγησαν δὲ εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν ναυτιλίας. Τὸ φορτηγὸν, ἔχον κανονικὸν τὸ ἔμφορον αὐτῷ διθέμαται προσπάθεια διά Βρ. Ἀμερικῆν, μέσῳ Ρίου Ιανείρου, ἔνθα θὰ ἀνθρακεύση. (Μαρτ. 14)

«ΕΛΕΝΗ» (Καλλινόνος): Ἐξ Μελλῆλας μὲ φορτίον μεταλλευμάτων διὰ Δαντογῆς ἀπόλεσεν εἰς Φλόσιγχ τὴν δεξιὰν αὐτοῦ ἀγύναφαν μετ' ἀρκετῆς ἀνίσεως. Ἡ ἀπώλεια ἐσημειώθη κατὰ τὴν προσπάθειαν τοῦ πλοίου, ὅπως ἀποφύγη προσάραξην τοῦ εἰς τὰ ἀβαθῆ. Τὰ ρυμούλα «Γολιάθ» καὶ «Μαία» ἀνέσφαν τὴν ἀγύναφαν, ἡτοι καὶ ἐπανεποτεθῆτο ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ. (Μαρτ. 16)

«ΕΙΡΗΝΗ ΡΑΛΛΙΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Μάρτζεστερ, ὁ δὲ πλοιάρχος ἀνέφερεν εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχήν, ὅτι κατὰ τὸν πλοῦν καὶ ἐνῷ τὸ πλοῖον ἡγκυροῦσει εἰς Farina τῆς Τύνιδος προσήρχασεν ἐλαφρῶς ἀνεκνοθὲν εῦθὺς κατόπιν ἄνευ βοηθείας καὶ χορὶς νῦν ὑποστῆ ἡμίαν τινὰ τῶν ὑφάλων του. (Μαρτ. 17)

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ»: Ἀπολένεσαν ἐξ Κοπεγχάγης κενὸν διὰ Στέττιν προσήρχασεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ Middelgrunden, ἀνειλκύσθη, ὅμως, ἄνευ βοηθείας ρυμούλων καὶ ἐπανέπλευσεν εἰς Κοπεγχάγην πρὸς ἐπιθύμησιν. Οἱ προσφρέντες δύται δὲν ἀνεῦρον ἡμίαν, τὸ δὲ σκάφος ἔλαβε κατόπιν τούτου πιστοποιητικὸν ναυτιλίας καὶ ἀνεζήρησεν ἐκ νέου διὰ τὸν προσορισμὸν του. (Μαρτ. 18-22)

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Ἐποκενάσαν εἰς Κάρδιφ τὰς ἐκ προσαράξεως ἡμίας τοῦ καὶ ἐπαναφορτώσαν ἀνεχώρησε διὰ Μπούνενος "Αἴρες.

«ΕΛΕΝΗ Τ.»: Αἱ ἐποκεναὶ τῶν ἡμίων, ποὺ ἐνέστη τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἐκ συγκρούσεως μὲ ἀγνωστον καταδρομικὸν, ἐπερατώθησαν εἰς τὸ Γιβραλτάρ, τὸ δὲ πλοῖον ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας καὶ ἀνεχώρησε τὴν 8.15 πρωινὴν τῆς 22ας Μαρτίου διὰ τὸν προορισμὸν

τοῦ πόρος ἐκφόρτωσιν.

(Μαρτ. 22) «ΤΕΤΗ»: Τὸ Σουηδικὸν «Τρίο» καταπλέον εἰς τὴν Γδύνιαν προσέκρουσεν ἀλληλοδιαδόχως ἐπὶ τὸν ἡγκυροβόλημένον φορτηγὸν «Τέτη» Ἐλληνικὸν καὶ «Οσμία» Σουηδικόν, καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ κοριποδόματος. Ἐξ τῆς προσφρούσεως ὑπέστησαν ἀρκετάς ἡμίας τὰ κιγκλιδώματα τῶν δύο φορτηγῶν, καθὼς καὶ ἡ προσγεια.

(Μαρτ. 23) «ΑΙΓΑΙΟ»: Κενὸν ἐκ Σαίν Λονί (Ροδανοῦ) διὰ Πειραιᾶ ὑπέστη δλάβην τῶν μηχανῶν ἀνοικτά τῆς Νεαπόλεως καὶ παρέμεινεν ἀπέδερντος. Εἰς τὴν ἐπικληπούσαν βοηθείαν ἔσπενσεν ἐξ ἀποστάσεως 80 μιλίων τὸ Δαντζόν μότο - τάναξεν «ΑΝΓΛΟ ΜΑΕΡΣΚ» καὶ ἐρρυμάλησε τὸ ἀπάλιγόν τοῦ.

(Μαρτ. 25) «ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΑΗΣ»: Ἐξοιθι τοῦ "Εμς" συνεκρούσθη μὲ τὸ Σουηδικὸν ἀτμόπλοιον «Atland». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἀρκετάς ἡμίας, ἀλλ' ἐπιχρολογήσαν τὸν πλοῦν των καὶ τὸ μὲν Ἐλληνικὸν κατέπλευσεν εἰς "Εμδεν", τὸ δὲ Σουηδικὸν ἐψήσατε εἰς τὸ "Αιμούργον".

(Μαρτ. 25) «ΟΡΟΣ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ»: Κατέπλευσεν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μὲ ἐλαφρὰν δλάβην τῶν μηχανῶν του, ἡτοι καὶ ἐπεσεργάσθη ἐπὶ τοῦ πλούσιατος, μεθ' ὃ τὸ πλοῖον ἀνεχώρησε. (Μαρτ. 26) «ΣΟΥΝΙΩΝ»: Ἡγυκροβόλημένον εἰς Σουλινᾶ, παρεσύρθη ἐκ τοῦ ἀγκυροβόλιου του, λόγῳ δὲ τοῦ ἰσχυροῦ φεύγατο τοῦ ποταμοῦ καὶ τοῦ σφρόδου ἀνέμου, ἀλλὰ δὲν ὑπέστη ἡμίας. Τὸ σκάφος τακτοποιήσαν τὴν ἀγκυροβολίαν του ἡράσει τὴν φορτωσιν.

(Μαρτ. 27) **ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ** **ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

A. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET
LONDON E.C. 3
TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI

ΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

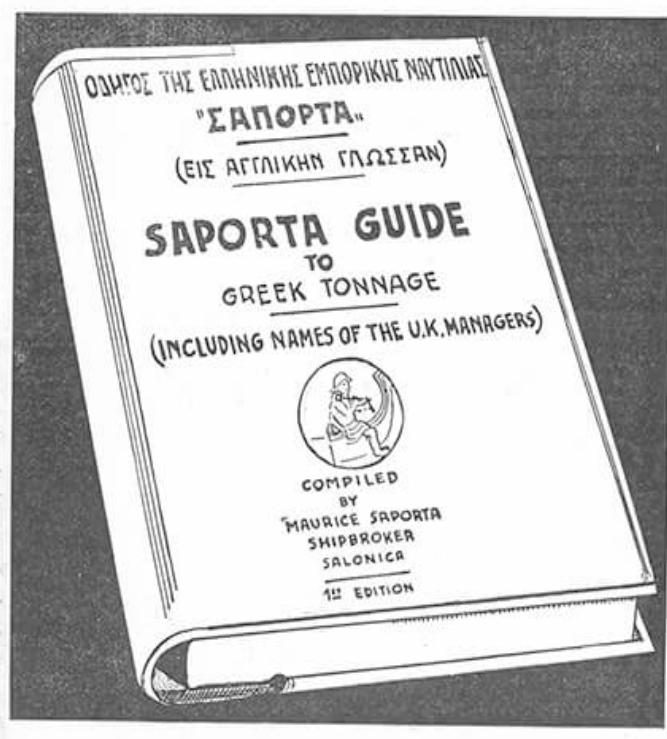
HAMBURG - AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMAN LINIE, DEUTSCHE OST-
AFRIKA LINIE

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

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



Δι' ἑγγοαφὰς π.τ.λ. ἀπευθυντέον εἰς τὰ Γραφεῖα τοῦ «Οδηγοῦ τῆς Ἐλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας» «ΣΑΠΟΡΤΑ»
12 ΟΔΟΣ ΚΟΜΝΗΝΩΝ, Τ.Θ. 82-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Παρὰ τὴν σταθερότητα τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἡ ζήτησις κυριαρχούσης δὲν διαγράφεται καὶ τὸν εὐρεῖα διὰ τὰς ἐγγυτέρας ὑμερινὰς φορτώσεως. Τὸ τοννᾶς, δῆμος, εἰνε παλῶς πεπανεμημένον ἀνά τὰς διαδόρους ἀγορᾶς καὶ τὸ γεγονός τοῦτο, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὰς καθυστερήσεις τῶν ἐπί της Πλέιτ φορτώσεων, τὴν ζήτησιν διὰ μαρούροντος τοῦτον - τούτος καὶ τὴν ζητητέαν ποικιλοφορίαν διαταγῶν διὰ δεντρεύοντα εἴδη φορτίου, συντέτενεν, μότε νῦ μὴ ἐπηρεασθοῦν αἱ τιμαὶ ἐπὶ τῆς ἐλλείψεως ἐνδιαφέροντος διὰ τὰς ἐπί της Πλέιτ, ἵδι, φορτώσεις Μαρτίου καὶ Ἀπριλίου. Οἱ νῦντοι ἀργεντίνης διετηρήσθωσαν εἰς τὰ ὅρια τῆς ἀσφανείας περιφοράς (τηνὶ 27^ο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ), ἐσημειώθη, δῆμος, καὶ περίπτωσις πεγάλων στάψων, ὅπερ ἐδίζηθ 23^ο ἀπό Μπάζιαν Μπλάγκαν κατ' εὐθείαν Ἀμβέρσαν, Ἀπριλίου. Διὰ τοὺς ἐπί τοῦ σχεδίου προσφορμούς ἐλάχισται ναυλώσεις ἐπλεισθησαν, προβλέπεται, δῆμος, ζητητὰ ἔργασια κατὰ τοὺς προσεξεῖς μῆνας δι' ἀραβόσιτον. Αἱ τιμαὶ δι' "Ἄγιον Λαυρέντιον" ἐκπιέσαντα εἰς τὰ σελ. 28^ο Ιούνιον - Ιούλιον καὶ 30^ο - Ἀπριλίου, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ Σάντα Φέ. Τὸ ἐνδιαφέροντος τῶν φορτωτῶν τοῦ Πλέιτ ἐπήρχεν ἀσήμαντον διὰ τὰς ἐγγυτέρας ὑμερινήσιας, λόγῳ ἰσως καὶ τὸν διαδόσεων περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἐπειθὲν ἔξαγωγῆς σίτου, ἐνῷ ἀμειώτων σινεκεντρώθη διὰ Μάιον καὶ Ἰούνιον.

"Η Βόρ. Ἀμερικὴ ἐνεργάντεον ἔργασιαν διὰ παλαιοσίδηρα, κυρίοις, καὶ διὰ ζακχάρεις Κούνιας. Διὰ παλαιοσίδηρα ἐπληρώνοντο, ἀνάλογος λιμένων φορτώσεως, σελ. 32^ο ἥσος 35) — φίο δι' Ἰαπωνίαν καὶ ἐπὶ Κόλπου Μεξικοῦ δολ. 6 διὰ Γδύνιαν καὶ 6.75 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Διὰ ζακχάρεις Κούνιας 23^ο — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Ἀπριλίου. Διαταγῆι ἐκπιλοφόρησαν καὶ ἐπὶ Μόντρεαλ διὰ τὴν νέαν ἔξαγωγην περιόδου, ἐπλείοντο δὲ εἰς τὰ 29^ο τὸ κυνόφτερο (τιμὴ σχεδίου) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Σταθερός, ἐπίσης, ἦτο καὶ ὁ Βόρ. Εἰσηγνιώτης, ὅποθεν ἐσημειώθη καὶ ἡ ζαραζητησικὴ τιμὴ τῶν 12.000 λιρῶν φίο, διὰ στάψων 440.000 κ. π. ναυλώσθεν κατ' ἀποκοπὴν δι' "Ἀπο" Ἀνατολίην μὲ φόρτωσιν Ιούνιον - Ιούλιον.

Καὶ τῆς "Ἀπο" Ἀνατολίης — παρὰ τὴν ἔλλειψιν ἔργασιας ἐπὶ τινῶν τομέων — σταθερὸς ἐπήρχεν ὁ τόνος. Τὰ ἀνθεταλιανὰ γεννήματα, λόγῳ τῆς ἀρδός πολήσεως φορτίου, ἔφθασαν εἰς τὰ 15) — ἐπερὸ τὸ σχέδιον δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Μέσον — Ιούνιον. Τὰ «σόγια» Δαλῆν εἰς τὰ 42^ο (Μάιον) διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβέρσαν καὶ αἱ συνταὶ Μπούριας εἰς τὰ 42^ο δι' Οἰλλανδίαν. Διὰ σίτου ἀπὸ Καρατός ἐπληρώνοντο 31^ο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἐνῷ ἀπὸ Μαντζάς (στάψοι) ἀνεγέρτεο ἡ τιμὴ τῶν 38^ο διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Τὰ Ινδικὰ μεταλλεύματα μὲ σποραδικὰς διαταγῆς καὶ ὁ ἀραβόσιτος τῆς Ν. Ἀφρικῆς εἰς 28^ο) — δι' "Αγ. Λαυρέντιον.

"Ἡ Μεσόγειος μὲ καλὴν ἔργασιαν, δύον ἀφορᾷ ἵδια τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ ἐπὶ Δονάβεων γεννήματα, δεδομένου, ὅτι ἡ Νότιος Ρωσίᾳ ἀσήμαντον παρέσχε κίνησιν. 'Ο Δούναβις μὲ ἔξαρτεισιν ζητηρότητα καὶ σταθερὰν ζήτησιν σταψῶν εἰς τὰ 23^ο δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ, Ἀπριλίου. Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώνοντο 18) — ἐπὶ Πότι διὰ Βαλτικόν, 12) — ἐπὶ Σφάξ διὰ Μπλέφαστ καὶ 19^ο δι' Εύοσμον 21^ο ἀπὸ Κοσσεῖον δι' Ἰαπωνίαν, Μάιον — Ιούνιον, μὲ ἀπορρόφησιν ικανῆς χωριστότητος.

Οἱ Ἀγγλικοὶ γανάνθρασις εἰς τὰ 10) — διὰ Μπούρενος "Άρρες, 9) — διὰ Ρίον Ἰανέντον καὶ 8^ο διὰ Πόρτ Σαιδ, μὲ φόρτωσιν ἐπὶ Ν. Οὐαλλίας. 'Εκ Δάντοιγ 9) 10) ½ καὶ ἐπὶ Στέττιν 10) — διὰ Δυτ. Ἰταλίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰ «τάμη - τούρτερες» διὰ ταξίδια Βαλτικῆς—Λευκῆς Θαλάσσης, ἔξαρτεις ἐπεκράτησε ζήτησις πλώσιων εἰς τιμὰς ναυλῶν σταθερῶν καὶ εἰς ἐπίπεδα τοῦ σχεδίου.

Νέοι Πλοίαρχοι τοῦ E.N.

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἐξετάσεων ἔλαβον δίπλωμα πλοίαρχον α' τάξεως τοῦ κ. Ε. Ν. οἱ κ. κ. Μιχ. Ἀρμενάκης, Γεώργ. Βαλαντάσης, Νικ. Ζαμπέλης, Σταμ. Κουφουδάκης, Δημ. Κολυντάς, Νικ. Λυκαρδόπουλος, Γεώργ. Μαστρομηνᾶς, Ιων. Μαμάζης, Ιων. Ραπτάκης, Αχ. Σεβαστόπολης καὶ Φ. Σγουρδάδης.

— Δίπλωμα πλοίαρχον γ' τάξεως ἔλαβον οἱ κ. κ. Εμμ. Βολίκας, Μάρ. Βασιλάκης, Γεώργ. Γεωργαντῆς, Θεόδ. Διομάρης, Αλ. Δάκογλου, Εὐάγγ. Δρασόπουλος, Ιων. Εξαδάκτυλος, Βασ. Ζαζάρης, Κονοτ. Θεοδοράκης, Γεώργ. Κεράνης, Νικ. Καμπένος, Ορ. Καραθανάσης, Εμμ. Καρατάσος, Απ. Καλής, Στέφ. Καλογερᾶς, Δημ. Κουτσούλης, Αντ. Καραμνάλης, Εμμ. Καρομπέλγος, Σταμ. Λεγάτος, Παν. Αιγανός, Αλ. Λαγανάς, Λουζ. Μανούλεως, Νικ. Μοσαΐτης, Κονστ. Μανούδης, Ιων. Μίτσης, Νικ. Μπατσής, Ηλ. Πατέρας, Μιχ. Παχούλης, Κονστ. Πέτικας, Ιων. Πατέρας, Γεώργ. Παλαιοχωραϊδής, Χαρ. Παπανικολόπουλος, Ιων. Ρούσσης, Νικ. Σερέτης, Κονστ. Στραβελλάκης, Ζήνων Σδούνγκας, Μαθ. Σκαλώτης, Γερ. Τσαγανάς, Θεόδ. Τσαγάνης, Κονστ. Τσιλιμίδης, Δημ. Τατάνης, Μαθ. Τατάνης, Νικ. Φιλιππίδης, Σπυρ. Φραγκόπουλος καὶ Ιων. Ψαράδης. — Δίπλωμα πλοίαρχον ιστοισόρων ἔλαβον οἱ κ. κ. Ταξ. Σοφρᾶς, Αχ. Γραντζάκης καὶ Λάμπρ. Καπετάνιος.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

—Ἐπιβρέθ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Σάντα Φέρνταμ 7000 τ. δι' "Ἄγιον Λαυρέντιον 28^ο, φόρτωσις 28 Ἀπριλίου — 15 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Ροζάριο 4800 τ. διὰ Μπλέγκεν — Στοκχόλμην 29^ο, φόρτωσις 3—24 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Σάντα Φέρνταμ 6200 τ. διὰ ωφισμένων λιμένας Ἀγγλίας 27^ο, μὲ ωφιόν Ήνοικ. Πολιτείας ή Καναδᾶν, καντούειλο 20 Μαΐου.

αἱ 5800 τ. δι' Αγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 27^ο, ωφιόν ἀπὸ Σάντα Φέ 13 ἔξτρα, Μεσόγειον 29^ο, Ἄδρατικήν η 'Ελλάδα 30) — ἐπὶ Σκανδιναվίαν 29^ο, ἵνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου — 20 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Σάντα Φέρνταμ 6400 τ. διὰ ωφισμένων λιμένας Ἀγγλίας "Αμστερνταμ 27^ο, ἐπὶ Χάρδην — Δονυζέζεκη 29^ο, Γένοβαν, Αιδόνιον ή Νεάπολιν 28^ο, ωφιόν ἀπὸ Σάντα Φέ 13 ἔξτρα, φόρτωσις 1—10 Ἀπριλίου.

«ΕΑΕΝΗ Δ.» ἐξ Σάντα Φέρνταμ 7200 τ. διὰ ωφισμένων λιμένας Ἀγγλίας 27^ο, μὲ πλήρη ωφιόν, φόρτωσις 1—25 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Σάντα Φέρνταμ 6200 τ. δι' Αγγλίας 27^ο, ωφισμένων λιμένας Ἀγγλίας ή "Αμστερνταμ 27^ο, ἐπὶ Βρέμην ή 'Αμβούργον 28^ο, ωφιόν Μεσόγειον 29^ο, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου — 10 Μαΐου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Σάντα Φέρνταμ 6500 τ. δι' Αγγλίας 27^ο, μὲ πλήρη ωφιόν, φόρτωσις Ἀπριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) — ἐξ Σάντα Φέρνταμ 6200 τ. δι' Αγγλίας 27^ο, ωφισμένων λιμένας Αγγλίας ή "Αμστερνταμ 27^ο, ωφιόν Ήνοικόν 28^ο, φόρτωσις 5—24 Μαΐου.

«ΒΙΡΤΙΝΙΑ Σ.» ἐξ Σάντα Φέρνταμ 6300 τ. δι' Αγγλίας 27^ο, μὲ πλήρη ωφιόν, φόρτωσις 5—30 Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» ἐξ Σάντα Φέρνταμ 5600 τ. δι' ωφισμένων λιμένας Αγγλίας 27^ο, ἐπὶ Μπλέφαστ — Σούνικ 27^ο, ωφιόν Γένοβαν, Αιδόνιον, Νεάπολιν 28^ο, φόρτωσις 10—30 Ἀπριλίου.

«ΙΟΥΛΙΑ» ὡρὶ ἄνω τοῦ Σάντα Φέρνταμ 6500 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλι, Αιδερόπολη, Μπλέφαστ, μὲ πλήρη ωφιόν, φόρτωσις 5—29 Μαΐου.

«ΖΕΥΣ» ὡρὶ ἄνω τοῦ Ροζάριο 7300 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλι, Αιδερόπολη, Μπλέφαστ, μὲ πλήρη ωφιόν, Είδοντανούθ ή "Αμστερνταμ σελ. 27^ο, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἀπὸ Σάντα Φέρνταμ 7500 τ. δι' ωφισμένων λιμένας Αγγλίας 27^ο, μὲ πλήρη ωφιόν, φόρτωσις 20 Μαΐου — 20 Ιουνίου.

«ΛΕΩΝ. Ν. ΚΟΝΑΥΛΗΣ» ἐξ Σάντα Φέρνταμ 5800 τ. διὰ Σούνικ — Μάντζεστερ 27^ο, ἐπὶ ωφισμένων λιμένας Αγγλίας 27^ο, φόρτωσις 18 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

— Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. δι' Αλεξάνδρειαν 8^ο, ἀμειος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ἐξ Κάρδιφ 6100 τ. διὰ Ηεραμπούζον 9^ο, ἀ. φ.

«ΓΕΩΡΓ. ΜΑΝΤΑΚΑΣ» ἐξ Δάντοιγ 5000 τ. διὰ Μπούρενος "Άρρες 12^ο, ἀ. φ.

«ΕΥΤΕΝΑ ΚΑΜΠΙΑΝΗ» ἐξ Νοτιον Οὐαλλίας 5000 τ. δι' ἔνα λιμένα Δενιζῆς Ιταλίας 8^ο, φόρτωσις 5—20 Απριλίου.

«ΑΙΑΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέντον σελ. 8^ο, φόρτωσις 3—20 Απριλίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 8800 τ. διὰ Μπούρενος "Άρρες σελ. 9^ο, φόρτωσις 19—30 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΟΘΡΥΣ» ἐξ Ειδεν 7500 τ. διὰ Σάντος 9^ο, φόρτωσις 27 Μαΐου ἥσος 5 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΙΩΩΜΗΣ» ἐξ Κάρδιφ 6300 τ. διὰ Ροζάριο σελ. 10^ο, φόρτωσις 12—19 Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ΕΑΛΗΝΙΚΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) (ex «CRAGGAN HILLS») ἐξ Αμέρεσης 5200 τ. διὰ Μπούρενος "Άρρες 9^ο, φόρτωσις 18—28 Απριλίου.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 6700 τ. διὰ Μοντεβίδεο σελ. 9^ο 1½, φόρτωσις 10—25 Απριλίου.

■ ■ ■ ■ ■

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ

ΠΑΝΗΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΠΙΝΓ ΑΓΕΝΤΥ

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

DIRECTOR: A. FIRIOS

MANAGER: P. J. VAN VELZEN

CONTRACTORS FOR:
STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC

SHIPSTORES DEPARTMENT

MANAGE: F. M. FIRIOS

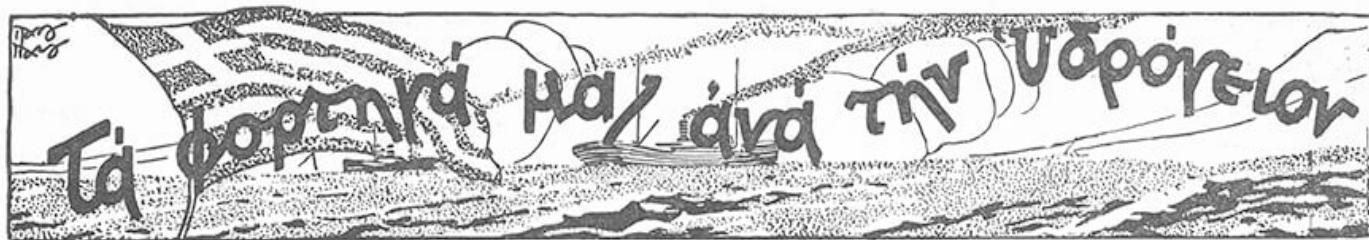
WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM
Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

■ ■ ■ ■ ■

■ ■ ■ ■ ■



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ Έτος ναυπ. Τόν. γκρ. ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	άνεγ. Βόλον 28 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
"Αγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	Έφθ. Σάντος 15 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	Έφθ. Μπάρου 14 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	Έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
"Αγία Βαρθαρία	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ.	13	4572	Έφθ. Μέθηλ 28 Μαρτ.
"Αγία Βαρθαρία	Φρ. Σιγάλα και Σία	04	2434	άνεγ. Αγαδίο 20 Μαρτ. διά Σάφαι
"Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	Έφθ. Ροζάριο 12 Μαρτ.
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	Έφθ. Μπάχ. Μπλάχαν 22 Μαρτ.
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άνεγ. Λά Πλάταν 21 Μαρτ. διά Νεζοτσέα, έφθ. 23
"Αγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	Έφθ. Μάρζην 22 Μαρτ.
"Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διηλθε Ηρακλάτηο 17 Μαρτ. δι' Αμβούργον, έφθ. 25
"Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	έφθ. Βορδό 13 Μαρτ. και Ρούν 19
"Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Σάν Ναζαρίο άπο 29 Νοεμ.
"Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	έφθ. Ρίον Ιανέριον 21 Μαρτ.
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	διηλθε Φλώσιγκ 22 Μαρτ. διά Ράντερς
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ και Σία	08	4537	άνεγ. Κάρδιφ 15 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
"Άδελφότης	άδ. Καρρᾶ	17	5838	άνεγ. Μπονένος "Αϊρες 21 Μαρτ. διά Νταζίο
"Άθανασίος	Ν. Αντιαρδοπούλου	07	4295	άνεγ. Κάρδιφ 13 Μαρτ., Ηρακλάτηο 21 διά Σπέτζιαν
"Άθηνα Λιθανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	έφθ. Χάρτλεϋπολ 13 Μαρτ. Επισκενή
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
Αιγαί	Δημ. Β. Μανωλιᾶ	96	1406	άνεγ. Σάν Λούν (Ροδανοῦ) 20 Μαρτ. Ερρημονική Νεάπολιν 24
Αιγαίον	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε.	19	5285	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαρτ. διά Μαντούς
Αιγείς	άδ. Πατέρα	17	3792	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 26 Μαρτ. δι' Εσbjerg
Αίκατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	διηλθε Λάδσεντ 3 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
Αίκατερίνη Π.	Χρ. Πέπλα	89	1800	εις πλόας Κονγκντζης — Πειραϊς (σφάγια)
Αίκατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζου	17	2719	έφθ. Βορδό 23 Μαρτ.
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κονιμαντάρου	17	7777	άνεγ. Μαζουλιπάταμ 9 Μαρτ., "Άδεν 24 δι' Εύροπην
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νιζούλαν	17	5177	διηλθε Μαδέρας 5 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
Αίνος	Λ. Λουζή	10	3554	άνεγ. Μπλάνθ 10 Μαρτ., Λάς Πάλμας 21 διά Ηλεϊτ
"Αίς Γιώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Πειραϊα 19 Μαρτ. και Στρατόνι 30
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεγ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
"Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ.
"Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιμιντζῆ	06	4343	άνεγ. Γδύνια 23 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεγ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ. διά Πειραϊά
"Άλφειδς	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διηλθε Ηρακλάτηο 16 Μαρτ., Ντούτενες 24 διά Karlshamn
"Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	άνεγ. Άλεξανδρειαν 20 Μαρτ. διά Χούλ.
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διηλθε Μαδέρας 16 Μαρτ. δι' Ελλάδα
"Άνδρεας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	διηλθε Λάδσεντ 1 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Μαρτ.
"Άνδριώτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	έφθ. Νικολάεψ 9 Μαρτ.
"Άννα	Ν. Αντιαρδοπούλου	19	5173	διηλθε Μπονένος "Αϊρες 11 Μαρτ. δι' Εύροπην
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Ροζάριο 7 Μαρτ.
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	έφθ. Νεζοτέα 29 Μαρτ.
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεγ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5655	άνεγ. Μπονένος "Αϊρες 16 Μαρτ. διά Νταζίο
"Άννα Τ.	Α. Τεργιάζου	06	2728	άνεγ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά Πειραϊά
"Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεγ. Αγίαν Μαρίναν 11 Μαρτ., Ηρακλάτηο 22 διά Στέττιν
"Άντωνης	Σ. και Π. Λαμποῦ	15	3729	άνεγ. Μπ. "Αϊρες 6 Μαρτ. διά Μαδέρας
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραϊά άπο 15 Ιαν. 1934
"Άντωνιος	άδ. Βλασπόλου	17	1957	άργει Πέναρο άπο 17 Ιουν. 1936
"Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Σύρον 19 Μαρτ.
"Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διηλθε Κονγκλήν 24 Μαρτ. διά Ηρακλάτηο
"Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Ροζάριο 16 Μαρτ.
"Άξιδης	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	άνεγ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
"Άργεντίνα	Άντ. Ρούσσου	12	4248	ΕΠΙΩΛΗΘΗ εις "Αγγλον" διαλυτάς
"Άργολικδς	Μαρη̄ Έμπατιρόν	21	4786	άνεγ. Βρέμην 10 Μαρτ., Ηρακλάτηο 18 διά Πόρτ Σαΐδ
"Άρεθουσα	Νιζ. Καμπούνη	11	3693	έφθ. Πειραϊά 17 Φεβρ.
"Άρης	Μ. Ξυλᾶ	14	4810	διηλθε Βιτσόρια (Βραζ.) 2 Μαρτ. διά Δ. Ιταλίαν
"Άριάδηνη	Ι. Νιζηρόδου— Ε. Λαμποῦ	12	4745	άνεγ. Βαγκούρεδ 6 Μαρτ. και Πόρτ Αλμπέρνι 15 διά Λονδίνον
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	διηλθε Σουέζ 19 Μαρτ. διά Χούλ.
"Άρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Πειραϊά 17 Μαρτ. και άνεγ. 22 διά Κονγκλήν
"Άρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. δι' Εύρεν, έφθ. 19
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	άνεγ. Καλλάο 17 Μαρτ. διά Τάλταλ, έφθ. 22
"Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	έφθ. Χάιφαν 12 Μαρτ. και Πειραϊά 26
"Άσπασιά	Ι. Γαλάζη	14	4211	διηλθε Σάντα Λοντσία 19 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
"Άστεριά	Ι. Α. Ταζιμιντζῆ	04	3313	έφθ. Αμερίσων 8 Μαρτ.
"Άστηρ	Θερ. Σταφιλοπάτη	96	1335	έφθ. Αλγέριον 21 Μαρτ. και Κατάκωλον 29
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	διηλθε Ντούτενες 24 Μαρτ. διά Γρεβεντζενάουθ
"Άτλας (τάνκερ)	«Γραναπετζόλ» Α.Ε.	09	4009	διηλθε Νταζίο 7 Μαρτ. διά Βελγικόν Κογζό
"Άσρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτυνᾶ	12	4652	διηλθε Μπρίζχαν 19 Μαρτ. διά Κολεγζάρην, έφθ. 24
"Άφοσεσσα	"Άδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Πειραϊά 15 Μαρτ. και άνεγ. 23 διά Κονγκλήν
Βαθύ της Σάμου	νίων Δ. Ιγγλέση	12	1556	έφθ. Πρέβεζαν 29 Μαρτ.
Βαρθαρία	"Άθ. Ζωζοπούλου	10	1354	έφθ. Κονστάντζαν 11 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	διήλθεν Ὁράν 23 Μαρτ. διά Γένοβαν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούνια	07	3429	άνεχ. Μπάρδον 13 Μαρτ. διά Μπονένος "Αὔρες
Βάσσος (τάνκερ)	Ιω. Δ. Χανδοῆ	12	4733	άνεχ. Νέαν "Οφιεάνην 24 Μαρτ. διά Fedalah
Βέλγιον	«Ελληνική» Λ.Ε.	19	2844	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. καὶ Ἀμβούργον 26
Βικτωρία	Άντ. Παπαδάζη	00	2345	διήλθε Κονιλίν 22 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
Βιντσέντια	Άντ. Παπαδάζη	11	1787	ἔφθ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	Άδ. Γουλανδρή	19	3598	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 26 διά Πειραιᾶ
Βιργινία	Άντ. Παπαδάζη	17	1918	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	ἔφθ. Ἀμβούργον 18 Μαρτ.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμιούράζη	05	3885	διήλθε Ντακάρ 18 Μαρτ. δι' Esbjerg
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 7 Μαρτ. καὶ Ροζάριο 12
Γαλαξίας	Μάρκου Αέρα	18	4393	άνεχ. Πενσακόλαν 20 Μαρτ. διά Χιλῆν
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφίλατον	88	2282	ἔφθ. Βαλένθιαν 13 Μαρτ.
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ.
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Λ.Ε.	09	1977	ἔφθ. Βόλον 23 Μαρτ. καὶ Κονιλίν 29
Γεώργιος	Ν. Λαγούνη	10	2216	ἔφθ. Φετιγιέ 15 Μαρτ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεχ. Νεκταέα 1 Μαρτ. δι' Ἑλλάδα
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	ἔφθ. Σάντα Φὲ 21 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Κάρδιφ 26 Μαρτ. διά Ρίον Ἰανέτρον
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεχ. Γδύνια 21 Μαρτ. διά Σάντα Φὲ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Ρούμπιο 5 Μαρτ.
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανός	28	3831	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 17 Μαρτ.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	άνεχ. Ροζάριο 20 Μαρτ. διά Σάρπνες
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεχ. Γδύνια 20 Μαρτ., Ντούτζενες 25 διά Βενετίαν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Ρουέν 10 Μαρτ.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελῆ	14	3714	ἔφθ. Λίβερπολή 7 Μαρτ.
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	άνεχ. "Εμδεν 9 Μαρτ., Λάδεντ 20 διά Σάντα Φὲ
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. καὶ Κατάκωλον 31
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1013	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ.
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἔφθ. Ρόττερνταμ 15 Μαρτ.
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Σύρον 8 Μαρτ. Ἐπισκενή
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἔφθ. Ζογκούλδας 12 Μαρτ.
Δάρψη	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	3798	ἔφθ. "Υμούντεν 18 Μαρτ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες φόδες 22 Μαρτ.
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	ἔφθ. Ντακάρ 11 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 21 διά Πλέιτ
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλῆ	09	4461	άνεχ. Στέτιν 10 Μαρτ. διά Ντακάρ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Βόργκικτον, ἔφθ. 25
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	05	3338	άνεχ. Χούέλβαν 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 17
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. Στέτιν 14 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 24 διά Σούνσας
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διήλθε Ντακάρ 23 Μαρτ. δι' Εὐρώπην
Δημ. Ἰγγλέσης	ιδῶν Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἔφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 22 Μαρτ.
Δημ. Νομίκος	Λουκᾶ Νομιοῦ	03	1171	ἔφθ. "Αγ. Ιωάννην 19 Μαρτ.
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	διήλθε Μαδέρας 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Ρίον Ἰανέτρον
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ., Ντόβερ 25 δι' "Εμδεν
Διον. Σ. Ταθάτος	Στ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεχ. Στέτιν 14 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διά Πειραιᾶ
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ.
Δούναθις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	εἰς Φρημαντλ 20 Μαρτ.
Δύο Φίλοι	πληρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	άνεχ. Κονχάρεν 11 Μαρτ. διά Γένοβαν, ἔφθ. 28
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
"Εθη	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	άνεχ. Χάμπτον φόδες 23 Μαρτ. διά Παναμᾶν
"Εθρος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	ἔφθ. Γένοβαν 20 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 23 δι' ἀγκώνα
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Ντακάρ 18 Μαρτ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Μάντζεστερ 18 Μαρτ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. δι' Ειβονμάουθ
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. καὶ "Εμδεν 20
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διήλθε Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
Έλλεν	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Μελλύλαν 6 Μαρτ. διά Δάντσιγκ, ἔφθ. 21
Έλλεν	έτ. Π. Νομιοῦ	01	1882	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 12 Μαρτ. καὶ Στρατόν 26
Έλλεν Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διά Ρίον Ἰανέτρον
Έλλεν Τ.	Α. Τεργαζού	97	3039	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Pernis
Έλλεν Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	ἔφθ. Ρίον Ἰανέτρον 12 Μαρτ.
Έλίζα	Άντ. Παπαδάζη	19	1986	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ.
Έλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διήλθε Μαδέρας 5 Μαρτ. διά Μπονένος "Αὔρες
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ.
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	ἔφθ. Κύθνον 14 Μαρτ.
Έλληνικό Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	ἔφθ. Γδύνιαν 8 Μαρτ.
Έλπις	Ι. Ν. Γουλανδρή	12	3651	ἔφθ. Ρ. Ιανέτρον 7 Μαρτ. καὶ Ροζάριο 18 Μαρτ.
Έλπις	Α. Πεζᾶ	19	1492	ἔφθ. Βαλέντσιαν 19 Μαρτ. καὶ Χούέλβαν 30
Έμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	άνεχ. Μπάρδιαν Μπλάγκαν 18 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	νιδῶν Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	άνεχ. Λά Πλάταν 8 Μαρτ. διά Σάρπνες
Έυανθιά	Ίω. Π. Γουλανδρή	15	3551	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Δυτ. Ἀφριζήν
Έυδοϊκός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	22	4792	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες φόδες 13 Μαρτ.
Έγγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Λίβερπολή 26 Μαρτ.
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διήλθε Κολόμπο 14 Μαρτ. διά Π. Σαΐδ
Έγγενα Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	ἔφθ. Μπάρδιαν Μπλάγκαν 17 Μαρτ.
Έγγενα Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	4862	διήλθε Μαδέρας 25 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
Έυδοξία	Ν.'Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	ἔφθ. Βηρυττὸν 11 Μαρτ.
Έηηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Ταχετόγιο 5 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 16
Έυθαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Μπ. "Αύρες 9 Μαρτ. διά Χούλ.
Έυθαλία Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Μαρτ.
Έπλοισ	Γεώργη Λαμπού	11	4862	ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
Έυρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	ἔφθ. Νεκταέα 23 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχία	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀλό 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἔφθ. Δουνγέρον 19 Μαρτ.
"Εψιλον	Λεων. Ν. Έμπειροικού	11	4120	ἀνεγ. Νέαν "Υόρκη 4 Μαρτ. διὰ Νόρφολ - Πλέιτ
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	ἀνεγ. Μπάρον 18 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέζιον
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Ζάνη. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἀνεγ. Μπάρον 9 Μαρτ. Μαδέρας 25 διὰ Σάντος
Ζερμαίν	Στελ. Καστάνον	11	5217	διῆλθε Μοντεβίδεο 15 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ζεύς	Ήλ. Χατζηλία	20	4279	ἔφθ. Αονδίνον 21 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Ρόττερντα
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	ἀνεγ. Κάρδιφ 19 Μαρτ. Μαδέρας 24 διὰ Μ.π. "Αὔρες
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἀνεγ. "Ειδεν 21 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	ἔφθ. Μπάριαν Μπλάγκαν 23 Μαρτ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
"Ηφαίστος	Γεωργ. Λ. Γιαννούλατου	12	3793	ἀνεγ. Σουάνς 12 Μαρτ. δι' 'Αγκόνα, ἔφθ. 27
Θάλεια	Ήλια Ξελά	17	4574	ἔφθ. Νέαν "Υόρκη 22 Μαρτ.
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
Θεόδολ 2	Θωμάς Ν. Έμπειροιάδη	10	657	ἔφθ. Πρέβεζαν 16 Μαρτ. καὶ Στρατόν 28
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἔφθ. Θεσσαλίαν 20 Μαρτ. Ελτα Δούναβιν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	ἀνεγ. Κονινγκστάντιαν 18 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 24
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	ἀνεγ. Ρόττερντα 18 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιβανοῦ	17	4240	διῆλθε Λάζ Πάλμας 15 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν, ἔφθ. 24
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	διῆλθε Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	ἔφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
Θερμαϊκός	Μαοή 'Εμπειρού	23	4785	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 10 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 14 Μαρτ.
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	ἔφθ. Ηράκλειο 17 Μαρτ.
Θράκη	Λ. Τεριάζου	17	982	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Μαρτ.
Θρασύθουλος	Λ. Βογατζίδη	12	3693	ἔφθ. Ροζάριο 21 Μαρτ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 Μαρτ. διὰ Λάζ Πάλμας
"Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	ἀνεγ. "Ειδεν 10 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
"Ιγόρ	Πελάς καὶ Σία	07	2693	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 27
"Ιθάκη	Σ. Βλασπονιών	11	4916	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 6 Μαρτ.
"Ιθακος	Γεώργ. Δρακούλη	11	4083	ἔφθ. Βραζίλιαν 17 Μαρτ.
"Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	ἔφθ. Χουέλβαν 13 Μαρτ., Ντούτζενες 26 διὰ Ρόττερντα
"Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	διῆλθε Φ. Νορόντζα 15 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
"Ιουλία	Ήλ. Χατζηλία	14	4352	ἔφθ. "Αμβέρσαν 22 Μαρτ.
"Ισιμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διὰ Καλάμας, ἔφθ. 20
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	διῆλθε Πειραιᾶ 13 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν, ἔφθ. 24
"Ιωάννης	Δ. Δάμπλαση	09	3667	ἀνεγ. Ροζάριο 3 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ
"Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Σαΐν Ναζάρ 8 Μαρτ. καὶ Δουνγέρον 18
"Ιω. Καρράς	ἀδελ. Καρρά	17	3527	ἔφθ. Νεκοτάσεα 12 Μαρτ.
"Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. 'Εμπειρού	24	3734	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
"Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	ἀνεγ. Καβάλλαν 18 Μαρτ., Κονιγκστάν 20 Μαρτ. διὰ Γαλάτα
"Ιω. Π. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	10	3750	διῆλθε Νταζάρ 25 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
"Ιω. Φράγκος	Μάρο. Φράγκου	12	3442	ἀνεγ. Χουέλβαν 12 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα, ἔφθ. 20
"Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	ἀνεγ. Ρόττερντα 16 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστον
"Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	διῆλθε Πειραιᾶ 27 Μαρτ. διὰ Βαλένθιαν
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	ἀνεγ. Δουνγέρον 2 Μαρτ. διὰ Χούστον
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 21 Μαρτ. δι' Ενδόπην
Καδώ	νῖοι Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Βηρυττόν 12 Μαρτ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	ἀνεγ. Σόντερλαντ 13 Μαρτ., Αλγέριον 26 διὰ Πειραιᾶ
Καθαριώτισσα	νῖοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Μερόνιαν 20 Μαρτ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα, ἔφθ. 30
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἔφθ. Νεκοτάσεα 14 Μαρτ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γεώργ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεγ. Χουέλβαν 23 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Καπετίνας Στρατής	Ξενίδ—Κονυμῆτης καὶ Σία	06	3574	ἀνεγ. Δάνοτιγ 17 Μαρτ., Ντόβερ 21 διὰ Πλέιτ
Καρράς	ἀδ. Καρρά	18	5234	ἔφθ. Χουέλβαν 5 Μαρτ. καὶ Ρόττερντα 24
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρή	19	5106	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 26 Μαρτ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 15 Μαρτ. διὰ Βίλμαγκτον
Κάστωρ	έτ. Γράτου	21	5497	ἔφθ. Σαΐνδαλιτον 25 Μαρτ.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἀνεγ. Πενάγη 17 Μαρτ., διὰ Σουφαμπάγια, ἔφθ. 22
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρόλια»	87	2495	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. 1935. 'Επισκεψή
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νῖοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἔφθ. Μπουένος 8 Μαρτ. καὶ Ροζάριο 20
Κατίνα Βούλγαρη	Νιζ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἀνεγ. Δάντσιγ 16 Μαρτ. διὰ Μ.π. "Αὔρες
Κεῖπ Κόρσο	'Αθ. Κουλόνδα & Κ. Ξένου	05	3890	διῆλθε Νταζάρ 20 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Κεραμίες	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	ἔφθ. Ροζάριο 22 Μαρτ.
Κεχρεά	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1968	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διὰ Δουνγέρον
Κλεάνθης	Α. Βογατζίδη	11	4153	ἔφθ. Ρίον Ιανέζον 16 Μαρτ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 18 Μαρτ.
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανιάδη	07	3530	ἀνεγ. Θεοδόσιαν 30 Μαρτ. διὰ Βαρκελόνην
Κορινθιακός	Μαοή 'Εμπειρού	10	3562	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα, ἔφθ. 27
Κόρθιον	Σίμουρα	09	2116	ἀνεγ. "Ειδεν 24 Μαρτ., Ντόβερ 26 διὰ Χαλκίδα
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 13 Μαρτ.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. 'Εμπειρού	25	3598	ἀνεγ. Σάν Πέντρο (Αργεντ.) 2 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	διῆλθε Πειραιᾶ 17 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	ἔφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
Κύμα	Ν. Λιβανοῦ	11	3959	διῆλθεν 'Οράν 24 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ἀνεγ. Σέπταν 20 Μαρτ. διὰ Μάλταν
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 21 Μαρτ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοτούλου	05	2527	ἔφθ. Αονδίνον 16 Μαρτ. καὶ Κάρδιφ 23
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρή	22	4697	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	ἔφθ. Βίλλαν Κοτούσον 24 Μαρτ.
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	ἔφθ. Αιθερόπουλ. 10 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 21 διὰ Γαλλικὸν Κογκό

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρή	05	3933	διηλθε Λισσαδόνα 10 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Λακωνικός	Μαρη̄ Έμπειρικού	14	3803	διηλθε Σονές 12 Μαρτ. δι' Ινδίας
Λάνα	Στέφα. Γ. Φαφούνη	98	3462	εις Μπουένος "Αὔρες 24 Μαρτ.
Λέρος	Ίο. Θεοχαρίδη	99	846	ἔφθ. Πειραιά 20 Μαρτ. καὶ Κονγκόνα 26
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	ἔφθ. Ηάρτας 17 Μαρτ.
Λεωνίδας Ζ. Καρπάνης	χληρον. Α. Καρπάνη	17	4274	ἀνεγ. Κάρδιφ 9 Μαρτ. διά Βύλλαν Κ) τούπον
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἀνεγ. Πειραιά 14 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διά Μάντζεστερ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίδων Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Κόρσοφ 11 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 24 διά Σόντερλαντ
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διηλθε Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἔφθ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ.
Μαίαντ δφ Σάμος	νιού Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἔφθ. Βραζιλίαν 17 Μαρτ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἔφθ. Τελαν. Αλτί 19 Μαρτ. καὶ Πειραιά 29
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	διηλθεν Όραν 18 Μαρτ. διά Ρουέν, ἔφθ. 29
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	διηλθε Νταζάρ 13 Μαρτ., Νίτον 26 διά Δανίαν
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεράου	03	1383	ἔφθ. Μιτιλήνην 12 Μαρτ.
Μαϊώτης	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀνεγ. Βιρισα 20 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν, ἔφθ. 24
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπονύλου	06	3546	ἔφθ. Τράπανι 13 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρικού	12	3903	ἔφθ. Νεζοτσέα 18 Μαρτ.
Μαλέας	Ίο. Παπαδέα	17	5709	ἀνεγ. Μπάρφι 6 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
Μαννούλα	νιού Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἔφθ. Μπάρφι 9 Μαρτ. καὶ Κονγκόνα 22
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 21 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Ζογκουνάλας 11 Μαρτ. καὶ Πειραιά 23
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 7 Μαρτ. διά Πλέιτ
Μαρία	Σ. Βλασπονύλου	07	4225	ἀνεγ. Μπουένος "Αὔρες 3 Μαρτ. διά Μαδέρας
Μαρία	Σ. Περῆ —Δ. Τρατσαρώνη	00	1216	ἔφθ. Πειραιά 17 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 22 διά Ρουμανίαν
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 16 Μαρτ. διά Γένοβαν
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	ἀνεγ. Χούλι 21 Μαρτ. διά Σιρασαο
Μαρία Νομικού	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. "Αλεξάνδρειαν 15 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀνεγ. Μπουένος "Αὔρες 16 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μαριέττα	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἔφθ. Ρίον Ιανεῖδον 17 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 25 διά Μπουένος
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Ν. Ενσταθίου	13	6042	ἔφθ. Νάντην 13 Μαρτ. καὶ Ρουέν 21
Μαρίδιγκα	Π. Πρωτοπαπά	15	4447	ἔφθ. Ρίον Ιανεῖδον 19 Μαρτ.
Μαρίδιγκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Πρωΐου	12	4236	εἰς Χάν - Κεού 25 Μαρτ. Είτα Ντάφεν
Μαρίδιγκα Γ. Γουλανδρῆ	άδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	διηλθε Νταζάρ 8 Μαρτ., 'Αλγέριον 24 διά Τύνιδα
Μαρίδιγκα Ι. Κατρή	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	ἀνεγ. 'Αμβούργον 27 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
Μαρφουκά Πατέρα	Ίω. Δανιόλου	13	5143	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 19 Μαρτ.
Μάριος Τ.	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεγ. Ρότερνταμ 12 Μαρτ. διά Ρίο Γιράντε
Μαρουλίδ	Α. Τεριάζου	04	1128	ἔφθ. Βραζιλίαν 13 Μαρτ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 11 Μαρτ. Ρ. Ιανεῖδον 19 διά Μπάριταντος
Μαρουσιώ Λογοθέτη	Γεωργιάλη	07	3556	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ»
Μάρπησσα	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	ἔφθ. Νικολάεφ 14 Μαρτ.
Ματρόνα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	ἔφθ. Λίβερπούλη 22 Μαρτ.
Μεμάς	Ν. Βουατζίδη	02	2846	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 15 Μαρτ. διά Νταζάρ
Μεμάς	«Αιγαίον Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Ρότερνταμ 17 Μαρτ.
Μέντωρ	άδ. Κουφούζλη	12	1735	διηλθε Κονγκόνα 13 Μαρτ., Μάλταν 18 διά Βαρκελώνην
Μερόπη	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 16 Μαρτ. διά Κονγκόνα (διαταγάς)
Μεσσαριά Νομικού	'Ανδρ. Παπά	11	4181	ἀνεγ. Δάντογχ 10 Μαρτ., Γιβραλτάρ 22 διά Γένοβαν
Μίμης Χανδρῆς	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	ἀνεγ. Νεάπολιν 24 Μαρτ. διά Κέαν, ἔφθ. 31
Μιμόζα	Ίω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	διηλθε Ρίον Ιανεῖδον 23 Μαρτ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Μίνα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἔφθ. Ρότερνταμ 10 Μαρτ.
Μίνα Α. Καμπάνη	'Ανδρ. Βεστάρεη	22	6067	ἀνεγ. Rashin 16 Μαρτ. διά Πόρτ Σαΐδ
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κηληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Πλέιτ
Μιχαήλ Λ. 'Εμπειρίκας	κηληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 10 Μαρτ.
Μιχαλάκης	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	διηλθε Πειραιά 24 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
Μιχάλης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	ἀνεγ. "Ισονίζ 24 Μαρτ. δι' 'Αζόρας
Μιχαλίδης	Α. Φασοή	12	3646	ἔφθ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. Ζημία
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	ἔφθ. Κέρονταν 24 Μαρτ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἀνεγ. Ροζάριο 8 Μαρτ. διά Νταζάρ
Μοτορίνα (τάνκερ)	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	διηλθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. διά Βόλον, ἔφθ. 20
	έτ. «Τρανσπετόλ»	89	2466	ἔφθ. Πειραιά 14 Μαρτ. καὶ Κονγκόνα 27
Ναγόδς	I. Λιβανοῦ	12	1926	ἀνεγ. Γριζόν 9 Μαρτ. διά Βαρκελώνην, ἔφθ. 19
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἔφθ. Δάντογχ 14 Μαρτ.
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἔφθ. Στέτιν 19 Μαρτ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἔφθ. Λήθ 8 Μαρτ. καὶ Τάιν 26
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	ἀνεγ. Ρουέν 17 Μαρτ. διά Κόλλου Μεζιζοῦ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀνεγ. Ρότερνταμ 18 Μαρτ. διά Σπέντιαν
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 Μαρτ. διά Ρουέν
Νέδων	Α. Καλλινίζου	19	5263	ἔφθ. Ροζάριο 13 Μαρτ.
Νέλλυ	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	εἰς "Αμστερνταμ ἀπὸ 24 Φεβρ.
Νεράϊδα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Χούλι, ἔφθ. 27
Νεμέα	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	19	4399	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες ρόδος 22 Μαρτ.
Νέστος	νίδων Γ. Γράτου	18	1954	διηλθε Λός 'Αντζελες 10 Μαρτ. διά Πρέστον
Νέστωρ	Α. Καλλινίζου	18	5154	διηλθε Μαδέρας 9 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
Νηϊόν	'Εμι. Χατζηλία	13	6694	ἀνεγ. Ρότερνταμ 14 Μαρτ. διά Γκάλβεστον
Νηήρευς	Γ. Δρακούλη	07	3854	διηλθε Λάδσεντ 2 Μαρτ. διά Σάντος
Νηήριτος	'Ανδρ. Βαλσαμάρη	17	958	ἔφθ. Σφάξ 20 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 28 διά Πειραιᾶ
Νίκη	Ν. Γ. Μεραπήτη	21	3576	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 14 Μαρτ. διά Ροζάριο
Νικοκλής	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
Νίκος T.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἀνεγ. Κεσλόγχ 22 Φεβρ. διά Βαγκούνερο
Νικόλαος Αθανασούλης	κηληρον. 'Αθανασούλη	01	3575	ἀργετ Πειραιά ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	ἀνεγ. Μπάρφι 6 Μαρτ. διά Ροζάριο
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἀνεγ. Λά Πλάταν 17 Μαρτ. διά Νταζάρ
Νικόλ. Μ. 'Εμπειρίκος	Κουλούνθρου — 'Εμπειρίκου	19	5295	ἀνεγ. Μπουένος "Αὔρες 3 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	Έφθ. Σμύρνην 16 Μαρτ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	Έφθ. Βόλον 25 Μαρτ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	διῆλθε Φαρίνα 5 Μαρτ. διὰ Βαρκελώνην
Νικόλας	Β. Ρωσολόμου	10	4540	διῆλθε Νταζάρ 23 Μαρτ. διὰ Σκανδινανίαν
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	διῆλθε Νταζάρ 20 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Νικόλαος Πατέρας	άδειοι Πατέρα	10	4362	διῆλθε Νίτον 6 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Άργες
Νίτοια	άδ. Γιανναγά	15	4732	διῆλθε Μαδέρας 20 Μαρτ. διὰ Βίλλιγκτον
Νύμφη	Ν. Αυγιαρδοπούλου	21	4504	άνεξ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 24 δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	διῆλθε Ήρότ. Σαΐδ 22 Μαρτ. διὰ Λίβερπολ.
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νίδων 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	άνεξ. Λά Πλάταν 20 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
"Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	άνεξ. Αμβέρσαν 10 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 28
"Ολυμπος	Κουλούνθου — Εμπειρίκου	18	5249	έφθ. Ροζάριο 21 Μαρτ.
"Ομόνοια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεξ. Ροζάριο 23 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	13	3578	έφθ. Μάντζεστερ 11 Μαρτ. καὶ Μπάρον 21
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	16	5647	εἰς "Αιανέτοντα μὲταξὺ 26 Φεβρ.
"Ορος 'Ελικών	«Τράπητ, Κο»	18	5525	άνεξ. Κοίλθοταν 17 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου - Κουλούνθουντη	20	5210	εἰς Μπάζ. Μπλάγκαν 15 Μαρτ. ἐπὸ φότοσιν
"Ορος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	14	4191	διῆλθε Νταζάρ 13 Μαρτ. διὰ Σάρπινες, έφθ. 27
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	18	7914	άνεξ. "Εμδεν 17 Μαρτ. διὰ Μαλαιπάρο
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπητ, Κο»	12	3876	διῆλθε Φ. Νορδόνα 13 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλουζ. — Σ. Πατέρα	19	6701	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ.
"Ορος Κύνθος	«Τράπητ, Κο»	18	5188	διῆλθε Νταζάρ 17 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
"Ορος Λυκαθητός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	έφθ. Σάντα Φέ 23 Μαρτ.
"Ορος Μυκάλη	Π. Γεωργιή	07	3556	άνεξ. Ροζάριο 5 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούνθουντη	19	5658	διῆλθε Νταζάρ 22 Μαρτ. διὰ Σέρον
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	20	5166	άνεξ. Σαϊν Τζόν 11 Μαρτ. διὰ Ήρότ. Σαΐδ.
"Ορος "Οθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	εἰς "Αιανέτοντα μὲταξὺ 18 Φεβρ.
"Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	18	5201	έφθ. Μπονένος "Άργες φόδος 20 Μαρτ.
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	21	5334	διῆλθε Σείρα (Βραζ.), 22 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν - Γένοβαν
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούνθουντη	18	5208	έφθ. Μάρ. Ντέλ. Πλάτα 16 Μαρτ.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούνθουντη - Κοστομένη	17	5791	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. καὶ άνεξ. 23 δι' "Ερδεν
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	14	4592	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διὰ Κέρκυραν
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	10	3986	έφθ. Μοντεβίδεο 8 Μαρτ. καὶ Μπάζ. Μπλάγκαν 16
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Ροζάριο 10 Μαρτ.
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	άνεξ. Κιλιον 1 Μαρτ., Η. Σαΐδ 19 διὰ Βαλτιμόρην
"Ορος Ύμηττος	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	21	6388	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 19 Μαρτ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεξ. Ήρότ. Κονγκλίν 19 διὰ Δάντσιγκ
Παγασητικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	14	3477	άνεξ. Βομβάνη 19 Μαρτ. διὰ Χούλλ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός ολπ.	20	2012	άνεξ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διὰ Πειραιᾶ
Παναγής	Ν. Αυγιαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Λονδίνον 13 Μαρτ. καὶ 'Αιμοδηγον 20
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρον	12	5839	έφθ. Ήρότ. 18 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 30 δι' 'Αιμέρσαν
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούνος	15	4661	έφθ. Ροζάριο 20 Μαρτ.
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Βαρκελώνην 4 Μαρτ. καὶ άνεξ. 18
Παντελής	Κ. Λαμποῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	έφθ. Περναμπούνον 13 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «'Ωκεανός» Α.Ε.	12	5146	έφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
Παπαλεμέδς	Γ. Α. Γεωργιή	10	3748	άνεξ. Ροζάριο 1 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Πάραρλος	Κ. Α. Πετρουτόη	06	3435	διῆλθε Μαδέρας 29 Μαρτ. διὰ Δανίαν
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Λά Παλλίς 13 Μαρτ.
Πάτρα	Τσαμικράνη - Κωννίδη	96	3256	έπόδισε Δάντσιγκ 5 Μαρτ. Ζημίαι (δι' 'Αλεξάνδρειαν)
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Σάντα Φέ
Περσέδης	Α. 'Ανδρεάτον	18	5172	έφθ. Ρούεν 15 Μαρτ. καὶ άνεξ. 24 δι' "Αιανέτοντα
Πεταλιοί	Μαροή 'Εμπειρίκου	17	5126	διῆλθε Κολόμπα 13 Μαρτ. διὰ Ήρότ. Σαΐδ
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρολ»	03	4634	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	Π. Νομικός	14	7020	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 21 Οκτ. 'Επισκεψήν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεξ. Ήρότ. 19 Μαρτ., "Ανδρον 25 διὰ Καλαί
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικός	13	4044	έφθ. Μαντζάς 21 Μαρτ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διὰ Τάϊν
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεξ. Ρίον Ιανέριον 10 Μαρτ., "Αγ. Βιζέντιον 24 δι' 'Αιμέρσαν
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεξ. Αιμέρσαν 6 Μαρτ. διὰ Κούβαν
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	έφθ. Μπέλφαστ 21 Μαρτ.
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασοῦ	09	1457	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' 'Αιμοδηγον
Πόδι	Ε. Βιντιάδη	97	2861	διῆλθεν 'Οράν 16 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Πολύκτωρ	Γ. Δρασανώη	14	4077	διῆλθε Μαδέρας 5 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιώνον	07	4937	άνεξ. Μπονένος "Άργες 18 Μαρτ. διὰ Μαδέρας
Πότη	Μιχ. Βεργίκου	96	1594	έφθ. Ρένι 18 Μαρτ.
Ποσειδώνων	άδ. Πήττα	09	3895	διῆλθε Μαδέρας 24 Μαρτ. διὰ Κόντινεντ
Ποσειδωνία	Δ. Γεωγογούνον καὶ Ρ.-Κ.	09	3681	άνεξ. Ροζάριο 2 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	άνεξ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. δι' 'Ακτσάι
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	4340	άνεξ. Μαζουλιπατάμ 27 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	19	4683	έφθ. 'Αάρονες 16 Μαρτ. καὶ Γδύνια 22
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	έφθ. Μασσαλίαν 22 Μαρτ.
Ρίτα Χανδρή	Το. Δ. Χανδρή	14	4648	διῆλθε Μαδέρας 15 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	άνεξ. Λά Πλάταν 14 Μαρτ. διὰ Μαδέρας
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	άνεξ. Κάφρις 17 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Άργες
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Ζογκονιδάκη 17 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	12	3548	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ.
Σίφνος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17	2290	άνεξ. Μαροή 27 Μαρτ. διὰ Βαρκελώνην
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	διῆλθε Μαδέρας 25 Μαρτ. δι' Εύρωπην
Σούνιον	Μαροή 'Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Σουλιά 23 Μαρτ.
Σπύρος	«Αίγαλον» Α.Ε.	18	5153	άνεξ. Τέσσαρ. Σίτι 12 Μαρτ., Κριστούπλα. 24 διὰ Κόμπε
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκου»	36	3941	άνεξ. Γένοβαν 15 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 22 διὰ Ρεσσίναν
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 21 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	άνεξ. Μπονένος "Άργες 11 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	άνεχ. Μπάζ. Μπλάγκαν 20 Μαρτ. διά Νταζάρ
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ.
Σύλθα	Α. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
Συλθία	Σ. Καταπόδη	98	3175	άργει Γάνδην ἀπὸ 22 Δεκ.
Τάκης	Π. Ἀντιόπα	04	1698	έφθ. Κάρδιν 23 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 29 διά Κορούνναν
Τάμεσις	Λεων. Α. Ἐμπειρίζου	14	3942	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ., Γιβραλτάρ 24 διά Τροπούνιν
Τάναις	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	άνεχ. Πειραιᾶ 20 Μαρτ. καὶ Κονγκούντζαν 29 διά Θεσσαλονίκην
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμποῦ	13	4221	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 Μαρτ. δι' "Αιμστερνταμ
Τάσις	«Μυρτόφον» Α.Ε.	13	4706	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 16 Μαρτ. διά Βορρά, ἔφθ. 26
Τάσσος Κ.	Ἐμμ. Καραβίδη	01	3634	έφθ. Ροζάριο 25 Μαρτ.
Ταύγετος	Κοντούνθον — Ἐμπειρίζου	18	4295	διῆλθε Παναμᾶν 15 Μαρτ. δι' Ἀξόδας
Γαυρίς	ἀδ. Συνοδινοῦ	03	2281	άνεχ. Στέττιν 19 Μαρτ., "Ολόρτο 28 διά Θεσσαλονίκην
Τέτη	εἰσι. Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. Γδύνιαν 20 Μαρτ.
Τζέννυ	Γεωργ. Ι. Λιβανοῦ	12	1859	έφθ. Ἀμερέσσαν 10 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούνη	11	3562	άνεχ. Σάντα Φὲ 23 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Τουρκία	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	09	1911	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 28
Τουρλιανή	Γ. Ἀσημούνη	19	2486	έφθ. Στέττιν 19 Μαρτ.
Τρεγκόδηναν	Ι. Σαραβάνου	03	3075	άνεχ. Ἀλγύφιον 24 Μαρτ. διά Κονγκούνιν
Τρίτιων	νιοὶ Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Μπάρον 24 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	έφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ. καὶ Βραΐλαν 29
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Λιθ. 23 Μαρτ.
Υδρούσσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
Φαέθων	ἀδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνεχ. Ροζάριο 22 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Φαίδης	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	διῆλθεν Ἀδεν 20 Μαρτ. διά Βασσόραν
Φανερωμένη	Α. Βλαζάζη	08	3501	άνεχ. Ροζάριο 19 Μαρτ. διά Νταζάρ
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άνεχ. "Εμδεν 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
Φλώρα Νομικοῦ	Λουνᾶ Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Σεύφιον 19 Μαρτ.
Φραγκούλλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιαν. Ζημίαι
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5304	άνεχ. Μπονένος "Αἴρες 11 Μαρτ., Περγαμπούζο 22 διά Νταζάρ
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 29 διά Δούναβιν
Φώτης	Ν. Αυγαρδούλου	12	3507	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 17 Μαρτ.
Φωτεινὴ Καρρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνεχ. Μπονένος "Αἴρες 24 Μαρτ. διά Νταζάρ
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνεχ. Ροζάριο 20 Μαρτ. διά Μπ. "Αἴρες
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έφθ. Νιούπλορτ 14 Μαρτ.
Χίος	Εὐαγγ. Νομικοῦ	88	1356	άνεχ. Νεάπολιν 24 Μαρτ. διά Τρίπολιν ("Αφρικῆς")
Χλόη	Ν. Αυγαρδούλου	28	4641	διῆλθε Πόρτ Σουδάν 19 Μαρτ. διά Σαγκάλην
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	έφθ. Μπονένος "Αἴρες 3 Μαρτ.
Χρυσοῦ	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνεχ. Μπάζ. Μπλάγκαν 9 Μαρτ., Φ. Νορόνγα 24 διά Ρόττερνταμ
Ώκεανία	Μ. Καρβάλη	07	4843	έφθ. Βυνίκεν 17 Μαρτ. καὶ Ὀντάνες 24
Ώκεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	έφθ. Ροζάριο 26 Μαρτ.
Ώνάση Πηνελόπη	'Αριστ. Όνάση	19	5404	έφθ. Μπονένος "Αἴρες φόδες 8 Μαρτ.
Ώνάση Σωκράτης	'Αριστ. Όνάση	19	5439	έφθ. Χάρπλον φόδες 16 Μαρτ.
Ώριων	Πολ. Λίρα — Α. Λούζη	09	4798	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Μπονένος "Αἴρες
Ώρωπος	Μαρηή Ἐμπειρίζου	13	3475	άνεχ. Υμούντεν 20 Μαρτ. διά Βραΐλαν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Ελένη ("Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	έφθ. Κυνέαν 15 Μαρτ. καὶ Ρένι 21
"Ιωνόπολις ("Αγγλ.)	Ο. Ίωσηφόγλου	20	6755	εἰς Ρόττερνταμ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Νορβηγοὺς
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καλάπον — Μαροῦ	03	1601	έφθ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ. Ἐπισκενή
Μαρίτης ("Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	άνεχ. Νεάπολιν 19 Μαρτ., Πειραιᾶ 25 διά Θεοδόσιαν
Μπεάτσα ("Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	έφθ. Βαρσελώνην 20 Μαρτ.
Μιρουπάνου ("Αγγλικόν)	Μιναζούλη καὶ Σία	05	2539	άνεχ. Γένοβαν 17 Μαρτ. διά Βραΐλαν
Μυριάμ, ("Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	έφθ. Βατούν 27 Μαρτ.
Νέλλων, ("Αγγλικόν)	Σταύρος Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. "Αλεξανδρειαν 6 Μαρτ.
Νοέμη—Τζούλια ("Αγγλ.)	Α. Μυναζούλη—Πουσάνον	95	2499	άνεχ. Βαλένθαν 15 Μαρτ. διά Σέττιαν, ἔφθ. 20
"Ολγος Σ. ("Αγγλ.)	ἀδ. Βλασπούλου	05	677	έφθ. Κωνσταντίνεαν 6 Μαρτ.
"Ολιώλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	έφθ. Ρίον Ιανέρον 6 Μαρτ. καὶ Νεκοτσέα 23
Πράχοθα ("Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	έφθ. Χούλλ. 21 Μαρτ.
Σάν Νικόλα, ("Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλόας Ανατ. "Αφρικῆς
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	έφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
Τουσάκια ("Αγγλικόν)	Κ. Λασαφαΐδη — Α. Δάλλα	03	1828	εἰς Βαργελώνην 20 Μαρτ.
American Eagle ("Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4371	άνεχ. Ν. Ύδρην 21 Μαρτ. διά Bridgerport
Matadi (Βελγ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	19	3094	έφθ. Μπονένος "Αἴρες 19 Μαρτ.
Munindies ("Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4576	εἰς Βαλτιμόρη ὑπὸ παραλαβῆν

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΪ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

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