

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1937

Αρ. Φύλλου 152

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 152

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1937

Τὸ δεκαδενδήμερον

Ἡ ἀγανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ

"Από τὰς νέας ἀγοράς φορτηγῶν σκαφῶν πού ἐπραγματοποίησαν οἱ "Ελληνες ἔφοπλισται κατά τὸ τρέχον ἔτος διαπιστοῦται, ὅτι τὸ ζωτικώτερον τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ ἀνένωσις τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ, ἥρχισεν ἀντιμετωπιζόμενον κατά τρόπον ἀπολύτως ἰκανοποιητικόν. Πολλαὶ θεοῖς εἰνὲ αἱ προϋποθέσεις, αἱ συντελεστικαὶ μιᾶς εύρυτέρας κινήσεως διὰ τὴν ποιοτικὴν ἀνασύνθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας, πάντως, ὅμως, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι μόλις πρὸ ἔξαμπνου ἡ κίνησις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζεται αἰσθητῶς τονομένη, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἀνήλθον εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα καὶ ὅτι πρόωροι εἰσέτι εἰνὲ αἱ θάσιμοι προβλέψεις περὶ τῆς ἀποδοτικῆς ἐξειλίξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, δὲν εἰνὲ μικρόν, οὐδὲ ἀνάξιον προσοχῆς τὸ ἐπιτευχθέν ἀποτέλεσμα.

"Ἐντὸς τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1937 προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας 17 ἐν δλῶ σκάφη τόνων γκρός 74.929, διὰ τὴν ἀγοράν τῶν ὅποιων διετέθησαν 400 χιλιάδες περίπου λιρῶν Ἀγγλίας. Ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν δύο μονὸν εἰνὲ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ λοιπὰ ἔχουν ἡλικίαν κάτω τῶν 20 ἑτῶν, ναυπηγηθέντα μεταξὺ τοῦ 1917 μέχρι καὶ τοῦ 1925. Πλὴν ὅμως τῶν 17 ὡς ἀνώτερον πλοίων, ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου πρόκειται νὰ ὑψώσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀρτὶ ἀγορασθέντα, ἔτερα ἔξ, φορτηγά, ναυπηγησεως ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν, τόνων γκρός 33.000 περίπου, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγοντας καὶ 3 μεγάλα σκάφη, ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἑτῶν. Εἰς 300 χιλιάδας λιρῶν ὑπολογίζεται τὸ τίμημα τῶν ἱερῶν τούτων ἀγορῶν, εἰς τρόπον ὥστε τὸ σύνολον τῶν διατεθέντων κεφαλαίων ἐντὸς ἐνὸς τριμήνου ἀνέρχεται γύρω τοῦ ποσοῦ τῶν 700 χιλιάδων λιρῶν καὶ ἡ προστεθεῖσα εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας χωρτικότης εἰς 105.000 τόνων γκρός. "Ἄν δὲ ἥθελον συνυπολογισθῆ τὸ ὑπὸ ναυπηγησον τελοῦντα ἡδη σκάφη, διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ἥτοι τὰ 3 φορτηγά τοῦ Οἰκου Λιβανοῦ, τὸ ἔν τοῦ Οἰκου Σ. Ἐμπειρίκου, 9000 τόνων φορτίου ἔκαστον, καὶ τὸ δεξαιμενόπλοιον τῶν 15.000 τόνων τοῦ κ. Ὡνάσιον, τῶν ὅποιων ἡ παράδοσις προθλέπεται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀξίζει ὅλως τὸ διατάξεως ἀνέρχεται ἡ πρὸς τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὸν ἐμπλούτισμὸν διὰ συγχρονισμένων πλοίων τάσις τῆς ἔφοπλιστικῆς δραστηριότητος.

Ἐίς ἔν ἑκατομμύριον λιρῶν Ἀγγλίας, ἄν μὴ καὶ πλέον, κατὰ ἀνέλθουν μετά τῶν ναυπηγήσεων, τὰ κεφαλαία πού κατεβλήθησαν ἥταν καταβληθοῦν διὰ τὴν πρόσκτησιν τῶν 27 τούτων σκαφῶν. Τὰ περιωρισμένα θεοῖς οἰκονομικά μέσα τῶν ἔφοπλιστῶν μας δὲν ἐπέτρεπον τὴν ἀμεσον διάθεσιν ἐνὸς τόσον δύκωδους κεφαλαίου, ἐνῷ καὶ τὰ ἔκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν κέρδη μόλις τώρα ἥρχισαν νὰ καθίστανται αἰσθητά, ἔχοντα ὅμως ἄλλον προορισμὸν, τὴν κάλυψιν προγενεστέρων δανειακῶν ὑποχρεώσεων. Προσέφυγον ἐπομένων διὰ τὰς τῶν ναυπηγήσεις καὶ τὰς νέας ἀγοράς των οἱ "Ελληνες ἔφοπλισται εἰς τὴν Ἀγγλικὴν χρηματαγοράν καὶ ἐκεῖθεν προσεπορίσθησαν πάλιν, κατὰ μέγα ποσοστόν, τὰ ἀναγκαιούντα εἰς αὐτοὺς κεφαλαία. "Ἐξ ὄσων πληροφοριῶν κατέχομεν, τὸ ἡμερον καὶ πλέον τῆς ἀξίας τῶν ἀγορασθέντων καὶ ναυπηγουμένων πλοίων προέρχεται ἐκ δανεισμοῦ. "Η πίστις, εὐθυγάνως, τῆς ὅποιας ἀπολαμβάνει ἡ Ναυτιλία μας εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, διότι πάντοτε καὶ ὑπὸ τὰς χαλεπωτέρας τῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας τῆς, πρόθυμος καὶ συνεπῆς ἔδειχθη εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς, ἡ πεποιθησίς, ἐξ ἄλλου, περὶ τὴν ἐπιχειρηματικότητα τοῦ "Ελλήνος ἔφοπλιστον καὶ αἱ εὐδοίων προβλέψεις διὰ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς, διηκόλυναν καὶ συντελεσαν, ὥστε ὑπὸ συμφέροντας ὅρους, καὶ χωρὶς δυσχερείας νὰ ἔξερουν τὰ κεφαλαία ταῦτα οἱ ἔφοπλισται μας.

Εἰς τὴν ἐμπιστοσύνην ἀκριβῶς αὐτὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ κεφαλαίου, ἐπὶ τῆς ὅποιας ἀλλώς τε ἐδραώθη μέχρι σήμερον τὸ ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα, πρόκειται καὶ πάλιν νὰ στηριχθῇ ἡ μεγάλη προσπάθεια τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. "Υποχρέωσιν ἔχουν οἱ ἔφοπλισται μας, καὶ δὲν ἔχομεν εὔτυχῶς ἐπὶ τοῦ προκειμένου οὐδεμίαν ἀντίθετον παρατήρησιν νὰ διατυπώσωμεν, τὴν πίστιν τῆς ὅποιας χάρισον παρὰ τῇ ἀγορᾷ τοῦ Λονδίνου, νὰ τὴν διαφυλάξουν πάντοτε ἀκεραῖαν καὶ νὰ τὴν καλλιεργήσουν ἀκόμη μὲ κάθε μέσον, μὲ πᾶσαν θυσίαν. Διτότι χωρὶς τὴν ἀρωγὴν καὶ τὴν συνεργασίαν τοῦ ἔνοντος κεφαλαίου, χωρὶς τὴν τακτικὴν, ἐμπρόθεσμον ἐκπλήρωσιν τῶν πρὸς αὐτὸν διαινειακῶν ὑποχρεώσεων μας, ἀνέφικτος εἰνὲ ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, αὐτὴ δηλαδὴ ἡ μελλοντικὴ ναυτιλιακὴ μας ὑπόστασις.

Διά τῶν ἴδιων τῆς μέσων, ἐκ τῶν κερδῶν της, ἡ Ναυτιλία δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀντιμετωπίσῃ, καὶ ἀν ἀκόμη οἱ ναῦλοι διατηρηθοῦν εἰς ἀποδοτικὰ ἐπίπεδα, τὴν ἐντὸς μιᾶς τριετίας, ἡ καὶ τετραετίας διάθεσιν ποσοῦ 4—5 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ὅσα ὑπολογίζεται, ὅτι θ' ἀπαιτήσῃ ἡ ἀγορά καὶ ἡ κατὰ μικρὸν ποσοστὸν ναυπήγησις πλοίων, γύρω τῶν 600.000 τῶν. Εὐχείθετα τὰ κέρδη τῶν σκαφῶν μας νὰ είνει κανοποιητικά, δὲν δύνανται, ὅμως, νὰ φθάσουν, οὐδὲ κατὰ προσέγγισιν, τὸ ποσόν αὐτό. "Η πώλησις, ἐξ ἄλλου, πρὸς διάλυσιν τῶν παλαιοτέρων μονάδων δὲν θ' ἀποφέρῃ τόσα κεφαλαῖα, δεδομένου, μάλιστα, ὅτι θὰ πληρωθοῦν κατά πρῶτον λόγον αἱ ἐπάνω ὑποθήκαι καὶ αἱ διὰ γραμματίων ὑποχρεώσεις. "Ἐπιθέλλεται ἄρα η προσφυγὴ εἰς τὸ ἔνοντος κεφαλαίον, τὸ ὄποιον τότε μόνον θὰ εύρωμεν πρόθυμον νὰ προέλθῃ ἀρωγὸν εἰς τὴν μεγάλην αὐτὴν τῆς Ναυτιλίας μας ὑπόθεσιν, ἐφόσον ἀκριβῶς διατηρήσωμεν τὴν ἐμπιστοσύνην του, ἐφόσον αἱ σχετικαὶ σημειώσεις μας ἐκπληρωθοῦν εἰς τὸ ἀκέραιον.

"Ἀλλὰ θὰ φανῇ, ίσως, διὰ τούς μὴ εἰδότας ὑπερβολικὸν τὸ ποσόν τῶν 4 ή 5 ἑκατομμυρίων λιρῶν, πού ἐπολογίζομεν, ὅτι θὰ χρειασθῇ ἡ Ναυτιλία μας διὰ τὴν, ἐντὸς τετραετίας ἔστω, πρόσκτησιν νεωτέρων πλοίων καὶ τὴν ναυπήγησιν παρὰ τῶν μᾶλλον εὐρώστων ἐπιχειρήσεων μας φορτηγῶν τινῶν σκαφῶν, εἰς περιωρισμένον πάντως ἀριθμόν. Δὲν είνε, ὅμως, ὑπέρογκον, ἀν ἔχῃ τις πρὸ διαθέλμων τὴν στατιστικὴν τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ καὶ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ ἐπελθοῦσαν ἀνατίμησιν τῶν ἀξιών τῶν ἀξιών τῶν πλοίων. Τὰ ὑπερήλικα σκάφη (20 ἑτῶν καὶ ἀνω) ἐκάλυπτον εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 τὰ 56.47 %, τῆς ὅλης δυνάμεως τοῦ φορτηγοῦ στόλου μας, ὁ δὲ κύριος δύγκος τῶν κατὰ τῶν 20 ἑτῶν πλοίων ἀνέφερετο εἰς σκάφη ἡλικίας 16 ἔως 20 ἑτῶν, μὲ ποσοστὸν 35.05 % ἐπὶ τῆς ὅλης δυνάμεως τῆς φορτηγοῦ ἡμῶν, μὲ ποσοστὸν 5 % της ὅλης δυνάμεως τῆς φορτηγοῦ ἡμῶν καταβλητοῦ. Σήμερον, ἐξ ἄλλου, ἔνα σκάφος λ. χ. τοῦ 1924 μὲ ἐπιθεώρησιν, δὲν στοιχίζει διλιγῶτερον τῶν 6—7 λιρῶν κατά τὸν φορτίου, δυσεύρετα δὲ είνε τὰ κατάλληλα πλοῖα μικρᾶς ὀπωδόπτητος ἡλικίας. Πιθανὸν αἱ τιμαὶ αὐταῖς, αἱ ἡδη δικαιολογούμεναι ἀπὸ τὴν ζωηρότητα τῆς ναυλαγορᾶς, νὰ μὴ διατηρηθοῦν ἐπὶ πολὺ εἰς τὰ ίδια ἐπίπεδα, δὲν προθλέπεται, ὅμως, νὰ ἔκπεσουν καὶ σημαντικῶς, ἔναν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἡ ἀνατίμησις τῶν μετάλλων ἐκ τῶν προγραμμάτων ἐξοπλισμῶν καὶ ἡ ἐντατικὴ ἀπασχόλησις τῶν ναυπηγείων ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

Δὲν ἡμπορεῖ τις, θεοῖς, νὰ προβλέψῃ ἀν σήμερον συμφέρῃ ἡ διάθεσις νέων κεφαλαίων τὰς κρατούσας τῆς φορτηγοῦ, οὐτε ἀν πρᾶξις ἐχέφρονος ἔφοπλιστοῦ εἰνὲ ἡ ἀνάληψις μεγάλων διαινειακῶν ὑποχρεώσεων, ἐφ' ὅσον ἀκαθόριστος εἰσέτι εἰνὲ ἡ μελλοντικὴ πορεία τῶν ναύλων καὶ σγνωστος ἡ ἔντασις τῆς κινήσεως τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Πάντως, ὅμως, καὶ ἀν ἀκόμη ἡ προσπάθεια τῆς ἀνανέωσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ἀναβλήθῃ δι' εὐθέτωτερον χρόνον, μέχρις ὅστις κάποια ισόρροπος κατάστασις, σταθερωτέρα δημιουργηθῇ εἰς τὰ πράγματα τῆς διεθνούς ναυτιλίας, δὲν θὰ δυνηθῇ μεν, ἀν τῷ σημειωνῆς θέσεως μας εἰς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ν' ἀποφύγωμεν τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς χωρ-

τικότητος ήμων. Τὸ πρόθλημα θ' ἀνακύψῃ ἀφ' ἑαυτοῦ καὶ ὅσον παρέρχεται ὁ χρόνος δέυτεραν θὰ ἔχῃ τὴν μορφήν. Τότε, ἀκριθῶς, πρέπει νὰ εἴμεθα προητομασμένοι νὰ τὸ ἀντιμετωπίσουμεν. Τὰ σκάφη, ἄλλως τε, ποὺ θὰ διαδεχθοῦν τὰ ὑπάρχοντα κατὰ τὸν κύριον ὅγκον αὐτῶν θὰ εἰνε ἡλικίας 10—15 ἑτῶν. Κατὰ σταθμούς θὰ φθάσουμεν εἰς τὴν πλήρη ἐξυγίανσιν τῆς χωρητικότητός μας, διότι πρέπει νὰ ἔχωμεν ὑπὸ ὄψιν μας, διότι αἱ οἰκονομικαὶ δυνατότητες τῆς Ναυτιλίας μας δὲν ἐπιτρέπουν τὰ πρός τὰς ναυπηγήσεις ἀλλατα. Αὐτό, τούλαχιστον, μας διδάσκει τὸ παρελθόν.

Εἶνε εὐτύχημα, διότι τὰ παθηματα τοῦ παρελθόντος φαίνεται, διότι ἔχουν γίνει διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς μας μαθηματα. Κατενόησαν, διότι ἡ ἐπιχειρηματικότης τῶν ἔγκειται μόνον εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα καὶ διότι ἡ ἀκρατος αἰσιοδοξία δύναται πολλάκις νὰ συνεπιφέρῃ καταστροφάς. Κάθε παρέκκλισις ἀπὸ τὸν κύκλον τῆς δράσεώς των εἰς τὸ παρελθόν ἐσημείωσε διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀπώλειαν πολυτίμων ἔθνων κεφαλαίων. Τὸ μικρά ἡ μεγάλη κέρδη ποὺ θ' ἀποκομίσῃ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων μας, πρέπει νὰ διαφυλαχθοῦν, διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις ποὺ τὰ ἀπέδωκαν. Η Ναυτιλία μας ἔχει ἀνάγκην κεφαλαίων, τὰ δ' ἔξι αὐτῆς κέρδη ἔχουν σαφῇ προορισμὸν, τὴν θελτιώσιν καὶ τὴν ἔξυψωσιν τῆς ποιοτικῆς τῆς θέσεως. Αἱ Τράπεζαι, τὰ Χρηματιστήρια καὶ αἱ παντὸς εἰδους ἄλλαι ἐπιχειρηματικαὶ ἐπιδιώξεις δὲν προσαρμόζονται μὲ τὴν νοοτροπίαν τοῦ Ἐλληνος ναυτίλου, δὲν ἔχουν σχέσιν, δὲν ἥμπορούν νὰ συνταυτισθοῦν μὲ τὴν ψυχοσύνθεσιν του. Τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφαλαίον πρέπει νὰ μείνῃ ξένον πρὸς τὰ ἀλλότρια αὐτά ἔργα.

Ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ — καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ εἶνε οἱ μόνοι ἀρμόδιοι κατὰ τὴν ἐλευθέραν, τὴν ἀδέσμευτον θούλησίν των νὰ κρίνουν πότε θὰ ἐπέλθῃ οὗτος — θὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ ἐκ τῆς Ναυτιλίας μας κεφαλαία παραγωγικώτερον, διὰ τὴν ἔδραίων τοῦ ἔθνικοῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομηματος. Ποιας ἡλικίας θὰ εἶνε τὰ σκάφη ποὺ θὰ ἀγορασθοῦν, ἀνὰ θὰ εἶνε νεοναυπήγητα ἡ μεταχειρισμένα, ποιας χωρητικότητος καὶ πότε θὰ τὰ ἀποκτήσωμεν, μόνοι οἱ ἐφοπλισταὶ εἶνε ἀρμόδιοι νὰ τὸ κρίνουν. Μὲ τὴν ἔξειδικευμένην ἐπιχειρηματικότητά των, ἡτις τόσα λαμπρά ἀποδίδει τῷρα ἀποτελέσματα, μὲ τὴν εὐχέρειαν τῆς προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἔκστατες περιστάσεις, ποὺ κυρίως διακρίνεται τὸν Ἐλληνοναυτίλον, εἰς τὰ τὸ θαλάσσια ἔργα, εἴμεθα θέσθαιοι, διότι η Ναυτιλία μας θὰ ἀνέυρῃ τὸν δρόμον τῆς προόδου καὶ τῆς εὐημερίας. Ἀφοῦ διεξῆλθεν αὕτη, μόνη, χωρὶς τὴν θούθειαν οὐδενός, τὴν πολυετή κρίσιν, πρὸ τῆς ὁποίας ὑπέκυψαν κολοσσοί, ἀφοῦ κατώρθωσε δανειζμένη, ὑπὸ μαρίους συνδυασμούς, οἰκονομίας καὶ στερήσεις, νὰ ἐμφανίσῃ σήμερον μίαν δύναμιν 2 ἑκατομμυρίων περίπου τόνων, ἀφοῦ ἀπέτυχε κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν τῶν καλῶν ἔργων νὰ παρατάξῃ ξένα τόσον δύγκωδη στόλον, ξέσω καὶ υπερήλικον, ίκανόν, δύμως, νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν ἀποδοτικῶν περιστάσεων, μὲ πότιν καὶ δικαιολογημένην αἰσιοδοξίαν πρέπει νὰ προσβλέπωμεν εἰς τὸ μέλλον. Ἀρκεῖ καὶ τοῦτο εἶνε ρητὴ προϋπόθεσις, ν' ἀφεθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐλεύθεροι, ἀπλλαγμένοι νὰ εἶνε πάσης δεσμεύσεως, ὥσπες ἀκολουθήσουν τὰς κατευθύνσεις, ποὺ θὰ ὑπαγορεύουν εἰς αὐτοὺς ἡ γνῶσις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ ἡ παρακολούθησις τῆς ἔξειδικευμένης προσθετικής, πᾶν διά τοῦ παρελθόντος η Ναυτιλία μας ἀπὸ τὰ τυχοδικιακὰ ἐγχειρήματα, τὰς ὑπεραισιοδόξους προσλέψεις, νὰ μῇ ἐπαναληθῆ. Η σύνεσις καὶ ἡ συντηρητικότης, ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην ἐποχὴν, ἐπιθάλλεται σήμερον.

Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα

Παρὰ τοῦ κ. Κ. Ε. Ἐμπειρίκου ἐλάσθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, διευκρινίζουσαν δύρισμένα σημεῖα τῆς ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἐρεύνης του.

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἐπανέρχομαι δι' δύλιγων ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀφορμὴν λαμβάνων ἐκ τῶν παραπτηρίσεων, ἃς διετυπώσατε εἰς τὸ προηγούμενον τέυχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τῆς δημοσιεύσης ἐρεύνης μου.

α') 'Ἐν πρώτοις ἐκ τῶν στατιστικῶν δεδομένων, ἀφ' ὧν ἐθασίσθην, προκύπτει, διότι τὸ εἰσαγηθόμενον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, συνάλλαγμα παρὰ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, θὰ ἀνέλθῃ περίπου εἰς τὸ ποσό τῶν Λ. Α. 2.050.000, πρὸς ἔξουδετέρων δὲ ἐσφαλμένου ὑπολογισμοῦ ἢ ἀδελφίας, ἔξεπεσα κατ' ἀποκοπὴν ποσοστὸν 5 %, περιορίσας οὕτω τὸ ἀνωτέρω ἀριθμητικὸν δεδομένον εἰς Λίρας 1.940.000 περίπου, δοτὶς ἀριθμὸς πλησιάζει τὸν ὑμέτερον, ἀνερχόμενον εἰς Λ. Α. 1.810.000 ὡς ἔγγιστα.

Ἐάν, δύμως, ἐπανέρχωμαι ἐπὶ τοῦ ζητήματος, πράττω τοῦτο, οὐχὶ ὅπως ὑπεραισιοδόξων τῶν πορισμάτων, εἰς ἃ κατέληξα, ἀλλὰ διὰ νὰ διαλύσω μίαν πλάνην ἐγκειμένην εἰς τὰ ἔχη;

β') 'Ἐν τῇ μελέτῃ μου ἀναθισθάω εἰδίκως τὸ εἰσκομισθόσιμον κατὰ τὸ 1937 ἐν τῇ Χώρᾳ συνάλλαγμα, παρὰ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, ἔξι ἀνθρακεύσεων μὲν εἰς Λ. Α. 280.000, ἔξι ἀνεφοδιασμῶν δὲ εἰς παντοῖα υλικά καὶ ἐφόδια σώματος καὶ μηχανῆς καὶ τρόφιμα, εἰς Λ. Α. 142.280.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαφισθήσονται τοὺς ἀριθμούς τούτους, περιορίζονται τὸν μὲν πρῶτον εἰς Λ. Α. 56.000, τὸν δὲ δεύτερον εἰς Λ. Α. 112.280. Η διαφορά μας είνε μεγάλη, δι' ὃ καὶ δύναμαι νὰ ἀφήσω ἀνεξέλεγκτον καὶ ἀναπάντητον τὴν ἀμφισθήσιον.

'Ο ύπολογισμὸς τῶν «Ν. Χρονικῶν» ἔρειδεται ἐπὶ τῆς ἀκολούθου σκέψεως. "Οτι δέν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς συναλλαγματική εἰσφορά τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τὸ ἐκ τοῦ εἰσαγομένου παρὰ ταύτης συναλλαγματος ποσοστόν, διότε ἀντιστοίχως ἔξαγεται ἐπὶ τῆς Χώρᾳ, εἴτε ὑπὸ μορφὴν ἐλευθέρου συναλλαγματος, εἴτε ὑπὸ μορφὴν ἐμπορεύματος, κατὰ τὸ κρατοῦν σύστημα τῶν ἀνταλλαγῶν. "Οτι ἔφ' ὅσον, ναὶ μὲν πληρώνονται ἐν τῇ Χώρᾳ εἰς συναλλαγματα, ὑπὸ τῆς φορτηγῶν πλοίων, δύρισμένα εἰδῆ ἀνεφοδιασμοῦ, διὰ τὴν εἰσαγωγὴν, δύμως, τῶν δόπιων ἔξαγεται ἀντιστοίχως συναλλαγματα, τὸ ούτωσι συμφωνιζόμενον ποσὸν συναλλαγματος, δέν δύναται κατὰ λογικὸν εἰρμὸν, νὰ θεωρηθῇ ὡς συναλλαγματική εἰσφορά τῆς Ναυτιλίας. Κατ' ἀκολούθιαν, ἐπάγονται τὰ «Ν. Χρονικά» τὸ ἐκ τῆς πρὸς τὰ φορτηγά μας ἐν τῇ Χώρᾳ συνάλλαγματος, προϊόν, μόνον κατά τὸ ἐμπορικὸν κέρδος τῶν ἐμπόρων καὶ προμηθευτῶν, τὰ ἐργατικὰ ἡμερομίσθια, τὰ ἔξοδα ἐπιτοπίου μεταφορᾶς κλπ., δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀληθῶς καὶ πράγματι εἰσαγόμενον ἐν τῇ Χώρᾳ συνάλλαγμα, καθ' ὅσον τὸ ὑπόλοιπον διαρρέει καὶ συμφωνιζέται.

'Ἐκ πρώτης ὄψεως διό τοῦ συλλογισμὸς εἶνε δρόθος. 'Αλλ' ἡ ἔρευνα, εἰς ἄρετην, δέν ἔσχεν ὡς ἀντικείμενον τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ισοζυγίου τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος. 'Ησχολήθην ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον μὲ τὴν διακρίσιαν τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ συναλλαγματος, διότε πατούσεων, σύμφωνα, σειάγει ἡ ἄλλως ἐπὶ τὸ ἀκριβέστερον καταβάλλει ἐν τῇ Χώρᾳ ἡ φορτηγὸς μας ναυτιλία, ἀσχέτως πάσης ἄλλης ἀπόφεως. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης φύσεων, τὸ ἐκ τῶν ἀνωτέρων προκύπτον.

'Η ἀντίθετος ἐκδοχὴ ἀποτελεῖ, νομίζω, ποιάν τινα σύγχυσιν τοῦ περιεχομένου τῶν ἔνοιων τοῦ «συναλλαγματικοῦ ἑσδόδου», καὶ τοῦ «ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος» ὑπὸ τὴν εύρυτέραν τοῦ ὄρου σημασίαν, ὡς τοιούτου νοούμενου, οὐ μόνον τοῦ πραγματοποιουμένου παρὰ τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' ἔτι καὶ τοῦ εἰσοδήματος διότε προστορίζει ἡ Ναυτιλία, ἐν τῷ κύκλῳ τῆς δραστηριότητός της, εἰς τὰς ὑπὸ τύπου παραφάδων ἡνὶ σχέσει ἔξαρτήσεως ἀπὸ ταύτης, ἔμφαντομένων ἔτερων αὐτοτελῶν μὲν ἐπιχειρήσεων, πλὴν ἀποζωσῶν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ήττον ἐκ τῆς Ναυτιλίας, οἷον τῶν ναυλομεσιτικῶν καὶ γαιανθρακεμπορικῶν ἐπιχειρήσεων, τῆς ἐμπορίας τῶν ναυτιλιακῶν εἰδῶν, τῆς οιδηροβιομηχανίας, τῶν μηχανουργείων, τῶν προσόδων λιμενεργατῶν κλπ.

'Ίνα δὲ δι' ἀποτελεῖματος καταστήσω ἔτι μᾶλλον δῆλον τὸν λόγον, διὰ τὸν ὄπιον συμπεριέλασθον καὶ τὰ στοιχεῖα ταῦτα, ἀνεύ ἐκπτώσεων, προσθέτα καὶ τὰ ἔχης: 'Η Ἑλληνικὴ βιομηχανία ἀναλίσκει προϊόντα, ἀπινα εἰσάγονται ἐκ τῆς ἀλοδαπῆς εἰτ' ἀνταλλαγῆ, εἰτε διὰ τῆς καταβάλλης συναλλαγματος, οὐχὶ ἦτον καταβάλλει ἐν τῷ ἀλοδαπῆς ἀγοράς φέρεται ἐπιτεῖν μηχανικῶν ἀρότρων, κλπ. γεωργικῶν ἐργαλείων καὶ σπόρων. Ἀλλὰ καὶ ἔτεροι κλάδοι τῆς Ναυτιλίας μας, ὡς ἡ ιστιοφόρος τοιαύτη καὶ ἡ ἀκτοπλοΐα, ἀναλίσκουσιν ἐν τῇ Χώρᾳ σωρείαν ἀλοδαπῶν προϊόντων, εἰσαγομένων ἐκ τῆς ἀλοδαπῆς, εἰτε διὰ πληρωμῆς ἐλευθέρου συναλλαγματος, ἡ προσθέτης προϊόντων, εἰτε τὸν διάστατον τοῦ ιμάτιος τῶν εἰς ἃς αὕτη προθίνει ἀγορῶν, διενεργούνται εἰς ἔξωτερην κόμισμα, καὶ διὰ εἰς συναλλαγματος της Λοιδίνου, ταύτης ὑποχρέουσαν οὕσης διὰ τὰς εἰς δρασμάτας πληρωμῶν, καὶ οὐχὶ διὰ συναλλαγματος. 'Ενταῦθα δ' ἔγκειται ἡ διαφορά μεταξὺ τῶν ποικίλων τούτων κλάδων τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς ἀφ' ἐνός, καὶ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ἀφ' ἔτερου, τῆς ὁποίας δολαι ἀλοδαπῆς συμπεριλαμβανομένου τοῦ ιμάτιος τῶν εἰς ἃς αὕτη προθίνει ἀγορῶν, διενεργούνται εἰς ἔξωτερην κόμισμα, καὶ διὰ εἰς συναλλαγματος της Λοιδίνου, ταύτης ὑποχρέουσαν οὕσης διὰ τὰς εἰς δρασμάτας πληρωμῶν της τοῦ προσκεχωρήσας πρὸς τὴν Τράπεζαν ισόποιον συνάλλαγμα.

'Βεβαίως, ἔφ' ὅσον, ὡς μέχρι πρὸ τοῖς συνέθειναι, διὰ τοιούτων ἀνεφοδιασμούς της ἐν τῇ Χώρᾳ, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία ἔξωφει τὰ σχετικὰ τιμολόγια συνήθως εἰς δρασμάτας καὶ δέν εἰχεν ὑποχρέωσιν ἔκχωρήσεως πρὸς τὴν Τράπεζαν, ισοπόδου συναλλαγματος, οἱ ἀνεφοδιασμοὶ δέν προσεπόριζον συνάλλαγματος, εἰς τὸν τόπον. 'Αφ' ἡς, δύμως, τὸ Συμβούλιον Οἰκονομικῆς Ἀμύνης καὶ ἡ Τράπεζα Ἑλλάδος, καθ' ἐμμένειν τοῦ περὶ προστασίας τοῦ 'Εθνικοῦ νομίσματος Νόμου, ἐθεοπισαν, διότι πάσα τοιαύτης φύσεως πληρωμῆς ἐν τῷ ἀλοδαπῷ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, νομιμοποιεῖται μόνον ἐπὶ τῇ ἔκχωρήσει ισοπόδου συναλλαγματος, ἐδημιουργήθη, ἐν ἀντιθέσει μὲ τὸ παρελθόν, κατὰ τρόπον ἀναμφισθήτητον, μία παγία πηγὴ εἰσαγωγῆς ἔξωτερικοῦ συναλλαγματος ἐκ τῶν τοιούτων ἀνεφοδιασμῶν τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων. "Οτι τοῦτο οὕτως ἔχει, προκύπτει πασιδήλως καὶ ἐκ τοῦ διτού οὕτως ἀντιλαμβάνεται τὸ πρᾶγμα καὶ ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, ἡτις εἰς τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματο, συμπεριλαμβάνει καὶ τὸ ἐκ τῶν ἐν τῇ Χώρᾳ συναλλαγματο, διὲ συνιστᾶ ἀντικείμενικῶς πρᾶξιν εἰσαγωγῆς συν-

τας. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἀντιθέτως, προθίνενται ἐπὶ περαιτέρω, δέχονται, διότι οὐ μόνον ὅταν τὸ προμηθευόμενον παρὰ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐν τῇ Χώρᾳ ἀλοδαπῶν προσοστόν, διότε ἀντιστοίχως ἔξαγεται διὰ πληρωμῶν εἰς συναλλαγματο, ἀλλὰ καὶ ὅταν ἀκόμη εἰσάγεται ἐπ' ἀνταλλαγῆ, καὶ τότε πάλιν ἡ καταβολή τοῦ ἀντιτίμου του παρὰ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐν τῇ Χώρᾳ, κατὰ τὰ προεκτεθέντα, εἰς συναλλαγματο, δέν συνιστᾶ ἀντικείμενικῶς πρᾶξιν εἰσαγωγῆς συν-

αλλάγματος. Ή έκδοχή αύτη, φρονώ, ότι είνε κατά μείζονα έτι λόγον πεπλανημένη. Έάν, ώς προκύπτει έκ τῶν ἀνωτέρω, τὸ καταβαλλόμενον παρά τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας αὐτούσιον συνάλλαγμα διά τὴν πληρωμὴν ὄλικῶν ἀλλοδαπῆς προελεύσεως, εἰσαγχέντων ἔστω καὶ διὰ χρησιμοποίησεως ἐλευθέρου συνάλλαγματος, εἶνε κατ' οὐσίαν καὶ τύπους ἀναμφισθῆτας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἰσογόμενον ἐν τῇ Χώρᾳ, πολλῷ μᾶλλον εἴνε τοιούτον, ὅταν τὰ ἐν λόγῳ ὄλικά εἰσήχθησαν εἰς Ἑλλάδα ἐπὶ ἀνταλλαγῆ ἐμπορευμάτων. Τὸ πρᾶγμα εἴνε αὐτοπόδεικτον καὶ δὲν χρήζει περαιτέρω ἀναπτύξεως.

γ') Ὡς πρὸς τὴν παρατηρησιν τῶν «Ν. Χρονικῶν», διτὶ παρέλειψα νὰ συμπεριλάβω τὸ εἰσαγόμενον συνάλλαγμα ἐκ «προμηθείῶν, μεσιτεῶν καὶ πρακτορειακῶν», δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ πρακτορειακὰ ἔλασθον ὑπὸ στοιχείον 14 καὶ ἐπικεφαλίδα «Ρυμουλκήσεις, Πλοηγικὰ καὶ Πρακτορειακά». Η δὲ παράλειψις τῶν προμηθεῶν καὶ μεσιτεῶν ἐπὶ ναυλούσιων κλεισμῶν ἐν Ἑλλάδι, ἔγνετο ἡθελημένως. Διότι ὁ ἐπακριθῆς προσδιορισμὸς εἴνε ἀνέφικτος. Στατιστικὰ στοιχεῖα τελείως ἐλλείπουσιν, εἴνε δὲ δυσχερές νὰ πειρέρχηται τὶς τὰ πολλὰ ναυλομεσιτικὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς, πρὸς ουγκέντρωσιν πληροφοριῶν. Ὅπωδεή ποτε ἔχομεν τὸ ἀποτελέσματα τῆς συμπληρωματικῆς ἐρεύνης τῶν «Ν. Χρονικῶν, ἀναθίσαζόντων εἰς Λ. Α. 12.000 περὶ που τὸ σχετικὸν κονδύλιον».

δ') Ἀναφορικῶς μὲν τὴν ἐκ ναυτεργατικῶν μισθῶν συνάλλαγματικὴν τῆς Χώρας πρόσδοδον, ἦν ὑπελόγισα εἰς Λ. Α. 663.000 περίπου, τὰ «Ναυτικά Χρονικά», δι' οὓς ὅρθους καὶ θασίμους λόγους ἀναπτύσσουσιν, ὑπολογίζουν ταύτην εἰς Λ. Α. 763.000 περίπου. Ή διαφορὰ προέρχεται ἐκ τοῦ ὅτι, κατ' ἡμέτερα τῶν ναυτεργατικῶν μισθοδοσίων ἐμβάζονται ἡ ἀναλίσκονται ἐν τῇ Χώρᾳ, ἐνῷ κατά τὰ «Ν. Χρονικά» τὰ 70 %. Ο ὑπολογισμὸς μου γενόμενος ἐν πνεύματι συντηρητικότητος, πρὸς ἀποφυγὴν ὑπερβολῆς, πιθανῶς ν' ἀφίσταται τῆς πραγματικότητος ἐπὶ ἔλαστον. Δέχομαι, λοιπόν, τὸν ὑπολογισμὸν τῶν «Ν. Χρονικῶν» ὡς ὅρθοτερον.

Ἐπὶ τῇ εὔκαιριᾳ ταύτῃ, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, ὅτι είνε εὐχάριστος ἡ διαπίστωσις ὑμῶν, ὅτι ἡ πλειονότης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν διέπεται ὑπὸ πνεύματος ἀποταμιεύσεως καὶ νοικουροσύνης καὶ διτὶ πολλοὶ τούτοις, παρεχόμενοι τῆς ἐργασίας τῶν καὶ παλινοστοῦντες, κομίζουν μεθ' ἐστῶν «κομπόδεμα» οὐχὶ εὐκαταφρόντων. Ἐξ ίδιας προσωπικῆς ἀντιλήφεως προσεπικυρῶτάς παρατηρήσεις ταύτας, διότι γνωρίζω, ὅτι πλεῖστοι ναυτεργάται συμπολίται μου "Ἀνδριοι, ἔξοικονομούντες ἐκ τῶν μισθοδοσίων τῶν, καὶ ἐπανακάμπτοντες οἵκοι, προσθίνουσι, συχνότατα, εἰς ἀγοράν μικροῦ ἀγροτικοῦ κτήματος ἡ οἰκίσκου. "Ετεροὶ ἔξιφοιοῦν τὰ χρέη των. Είνε δὲ δικαίως ὑπερήφανος ἡ Ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία, διότι μόνον αὐτῇ, ἔξι δλῶν τῶν παραγωγῶν κλάδων τοῦ τόπου, παρέχει εἰς τοὺς ἐργάτας τῆς τὴν δυνατότητα τοῦ σχηματισμοῦ, ἐκ τῶν ἐργατικῶν μισθοδοσίων, ἐνὸς θαλασσίου, δύον καὶ ἀνὲν τοῦτο μικρόν. Παρ' ὅλας δὲ τὰς μεμψιμοτέρας, τῶν δλίγων ἐξ ἐπαγγελμάτων ὃνομευτῶν τῆς ἀρμονικῆς συνεργασίας Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας, είνε πολὺ εὐχάριστον, δι' ἔνα ἐκπρόσωπον τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως, ἡ παρεχομένη αὐτῷ δυνατότητης τῆς τοιαύτης διαπιστώσεως. Διότι ποιὸς ἐργάτης ξηρᾶς ἡ ἔστω καὶ ὑπάλληλος μικροῦ ἡ μετρίων ἀποδοχῶν, δύναται ἐκ τῆς μισθοδοσίας καὶ μόνον ν' ἀποταμιεύσῃ;

Περαίνων, παρατηρῶ, ἐν συμπεράσματι, ὅτι ἔξι ἐρευνῶν γενομένων παρά τῶν «Ν. Χρονικῶν», κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη, προκύπτει ὅτι τὸ εἰσαγχέντων παρά τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας συνάλλαγμα, κατὰ μὲν τὸ 1935 θὰ ἀνῆλθεν εἰς Λ. Α. 1.500.000, κατὰ δὲ τὸ 1936 εἰς Λ. Α. 1.750.000. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι συμπίπτουσι μὲ τοὺς ἀριθμοὺς τούς περιεχομένους εἰς τὰς πρὸς τὰς Γεν. Συνελεύσεις τῶν Μετόχων τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἐκθέσεις τοῦ Διοικητοῦ. 'Εφ' δόσον, λοιπόν, λόγῳ τῆς μείζονος ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ ἔτους 1936, ἡ εἰσαγωγὴ ναυτιλιακοῦ συνάλλαγματος κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνον ἐπενδύμενη κατὰ Λίρας Α. 250.000, ἐν ἀντιπαραθόλη μὲ τὸ 1935, τυγχάνει ἀναντίρρητον ὅτι λόγῳ τῆς πολλῷ μειζόνος ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τοῦ ἔτους 1937, τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν γεννημάτων εἰς Ἑλλάδα καὶ ἔξαγωγῶν μεταλλευμάτων καὶ δρυκτῶν ἐκ ταύτης κατὰ τὸ ἔτος τούτο, ἡ εἰσαγωγὴ συναλλάγματος θά παρουσιάσῃ ἔτι μειζόνα ἀπόδοσιν κατὰ Λ. Α. 250.000 τούλαχιστον ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτος. Θά ἀνέλθῃ συνεπῶς εἰς ποσὸν ὑπερβαίνον τάς Λ. Α. 2.000.000, λαμβανομένων ὑπὸ δψιν καὶ τινῶν ἐπιπλεγμάτων καὶ νέων κονδύλων τῶν «Ν. Χρονικῶν».

Αὐταὶ ἀκριβῶς αἱ παρατηρήσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τῆς ἐρεύνης μου, πείθουν, ὅτι αἱ προβλέψεις μου διὰ τὸ ἔτος 1937 θὰ είνε κατώτεραι τῆς πραγματικότητος.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Κ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Αθῆναι, 4 Ἀπριλίου 1937

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

Περὶ τὴν διοίκησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου

Μὲ τὰ μελανώτερα χρώματα μᾶς περιγράφει εἰς ἐπιστολὴν τοῦ ὀπλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «Ἡφαιστοῖς» τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ κρατήσασαν οἰκτρὰν κατάστασιν ἀπὸ ἀπόψεως συμπεριφορᾶς καὶ ἐργασίας τοῦ κατωτέρου πληρώματος, καθ' ὅλον τὸ πρός τὴν ἱστονάν καὶ Βόρειον Ἀμερικὴν μακρὸν ταξιδίον του. «Δὲν ὑπῆρξε περίπτωσις, — μᾶς γράφει, — προσεγγίσεως εἰς λιμένα, εἴτε πρὸς τὸ φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν, εἴτε πρὸς ἀνθράκευσιν, ποὺ νὰ μὴ σημειωθοῦν ἀθρόα τὰ κρούσματα δηλώσεων ἀσθενείας ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος. "Ημην ὑποχρεωμένος νὰ ἐγκαταλείπω σοθιστέρας ἐργασίας τοῦ πλοίου καὶ νὰ προστέχω εἰς τοὺς κατά τόπους Προέντους, ἀλλοδαπούς κατὰ τὸ πλείστον, καὶ τοὺς ἰατρούς τῶν Ἀσφαλειῶν, διὰ νὰ παρίσταμαι κατά τὴν ἔξτασιν τῶν δηλούντων ἀσθενειῶν, διὰ νὰ ἐπιλύω ἐπώπιον τοῦ Προένου τὰς ἀναφυομένας διαφοράς.

»Τὸ σκάφος ἥτο ναυλωμένον τάιμ - ταράτερ καὶ φυσικὸν ἥτο οἱ ἐνοικιασταὶ ν' ἀπαίτουν τὴν ταχυτέρα διεκπεραίσσων τοῦ ταξιδίου. Πῶς, ὅμως, ἥτο τοῦτο δυνατόν, ὅταν π. χ. εἰς τὸ Μυροπά παρουσιάσθησαν δέκα ἀνδρες τοῦ πληρώματος δηλούντες ἀσθενειῶν. Προξενεῖον ἔκει δὲν ὑπῆρχεν. Ὅπερεώθην νὰ μεταβῶ εἰς Γιοκοχάμαν, ὅπου ἔδρεύει "Ἑλλην Πρόξενος, "Ἄγγλος ὑπῆρκος, διὰ ν' ἀκούσω τὰ παράπονα περὶ τῆς κακῆς τοῦ ιατροῦ διαγνώσεως καὶ ν' ἀναζητήσω ἀντικαταστάτας τῶν παλινοστούντων ἀνδρῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ πλοίον καθυστέρει καὶ οἱ εἱνοὶ ναυλωταί, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀλλων ζημιῶν τῶν ἐκ τῆς τοιαύτης καθυστερήσεως, δὲν ἥθελον νὰ καταβάλουν τὸ μίσθωμα τοῦ σκάφους διὰ τὰς ἡμέρας τῆς, λόγῳ τῶν διαφορῶν μὲ τὸ πλήρωμα, ἀναγκαστικῆς ἀργίας.

»Μὲ περισσὸν δόσιν εἰρωνίας, οἱ ἱάπωνες διηρωτῶντο, πῶς κατορθώνομεν νὰ διαχειρίζωμεθα μίαν τόσον μεγάλην ναυτιλίαν, κατόπιν τῆς τοιαύτης νοσηρότητος, ἥτις σημειοῦται εἰς τὰ πληρώματα δλῶν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ πῶς δικαιολογεῖται αὐτὴ διά τοῦ διότι ἔνας ἐκ τῶν ναυτικώτερων λαῶν τοῦ κόσμου. Δικαιον, θεαίως, είχον οἱ εἱνοὶ νὰ μᾶς εἰρωνεύωνται. Δὲν γνωρίζουν, ὅμως, διότι τὰ 60 %, ἀν μὴ καὶ περισσότεροι τῶν δηλούντων ἀσθενειῶν, ἀνήκουν εἰς τὴν τάξιν τῶν ψευδασθενῶν, τὴν μάστιγα αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας μας, δῆμος ὁρῶνται ἀπεκλήθη.

»Εἰς κάθε πλοῖον δύο ή τρεῖς είνε οἱ ταραξίαι, τὰ ἀπειθάρχητα στοιχεῖα. Εἰνε, ὅμως, ἀρκετοὶ διά τοῦ διεγείρουν καὶ τὸ λοιπόν πλήρωμα. Παράπονα διά τὴν μισθοδοσίαν δὲν ἡμποροῦν πλέον νὰ ἔχουν, κατόπιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. Διὰ τὴν τροφοδοσίαν είλαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ὅτι ἴδιατέρα καταβάλλεται φροντὶς ἀπὸ δλους τούς πλοιάρχους διὰ νὰ ἔχουν τούς ὑπὸ αὐτοὺς ἀνδρας εὐχαριστημένους. Αἱ διαμαρτυρίαι, αἱ διαφοροὶ καὶ αἱ προστριβαὶ μὲ τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς ἀναφέρονται τώρα εἰς τὸν ἔπιπλον πλοίουν καὶ τὰς συχνάς ἀσθενειῶν. Κάτι πρέπει νὰ ἔξευρισκουν οἱ ταραξίαι διὰ νὰ κρατοῦν τὸ πλήρωμα ἐν ἔξεγέρσοι! Δηλώνουν ἀσθενειῶν, εἰς δὲ τὸν ιατρόν, ποὺ προσκομίζονται πρὸς ἔξτασιν, παραπονύονται συνήθη, μὲ ἀδριότον δλῶν τρόπον, περὶ πόνων εἰς τὴν κοιλίαν, εἰς τὸ στήθος κλπ. "Αν δὲν ἐπιτύχουν τὴν παλινόστησην καὶ τὴν τετράμηνην ἐν ἀργίᾳ ἀποζημίωσιν, κερδίζουν τούλαχιστον τὴν παραμονὴν τῶν διότι ὅλιγας ἡ πολλάς ἡμέρας, ὡς ἐλεύθεροι ὑπηρεσίας. Είνε κάτι καὶ αὐτὸς διὰ τὸν κατ' ἔπαγγελμα μὴ ἐπιθυμοῦνται νὰ ἔργασθη. Τὰ κρούσματα αὐτά είναι καθημερινά εἰς δλά τὰ σκάφη, μὲ ὀμέσουν συνέπειαν τὴν πλημμελή ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων καὶ τὴν κατ' ἀνάγκην ἐπιτάραντον καλῶν καὶ φιλοτίμων ναυτεργατῶν μὲ τὴν ἔργωνται.

»Ιδού τώρα καὶ ἔνα ἄλλο ἀκόμη σύμπτωμα τῆς κακοδιοκήσεως τῶν πλοίων μας. Γράφετε εἰς τὰς «Ναυτικά Χρονικά» περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἐγκαταστάσεως ψυγείων εἰς δλα τὰ πλοῖα. Τί θὰ ἐλέγατε, δταν σᾶς πληροφορήσως ὅτι εἰς τὸ πλοῖον μου ἐνεκάτεστησαν ψυγεῖον καθ' ὅλα συγχρονισμένον καὶ ὅμως τὸ πλήρωμα δὲν ἥθελεν οὐδὲ νὰ γευθῇ τὸ κρέας καὶ τοὺς ίχθεῖς, ποὺ διετηροῦνται εἰς αὐτό. Καὶ εἰς ἄλλα πλοῖα τὸ πλήρωμα δὲν ἔδεχθη τὸ κρέας τοῦ ψυγείου, ὑπερχερώθησαν δὲ οἱ πλοιάρχοι νὰ τὸ ρίψουν εἰς τὴν θάλασσαν.

«Ἀπλῆν σκιαγραφίαν τῆς καταστάσεως σᾶς παρέχω μὲ τὰ ἀνωτέρω. Οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ ἀξιωματικοί καταστρώματος καὶ μηχανῆς δὲν ἔχουν μόνον ν' ἀντιμετωπίσουν τὰς ἐπαγγελματικὰς πικρίας καὶ τὰς ἀναντιότητας τῶν μακρινῶν ταξιδίων. Πραγματικὸν ψυχικὸν κάματον ὑφίστανται ἀπὸ τὰς ἀδιαλείπουσας προστριβαὶ τῶν μὲ τὰ πληρώματα. "Αν κάποια τάξις πραγμάτων δὲν ἐπιβληθῇ τὸ νὰ πλοιαρχεύῃ τὶς φορτηγοῦ σκάφους, εἰνε ἔργον ἀνώτερον τῆς θελήσεως ἐνὸς ναυτικοῦ. Τὰ μέτρα, ποὺ πρέπει νὰ ληφθοῦν, συνωφίζονται κατ' ἔνα καὶ μόνον. Νὰ δοθῇ περισσότερα διοικητική ἔξουσία εἰς τὸν πλοιάρχον. "Ανευ αὐτῆς δὲν προώρισται νὰ ίδωμεν ἐπανερχομένην τὴν γαλήνην ἐπὶ τῶν πλοίων μας καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀπροσκόπως ἐργαζόμενην».

* * *

«Ο. κ. Δημ. Βασιλείου, ὑποπλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «Ρίτα Χανδρῆ», μᾶς ἀποστέλλει, ἐξ ἄλλου, τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, σχετικῶς μὲ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων πειθαρχίαν:

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' ἐπανάληψην ἐθίγη τὸ ζῆτημα τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τὸν Ἑλληνικὸν πλοίον ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν. "Εγτοτε ἡ κατάστασις δὲν ἔβελτιώ-

θη διὰ νὰ μὴ εἰπωδῖτι ἔχειροτέρενεσ. Οὐ ἀπὸ πολλοῦ καταφτίζουμενος καταστατικὸς χρόνης διὰ τὴν ἐσωτερικήν ἑτηρεσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων δὲν εἶδεν ἄκουμνο τὸ φῶς τῆς ἡμέρας, εἰνὲ δισούλον δὲ νὰ πιστεύῃ κανεὶς τὸ λεγόμενον, ὅτι ἀπὸτὴ ἡ ἀμέων ἐνδιαφερομένη «Ἐνωποῖς τῶν Ἑλλήνων Ἐφοριατῶν» δὲν ἐπιθυμεῖ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ, παροῦσα, πολὺ φαινεταί, τὴν σημασίαν τοῦ πειθαρχικοῦ παράγοντος διὰ τὴν ἀπόδοσοπον διεξαγωγὴν τῆς ἑτηρεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων.

Πρότεροι, οὖμες, νὰ ἀντιληφθοῦν οἱ τ. κ. ἐφοπλισταὶ, ὅτι παρόηλθεν ἡ ἐποχὴ, καθ' ἣν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἐπά τον οὐδιόν τον οἰστογενειακού περιβιάλλοντος ηὐλάκων τὰ γνώριμα νερά τῆς Μεσογείου τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Σήμερον δὲ τὸ Ἑλληνικὸν στάψος ἐπέξεπτέν την δρᾶν του εἰς ὅλην την πολυγωματίαν του θαλασσῶν, Ἐρυθράν, Κι-τρίνην, Λευκήν κ.λ. ὑπὸ ἐντελῶς διαφορετικας συνθήκας καὶ εἰς γαλε-πλάς ἡμέρας κοινωνικῶν ζημιώσεων.

Είναι περιέφηγον πώς οι κ. κ. Έφοπλισταί, οι περισσότεροι των όποιων ἀνεπιδήμους από τα σπλάχνα της Ναυπίλιας, ἐλημόνησαν την ἀξίαν τού κέφους καὶ τῆς ἐπιμάχους τοῦ πλαισίου, ἐνῷ ὅμειλον νὰ ιστοδιέζουν τιγκ νόμιμο κατοχύωσιν του.

Πώς είνε δυνατόν σήμερον, διαν όλα κινούνται και δροσιν ώφαγονέμα, Κράτος, Κοινωνία, Έπιπλοίου, Βιομηχανία, άζωμι και τά Μοναστήρια, μόνον ή Ελληνική Ναυτιλία, της όποιας οι πλόκαμοι περιζόνουν την Υδρόγειον, νά στέρηται καταστασή γένους;

Πόσις είναι δυνατόν νά έξαπλωτέα όλούληρον πλήρωμα 30 άνδρων τις τά πέρατα της Οἰκουμένης, χωρίς κανείς έξι αὐτῶν νά γνωριμή τὰ δικαιώματά του, πολὺ δὲ περισσότερον τὰς ὑποχρεώσεις του, στηριζόμενης κατά βάσιν τῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸν ἄγραφον νόμον τῆς πλαδαδόσεως καὶ τῆς στηγμείας, ἀπαιμένης δὲ τὴν ἔφαμογυνή τὸ περίφημον «φωμένο φιλόποιο»; Πόσις θέλετε ἔνας πλοίαρχος νά ληψῃ τὰ πολλαπλὰ ζητήματα καὶ νά ἔχουμενη τὰς προστοιβάς ποιὸν ἀναγρύπνοντα εἰς κάθε στιγμὴν ἀπὸ τὰς ἀλλοπαρατάλλους ἀξιώσεις μεριζόν, οἱ δοῦλοι, διὰ νά μή εἴπω τίποτε ἄλλο, πολλάκις δὲν γνωρίζουν τί ζητοῦν, χωρὶς νά τὸν βοηθῇ η σοφία τοῦ Σολομῶντος καὶ χωρὶς νά διαθέτῃ τὴν δύναμιν νά ἐπιβληθῇ, παρὰ μὲ μόνον τὸ νερόν γράμμα τοῦ Νόμου, ὅπερ νά καταντῇ ἀναγκαῖον, ἐκτὸς τῶν ἄλλων, νά συγχετούων καὶ τὰ προσόντα διπλαρχηγοῦ;

Εις δέλας τὰς προηγμένας Ναυτιλίας — καὶ αὐτὸν μεταξύ μας — μὲ ἔμφυχον ὑπίκοιν ἀνώτερον, ἔχουν παραδεχθῆνται ως μόνον ἀποτελεσματικὸν μέτρον τὴν ἐπιβολὴν προστιμού, δὲ ἐφιάλτης τοῦ ὅποιον προλαμβάνει καὶ αὐτοτέρευτη τὴν ἐκτάχειν τὸν πραγμάτων. Η' τενίκαν 'Ἐλλήνική νομοθεσία ἐπιτρέπει μὲν τὸ πρόστιμον, διὸ τοινιπλόκον, δημοσ., μηχανισμόν, ὅπει τὸ καθιστᾶ ἄχροντον. 'Ο νομοθέτης προέβλεψε, φυσικά, τὸν μηχανισμὸν αὐτὸν διὰ τὴν ἀποφαγὴν ἐνδεχομένων ἀδικιῶν, ἐν δημοσ. ἵτηρογεν ένας σαφῆς καὶ μέχρι σχολιστικότητος λεπτομερῆς παταστατικὸς ζάρφτης ἐργασίας, δὲ ὅποιος νὰ προβλέπῃ δέλας τὰς ἐνδεχομένας περιπτώσεις, πῶς ὁ Πλιάρως, ἐφοτῷ, θὰ παρεξέχειν τῆς εὐθείας ὅδον ποὺ τοῦ ἐπιβάλλει τὸ καθῆκον πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὰ κάτω, ὅπαν μάλιστα βαρεῖα κερδοσεις θὰ ἐπακολουθήσουν τὴν ἄδικον πρᾶξιν τοῦ;

Δέν πρόκειται νά υποδείξω ἐγώ τα μέτρα που πρέπει νά ληφθούν, τονιζώ μόνον, ότι όλα τα ἀνάγομενα εἰς τὰς σχέσεις Ἐφοπλιστοῦ, Πλοιάρχου καὶ πληρώματος ζητήματα πρέπει νά ληφθοῦν δι' αὐτήν των τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς τὴν εὐημερίαν τῆς όποιας ταυτίζονται τὰ σημερέοντα ἀμφοτέρων των πλαισίων. Αζ πιστεύονταί οἱ κ. ς. Ἐφοπλισταί, ότι η Ναυτιλία είνε καὶ διπο μας καμάρι, διότι μας συνδέουν πολινετεῖς μόχθοι, μὲ θέτινή δὲ ὑπερηγμάνειαν ἀντικρύζουμεν τὰ δάση τῶν Ἑλληνικῶν οημαδῶν εἰς τοὺς μακρινοὺς λιμένας τῆς Σέρνης.

ΔΗΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Τὸ ἔργον τοῦ Ὅφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας

Εις τὴν ἐφημερίδα «Κλειώ» τῆς Αἰγύπτου ἐδημοσιεύθησαν πρότινος δηλώσεις τοῦ κ. 'Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἐν σχέσει μὲ τὴν παρ' αὐτοῦ καταθλητισμὸν φροντίδα διὰ τὴν ρύθμισιν διαφόρων ναυτιλιακῶν ζητημάτων. 'Ἐτι τῆς συνεπεύξεως ταύτης ἀναδημοσιεύομεν κατωτέρω τὰς μᾶλλον ἀξιοσημειώτων περικοπάς. 'Απεικονίζεται εἰς αὐτάς ἡ μέχρι τοῦδε συντελεσθεῖσα ἔργασία καὶ δισυγράφονται αἱ μελλοντικαὶ ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας προσπάθειαι τοῦ κ. 'Υφυπουργοῦ.

«Η προσοχή μου, τονίζει ο κ. Ρεδιάδης, έστραφτη κυρίως πρός τα ζητήματα τα σχετιζόμενα με την ναυτικήν ἀνεργίαν και τας συνθήκας διαβίωσης και ἔργασίας τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Δὲν είναι εὔχολον νὰ ἀντιληφθῇ κανεὶς πόσον σοκληρὴ είναι ἡ ζωὴ του ναυτικῶν, ἐὰν δὲν ἔχει ὁ ίδιος ἔξαστην τὸ ἐπάγγελμα αὐτό. Αἱ βαριά, αἱ ἐναλλασσόμενά καθέτεσσας ὄψεις, αἱ τρικύμια, αἱ ἀντινίαι, οἱ κινδύνοι, οριστοὶ καὶ ἐπαγγελματικοί, ή μόνωσις, ή διαρροΐδα ἔνα καὶ δύο μῆνας κατὰ τὰ μεγάλα ταξίδια των φορτηγών, τὸ ψυχός καὶ ἡ ὑγρασία, ἐναλλασσόμενα μὲ τὴν πλέον ἀφόρτων ζέστην, είνε τόσον καταλληλιτάτα, ωστε νὰ ἔξιζον, περισσότερον παντού ἄλλον ἐπαγγέλματος, ποστασίας καὶ παρασκοπήσεως.

Ἐλλήνοις οὐδεὶς εἶπεν ταῦτα, προσκατάσ, καὶ μαζεύοντας ὑπέρ,
ὅτι ὅλοκλήφων σειράς μέτρουν κατορθώσαντες νάπαλον γένονται, ζατά
τὸ δρυνάτον, τὸ οὐλήρηπτό της ἔργασίας τοῦ ναυτικοῦ, η τούλάχιστον ἐ-
δῶσαντες ὡρισμένα ἀνταλλάγματα ἀνανοντίζοντα τὸν ναυτεργάτην. Ἐγνο-
ύσαντες ταῖς στήλογυαῖς συμβάσεις καὶ καθερόσαντες ἐνίατα μισθολόγια
διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς ἀξιωματικοὺς ἀφ' ἔνος καὶ τοῖς νάυταις, θερ-
ματας ἄλλ. Κατότερα πληρώματα ἀφ' ἔτερον. Εἰσηγάγωνται τὴν ἴποχερε-
τικὴν διατήσιαν τὸν ἀναγνομένον στήλογυκόν διαφορόν μεταξὺ ἐφορια-
στῶν καὶ ναυτεργατῶν. Ἐπίσης ὠργανώθησαν τὰ γραφεῖα εἰνέσεως ἔρ-
γασίας, τὰ ὅποια διοικοῦνται ἐπὸν ισαφίμοναν ἀντιτροσύθιτον τῶν ἐφορια-
στῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, καὶ συστονὶ κυρίως τὴν ἔξενθεσιν ἔργασίας εἰς τοὺς
ἔργατας θαλάσσης ἐν Ἐλλάδι καὶ εἰς τὸ ἔξτεραικον. Διὰ τῶν γραφείων
ἄποτον, ἀφοῦ ἀπεκτίσθιαν οἱ ἐκμεταλλεύματα μεσίται τῶν ναυτικῶν, θὰ
ἔξεροιστεταν ἐφεξῆς ἡ ἔργασία κατὰ τρόπον ἵσον, δίζαιον καὶ ἀμερόλη-
πτον δι' ὅλους παρὰ κρατικὸν δργάνων. Συγχρόνως ἐποιθετήθησαν
ἀνάτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ εἰς τὰ Προσενεῖα Κάρυντι, Ρόττερ-
νται, Ἀμβέρσον καὶ Λονδίνον, οἱ ὅποιοι ἀφ' ἔνος μὲν ὑπὲρσίσκουν ἔρ-
γασίαν εἰς τοὺς Ἐλληνας ναυτικούς, ὅπερε νὰ μη προσαλιμάνωνται ζέ-
νοι, ἀφ' ἔτερον δὲ θὰ ἐπιλέγουν ταῖς ἀνανοντίζοντας ἐκάστοτε διαφορὰς
ναυτεργατῶν καὶ ἐφοριαστῶν καὶ θὰ διεγκωνύσουν τὰ προσεγγίζοντα
εἰς τοὺς λιμένας αὐτοὺς Ἐλληνικὰ φροτηγά καὶ μὴ ἀπρόπλων.

» Άποτελεσμα τῶν ἐνεργειῶν αὐτῶν ἦτο νὰ μὴ σημειωθῇ οὐδεμία στάσις ἢ ἀπεργία ἐπὶ Ἑλληνικοῦ ἀποτοπίου ἀπὸ ἑνὸς ἡδη ἔτον, ἐνῷ εἶναι γνωστόν, ὅτι πρὸ τοῦ χρονικοῦ τούτου διαστήματος ἡ ἀπεργία καὶ ἡ στάσις τῶν πληφωμάτων τῶν Ἑλληνικῆς ἀποτοπίου ἡσαν συχνότατα, ταπαρακώνονται τὸ γόνητον τῆς Ἑλληνικῆς σημασίας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ διστημέζονται τὴν ναυτιλίαν τῆς χώρας εἰς ἐπικινδυνούντων βαθμόν. Ὁφειλό, ὅμως, νὰ τονίσω ἀμέσως, διότι τοῦτο ἀποτελεῖ δικαίαν πρᾶξιν, ὅτι ἕπεινθνοι τῶν ἀνομαλιῶν αὐτῶν δὲν ἥσαν πάντοτε οἱ ναυτεργάται, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐψοπλισταί, τῶν ὅποιον ἡ πίεσις ἔφθανεν ἐνίστηται εἰς ἄφορτον βαθμόν, λόγῳ πιθανῶς τῆς ἐγκαταλείψεως καὶ αὐτῶν ἐπὸ τοῦ Κράτους. Ὁποιοδήποτε πάντα τὰ ξητήματα τὰ ἀνάγκεμενα εἰς τὰς σχέσεις ναυτεργάτων καὶ ἐψοπλιστῶν θάνθισθοῦν ὅφιστικῶς πλέον διὰ τοῦ ὑποβαλλομένου οντότοπος νόμου, δηστις μεταρρυθμίζει τὸν Ἐποποιικὸν Ναυτικὸν Νόμον. Ὁ νόμος αὐτός, ἱψίστης σημασίας, θὰ ἀρρώστη την σημασίαν ἐργασίας, τὰ 92 του ἄρθρα θὰ φυττισθεῖν κατὰ τὸν δικαιότερον καὶ πλέον συγχρονισμένον τρόπον τὰς συνθήκας ἐργασίας τῶν ναυτικῶν, τὰ ἀτέραπτον δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις, δύον ἀρρώστη τὰς ἀσθενειας ἀπολύτως καὶ ταλαιπωτήσας τῶν ναυτικῶν.

»Άλλα δέν έμεριμνήσαμεν μόνον διά τοὺς ὑγρές καὶ ἐν ἐνεργείᾳ ναυτεγγάτας. Οἱ ἀσθενεῖς καὶ ἀνάπτων ναυτικοί, ως καὶ οἱ ἀπόμαρτικοι ἔτυχον ἴδιαιτέρας φροντίδος. Τὸ σπουδαιότερον τῶν μέτρων τοῦ Ὑφαντούργειον ἦτηρεν ἡ παρασχεθεῖσα προστασία ὅχι μόνον εἰς τοὺς φυματικοὺς ναυτεγγάτας, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς ἀδενοπάθεις καὶ καρδιακοὺς πονούτοντες. Η παρεχομένη εἰς ἀδύτους πατόνια λατοφικῆς ἔξτασεως σύνταξις συνιμένεται διὰ μὲν τοὺς ἀξιωματικοὺς μεταξὺ τῶν 2800—3300 δοχμῶν δὲ τὰ πληρώματα μεταξὺ 1800—2300. Αἳ ἐτέφουν τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαρξήν Ταμείον, γάρ τις εἰς τὴν ἔξωστηκήν διοικήσιν τοῦ διευθυντοῦ τοι πλιάρχου λιμενινοῦ κ. Θεοδ. Γρηγοράκη κατωθίσθων νά παρουσιάσῃ περίσσευμα 40 ἑκατ. δραχμῶν, διόποιν ἐπέτεψε διὰ πόρτην φορῶν νά παρασχεθῇ ως δῶρον, σύνταξις ἐνὸς μηνὸς εἰς τοὺς συντάξιούς τον, δῶρον συμπισσούμενον εἰς 5 ἔκατομμαδιά δραχμῶν. Τέλος ἐχορηγήθησαν αιχροδάνεια μαρποτόθεσμα εἰς ἀνέργους καὶ πάσχοντας ναυτούς τὸ πόρον τῶν ἀπότομῶν ἔπιπλων τὰ 1/6 ἕκατ. δραχμῶν.

»Ἐπὶ τῇ εὐωνίᾳ τῆς ἀναστορήσεως ἀπέ τοῦ συντελέσθεντος ἔργου τοῦ Ὑγιανοργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δυνάμεθα νὰ ἀναφέρουμεν τὴν ἰδρουν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὸ δόπιον μὲν συνάδῃ μεγάλως εἰς τὴν προστασίαν καὶ προαγωγὴν τῆς ναυτιλίας, δύος ἐπίσης καὶ τὰ μέλλοντα νὰ ἰδρύσουν εἰδίκην ναυτικὰ δικαστήρια, τὰ δόπια ἐφεξῆς μὲν διάταχον τὰς ναυτικὰς ἑποθέτους, ἀπίνες μέχρι τοῦ δέ εγούδινον καὶ ἔξερδιζόστοντο ἐπὸν μὲν εἰδίκων δικαστῶν.

» Ήδη ύπομένουν πρὸς λίγους μεγάλα ζητήματα. Τό τῆς συγκινούντος μετα τῆς Βορείου 'Αμερικῆς καὶ τὸ 'Αιτολοποίον. Καὶ διὰ μὲν τὸ ζητήμα τῆς γραμμῆς 'Ελλάδος — Βορείου 'Αμερικῆς προεπηρέζαντες διεθνῆ διαγνωσμάτων διά τὴν ἐποβολὴν προτάσεων πρὸς ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς ταῦτης. Εἰς τὴν προσήκουσὲν ταῦτην ἀπήντησαν μεγάλαι ζέναι 'Εταφίαι 'Αγγλικαὶ καὶ 'Αμερικανικαί, τοὺς ὅρους τῶν ὁποίων μελετοῦν αἱ ἄγιδοι ἐπηρεσία τοῦ 'Υφασματογείου. Πάντως η ἐπανασύνδεσις τῆς 'Ελλάδος μετα τῶν ὁμογενῶν τῆς 'Αμερικῆς πλοίοις φερόντων τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν είνει μία ὑποχρέωσις, τὰς ὅ-

ποίας τὴν σημασίαν ἀντιλαμβάνεται πλήρως ή 'Ελληνικὴ 'Εθνικὴ Κυ-
βέρνησις καὶ θὰ πράξῃ πᾶν τὸ δυνατὸν διὰ νὰ τὴν πραγματοποιήσῃ.

»Οσον ἀφορεῖ τὸ ἀπτοπλοίκον ζῆτημα δύναμαι νῦν δεβαώσω τοὺς Ἑλληνας τῆς Αἰγύπτου, οἱ όποιοι τόσον ἐνδιαφέρονται διὰ τὰς ἀποπλοίκας συγκοινωνίας τῆς πατρίδος τουν, τὰς δηοῖς χρηματοποιοῦν διὰ τὰς κατὰ τὸ θέρος ἐπισκέψεις τουν, ὅτι τοῦτο εὑρίσκεται εἰς τὸ τέραμα τουν. Αἱ ἐποβλήσεισιν ἵπο τὸν ἀντιπρόσωπον 'Αγγλον κεφαλαιουχὸν κ. Ἀμπετέλλον προστάσεις μελετῶνται ἵπο ἐπιτροπῆς, οἱ όποιοι ἐποβάλλει τὸ πόρισμα τῆς ἐντὸς τῶν ἡμερῶν. Θύ διαπολούνθησι ή ἐποχαρῃ τῆς συμβάσεως καὶ ἐντὸς τοῦ ταχυτέρον δινατον χρονικὸν διαστήματος ή 'Ελλάς θὰ ἀποκτήσῃ νεότευκτα σκάφη διὰ τὰς ἀποπλοίκας τῆς συγκοινωνίας καὶ διὰ τὰς γραμμὰς μετὰ τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου, διωτείνει οἱ λιμένες τῆς Αἰγύπτου, Κύπρου, Διοδεκάνησου, 'Αλβανίας, Τραϊλίας καὶ Μασσαλίας. Τὰ σκάφη ταῦτα ἀπόλυτοις καινονοργῇ, ἀπὸ τὰ 'ασπαμά', δηοῖς λέγοντις οἱ νανταῖοι, θὰ ἀντιπροσωπεύσονται ἐπαξιως τὴν 'Ελληνικὴν σημιαίαν εἰς τοὺς Μεσογειακὸν λιμένας καὶ θὰ παρέχουν ὅλας τὰς ἀνέσεις εἰς τοὺς ταξιδεύοντας μὲ αὐτά. 'Αλλὰ καὶ τὰ ἑτερόνυτα τὴν μεταξὺ τῶν 'Ελληνικῶν λιμένων συγκοινωνίαν σκάφη θὰ είνει καινονοργῇ καὶ θὰ συμβάλλουν κατὰ πολὺ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τομομοῦ, διότι θὰ συνδράσουν καθαρότητα, ἄνεσιν, τάξιν, ἀσφαλίσιαν καὶ ταχύτητα.

»Νομῆς, καταλήγει ό κ. Ρεδιάδης, ότι σάς έδουσα μίαν πλήρη εἰρό-
να της ἐργασίας τοῦ 'Υφεστονοργείου μου. Θέλω νὰ πιστεύσω, ότι ή-
ργασία αὐτή θὰ ζωντωπισθῇ καὶ τοὺς ἐν Αἰγύπτῳ ὄμογενεῖς, οἱ ὅποιοι
γνωρίζω κατὰ πόσον ἔνδιαιφέρονται διὰ τὴν πρόσδον τῆς πατρίδος του.
Πρέπει, ὥστε, νὰ τονίσω ἑδῶ, ότι ἀν τόσον γόνιμον ὑπῆρχε τὸ δια-
ρρέσσαν ἔξαμπον τοῦτο δὲν ὀφείλεται εἰς ἄλλον, ἀπὸ τὸν Πτωματονο-
γόν κ. 'Ιοάννην Μεταξᾶν, ὃν ἐνθουσιάζοντα ἡμᾶς τοὺς συνεργάτας
του διὰ τῆς καταπληκτικῆς ἴργατικότητος του, τῆς ἐπιμονῆς καὶ τῆς ἀ-
στατήσεως του νὰ ἀναγεννήσῃ τὴν 'Ελλάδα».

卷之三

‘Ωρισμένα σημεία τῆς ἀνωτέρω συνεντεύξεως τοῦ κ. ‘Υφουπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἔξαιρετικὸν ἐνέχουν ἐνδιαφέρον διὰ τὸν ναυτιλλόμενον κόδομον. ‘Η διαπίστωσις ἀφ’ ἐνός, εἰς ἣν προβάλλει δὲ κ. ‘Υφουπουργός, διτὶ οἱ ναυτεργάται δὲν ἥσαν πάντοτε ὑπέωνοι τῶν ἀνωμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐφοπλισταί, καὶ ἡ διαεθεσίας ἀφ’ ἔτερου, ποὺ παρέχει οὕτος, διτὶ πάντα τὰ ζητήματα τὰ ἀναγούμενα εἰς τὰς σχέσεις ναυτεργατῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, θά ρυθμισθοῦν ὄριστικῶς κατὰ τὸν δικαιότερον τρόπον, ἔρχονται νά καταδεῖσουν, διτὶ τὸ Κράτος, ἀπλλαγμένον προκαταλήψεων, ἰδιαιτέρων δόλων φροντίδων, σύντονον καὶ ἀποτελεσματικήν, καταβάλλει διά τὴν διευθέτησην τῶν ἀπὸ ἑτῶν ἔκκρεμούντων ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Οσον αφόρα τὸ Ἀκτοπλοίκον, αἱ κατηγορηματικαὶ δηλώσεις τοῦ κ. Ὑψητουργοῦ περὶ τῆς ἐντὸς τοῦ ταχυτέρου δυνατοῦ χρονικοῦ διαστήματος ἀποκτήσεως παρὰ τῆς Ἐλλάδος νεοτεύκτων σκαφῶν, «ἀπὸ τὰ σκαριά», τόσον διά τας ἀκτοπλοϊκὰς τῆς συγκινιώνας, δύον καὶ διά τὰς γραμμάς μετά τῶν λιμένων της Μεσογείου, τῆς Αίγυπτου δηλαδὴ, τῆς Κύπρου, τῶν Δωδεκανήσων, τῆς Ἀλβανίας, τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Μασσαλίας, θάσει τοῦ σχεδίου Ἀμπατιέλλου, θά τανοποιήσουν πάντας τοὺς ποθούντας νὰ έδουν τὴν ἐπιθατηρίην ναυτιλίαν μας ἐπὶ τοιούτων θάσεων ἀγαθικοτάτων εἴησαν καὶ διεμόνωνταν δοᾶσσιν της.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
EN ROTTERDAM

BOTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD

(N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVAARTBEDRIJF)

SHIPBROKERS & AGENTS

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

20. Willemsekade
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHIJFVAART AGENTUUR)
SHIPBROKERS AGENTS

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

20, Willemskade
ROTTERDAM,

NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF
EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

Telegrams: *<ERGON>*
Telephones: 11442-2 lines
Residence 11185

20, Willemskade
ROTTERDAM,

ΠΩΣ ΔΥΣΦΗΜΕΙΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Τὸν γαγιόν τοῦ ἀ)π “Πάτρα,,

ΒΑΡΕΙΑΙ ΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Θλιβερόν καθήκον ἐπιτελοῦμεν μεταφέροντες ἐν πιστῇ μεταφράσει, εἰς τὰς στήλας αὐτάς, ἀπὸ τὰς ὁποίας τοσάκις ἔξηρθσαν ἡ ὀδύτοθυσία καὶ ἡ πρὸς τὸ καθῆκον προστήλωσις τῶν ναυτιλλομένων μας, τὰ δοσα ἐδόμισσευσεν εἰς τὸ ώρ' ἄρ. 73 Φύλλον τῆς 30ῆς Μαρτίου ἡ ἐν Δάντσιγκ ἐκδιδούμενὴ ἡμεροήσια ἐφημερίας «Αἱ τελευταῖαι εἰδήσεις τοῦ Δάντσιγκ» ἐν σχέσει μὲ τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ μας «Πάτρα» τοῦ λαθόντος πρό τινος χώρων εἰς τὰς Πομερανικάς ἀκτάς.

Οι τίτλοι «ΒΑΡΕΙΑ ΑΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ», «ΙΚΑΝΟΝ ΠΡΟΣ ΠΛΟΥΝ ΣΚΑΦΟΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΕΤΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ», είνε άρκετά δηλωτικοί του περιεχομένου του δημοσιεύματος και ή έπι του αυτοχώματος άπόφασις του Ναυτικού του Δάνταγικ χαρακτηρίζει έπαρκων την έπιδειχθείσαν στάσιον του πλοιάρχου, άλλα και τών λοιπών άξιωματικών περι την έκτελεσιν του καθήκοντός των.

Νά προσθέσωμεν τὰ ιδικά μας σχόλια ἐπὶ τῶν γεγονότων καὶ ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ναυτοδικείου δὲν τὸ κρίνομεν σκόπιμον, πρὶν ἡ τὸ Υψητούργειον τῆς Ναυτιλίας διατάξῃ τὴν διενέργειαν αὐτοπροτάτων ἀνακρίσεων πρὸς διαιρέσιν τῶν κατὰ τὸ ναυάγιον περιστατικῶν καὶ πρὶν ἡ κινηθῆ ὁ Νόμος κατ' ἑκίνων πού τοιαύτην ἐπέδειξαν συναίσθησιν τῶν πρὸς τὴν Σημαίαν μας, καὶ τὸ γόντρον αὐτῆς ύποχρεώσεων των. Ἡ δευτέρα κατὰ σειράν ἐγκατάλειψις ἐντὸς μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος σκάφους, ἐν πλήρει καταστάσει πλεύσεως, μετὰ τὸ ἀ) περὶ «Ἐλένη Τ.», ἀποτελεῖ καθ' ἡμᾶς φαινόμενον ἀρκετά ἀνησυχητικόν διὰ τὸ δύνομα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ διὰ τὴν πρὸς αὐτὸ ἐπιστούσην τῶν ξένων ναυλωτῶν. Ἰδού τώρα τὸ δημοσίευμα τῆς Γερμανικῆς ἐφημερίδος:

«Τὴν 25ην Μαρτίου — γράφει ο ηγεμονική ἐφημερίδας — τὸ Ναυτοδικεῖον τοῦ Δάντοιγος ἔσεδίκασε τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀτυχήματος τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Πάτρα», πλεόρ προσηράθη τὴν ἐσπέραν τῆς 2ας Μαρτίου πλάι τῷ θέντοι *Stilo* τοῦ Πομερανίου παλαΐων. Τὰ ἐπὶ τῆς διαδικασίας προκύψαντα περιστατικά διὰ τὸ ἀτύχημα, ἐμφανίζονται κατά τὸν κατηγορηματικότερον τρόπον πᾶς συνέβη, ώστε νὰ ἐγκαταλειφθῇ εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος ὥτε τοῦ πληρωμάτος του, σκάφος, τὸ ὅποιον ήτο ίσαν· νὸν πρὸς πλοϊν καὶ καταδεικνύοντας ἐπιπροσθέτως μίαν καταπληκτικὴν ἔλειψιν αἰσθήματος ναυτικοῦ καθίκοντος ἐν μέρος ὅλων, συχέδων, τῶν ἀνδρῶν τοῦ πλοίουμαν. Τὰ γεγονότα συνέβησαν ως ἔξει:

»Τὸ φροτήγον «Πάτρα», ἡλικίας πλέον τῶν 40 ἐτῶν καὶ νηολογημένων εἰς Πειραιά, κατέβη, παρ' ὅλην τὴν ἡλικίαν του, τὴν ἀνωτέρην κλάσιν τοῦ «Γερμανικοῦ Λόιδου», ἵτις τῷ ἀνενεῳθῆ πρὸ δέκα περίπου μηνῶν διὰ μίαν εἰσέπι τετραετίαν, ἵτο δὲ εἰς κατάστασιν ἀπολέτους χρησιμοποιήσιος πρὸς ἔργασιάν. Τὸ πλήρους του ἀπετελέστο ἐξ 25 ἀνδρῶν καὶ δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκὲς διὰ σκάφους 6000 τόννων, ὃς τὸ ἄπ. «Πάτρα». Εν ἀλόγῳ φροτήγον, εἰχε φροτώσιε εἰς τὴν Γδίνιαν 6000 τ. γωνιαδρῶν καὶ ἀπέπλευσεν ἐξειθεν περὶ ὥραν 12.30' τῆς 2ας Μαρτίου δι' Ἀλεξανδρειαν, ἀφοῦ προηγουμένως ἐφόνθιμος τὴν πατέρα του. Τὴν 2.10' ἀπογευματινὴν ὥραν, τὸ πλοῖον, ταξίδευον ἐπὸ ἑλαφρῶν χιονοθελλῶν καὶ μεταβλητὴν δρατότητα, παρέπλευσε τὸ Χέλα καὶ τὴν δημ. μ. μ. διῆλθε τὸ Νίζχαρτ, μὲ πορείαν πρὸς Διονύσια καὶ μὲ ταχύτητας ἐν μιλίον τὴν ὥραν, ὅπως διεπιστόθη ἀπὸ τῶν πόρεισφιν ἐπολογισμῶν τοῦ δρομομέτρου καὶ ἀπὸ τῆς ἐκτίμησις τῆς διανυθεῖσης ἀποστάσεως. Ἀκολούθως τὸ πλοῖον ἐπέπλευσε πορείαν Δ.14 B., διανύσαν ἑτερα 19 μῆλα, ὅταν, περὶ ὥραν δημ. νυκτερινήν, ἐγένετο ἀντιληπτός εἰς ἑλαφρὸς κλονισμὸς τοῦ σκάφους, ὁ διοίος — σημαίωνος πρὸς τὴν ἐνώπιον τοῦ Ναυτοδιείουν κατάθεσιν τοῦ α' ἀξιωματικοῦ, ὅστις ἐξετέλει φυλακὴν ἐπὶ τῆς γεφύρας — ἐδημονήγησε τὴν ἐντύπωσιν, ὅπι τὸ σκάφος εἰχε προσοργουσεῖ δις τις ἀπόστασιν 50 μέτρων.

»Ο α' μηχανικός, δυτική τηγ ώραν ἐκείνην εἰρίσκετο εἰς τὸν θάλαμον τῶν μηχανικῶν καὶ ἐπομένως ἐγγύτερον πρὸς τὸ κέντος, παρ' οὐσον ὁ ἐπὶ τῆς γεφύρας α' ἀξιωματικός, ἐχαρακτήρισε τὸν κλονισμόν, ὃς ἐλαγχών ταλάντευσεν. «Υπὸ τὴν ἐντύπωσιν ταῦτην ὁ α' ἀξιωματικός διέταξεν ἀμέσως ἀπόισθεν ὀλοταχῶς, ἵνα προλάβῃ, ὃς ἐνόμισεν, ἐπικεκρινην προσάραξιν τοῦ σκάφους. Ἐνθήν κατόπιν ἀνήλθεν ἐπὶ τῆς γεφύρας ὁ πλοίαρχος, δυτική εἰρίσκετο εἰς τὸν θάλαμον του, καὶ διετάξε: «Εφόδῳ ὀλοταχῶς». Τὸ στίγμα, ἐνθα ἐσημειώθη ἡ πρόσσχοντος, ἦτο, κατὰ τὴν δήλωσιν τοῦ πλοιάρχου 54—54Β., καὶ 17—53 Α., παρείσθη, δικιος, νὰ γίνῃ ἀντιβολίσιμος ἀπὸ τοῦ Νίξαρτ καὶ τοῦ Stilo, ἐξ δύο, δηλαδή, ὅρατον σημείων, ὅποτε νὰ προσδιορισθῇ τὸ ἐπαρχικὲς στίγμα. Δὲν ἐγένετο, ἐπίσης, καὶ θυμότερησις. Τὰ δύο αὐτὰ μέτρα ἥσαν ἀποαπτήτη πρὸς ἔξαιροισιν τῆς πλαγιατικῆς θέσεως τοῦ πλοίου.

» Προφανῶς, τὸ σάφος ἔπλετε πολὺ ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἔπομάν, ώς ἐξάγεται ἀπὸ τὴν ἐξέλιξιν τῶν γεγονότων. Ἐπορθοῦσε ἔπειτα τὸ πλοῖον περὶ τὰ 15 ἀκόμη λεπτά τῆς ὡρας, ὥποι ἐλαφρότερον. Νότιους ἄνεμους καὶ ὥποι θρησκών θάλασσαν, τηροῦσν τὴν ἴδιαν ποείαν, γεγονός πού θεωρεῖται ἀστατανόντον, λαμβανομένης ἑτ' ὅψην τῆς προσωπείας. Εν τῷ μεταξὺ ὁ α' ἀξιωματίζος προέβη εἰς βυθομέτροις τοῦ τάνκ No1 καὶ διεπίστωσε ταχείαν αὔξησιν τῆς στάθμης τοῦ ὕδατος, λόγῳ τῆς ὁποίας τὸ πλοῖον ἦδειν ἐπέκτη πλαγιαν κλίσιν. Κατὰ τὴν δήλωσιν τοῦ πλοιάρχου, ἀπίθανον ἐπίσης, τὸ σάφος ἔζλινε 3 μοίρας πρὸς τὴν πλευράν. Εἶνε πιθανόν, ὅτι τὸ ὕδωρ εἰς τὸν σολῆνα βινθανετήσεος τοῦ τάνκ να ἀνήλθε, μετά τὴν θάλην τοῦ ἐξωτερικοῦ ὥπο τὸ τάνκ καλλιμάτων, μέζου τοῦ ὕδρου φανερά, εἰς τὸ δποῖον ἀνήγετο τὸ ἔξω ὕδωρ, ἐξ δὲ

τού γεγονότος τούτον τὸ πλήρωμα ἐσχημάτισε τὴν γνῶμην, ὅτι τὸ σάρ-
κος ὑπέστη μέγα οἷγμα καὶ διὰ συνεπῶς ἐπόρειτο συντόμως νὰ κα-
ταποντισθῇ. Ἐξ τοῦ διαποτωθέντος, δημος, γεγονότος, ὅτι τὸ ὑδωρ δὲν
ἐφύστη εἰς τὸν μετρητὴν σωλῆνα τοῦ κρόνου, ἔφερε νὰ σημειώθῃ
ὅ πλοιαρχος, ὅτι οὐδεὶς ἀμεσος κίνδυνος ἐφέτατο διὰ τὸ σκάφος.

»Ἐξ τῆς ἐντυπώσεως τοῦ πληρώματος περὶ δῆθεν ἐπικειμένης βυθίσεως, ἐδημητριώγηθη πανικός, ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τοῦ ὄποιον ὁ πλοίαρχος διέσκεψε τὴν διαταγὴν νῦ στραφῆν τὸ πλοῖον πρὸς τὴν ξηρὰν κάρου διασπόσεως τοῦ πληρωμάτος. Συγχρόνως παρηγγέλει νὰ καταβιβασθοῦν αἱ σπουδινοὶ λέμβοι καὶ ἐπέμεψεν διὰ τοῦ ἀσύνομάτος τὸ σῆμα κινδυνοῦ S.O.S. Ὁλίγον μετά ταῦτα, τὸ πλοῖον προλούθησε πορείαν πρὸς Νότον καὶ ὁ αἱ μηχανικὸς ἔλαβε διαταγὴν νῦ σταματῆση τὰς μηχανὰς καὶ ν' ἀνέλῃ ἥπι τὸν καταστρόματος, διότι τὸ σκάφος θὰ ἐγκαταλείψῃ. Κατὰ τὴν καταβίασην τοῦ λέμβου ἀπεξανθίσθη, ὅτι οὐ μία ἡρ τῶν τεσσάρων τοῦ πλοίου, ἡτο τελείως ἄχροντας καὶ ὅτι η δεύτερη, λόγῳ βλάβης τῶν συστάτων, δὲν ἦτο χορηγημοτούμοιος. Κατόπιν τούτον ἐχορηγημοτούμοισαν αἱ ἐπόλοιποι δύο λέμβοι, εἰς τὰς ὄποιας καὶ εἰσῆλθεν ὀδόληρον τὸ πλήρωμα μετὰ τόσης σπουδῆς, ὃστε μερικοὶ ἄνδρες, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ ὁ πλοίαρχος, ἔπεσαν εἰς τὴν θάλασσαν τραυματισθεῖστες ἔλασσον.

»Η τοιαντή έγκατάλειψης τοῦ τελείου ἀνεπάφον καὶ ἐπιτέλεοντος πάντοτε σκάφους, ἔλαβε χώραν περὶ τὴν Ἰηνὴν γωτερινὴν. Μετὰ κωπηλασίαν μῆς καὶ ἡμετερίας ὥρας αἱ δύο λέμβοι ἔφθασαν εἰς τὴν ἄκτην, ὅπου καὶ ἔγκατελείψθιαν ἔρημαιν καὶ ταπεστάθησαν. Μίαν ἀκόμη ὥραν βραδύερον, ὁ αἱ ἀξιωματικὸς καὶ ὁ αἱ μηχανικός, ἡρεμίασαντες καὶ συναισθανθέντες τὴν εὐθύνην, ἦν καὶ οὗτοι ἑτείχον διὰ τὴν διανεύρησιν τοῦ πλοίου, παρέλαβον δύο ἄνδρας ἐκ τοῦ πληρωματος καὶ δι- ἀλευτικῆς λέμβου διεπεφαύθισσαν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ ἀνάλιθοντες τὰς δέσεις τον, ἐνῷ ὁ πλοιάρχος, δύστις τίχεν ἐν πάσῃ περιπτώσει καθῆκον νά μὴ ἔγκαταλειψῃ τὸ πλοῖον, διενικτέρενεις μετὰ τοῦ ὑπολοίπου πληρωματος εἰς μίαν καλύβην ἀλέως.

»Όταν οι τέσσαρες ανδρες ανήλθον επί τού πλοίου, τότε μόλις τό σκάφος ἐπεκάθησεν εἰς τὰ ἀβαθῆ καὶ ἐντελῶς τυχαῖος, διότι ἡτο καλλιστα δυνατὸν νὰ παρασυρθῇ, ἀνάλογως τοῦ καρού, πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅποτε ἐγκαταλεγεμένον ως ἥτο, τοῦ ἀπέτελει μέγαν κίνδυνον εἰς τὰ πικνῶς πρὸς τὰ ἔκει ναυασπλοῦντα σκάφη. «Η διὰ τοῦ ἀσφομάτου ἐξπομπὴ τοῦ S.O.S. καὶ ἡ δοθείσα θέσις τοῦ πλοίου, ώς εὐήσομέννον ἐν κινδύνῳ 30 περίπου μῆλα Διτικῶς τῆς Γδύνιας καὶ 10 μῆλα ἀπό της φυσείσης ἀπτῆς, ἐλήγεθαν ἵπο τῶν ναυλοζούντων εἰς τὸ Δάντιγκα ναναγοσθωμένων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ τρία, τὰ «Κράντο», «Ἐφρατ» καὶ «Βάσσελ», ἀπέπλεναν πλάνωνα εἰς τοινούς καὶ μετ' μακριών ἔρευνας εἰς τὸ πέλαγος, ἀνένδρον τὴν 3ην Μαρτίου καὶ ὅταν διελύθη ἡ ὄμιζη, τὸ ἄπ «Πάτρα» πρὸς Ἀνατολὰς ἀκριβῶς τοῦ φάρου Stilo, μὲ θέσιν παραλλήλον πρὸς τὴν ἔηραν καὶ ἔχον τὴν πρῶραν ἐστραμμένην πρὸς Δυσμάς. Εἰς ἀνάζητησιν τοῦ ἄπ «Πάτρα» εἶχεν ἐπιδοθῆ καὶ ἔν ἔτερον «Ἐλλάσην» ἀπόπλοιον, τὸ ὅποιον, ὅμως, ἐξηκολούθησεν ἀργότερον τὸν πλοῦν του.

»Τὸ σάπιος — συνεγέζει πάντοτε ἡ ἐφημερίς τοῦ Δάντσυγ — εὐ-
θέη εἰς κατάστασιν ἀπολύτων νανούπλουν, ὥπο δὲ τῶν ναναγοσωστῶν
διεπιστώθη, ὅτι μόνον τὸ Νο 1 τάντος ἔφερε φῆγμα, ἐνῷ τὸ κάλυμμα αὐ-
τοῦ δὲν εἶχε καθόλου βλαβῆ. «Οταν ὁ πλοιάρχος ἐπανήθη μετά τινος
ἀνδρῶν ἐπὶ τοῦ πλογράμματος ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν πομπὴν τῆς 3ης Μαρ-
τίου, ἐπεγράψῃ μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν ναναγοσωστῶν συμβόλων ἀνο-
τόν, τύπου «Λόιδ» καὶ ἡρχισαν ἀμέσως αἱ ἐφασίαι ἀνελκύσεως. Τὸ «Πάτρω

»Εἰς τὴν πραγματικότητα, ἡ βλάβη τοῦ σπάσους ἔχεται εἰς τὰ ὑφαλα καὶ δεῖ εἰς τὸ μέσον τοῦ τάντον No1, είνει δὲ μικρὰ, συνισταμένη εἰς τὴν χαλάρωσιν μερικῶν συνδετικῶν ἥλων ἐνὸς ἐλάσματος. Ή χαλάρωσις προφύλαξε ἐξ τῆς προσκοπήσεως τοῦ προστιθῆντος πολιούν κατά τὸν πλοϊόν προτέλει τίνος βράχου ἢ ὑποβρύχιου ἀντικειμένου.

»Ο παρά τῷ Ναυτοδικείῳ Κρατικός Ἐπίτροπος πλωτάρχης Δραισός, ἐξεφράσθη ἐπὶ τοῦ ἀτυγήματος ὡς ἔξης:

»Η Ἀπόδεικτη διαδικασία δέν μᾶς ἔδωκε σαφή εἰκόνα τοῦ ἀτυχήματος. Φαίνεται, ὅμως, διαπιστώμενον, ὅτι ὁ πρότος κλονισμὸς τοῦ «Πέτρα» ὀφείλετο, εἴτε εἰς τὴν διέλευσιν τοῦ σπάφους ἄνωθεν βραχώδους προεξοχῆς τοῦ βυθοῦ, εἴτε καὶ εἰς τὴν προστιθήνην τῶν ὑφάλων του ἐπὶ ὑπόθρηξιον ἀντικείμενον. Εἶνε ἀξιοσκειωτόν, ὅτι κατὰ τὴν στηγμὴν ἐκείνην οὐδεμία προσπάθεια κατεβλήθη πρὸς ἔξαρσίων τῆς θέσεος του πλοίου, οὐδὲν δὲ δικαιολογεῖται η γνώμη, ὅτι τὸ πλοίον ἐπρόσεκτο νῦ ποδιση, διότι δέν ἡδύνατο νῦ γίνη δεκτόν, ὅτι τοῦτο διέτορχε κίνδυνον καταπονισμοῦ.

»Σχετικῶς μὲ τὴν περιφέρειον διαγωγὴν τοῦ πληρούματος, διαπι-
στώνται ἀπὸ ναυτικῆς πλευρᾶς καὶ τὸν περὶ ναυσιπλοίας ἐποχεύσεων,
βαρεῖαι ἀμέλειαι καὶ ἔλλειψις ἐπιγνώσεως τοῦ καθήκοντος, ποὺ ἀπαιτεί-
ται νά ἔχῃ ὁ ναυτικός. Τὸ καθῆκον τοῦτο βαρύτατα παρημελήθη εἰς
τὴν ἑτοῖς κρίσιν περίπτωσιν καὶ ἔπειτα νά κρυψῃ ναυτικός, ἐπέκρι-
ος τοῦ Δάντσιγκ — ἔξηρολούθησεν ὁ Κρατικὸς Ἐπίτροπος — θὰ ἔξη-
τείτο νά τοῦ ἀφαρεθῇ τὸ ναυτικὸν του διτύλωμα. Τὴν εὐθύνην ἐν προ-
κειμένῳ νέπειχε ἡ πλοιαρχία ὅπου ἀπὸ «Πάτρα». Ἐργάτεινεν, ἐν συνε-
χείᾳ ὁ Κρατικὸς Ἐπίτροπος, ὅπως μὴ ἐπιτραπῇ εἰς τὸν πλοιαρχὸν νά
τεβασθῇ δι' ὄρους τὴν κατάθεσίν τοῦ.

Τὸ Ναυτοδικεῖον, βάσει τῶν ποικιλάτων τῆς ἀνωτέρῳ διαδικασίᾳς καὶ τῆς ἀγορεύσεως τοῦ Κρατικοῦ Ἐπιτρόπου, ἔξεδοντε τὴν ἀζόλουθον ἀπόφασιν:

«Τήν 2αν Μαρτίου 1937 τὸ Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Πά-

τρας προσήρδαξε τοιά μιλια 'Ανατολικῶς τοῦ φάρου Stilo, ἀφοῦ προηγουμένως τὸ πλήρωμά τοι, ἄνευ ἐπαρκοῦς τινος λόγου, ἐγκατέλειψε τὸ σύαρις, ἀποβιβάσθε εἰς τὴν ἔσοδον διὰ δύο λέμβων. Τὸ «Πάτρα» ἀνειλκύσθη μετὶ δύο ἡμέρας ἥπο τῶν ναναγοσοστικῶν «Ἐρντσ», «Κράντερ» καὶ «Βάσισελ», ἀμφὶ ἐρριφθῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἐλλίστον τιμῆα ἐκ τοῦ φορτίου του, μεβ' ὁ ἐργονομικὴν εἰς τὸ Δάντσιγ. Ἡ πλοιαρχία τοῦ φορτηγοῦ ἐπέδειξεν ἐν τῇ προκειμένῃ ἴντοθέσει βαρεῖαν ἀμέλειαν, καθόσον τὸ σάρισ αἴρεται ἀσύριν εἰς ναυσιπλούν κατάστασιν καὶ ἡ-
δυνῆθι ἀσανδύνως νά φύσῃ εἰς τὸ ἑγγύεσθον λιμένα. Ο Κινεργήτης τοῦ σάρισ τίνει ἀξιώματος, διότι ἐνηργούντων ἄνευ τῆς ἀπαντημα-
νῆς ἐπιμελείας, ἐπιλαθόμενος παντὸς αἰσθηματος καθίζοντος.

Αἱ ὑπερωρίαι τῶν χρονοναυλώσεων

Ἐπιστολὴ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, δημοσιευμένη εἰς τὸν «Ναυτίλον», τὸ ὄργανον τῆς «Ἐνώσεως Ἀξιωματικῶν Ποντοπολίσας», ἀσχολεῖται μὲν ζήτημα ἀρκετά ἐνδιαφέρον, πολλὰς εἰς τὸ παρελθόν προκαλέσαν ἀφορμὰς προστριθῶν καὶ ἀντεγκλήσεων μεταξὺ πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων, διὰ τὴν ρύθμισιν ἀκριβῶς τοῦ ὅποιου θά ἐπιστήμενη τὴν προσοχὴν τῶν κ. κ. Ἐφοπλιστῶν. Πρόκειται περὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος, πού καταβάλλονται ὑπὸ τῶν φορτωτῶν κατὰ τὰς ναυλώσεις «τάιμ-τοάρτερ» διὰ τὰς μεταφορὰς ξυλείας τῆς Λευκῆς καὶ Βαλτικῆς Θαλάσσης. Φαίνεται, ὅτι τὰ δικαιώματα ταῦτα δὲν διενεμήθησαν παρ' ἐνίων ἔφοροιστῶν καὶ πλοιάρχων εἰς τὸ δικαιούμενον αὐτὰ πλήρωμα ἐξ ὀλοκλήρου ἢ κατ' ἀκριβοδίκαιον τρόπον κατὰ τὰς περυσινὰς ναυλώσεις, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν παραπόνων καὶ τὴν διασκόλευσιν τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς τάκεως ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἰδού τί γράφει μεταξὺ ἄλλων ὁ ἐπιστολογράφος:

«Τὸ ἐπίμαχον τοῦτο ζῆτημα είνε τὸ overtime, τοῦ διόπιν περισσότερον παντὸς ἄλλου προσώπου ἐπὶ τοῦ πλοίου δικαιοῦται ὁ ἑπταπλοίαρχος καὶ ὁ ἀνθυποπλοίαρχος, ὃς οἱ μᾶλλον ἀπασχολούμενοι καὶ ἔργαζόμενοι κατέπλου ταξίδιον πάτησαν, ποὺ παντὸς δὲ εἰς τὰ τῆς μεταφράζας Ἰνδίας, τὴν πλοίαν παραλαμβάνουν. Νομίσω, διτὶ δὲν χρειάζεται νά ἐπεξηγήσω περισσότερον τοὺς λόγους, διὰ τοὺς διόπιν ἀναφέρω τοὺς δύο τούτους Ἀ-
ζιονιστικοὺς, καθότι γνωστοὶ ἀπόλιτοις τυγχάνονται οἱ δοῖοι τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἔργασίας καὶ εἰδικότερον κατά τὰς φροτοεψφροτώριες.

Τὰ νανλοσυμφώνα ἀπαραιτήτως διαλαμβάνουν clause (Ἄρθρον) ἀναφερόμενον εἰς τὴν ὑπὸ τῶν νανλωτῶν ὑποχρέωσιν πρὸς καταβολὴν overture εἰς τὸ πλήρωμα κατὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πλοίου πέραν τῶν κανονικῶν ὠφῶν ἐργασίας δηλαδὴ κατὰ τὴν νύκτα, Κυριακάς καὶ Ἕορτάς, διότι δὲ ἄλλον ἄρθρον τοῦ νανλοσυμφώνου οἱ νανλωταὶ ἔχοντες τὸ δικαίωμα νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ πλοίον κατὰ τὰ ὡς ἀντί χρονικά διαστήματα.

Νομίζω, ότι θύ είνε ασπολον νά άναφέρω ποιοι έχ των άξιωματικών και μελών τοῦ γατοτέον πληρώματος ίπολογίζονται ώς έργασθέντες, οταν καθορίζεται τό overtime Sheet παρά τού πλαιάρον και τόν εις τοὺς διαφόρους λιμένας άντιποσόβητων τῶν ναυλωτῶν.

‘Η διάβεστις νά προσπολέψωνται μερικοί τῶν πλοιοκτήτων καὶ συγχότερον πολλοὶ τῶν πλοιάρχων τὰς ὑπηρεσίας ταύτας ἔχει πλειστάκις παρουσιάσει καὶ δημιουργήσει ἀνομαλίας καὶ ταραχῆς εἰς τὰ πλοῖα καὶ ἄτυχῶς μετὰ μεγάλης μας πικρίας πάρεστημεν μάρτυρες ἐξεντελιστικῶν προστιθμῶν μεταξὺ πλοιών αὐτὸν ἐνδός καὶ ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ ζατιστέου πληρώματος αὐτὸν ἐτέρου.

Θά μοι επιτραπῇ νὰ τονίσω, διὶ οἱ Ἀξιωματικοὶ Καταστρόματος οὐδέποτε ἔζητησαν overtime ή ἄλλα τινὰ ἀνταλλάγματα διὰ τὴν πολλάκις ὑπεράνω τῶν δυνάμεων των ἐργασίαν των, διὰ τὸ πλοϊον δὲν ἔρχονται ἐπὸ τίμῃ—charter καὶ φροτεσχιφοτύνει εἰς λιμένας, εἰς οὓς συνηθίζεται νικτερινὴ ἐργασία ή ἐργασία κατὰ τὰς Κυριακαὶς ή ἑορταῖς.

»Η τοιάντη συμπεριφορά των ἀποδεικνύει καὶ πείθει ἀπὸ ποιῶν τενέμα διέπονται καὶ μὲ ποιάν στοχήν περιβάλλουν τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου, θεωροῦντες σχεδὸν τὸ κέρδος των ὡς ἰδίον τῶν ὄφελος, δι' ἧν ταυτικὴν κατὰ τὴν γνώμην μον, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν ἡδικὴν καὶ τὴν λογικὴν, θὰ ἔργετε οὐδέποτε νὰ παρουσιάζεται περιπτώσις καταλογισμοῦ πρὸς ὄφελος τοῦ πλοίου των τοῦ overtime τοῦ πληρούματος γενι-
ζως.

»Διὰ πάντα τὰ ἀνωτέρω είνε ἐπιβεβλημένον, κατὰ τὴν γνώμην μας, ὅτις αἱ Ἐνόσεις τῶν Πλοιάρχων καὶ τῶν Ἀξιοματικῶν Καταστόματος οὐ μία ἐξ τούτων, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Ἐνόσεως Ἐφοδίου,

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

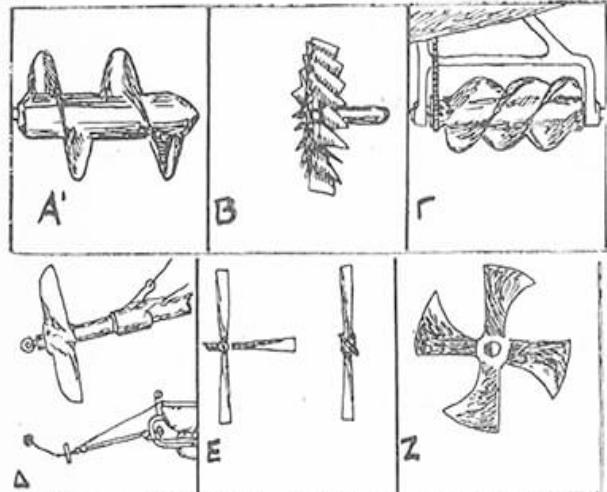
στῶν, (τοὺς ὅποιους θερμὸς παρακαλοῦμεν νὰ ἐποβάλων εἰς τοὺς ναυλωτάς των, συγνάκις ζητούμενον, κανονισμὸν ἀνεψωφιῶν διὰ τὰ πλοῖα των), τακτοποίουσιν ἄπαιδε παντὸς τὸ ζῆτημα τοῦ overtame κατὰ τὰς χρονονανθώσεις (time charter), τὸ ὅποιον ἔχω τὴν γνώμην, ὅπει παῖζει σπουδανότατον φόλον εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου τάξιν.

Δέν πιστεύουμεν νὰ ἔγερθῇ παρ' οὐδενὸς ἀντίρρησις, ὅτι τὸ ἀνωτέρῳ αἴτημα εἶνε δίκαιον καὶ λογικόν, μὲ τὴν πεποιθήσιν δέ, ὅτι θὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς τῶν ἑφοπλιστῶν μᾶς προέθημεν καὶ εἰς τὴν ἀναδημοσίευσιν τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Ἡ ἑκατονταετηρίς τῶν πρωστηρίων ἐλίκων

Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἑκατοντάετηρίς ἡ συμβατικὴ ἑκατονταετηρίς τῶν πρωστηρίων ἐλίκων. Λέγομεν δέ, ὅτι ἡ ἑκατονταετηρίς αὕτη εἶνε συμβατικὴ, διότι ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡμεῖς οἱ "Ἐλληνες θὰ ἡδυνάμεθα κάλλιστα νὰ ἔρτασμεν τὴν δισχιλιετηρίδα τῆς ἐλίκους γενικῶς, ὡς αὕτη ἐπενοήθη ὑπὸ τοῦ Ἀρχιμῆδους, ἀφ' ἐπέρου δὲ ἀπὸ ἀπόφεως χρησιμοποιήσεως τῆς ὡς πρωστηρίου μέσου εἶνε γνωστόν, ὅτι εἰχε χρησιμοποιήθη, πειραματικῶς ἔστω, ἀπὸ δύο ἑκατονταετηρίδων περίπου." Οπως εἰς ὅλας τὰς μεγάλας ἔφευρέσεις, πού ἐδημιούργησαν διὰ τὴν ἐποχὴν τῶν ἐπαναστασιν εἰς τὰς τότε ἐπικρατούσας ἀντιλήψεις, οὗτον πακ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς πρωστηρίου ἐλίκους, αἱ πλεῖσται τῶν Χωρῶν τῶν ἔχουσαν ποιάν τινα τεχνικὴν παράδοσιν, ἐρίζουσι περὶ τῆς πατρότητος τῆς ἐπινοήσεως ταύτης. Οἱ Ἀμερικανοὶ διατείνονται, ὅτι πολὺ πρὸ τοῦ Fulton ἢ David Bushnell ἐπενόησε τὸ 1776 ὑποθρύχιον πρωσθούμενον δι' Ἀρχιμῆδους ἐλίκους, χρησιμοποιήσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀνεξαρτησίας. Τὸ ὑποθρύχιον τοῦτο, τὸ ἀποπειραθὲν διὰ τρόπου μὲν γενναῖον,



A.—Ἡ ἐλίξ τοῦ BUSHNELL (1776), χρησιμοποιηθείσα ἐπὶ ὑποθρύχιον καὶ ἀποτελούμενη ἐξ μᾶς καὶ ἡμίσεις στροφῆς ἐνὸς σπειρόματος κοχλίουν. B.—Δεσμαξαπέρογος πτέρυξ τοῦ BRAMAH (1785). C.—Ἡ ἐλίξ τοῦ LYTTLETON (1794), ἀποτελούμενη ἐξ τριῶν σπειρωμάτων, ἐκάστου διαγράφοντος μίαν πλήρην στροφὴν. D.—Πειραματικὴ δίπτερος ἐλίξ τοῦ SHORTER κατεσκευασμένη, ὃστε νὰ συγχρατῆται ἐπὸ πλωτῆρος, ὅπα δὲν ἐχρησιμοποιεῖτο. E.—Ἡ ἐλίξ τοῦ ἐκ τῶν πρώτων δοκιμαστικῶν ὑποθρύχιων «ΝΑΥΤΙΛΟΣ», μελετηθείσα καὶ αὕτη ὑπὸ τοῦ FULTON, (1801). F.—Τετράπτερος ἐλίξ μὲν πεπλατυμένα ἀρροτερίγια τοῦ STEVENS.

ἀλλ' ἀνεπιτυχῆ, νὰ προσκόλλησῃ ἐκρηκτικὸν μίγμα ἐπὶ τῶν ὑφάλων τοῦ Ἀγγλικοῦ πολεμικοῦ «Eagle» εἰλέχε καὶ δευτέρων ἐλίκων καὶ μὲ τὸν ἀξιονός αὐτῆς καθέτως διατεταγμένουν χρησιμεύουσαν διὰ τὴν ἐν θαλάσσῃ καθ' ὑψος καὶ ὥθεος ρύθμισιν τῆς ισορροπίας αὐτοῦ. Ἡ ἐλίξ αὕτη ὥστιζομένη ἐπὶ πλημμελῶς τότε γνωστῶν ἀρχῶν, αἵτινες, ἀλλως τε, καὶ σῆμερον εἰσέστη ἔξακολουθοῦσι παρὰ τοῖς πλείστοις καὶ τεχνικοῖς ἀκόμη, νὰ διατελῶσιν ὑπὸ συγκεχυμένουν μᾶλλον μορφήν, ἀπετελεῖτο ἀπὸ ἔν καὶ ἡμισυ πλήρη σπειρώματα κοχλίουν, ὡς ἐν τῷ σχήματι Α δείκνυται. Ἡ ἐλίξ αὕτη ὑπὸ τὸ πρώτα τῶν νέων ἐξειλιγμένων ἀντιλήψεων θεωμένη, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ, παρὰ ὡς ἀπετελέστατον δργανῶν πρωσθεως, παρέχουσα ὡς ἐκ τοῦ σχήματός της, ἔδαφος εἰς τὴν δημιουργίαν τεραστίων περιθωριακῶν ἀπλειῶν, ὡς καὶ τοιούτων ἐκ τοῦ κεντρικοῦ στροβίλου αὐτῆς.

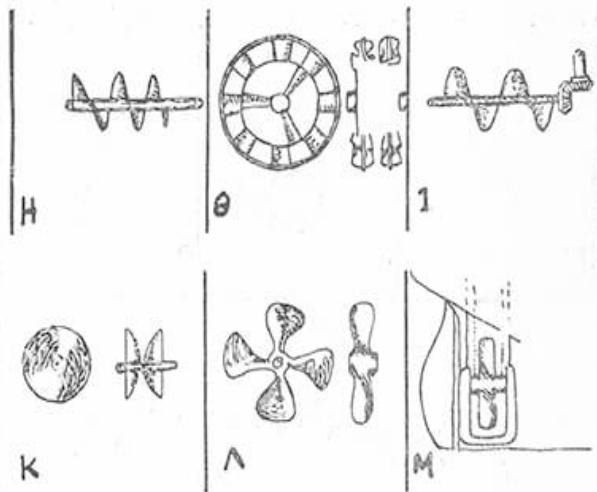
Οἱ "Ἀγγλοί, ἀφ' ἑτέρου, ἔχουσιν ὑπὲρ ἔωστῶν τὸ γεγονός, ὅτι ὁ William Lyttleton ἐφῆρμος πρῶτος ἐπιτυχῶς τὸ 1794 χειροκίνητον ἐλίκα, ἀποτελούμενην ἐκ τριῶν σπειρωμάτων, ἐκαστον τῶν τῶν διέγραφε μίαν πλήρη στροφὴν, ὡς ἐν τῷ σχήματι Γ, ἐπὶ πλοίου, διπερ ἐξετέλεσε, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον, ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, ἀναπτύξαν ταχύτητα δύο κόμβων.

Χαρακτηριστικὸν τῶν ἐμπνεύσεων, τὰς ὅποιας ὁ ἀνθρωπός εἶνε δυνατὸν νὰ ἔχῃ ὑποσυνειδήτως, ἀσχέτως τῶν γνώσεων τῆς ἐποχῆς ἡ τοῦ ἑαυτοῦ του, εἶνε τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸ 1800 καποίος Edward Shorter ἐπενόησε κομψότατόν δίπτερον ἐλίκα ἐλάχιστα τῶν σημειωνῶν διαφέρουσαν, τὸ γεγονός δέ, ὅτι ἔξελεξε δίπτερον ἐλίκα, δεικνύει ἀναμφισθῆτης, ὅτι εἰλέν ύποσυνειδήτως

τούλαχιστον, ἐννοήσει τὰ ζητήματα τῆς ἀλληλεπιδράσεως τῶν πτερύγων. Δυστυχῶς ἡ ἐλίξ αὕτη δὲν φαίνεται ποτὲ χρησιμοποιηθεῖσα ἐπὶ πραγματικοῦ σκάφους.

Τὸ ἐπόμενον ἔτος 1801 σημειοῖ πράγματι σταθμὸν ἐν τῇ ἐξελίξει τῶν ἐλίκων, καθ' ὅτι κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους τούτου, καθειλκόδηθι ἐν Παρισίοις τὸ ὑπὸ Robert Fulton μελετηθὲν ὑποθρύχιον, τὸ ἔκτοτε θρυλικὸν καταστάν «Ναυτίλος», σπερ ἐκκινεῖτο διὰ τετραπτερύγου ἐλίκου, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον, κανονικῶν ἀναλογιῶν, καὶ τὸ δόπιον, ὡς λέγεται, ἔξετέλεσεν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς εἰς τὰ ἀνοικτά τῆς Βρεστῆς ἀναπτύξαν κατ' αὐτάς ταχύτητα 2½ περίπου κόμβων.

Ἐίνε πράγματι ἀξιοπερίεργον πῶς αἱ πλεῖσται τῶν προσπεθεῶν ἐφαρμογῆς τῆς ἐλίκους, ὡς μέσου προώσεως, ἀφεώρουν πλοῖα τὸ πρῶτον τότε ἐμφανισθέντα καὶ ἀποθλέποντα εἰς χρησιμοποιήσιν αὐτῶν ὡς ὑποθρύχων. Τὸ πρᾶγμα ἐνέχει λογικὰς ἀσφαλῶς θάσεις, καθ' ὅτι ἀναμφισθῆτως, ἀν δὲν ἔχρησμοποιηθῆται ἐνωρίτερον ἡ ἀπὸ αἰώνων γνωστὴ Ἀρχιμήδειος ἐλίξ, διὰ τὴν πρόδωσιν τῶν πλοίων ἐπιφανείας, τοῦτο ὡφείλετο, ἵσως, εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ χρησιμοποιήσις ἐνὸς τοιούτου δργάνου ἔξωτερης κατὰ τοῦ πλοίου κινούμενου καὶ κάτωθι τῆς ισάλου τούτου, ἀλλὰ λαμβάνοντος τὴν κίνησιν του ἐκ τῶν ἔνδον, παρεῖχε τεχνικά δυσχερείας δυσκόλων δυναμένας ν' ἀντιμετωπισθῶσι τότε. Διά τὸν λόγον δὲ τοῦτον ἀκριβῶς κατά τὰς πρώτας χρησιμοποιήσεις τῶν ναυτικῶν μηχανῶν διὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, ἡννόηθη κατὰ πολὺ ἡ διὰ τῶν τροχῶν λύσις τοῦ ζητήματος, ἵσως, θεοβαίως, καὶ λόγω τῆς μεγαλυτέρας οἰκειότητος, ἡν δῆδε εἰλέν ἀποκτήσει δ ἀνθρωπος πρὸς τὸ δργανον τοῦτο, τόσον ὡς μέσον δημιουργίας κινήσεως, δύσον καὶ ὡς μέσον μεταδόσεως ταύτης. 'Αλλ' ἀφ' ἦς ἐποχῆς δ ἀνθρωπος ἀπεφάσισε καὶ ἥρχισε σοθαρῶς μελετῶν τὸ πρόδηλημα τῆς ὑποθρύχιου πλεύσεως, αἱ ὡς ἀναφερθεῖ-



H.—"Ἐλίξ μεταβλητοῦ βίματος τοῦ WOODCROFT (1832). Δέον νὰ παραπορῇ ἐν τῷ σχήματι, ὅτι τὸ δεξιὸν τμῆμα τοῦ σπειρόματος ἔχει μικρότερον δύναμα τοῦ αἱστροῦ Θ.—Δίδυμοι, ἀντιστρόφους περιστρέφομενα πέρι τοῦ αὐτοῦ ἀξονος ἐλίξ τοῦ ERIKSON, (1836). Ἡ πρώναμα ἐλίξ περιεστόρευτο μὲ κατὸ τὸ ηνημένην περιστροφικὴν ταχύτητα. I.—Πρώτη ἐλίξ τοῦ κτηματίου SMITH (1836), ἀποτελούμενη ἐξ ἐνὸς σπειρόματος διαγράφοντος δύο πλήρεις στροφές. K.—Ἐξειλιγμένη ἐλίξ SMITH ἐξ δύο σπειρόματων μὲ ἡμίσειν περιέλειξ ἐξάστου Λ.—Κοινή ἐλίξ τῆς ἐποχῆς (1845—1865), χρησιτηριζομένη ἐπὸ λίαν πεπλατυσμένουν ἀκροπετερίγιων. M.—Βοηθητικὴ ἐλίξ δοκιμασθείσα κατὰ τὸ μέσον τοῦ παρελθόντος αἰώνος ἐπὶ ιστιοφόρον καὶ χαρακτηριζομένην ἐπὸ τοῦ περιέργου μηχανισμοῦ ἀνελκύσσεις ἐντὸς τῆς προπετείας πρόμνης, ὅταν δέν ἐχομησοπείτο.

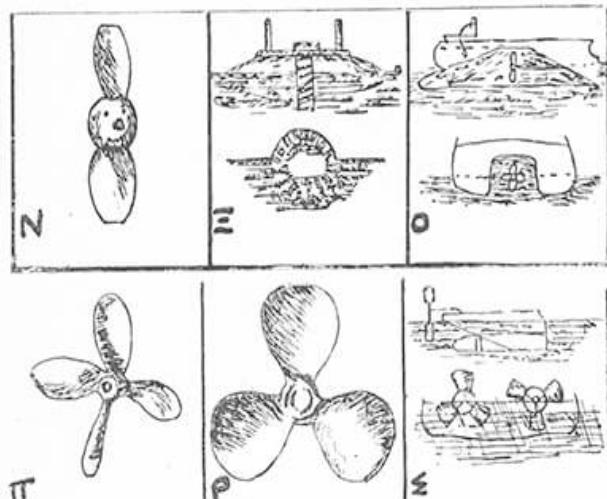
σαι δυσχέρειας ἀπετέλουν, οὔτως εἰπεῖν, πάρεργον, ἐν σχέσει μὲ τὰ ἄλλα μεγάλα ζητήματα, ἀτινα τὸ πρόδηλημα τῆς ὑποθρύχιου πλεύσεως ἔχετε πρὸς ἐπίλυσιν, δευτερεῦν δηλαδὴ ζητήματα διατηροῦνται τὸν ἀφορᾶ τὰς ὑπὸ τούτου παρουσιαζόμενας τεχνικάς δυσχερείας, ἀλλ' ἡ ἐπίλυσις ἀπετέλει θασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ διού ζητήματος. Ἡ πρώτη ἀτμοκίνητος πρωστηρίος ἐλίξ, ἐφηρμόσθη κατὰ τὸ 1802 ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανοῦ συνταγματάρχου Stevens, ἐπὶ ἀτμακάτου ὄκτω περίπου μέτρων. Ἡ ἐλίξ αὕτη ἐκνεῦτο ὑπὸ μικρᾶς περιστροφικῆς μηχανῆς, ἐπινοήσεως τοῦ Stevens, τὸ δέ τετράπτερος, καὶ εἰχε τὴν ἐν γένει μορφὴν τὴν ἐν τῷ σχήματι Ζ διδούμενην. Αἱ δοκιμαὶ τῆς ἀτμακάτου ταύτης ἐπιτυχεῖσι, ὅτι ἡ γυροσκοπικὴ ἐνέργεια τῆς ἐλίκους ὑπῆρξε λίαν ἔντονος, καθιστῶσα δύσκολον τὴν κυβέρνησιν τοῦ σκάφους, σπερ ἔτεισον συνεχῶν ν' ἀποκλίνῃ τῆς πορείας του. Τοῦτο ὀδήγησε τὸν Stevens εἰς τὴν υιοθέτησιν δύο ἐλίκων ἀντιτίθετως κινούμενων ὑπὸ μιᾶς καὶ μόνον μηχανῆς.

'Αξιοσημείωτον τυγχάνει τῆς ἐλλείψεως ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν ἐλίκα καὶ αὐτῶν τούτων τῶν θιασωτῶν ταύτης, τὸ διὰ ὁ ἴδιος ὁ Stevens, κατεσκεύασε μετά τινα ἔτη μεγαλύτερον πλοῖον, τὸ διόπιον, ὅμως, ἥτο τροχήλατον.

Εἰς τὴν Αὐστρίαν, ἡτις καὶ αὕτη διεκδικεῖ τὴν πατρότητα τῶν ἐλίκων, ἐπινοήτης τούτων θεωρεῖται ὁ Ιωσήφ Ρέσσελ, ὄστις, φοιτητὴς ὁν, ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ τῆς Βιένης, ἐσχεδίασε

έπι πλοίων μὲν χειροκίνητον μὲν μηχανισμόν κατά τὸ 1826, μὲν μηχανοκίνητον δὲ πλοίον ἔξ, ἵππων κατά τὸ 1829, ἐπιτυχών κατά τὴν δευτέραν ταύτην ἑφαρμογὴν ταχύτητα ἔξ κόμβων. "Ἄν καὶ τὰ πειράματα τοῦ Ἰωσήφ Ρέσσελ, διόπεις καὶ τόσων ἄλλων ἐφευρέτῶν, διέκοψεν ἡ ἐπέμβασις τῆς ἀστυνομίας, ἐν τούτοις, ἀργότερον ὁ ἀνδριάς τούτου ἐστῆθη πρὸ τοῦ Πολυτεχνείου τῆς Βιένης. Αἱ περιπέτειαι τοῦ Frederie Sauvage, τοῦ ὑπὸ τῶν Γάλλων θεωρουμένου σήμερον ὡς ἐφευρέτου τῆς Ἑλίκου, εἶνε γνωσταὶ εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὡς καὶ ἄλλοτε ἐκτεθεῖσαι ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων. Ὁ πολυπράγμων οὗτος ἐφευρέτης μετεχειρίσθη Ἑλίκα συνεχοῦς σπειρώματος, ἀνάλογον, περίπου μὲ τὴν τοῦ Buelnell (οὐχ. Α), ἥτις καὶ δοκιμασθεῖσα ἐπὶ τοῦ Σηκουάνα, ἀπέδωκε ἴκανοποιητικὰ διὰ τὴν ἐποχῆν ἀποτελέσματα. Πλὴν, ὅμως, ἡ Ἑλλειψις χρηματικῶν πόρων, ἡ δυσποιτία, μεθ' ἣς περιεβάλλετο καὶ ἡ ἀδύναμια ἀντιδράσεως ὀδήγησαν τὸν Frederie Sauvage εἰς τὸν τάφον μέσῳ τοῦ ψυχιατρείου. Τὸ αὐτὸς ἦτος, ἡτοι τὸ 1832, ἐδόθη διπλῶμα εὑρεσιτεχνίας εἰς τὸν Woodroffe, ἐν Ἀγγλίᾳ, δι' Ἑλίκα παρεμφερὴ μὲ τὸν Sauvage, παρουσιάζουσαν τὴν διαφοράν, ὅτι τὸ πρωράτον τμῆμα τοῦ σπειρώματος εἶχε τὰ δύο τρίτα μόνον τοῦ λοιποῦ σπειρώματος (οὐχ. Η).

Μετά τινα ἔτη ἐνεφανίσθη "Ἀγγλος τις κτηματίας Smith, ὅστις κατ' ἄρχας μὲν ἐπειραματίσθη μὲν Ἑλίκα ἀνάλογον μὲ τὰς τῶν Buelnell, Woodroffe καὶ Sauvage, κατόπιν δὲ ἐπενόησεν Ἑλίκα δύο σπειρώματων, ἕκαστου καταλαμβάνοντος ἡμίσειαν μόνον στροφῆν, τὴν ὅποιαν καὶ ἐφήρμοσεν ἐπιτυχῶς ἐπὶ σκάφους ἔξ Ἱππων. Τὴν ἐποχὴν ταύτην ἐνεφανίσθη ἐπὶ τῆς σκηνῆς ὁ Σουηδὸς στρατιωτικὸς μηχανικὸς Erickson, εἰς ὃν πλείστας ὥσας τῶν προόδων τῆς φειλεῖ ἡ ἐν γένει ἐφηρμοσμένη μηχανικὴ ἐπιστήμη, καὶ δοστὶς διαβέτων τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὴν κατανόσιν καὶ προώθησιν τοῦ ζητήματος μαθηματικὰ ἐφόδια, συνετέλεσεν οὕτω, κυρίως, εἰς τὴν ἐδραίωσιν πλέον τῆς Ἑλίκος ὡς πρωτοτυρίου μέσου. Κεί-



Ν.—Ἡ ονομὴ ἔλιξ τοῦ GRIFFITHS, (1842), μεταβλητοῦ βήματος καὶ σφωρικῆς πλήνης. Ζ.—Ἡ περιέργος προμοτήριος ἔλιξ τοῦ WINANS, (1858) ἡ περιβάλλουσα τὸ πλοίον κατὰ τὸ μέσον ἀντοῦ. Ο.—Τόπος πλαταῖς ἔλιξ λειτουργίους ἐν σήμαγγι, ζητηματοιουμένη εἰς σκάφη ταξιδεύοντα τις ἀβαθῆ νότα. Π καὶ Ρ.—Ἐξειλιγμέναι ἔλιξ, τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέζοντος αἴδην. Σ.—Μερικῶς μόνον ἐμβατιζόμεναι ἔλιξ, δοκιμασθεῖσαι ἐπὶ σκαφῶν μικροῦ νυθίσματος.

κατ' ἄρχας μὲν πειρεπλάκη εἰς λύσεις περιέργους, ὡς παραδείγματος χάριν, τὴν τῶν διπλῶν Ἑλίκων ἐπὶ τοῦ ἀντοῦ ἀξονος τοποθετουμένων, ἀλλ' ἀντιστρόφως πειριστρεφομένων, ἀς ἐγκατέλειψε, θεσαίως, τελικῶς, 'Άλλ' ἡ προσπάθεια αὕτη, δταν μάλιστα ληφθῆ ὑπ' ὅψιν, ὅτι εἰς τὴν πρυμναίαν Ἑλίκα προσέδιδε μεγαλύ-

τέραν πως ταχύτητα περιστροφῆς τῆς τῆς πρωραίας, δεικνύει θαθεῖαν κατανόσιν τῶν περὶ τὴν Ἑλίκα τιθεμένων προσθλημάτων, κατανόσιν τελείως δυσανάλογον πρὸς τὰς συνήθεις γνώσεις τῆς τότε ἐποχῆς. Ο Erickson ἐμελέτησε, κυρίως, ἐπιτυχεῖς Ἑλίκας, θαδίσας ἐπὶ τὰ ἵχνη τοῦ Fullton καὶ τοῦ Stevens, διὰ τῆς μεγαλυτέρας δὲ ἀποδόσεως τῶν ἐλίκων αὐτοῦ συνετέλεσεν εἰς τὴν κατάργησιν πλέον τῶν τροχῶν, ὡς μέσου προώσεως. Πρώτη ἐλίξ τοῦ Erickson (οὐχ. Θ).

Εἰς τὴν ἐδραίωσιν τῶν ἐλίκων, ὡς μέσων προώσεως συνετέλεσεν, ἐπίσης, ὁ Griffitts, τὸ 1842, δοτις ἐθελτίωσε σημαντικῶς τὸ σχῆμα, τόσον τῶν πτερύγων, δοσον καὶ τῆς πλύμνης, εἰς ἥν ἔδωσε σχῆμα τὸ γνωστὸν σήμερον ὑπὸ τὸ δόνυμα ὑδροδυναμικόν. Ἡ Ἑλίξ αὕτη (οὐχ. Ν.), διπτερός, δεικνύει αἰσθητὴν ἐπὶ τὰ θελτιώς ἔξελιξιν τοῦ ἔν γένει σχήμαστος τῆς Ἑλίκος.

Ἐκτός τῆς πρὸς τὰ πρόσω προσθλημάτων τὸ ζήτημα τῶν ἐλίκων ὑπέστη εἰς ὀρισμένας στιγμὰς καὶ διποθθόδρομησιν, διότι ὡς τοιαύτη δέοντα νά χαρακτηρισθῇ ἡ ὑπὸ τοῦ Winans ἐπινοθεῖσα Ἑλίξ, ἥτις περιέβαλε διόπλιθην τὸ μέσον τοῦ σκάφους περιφερειακῶς (οὐχ. Ξ καὶ Ο).

Ἡ συντελεσθεῖσα κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἑκατὸν ἡ ἑκατὸν πεντήκοντα ἔτῶν πρόσδος είνε πράγματι μεγίστη, δταν ἀναλογισθῆται τις, δτι ἡ ἀπόδοσις τῶν ἐλίκων ἀπὸ 20% ἀνῆλθε πλέον σήμερον εἰς 75% καὶ ἐπέκεινα.

Καὶ ἀπὸ ἀπόφεως μὲν καθαρᾶς ἀποδόσεως, τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο ἔχει ἐπιτευχῆ ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Taylor καὶ τοῦ Froude, ἥτοι ἀπὸ τριακονταετίας περίπου, ἡ θάσις, δομας, τῆς θεωρητικῆς ἐπιλύσεως καὶ διερευνήσεως τοῦ ζητήματος καὶ τῶν συναφῶν τούτων δεδομένων, ἐν ὅλω τῷ πλάτει αὐτῶν, δὲν ἐτέθη μόνον εἰμὴ πρὸ δεκαπενταετίας περίπου, χάρις εἰς τὰς ἐπιτευχθείσας προόδους τῆς μηχανικῆς τῶν ρευστῶν καὶ τὰς νέας ἀρχᾶς τῆς κυκλοφορίας ταχυτήτων τὰς προκυψάσας ἀπὸ τὰς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀεροναυπηγικῆς ἐκτελεσθεῖσας ἐρεύνας καὶ μελέτας.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΠΕΝΘΗ

Δημοσθένης Π. Πανταλέων

Μὲ εἰλικρινῆ θλῖψιν ὁ ναυτικὸς κόσμος καὶ ἐπίλεκτος μερὶς τῆς Ἀθηναϊκῆς Κοινωνίας ἐκῆδευσαν πρὸ δημερῶν τὸν γνωστὸν ἐφοπλιστὴν Δημοσθένην Π. Πανταλέων. Υἱός τοῦ ἔν Σμύρνῃ ἀναδειχθέντος διὰ τῆς ἀτομικῆς αὐτοῦ ἀξίας καὶ δραστηριότητος καὶ κοινωφελῶς δράσαντος Παναγιώτου Πανταλέων, δι μεταστάς, διεδέχθη τὸν πατέρα του ἀπὸ τοῦ 1914 εἰς τὰς ἐφοπλιστικάς ἐργασίας μετὰ τοῦ ἔτερου ἀδελφοῦ του κ. Νικολάου Πανταλέων.

Συμπαραστάται τοῦ ἀειμήνου πατέρος των ἀμφότεροι οἱ ἀδελφοί, ἀνήγαγον τὴν Ἀτμόπολισαν Π. Πανταλέων ἐν τῇ ἔνη καὶ τῇ ἡμεδαπῇ εἰς περιφανῆ θεοῖν, παρὰ τὰς ἀντιξόους τότε περιστάσεις, λόγω τῶν ἀπίνων διώξεων τῶν Τουρκικῶν ἀρχῶν καὶ τοῦ ἀμειλίκου μπούκοτάζ, ποὺ ἐπὶ πολλά ἔτη ύφιστατο ἡ 'Ελληνικὴ σημασία εἰς τὰ Μικρασιατικά παράλια.

Πατριώτης ἐκ τῶν ἀγνοτέρων καὶ θερμοτέρων δὲ ἐκλιπῶν Δημοσθένης Πανταλέων, γνώστης θαθεῖ τῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐργασιῶν, νοῦς θετικός καὶ γόνυμος, οἰκογενειάρχης καλὸς καὶ ἀφωισμένος εἰς τὴν Ἐλληνοπρεπῆ μόρφωσιν τῶν τέκνων του, ἐπέστασε καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸν διόριστον τὴν γενικὴν ἐκτίμησιν δὲν τῶν ἔν τῇ Σμύρνῃ διογενῶν καὶ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ καὶ τὴν ἀγάπην πάντων ποὺ ἐγνώρισαν αὐτὸν ἐκ τοῦ πλησίον.

Ο Δημοσθένης Πανταλέων ἀπῆλθεν ἀπὸ τὸν κόσμον μετὰ ήσυχον τὴν συνέδησον, δτι ἐπετέλεσε τὸ καθῆκον του ἀνθρώπου, ὡς πολίτου καὶ ὡς οἰκογενειάρχου, με τὴν ἐνδόμυχον δὲ ίκανοποιησιν, δτι ἀφίνει διοισθεῖσαν αὐτοῦ δύο υἱούς ἀρτίως μορφωθέντας, ἵνα συνεχίσουν τὸ πατρικὸν ἔργον.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θερμά ἀπευθύνουν συλλυπητήρια πρὸς τὴν θαρπενθύσαν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάτους καὶ τὸν ἀδελφόν την πατέρα του, δτις τόσον ἐπλήγη ἀπὸ τὸν ἀδόκητον θάνατον προσφιλεστάτου ἀδελφοῦ καὶ στενωτάτου συνεργάτου.

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΑΝΤΙΤΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

ΤΗΛΕΦ. 42633



Γερμανία

Παροχή ιατρικής βοηθείας σε πλωτό

Είναι ένα από τα τελευταία ταξίδια του τόπου Γερμανικών ατμόπλοιον «Βέστερλαντ» παρά την έπικρατούσαν σφραγιστή τρομαγμάτων είς τον Ατλαντικόν, όπου σε είς τας έπικλήσεις δονθείας Άγγλικού τυπού φρούτον τομαγματιανά δεσμοστήν, νανοπλοϊούντος δέ είς απόστασιν 350 μίλιων από τον Γερμανικού πλοίον. Ο «Άγγλος» δεσμοστής είχε τομαγματισθή σοβαρώς είς την ζείρα από τεμάχια φρανσθέντος χωνοτάλλου, έπειδη δε παριστατούσε άναγκη παροχής εις αυτὸν ταχείας ψειρουργικής περιθάλψεως, εξητήθη παρά τον πλοιάρχον διὰ τοῦ αυτομάτου, ο οποίος προσεχώς είχε σορούμενον σοφάδων, έπι τον διόπιν έπηρος ήταν ο πλοίος. Το «Βέστερλαντ», ενδύν τούς έπι την θαλάσσην, έπειτα από την έγγραφη επιτυχίαν, διέσπειρε την παροχή γραμμάτων σε πλοιάρχους, μολονότι τα κύματα ξηράνονταν εἰς ήρος δε μέτρων, νά παραλάβονταν τούς ασθενεῖς καὶ νά τούς διασκορπίσουν επί τον «Βέστερλαντ», διόπιν καὶ έπειτη ούτος έπι την έγγειόν την, διασφαλίζεις από δέδονταν κινδύνουν. «Ωραία τινάς φρανσθέντον τον τόπο απόλουθον φραδιτηλεγχάμηνα: «Εγγείονται διεξήθη ιατροποιητικώς. Λαθενής έπειτα κινδύνουν. Καλό ταξίδιο.

Γιουγκοσλαβία

Η ανάπτυξις της ναυτιλίας της

Ιανουοποιητική έπηρε σε έργα της Γιουγκοσλαβίκης ναυτιλίας κατά το παρελθόν έτος, δε το πλότον από μιας, ήδη έπειταντας έπειραν παλέτερα σενθήρα εἰς τας έπειρασίσιμους μεταφορας. Τόσον ή κίνησης έπι φρούτων, δύον καὶ τα ταξίδια έπιβατῶν παροντασιαν αείσησην εἰς τας τακτικές γραμμάτες, τας έξυπηρτευμένας ἐπό την διαφόρων Γιουγκοσλαβάνων ναυτικών έταφων. Παρεπήρηθη έπιστης, δια άντιθετώς πρός την χωρητικότητα του έπιπορικον στόλου της Γιουγκοσλαβίας, ήτις έσημειώσεις μίαν έντελως άσημαντον αείσησην, άξιόλογος έπηρε σε ή πραγματοποιήσεις ποιοτική δελτίωσις του παρ' από της διατίθεμενον πλωτού ίδιου. Πολλὰ νευτέρας, σχετικώς, ήλικιας πλοία, μεγάλης καὶ μέσης χωρητικότητος προσετέθησαν εἰς τας διαφόρους τακτικές έπιφερσίας, εἰς απτικαστασιαν πλαισιόντων τοιούτων, άποινθεντον, φινεταν δὲ διότι καὶ εἰς το μέλλον δύ προσφορθή ἐπό τον Γιουγκοσλαβών πλωτοτητῶν ή τακτική της ποιοτικής έξυπηρτευμένων του στόλου του, παρά ή ποσοτική από την ένισχυσις. Σημειωτέον, δια έπι την έπιδιωσιμήν άνανέωσιν, έπολογισμον αποτελεί παράγοντας καὶ ή ίδιαν από μέρους της κινεργήσεως τού Βελγικάδιον άρρωγη.

Τὰς πυκνοτέρας προσεγγίσεις των της Γιουγκοσλαβίκης πλοίων είχον εἰς τούς έθνικοὺς λιμένας της Αδριατικής καὶ εἰς τούς λιμένας της Αιγαίου, το δίκτινον, ομοίως, τῶν παρ' απότον έξυπηρτευμένων τακτικῶν γραμμῶν περιελάμβανεν ίδιαν ηγετητικού την Μεσόγειον, τα 'Αργικανικά παράλια καὶ πάντας τοὺς οιμαντικοὺς λιμένας της Βορείου Εβροπής καὶ της Νοτίου Αμερικής. Ηδη, προβλέπεται έπειτασις τού έπαρχοντος δικτύου διά της έξιμεταλλένσεως καὶ νέουν γραμμῶν, τῶν διόπιν θά έπιδιωσθῇ ή συστάσις.

Χαρακτηριστική ήδη έπειρου έπηρε καὶ ή έπι τον ναυτηρικού πλαισιον Γιουγκοσλαβίκης πρόσδοτος. Πρός το παρόν τά έν Σπλάτη ναυτηρεία κατασκευάζονταν δύο ατμόπλοια διά τας απτοπλοίας συγκονιωνίας τῶν Δαλματικῶν λιμένων, έπιτετα δὲ διότι ή ιανουοποιητικὴ συμπλήρωσις τῶν έν λόγῳ κατασκευῶν δύ προλειάνη τό έδαιος διά σοβαροτέρας έργασίας.

Οσον άφορα την δύναμιν της Γιουγκοσλαβίκης ναυτιλίας, παρουσιασεν αέτη εἰς το τέλος τού 1930 μίαν αείσησην έπι 5376 τόννων γρόδης, έπι συγχρότεο πρός την έπαρχονταν χωρητικότητα τού 1935. Ο στόλος ούτος, έξιαρχονταν τῶν ογκούντων καὶ τῶν έφωδιασμένων μὲ δονθητικής μηχανής μηχανῶν πλοίον, ήσθιμει την Ιην Ιανουαρίου το. έ. 69 σελήνη έπερποντίου ταξίδιον, 19 σελήνη μεγάλης απτοπλοίας καὶ 84 σελήνη τοπικῶν γραμμῶν, ήτοι έν συνόλῳ 172 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 370.300 τ. γρόδης καὶ 563.220 τόννων φορτίου.

Μέλι αισθημα προφανοῖς ιανουοποιησεως σχολιάζεται εἰς την Γιουγκοσλαβίαν ή διά πρώτην φοράν σημειωθείσα έσχάτος έξαγωγή. Τεσχολωβασιῶν προϊόντων διά τον Σονσάρ, εἰς τὸν λιμένα τού διόπιν έξετέλεσθησαν, οὓς γνωστόν, άξιόλογα έργα πρός ένισχυσιν της έπιπορικής καὶ κυρίως της διαμετακομιστικής από την ιανουαρία. Ή πρότι αέτη Τσεχοσλοβακή έξαγωγή άφεντα την αποστολήν πολεμικῶν εἰδῶν τῶν έργοντασιών Σκόντα εἰς Μαρζόν. Διά την μεταφοράν έχοντασιών ήτη η Γιουγκοσλαβίαν πλοίαν της έταφιας οceania.

Δανία

Προβλέψεις ναυτιλιακής εύημερίας

Εἰς συνέντευξιν τού έπι' εύκωμοις της 70ετηρίδος αώτον, δι γηραδός Δανός έφοπλιστής κ. Marius Nielhel παρέσχε με τας κατωτέρω διάλιγας, ήλια χαρακτηριστικάς φοάσεις μίαν είσόνα της σημερινῆς καταστάσεως της διεθνούς ναυτιλίας καὶ τὸν προβλέψεον τού διά την έργασίαν της καὶ κατά τὰ άμεσως προσεχή έπι. «Πρό διετίας άκομη — εἰπε προσειδόν, διτι ή θέσης της ναυτιλίας διομηγανίας θά έβελπιοντο τό 1937, ήδη δι πιστού, διτι ή έφοπλοιούς έχει ποδ' αώτον τοία, τούλαχιστον, έπι ιανουοποιητικής έργασίας. Ή πειρά μον — έξηρολοιθησεν — ανάγετα εἰς μίαν μαρινήν περίοδον από τού 1890 καὶ έντενθεν. Κατά την πολνετή αὐτην έφοπλιστήν μον σταδιοδρόμιαν, είδον πολλάκις την ναυλαγοράν νά μεταπίτη από τὰ την της ζωηρότητος εἰς τά βάθη της κισθεών καὶ τάπαλιν, διτις τα κίνητα τού Όχεανον. Προβλέπω μίαν έποκην εύημερίας διά την ναυτιλίαν, διότι ήδη αἱ Ήνομένων Πολιτείαι προσανατολίζονται πρός μίαν έπιπορικήν πολιτικήν έπι μᾶλλον φιλελευθέρων, διότι τὰ προγράμματα έξοπλοιούν τονόντων τάς μεταφοράς καὶ διότι άκομη την έρειπα πον συνεσθέσεων εἰς την έμπλιος σπαφαγμός εἰς την Ισπανίαν, θ' απαντούσιον ήγάνη ή γοήγορα διά την έπανοφθοσίν των, μίαν σημαντικήν χωρητικότητα. Πάντως — κατέληξε — δεν πρέπει ν' αποβλέψουμε εἰς την διανομήν μεγάλων μερισμάτων, ήλια υφοντίσουμε διά την δημιουργίαν ιανούν άποθεματικών πρός ατμετώπουν της νέας περιόδου τῶν ισχνών άγελάδων.

Ηνωμέναι Πολιτείαι

Η ποιοτική κατωτερότης τού πλωτού των ύλικού

Ο έμποροιος άκολουθος της έν Ούνασητών Βρετανικής πρεσβείας άνακοινώσεις πρό την την έπιθεσίν του έπι της οίσονομης καταστάσεως τῶν Ήνομένων Πολιτεών. Ωριμένων περιοπα της έπιθεσεως την ποιοτικήν καταστάσεων της Αμερικανής ναυτιλίας, είναι άρκετη ένδιαια έργωντα. Ούτο, την 31ην Μαρτίου 1936 άπηρολούντο εἰς την κίνησην τού έξιτεροικού έμπορούν τῶν Ήνομένων Πολιτεών 1779 σελήνη 4.084.070 τόννων γρόδης, έπι τῶν διόπιν 689 ήσαν ατμόπλοια καὶ 1090 ήτοροσίτες. Τὸ σύνολον τού Αμερικανού έπιπορικού στόλου άνηκόθετο κατά την ίδιαν χρονολογίαν εἰς 14.499.755 τ. γρόδης, διά δὲ τῶν έμπιστων πλοίον έξιτεροικού τά 35.7 ο τού μεταφοράν τού έξιτεροικού έμπορού της ζώρας.

Τονίζεται περιστέρω ή ποιοτική κατωτερότης τού πλωτού ίδιου τῆς Αμερικανής ναυτιλίας. Έξαιρέσει τῶν τάντερες, τα 85 ο τῶν άπασχολομένων εἰς τὰ διετής ηγεμόνειαν μεταφοράς σοφάδων είναι ήλικιας 14 τε έπι τῶν ανών, έπι απότον δὲ πασσότων 11 ο ήφορρά πλοία από τῶν 20 έπιτων. Διά την άνανέωσιν, θινεν, τού στόλου τούτου θά έχρειαίτητο νά έναυπηγούντο έπι έξι συνεχή έπι, σελήνη 433.000 τ. γρόδης διά την κατηγορίαν τῶν πλοίων άπερποντίων ταξίδιον καὶ 349.000 τ. δεξαμενοπλοίον.

Ιαπωνία

Ο ναυπηγικός όργασμός

Κατ' άνακοινώσειν της «Ενώσεως τῶν Ιαπώνων έφοπλιστῶν» την Ιην Φεβρουαρίου έτελον έπι κατασκευής εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία 141 σελήνη, 1000 τ. γρόδης καὶ άνω έπιαστον, συνολικής δέ χωρητικότητος 883.000 τόννων. Εξ απότων 104 σελήνη 613.400 τ. ήσαν φορτηγά γραμμῆς καὶ

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

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

PRAKTOREΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

KΩΔΙΚΕΣ

Scott's 2906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient
Boe. Telephone. Stettin 25601 (5 line) Swinemunde, 2036

ετράμπτς», 20 σκάφη 158.000 τ. ήσαν τάνκερς και 8 άλλα 69.270 τ. ήσαν άλιεντικά και φαλανοθηριά. Είς τοὺς ἀνωτέρου πίνακας περιλαμβάνονται και 9 ἐπιβατηγά πλοῖα 41.250 τ. γκρός.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ότι κατόπιν τῆς παρασχεδείσης ὑπὸ τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐπονεγίου Γεωργίας καὶ Ἀλείας ἀδείας, ὅπως αἱ ἀλιευτικά ἔταιρα ἔτεινον τὴν δρᾶσιν τῶν καὶ πόδις τὰς Ἀνταρκτικὰς θαλάσσας, μία Ἰαπωνικὴ ἀλιευτικὴ ἐπιχείρησις προβάνει εἰς τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς πλωτοῦ συνεργείου κατεργασίας ἐλάσιον φαλάνης, χρονιτόπητος 27.000 τόννων καὶ 8 φαλανοθηριών σκαφῶν, ἐπέρα ἐπιχείρησις ναυπηγεῖ ἔνα πλωτὸν συνεργείον 15.000 τ. καὶ 9 φαλανοθηριώκα καὶ μία τρίτη ἔταιρα ἔνα συνεργείον 16.000 τ. καὶ 8 φαλανοθηριά.

Τὸ πρόγραμμα τῆς «N.Y.K.»

Κατὰ τὰς πληροφορίας ἀφ' ἐτέρου τοῦ Ἰαπωνικοῦ ναυτικοῦ τύπου, ἔνα κολοσσιών ναυπηγικὸν πρόγραμμα ἐπεξεργάζεται ἀπὸ τίνος ἡ «Nippon Yusen Kaisha», προσειμένοντος ἡ ἀνταπετοπή τὴν δημονογηθεῖσαν κατάστασιν διὰ τῆς συγχονεύσεως τῆς «Osaka Shosen Kaisha» μὲ τὴν «Kokusai Kisen Kaisha». Τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον προβλέπει τὴν κατασκευὴν τριῶν ἐπεργονεύσιν 16.000 τ. γκρός ἔκαστον καὶ ἐπτά φορτηγῶν γραμμῶν τὸν 9300 τόννων, ἥτοι μίας συνολικῆς χωρητικότητος 113.100 τόννων. Τὰ φορτηγὰ «λάινερς», προσφέρονται διὰ τὰς γραμμὰς πόδις τὴν Εὐρώπην, θῦ ἐφοδιασθῶν μὲ μηχανάς Ντίζελ καὶ ὁ ὀ' ἀναπτύσσοντας ταχύτητα 19 μιλίων.

Άλλα καὶ ἡ «Osaka Shosen» ἀπεράσπισεν ἐπίσης νὰ ναυπηγήσῃ καὶ αὐτὴ πέντε ἐπιβατηγά σκάφη, ἥτοι δύο τῶν 13.000 τ. γκρός διὰ τὰς πόδις τὴν Αμερικὴν γραμμῶν τῆς καὶ τρία τῶν 10.000 τόννων, διὰ τὰς πόδις τὴν Αφρικὴν ὑπερεσίας. Καὶ τὰ πέντε ταῦτα πλοῖα θῦ ἔχουν ταχύτητα 20 μιλίων τὴν ὥραν. Αμφότερα αἱ ἔταιραι ἐλλήσουν νὰ ἐπιτύχουν ἀπὸ τὴν κυβερνήσιν τοῦ Τόκιο διὰ τὰς ἀνωτέρω νέας κατασκευῆς τῶν μίαν ἐπιχορηγήσιν 225 γένεν κατὰ τόννων, βάσει σχετικοῦ νομοσχεδίου τελοῦντος ἥδη ὑπὸ τὴν ψῆφον τῆς Ἰαπωνικῆς Διαίτης.

Ιταλία

Νέα αὔξησις τῶν ἐπιχορηγήσεων

Διὰ τὸ οίκονομικὸν ἔτος τὸ ἀρχόμενον ἀπὸ 1ης Ἰουλίου, ἔτι μᾶλλον ηὔημένα ἀπεραίσθητη νὰ καταβληθοῦν ἐπιχορηγήσεις εἰς τὴν Ἰταλίκην ναυτιλίαν. Εἰς τὸν νέον Ἰταλίκον προϋπολογισμὸν ἀναγάφονται σχετικά πιοτροφεῖς 283.085.350 λιραστῶν, ἔναντι 278 ἔκατ. τῆς παρελθόντης χρονιστικῆς, ἐνῷ ἔξι ἄλλου καὶ ἡ πίστοις δι' ἀμοιβᾶς νέων κατασκευῶν ἀναβιβάζεται ἀπὸ 7 ½ εἰς 54 ἔκατ. λιραστῶν, ἵνα διευκολύνθῃ κυρίως ἡ ναυπηγήσις νέων σκαφῶν, ίδια φορτηγῶν, εἰς τὰ ἐθνικὰ ναυτηρία καὶ περιορισθῶν οὕτως αἱ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων πλοίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

Μεγ.Βρεταννία

Διὰ τὴν ἄνετον ἐνδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων

Υπὸ τῶν Ἀγγλικῶν ναυτηριῶν «Swan, Hunter & Wigham Richardson» παρεδόθη πρὸ τοῦ πόδιον καὶ εἰσὶ θερμοὶ εἰς τὴν ὑπερεσίαν τὸ νεότερον δεξιεμένολον «Regent Lines», 13.000 τόννων φορτίου. «Ἐντὸς τὰς ἡ παρατηρητικότερα τοῦ νέου τούτου σκάφους γνωρίσιμα ἔχειται εἰς τὴν διαφύσιμιν τῶν διὰ τὸ πλήρωμα προσφεύσιμων διαμερισμάτων, ἀτανά ἔξαστα παλαιάν τῶν σκαφῶν καὶ ἡ νέατερη διαμονὴ καὶ θεωροῦνται ὡς ἐφαύλιλα μὲ τὰ διαμερίσματα τῶν «άμπιλ - κλάς» ὑπεροικείων. Τόσον αἱ αἴδουσι ἐστατοφίον τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ κατωτέρου πληρώματος, δύον καὶ οἱ κοιτονίσοι αὐτῶν, ἀφίζονται διὰ μηχανικῶν συστήματος καὶ θεωροῦνται ἐπαρκῶς διὰ «καλοριφέρ», ἐνῷ εἰς ἕ-

καστον κοιτονίσκον τοῦ κατωτέρου πληρώματος ὑπάρχουν δύο μόνον κλίναι, μὴ ὑπεροκείμεναι ἡ μία τῆς ἀλληλ. Μεγάφωνα ἔχουν ἐγκατασταθῆ ὅχι μόνον εἰς τὴν αἴθουσαν τῶν ἀξιωματικῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν αἴθουσαν ναυτῶν καὶ θεωροῦνται, χάριν τῆς φυχαγογίας τῶν κατὰ τὰς ὅρας τῆς ἀναπάνθεως, ἐπὶ δὲ τοῦ καταστοπόματος διαφυλάσσονται εἰδικοὶ χόροι δι' ἀλητικάς παδιάς καὶ «τέννις».

Αἱ ἀνωτέρω πρόσδοι, ὅσον αφορᾷ τὴν ἄνετον καὶ ὑγεινήν ἐνδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων, ἐφεύλκισαν, ώς ἡτο ἐπόμενον, τὴν προσοχὴν τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου, δότις μὲ ζανοποίησην διαποτονεῖ, ποὺ εἰς πολλὰ ἐκ τῶν ἥδη ναυπηγούμενον ἐν 'Αγγλίᾳ σκαφῶν καταβάλλεται κάθε προσοχὴ ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου. Θύ ἡτο ἀσκοπον — γράφει ἡ «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπολού — νὰ ὑπενθύμησῃ τις τὰς τόσον γνωστάς ἐπικρίσεις διὰ τὸν καταδικασμένον τύπον τῆς «πούρων» τῶν περισσότερων πλοίων. «Υπάρχουν δι' αὐτῶν αἱ ἐπάστοτε ἐχθρέσεις τῶν ὑγειονικῶν ἐπιθεωρητῶν, αἵτινες δὲ εἰναὶ ἐποικοδομητικά οὕτε διὰ τὰ πλοία, ἀλλ' οὕτε καὶ διὰ τὰ πληρώματα.

Τρεῖς εἶναι ἐν προσειμένῳ οἱ συντελεσταὶ διὰ τὴν ὑγεινήν διαμονῆν τῶν πληρωμάτων. Πρῶτον, ὁ τέπον τῶν διαμερισμάτων, τὸν ὅποιον προκίνονται ἔκαστοι οἱ ἐποπλισταὶ διὰ τὰς νέας κατασκευᾶς των, δεύτερον ἡ ἐπὸν τῶν ἀξιωματικῶν ἐπιβαλλομένη πειθαρχία διὰ τὴν καθαριότητα καὶ τὴν συντήρησην τῶν κοιτονίσκων καὶ τέλος ἡ ἀτομικὴ προσπάθεια ἀπὸ τῶν τούτων τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. «Η αἱστηρὰ μάλιστα ἐπίβλεψις ἐπέρχονται δύναται νὰ μεταπορφωθῇ τὰ διαμερισμάτα τοῦ πληρώματος, ἀσχέτως, πολλάκις, τοῦ τέπον αὐτῶν καὶ τῆς διαγωγῆς τῶν ἀνδρῶν. Η ἐπίβλεψις αὕτη, δυστυχῶς, δὲν ἐφαρμόζεται κατὰ τὸν ἐμπρόστον τρόπον.

Η ἐπὶ τοῖς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας σημειούμενη πρόσδοις εἰς τὴν παρούσην δελτιούμενον διαμερισμάτων — συνεχίζει ἡ «Journal of Commerce» — ἀποκαλύπτει, διὰ οἱ «Ἀγγλοι» ἐποπλισταὶ ἐπιθυμοῦν νὰ ἔξαστερον εἴναι στίγμα διὰ τὸ ἐθνικὸν πλοίον. «Εὖν, ὅμως, η προσπάθεια αὕτη δὲν συμβαίνει μὲ παρόμοιον ἐνδιαφέρονταν ἐν μέροις τῶν πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων, τὸ ἀπότελεσμα δὲν θύνεται καὶ πάλιν ζανοποιητικόν. Μόνον η συνεργασία τῶν τούτων αὐτῶν παραγόντων θύνεισαν τὸν πειθαρχίαν, τὰ μέτρα τῆς ἐποπλοῦσης τῆς ὑπεροικημένην ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀφετόντων τῶν προσόντων τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. Αἱ παρούσαι συνήργαι πυραΐνονται μεταξὺ τῶν νεωτέρων κοιτονίσκων διατηρήσεων καὶ τῶν πλαϊδίων παραβάσιον καὶ ἀπολυταρχική πειθαρχίας, τῆς κληρονομηθείσης ἀπὸ τὴν ἐποχὴν τῶν ιστοσφρόνων. Η ἀγαθότερος αὕτη κατάστασις δὲν δύναται νὰ συνεισθῇ ἀνενόησθαι καὶ κανόνινον ἀνεπανορθώτων γάσματος καὶ τῶν συνεχῶν προστιθούντων εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων τῶν.

Εἰναι δέδουσαν — ἐπιλέγει ἡ «Ἀγγλικὴ ἐφημερίδης» — διὰ τὸ γόνηρον τοῦ Ἑμιποτικοῦ Ναυτικοῦ θέλει μεγάλως τονοθή καὶ διὰ τὸ ἐπίτερον τῆς διαβίσεως τῶν ναυτιλλούμενων ἐπὶ τῶν πλοίων θύνεισαν ἀνενφοθῆ ἀπεριοριστώς, ἐνώ οἱ πλοίαρχοι συντήρουν εἰς τοὺς ἀξιωματικούς τῶν νὰ ἐνδιαφερθοῦν περισσότερον διὰ τὴν πειθαρχίαν,

Αἱσθητὴ ἡ ἐλλειψις «μπῶνκερς»

Οἱ ἐποπλιστικοὶ κύκλοι τῆς «Ἀγγλίας» ἐντονοτάτας διατυπώνουν διαμαρτυρίας διὰ τὴν ἀπὸ τοὺς παρατηρητούς αἱσθητήν ἐλλειψην γαναγάρων διὰ τὸν «μπῶνκερ», ητος παρεμβάλλει σημαντικάς, πολλάκις, διασχείσεις εἰς τὴν κίνησιν τῶν σκαφῶν τον καὶ προκαλεῖ προσθέτους δαπάνας καὶ ἐπιζημίας καθυστερήσεις. Κατὰ τὸν ἐποπλιστὴν κ. R. Dalgliesh, η ἐφημογή τοῦ συστήματος διναμαστούτων καὶ πειθαρισμῶν τοῦ επεριγράφειν γαναγάρων νόμου συνετέλεσεν εἰς τὴν διασοτὴν τῆς ἀνορύζεως γαναγάρων ἀπὸ 1300 στοὺς καὶ εἰς τὴν δημοσιγύιαν 210.000 ἀνέργων ἀνθρακωρύζων. Συνεπειδή τῆς τεχνητῆς ταύτης ἐλλειψης, ἐμειτήσαν αἱ φορτηγῶν «μπῶνκερ» ἐπὶ τοῦ Νιούκαστλ κατὰ 86.000 τ. διαρκοῦντος τὸν α' 3μήνουν τῷ. Ε., ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντί-

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



στοιχείων τού 1936. Κατά τὸ αὐτὸν ὥπερ ἀνασόπησιν τούμηνον—
ἔτονεσσεν ὁ κ. Dalglish— παρέστη ἀνάγκη νὰ κατευθυνθοῦν 131 πλοῖα
εἰς διαιρόδοντας λιμένας τοῦ ἔσωτεροῦ πρὸς παραλαβὴν γιανθράκων,
ἐνῷ καὶ αὐτὸς ὁ ἴδιος ἐπεξεύθητον τοῖς ἐπιτηγῶν τοὺς εἰς τὸν θαυματικὸν
τοῦ εἰς Κόντινεντ δι' ἀνθράκευσιν.

Ἐπερος "Ἀγγλος ἑραπολιστής, ὁ κ. Philip E. Haldin, πρόεδρος τῆς
ἱαρίας «Lampert & Holt», τοῦ Λίβερπουλ, ὅμιλῶν πρὸς τὴν γενικὴν
συνέλευσιν τῶν μετόχων ἑχαρακτήρισε τὴν ἐλλειψιν εμπλωνερζ, ὡς ἀ-
ποτελοῦσαν πρόβλημα διὰ τὸν ἀπόσσοπον κίνησιν τῶν ἀποτοποίων.
«Εἰδοποιήθημεν — εἶτε — παρὰ τὸν ὄργανον, μὲ τὰ ὅποια συναλλασ-
σόμεθα, ὅτι περιφορίσθησαν αἰσθητῶς, λόγῳ τῶν φραγμῶν τοῦ νόμου,
τὰ εἰς εμπλωνερζ ἀποθέματά τοῦ καὶ ὅτι ἡ φραγμὴ αἴσχησις τῆς ζη-
τήσεως, ἐν συνδεσμῷ μὲ τὸν ἀπότομον διόγκωσιν τὸν ἐπηρεοῦσαν πλοίον,
κατέσθησαν αὐτὰ ἀνίκανα νὰ καλύψουν τὰς αἰτουμένας ποσό-
τητας. Παραπονοῦντα ἐπίσης τὰ δρυγεῖα, ὅτι ἀδυνατοῦν νὰ ἀνεψοδά-
σουν τοὺς ἑπασταχοῦ ἀνθρακευτικοὺς αὐτῶν σταθμούς, ἐλλείψει διαθε-
σίου πλοίου.

'Ο κ. Haldin ἑχαρακτήρισεν ὡς ἀδικωαλογήσιτον τοὺς ἰσχυρισμοὺς
τῶν δρυγείων, διότι ἡ διόγκωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν ἐπηρεοῦσι ἀπο-
πλοίον — εἶτε — συνετελέσθη βαθμαίος, ὡς δὲ μεταφορὰ «εμπλωνερζ»
πρὸς ἀνεψοδισμὸν τῶν ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν εἰναι εὔκολος, ἐὰν οἱ
ἀποστολεῖς στέρεσσον εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ἑφισταμένων ναυλῶν. 'Α-
ναγρέψομεν ὁ κ. Haldin εἰς τὰς δυσχερείας ἑξενέρεσσος εμπλωνερζ
ἔτονεσσεν, ὅτι τελευταῖος ἔνα ἀπόπλοιον τῆς ἑταῖρας ἑξερρότωσεν εἰς
τὸν Ἀμβέρσαν, ὀπότεν μὲν τὸν κατηγοροῦντο εἰς Λίβερπουλ πρὸς φόρτωσιν καὶ
παραλαβὴν 3000 τ. εμπλωνερζ. 'Ἐπειδὴ δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ προ-
μήθεια εἰς Λίβερπουλ, εἰμὶ 1000 τ. γιανθράκων μόνον, ἡναγκάσθη τὸ
ορθὲν σκάρος νὰ παραλάβῃ εἰς Ἀμβέρσαν 2000 τ. «εμπλωνερζ» Βε-
ρσαλίας. Καταλήγων ὁ ὄμιλητης ἐδικάσιος τοὺς πλοιοποτήτας, οἵτινες
καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ δεινέννουν ἀπὸ τὸν προτίμου πρὸς τὰ καύσιμα ἔλαια
διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν σκαρῶν τοῦ καὶ ἀνέψερεν, διὰ ἡ «Lampert & Holt
Line» ἐμπαταίσεις προηγούμενην τῆς ἀπόφασιν, διὼς ἀντικαταστῆσῃ τὸ
πετρέλαιον διὰ τοῦ γιανθράκων εἰς ἔνα ἐκ τῶν πλοίων τῆς, ἀπόφασιν
ἡγετεῖσαν πρὸς ἐνέργωντον τῆς κινήσεως ὑπὲρ τοῦ ἔντικον τούτου διὰ
τὴν Ἀγγλίαν προϊόντος.

Τὰ νέα «λάϊνερζ» τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ

Τὴν ἡνην Ἀπριλίου καθειλκόθη ἐξ τῶν ναυτηρίεων τοῦ Ρότερνταμ
τὸ πρότον ἐξ τῶν τεσσάρων μεγάλων ὑπεροκεανίων, ἀπέναντι τελοῦν ὑπὸ¹
κατασκευήν εἰς Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ, προορίζονται δὲ διὰ τὴν ὑπ-
ρεσίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Πρόσκειται περὶ τοῦ «Nieuw Am-
sterdam», τῆς «Holland - America Lijn», ἐνὸς σκάρων 33.000 τ.
γκρός, ἐφοδιασθησμένον διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ μὲταποτοβίλου, οἵτι-
νες ὑὰ ἑξασφαλίζουν εἰς τὸ πλοίον μίαν ταχύτητα 21 μιλίων. Τὸ συμ-
βόλαιον διὰ τὴν ναυτήγησιν τοῦ «λάϊνερζ» αὐτὸν ὑπερχάρη, καθ' ὃν
ἡ «Ολλανδικὴ ναυτηρικὴ βιομηχανία ἑψιστατο τὰς συνεπείας δαυτά-
της κιούσεως, δεδομένου, διὰ τοῦ ὅλανδικα προσφοραὶ ἡσαν ὑγρήτεροι
ἀπὸ τὰς δοθεῖσας παρ' ἐνὸς Ἀγγλικοῦ ναυτηρίεων, δύναται νὰ λεχθῇ, διὰ
εἰς ἐκ τῶν σκαρῶν τῆς κατασκευῆς τοῦ ἡτο ἡ παροχὴ ἑργασίας εἰς τὸ
προποιόντων τῶν ὅλανδικῶν ναυτηρίεων.

Τὸ πλέον ἀξιοσημείωτον χαρακτηριστικὸν τοῦ πλοίου τούτου πιθα-
νῶν νὰ ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὸ ἑργασία διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ
σκάρους καὶ τῶν μηχανῶν, καθὼς καὶ τοῦ ἐφοτλίσμου καὶ τῆς ἑξαρτή-
σεώς του, κατενεμήθησαν μεταξὺ τεσσάρων ναυτηρίεων οίκων τοῦ Ρό-
τερνταμ, τοῦ «Αμτεργράντα» καὶ τοῦ Φλόσιγκ. Συμπληρώμενον, διὸν τὸ
«Nieuw Amsterdam» θὰ είναι δυνατόν διὰ τοῦ προϊόντος ἐφεύρεις
ἔθνικῆς συνεργασίας, διὼς λ. γ. θεωρεῖται διὰ τοῦ Μεγάλου Βρετανί-
αν τὸ «Queen Mary» καὶ τὸ ὑπὸ κατασκευὴν ἀδελφὸν αὐτοῦ «οὐπτερ-
-λάϊνερζ».

Ἐπερος μέγα ὑπεροκεάνιον ἐξ τῶν ορθέντων τεσσάρων, τὸ διόποιον
πρόσκειται νὰ καθειλκόθη κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, εἰναι τὸ παραγγελ-
θὲν κατὰ Μάιον π. ἔ. εἰς τὰ ναυτηρίεια τῆς Βρετανῆς διὰ λογαριασμὸν
τῆς «Norsk Amerikalinje», Νορβηγίαν μότοροι «Oslofjordz», 16.500
τ. γκρός περίποι, μὲ τέσσαρας ἔλικας καὶ μὲ προβλεπούμενην ταχύτητα
19 μιλίων προεργασμένην ὑπὸ μηχανῶν Ντίζελ, τύπου M.A.N., ἑργαμέ-
νων ἐπὶ τῶν ἀξόνων τῶν ἔλικων. 'Η παραδόσις τοῦ ὑὰ πραγματοποιη-

θῆ τὸν Μάιον τοῦ 1938. Τὸ «Oslofjordz», ἀντιπροσωπευόν μίαν κανονο-
μίαν, ὡς πρὸς τὸ σύστημα τῶν προσωπηγίων μηχανῶν του, διὰ τὴν ἐ-
πιβατηγὸν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, θὰ ἔκτελῃ, ἐν τούτοις τὴν
ὑπεροεσίαν τοῦ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ ὑπάρχοντα δύο Νορβηγικά ὑπερο-
κάνια «Stavangerfjordz» καὶ «Bergenfjordz», ἀπένα προωθοῦνται διὰ μη-
χανῶν τετρατήλης ἑκτονόσεως ἐν συνόλῳ μὲ ἀτμοστροβίλους συστή-
ματος «Bauer - Wach».

Τὸ τέτοιον ὑπεροκεάνιον εἰναι τὸ «Stockholm» 28.000 τ. γκρός, πα-
ραγγελθὲν τὸν Νοέμβριον π. ἔ. ὑπὸ τῆς «Svenska Amerika Linien» εἰς
τὰ Ἰταλικὰ ναυτηρίεια τοῦ Μονφαλκόν. Τὸ πλοῖον τοῦτο κατασκευά-
ζεται, βάσει τῆς ἀκολουθουμένης ταχικῆς ὑπὸ τῆς πλοιοκτητοίας ἑτα-
ρίας καὶ τὸν ἐκ τῆς πλεισταίς αὐτῆς διδαγμάτων, δεδομένου, διὰ πρόσει-
τα νὰ ἐγασθῇ ἐν συνδύσμῳ πρὸς τὰ «μότορ - λάϊνερζ» «Grijskholm»
καὶ «Kingsholm», ἀπένα κατεσκευάσθωσαν εἰς Γουάλσεντ τὸ ἐν καὶ εἰς
Ἀμβούργον τὸ ἐπερον καὶ τόσον εὐδοκίμως ἑργάζονται μέχρι σήμερον.
Αἱ προωτήσιοι, ἐν τούτοις προσεχεῖς πρὸς τὸ πλοῖον ταχύτητα 19 μιλίων.
'Ηδη τίθεται ἡ τρόπος τοῦ σκάρους, ὅπερ προβλέπεται νὰ καθειλκοῦται τὸ θέρος
τοῦ 1938 καὶ νὰ παραδοθῇ πρὸς ὑπεροκεάνιον τὸ Μάρτιον τοῦ 1939.

Τὸ τέταρτον ἐκ τῆς σειρᾶς, εἰναι τὸ νέον «λάϊνερζ» τῆς «Kionna -
Ovāt», χωρητικότητος 40.000 τ. γκρός, τοῦ προίον ἡ τρόπος τίθεται ἐν-
τὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὰ ναυτηρίεια «Camell - Laird & Co Ltd», τοῦ
Μίλτονχεντ. Τὸ νέον τοῦτο σκάρος, ὅπερ ὑὰ προωθῆται δι' ἑργαμένων
στροβίλων, ἀποτελεῖ τὴν ἀπαρχὴν ἐνὸς προγράμματος τῆς «Kionna -
Ovāt», τείνοντος εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ἀποκαλούμενον «ένδια-
μέσου» στόλου της.

Αἱ καταβληθεῖσαι ἐπιχορηγήσεις διὰ τὸ 1936

'Υπὸ τῆς «Diosekierei» τοῦ Αγγλικῶν ἐπιχορηγήσεων ἐδημοσιεύθη πρὸς ἡμερῶν ὁ πίναξ τῶν καταβληθεισῶν ἀμοιῶν ναυτι-
πλοίας εἰς τὰ Βρετανικά φορτηγά κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Τὸ συνο-
λικὸν ποσόν ἀνῆλθεν εἰς τὸ 1.991.015 λιρῶν, τὸ μεγαλύτερον δὲ κονδύλιον
ἐκ λιρῶν 69.503 ἐπληρώθη ἡ «Court Line». Μετ' αὐτήν, τὰ σημαντι-
κότερα ποσά τῶν ἐπιχορηγήσεων ἔλαβον ἡ «Pool Line» 67.036 λιρῶν
ἡ «King Line» 66.237 λιρῶν, ἡ «Bank Line» 65.968 λιρῶν, ἡ ἑταῖρα
«Ropner» 47.741 λιρῶν καὶ ἡ «Moor Line» 44.240 λιρῶν. 'Ἐν ὅλῳ 427
Ἀγγλικῶν ἑταρίας καὶ ἑπολιτικῶν φορτηγῶν σκαρῶν ἑκαπτώθησαν τὸ
παρελθόν ἔτος τῶν κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων, ἔναντι 379 ἑταριῶν
κατὰ τὸ 1935, ὅτε είχον καταβλῆσθαι συνολικὰ ποσά 1.989.999 λιρῶν. Τὴν
μεγαλύτεραν κατὰ τὸ 1935 ἀμοιὴν ἔξει 76.780 λιρῶν είσπράξει ἡ
«Bank Line».

Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸ γ'. Ζημηνον π.ε.

Αἱ στατιστικὲς τοῦ «Λόνδη Ρέτζιστερ» διὰ τὰς ἐκ θαλασσίων ἀτυ-
χημάτων, διαλέγουσεν, κ.λ.π. ἀπώλειας πλοίων τῆς Παγκοσμίου ναυ-
τιλίας κατὰ τὸ γ' τὸ τρίμηνον π. ἔτους ἀναβιθάζουν αὐτὰς εἰς 155 σκάρη
(άνω τῶν 100 τ. γκρός ἑκάστου) συνολικῆς χωρητικότητος 243.539 τ.
γκρός, ἔναντι ἀπώλειων 159 πλοίων 372.606 τ. γκρός, τοῦ δὲ 3ημήνου
τοῦ 1936. Τὰ διαλύθησαν, ἑγκαταλειψθεῖσαν λόγῳ ζημῶν εἰς τὰς ἀ-
σφαλίεις, καθὼς καὶ ὅσον ἀγνοεῖται ἡ ἀριθμὸς αἵτια τῆς διαγραφῆς,
ἀνῆλθον κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναποτόμον τομήνον εἰς 91 πλοῖα, χωρητικότη-
τος 161.932 τ. γκρός. Οἱ ἀπώλειαι πίνακος ἐμφανίζουν ἀναλυτικότερον
τὸν διαγραφεῖσαν συνολικὴν χωρητικότητα κατὰ τομήναν ἀπὸ τοῦ Ιου-
λίου 1934 μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1936, καθὼς καὶ τὴν ἐξ αὐτῆς διαλύ-
θεῖσαν:

ΤΡΙΜΗΝΑ	ΔΙΕΓΡΑΦΗΣΑΝ	ΔΙΕΛΑΥΘΗΣΑΝ
γ' 1934 ἀ.π	157 τ. γκρ.	415.877 τ. γκρός
δ' 1934	191	498.035
α' 1935	186	431.697
β' 1935	140	308.628
γ' 1935	150	305.132
δ' 1935	211	360.326
α' 1936	188	431.926
β' 1936	159	372.606
γ' 1936	155	243.539

Αἱ καθαρῶς ἐκ θαλασσίων ἀτυχημάτων ἀπώλειαι κατὰ τὸ γ' ζημ-

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

VINKE & C_o

Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines

ROTTERDAM

Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

νον π. ἔ. περιέλαβον 64 πλοία 81.607 τ. γκρός, έναντι άποψεών 43 πλοίων 57.350 τ. κατά τὸ 6' 3μηνον καὶ 80 πλοίων 85.004 τ. γκρός κατά τὸ α' 3μηνον. Έξ τῶν 64 σκαφῶν, ἄπιγα άπολέσθησαν κατά τὸ γ' 3μηνον τὰ 57 τ. γκρός 78.703 ήσαν άποληπτα καὶ μότοροις, συγχρινόμενα πρὸς άποψεῖς 38 άποληπτοίς καὶ μότοροις 51.561 τ. γκρός κατά τὸ 6' 3μηνον καὶ 75 τ. γκρός 82.637 κατά τὸ α' 3μηνον π. ἔ.

Αἱ Ἀγγλικαὶ άπολειαι ἑξάροτει τῶν Κτήσεων ἐν ναυαγίων ἀνῆλθον κατά τὸ γ' 3μηνον εἰς 5 πλοία 13.653 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα ποσοστὸν 0.07 ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Βρετανικῶν πλοίων καὶ 0.08 ἐπὶ τῆς Ἀγγλικῆς ψωφητικότητος. Αἱ άπολειαι καὶ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά τῶν λοιπῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἔχουν δὲ κάτωθι:

ΧΩΡΑΙ	ΠΛΟΙΑ Τ. ΓΚΡ.ΕΠΙ ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙ ΧΩΡΗΣ.				
Ἀγγλ. Κτήσεις	14	7.028	Ποσοστ.	0.64	καὶ 0.23
Ηνωμ. Πολιτεῖαι	2	1.356	>	0.08	> 0.01
Δανία	1	148	>	0.14	> 0.01
Γαλλία	4	16.776	>	0.30	> 0.56
Γερμανία	2	1.920	>	0.10	> 0.05
Ἐλλάς	1	4.410	>	0.16	> 0.24
Ὀλλανδία	2	320	>	0.14	> 0.01
Ιταλία	2	560	>	0.19	> 0.02
Ισπανία	7	10.689	>	0.30	> 0.25
Νορβηγία	3	2.870	>	0.16	> 0.07
Τσαπανία	5	10.530	>	0.58	> 0.92
Σουηδία	2	1.828	>	0.16	> 0.12
Λοιπαὶ Εὐρ. Χώραι	2	1.100	>	—	> —
Κεντρ. καὶ Νοτ. Ἀμ.	3	3.549	>	—	> —
Λοιπαὶ Χώραι	2	1.966	>	—	> —

Νορβηγία

Ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας τῆς

Ὁ πρόσδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Νορβηγῶν ἑφοπλιστῶν» εἰς δοθεῖσαν διάλεξιν τοῦ μὲν θέμα τὴν παρούσαν θέσιν τῆς Νορβηγικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀφοῦ ἀνέλεσε τὸν ζαραπτῆ τῆς καὶ τὸν ἔπ' αὐτῆς ἐπιδράσιν τῶν μεταπολεμικῶν συντικῶν, ἔτοιςεν, ὅτι σήμερον δὲν ἀρκεῖ μία ἀπλὴ γνώσις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων διὰ τὴν ἐπιτυχή ἐργασίαν τῶν μεγάλων θαλασσίων ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ ζητεῖται καὶ ἐμπορικὴ ἐπιδεξιότης οὐχὶ τυγχάνου. Εἰς τὴν Ἐλλειψιν τοῦ παρόντος τούτου — εἰπε — δέοντος νάντης τῶν μικρῶν Νορβηγικῶν ἑταῖρων, αἵτινες δέ οὐδὲν οὐδὲν τοῦτον μικρών Νορβηγικῶν ἑταῖρον, — καὶ τὸν ἀνάζητηθῆντα διάποδον ἑπτακόπιον πόλεις. Τὸ 1913 τὰ 19 οὐ μόνον τοῦ Νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ήσαν νηρολογημένα εἰς τὸ «Οσλό καὶ διημένοντο ἀπὸ τὴν πρωτεύουσαν, ἐνῷ σήμερον τὸ «Οσλό ἀντιπροσωπεύει τὰ 36 οὐ», τοῦλάριστον, τῆς ἐθνικῆς ψωφητικότητος. Ετέρᾳ ἀμορφῇ οἰκονομικῆς κρίσεις τοῦ Νορβηγικοῦ ἑφοπλιστοῦ προήρχετο — κατὰ τὸν ὀμιλητήν — καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὰ 70 έως 80 οὐ τῆς ἀξίας τῶν νεοναυαπηγήτων Νορβηγικῶν πλοίων εἶχον καλυψθῆ μὲν δάνεια, συναρθέντα κατὰ τὸ πλείστον εἰς τὸ ἔξωτερον. Ιτανότης προσαρμογῆς εἰς τὰς ἀκάστοτε ἐπαρχιακάς συνθήκας καὶ ἐμπορικὴ εὔστροφα — ἔτοιςεν — ὁ κ. Klaveness — ἀποτελοῦντο δέν διό τοῦ κεφαλαιώδεις συντελεστάς προδόσιον εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα, μετὰ τοὺς δόλιοὺς ἔρχεται η εἰδίκευσις εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας τῶν ἀπερθαλασσιῶν μεταφορῶν. Εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐπίπεδον, οἱ Νορβηγοὶ ἑφοπλισταὶ ἔρχονται ἐπὶ κεφαλῆς.

Τὸ 1930 — ἔξι χρονικήσησεν ὁ ὀμιλητής — τὰ 30.2 οὐ τοῦ Νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀπετελοῦντο ἀπὸ σχάρη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἔτῶν, έναντι ἀντιστοίχου προπολεμικοῦ ποσοστοῦ 16.5 οὐ καὶ σημειεύοντο το-

ούτον 12.6 οὐ ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς ψωφητικότητος καὶ 7.7 οὐ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου τοιαύτης. Τὰ Νορβηγικὰ πλοῖα, δῆμος, δὲν εἶναι ισορρόπως κατανεμημένα εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας, δεδομένου ἡ. χ. ὅτι τὰ δεξαμενόπλοια συγχεντρώνουν τὰ 40 οὐ τοῦ δέν τοννάς. Ὁ ἀριθμὸς ἐξ ἄλλον τῶν Νορβηγῶν ἑφατῶν θαλάσσης εἶναι σήμερον μεγάλυτερος ἢ ποτὸς τοῦ πολέμου. Τὸ 1914 ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Νορβηγίας περιελάμβανε 2174 πλοία 2.400.000 τ. γκρός καὶ ἀποστάλει 35.000 ἀνδρας, ἐνῷ σήμερον μὲν δύναμις 1874 μόνον πλοίων, ἀλλὰ μὲν ψωφητικήτητα 4.100.000 τ. γκρός παρέχει ἐργασίαν εἰς 41.000 ἀνδρας, οἵτινες ἀμείνονται ξαναποτικότατα, δεδομένον, ὅτι αἱ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων ἀποφοροῦν ἔνα κονδύλιον 60 ἑκατ. κορωνῶν κατ' ἓτος.

Ἄνωρερόμενος είλται ὁ ὀμιλητής εἰς τὴν σημερινὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας ἔχαστηριστος αὐτὴν, ὃς ίσανοποιητική, ἀρκεῖ μόνον νὰ παραταθῇ ἡ ἐνιστομένη εἰς τὴν διεθνῆ ναυαγοράν τοννοφορτης. Ἐδίξεν ἐν συνεχείᾳ τὴν ἀδιαφορίαν τῆς Νορβηγικῆς νυθενήσεως ἔναντι τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, τοῦ σημαντικοῦ τούτου κλάδου διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς γόρδας καὶ ἔτοιςεν, διὰ ἄλλο τοῦ 1915 μέχρι τοῦ 1920 αἱ εἰσηγάγεις τῆς Νορβηγίας ἐπερθαλάσσιον τῆς ἀξίαν τῶν τελευταῖον τοῦ δέν τοννάς τῆς Χώρας, ἐνῷ καὶ σήμερον ἀκόμη ἡ ναυτιλία εἰσηγέται εἰς τὸ ισοχέντον τῶν ἐθνικῶν πληρωμῶν 200 ἔως 300 ἑκατ. κορωνῶν, εἰς συνάλλαγμα, ἐποίσιως.

Οἱ Νορβηγοὶ ἑφοπλισταὶ — εἰπε — δὲν ζητοῦν, βεβαίως, κρατικὴν ἐπιχορήγησιν, ὃς ίσανοποιητική, δῆμος, δῆμος ἡ πεθερόμοντος τοῦ «Οσλο νιοθετησίῃ τὰς ἀπόψεις περὶ μεταφορῶν τῶν φρούριον διανομῆς τῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν Δανίαν, τὰ ἐκ τῆς ναυτιλίας ἔσοδα ἀπαλάσσονται κάθε φόρον, ἐνῷ εἰς τὴν Νορβηγίαν φθάνουν πολλάκις μέχρι καὶ 35 οὐ ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν. Ζητοῦν, ἐξ ἄλλου, οἱ ἑφοπλισταὶ — ἐξηρκούνθησεν ὁ κ. Klaveness — δῆμος τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τωγχάνουν καλύτερα μεταχειρίσεως κατὰ τὴν σύναψιν τῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων τῆς Νορβηγίας μὲν τὰς διαφόρους ζένας γόρδας. Παρὰ τὰς ἐπιχορήγησις τῶν ἔξιν πλοίων — εἰπε — καὶ τὰ ποικίλα ἐμπόδια τῆς ἐλευθέρας ναυσιπλοΐας εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς Χώρας, ἡ Νορβηγικὴ ναυτιλία ἐπέτυχε νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν τῆς. Τὸ γεγονός αὐτὸς ἐπιβάλλει δῆμος συνεχισθῆ ἡ προσπάθεια τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς, ὥστε νὰ ισταται τὸ Νορβηγικὸν πλοίον ἐπὶ κεφαλῆς τῆς τεχνικῆς προόδου.

Δὲν ἀπέκρινεν ἀμὲν ἐτέρος ὁ ὀμιλητής τὴν ἀνησυχίαν του διὰ τὴν αὔξεσσαν συμμετοχὴν τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ἐθνικὴν ψωφητικότητα. Εἰναι ἀληθές — εἰπε — ὅτι οἱ σημειοῦνται ναῦλοι διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων τοῦ πετρελαίου εἰναι ὑψηλοί, δὲν πρέπει, δῆμος, νὰ λησμονήτηται, διὰ ποτὸς δέλιγον, μόλις, καιροῦ τὸ 1)3 τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς τῶν τάνκερος εὑρίσκεται ἐν παραπλησμῷ, ἀλλὰ σταπιστικά ἀποδεικνύονται, ὅτι αἱ ίσανοποιητικαὶ περίοδοι διὰ τὰ δεξαμενόπλοια εἰναι, κατὰ κανόνα, μικρᾶς σχετικῶς διαφορέας. Ὁ κ. Klaveness ἐπεστήριξε τὴν γνώμην, ὅτι οἱ Νορβηγοὶ ἑφοπλισταὶ ὀργίζονται πάντοτε νὰ ἔχουν ὑπὲρ διαφόρους κατηγορίας πλοίων, δῆμος τὴν τὴν κανονιμή τοῦ ἐθνικοῦ τοννᾶς εἰς διαφόρους κατηγορίας πλοίων, δῆμος τὸν διαφόρων δράσεως καὶ νὰ μὴ περιορίζονται εἰς ἔνα καὶ μόνον ἔλδος μεταφορᾶς.

Ἡ ἐφημερίς «Aftenposten» τοῦ «Οσλο, σοχολαίζοντα σώμασμένα σημεία τῆς θαλασσῆς τοῦ κ. Klaveness καὶ ἀπαντώσα εἰς ἐπικρίσεις ζένων των κύριων κερδῶν τῆς Νορβηγικῆς ψωφητικότητος, τονίζει, ὅτι οἱ κατὰ τὰ δέν τοννάς της ἀνάπτευσις τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας δὲν ἀπεβοήθησε τὴν ἐντασίαν τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ εἰς τὸν κύριον τοννά της θαλασσῆς, διότι τὸννα τῆς θαλασσῆς εὑρίσκεται ποτὲ μόνον τοῦ πετρελαίου, διότι οἱ Νορβηγοὶ οὐδὲν τοῦ πετρελαίου τοννάς της θαλασσῆς εὑρίσκεται ποτὲ μόνον τοῦ πετρελαίου, διότι οἱ Νορβηγοὶ κατηγορεῖται γράφει — ἀφέωρων κατὰ τὸ πλείστον εἰδίκοπον τέτονας πλοίων, κυρίως δὲ τάνκερος, ἐνῷ ἀντιθέτως ἡ «ετούμη» Νορβηγικὴ ψωφητικότητος ἀπὸ 2.600.000 τ. τοῦ 1930, ἐμειώθη σήμερον εἰς 2.572.000 τ. γκρός. Ἡ σύγκρισις μὲ τὴν προπολεμικὴν περίοδον καὶ μὲ τὴν ἀνάπτευσιν τοῦ παγκο-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Άνθρακευσις 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

ομίου τοννάς, καθιστά έτι έμφανεστέραν τὴν διαφοράν ταύτην. Οὗτο, τὸ 1914 ὑπῆρχον 2191 Νορβηγικὰ σκάφη μικτά καὶ φορτηγά 2 ½ ἔκ. τ. γκρ., καὶ σήμερον 1652 μόνον, ἀλλὰ μὲ τὴν ἴδιαν συνολικήν χωρητικότητα. Είναι ἀλληλεξ—συνεχίζεται ἡ ἐπημερίζεται—ὅτι καὶ τὸ παγκόσμιον σύνολον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ετάνερες, ἐμειώθη ἀπὸ 30.758 εἰς 29.448 σκάφη, ἡ χωρητικότης, δημοσ., ητέχηθη ἀπὸ 49 εἰς 56 ἔταν. τ. γροῦς περίπου.

"Οσον ἀφορᾶ τέλος τὰς σημερινὰς ἐργασίας τῶν Νορβηγῶν ἐποπλιστῶν τοντεῖται, ὅτι τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῶν συγκεντρώνται ἀπὸ τινῶν ἐτῶν εἰς τὰ δεξαμενόλια, εἰς τὰ δόποια καὶ ἀναφέρονται τὰ 50 οὐρανού καὶ πλέον τῶν τὴν ἡδη ἀπὸ ἔκτελεσιν Νορβηγικῶν παραγγελιῶν. Τὰ «τάνερες» ἐπομένως διὰ τὴν Νορβηγίαν θέτονται τὴν ἐπικρατεστέραν σφραγίδαν εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς ναυτιλίας της.

‘Ολλανδία

Η δέσις τῆς ναυτιλίας της

Εἰς τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ ίμερον γενικήν συνέλευσιν τῆς «Ἐνόσησης τῶν Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν» ὁ πρόεδρος αὐτῆς, ἀναφερόμενος εἰς τὴν γενικὴν θέσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ, παρεθίσησεν, ὅτι τὸ 1936 δὲν δύναται νῦν χαρακτηρισθῆναι ὡς περιόδος εὐημερίας διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Μόλις κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον — εἴπεν — ἀνεψάνη μία ἐλαφρὰ βελτίωσις τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, ἐνῷ δὲ ἡ ἐγκατάλειψις ἑπό τῆς Ολλανδίας τῆς χρονῆς δάσωσε, συνέπεια μὲ τὴν ζωηρότερων ζήτησην χωρητικότητος, γεγονός, ὅπερ διμούρωνται σημαντικές τὴν κύνησιν τῶν Ολλανδῶν φορτηγῶν. Ή ἀγορὰ τοῦ Πλεύτη, κυρίως, ἀπῆρεν ἡ πρώτη, ἡ περίσσευτη σημεία ἀναζωογονήσεως, ὅλιγον δὲ κατ' ὅλιγον ἐπιτρέασθησαν ἐπὶ τὰ βελτία καὶ οἱ ἄλλοι τομεῖς.

Μὲ ίκανοποίησιν ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνόσησης» διεπίστωσε τὴν ἐπιτυχίαν τῶν σχεδίων κατωτάτων διοίγων τῶν ναυλῶν, ἀτινα κατὰ τὴν περίοδον 'Απριλίου — Μαΐου τοῦ παρελθόντος ἔτους σημαντικώτατα ἐδοκιμάσθησαν, λόγῳ τῆς συσσωρεύσεως μεγάλης κενῆς καὶ ἀναντίωτου χωρητικότητος εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς. Σήμερον — εἴπεν — ἡ φροντὶς τῶν συνεργαζομένων ναυτιλῶν πρέπει νῦν συγκεντρωθῆναι εἰς τὴν προσπάθειαν, διότι τὰ εκατότατα διοιγά τῶν ναυλῶν προσαρμοσθῶν πράγματι μὲ τὰ κατωτάτα σημεῖα, δάσει τῶν δόποιων θύη ἡδύνατο νῦν δικαλογισθῆναι ἡ κάλυψη τῶν δαπανῶν ἐγκαταλεύσεως καὶ ἡ ἔξασφάλισης μᾶς λογικῆς ἀποσέσεως τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. Πᾶν δὲ, δύναται νῦν ἐπιτευχθῆναι πέραν τῶν κατωτάτων αὐτῶν διοίγων, ἀς παραμείνῃ, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἀνάστοιτο κυνήσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἐξέργασε περιστέρω ὁ ὄμηλητης τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἡ κατάργησις τῶν Βρετανικῶν ἐπιχορηγήσεων δὲν θὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὴν διακοπὴν τῆς τόσου ἐπιτυχός ἐξελιγμένησης διεθνοῦς συνεργασίας εἰς τοὺς ναυλῶν.

Οσον ἀφορᾶ τὴν θέσιν τῆς Ολλανδικῆς ναυτιλίας ἀνέφερεν, ὅτι δίλιγον μετά τὴν ἐγκατάλειψιν τῆς χρονῆς ιστοιμίας καὶ συγκεντρωμένων ἀπὸ τῆς 15ης Νοεμβρίου π. ἔ., ἡ κυβερνητική τῆς Χάγης ἀπεφάσισε τὴν ἀναστολὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων, μετὰ δὲ τὴν γνωστοποίησιν τῶν ἀποτελε-

σμάτων τῆς ζοήσεως τοῦ 1936 θέλει τελικῶς ἀποφασισθῆναι, ἵνα καταβληθοῦν ἡ ὅρια αἱ κρατικαὶ ἀμοιβαὶ διὰ τὰς τελευταίας ἔβδομαδας τοῦ ἔτους. Πάντως — εἶπεν — αἱ Ολλανδικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰναι ἰκανοποιημέναι ἀπὸ τὰ μέχρι τοῦδε καταβληθέντα ποσά, ἔτοι καὶ ἀν δὲν δενηθοῦν νὰ διανείμονται εἰς τοὺς μετόχους των.

Τὸ ἀρχιρρός προβλεψθὲν διὰ τὸ 1937 ποσὸν τῶν 8.000.000 φιορινίων, ὡς ἀρρογῇ πρὸς τὴν Ολλανδικὴν ναυτιλίαν, περιορισθῆται μετὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς εἰς 4 ½ ἐκατομόρφια, χωρὶς νῦν εἰναι ἀκόμη γνωστὸν καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον θά χρησιμοποιηθῆ. Ἐάν δὲ παρούσα εἴναι ἐδοκιμάσθηται τὸ ἀνώτερον ποσὸν πρέπει νῦν διατεθῆναι εἰς ἐξόφλησην τῶν κρατικῶν πρὸς τὸν ἐφοπλισταῖς πιστώσεων, αἵτινες παρεχοφθῆσαν κατὰ τὰ ἔτη 1933 καὶ 1934, ἵνα δὲ ἀπότον καλυφθῆ ἡ μεσολογία της διαφορᾶς μεταξὺ Ολλανδικῶν καὶ ξενών πλοίων καὶ δυνηθῆ ὅτεως ἡ Ολλανδικὴ ναυτιλία νῦν ἐκκινήσῃ τὰ παροπλισμένα σκάφη της. Ἀπὸ τὴν πραγματοποίησιν τῆς τοιάντης διαθέσεως τῶν 4 ½ ἔταν φιορινών προβορίσθησαν σοβαρῶς νῦν ἀνακοινωθεῖσθαι οἱ Ολλανδοὶ ἐφοπλισταί, ἀπαλλασσόμενοι τῆς ἐποχερώσεως νῦν ἐξοφλήσονται τὰς ἐκ τῶν πιστώσεων ἐπειναὶ ἴγασταμένας ἴποχρεώσεις των.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ ὄμηλητης ἀφέρθωσε καὶ δίλγα τινὰ ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διότις ἡ Ολλανδικὴ ναυτιλία προβοῦ εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της. Κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν — εἶπεν — ἡ ἐνινικὴ χωροθετῆς ἐμειώθη κατὰ ποσοστὸν 20 οὐρ. ο, δὲ ἀναλογία αὕτη ἡδη ἡ μεγαλεύτερα ἡδῶν τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, ἐνῷ ἀφ' ἑταῖρος είναι ἀσήμαντον ἡδη τὸ ποσοστὸν διὰ σκάφη ἥλισίας μικροτέρας τῶν πέντε ἐτῶν. Τὴν ἀπαραίτητον ταῦτην ἀνανέωσιν, εἰναι ἀλληλές, διότι δινοσεραίνεται σημειούν ἡ αἵσθιη ὑψωσις τοῦ ναυτιγονοῦ κόστους. Τοῦτο, δημοσ., δὲν πρέπει καὶ νῦν σημάνει τὴν ἐγκαταλειψιν κάθε δινατῆς προσπαθείας. Εἰναι ἐπάναγκες — κατεληγεῖν ὁ ὄμηλητης — διότις τὰ ἔνδικα πλοία διατηρήσουν τὴν θέσιν τῶν εἰς ὅλας τὰς ἡπειρούς, ποὺ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἐμεταλλεύονται καὶ αἱ όποιαι ἀποτελεοῦνται προσαρμοσθῆσαι διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν δραστηριότητα τῆς Ολλανδίας καὶ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἐθνικοῦ αὐτῆς πλωτού.

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

Θέλετε ἔξασφαλίσησοίκονομικωτάτην
συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

- 1) Captain N. B. Metaxas, 61, St Mary Axe, London, England.
- 2) "Intercontinentale, Πειραιεὺς, Ἀθῆναι, Θύνικη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 40838 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα

χρησιμοποιούντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



MARK

TELEPHONE: LEITH 37011
(4 LINES)

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

Ναυτικαὶ Δίκαιοι

—Αἱ εύδυναι διὰ τὴν ἀλλοίωσιν φορτίου βενζίνης

Εἰς τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια ἔξεδικάσθη πρὸς ἡμερῶν, κατ' ἕφεσον τῆς προτοδίκου ἀποφάσεως, ἐνδιαιέρουσα ἱπόθεσις ἀφορώσα τὰς εὐθύνας τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ἀλλοίωσιν φορτίουν κανονιών ἑλάσιν, μεταφερόμεντος ἐξ Κονσταντίνης εἰς Δευτίχην Ἀγρινήν διὰ τοῦ Ἰταλικοῦ τάνχερ «Gianna M.». Ὁ διατητής εἶχε διαπιστώσει ἐπὶ τῆς προσκυνήσης διαφοράς, ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἐκπλιάτητον ἥπο τῶν ὄφων τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ εἶχε γνωματεῖσθαι ὑπὲρ αὐτῶν, μετὰ τῶν ἔξδων. Τὸ ιστορικὸν τῆς ἑποθέσεως ταῦτης εἶχεν ὡς ἔξης:

Τὴν Διαγόστον τοῦ 1933 εἶχεν ἴποναργῆ εἰς τὴν Γένοβαν μεταξὺ τῶν διαδίκων ἐν ναυλοσυμφώνον, διὰ τοῦ ὅποιον ἡ πλοιοκτήτης ἔναρια ἐναῦλων τὸ δεξαιενότλιον τῆς «Gianna M.» διὰ τὴν μεταφορὰν 3.000 τ. περίπου κανονιών καὶ 3500 τ. περίπου διψλισμένου πετρελαίου ἡ καὶ βενζίνης, ἐξ Κονσταντίνης δι᾽ Anglo - Anglo καὶ Lohito. Τὸ ναυλοσυμφώνον περιελάμβανε μεταξὺ ἀλλοίων καὶ τοὺς ἀγοράνθους ὅρους:

9. «.....Τὸ πλοῖον δὲν εὐθύνεται διὰ ζημίας, συνεπείᾳ οἰον-
ἀδήπτοτε λανθάνοντος μειονεκτήματος τοῦ σκάφους, μὴ προερχο-
μένου ἐξ ἐλλείψεως ἐπιμελοῦς φροντίδος ἀπὸ μέρους τῶν πλοιο-
κτητῶν ἡ τοῦ πληρωμάτος ἡ τοῦ ἐπόπτου ἡ διαχειριστοῦ τοῦ
πλοίου.

16. «.....Οἱ πλοιαρχοὶ ὀφεῖλει νὰ διατηρῇ τὰς δεξαιμενὰς
τοῦ σκάφους, τὸν σωλῆνας καὶ τὰς ἀντίλιας ἀτοῦ, πάντοτε κα-
νθαράς, δακάνας, ὄμως, τῶν ναυλωτῶν, ἐφόσον οὗτοι θὰ ἐφό-
τωνται εἰς τὰς δεξαιμενὰς πετρέλαια διαφορῶν ποιότητος, ἀπὸ ἐ-
κείνην, τὴν ὁποίαν προηγουμένων εἴχε φροντίσει καὶ μεταφέρει
τὸ σκάφος. Τὸ πλοῖον δὲν θὰ εὐθύνεται δι᾽ οἰανδήποτε συνέπειαν
προσκύνησην ἐκ τῆς τυχὸν φροτίσεως ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν πετρε-
λαιούν διαφορετικῆς ποιότητος. Τὸ πλοῖον δὲν θὰ εὐθύνεται ἐπί-
σης διὰ τὴν διαφορήν.

23. «.....Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐγγένονται, ὅτι τὸ τελευταῖον φορτί-
ον τὸ μεταφερόντων ἥπο τοῦ πλοίου, συνέκειτο ἐξ κανονιών πετρε-
λαιού ἡ καὶ βενζίνης.

27. «.....Τὸ πλοῖον ὀφεῖλει νὰ καθαρισθῇ ἀπὸ τὰ ὑπολείμ-
ματα τοῦ ἐν λόγῳ φορτίου, κατὰ τῷπον ἵκανον ποιητικὸν διὰ τὸν
ἐπιθεωρητὴν τῶν ναυλωτῶν.

Τὸ «Gianna M.» κατέπλευσεν εἰς τὴν Κονσταντίνηαν ἐκ Τενερίφας τοῦ 30ην Ὁκτωβρίου 1934 πρὸς φρότων. Ἐξ Τενερίφας τὸ πλοῖον εἶχεν ἀναχρόνησις κενόν, ὃ δὲ πλοιαρχοὶ ἐπωφελήθεις τῆς εἰσιαριάς ταῦτης διέταξε καὶ ἐκαθαρίσθησαν διαφορῶντος τοῦ ταξίδιου αἱ δεξαιμεναὶ τοῦ «τάνχερ» ἐπειθεωρητήσαν διὰ λογαριασμὸν, τῶν ναυλωτῶν καὶ ἐ-
κριθήσαν κατάλληλοι καὶ ἔτοιμοι νὰ δεχθῶν τὸ φορτίον. Τὴν δην Νοεμ-
βρίου ἥρξατο ἡ φόρτωσις καὶ τὴν 8ην τοῦ ίδιου μηνὸς τὸ πλοῖον ἀπέ-
πλευσεν ἐξ Κονσταντίνης δι᾽ Anglo-Anglo, ὃπου καὶ ἔφεσε τὴν Την Δε-
κεμβρίου. Κατὰ τὴν ἐπειδότων ἐξηρισθόθη, ὅτι μεγαλύτερον μέρος τοῦ φορτίου εἶχεν ἀλλοιωθεῖ κατὰ τὸν πλοῖον, οἱ δὲ ναυλωταὶ ἀπῆτησαν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας ἀποζημιώσιν, ἀποδίδοντες τὸν ἀποφρωματισμὸν τῆς βενζίνης εἰς τὴν κατάστασην τῶν δεξαιμενῶν τοῦ σκάφους.

Οἱ πλοιοκτήται ὑπεστήσθησαν, ὅτι τὸ «Gianna M.» συνήντησε κατὰ τὸν πλοῦν κακοκαιρίαν καὶ ὅτι ὁ πλοιαρχοὶ ἐφοβεῖτο μήποις διάφοροι ποιότητες ἐπὶ τοῦ φορτίου εἶχον ἀναμιχθῆν. Ισχυρίσθησαν, ἐπίσης, ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ πλοίου συνίσταται, δυνάμει τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἰς τὸν κα-
θαρισμὸν τῶν δεξαιμενῶν, ἵκανον ποιητικῶν διὰ τὸν ναυλωταῖς καὶ ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ἐπηριθῇ εἰς τὸ ἀκέραιον. Υπεστήσθησαν ἀκόμη οἱ πλοιο-
κτήται, ὅτι ἐπροστατεύοντο ἥπο τῶν ὄφων τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐναντίον πάσης εὐθύνης ἐξ οἰασδήποτε αἵτιας καὶ ἀν ἡλλοιοῖστο τὸ φορτίον.

Οἱ ἀσχολητεῖς ἐπὶ τῆς ἑποθέσεως ταῦτης διατητής διεπίστωσεν, ὅτι δὲν ὑφίστατο ἀμέλεια ἡ ἐλλειψης ἐπιμελοῦς προσοῦχης ἐκ μέρους τῶν

πλοιοκτητῶν ἡ τοῦ πληρωμάτος τῶν κατὰ τὴν προετοιμασίαν τοῦ σκά-
φους πρὸς μεταφορὰν τοῦ φορτίου καὶ ὅτι πάντα τὰ ἑνδεικνύμενα ἐπὸ-
τῆς λογικῆς μέτρα είχον ληφθῆ. Διεπίστωσεν ἀκόμη ὁ διατητής, ὅτι οἱ
οἱ Κονσταντίνηης ἀντιπρόσωποι τῶν ναυλωτῶν, ἐπιθεωρήσαντες τὸ «Gi-
anna M.», ἐμειναν ἴκανον ποιητικῶν ὃς καταλλήλους διὰ τὴν φόρτωσιν, ὅτι
αἱ καρικαὶ συνθῆκαι διαφορῶντος τοῦ ταξίδιου ήσαν κανονικαὶ καὶ ὅτι
δὲν ἦταν χρήσιμες τοῖς περὶ ὑπάρξεως χαλαρωμένον συνέδεσον εἰς τὰ
ἑλάσια τῶν ὄφων ἡ ἀλλητική τοῦ ζημίας τοῦ σκάφους. Σημειώ-
νεις πρὸς τὰς ἀνωτέρους διαποτώσεις, ἀπεράνθη ὁ διατητής, ὅτι οἱ
πλοιοκτήται ἐπροστατεύοντο ἐπαρχῶς ἥπο τῶν ὄφων τοῦ ναυλοσυμφώνου
ἕναντιον οἰασδήποτε εὐθύνης ἀλλοίωσεως τῆς βενζίνης κατὰ τὴν
diάφορεις τοῦ ταξίδιον.

Κατὰ τὴν πρωτόδοκον ἐκδίκασιν τῆς ἑποθέσεως ὁ διατητής λόρδος Singleton παρεδείχθη, ὅτι ὁ διατητής ἔσφαλε νομικός. Τὸ φορτίον — παρελθόνθη εἰς καὶ τὰς κατάστασιν καὶ παρεδόθη δεβλαμμένον, δεδομένον δέ, ὅτι δὲν ἐδόθη καμία σαφῆς ἐξηγήσις τῶν αἰτίων τῆς ἀλ-
λοίωσεως, ἔδει νὰ δικαιωθεῖν οἱ ἐνάγοντες ναυλωτοί. Ἐδέχθη ἀδόμη
ὁ λόρδος διατητής, ὅτι ὁ ὄφος 27 τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν ἀπέτελε προ-
διοφτισμὸν τῆς ἐγγυήσεως διὰ τὴν καταλληλότητα τοῦ σκάφους, ἀπεράν-
θη σαφής εἰς τὸν εαυτόν.

Εἰς τὸ Ἐφετεῖον, ὁ πρόδεσος συνεργώντης μὲ τὰ συμτεράσματα τοῦ λόρδου Singleton, Ἀναγράφομενος εἰς τὰς διαποτώσεις τοῦ διατη-
τοῦ, ἐτόνισεν, ὅτι δὲν ἦτο ἐπάναγκες νὰ ἔστεσθαι κατὰ πόσον τὸ ἀτμό-
πλοιον ἡ σύνθηση φορτιγρόν, ἡ δηλ., διότι ἐπέχορεν ἔνα σιδικῶς συντε-
ταγμένον συμβόλαιον καὶ συνεπὸς δὲν ἐπετέλετο νὰ γίνῃ προσωργὴν
εἰς θέματα ἄλλα, πέφαν τὸν δρόμον τοῦ ναυλοσυμφώνου. Εἰς τὰς διαπ-
τώσεις τοῦ διατητοῦ δὲν καθωρίζετο σαφῶς, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἀκα-
τάλληλον νὰ μεταφέρῃ τὸ φορτίον, ὅτι, δηλαδή, αἱ δεξαιμεναὶ τοῦ δὲν
είχον ἐπαρχῶς καθαρισθῆ. Τοῦτο ἐθεώρει ὁ πρόδεσος τοῦ Ἐφετείου,
ὅτι ἀπέτελε εἰς πρώτης ὄψεως, μίαν παράδοσιν ἀνεύλημμένης ὑποχρεώ-
σεως, διὰ τὴν δηλώσην ἀποικοτήτης, πάντος, ὄμως, καὶ δὲν δημιουργήθητο. Ἄν καὶ δὲν διε-
ποτώθη ἀποικοτής, πάντος, ὄμως, καὶ δὲν δημιουργήθητο. Οἱ συνέ-
τρεζον ἄλλοι λόγοι, εἰς τοὺς ὅποιους θὰ ἥδυνατο νὰ ἀποδοθῆ ἡ ἐκ τῆς
ἀλλοίωσεως ζημία τοῦ φορτίου.

Οἱ ἀριθμὸι 1 ὄφος τοῦ ναυλοσυμφώνου παρεῖχε μίαν ἐγγύησιν
διὰ τὸ ναυλωτούν τοῦ σκάφους καὶ ὅτι ἀτίθησεν. Οἱ συνήγοροι τῶν πλοιοκτητῶν εἶχεν ἴ-
ποστηρίζει, ὅτι ἡ ἐμμηνεία τοῦ 27ον δροῦ παρεῖχεν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας
μίαν ἔξαιρεσιν τῆς βασικῆς ἑποχερώσεως τον, τὴν ὅποιαν καὶ ἀντικα-
θίστα διὰ τῆς ἀπλῆς ὑποχρεώσεως αὐτῶν νὰ καθαρίσουν τὰ κύτη πρὸ-
τῆς φορτίσεως ἵκανον τὸν ἐπιθεωρητικὸν διὰ τὸν ὄφον τῆς ἑποθέσεως.
Οἱ πρόδεσος τοῦ Ἐφετείου ἀνέφερεν, ὅτι ἥδυνατο νὰ δεχθῇ τὸν ισχυρο-
σμὸν αὐτὸν. Οἱ 27οι ὄφοι εἶχεν ἐπιδραστὸν πολὺ περισσότερον περιορι-
σμένην καὶ ἀπέτελε, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ, ἔνα πρόσθετον
δικαιόματα τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐνεργήσουν ἐπιθεώρησιν τῶν δεξαιμενῶν
πρὸιν ἡ ἀρίστη ἡ φόρτωσις.

Τοῦ φανερὸν — προσθέθηκεν — ὅτι εἰς ἐφοπλιστής συνεβάλλετο
νὰ μεταφέρῃ καὶ παραδώσῃ φορτίον τι, εἰς οἷαν κατάστασιν τὸ παρέλα-
βεν, ἐπτὸς ἐὰν ἐμεσολάβουν ἀποδειγμένως ἐνάντια συνθῆκαι. Εἰς
τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ «Gianna M.» ἀπέμενε πάντοτε νὰ ἐξηγήσουν πῶς
είχεν ἐποιηθῆναι ἡ ζημία, ὅπερε νὰ διαφεύγουν τῆς εὐθύνης τῆς προερχο-
μένης ἐξ αὐτῶν τούτων τῶν δροῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου τον. Τοιοῦτον
τι, κατέληξεν ὁ πρόδεσος τοῦ Ἐφετείου, δὲν τὸ ἐπέτευχον κατὰ τὴν δια-
κίσιαν οἱ πλοιοκτήται.

Οἱ ἐφετεῖον — ἐφετεῖον — ὅτι εἰς ἐφοπλιστής συνεβάλλετο
νὰ μεταφέρῃ καὶ παραδώσῃ φορτίον τι, εἰς οἷαν κατάστασιν τὸ παρέλα-
βεν, ἐπτὸς ἐὰν ἐμεσολάβουν ἀποδειγμένως ἐνάντια συνθῆκαι. Εἰς
τὸν πρόδεσος τοῦ Ἐφετείου ἀνέφερεν, ὅτι ἥδυνατο νὰ δεχθῇ τὸν ισχυρο-
σμὸν αὐτὸν. Οἱ 27οι δροῦ εἶχεν ἐπιδραστὸν πολὺ περισσότερον περιορι-
σμένην καὶ ἀπέτελε, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ, ἔνα πρόσθετον
δικαιόματα τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐνεργήσουν ἐπιθεώρησιν τῶν δεξαιμενῶν
πρὸιν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ πρόδεσος τοῦ Ἐφετείου ἐπεκύρωσε τὴν

SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατε εύθειαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN,
OSLO, GOTHEBORG, DANZIG, GDYNIA, STOCKHOLM.

Μεταφορτώσεις δι’ ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης,
Ρήνου, Σκανδινανίας καὶ Βαλτικῆς.

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

· Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

πρωτόδικον απόφασιν, απορρίφας και τὴν αίτησιν προσφυγῆς τῶν πλοιοχτητῶν εἰς τὸ Ἀκρωτήριον. Τὸ ἐπόμενον πρωτόδικον ποσὸν τῆς αίτησης απόζημιώσεως διὰ τὴν ἄλλοιςιν τοῦ φρούτου ἀνήρχετο εἰς 30,000 λιρῶν.

—Φόρτωσις ξυλείας καὶ ἡ εύδύνη διὰ τὴν ἀπώλειαν τμῆματος αὐτῆς.

· Υπὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔξεδόθη τελευταῖς ἐνδιαιρέσουσα ἀπόφασις ἐπὶ ὑποθέσεως προελθούσης — κατὰ τοῦ ἑνάγοντας — ἐν παραβάσεις ναυλοσημάνου καὶ ἀφοροῦσας ἀπώτησιν ἀπόζημιώσεως τῶν παραληπτῶν δι᾽ ἀπώλειας τμῆματος φρούτου ξυλείας ἐστοιχαγμένης ἐπὶ τοῦ καταστρόματος. Τὸ Νοσφηρύζον ἀτμόπλοιον «Stranna» εἶχε ναυλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας εἰς Alma N. B. εἰς Μπέλφαστ, ἐφότους δὲ 117.198 τεμάχια καὶ παρέδωσε μόνον 112.355, ἡτοι 4.843 τεμάχια ἐπὶ ἔλαττον τῶν ἀναγραφούμενον εἰς τὴν φροτοτικήν. Οἱ ἑνάγοντες παραληπταὶ ἀπεστήριξαν επαράστασιν τοῦ ναυλοσημάνου, ισχυρισθέντες, πός τοις ἄλλοις, διὰ τὴν ξυλείαν ἀπώλεσθη ἐκ ἀμελείας τοῦ πληροφάματος διὰ τὴν καλὴν στοιχαίαν, εἰς τόπον ὅπερε τὸ πλοῖον κατέστη ἀσταθές.

Οἱ δικαστὶς λόρδος Langton, ἀνακεφαλαῖσθαι εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ἀναστυχθέντα ὑπὸ τῶν διαδικονῶν ἐπιχειρήματα, ἐδέχθη, διὰ τὴν ὑπόθεσις αὕτη ἐνεργάντες μίαν νέαν δῆλος περίπτωσιν. Η διαφορὰ προήρχετο εἰς τῆς ἀπώλειας τμῆματος φρούτου ξυλείας, φροτούμενης ἐπὶ τοῦ καταστρόματος. Αἱ φροτοτικαὶ ἀνέφερον, ὅτι ἡ μεταφορὰ διὰ ἔξετελείον μὲν «κίνδυνον τῶν ναυλωτῶν», περιελάμβανον, διως, τὰς ἀκολούθους ἔξαρσεις:

«Οἱ κίνδυνοι θαλάσσης καὶ γενικῶς οἰοιδήποτε κίνδυνοι καὶ ἀτιχύματα θαλάσσης, ποταμῶν καὶ ναυσιπλοίας πάσης φύσεως, περιλαμβανομένων τῶν λιμένων φροτώσεως, ἔξαρσηνται, ἀπόμη καὶ διὰ τῶν προξενοῦνται εἰς ἀμελείας, σφάλματος ἢ λανθασμένου ὑπολογισμοῦ τοῦ πλοιάρχου, τῶν γαντῶν ἢ ἄλλων ἐπαλλήλων τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὴν 31ην Ιουλίου 1935 τὸ ἀτμόπλοιον «Stranna» εὑρίσκετο ἡγεοφοδολημένον εἰς τὸν ἀνοικτὸν δῆλον Herring Cove, τοῦ New Brunswick, περὶ τῆς μεσημβρίας δὲ τῆς ἡδίας ἡμέρας ὑπελείποντο νὰ φροτούμοντο περὶ τοῦ στάνταρτος. Ἐπεκράτει πεντη ὁμιλία, ἡ θάλασσα, διως, ὑπὸ γαληνιαία. Τὰς πρώτας ἀπογευματινὰς ὥρας καὶ ἐνῷ ἡ φροτοτική ἔξηκολούθει κανονικῶς, τὸ σκάφος ἔκλινεν ἀποτόμως πρὸς τὰ ἀφιστερά, ποσότης δὲ ξυλείας παρεσφρόντι εἰς τὴν θαλάσσαν. Ἐπικοινώθησε κλίσις τοῦ πλοίου πρὸς τὰ δεξιά, ὥποτε καὶ ἔτερος ποσότης ξυλείας διωλίσθησεν εἰς τὴν θαλάσσαν, λόγῳ δὲ τῆς ισχυρᾶς παλιρροιας ἀπωλέσθησαν 4843 τεμάχια.

Οἱ ἑνάγοντες παραληπταὶ ἀπεστήριξαν, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἔπειζον εὐθύνην ἀπόζημιώσεως, ἐφόσον είχον ὑδη παραλάβει τὴν ξυλείαν ἐπὶ τοῦ σκάφους των, ἡ δὲ ἀπώλεια τμῆματος εἰς αὕτης ὠφείλετο εἰς ἀμελείαν τοῦ πληροφάματος. Οἱ ἑνάγοντες, αἱρέταις, πλοιοκτῆται ἔδεχθησαν, ὅτι ἀν καὶ τὸ φροτοτικόν καταστρόματος μετεψήφετο μὲν «κίνδυνον τῶν ναυλωτῶν» δὲν ἀπῆλλασσοντο, ἐν τούτοις, τῆς εὐθύνης ἀπόζημιώσεως διὰ τὴν περίπτωσιν ἀπώλειας τοῦ φροτοτικοῦ εἰς ἀμελείας, εἴ τοι διως, διως, ἡ ἀπώλεια αὕτη ὠφείλετο πράγματι εἰς ἀμελείαν τοῦ πληροφάματος. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου παρέσχον τὴν ἀπόλουθον ἔξηγησιν διὰ τὴν ἀλληλοδιάδοχον κλίσιον τοῦ σκάφους των. Πλὴν τοῦ ὅμητον παλιρροιακοῦ φεύγματος — εἴπον — ἐπεκράτει, εἰς βάθος τι ὑπὸ τὴν ἀπώλειαν, καὶ ἐν ισχυρῶν ὑποδρόμiorum φεύγμα, μὲν ἀντίθετον φοράν. Τὸ φεῦγμα αὐτὸν — κατὰ τὴν δεύτερην πλεύσιον τοῦ πλοιάρχου — προεξάλεσε τὴν κλίσιν καὶ τὴν εἰς αὕτης ἀβαίριαν

τοῦ φροτοτικοῦ, διότι παρέσυνε καὶ ἐκράτησε τὸ πλοῖον μὲν τὴν πλευρὰν ἐκτεθειμένην εἰς τὴν διομητικὴν παλίρροιαν.

Η περιεργος αὕτη θεωρία — ἐτόνισεν ὅτι Ἀγγλος δικαστής — ἔτεινεν γ' ἀποδείξῃ, ὅτι ἡ ἐπίδρασις τῶν διοικητῶν ἀντιθέτων φεύγμάτων ἐκλύνει τὴν εὐστάθειαν τοῦ πλοίου καὶ προεξάλεσε τὸ ἀτύχημα. Μέχρι σημερον — ἔξηκολούθησε — δὲν ἴσχουσα ποτέ τι περὶ φεύγματος, ἀποτελοῦντος συντελεστὴν τῆς εὐσταθείας ἐνὸς πλοίου, ἵστο δὲ πολὺ δύσοστον γ' ἀντιληφθῆ κανένες διοικητής φεύγματα, ἵστος περίποτος διοικητής παλίρροιαν μηδέποτε τοῦ σκάφους καὶ ἐπηρεάζοντα τὴν εὐστάθειαν αὐτοῦ κατά τρόπον μὴ εὐνοεῖσθαι.

Οἱ λόρδος Langton προήλθεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι οἱ ἀνωτέρω ισχυρισμοὶ τοῦ πλοιάρχου δὲν ἀπεκλείετο νὰ ἴσχουν ἀπολύτως ἀληθεῖς, μολονότι ἐν τῇ πραγματικότητι ἡ ὑποστηριγμένη ἐκδοχὴ τῶν συμβάντων ἐβασίζετο, οὐτος εἰπεῖν, ἐπὶ φανταστικῆς θεωρίας, σχηματισθείσης μετά τὴν ἔξηλην τῶν γεγονότων. Η κλίσις τοῦ σκάφους, εἰπε, δὲν ἐξηγήνησε σαφῶς, μπορεῖ δὲ πάντα παραδέξον, ὅτι, καὶ ἐνὸς τὰς ἐκτεθείσας συνθήκας, είχε δεζῆν ἐν ἀσφαλείᾳ τὸ πλοῖον ἕνα «σχεδὸν πλήρες» φροτοτικόν, τὴν δὲ τελευταῖαν στιγμὴν, καὶ ἦν συνεπληρούσθιον ἡ φόρτωσις ἀπώλεσεν ἀποτόμως τὴν εὐστάθειαν τοῦ.

Οἱ ἑνάγοντες πλοιοκτῆται — ἔξηκολούθησεν — ὑπεστήριξαν διὸ σημεῖα καὶ ἐὰν ἔταρεν εἰς ἀπειρονάτευτον ἰσχυρόν, τότε είχον δίκαιοι. Ἐν πρώτοις, ισχυρισμοῖς, οὐτος εἰπεῖν, ὅτι ἐφόρετο περὶ «εἰνόδουν θαλάσσης», ἐὰν δὲ τοῦτο ἡτο ἀληθεῖς, τότε οὐδεμία ἓντιστατο εἰς τὸν πλοιοκτητήν τῶν, δεδομένου, ὅτι καὶ ἐὰν ἀπόψη ὁ κίνδυνος ἡ τὸ ἀτύχημα προήρχετο εἰς ἀμελείας, η ἀμελεία προκειμένου περὶ θαλάσσην κινδύνων ἐπαρτίστηκε τὸν πλοιοκτητήν. Κατὰ δεύτερον λόγον, τὸ φροτοτικόν καταστρόματος ἥτοι εἰς «εἰνόδουν τῶν ναυλωτῶν» καὶ μολονότι ἀετὴ δὲν περιελάμβανε τοὺς κινδύνους τούς προσοχομένους εἰς ἀμελείας, ἐν τοιοῖς διως, δὲν είχε διαπιστωθῆν ἐκ τῆς διαδικασίας καμίας ἀμελεία. Κατὰ τοὺς ἑνάγοντες είχε τὴν προσεκμένην περίπτωσιν ἡ ζημία δὲν ἀπετέλει ἔνα «εἰνόδιον θαλάσσης». Ἡτο γνωστὸν μόνον, ὅτι τὸ πλοῖον είχε κλίνει καὶ διὰ τημά του φροτοτικοῦ τὸν ἀπώλεσθη. Ἡ ἀπλῆ, διως, πτώσις τοῦ φροτοτικοῦ εἰς τὴν θαλάσσαν δὲν ἀπετέλει «εἰνόδιον θαλάσσης». Ἐπόφεκτε τοι περὶ ζημίας «εἰς τὴν θαλάσσαν» καὶ οὐχὶ περὶ κινδύνου «εἰς τὴς θαλάσσης».

Πιθανὸν — είπεν ὁ λόρδος Langton — τοιαύτη τις περίπτωσις νὰ μὴ είχε προσκύνει κατὰ τὸ παρελθόν. Ἀπὸ σιναϊκῆς συγγράμματα διαπιστῶται, ὅτι δὲν ἀπετέλει ἔξαρτητη σφραγίδων ἀνέμους ἡ κηράτων διὰ νὰ προέλθῃ ζημία ἐκ τῆς θαλάσσης. Εἰς τὸν προκειμένην περίπτωσιν, δὲν ὑπάρχει καὶ σφραγίδων ἀνέμους ἡ κηράτως, ἡ δὲ ἀφοροῦσα τῆς κλίσεως θὰ ἔρθει μᾶλλον γ' ἀναζητηθῆνε εἰς τὸν ἀνθρώπον, παφαὶ εἰς τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, εἰς τὴν προσθήκην, δηλονότι, φροτοτικοῦ εἰς τὸν καταστρόματος. Ἡ περίπτωσις αὕτη, δὲν, ἀπετέλει ζημίας τοιαύτης φύσεως, διότι διαδίπτητο εἶναι τὸ πλοιόν του φροτοτικοῦ, παφαὶ εἰς τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, εἰς τὴν προσθήκην, δηλονότι, φροτοτικοῦ εἰς τὸν καταστρόματος.

Ἐτοιοῦθεν ἐν συνεχείᾳ ἐπὸ τὸν δικαστοῦ, ὅτι νὰ μὲν τὸ ἀτύχημα δὲν είχε σαμῶς ἐπειχηγηθῆ, ἀλλ' ὅτι παραληγότως δὲν είχε γίνει καὶ οὐδεμία κηράτων παρὰ τὸν ἐναγόντων περὶ μὴ ναυσίπλοιον τοῦ πλοίου. Εἴτε διότι τὸ φροτοτικόν — είπεν — ἡτο ἐλλατοματικῶς ἐστοιχαγμένον, εἴτε διότι τημά αὐτοῦ ἡτο βεβρεγμένον, διότι νὰ προσληφθῆ ἀνίσος κατανομῆ τοῦ βάθους κατὰ τὴν φροτοτικοῦ, εἴτε διότι τὰ «εἰνόδια», ἀπίνατα ποτελοῦν συντελεστὴν τῆς εὐσταθείας ἐνὸς πλοίου, είχον κατίση διαρροήματη, ἡ δὲ σίνδοπήποτε ἄλλον πιθανὸν λόγον, ἐπόφεκτο περὶ ζημίας προελθόντης ἐκ κινδύνου, διστις είχε μὲν εἰδικὸν καὶ ἀσυνήθη χαρακτήρα, ηδύνατο, διως,

Αποκλειστικοί
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ
ΛΑΥΓΙΟΥ
ΟΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Επιτύγχανετε
Ταχιστήν καὶ
Οικονομικήν
Ανθρακεύσιν
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I.A. KOPKODEILOVOS & YOI
ΕΤΑΙΡΙΑ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

νά παρουσιασθή εἰς οίανδήποτε διά θαλάσσης μεταφοράν.

"Εδει τελικώς — κατά τὸν δικαιοτήν — ν' ἀποδοθῇ σημασία, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ, εἰς τὰς λέξεις «λιμένες φορτώσεως», αἵτινες ἀναγόνται εἰς τὰς φορτοτικάς. Προσέθυκεν, διως, διη, ἐπτὸς περιπτώσεων ἔξαρετικής κακοκαρίας, θά ἡτο δύσκολον νὰ φαντασθῇ τις περιπτώσειν προσαρμοζομένην, ἀφιθέτερον τῆς προκειμένης, εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ θαλασσίου κινδύνου η ἀτυχίας θαλάσσης, ἐποιηθείαντος εἰς ἓν λιμένα φορτώσεως. 'Ο 'Αγγλός δικαιοτής ἑδείχθη ἐπιφιλακτικὸς εἰς περιπτώσεις καὶ ἐτόνεσιν ἐν συμπεράσματι, διη δὲν ἐπέτυχον οἱ ἔναγομενοι πλοιοκτήται νά παράσχουν μίαν σαφή — κατά τὴν γνώμην του — ἔξηγησιν τῶν αἴτιων τοῦ ἀτεχνήματος, διη ἡδύτον ν' ἀποδοθῇ — κατά τεκμηρίουν, τοῦλάζιστον — εἰς ἀμέτην τὸν. 'Ασφαλές — εἰπεν — η ἐπι τοῦ καταστρόματος φόρτωσις ζηλείας ἀποτελεῖ ἐργασίαν δυοχερή, η δὲ διαφύλαξης τῆς ενταθείας τοῦ πλοίου διέπεται ἀπό ἓν πολὺτλον ὑπολογισμού. Δὲν ἡτο, διως, ἐπιτελαμένον νά παροφθῇ, διη δὲ ἐν λόγῳ ἐποιησιούς ἐγένετο καθημερινός μὲν ἐπιτυχίαν καὶ διη ήσαν σχετικῶς σπάνια αἱ περιπτώσεις σφαλμάτων, αἵτινες καὶ ὀφειλοῦντο συνήθως εἰς ἀμέλειαν. Συνεπῶς, τὰ ἐπι τοῦ ἀντιτειμένου τούτου ἐπιχειρήματα τῶν ἔναγομενον ἤγαγον τὸν λόρδον Langton εἰς τὸ τελικὸν συμπέρασμα — μη ἀμηλαγμένον, βεβαίως, δισταγμοῦ καὶ ἀμφιβολίων — διη, ἐλλειψεις ἐτέρας πιθανῆς καὶ λογικῆς ἔξηγησεως, η κλίσης τοῦ ἀτμοπλοίου «Stranraer» ὥρειλετο εἰς ἀμέλειαν, διη τὴν ὥραν οἱ πλοιοκτήται δὲν ἐκαλύπτοντο τὴν φόρτωσιν τοῦ γαντσιμφόνου φέμε κινδενὸν τῶν ναυλωτῶν. 'Εδέχθη, διως, ὁ δικαιοτής, διη ἐπόφειτο περι πινδύνον θαλάσσης καὶ ἔξεδονεν αἰόφασιν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ἐλεν τὸ πλοίον κλειστὸς χώρος;

Μεταξὺ τῶν νομικῶν κύρκων τῆς Γερμανίας διατελόνονται ἀμφισβητούσιες, ἔνν πρέπη τὸ πλοίον — ἀπό τῆς ἀπόφειτος τοῦ ποινικοῦ νόμου — νά θεωρηθῇ ὡς «περιβλεπτος χώρος». Τὸ ζητήμα ἐνέχει τὴν ἀρχόλονθυν πρακτικῶν σημασίαν: Κατά τὸ ἄρθρον 243 τοῦ Γερμανικοῦ ποινικοῦ Νόμου, «πλοιοῦ διαπραγματείσας ἐντὸς περιβλεπτον κύρων δια φύσεως, εἰσοδήλης, παραβιάσεως τῶν θερόν, θράσεως ἐφαρμοίου η δοχείων κ.λ., χαρακτηρίζεται ὡς κλοπὴ βαρείας μορφῆς καὶ τιμωρεῖται αὐθηρότερον, ἔναντι κλοπῆς διαπραγματεῖσης εἰς μη κεκλειμένον χώρον. 'Εγενήθη, διη, τὸ ἔρωτημα, ἔνν κλοπὴ διαπραγματείσας ἐντὸς πλοίου τινὸς θεωρεῖται νᾶς δια πραγματείσας ἐντὸς περιβλεπτον κύρων η μη. Τὸ ζητήμα τοῦτο ἀνεκτική η ἀρφομῆς κλοπῆς διαπραγματείσας ἐπό ναυτὸν ἐντὸς πλοίου. Εἰς ἐπ τὸν ἀρχόλον τοῦ πληρώματος ἀφήσεις τὰ χρήματα τοῦ συναδέλφου του, ἀτινα ὁ τελευταῖος οὗτος ἐφύλαστεν εἰς τὸ καβοτίον τοῦ. 'Ο δράστης είχε μεταφειρισθῇ ἀντιτείδι.

Τὸ ἐπιληφθὲν τῆς ἐποιησεως δικαιοτήμονται κατά τὴν γονινήν τῶν κλειστῶν περιφρασσόμενοι, ποὺ η ἐντὸς τούτων εἰσόδος δὲν είναι ἐλευθέρα. Πάσα ἀλλη σημασία ἐγένετο δεκτή βραδύτερον ὑπό τῆς νομολογίας, τὰ δικαιοτήμα, διως, δὲν δύνανται νᾶς ἐφαρμόζουν ἀσυνητεῖτε νομολογίαν ισχύσασαν πρὸ 50 ἔως 80 ἐτῶν. 'Οφείλονται, ἀντιθέτως, νά ἔχεταίσσον, ἀν δύνανται — κατόπιν δροτέρας, λογιστηρέας καὶ ὑγιεστέρας κατά τὸ κοινὸν αἰσθημα κρίσεως — νά ἀποδεθῶν, διη τὸ πλοίον ἀποτελεῖ πράγματι «περιβλεπτον χώρον». Περι τούτου οὐδεμία, κατά τὰ ἄνω, ἐπιφέπεται ἀμφιβολία.

Τὸ δικαιοτήμονος μολογεῖ, διη πάντοτε ἡμισιθήμητη μέχρι τοῦδε, ἄν τὸ πλοίον είνε — κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ ποινικοῦ νόμου — περιβλεπτος χώρος. Είχε, βεβαίως ἀποφασθῇ τὸ ἀνώτατον Γερμανικὸν δικαιοτήμον ἀρνητικῶς εἰς παρομοίας κατά τὸ παρελθόν περιπτώσεις καὶ συνεπῶς ἡδύτοντας την ἔμνησιαν, καθ' ἦν τὸ πλοίον δὲν θεωρεῖται — κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 243 τοῦ Η. Ν. — περιβλεπτος χώρος. "Αν διως — συνεχίζει ἀπόφασις — διη δράστης μᾶς κλοπῆς διαπραγματείσης εἰς παρά

πηγα — δηλαδή εἰς οἰκοδόμημα συνδέομενον μετὰ τοῦ ἑδάφους δια ξέλων καὶ σανίδων — ἐχρησιμοποίησεν ἀντικείδια η διαφορικτικά ἐργαλεῖα, τιμωρεῖται ως ἐνοχος βαρείας κλοπῆς, τότε διατί νὰ μη θεωρηθῇ θμοίως καὶ ο δράστης κλοπῆς διαπραγματείσης ἐν ἀτμοπλοιοφ έν πλῷ, εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, διητις ἔξετελεσε τὴν πρᾶξιν διὰ φῆσεως η ἀπικλείδος;

Τὸ ὑγιές αἰσθημα τοῦ δικαιού καὶ η δρῦ η περι αἰτητής τοῦ λαοῦ οὐδεμίαν εὐρίσκει διαφοράν εἰς τὴν βαρύτητα τῆς πρᾶξιν μεταξὺ δράστου κλοπῆς ἐν ξηρῷ η δράστου κλοπῆς ἐν πλῷ. 'Η ἐγκληματική ἐνέργεια, η ἔλειψης συνασθίσεως τῆς εὐθύνης πρὸ τῆς πρᾶξης καὶ η ἐμμονή, διητις ὑπερικιθύθον πάντα τὰ ἐμπόδια, ἀτινα ἤγειροντο πρὸ τῆς ἐπιτενέσιος τοῦ ἐπιδιωκομένου ἐγκληματικοῦ σκοποῦ, πάντα τὰτά τὰ ἐπιβαρυντικά στοιχεῖα τῆς πρᾶξης θέμισταντα καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις, τόσον διὰ τὸν δράστην τῆς κλοπῆς ἐν οἰκιᾳ η παραπήγματι.

Τὸ ἀνώτατον Γερμανικὸν δικαιοτήμον, ἐμμένον εἰς τὴν νομολογίαν του, στηρίζεται καρίσιας εἰς τὸ διη ο νομοθέτης δὲν ἡδέλησε νὰ ἔξομοιόση τὸ «πλοίον» πρὸς τὸν «περιβλεπτον χώρον». 'Η σύγχρονος, διως, ἀντιληφτης τοῦ δικαιού, δὲν ίσαντοποιεῖται μὲ τὰς διδομένας περι τῶν σκεψέων τοῦ νομοθέτουν ἐργηνείας καὶ μὲ τὰς ἀμφιβολίας περι τοῦ τί ο νομοθέτης μὰ ὠρίζειν εἰς τὰς ἔκαστοτε παροντιαζόμενας περιπτώσεις. 'Η ἐποιηθείμενη, συνεπῶς, θέλησις τοῦ νομοθέτου δὲν δύνανται νὰ χρησιμεύσουν ὑπό τὰς σημειωνᾶς περι δικαιοτήματος ἀντιληφτεῖς, ὃς βάσις ἐφημερίας. 'Η μέχρι τοῦδε, ἀλλως τε, ισχύσαντας ἐν Γερμανίᾳ νομολογία — συνεχίζει ἀπόφασις — στηρίζεται ἐπι ἀποφάσεως ἐκδοθείσης πρὸ 56 ὀλοκλήρων ἐτῶν, καθ' ἦν, ἐν ἀμφιβολίᾳ περι τῆς σημασίας λέξεως την τοῦ κειμένου ἐνός Νόμου, ισχύει η ἔμνησια, τὴν διοικαντενέται τὴν κοινὴν αὐθης κρήσιν.

«Περιβλεπτος χώρος», κατά τὴν κοινὴν τῶν λέξεων τούτων σημασίαν, εἰνα μόνον οἱ χώροι οἱ πανταχόθεν περιφρασσόμενοι, ποὺ η ἐντὸς τούτων εἰσόδος δὲν είναι ἐλευθέρα. Πάσα ἀλλη σημασία ἐγένετο δεκτή βραδύτερον ὑπό τῆς νομολογίας, τὰ δικαιοτήμα, διως, δὲν δύνανται νᾶς ἐφαρμόζουν ἀσυνητεῖτε νομολογίαν ισχύσασαν πρὸ 50 ἔως 80 ἐτῶν. 'Οφείλονται, ἀντιθέτως, νά ἔχεταίσσον, ἀν δύνανται — κατόπιν δροτέρας, λογιστηρέας καὶ ὑγιεστέρας κατά τὸ κοινὸν αἰσθημα κρίσεως — νά ἀποδεθῶν, διη τὸ πλοίον ἀποτελεῖ πράγματι «περιβλεπτον χώρον». Περι τούτου οὐδεμία, κατά τὰ ἄνω, ἐπιφέπεται ἀμφιβολία.

Αὕτη είναι ἐν περιλήψει η πρόσφατος ἀπόφασις τῶν Γερμανικῶν δικαιοτημάτων. Τὸ πλοίον ἀποτελεῖ «περιβλεπτον χώρον» η ἐντὸς τοῦ δροίσου περιπτώσεις την τοῦ δράστης δράστης.

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

D. J. THEOPHILATOS.

STEAMSHIP AGENTS.

17, RUE CASSIERS,

ANTWERP.

TELEPHONES.

378 (4 LINES)

TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι' AMBOYRΓΟΝ - POTTERDAM - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

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

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἅπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

σχετικήν εντολήν πληρωμής τῶν ἐν Ἑλλάδι δικαιουόντων. Οὗτος λαμβάνων τὴν ἐντολήν, ὅφειλε πρὸς ἑκτέλεσιν αὐτῆς ν' ἀποστεῖλη εἰς τὸν ἐν Ἑλλάδι δικαιουόντων τὰ πληρωτέα πού, εἴτε μέσῳ Τραπέζης ἐξοτερικοῦ, εἴτε ἀτένθειας ὁ ἴδιος διὰ τίνος τῶν ἀναφερομένων τρόπου ἡμβάσιμος.

Κατὰ πᾶσαν περιπτώσιν τῶν ἐν τοῖς ἀνωτέρω ἀναφερομένων διὰ τὴν διενέργειαν πληρωμῆς ἐν Ἑλλάδι, ἔποχος οὗτοῦ ὁ ἀριθμὸς πλοίων τῶν νῦν ἐνεργού σχετικὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τοῦ, νῦν συντάσσου δὲ ὄνομαστικὴν κατάστασιν τῶν ἐν Ἑλλάδι δικαιουόντων, ἐν ἣ νὰ ἀναφέρωνται λεπτομερῶς αἱ διαβιβασθεῖσαι παρ' αὐτῷ ἐπιταγῆς ἢ ἐντολὰ πληρωμῆς ἐν Ἑλλάδι. Τὴν κατάστασιν ταῦτην ἔποχος οὗτοῦ ὁ πλοίαρχος ν' αὐτοτέλλῃ, ἀμα τῇ ἐξόδοι τῆς ἐπιταγῆς ἢ ἐντολῆς, εἰς τὸ κεντρικὸν κατάστημα τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος (Ὑπηρεσία ἐλέγχου ναυτιλιακῶν ἐγγασιῶν). Ἐπίσης ὁ πλοίαρχος παντὸς Ἑλληνικοῦ πλοίου, οὔτεν τὸ πλήρονα μισθοδοτεῖται εἰς ἔνον νόμιμην, ἔποχος οὗτοῦ, ὅποιος εἰς τὸ τέλος ἐξάστον ταξιδίου ὑποβάλλῃ εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος (Ὑπηρεσία ἐλέγχου ναυτιλιακῶν ἐγγασιῶν) ὄνομαστικὴν κατάστασιν τῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτος, ἐμφαίνονται τὸ εἰς ἐξαστον τούτων καταβληθέν, λόγῳ ἐξισφήσεως μισθῶν, ποσὸν εἰς συνάλλαγμα.

Ἡ ἀνεργία τῶν ναυτικῶν μας

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας», ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν μας ἀνίσχετο κατὰ τὰς ἀρχὰς Ἀπριλίου εἰς 2542, οἵτινες καὶ κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκολούθους εἰδικότητας:

Φορτ.ἀ.)π. Ἐπ. Ἰστ.η πετο. Σύνολον	89	16	—	105
Ἄξιοματικοὶ κατατάστασις	104	29	—	133
Οίκονομοι ἀξιοματικοὶ	—	11	—	11
Ἀσφαρματισταὶ	97	2	—	99
Κυβερνήται	—	—	2	2
Μηχανοδηγοί	—	—	1	1
Ναύληροι	63	17	—	80
Ναύται	314	99	1	414
Ναυτόπατες	209	16	19	244
Ἄρχιθερμασταὶ	54	40	—	94
Διπλανταὶ	14	18	—	32
Θερμασταὶ	204	68	—	272
Ἄνθρακες	423	56	—	479
Μάγειροι καὶ τροφοδόται	16	54	—	70
Σύλιοφοι	62	—	—	62
Θαλαμητόλοι καὶ βοηθοί	163	149	—	312
Χυτροκαθαρισταὶ	60	32	—	92
Λοιπαὶ εἰδικότητες	37	3	—	40
Γενικὸν σύνολον:	1909	610	23	2542

Δέον νῦν σημειωθῆ, ὅτι οἱ παραμένοντες ἀνατολόγητοι ἀξιοματικοὶ καταστρόματος καὶ μηχανῆς τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων μισθοδοτοῦνται, κατὰ τὸ πλεῖστον, ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοκῶν ἐταφιών. 'Αφ' ἐτέρον, ἐν τῶν ἀνέργων κατατέρθων πληρωμάτων τὰ 55 οἱ αὔροφον ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικούς, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 43 οἱ ναυτικούς, οἵτινες οὐδέποτε ἐναντολογήθησαν ἢ ἔχουν πολὺ πολλὸν ἐγγαταλεῖψι τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Εκ τῶν πραγματικῶν ὑφισταμένων ἀνέργων, πολλοὶ δὲν προσῆλθον πρὸς ἀνάληψην ἐργασίας, εἴτε διότι παραμένουν δι' οἰκογενειακούς λόγους εἰς τὰς πατούδας των, εἴτε διότι εἰναι ἀσθενεῖς καὶ νοσηλεύονται διατάνατοι τῶν ἀσφαλειῶν. Σημειώνεται ἀσύμη, ὅτι εἰς τῶν ἀνέργων τῶν ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίου 172 ἐργάζονται, ὡς ἡμερομίσθιοι, εἰς ἐποκενάς ἀτμοπλοίου.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον

Τὴν ἑστέραν τῆς 9ης Ἀπριλίου συνῆλθεν εἰς τὰς αἰθουσαὶς τοῦ «Πειραιαϊκοῦ Συνδέσμου» ἡ ὀλομέλεια τῆς Ἀντιπροσωπείας τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Γ. Ἐμπειρίου. Κατὰ τὴν συνεδρίασιν ταῦτην, εἰς ἣν παρίστατο καὶ ὁ Διευθυντής τοῦ E. N. κ. Κατσαπτῆς, ἐνεργίην τὸ Καταστατικὸν τοῦ Ἰδρύματος, βάσει τοῦ ἰδρυτικοῦ νόμου καὶ ὁ κανονισμὸς τῆς ἐστηριζούσης ἐπιτροπίας, ἐνέψισθη δὲ καὶ ὁ πρῶτος προϋπολογισμός. 'Η εἰσφορὴ ἐκάστου ἀτμοπλοίου ὠρίσθη εἰς 0.50 λεπτὰ κατὰ τὸν νέτη καὶ τὸν ἰστιφόρον εἰς 50 δρ. ἐτησίος κατὰ κατότατον ὅριον. Δεδομένου, ὅτι τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ ἰδρυτικοῦ νόμου

ἔσοδα τοῦ Ἐπιμελητηρίου δὲν ἐκρίθησαν ἐπαρκῆ, ἀπεφασίσθη νὰ ἐκφρασθῇ ἡ εὐχὴ εἰς τὸ «Γραφείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ τροποποίησις τῶν πόρων τοῦ ἰδρύματος ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ προϋπολογισμοῦ. Τὰ γραφεῖα τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐγκαθίστανται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς κεντρικὸν μέγαρον τοῦ Πειραιᾶ.

Οἱ μισθοὶ διὰ τοὺς πρὸς τὴν Ἰσπανίαν πλόας

Συνῆλθεν πρὸς ἡμερῶν ἡ Ἀνοιάτη μόνιμος διατητικὴ Ἐπιτροπὴ πρὸς ἐπῆλπον συλλογικὸν διασορόν ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ καὶ ἐξέδοσε τὴν ἀποφασίν τῆς ἐπὶ προσφυγῆς τῆς «Πανελλήνιον Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας» διὰ τὸ καθοίσιον τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τοῦ σκαφῶν, ἀτινα ταξιδεύοντα εἰς ἐμπολέμους χώρας καὶ νερίος εἰς τὸν Ἰσπανικὸν λιμένας.

'Η Ἐπιτροπὴ λαβόντα ἡ αὐτοῦ στοιχεῖαν ἐπαργυροῦ διημονηγήθεισαν κατάστασιν καὶ τὸν κινδύνον, πρὸς περιπλεύτην διὰ τὰ πληρώματα ἡ προσέγγισης τῶν πλοίων εἰς τὸν Ἰσπανικὸν λιμένας, δὲν θεωρεῖ ὡς ἀδίκημα τὴν ἀρνητικήν τοῦ πληρώματος, ὅποιος προσφέρει τὰς ἐπιφερούσας τοῦ εἰς πλοίον κατευθυνόμενον πρὸς τὰ ἐκεῖ καὶ ἐπαφίεται εἰς τὴν σιναϊκὴν εἰδικῶν σημαντικῶν μεταξὺ πλοίων καὶ πληρωμάτων διὰ τὴν παροχὴν τῶν ἡμερῶν προσφέρειν τούτων.

'Η ίδια, ἐπίσης, Ἐπιτροπὴ καθορίσει τὸν μισθὸν τῶν πλοίων γ' τὰξεως διὰ ταξίδια τοῦ Κόρτινεντ εἰς λ. στ. 10.15.0.

Διοικητικὰ ἀποφάσεις καὶ διατάγματα

'Υπὸ τὸν σιμβολίου τοῦ E. N. ἐνεργίην τὸ Διάταγμα «περὶ σειρῶν προτιμήσεως τῶν προσελθόντων τὸ πρῶτον εἰς ἔξετάσεις καὶ ισοβαθμησάντων ὑποψηφίων, πρὸς ἀπότομον διπλώματος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ». Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ διατάγματος προβλέπεται, ὅτι ἡ σειρὴ προτιμήσεως τῶν προσερχομένων διὰ πρῶτην φοράν εἰς ἔξετάσεις καὶ ισοβαθμησάντων εἰς ὅλιν ἀθροίσμα τοῦ μιθολογίας ἐφ' ὅλων τῶν μιθημάτων, θὰ δρίζεται διὰ κληρώσεως, ἐνεργομένης εἰς τὸ «Γραφείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνώπιον ἐπιτροπῆς ἐπὶ τὸν Διευθυντὸν τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Προνοίας, τοῦ ἀριθμοῦν τημματάρχου καὶ ἐνὸς ἀξιοματικοῦ ἐπιτρεπούντος εἰς τὴν φημίσαν Διεύθυνσην. Εἰς τὴν κληρωσιν δύναται νὰ παρίστανται οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπορήψιοι, καὶ λαζίνον πρὸς τοῦτο δι' ἀνακοινώσεως, ἥτις τοιχοκολλεῖται ἐξ οὗ τοῦ καταστήματος τοῦ «Γραφείου τῆς Ναυτιλίας, τρεῖς ἡμέρας πρὸ τῆς κληρώσεως.

'Η καταρριθμεῖσα εἰδικὴ Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν διπλωμάτων καθορίσει, ὅτι κατὰ τὸ τὸ ἔτος θὰ χορηγηθῶν νέα διπλώματα εἰς 65 μηχανικούς ἀτμοπλοίων γ' τὰξεως, εἰς 5 πραγκιτούς μηχανικούς καὶ εἰς 34 πλοιάρχους γ' τὰξεως.

'Δι' ἀποφάσεις τοῦ κ. ὑπονομού τῶν Οἰκονομικῶν ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας ἐπὶ τῆς τροφοδοσίας τῶν οἱ ἀξιοματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐφ' ὃσον ἀντὶ τοῖς παρέχεται εἰς είδος.

'Κατόπιν ἐνεργειῶν τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου 'Αμβέρσης κ. Παπαδοπούλου, ἐπετράπη ὑπὸ τῆς Βελγικῆς κυβερνήσεως ἡ παρομονή εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀνατολικὸν καὶ νοτιοδυτικὸν πλεύσιον τοῦ πειραιαϊκοῦ πλημανικοῦ, πρὸς ναυτολόγησην ἐπὶ τῶν διερχομένων ἐκεῖνεν 'Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων.

'Τὸ σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις
Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Κ. Σκριβάνου φορτηγὸν «ΕΡΗΝΟΥΛΑ» 2715 τ. γροῦς (τοῦ 1905) παραλαμβανόμενον εἰς Κωνίλιαν ὑπὸ μετονομασθῆ «ΣΤΥΛΙΑΝΗ».

'Τὸ πωλήθεν εἰς τὸν «Ἀγγλους ἐπολιτικὸς φορτηγὸν «ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΗΣ» 4418 τ. γροῦς (τοῦ 1912) παραδοθὲν εἰς τὴν Δονυγκέσκην, ὑψοφει τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «ΡΕΣΚΗΝΑΜ».

'Τὸ φορτηγὸν «ΣΥΛΒΙΑ» (ex «Φιλομήλα», ex «Μαρίζα») 3175 τ. γροῦς (τοῦ 1898) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Σ. Κατσοπόδη εἰς τὸν «Ἀγγλους διαυτάκτης ἀντὶ τιμῆς 9.300 λιρῶν, μὲν παράδοσις δὲς ἐστὶ καὶ εἰνίσσεται παρωπλισμένης εἰς τὴν Γάνδην. Τὸ πλεῖον παραληφθέν, ἐφορμούνται, ἡδη εἰς τὸ Ρότζο.

'Τὸ μιζόν φορτηγὸν «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» 329 τ. γροῦς, τοῦ κ. Κονστ. Ν. Μαζαΐδα, μετονομάσθη «ΛΟΥΔΗΣ».

'Ἐπισης τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμοπλοίον «ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ» 625 τ. γροῦς, τοῦ κ. Εμμαν. Ν. Βερνίζου, μετονομάσθη «ΛΗΜΝΟΣ».

'Διεγκάθησαν ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς τὰ φορτηγὰ «ΔΙΡΦΥΣ» 3510 τ. γροῦς καὶ «ΝΙΚ. ΜΠΑΓΚΑΣ» 1912 τ. γροῦς.

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

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155

ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ

ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΛ, ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ

ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ

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

NAVAL ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS

PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155

— Μετεγράφησαν ἐξ Λονδίνου εἰς τὰ νησιώγια Πειραιῶς τὰ νεο-αγορασμέντα παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κονιορκουντή φορτηγά «ΟΡΟΣ ΚΑΣΙΟΝ» 7914 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «ΟΡΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ» 5334 τ. γκρός (τοῦ 1921).

— 'Επισής μετεγράφησαν ἐξ Πειραιῶς εἰς τὰ νησιώγια Βόλον τὰ ἐπιβατηγά ἀττόπλιον «ΑΜΒΡΑΚΙΑ» 285 τ. γκρός καὶ «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» 434 τ. γκρός.

— Τὸ φορτηγόν «ΑΘΑΛΑΣΙΟΣ» 4279 τ. γκρός, 7300 τ. φορτίον καὶ ναυτηγήσεως 1907, οὗτον τὴν πόλησον εἰς ἐφοπλιστάς τῆς "Απο-'Ανατολῆς ἀντὶ τιμῆς 19.500 λιρῶν ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, θὰ παραδοθῇ εἰς τὸν ἀγοραστάς του περὶ τὰ τέλη Μαΐου ἢ ἀρχὰς Ιουνίου εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ἀγγλίας ἢ τοῦ Κόντινεντ. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν είλην ἀγορασθῇ παρὰ τῷ κ. Νικ. Νόνης, γεν. γραμματεὺς ὁ κ. Γ. Ἀγαθάκης, ταμίας ὁ κ. Γ. Κόλλιας καὶ σύμβουλος ὁ κ. κ. Ἀθ. Παπαθανασόπουλος, Π. Δημητρίου, Ἰω., Ἐξηταβελόνης, Ἰω. Βούλας καὶ Γ. Βρατσάνος.

— Τὰ 33 1/3 οἱο τοῦ φορτηγού «ΚΩΣΤΗ» 3932 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τῷ κ. Μιχ. Βέσιμαν εἰς τὸν κ. Ἰω. Χανδρῆν ἀντὶ τιμῆς 2.612.500 δραχμῶν.

— Τὸ φορτηγόν «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ» 4340 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἐπωλήθη παρὰ τῷ κ. Γεώργ. Α. Γιαννουλάτου εἰς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 35.100 λιρῶν νέτ., μὲ παράδοσιν, ὃς ἔστι καὶ εὐρίσκεται εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐνόρως, εὐθὺς ὡς συμπλήσσει τὸ ἥδη παρ' αὐτοῦ ἐκτελούμενον ταξίδιον ἐξ Ἰνδίων εἰς Κόντινεντ.

— 'Η πόλησος τοῦ φορτηγού «ΑΡΧΩΝ» 1364 τ. γκρός (τοῦ 1921) εἰς Ἀγγλίας ἐφοπλιστάς, ἴρωνθη.

— Κατὰ τηλεγράφημα ἐξ Ρόττερνταμ πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ E. N., ὁ ναύτης Γεώργ. Τασούλας, ἀσχολούμενος εἰς τὸν χρονιασμὸν τῆς κατανοδόζου τοῦ τάγκερ «ΝΑΥΣΙΚΑ», κατέπεσεν εἰς τὸ κατάπτορα τομερασμοῖς θανατούμενος. 'Ο ἀπογῆς ναυτικὸς μεταφερόμενος εἰς τινὰ νοσοκομεῖον τοῦ Ρόττερνταμ ἔξπενεντος.

— 'Η ἀναγραφεῖσα εἰς τὰ ἕνα ναυτικὰ περιοδικά πληροφορία, καθ' ἣν τὸ Δανικὸν ναυαγοσωστικὸν «DANMARK» 313 τ. γκρός (τοῦ 1909) ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ἵπο τὸν ὄρον νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἀκτοπλούνδρον φορτηγόν, ἐλέγχεται ἀναντιθῆταις. Τὸ σάρως τοῦτο ἡγοράσθη παρ' ἐδρευόσης εἰς Σαγανάνης Ἀγγλικῆς ἑταρίας.

— 'Ενηρογήθησαν τὰ νεοαγορασμέντα φορτηγά «ΓΕΩΡΓ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» 4345 τ. γκρός, τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, εἰς τὴν "Ανδρον καὶ ΝΕΣΤΩΡ" 1958 τ. γκρός, τῶν κ. κ. εἰδὼν Γ. Δ. Γράτου, εἰς τὴν Ἰθάκην.

— Τὸ φορτηγόν «EMMY» (ex «Τσιρουνιᾶς») 3895 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Βεργοτῆ, μετεγράφη ἐξ Σύρου εἰς τὸ Ἀργοστόλιον.

— Τὸ μισθόν ἀττόπλιον «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» (ex «VIRURAND») τὴν ἀγοράν τοῦ ὀποίου παρ' Ἑλλήνων ἀνεγράφαμεν πρὸς καιρὸν ἡγοράσθη παρὰ τῷ κ. Ἀγιλλ., Ἀλεξανδρίδη καὶ θὰ νησολογηθῇ εἰς Πειραιά. Πρόσειται περὶ σιάφους σιδηροῦ, 206 τ. γκρός, 103 τ. νέτ καὶ 350 τ. φορτίον, μὲ ἐν κατάπτορα, ναυτηγήσθετος τὸ 1902 εἰς τὸ Μπρεσόβεν. 'Εχει διαστάσεις μήκους 120.8 ποδῶν, πλάτους 22.6 καὶ κούλου (βάθος) 10.6 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναὶ του εἶνε τρικύλινδροι, Γερμανικῆς κατασκευῆς καὶ δινάμεως 43 ὄντες ἅπτουν.

— Τὸ πωλήθεν ἐξ Λεττονίας ἐφοπλιστάς φορτηγὸν «ΤΑΥΡΙΣ» (ex «Διαμάντι», ex «Παντικάς Ράλλης») 2281 τ. γκρός (τοῦ 1903), θὰ παραδοθῇ εἰς τὸν ἀγοραστά του τὸν προσεχῆ Ιουνίου εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐνόρως.

— Τὸ ἀργὸν εἰς Πειραιᾶ μὲ σοβαρὰς ζημίας, συνεπείᾳ προσαράξεως, φορτηγὸν «ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΒΡΟΝΤΙΣΗ» 2083 τ. γκρός (τοῦ 1903), κατέστη παράγωγον «δώλικῆς ἀπωλείας» καὶ ἐγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς. Παρὰ τῶν τελευτῶν τούτων ἔξητηθησαν ἡδη προσφόρα διὰ τὴν πόλησον του, ὃς ἔστι καὶ εὐρίσκεται.

Τὸ προεδρεῖον τῶν πρακτορειακῶν ὑπαλλήλων

Κατὰ τὰς γενομένας ἀρχωρεσίας τοῦ «Πανελλήνιου συνδέσμου Ἀττικοπλούν καὶ Πρακτορειακῶν ὑπαλλήλων» ἔξελέγησαν διὰ τὸ ἄξιον τοῦ συμβούλου, κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας, οἱ κ. κ. Γεώργ. Ἀγαθάκης, Παῦλος Χάνος, Ἀθαν. Παπαθανασόπουλος, Παν. Δημητρίου Ἰω., Ἐξηταβελόνης, Γεώργ. Κόλλιας, Ἰω. Βούλας, Νικ. Νόνης καὶ Γεώργ. Βρατσάνος. Διὰ τὴν ἔξελέγησιν ἐπιτροπὴν ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Γ.

Ζαφειρόπουλος, Σ. Καλαμίτης καὶ Σ. Ὁρτεντζάτος, διὰ δὲ τὸ πειθαρχικὸν συμβούλιον οἱ κ. κ. Π. Κωνσταντινίδης, Α. Γιοβανίδης καὶ Δ. Λάμπτρον. Κατὰ τὴν ἐπακολουθίσασαν ἐκλογὴν διὰ τὰς δραγανικὰς θέσεις τοῦ Διοικητικοῦ συμβουλίου, ἔξελέγησαν, πρόεδρος ὁ κ. Π. Χάνος, ἀντιπρόεδρος ὁ κ. Νικ. Νόνης, γεν. γραμματεὺς ὁ κ. Γ. Ἀγαθάκης, ταμίας ὁ κ. Γ. Κόλλιας καὶ σύμβουλος οἱ κ. κ. Ἀθ. Παπαθανασόπουλος, Π. Δημητρίου, Ἰω., Ἐξηταβελόνης, Ἰω. Βούλας καὶ Γ. Βρατσάνος.

Οἱ ναυτομάγειροι καὶ θαλαμηπόλοι

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Ἐνώσεως Ναυτομαγείρων καὶ Θαλαμηπόλων ποντοπλοίας» ὁ «Ἄγιος Νικόλαος» κατηρτίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Δημ. Κρίθαρη προέδρον, Χρ. Φαναριώτη γεν. γραμματέως, Ἀργ. Καρβούνη ταμία καὶ τῶν κ. κ. Ἰω., Ἀλαφασσοῦ, Μ. Σφράζη, Νικ. Γαργουράλη, Κωνστ. Στεφανίδη, Ματθ. Πιπερίδη καὶ Νικ. Μαζαρονᾶ, συμβούλων. Αναπληρωταῖς σύμβουλοι ἔξελέγησαν οἱ κ. κ. Δ. Προβολιτσάνος, Π. Καλλατζῆς, Ἰω. Αιναρόπουλος καὶ Παν. Ζαφιανίδης.

Περὶ τὸ ἀτύχημα τοῦ ἀπὸ «Πάτρα»

'Ο ἀφίσθεις πρὸ ἡμερῶν εἰς Πειραιᾶ ἐξ Δάντοιγκ γ' μηχανικὸς τοῦ φορτηγοῦ ἀττόπλιον «ΠΑΤΡΑ» κ. Ἰω. Π. Ἄννινος μᾶς ἀπέστειλεν ἐπιστολὴν, ἐν τῇ ὧδοι ἐλέγχει ὡς ἀναροθῆ τὴν πληρωφορίαν τοῦ πλοιάρχου τοῦ σιάφους κ. Κ. Γάππατα, καθ' ἣν εἴ τοι ἀποβιβασθέντες εἰς τὸ Γερμανικὸν χωρίον 12 ἀνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος, ἡρνήθησαν, μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ φορτηγοῦ, νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς θέσεις τοῦ, καίτοι ἐιδοποιήθεντες πρὸς διὰ τῶν ἐπιπλίων ἀρχῶν καὶ τοῦ ωμονίζοντος. 'Ο κ. «Ἄννινος προσθέτει ἐν τῇ ἐπιστολῇ του, ὅτι κατέζει ὡλα τὰ στοιχεῖα (ἥτοι Γερμανικὰς ἐφημερίδας, ἀντίγραφον ἐπιστολῶν πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν πρεσβείαν Βερολίνου, πιστοποίησιν τηλεφωνικῆς ἀπό τοῦ συνδιαλέξεως ἐξ Lübtow μὲ τὴν Ἐλληνικὴν πρεσβείαν καὶ τὸ εἰς Στέττιν 'Ελληνικὸν προξενεῖον ἀπλ.). ἐκ τῶν ὧδων προσκύπτει, διὰ τοῦ πληρώματος ἐγκατελείφθησαν ἐπὸ τοῦ πλοιάρχου των. 'Ο προσθετής μάλιστα κ. Ραγκαβῆς ἔζητησε τηλεγραφικῶς ἐξ Δάντοιγκ ἀπὸ τὸν πλοιάρχον τοῦ ἀπὸ πλοιάρχου των. Λέβητας φέρει πρεσβύτερον τοῦ 12 ἀνδρῶν εἰς τὸ Γερμανικὸν ἔδαφος.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«TEMPLE LANE» Ἀγγλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τὴν ἑταιρίας «Κάσος» A. E. (τῶν κ. κ. Πνευματικοῦ, Ρεθύμνη καὶ Γιανναγᾶ) ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν, θὰ παραληφθῇ δὲ ἐντὸς τοῦ Μαΐου. Τὸ σιάφος τοῦτο είναι 4289 τ. γκρός, 2562 τ. νέτ καὶ 8320 τ. φορτίον, μὲ ἐμφορτούν διάθισμα 24.5 ¼ ποδῶν, κατεσκευασθήτο τὸ 1928 (Μάιον) εἰς τὰ ναυτηγία W. HAMILTON (τῆς Γλασκωνῆς), διῆλθε σερβέν No2 τὸ 1936 καὶ ἔχει παρὰ τῷ «Δόδε» ςλάσιν 100A1. Χώρων διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 468.000 κ. π., διὰ δέματα 425.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνερος 23.400 κυβ. ποδῶν.

Φέρει δὲν καταστρώματα καὶ «σέλτερ - ντέκα», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 390 ποδῶν, πλάτους 52 καὶ κούλου (βάθος) 24.6 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς J. G. KINCAID & LTD καὶ δινάμεως 436 ὄντες ἐπιπλῶ, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 42'', 70'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 48'' ἵντον. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσεως 200 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντον.

«ZINAL» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῷ κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλούρουντη ἀντὶ 36.500 λιρῶν. Πρόσκειται περὶ φορτηγοῦ 5729 τ. γκρός, 3569 τ. νέτ καὶ 8800 τ. φορτίον, μὲ ἐμφορτούν διάθισμα 24.9 ποδῶν, ἔχοντος παρὰ τῷ «Δόδε» ςλάσιν 100A 1, κατεσκευασθέντος τὸ 1920 (Αὔγουστον) εἰς τὰ ναυτηγία J. L. THOMPSON & SONS, τοῦ Σάντερλαντ καὶ διελθόντος σερβέν No3 τὸ 1935. Χώρων διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 473.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 423.000 κυβ. ποδῶν.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ «σέλτερ - ντέκα». ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 400.2 ποδῶν, πλάτους 54.8 καὶ κούλου (βάθος) 21.5 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «BLAIR & CO», τοῦ Στόκτου, καὶ δινάμεως

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

581 δόνοι. Έπειν, είναι τρικύλινδροι με διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'' ½, 73'' και διαδρομήν 48'' ίντσών. Λέβητας φέρει τρεις, πάσσως 180 λιτρών κατά τετραγωνική ίντσα.

«CRAGGAN HILL» Αγγλικόν, ήγοράσθη παρά τὸν κ. κ. Ρεθύμνην και Κοντούκουντην, παραλιαμβανόντεν δὲ ἐντὸς τῶν ίμερῶν εἰς τὴν Ἀμέριδαν ὅπερ τὴν Εὐρωπαϊκὴν σημαίαν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει παρά τῷ Ἀγγλικῷ «Δόνδῳ» κλάσιον 100ΑΙ και είναι 3566 τ. γρόδος, 2184 τ. νέτ και 6200 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 23.5 ποδῶν, κατεσκενάσθη δὲ τὸ 1918 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «J. BLUMER & Co», τοῦ Σώντερλαντ. Χόροι διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χώμα διαθέτει 370.000 κ. π. διὰ δέματος 343.000 κ. π. και διὰ μπόντερος 7490 κ. π. ζηνοποιούει δὲ ἔμμα θάλασσας 1767 μόνιμος 356.3 ποδῶν, πλάτους 48.7 και κοίλου (βάθος) 23.9 ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρωμα και ἔχει διατάσσεις μήκους 356.3 ποδῶν, πλάτους 48.7 και κοίλου (βάθος) 23.9 ποδῶν.

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

‘Η Ἑλλειψης προσφορᾶς καταλήκουν χωρητικότητος, λόγῳ τῆς ἐφετούτης τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς πόλησιν τῶν εἰς χειράς τῶν σοσαρίων, παραλήκως πρὸς τὴν ζωηροτάτην ζήτησιν πλοίων, ἐπὶ τῇ αἰσιοδόξῳ προβλέψει διατηρούσις τῶν σημειωνῶν ὑψηλῶν ἐπιπέδων τῶν κανῶν δι’ ἀρκετὸν εἰσέτι χρονικὸν διάστημα, ἐδημιουργησαν μίαν νέαν ἀνατιμητικὴν τάσιν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν παλούμενῶν πρὸς περιπτέρῳ ἐκμετάλλευσιν μεταξεισιμένουν φορτηγῶν πλοίον. ‘Εκ τῶν κλεισθεισῶν κατὰ τὸ α’ 150θμερον τοῦ Ἀπρίλιον πολῆσεν καταδεινύεται, ὅτι ἀξία τῶν πλοίων ἀνετημῆθαν αἰσθητὸς ἐντὸς δὲ λιγον χρόνου. Οὕτω, διὸ φορτηγά σκάφη τῆς αὐτῆς περίπου χωρητικότητος, τῆς ἴδιας δὲ ἡλικίας ἐπωλήθησαν με διαφοράν ἀνότεραν τῶν 5000 και πλέον λιρῶν ἐντὸς ἐνός μηνός. Πρόσκειται περὶ τῶν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἀποπλίσιον «Ιοάννης Βάτζης» 4418 τ. γρόδος (τοῦ 1912) και «Πρωτηβένες» 4340 τ. γρόδος (τοῦ 1912). ‘Εξ αὐτῶν, τὸ μὲν πρότον ἐπωλήθη περὶ τὰ μέσα Μαρτίου εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 30.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸ δεύτερον ἡγοράσθη πρὸς ἴμερῶν παρ’ Ἰαπωνίαν ἀντὶ 35.100 νέτ. Χαρακτηριστική, ἐπίσης, είναι και ἡ ἕφωσις τῶν τιμῶν τῶν μικρῶν φορτηγῶν πλοίων. Δύο σάρτη 2500 τ. δ. π. ω., ἔχαστον και τῆς αὐτῆς ἡλικίας, ἐπωλήθησαν τὸ ἐν ἐξ αὐτῶν ἀντὶ 14.000 λιρῶν τὸν παρελθόντα ‘Οκτώβριον και τὸ ἔτερον πρὸς ἰδεούμαδος ἀντὶ 20.000 λιρῶν. Φορτηγὸν 9700 τ. γρόδος (τοῦ 1920) με σερβέν Νο1 τοῦ 1936, ὅπερ εἶχε πολὺν διὸ τὸ παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντὶ 43.000 λιρῶν, μετεπολὺν πρὸς δεκαπέμερον ἀντὶ 53.500 λιρῶν, παραγματοῦσαν ἀνατιμήσιν τῆς ἀξίας του ἀνότεραν τῶν 10.000 λιρῶν ἐντὸς ἐνός τριμήνου, ἐνῷ ἔτερον σκάφος, τὸ φορτηγὸν «Καμπόλες» 7450 τ. φορτίου (τοῦ 1915) πωλήθη πρὸς μηνός ἀντὶ 29.000 λιρῶν, μετεπολὺν πετά δέ - τρεις ἀδεμάδας ἀντὶ 32.000 λιρῶν.

‘Αρχεταὶ ἀγοραπωλησίαι ἔλαβον χώρων κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασπόλισιν δεκαπενθήμερον Ἀγγλικῶν πλοίων μεταξὺ Ἀγγλίους ἐφοπλιστῶν, η ζητησία, δημος, τοννάς είχεν εὐθύτατον καραπατήρα. ‘Ολαι σχεδὸν αἱ ναυτίλιαι εὑρίσκονται ὑπὸ διαπραγμάτευσιν πρὸς ἀγορὰν φορτηγῶν, τὴν ζωηροτέραν, δημος, κίνησιν ἐνεργάνταν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Ἀπο-Ανατολῆς, ιδίᾳ οἱ Κινέζοι, οἵτινες μετὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἀθανάποι», ἔξεισαν και τέσσαρα Ἀμερικανικά φορτηγά, καθὼς και ἔνα Ἀγγλικόν, ἐνῷ οἱ Ἰάπωνες προέβησαν εἰς τὴν ἀγορὰν δύο σενήδους μεγέθους Νορβηγικῶν δεξαμενοπλοίων. Περὶ τὸ τέλος τοῦ 150θμερον ἡγοράσθη παρ’ ἐφοπλιστῶν τῆς Σαγγάκης πρὸς περιπτέρῳ ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς και τὸ Ανταρκτικὸν μιστὸν σκάφος «Καροόλα» 7391 τ. γρόδος, διπλέλικον και ναυπηγήσεως 1909, με σερβέν Νο2 τοῦ 1934. Παρ’ Ἰαπῶνας ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη ἔνα μόνον μικρὸν πλόιον, τὸ Γιουνγκούσανόν τοῦ «Μίνγ» ἀντὶ 1.000.000 λιρετῶν.

Οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἐπέδειξαν νέαν δραστηριότητα εἰς τὴν πρόσοττην τοννάς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, προέβησαν δὲ εἰς τὴν ἀγορὰν — ως ἀναστρέψουν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην — τριῶν φορτηγῶν 13.584 τ. γρόδος, ἐξ ὧν τὸ ἐν, ἀγορασθὲν ἐπὸ τῆς ἑταῖρας «Κάσσος» ἀντὶ 65.000 λιρῶν, είναι ναυπηγήσεως τοῦ 1928. Πλὴν τῶν τριῶν αὐτῶν φορτηγῶν τελοῦν ἡδη ὑπὸ παραλαβὴν παρ’ Ἐλλήνων ἔτερα ἐπὶ φορτηγά, συνολοκῆς χωρητικότητος 37.762 τ. γρόδος, ἡτοι τρία Ἀμερικανικά 13.982 τ. γρόδος, ἔνα Βελγικόν 3094 τ. γρόδος και τρία Ἀγγλικά τάνκερς, διασκενεζόμενα ἐν Οἰλανδίᾳ εἰς «τρόμπες» φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 20.786 τ. γρόδος. Τοιοντοτόπος τὸ α’ 150θμερον τοῦ Ἀπρίλιον ἐσήμανε τὴν πρόσθισην ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας δέκα εἰς ὅλῃ φορτηγῶν πλοίων, διλαχής χωρητικότητος 51.346 τ. γρόδος, τελοῦν δὲ ὑπὸ διαπραγμάτευσιν παρ’ Ἐλλήνως ἐφοπλιστῶν τρία εἰσέτι μικρᾶς ἡλικίας σκάφη, ἐνῷ ὑπάρχει και ἡ πληροφορία περὶ ναυπηγήσεως ἐνός τετάφτον παρὰ τοῦ αὐτοῦ πλοιούτην.

«FRANK» Νορβηγικόν, με ἐν κατάστρωμα, 1048 τ. γρόδος, 1600 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 17.9, ναυπηγήσεως δὲ 1929, με σερβέν

τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ’ Ἀγγλιων ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

«CONCORDIA» Νορβηγικὸν τάνκερ, με ἐν κατάστρωμα, 5545 τ. γρόδος, 8325 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 25.6 ½ ποδῶν και ναυπηγήσεως 1919, με σερβέν Νο3 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ’ Ἰαπώνιον ἀντὶ 31.000 λιρῶν.

«MADRONO» Νορβηγικὸν τάνκερ, με δίον καταστρόματα, 5894 τ. γρόδος, 9145 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 26 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1917, με σερβέν Νο1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 51.000 λιρῶν.

«THELMA» Νορβηγικὸν τάνκερ, με ἐν κατάστρωμα, 5578 τ. γρόδος, 8480 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 25.7 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1919, με σερβέν Νο1 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνίαν ἀντὶ 35.000 λιρῶν, με παράδοσιν εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

«LARNS» Σουηδικόν, με ἐν κατάστρωμα, 805 τ. γρόδος, 1005 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη ἀντὶ 128.000 Σουηδικῶν ποδῶν.

«TENYU MARU» Ιαπωνικὸν φορτηγὸν, «spar - deck», 3738 τ. γρόδος, 6440 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1903, ἀνεν σερβέν, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους Ιάπωνας ποδὸς περιτέρῳ ἐξμετάλλευσιν ἀντὶ 439.000 γέν.

«CAYUGA» Ἀμερικανικό, 3769 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ’ Ουγγρον ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 25.500 δολλαρίων, με παραλαβὴν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

«CORWEN» Αγγλικόν, με ἐν κατάστρωμα, 2337 τ. γρόδος, 3205 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, με σερβέν Νο3 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ’ Ἀγγλον ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν.

«LUCIE DELMAS» Γαλλικόν, με ἐν κατάστρωμα, 1731 τ. γρόδος, 2310 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1925, ἐπωλήθη ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

«ADERSTONE» Αγγλικόν, 5255 τ. γρόδος, 7750 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, με μηχανάς Οὐατ και σερβέν Νο3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 60.000 λιρῶν.

«LAURENT SCHIAFFINO» Γαλλικόν, με ἐν κατάστρωμα, 4533 τ. γρόδος και ναυπηγήσεως 1908, με σερβέν Νο3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ’ Ἀγγλον ἀντὶ 18.000 λιρῶν.

«LILDURN» Αγγλικόν, 1495 τ. γρόδος, 2480 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1924, με σερβέν Νο2 τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν.

«RESTOVER» Αγγλικόν ναυαγοσθωσικὸν, 556 τ. γρόδος, 214 τ. τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1888, ἡγοράσθη παρ’ Ἀγγλων ἀντὶ τιμῆς 2.600 λιρῶν.

«KAMBOLE» Αγγλικόν, με δίον καταστρόματα, 4524 τ. γρόδος, 7450 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 23.9 ½ ποδῶν και ναυπηγήσεως 1915, με σερβέν Νο2 τοῦ 1934, πωλήθην ποδὸ μηνός, ώς ἀνεγόρωμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀντὶ 29.000 λιρῶν εἰς ἐφοπλιστῶν τοῦ Κάρδιφ, ἀγγελλέται ἡδη, ὅτι ἐπανεπολεμήθη παρ’ αὐτῶν εἰς ἑτέρους Ἀγγλίους ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 32.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν εἰχε πωλήθη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1934 ἀντὶ 7.500 λιρῶν, τὸ Νοέμβριον τοῦ 1923 ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 29.300 λιρῶν και τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1920 ἀντὶ 175.000 λιρῶν.

«GOLDEN SEA» Αγγλικόν, με δίον καταστρόματα, 4555 τ. γρόδος, 7750 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 23.11 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1924, με σερβέν Νο3 τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρ’ Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 47.500 λιρῶν.

«HAMDALE» Αγγλικόν, με ἐν κατάστρωμα και «σέλτερ - ντέκ», 4782 τ. γρόδος, 8925 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βάθισμα 25.7½ ποδῶν και ναυπηγήσεως 1914, με σερβέν Νο2 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλον

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

‘Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,”

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ και ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ’ εὐθεῖαν και διὰ μεταφορτώσεων δι’ ὅλην τὴν Αγγλίαν και ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

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

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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

έφορπλιστάς αντί 34.000 λιρών, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είχε πολημῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1926, ἀφοῦ διῆλθε σερβέν, ἀντὶ 42.500 λιρών καὶ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1918 ἀντὶ τιμῆς 250.000 λιρῶν.

«HORDEN» Ἀγγλικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 2677 τ. γκρός, 3320 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1933, ἐπολήθη τοῖς ἔφορπλιστάς τοῦ Παναμᾶ ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρών.

«HORSLEY» Ἀγγλικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 2143 τ. γκρός, 3560 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 19.5 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλιον ἀντὶ 26.000 λιρών μὲ ἄμεσον παράδοσιν.

«MANCHESTER HERO» Ἀγγλικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ κλιστὸν «εἰλέτεο-ντέο» 5775 τ. γκρός, 9100 τ. φορτ., καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1936 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 26 ποδῶν, ταχύτητος δὲ 11 μιλίων, ἐπολήθη εἰς "Αγγλιον ἀντὶ 42.000 λιρών, μὲ παραλαβὴν τὸν Ιούνιον.

«ST. THERESE» Νορβηργίαν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 2280 τ. γκρός, 3720 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἐπολήθη εἰς Νορβηργίαν ἀντὶ 40.000 λιρών.

«TRIDENT» Ἀγγλικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 4317 τ. γκρός, 7125 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 23 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλιον ἀντὶ 31.500 λιρών.

«VACCARES» Γαλλικόν, μὲ δέον καταστρόματα, 2997 τ. γκρός, 4330 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρ' "Ολλανδῶν ἔφορπλιστὸν ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 31.000 λιρών.

«DOUGLAS» Ἀγγλικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 950 τ. γκρός, 1929 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1932, ἐπολήθη εἰς "Αγγλιον ἔφορπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 8.500 λιρών.

«PENYBRYN» Ἀγγλικόν, μὲ δέον καταστρόματα, 6236 τ. γκρός, 9700 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1936, καταναλίσκον πετφέλαιον, ἡγοράσθη παρ' ἔφορπλιστὸν τῆς "Απο Λανατολῆς ἀντὶ 53.500 λιρών, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ αὐτὸν φορτηγὸν είχε πολημῆ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντὶ 43.000 λιρών.

«JUG» Γιουνγκούσλαντόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 1292 τ. γκρός, 2350 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπολήθη εἰς Ιταλικὴν ἑταῖραν τῆς Νεαπόλεως ἀντὶ 1.000.000 λιρεττῶν.

νοὺς διαλυτὰς καὶ 40)9 διὰ τοὺς Ιάπωνας, μὲ παράδοσιν τῶν ἀγοραζομένων παρ' αὐτῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ιαπωνίαν. "Εκτοτε, αἱ τιμαὶ ἥκολούθησαν γοργὸν ἀνατιμητικὸν ωρθόν. Οὕτω, τὸν Ιανουάριον Βέλγοι διαλυτάς ἐπληρώσαν σελ. 38(10))₂ διὰ φορτηγὸν σκάφος, μὲ παραλαβὴν «ότι ἔστι καὶ εὑρίσκεται», ἐνῷ Γερμανοί διαλυτάς ἔφθασαν μέχρι πληρωμῆς σελ. 49)1. Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα, οἱ "Αγγλοι διαλυτάς ἔφθασαν νὰ πληρώσουν 44)— πότες ἔξαστάλισαν παλαιάς χωρητικότητος διὰ τὴν κάλυψην τῶν ἀναγκῶν τον.

Τὸν Φεβρουάριον αἱ τιμαὶ ἔφθασαν εἰς τὰ 59)4 διὰ τοὺς Ιάπωνας διαλυτὰς καὶ 53)9 διὰ τοὺς "Αγγλον. Κατὰ Μάρτιον ἐπηρολούθησεν νέα ὑψωσις ἀναβιβάσασα τὰς τιμὰς εἰς τὰ 73)— διὰ τοὺς Ιάπωνας καὶ μάλιστα μὲ παραλαβὴν τὸν Ιούνιον τοῦ 1938, ἐνῷ οἱ "Αγγλοι διαλυτάς, λόγῳ τῆς ὑψηλῆς τιμῆς τῶν μετάλλων, ἀπεχρεώθησαν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν πληρωμὴν σελ. 53)11, μὲ παραλαβὴν τοῦ ἀγορασθέντος πλοίου εἰς ἓν λιμένα τῆς Ηπειροπότικης Εὐρώπης. Εἰς τὸ τέλος τοῦ Μαρτίου Ιαπωνίου σκάφος παραδοτέον εἰς Τάϊν ἐπληρώθη 58)6, Ἐλληνικὸν δὲ φορτηγὸν 57), παραδοτέον εἰς Γάνδην. Διὰ τὰ ελάνερζος, ἡ μόνη πώλησις ἦτο ἡ τοῦ «Βέρωνος» εἰς τὰ σελ. 62)6, μὲ παράδοσιν εἰς Διν. Ιταλίαν.

"Η ἐντὸνος ζήτησις παλαιᾶς χωρητικότητος ἐξηρξολούθησε καὶ κατὰ τὸ α' 15θέμερον τοῦ Ἀπριλίου. Ή συνεχίζομενη, ὅμοιος, ἀνατιμήσις τῶν ναυλῶν εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν καὶ ἡ πρόδηλος ἀπροθυμία τῶν πλοιούτητῶν, ὅπως πωλήσουν καὶ τὰ παλαιότεράς ἀσύμη ἥλιξις πλοιῶν τον, ἀπεχρέωσαν τοὺς διαλυτὰς εἰς τὴν πληρωμὴν καὶ ἐπι μεγαλυτέρους τιμῶν. Φορτηγὸν σκάφος ἐπραγματοίσθη 66)— κατὰ τόννον γκρός. Αἱ ἀναγγελθείσις πωλήσεων εἰσερχόνων 8 σκάφη μόνον, 29.916 τ. γκρός, κατανεμόμενα εἰς τὰς ἀσύμηθους δεκτὸς σημαῖες:

Άργεντινά	1 τ. γκρ.	8.345	Ίσπανικά	1 τ. γκρ.	2.696
Γαλλικά	1 >	8.217	Καναδικά	1 >	1.158
Φιλιππανδικά	1 >	4.293	Γερμανικά	1 >	1.096
Ἐλληνικά	1	3.175	Ἰνδιῶν	1 >	936

Σύνολον πωλήσεων πρὸς διάλυναι ἀπ.: 8 > 29.916
Τὰ σκάφη ταῦτα ἐπωλήθησαν εἰς διαλυτὰς πέντε διαφόρων χωρῶν, ὡς κάτωθι:

ΑΙΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Φινλανδικὸν φορτηγὸν «Οστερ-
βαϊν» 4293 τ. γκρός (τοῦ 1905) ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται ἐν προσαράξει εἰς τὰ "Αγγλικά παράλια, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ Ισπανικὸν φορτηγὸν «Μίνα Καρρί» 2696 τ. γκρός (τοῦ 1896) ἀντὶ 3020 λιρῶν, διὰ ἔστι καὶ εὑρίσκεται παροπλισμένον εἰς τὸ Τάϊν καὶ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «ΣΥΑΒΙΛΑ» 3175 τ. γκρός (τοῦ 1898) ἀντὶ 9.300 λιρῶν, παραδοτέον εἰς οἷαν κατάστασιν εὐρίσκετο παροπλισμένον εἰς τὴν Γάνδην. Τὸ τελευταῖον τοῦτο φορτηγὸν είχεν ἀγορασθῆ παρ' Ελλήνων τὸν Ιανουάριον τοῦ 1926 ἀντὶ 8200 λιρῶν, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους "Ελλήνας τὸν Απρίλιον τοῦ 1931 ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 4850 λιρῶν καὶ μετεπωλήθη τὸν Μάιον τοῦ ίδιον ἔτους ἀντὶ 5500 λιρῶν.

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΕΦΟΝΑΙΣΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ Γερμανικὸν φορτηγὸν ἀπ. «Clara Hintri» 1096 τ. γκρός (τοῦ 1880) καὶ ἀντὶ 27.500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν Χάρδην, τὸ Γαλλικὸν λάινερ «Pellegrin de Latouche» 8217 τ. γκρός (τοῦ 1913). Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος είχε πολημῆ τὸν παρελθόντα Νοεμβρίου εἰς Γάλλους διαλυτὰς ἀντὶ 15.000 λιρῶν. ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 37.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς τὸ τέλος τοῦ τρ. ἐ. ἐν Νοτιῷ Αμερικῇ, τὸ Αργεντινόν λάινερ «La Rosarina» 8345 τ. γκρός (τοῦ 1912). ΚΑΝΑΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ Καναδικὸν ἐπιβατηγόν ἀπ. «Princess Patricia» 1158 τ. γκρός (τοῦ 1902) καὶ ΙΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ μαρζόν Ινδιῶν ἀτμόπλοιον «Sarasvati» 936 τ. γκρός (τοῦ 1902).

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTSTRIPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BEDNIKIA & ENAMELS

EIDIKΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΒΑΪΑΝΗΣ & 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. άντιωρόσων δι οյην την Έλλαδα ίων κάλωδι έργοσλασίων
και διαρκής σαρακαλαδήκη ίων αροιόντων ίων.

BELL'S ASBESTOS & ENGINEERING SUPPLIES LTD

Κατασκευασταὶ τῶν περιφύμων ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΩΝ REEFER-DIAGONAL κτλ. κτλ.

Τὰ προϊόντα των είναι κατὰ 40 ο) ἔλαφρότερα ἀπὸ κάμε ἄλλου
έργοστασίου και πολὺ ἀνώτερα ἀπὸ πάσης ἀπόψεως.

INTERNATIONAL PAINT & COMPOSITIONS CO LTD (HOLZAPFEL)

Παγκοσμίου φήμης έργοστάσιον ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ διὰ ΣΙΔΗΡΟΝ και ΞΥΛΟΝ
12 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

Πλοῖα χωρητικότητος 20.000.000 τόννων χρησιμοποιοῦν κατ'έτος ύφαλοχρώματα και χρώματα

INTERNATIONAL

Κατέχουν τὸ φεκόδο εἰς ποιότητα και κατανάλωσιν.

STANDARD ENGINEERING & LUBRICATING CO - NEW YORK

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

CAILS BITMO C° LTD

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

A. MILBURN C° LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΤΗΣ FIRSOLINE

ΕΝ ΘΕΣΝΙΚΗ ΤΕΛΕΙΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ Α)ΠΛΟΙΩΝ
Μεγάλαι παρακαταθήκαι δλων τῶν εἰδῶν Ναυτιλίας και Βιομηχανίας τράνζιτο και ἔλευθερα
ΕΝ ΘΕΣΝΙΚΗ και ΠΕΙΡΑΙΕΙ

'Ατυχήματα είς 'Ελληνικά πλοϊα

«ΒΥΡΩΝ» (130 τ. χρ.): Κατευθυνόμενον ἐξ Πειραιῶς εἰς Πάτρας μὲ φορτίου λιπασμάτων, ἀκαδάφτον πετρελαίου καὶ ἀσφάλτου, προσήσαξεν εἰς τὸ ἀρχωτήριον Δρέπανον, ἀνέλκινθέν ὑπὸ τοῦ ναυαγοσοστικοῦ «Ἄγιος Νικόλαος». Τόσον τὸ σάρωσ, δύον καὶ τὸ φορτίον δὲν ὑπέστησαν ζημιάς ἐν τῆς προσαγάξεως, οὐδὲ ἀπέδειξεν ἡ Ἐπάτως ἐνεργηθεῖσα ἐπιθέσιον.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» (πετρελαιούχοντος): Μὲ φορτίον πετρελαίου ἐξ Πειραιῶς δι' Ἀμοργόν, κατελήφθη ὑπὸ σφραγιστής θαλασσαραζῆς καὶ ἔξωκιλεν εἰς ἐπικίνδυνον θέσιν τῶν ἀκτῶν τῆς Νάξου. Σκάρος καὶ φορτίον ἡσαν ἡσαλισμένα ἐν Λονδίνῳ. (Μαρτ. 30)

«ΠΙΑΝΝΟΥΔΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ»: Καθ' ὃν χρόνον ἀπέλειν ἐξ Ρουέν κενὸν διὰ Βρέμην, προσέρρουσεν ἐπὶ τοῦ ἥγκυροβολημένου παρὰ τὸ κρηπίδωμα Συνηδρίου ἀτμοπλοίου «SONJA», εἰς τὸ ὄπιον καὶ προεξάλεσε ζημιάς τινάς ἐλασμάτων τῆς πρώσας τοῦ. Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, μὴ ὑποστάν ζημιάς, ἔξικολούθησε τὸ ταξίδιον τοῦ. (Μαρτ. 30)

«ΝΕΣΤΩΡ»: Ἐποικίνασαν εἰς Balboa ζημιάς τινάς τῆς φάδου τοῦ πηδαλίου τοῦ καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανισμάτων ἐπειδιορίθμη λαδὸν πιστοποιητικὸν ναυπολόιας. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν ἀπέλεινον ἐσεῖθεν τὴν 28ην Μαρτίου κατευθυνόμενον εἰς Ἀγγλίαν. (Μαρτ. 30)

«ΑΛΥΣ ΠΟΤΑΜΟΣ» (ὑδροφόρον): Τὸ σκάρος τοῦτο, χωρητικότητος 150 τόννων, ἐνῷ ἐτέλει εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα ὑπὸ ἐποικεύην, ἔβινθισθη, συνεπάί διαρροής ἐξ ἀγνώστου αἵτιας. Ἡ βιδοῖς ἐγένετο μὲ τὴν πρώτην, ή δὲ πρώτα ὑπέρσκειται τῆς ἐπιφανείας. Ἡ δαλάνη διὰ τὴν ἀνέλκινην ὑπελογίσθη ἐις 40 λίρας. (Μαρτ. 31)

«ΜΑΛΙΑΚΟΣ»: Ἐνῷ ἐπελεύθερον εἰς τὰ κρηπιδώματα τῆς Νεοτοίας ὑπὸ κακοκαιρίᾳ, προσέρρουσεν ἐπὶ τῆς προσκυναίς ὑποστάν ζημιάς τινάς εἰς τέσσαρα πλευρικά ἐλάσματα τοῦ κύπρου Νο 4 καὶ εἰς δύο νορεῖς. Αἱ ὑποδειχθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ἀμοδίου ἐπιθεωρητοῦ προσωπικά ἐποιεῖναι ἐξετάσθησαν. (Άποιλ. 1)

«ΜΑΙΡΗ Ν.»: Μὲ φορτίον γεννημάτων ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἀλμυρούς προσήσαξεν εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Hals, ἐπὶ ἀμμώδους βυθοῦ. Ὁ καρός ἦτο καλός, ἔπειτα δὲ ἐλαφρὸς Ἀνατολικὸς ἀνεμός. Τὸ πλοίον δὲν ἐγένησε βοηθείαν, διότι ἐπέντεψε μετά τινας ὥρας ν' ἀνέλκινθη μόνον τοῦ καὶ χωρὶς νά ὑποστῆ ζημιάς, συνεχίσαν τὸν πλόν τοῦ κανονικῶς δι' Ἀλμυρούς, όπου καὶ κατέλεινον τὴν 3ην Ἀπριλίου πρὸς ἐκφότωσιν. (Άποιλ. 2-3)

«ΜΙΧΑΛΗΣ»: Ἀγγέλειται ἐξ Μοντεβίδεο, ὅτι τὸ φορτηγόν μας τοῦτο μετὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ ἔξηλθεν ἀπὸ τὰς δεξαμενὰς καὶ ἴγνωσθηλοσεν εἰς τὸν ἑσωτερικὸν λιμένα. (Άποιλ. 2)

«ΘΕΟΦΑΝΩ»: Κατέλεινον εἰς Ἀμβέρσαν ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ φορτίον γεννημάτων. Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὰς Βελγικὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, ἥγγισε τὸ πλοίον ἐλαφρῶς τὸν βυθόν, διότι διέπλεε τὴν διώρυγα Μάρτιν Γκάρτσα. (Άποιλ. 2)

«ΕΥΗΝΟΣ»: Διαρκούσης τῆς ἐκφοτώσεως ὑπὸ τοῦ τοῦ σκάρου τοῦτον εἰς Τακετόγιο τῆς Ιαπωνίας ἐνὸς φορτίου γεννημάτων, ἔξεργάγη

πωκαὶ εἰς λιμεναροθήκας. Ἐε τοῦ πυρὸς καὶ τῶν ὑδάτων ἐβλάβησαν 3760 τόννοι ἀραβοσίτου, ἀπολέσαντες τὰ 22 οἱ τῆς ἀξίας των.

(Άποιλ. 2)

«ΠΑΤΡΑ»: Αἱ ἐπισκεναὶ, ἀτίνες ὑπεδείχθησαν παρὰ τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Γερμανικοῦ Δόρδ, ἀνεμένετο, ὅτι θὰ συνεπληρωθοῦντο τὴν 2αν τῷ μηνός. Ἐε τῷ μεταξὺ μέχρι τῆς ἡμέρας ἐκείνης τὸ πλοῖον παρέμενεν εἰς τὸ Δάντσιγκ ὑπὸ συντηρητικὴν κατάσχεσιν, διότι οἱ πλοιοκτῆται δὲν είλον καταθέσει τὴν ζητηθεῖσαν ὑπὸ τῶν ναυαγοσωστῶν ἐγγύησιν.

(Άποιλ. 2)

«ΔΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Σάν Νικολᾶς μὲ Ἀργεντινά γεννημάτα εἰς Σκανδινανίαν, προσήρμαξε λόγῳ ποκνῆς ὁμιλῆς εἰς Μαριγέ Fjord, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη μετὰ παρέσκεψεν διότι τὸν τινῶν ἀνενθεῖσας καὶ χωρὶς νά ὑποστῇ ζημιάς. Τὸ πλοῖον ἔγμασεν εἰς Ράντερς πρὸς ἐκφότωσιν. Σημεία διαρροῆς δὲν παρεπημήσαν. (Άποιλ. 3)

«ΑΓΙΑ ΖΩΗ Η»: Ἀπολάρον κενὸν ἐξ Πειραιῶς διὰ Κονστάντζαν συνεκρύσθη εἰς τὸν προλιμένα μὲ τὸ καταπλέον Ίταλιον ἀτμοπλοίον τῆς γραμμῆς «CAMPIDOGLIO». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ἐπέστησαν ζημιάς τινάς. Τὸ ἀπὸ τῆς ζημιάς πρόσθιον τοῦ πρόσθιον ἀπενέργωσε δὲ τὴν ἐποιέντη διὰ τὸν προσφιλομόντον τοῦ.

(Άποιλ. 4)

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΠΠΑ» (εχ «ΑΝΝΑ»): Καθ' ὃν χρόνον ἐξετέλει ἐλιγμὸν πρὸς ἀγκυροβολίαν εἰς τὸν δρόμον Καλλονῆς τῆς Λέσβου, προσήσαξεν ἐλαφρῶς εἰς ἀμμώδη βυθόν. Εἰς τὸν αὔτὸν δρόμον ενρίσκεται ὁ ἥγκυροβολημένον καὶ τὸ φορτηγόν «ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» μετὰ τοῦ ὄπιον καὶ ὑπεργάφη συμβόλων ναναγιαρεσίας, ἵνα παράσῃ τὰς βοηθείας τοῦ διὰ τὴν ἀνέλκεσιν. Κατὰ τὴν ἔναρξην τῆς σχετικῆς ἐργασίας, τὸ «Μάρη Δευτεραίου» ἥγγισεν ἐλαφρῶς τὸν βυθόν, ὁ δὲ πλοιάρχος μὴ ἐπιθυμῶν νὰ ἐκθέσῃ τὸ σκάφος τοῦ τεῖς κίνδυνον, ἔγκατέλεψε κάθε περιστώμα προσάπειάν του. Τὸ φορτηγόν «Δίναστερίνη Πέππα» ἐπέτυχε μετὰ ταῦτα ν' ἀνειλκύσθη διὰ τὸν ίδιον ἀντὸν μέσον, ἀφοῦ δὲ ἐπενεργήθη, παρέλαβε 2200 τ. ἀλατος καὶ κατηρύθμησε εἰς τὴν Θεσσαλονίκην. Ο πλοιάρχος ἀνέφερεν, ὅτι κατὰ τὴν προσάραξην ἀπολέσθη μία ἀγγυνα τοῦ σκάρου μετ' ἀρκετῆς ἀλέσεως, ὅτι ἀπεκόπησαν τὰ ἀχραδού περιστώματα τῆς ζημιάς μία λέμβος τοῦ φορτηγοῦ. (Άποιλ. 5)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Σ.»: Ἀπολάρον ἐξ Νεκοτέας ἐμφορτον δι' Εὔρωπην, βοηθούμενον ὑπὸ δύο ρυμουλκούν καὶ φέρον ἐπ' αὐτοῦ πλοιόγν, προσήσαξεν εἰς τὴν ἔξοδον τοῦ λιμένος, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη ταχέως ἀνενομοθείσας τοῦ βυθοῦ. Τὸ πλοίον δὲν ἐπέστη ζημιάς τῶν ὑφάλων, ἐπανέλεινον δύος εἰς Νεκοτέα, ἔνθα ἐπιδιώρθωσε τὰς ἀνομάλως λειτονογούσας μηχανάς. Αζολούθιος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυπολόια. (Άποιλ. 6)

«ΕΑΕΝΗ» (σημαία Ἀγγλική): Ἐνῷ ἐξετέλει ἐλιγμὸν πρὸς ἀπόλοιν ἐξ Κονστάντζης διὰ Θεσσαλονίκην, ἥγγισε τὸν βυθὸν ὑποστάν διάβρωτον τοῦ πηδαλίου τοῦ. Τὸ πλοίον ἐπιθεωρηθὲν καὶ ἐπισερνάσαν τὸν βυθόν, ἔξηργολούθησε τὸν πλόν του. (Άποιλ. 7)

«ΙΓΟΡ»: Ἀπὸ Μίδδλεσορπο κενὸν διὰ Ρόττερντα προσέρρουσεν ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «BORDE», λόγῳ τῆς ὁμιλῆς καὶ προεξάλεσεν εἰς αὐτὸν ζημιάς τινάς. Τὸ «Ιγόρ» ὑπέστη καὶ αὐτὸν ἐλαφρῶς ζημιάς, ἔξηργολούθησε δὲ τὸ ταξίδιον τοῦ.

(Άποιλ. 7)

«ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ»: Απελέινον εἰς Σάρπηνες διὰ Νιούπορο, ρυμουλκούμενον καὶ παρεδόθη πρὸς διάλυσιν. (Άποιλ. 8)

«ΝΑΓΟΣ»: Καθ' ὃν χρόνον διήρχετο τὸ στενόν τοῦ Γιβραλτάρ διετάχθη παρὰ τίνος βοηθητικὸν Ισπανικοῦ πολεμικοῦ νὰ κατευθυνθῇ εἰς

“VERITAS,,

SHIP BROKERS, ADVISORY
& PROTECTING AGENTS
NAVAL MERCHANTS

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

CABLES RADIOS: TRIAINA

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΑΝΤΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

Πάσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. δι' ἀπαντας τοὺς λιμένας τῆς Απωλετοῦ παρέχεται προθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειόρας ἀκριβείας. Η παραχρόδνιος πείρα μας ἔγγυαται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλή διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἐργασίας.

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Πάσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ἡμῶν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἔγκαιρως κατὰ τὴν ἄφιξην τοῦ πλοίου. Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν DAIKEN σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «VIA SIBERIA» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ἡμέρων διεκπεραίωσίν των εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς Απωλετοῦ,

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΕΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Θέουνταν πρός νησιούν. Τὸ σκάφος φέρει φορτίον σιδηροπορίτον.

(Άπριλ. 9)

«ΩΝΑΣΗ ΠΗΝΕΛΟΠΗ»: Κατερζόμενον ἔμφυστον τὸν ποταμὸν Πλεῖτ προσήρμαξεν εἰς τὸ χιλιόμετρον 158, τῆς διωρυγος Indio, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μετά τίνας ὥρας ἀνεν βοηθείας καὶ ζωρὶς νῦ ἀποστῇ ζημίας τῶν ἴνδιλλων, ἐξηρολόνθησε δὲ κανονιζός τὸν πλοῖον τοι. (Άπρ. 9)

«ΠΗΝΕΛΟΥΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Ἀμβέρσαν προερχόμενον ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ φορτίον ἀραβόσιτον. Τὸ πλοῖον, καθ' ἡ ἀνέφερον ὁ πλοιαρχος, προσήρμαξεν ἑγγὺς τοῦ Μπουένος "Ἄρρες, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνεν βοηθείας. Κατὰ τὸν πλοῦν, ἐξ ἄλλου, συνηνητησε σφροδόν τρικυμίαν, παρετρήμη δὲ ἐλαφρὰ διαρροή εἰς τὸ φόρτον, καθὼς καὶ εἰς τὰ τάντας Νοὶ καὶ 2. Μετὰ τὴν ἐξφρόστων τοῦ ὑπερθεωρῆη. (Άπρ. 9)

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ»: Προερχόμενον ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ γεννήματα κατέπλευσεν εἰς Ἐβρωνάιον, ἔνθα καὶ ἀνεινοῦθη παρὰ τὸν πλοιάρχον, δι τὸν σημειωθῆ ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔναρξης περιστᾶς εἰς τὸ διαμέσισμα Νο2 τοῦ «εέλτερ - ντέρ», ἔνθα ἀπήρχεν ἀραβόσιτος εἰς ζώμα. Μικρὰ τις ποσότης ἐπὶ τοῦ φορτίου κατεστράψη, τὸ δὲ πῦρ κατεσβόθη ἐγκαίως ἐπὶ τοῦ πληρώματος. Λί ζημία είναι περιστρέψειν. (Άπριλ. 10)

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ»: Κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ἐπὶ Πόρτο Σουάν. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ φορτηγὸν τοῦτο διετάζθη ἐπὶ τοῦ Ἰσπανικοῦ παταρδοφοριοῦ «ESPAÑA» νῦ πλεῦση εἰς Φερρόδο, πρός νησιάν, ἀφέθη δὲ τὴν ἐπομένην ἐλεύθερον. (Άπριλ. 10)

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

—Ἐπι Ρίβερ Πλεῖτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΩΡΙΩΝ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγλίας — Ἀμβέρσαν 27)6, Ἀμβέρσαν 27), ἔναν Ρόττερνταμ 27)3, φόρτωσις 19—30 Ἀπριλίου.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγλίας 27)6, ὄφινον Μπέργκεν — Αἵης 29)6, καντέλλο 17 Ἀπριλίου. «ΣΤΑΜΟΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6.600 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγλίας — Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 27)6, ἔναν Μπέργκεν — Αἵης 29)6, φόρτωσις 15—30 Ἀπριλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 8000 τ. δι' Ἀμβέρσαν 27) —, ὄφινον Ρόττερνταμ 27)3, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — ἐπὶ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Ἀμβέρσαν 27) —, ὄφινον Ρόττερνταμ 27)3, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΑΙΝΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φὲ 5600 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγλίας σελ. 28)9, μὲ πλήρη ὄφινον, φόρτωσις 17—30 Ἀπριλίου.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» ἐπὶ Μαλάζιας Μπλάγκας 6500 τ. διὰ Χούλ. 26)3, Ρόττερνταμ 26), ἔναν Ἀμβέρσαν 25)9, φόρτωσις 17—28 Ἀπριλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ» ἐπὶ Ροζάριο 6000 τ. διὰ Λονδίνον — Χούλ. 28)6, ἔναν Ρόττερνταμ 28)3, ὄφινον Ἀμβέρσαν 28), φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' "Αγίου Λαυρέντιου" 32) —, φόρτωσις 1—25 Ιουνίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐπὶ Μπουένος "Ἄρρες 7500 τ. δι. Μόντφελ. σελ. 34) —, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΚΑΣΟΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7600 τ. δι' "Αγίου Λαυρέντιου" 32) —, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΙΑ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7200 τ. κατ' εὐθείαν Ἀμβέρσαν 27) —, φόρτωσις 20 Μαΐου — 25 Ιουνίου.

«ΠΗΝΕΛΟΥΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., Λίβερπολ., Μπέρκεντην, Ἐβρωνάιον ἢ Ἀμστερνταμ 27)6, φόρτωσις 20 Μαΐου — 20 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐπὶ Μπουένος "Άρρες 7900 τ. δι' "Αγίου Λαυρέντιου" 34) —, ἔναν Τζάκοντονβιλ. — Βοστώνη 33) —, φόρτωσις 1—18 Ιουνίου.

«ΔΩΡΙΣ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' "Αγ. Λαυρέντιου" 39)6, φόρτωσις Μαΐου.

«ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Ήνωμένας

Πολιτείας ἢ Καναδᾶν 35) —, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΠΑΠΑΛΑΙΜΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φὲ ἢ Ήνωμένας 5500 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ 30)6, ὄφινον ἀπὸ Σάντα Φὲ καὶ Ήνωμένας 30)9, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΚΛΗΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 5700 τ. διὰ Λονδίνον — Χούλ. 30) —, ὄφινον Αμβέρσαν 29)6, ἔναν Ρόττερνταμ 29)9, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου — 10 Μαΐου.

«ΟΛΥΣΣΕΥΣ» ἐπὶ Μπουένος "Άρρες 7000 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 34) —, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7800 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγλίας 34)6, ὄφινον Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΤΑΥΓΤΕΤΟΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7800 τ. δι' ὄφισμένους λιμένας Ἀγγλίας 34)6, ὄφινον Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΔΥΟ ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΑ» (Ρεθ. — Κον.) — ἐπὶ Μπουένος "Άρρες 8000 τ. διὰ Καναδᾶν 38) —, φόρτωσις 1—15 Ιουνίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 6200 τ. διὰ Βόρειον Αμερικήν (λιμένας Ην. Πολιτείων) σελ. 35) —, φόρτωσις Μαΐου.

«ΜΕΜΑΣ» ἐπὶ Ροζάριο 5800 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ) σελ. 35) —, ὄφινον Κόλπον Μεξικοῦ 36) —, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 7400 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας ἢ "Αγίου Λαυρέντιου" 37)6, φόρτωσις 15 — 28 Μαΐου.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐπὶ Ροζάριο 5500 τ. διὰ Χούλ. 32)6, μὲ πλήρη ὄφινον, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου — 10 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας ἢ Καναδᾶν 38) —, φόρτωσις 10—28 Μαΐου.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Τζάκοντονβιλ. — Βοστώνη φέντη ἢ Κόλπον 38) —, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 8000 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας ἢ Καναδᾶν 38) —, φόρτωσις 15 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» ὅχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 5900 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., ἢ Εβρωνάιον 32) —, ὄφινον Κάρδιτ — Μπέργκεν ἢ Ρόττερνταμ 31)9, ἔναν Αμβέρσαν 31)6, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ὅχι ἀνω τοῦ Ροζάριο 7800 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ) ἢ "Αγ. Λαυρέντιου" 40) —, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 8500 τ. διὰ Λός "Αντζελες — Σηματ. φέντης 40) —, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ ἢ Κόλπον) — "Αγ. Λαυρέντιου" 39)6, φόρτωσις 15 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φὲ 5300 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 35) —, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΕΥΠΑΛΙΟΣ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 5700 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 33)6, βάσιν λιμένα, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΝΗΡΙΤΟΣ» ἐπὶ Ροζάριο 5700 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 35) —, φόρτωσις Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Βόρ. Αμερικήν (λιμένας Ατλαντικοῦ) ἢ Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 8.200 τ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας ἢ Καναδᾶν 39)6, φόρτ. 20 Μαΐου — 20 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) — Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας ἢ Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 10—28 Μαΐου.

«ΚΥΜΑ» ἐπὶ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Αγγλίαν 34)6, μὲ πλήρη ὄφινον, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» ἐπὶ Ροζάριο 7600 τ. δι' Αμβέρσαν 34) —, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» ἐπὶ Ροζάριο 6800 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 35) —, μὲ πλήρη ὄφινον, φόρτωσις 20 Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΔΗΜ. ΧΑΝΔΡΗΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας ἢ "Αγίου Λαυρέντιου" 40) —, ὄφινον δι' ὄφισμένους λιμένας Αγγλίας σελ. 34)6, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ» ἐπὶ Ροζάριο 5500 τ. δι. Αγγλίαν 35) —, ὄφινον Ήνωμένας Πολιτείας ἢ Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

ROTTERDAM
Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

WILLEMSPLEIN 14
Tel. 12663 & 13681

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Η ζωηροτάτη άγοραστική κίνησις σίτου και ἀραβοσίτου από μέρους δύον σχεδὸν τῶν Εὐφωταῖν τῶν χωρῶν και τῆς Βρ. Ἀμερικῆς και ὁ περιορισμένος ὄγκος τῶν σκαφῶν, ἡτίνα παρέχουν ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως, ἀλλὰ και γενικότερον ἡ ἰσόφροδος κατανομὴ τῆς χωρητικότητος ἀνά τὰ διάφορα κέντρα φορτώσεως, ἵσσαν οἱ κύριοι παράγοντες, οἵτινες συντετέλεσαν εἰς τὴν ἀπόστον ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν ἐξ δύον τῶν κατεύθυνσιν. Τὸν τόνον και πάλιν τῆς πόρος τὰ ἄνω πορείας τῶν τιμῶν ἔδιορε τὸ Πλεῖστον, ἱκολούθησαν δὲ ἄλλα ἀγοραὶ, εἰς περίστας τῶν δύον ἐσπειρόθησαν τὰ ἀνώτατα φερόν, ἑπτάτερα ἀκόμη και τῶν πρὸ τῆς κρίσεως καλῶν ἔτῶν τῆς ναυτιλίας.

Εἰς ἀρχετοῦς τομεῖς ἡ θέσις τῶν ναυλῶντων κατέστη δυσχερῆς λόγῳ τῆς ἐλλείφεως σκαφῶν πρὸς κάλυψιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν των, πολλὰ δὲ διαταγὴ παρέμειναν ἀνεκτέλεσται, συνεπείᾳ και τῆς ἐκδηλωθέντος ἐφεκτικότητος τῶν ἐφαλοποτῶν. Τὸ ζαρακτηριστικὸν τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς καταδικύνεται και ἀπὸ τὰς κλεισθεσίας χρονικὰς ναυλώσεις. Οὕτως, εἰς τὸν "Ἀπὸ Ἀνατολὴν ζωηροτάτην ὑπῆρχεν ἡ ζητησίς πλοίων διὰ περιόδους 6 μηνῶν μέχρι και 1 ἔτους, ἐπῆληρως πήσαν δὲ 6)9 ἔως 8)6 εἰς μάνια σεβαστὴν χωρητικότητα, ἀνάλογος τοῦ τιμῶν ἀπασχολήσεως. «Τάμη-ταφέρεζ» δι' Ἰσπανικὰ ταξίδια ἐπειδόμησαν εἰς τὰ 11)— διὰ περιόδου 6 μηνῶν, μικρὸν σκάφος, δῆμος, ἐπέτρυγε τὴν ἀνωτάτην τιμὴν τῶν 3000 λιρῶν μηνιαῖς.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ Πλεῖστον αἱ ἔκειθεν ναυλώσεις ἐπεξετάθησαν μέχοι τοῦ Ιουνίου και πέραν ἀσύνη ἀπόδοτο, μὲ τὰς ναύλους νεμανομένας ἀπὸ 32) — (Ιούνιον) ἀπὸ Σάντον Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν, ἔως 35) — (Ἀπρίλιον — Μάιον) ἀπὸ Ροζάριο δι' Ἀμερικὴν — Ρόπτερονταμ. Διὰ τοὺς ἐκτὸς σχεδίου προσδιοιμούς, οἱ ναύλοι ἐφασαν μέχρι σελ. 40)6 διὰ Καναδᾶν (Μάιον), μὲ ἀσήμαντον διαφορὰν διὰ φορτώσεις πέραν τοῦ Μαΐου. Κατόπιν τῆς φαγδαίας ταύτης ἀνατιμήσεως, ἐκρύθη περιττὴ πλέον ἡ δέσμευσις τῶν ἐφαλοποτῶν διὰ τῆς γνωστὴς «συμφωνίας κρίσιν», ἡ δὲ Ἐπιτροπὴ, εἰς ἥν μετείχει και ὁ ζ. Α. Λούζης, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐθεώρησε ληξαν τὸ ἔργον της.

Εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς σταθερὰ ἐπερχόμετος ζητησίς χωρητικότητος διὰ φορτία πλαισιοδίμου, μὲ ναύλους στρεφομένους πέριξ τοῦ 36) — ἔως 37) — ἀπὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ δι' Ἰαπωνίαν. "Ἐν Νόρδερον ρέειντες ἐπῆληρωντο 3) — τὸ κονώρτερο (Μάιον) και 2)9 δι' ἀπωτέρους σχεδίου πλοίων. Διὰ γεννήματα ἐξ Μόντρεαλ ἐπῆληρώντο 3) — τὸ κονώρτερο (Μάιον) και 2)9 δι' ἀπωτέρους ἡμερομηνίας μέχρι και Αἴγυπτον δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ ζωκάραις τῆς Κούβιας μὲ σταθερὰν ζήτησαν εἰς τὰ 25) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Ἀτλαντικὸν — Μάιον. "Ο Βόρειος Εἰρηνικὸς (γεννήματα) εἰς τὰ 32)6 δι' Ἀγγλίαν, ἐνῷ και ἀπὸ τῶν Βρεταννικῶν Κολομβίαν ἀρκετὴ η ζητησίς πλοίων, μὲ τημὰς ἀπολότως διατηρημένας εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. Ἐλληνικὸν πλοίον 375.000 κ. π. ἐκλεισθη κατ' ἀποτομὴν εἰς τὰς 12.000 λίρας δι' Ἀπὸ Ἀνατολὴν, μὲ φόρτωσιν Μάιον — Ιούνιον.

"Η γενικὴ ἀφ' ἔτερον τάπεις δύον τῶν τομέων τῆς "Ἀπὸ Ἀνατολὴς ἐπῆρξε σταθερὰ και μὲ ἀρκετὰς διαταγάς, ιδίῃ διὰ τὰς ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας, τὸ διαθέσιμον, δῆμος, τονιάς ήτο μικρὸν και ὡς ἐκ τούτου ἐπεχρεώθησαν οἱ φορτωταὶ νὰ πληρώσουν ναύλους σημαντικῶς ὑψηλοτέρους. Οὕτως, ἀπὸ Σαΐγκρον διὰ Βρ. Γαλλίαν (ὅρων) αἱ τημὰς ἐκμανίστηκαν πεταξὶ 47)6 ἔως 50) — διὰ Γαλλίαν (Μάιον — Ιούνιον), ἀπὸ Καρδίσιον δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 36) — (Ιούνιον — Ιούλιον), ἀπὸ Ντελνύ διὰ Ρόπτερονταμ ἡ Ἀμερικὴν 47)6, ἐνῷ διὰ σιηρὰ Ανδραϊδίας ἐπῆληρωθησαν 20) — ἐπὶ πλέον τοῦ σχεδίου. "Ἀπὸ Κοσσεῖο (φωσφάτα) δι' Ἰαπωνίαν 26)3.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ξηλείαν Βαλτικῆς, αἰσθητὴ παρετηρήθη ζητησίς χωρητικότητος ἀπὸ δύον τὰ κέντρα φορτώσεων και εἰς τημὰς ὑψηλάς, δύο δ' αἱ προβλέψεις συμπίπτουν, εἰς τὸ διτὸν διὰ πληρωθῶν κατά τὴν ἐφετεινὴν ἐξαγοραὶν περιόδου ἀρκετὰ ἴσανοντα πιστοί ναῦλοι. "Η Μαρόν Θάλασσα μὲ σποραδικὰς διαταγάς, κυρίως γιανάθρωπας δι' Ἰν. Πολλέτες εἰς τὰ 20) — και δι' Ἀγιον Λαωνίουν εἰς τὰ 22) — "Ο Δούναβης ἐνεφάνισεν ἀρκετὴ ζωηρότητα 23)9 δι' Ἀμερικὴν — Ρόπτερονταμ, η ἐξ αὐτοῦ, δῆμος, κίνησις ἀναμένεται ν' ἀνακοπή μετὰ τὴν γνωσθείσαν ἀπόφασιν τῆς Ρουμανικῆς κυβερνήσεως, δύος ἀπαγορευθοῦν αἱ περιττέοις ἐξαγοραὶ σίτου.

Τὰ Μεσογειακὰ μεταλλεύματα σταθερά, οἱ δ' Ἀγγλικοὶ γιανάθρωπες

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΙΕΛΟΥ

ΖΗΤΕΙΤΕ ΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

KARL GRAMMERSTORF

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΣΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ ΑΒΑΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΣ
ΚΑΙ ΣΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΓΑΙΑ ΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΙ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΜΕΣΙΤΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

KIEL - HOLTEAOU

HAMBURG

BRUSBUUTTELKOCG

Τηλ. Διεύθ. «GRAMMERSTORF» δι' δύλα τὰ Γραφεῖα.

μὲ καλήν ζήτησιν, εἰς τὰ σελ. 8)9 ἐξ Νοτίου Ονάλλιας διὰ Δευτικὴν Ἰταλίαν, 9)3 διὰ Πόρτο Σαΐδ — Ἀλεξανδρείαν και 11)3 ἔως 11)6 διὰ Πλέ. ἐτ. Διὰ τὸν τελευταῖον αὐτὸν προορισμὸν εἶτε σημεωθῇ πρὸς στιγμὴν και ἡ τιμὴ τῶν 14) —. "Ἀπὸ Στέττιν διὰ Πειραιᾶ 11)6.

Τὸ φορτηγὸν «Πόλι»

Τὸ «Λόιδ Δίστα» τῆς 10ης Ἀπολίον ἀναγάφει τὴν πληροφορίαν, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Πόλι», ἀποπλεύσαν ἐξ Μανιόλι (σενόν) διὰ Μελλῆλαν — Ρόπτερονταμ και διελθόντα τὴν 2αν Ἀπρίλιον ἐξ Σαρδηνίας δι' Οφάν (πρὸς ἀνθεράνεσιν), δὲν ἐφασεν εἰς τὸ Όραν μέχρι τῆς 2ης Ἀπρίλιον. Οἱ πλοιοτῆται ἔχησαν τηλεγραφικὰς πληροφορίας ἐξ Μελλῆλας, δὲν ἔλαβον, δῆμος, εἰσέτι ἀπάντησιν. Τὴν εἰδῆσιν ταύτην ἀναγάφασμεν μετὰ πάσης ἐπιφυλάξεως, διότι εἶνε γνωστὰ αἱ καυντερήσεις σκαφῶν εἰς Ἰσπανίαν λιμένας, καφίς νὰ δύνανται νὰ παράσχουν ἐγκαίων εἰδῆσις.

(Συνέχεια ναυλῶσεων ἐκ τῆς 24ης σελίδος)

«ΔΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ» διὰ ἀνό τοῦ Ροζάριο 7500 τ. διὰ Καναδᾶν ἡ Βόρειον Ἀμερικὴν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἔξαρέσει τῆς Βοστώνης σελ. 38) — φόρτωσις 10—28 Μαΐου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 7900 τ. δι' "Αγ. Λαυρέντιου σελ. 34) —, φόρτωσις 1—18 Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» διὰ ἀνό τοῦ Σάντον Λορέντζο 7400 τ. διὰ Καναδᾶν ἡ Βόρειον Ἀμερικὴν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ, ἔξαρέσει τῆς Βοστώνης) σελ. 37)6, φόρτωσις 10—28 Μαΐου.

— ΕΞ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γιανάθρωπας)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἀπὸ Στέττιν 5800 τ. διὰ Πειραιᾶ σελ. 11)6, φόρτωσις 5—20 Ἀπρίλιον.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» ἐξ Νόρτεγκαρ 5200 τ. διὰ Σάντος 10)6, φόρτωσις 1 Απρίλιον.

— Πλ. ἐξ Ρόπτερονταμ 6700 τ. διὰ Μοντεβίδεο 9)1)½, φόρτωσις 10—25 Ἀπρίλιον.

«ΟΔΥΣΣΕΥΣ» ἐξ Νιούπλορ 6500 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 14) —, φόρτωσις Ἀπρίλιον

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐξ Νοτίου Ονάλλιας 5800 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 10) —, φόρτωσις Ἀπρίλιον.

«ΜΑΝΟΥΛΑ» ἐξ Ρόπτερονταμ 2900 τ. διὰ Πειραιᾶ 10)6, φόρτωσις 25 Ἀπρίλιον — 5Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» ἐξ Νιούπλορ 6600 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 11)6, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΡΟΚΟΣ» ἐξ Ρόπτερονταμ 8500 τ. διὰ Ρίον Ιανέρων 12)6, καντούλλο 22 Ἀπρίλιον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Εμδεις 2700 τ. διὰ Σμύρνην 13) — μὲ 10 πέννας ἐφορτωτικά, ἀμεσος φόρτωσις

— ΕΞ τοῦ Δουνάβεως

«ΘΡΑΚΗ» ἐξ Δουνάβεως 1500 τ. γεννημάτων δι' Ἐλλάδα 10)6 νέτ., φόρτωσις Ἀπρίλιον.

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμερικὴν — Ρόπτερονταμ 23) —, μὲ δηρὸν Ἀγγλίαν ἡ Κόντινεντ, καντούλλο 25 Ἀπρίλιον.

«ΑΡΧΩΝ» ἐξ Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Ἀνατ. Ελλάδος 11) — νέτ., καντούλλο 17 Ἀπρίλιον.

«ΑΡΕΘΟΥΣΑ» ἐξ Δουνάβεως 5700 τ. γεννημάτων δι' Ἀμερικὴν

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ 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

—Ρόπτερνταμ 23)6, έ军ν ώρισμένος λιμένας 'Αγγλίας 24)6, δύπον Χάρην. ή Βορδώ 25)6, καντσέλλο 28 'Απριλίου.

«ΛΕΡΟΣ» έξι Δουνάβεως 90 βαγόνια ξυλείας διά δύο λιμένας 'Ανταυ. 'Ελλάδος λ. στ. 7.10.0, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΜΑΡΙΑ» (Περφή) έξι Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα 11)—νέτ, φόρτωσις τέλη 'Απριλίου.

«ΤΑΝΑΓΣ» (τέσσαρα συνεχή ταξίδια) έξι Βραζίλας 2300 τ. γεννημάτων διά Πειραιά 10)6 νέτ, έναρξης 'Απριλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Βλασπούλον) έξι Δουνάβεως 5800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 22)6, δύπον ώρισμένος λιμένας 'Αγγλίας 23)6, δύον ένα λιμένα, φόρτωσις 15—30 Μάιον.

«ΜΕΝΗΣ» έξι Κονστάντζης 950 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ανατολικής 'Ελλάδος 9)3 νέτ, έ军ν Δυτικής 'Ελλάδα 9)9, άμεσος φόρτωσης.

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» έξι Κονστάντζης 1950 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ανατολ. 'Ελλάδος 9)—νέτ, έ军ν Δυτ. 'Ελλάδα 10)—, καντσέλλο 15 'Απριλίου.

«ΜΕΜΑΣ» έξι Δουνάβεως 2700 τ. γεννημάτων διά Δυτ. 'Ιταλίαν ή 'Αδριατικήν 16)—νέτ, φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

«ΡΟΥΛΑ» έξι Δουνάβεως 1.600 τόνων γεννημάτων δι' 'Ανατολικήν 'Ελλάδα σελ. 11)6 νέτ, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΛΕΣΒΟΣ» έξι Δουνάβεως 110 βαγ. ξυλείας διά Κέρκυρα (ναυλος δέν άνευονθή), φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΚΥΘΗΡΑ» έξι Δουνάβεως 1750 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ανατολικής 'Ελλάδος 10)6 νέτ, έ军ν ένα λιμένα Δυτικής 'Ελλάδος 11)—νέτ, δύον ένα λιμένα 'Αδριατικής 14)9 νέτ, έ军ν Δυτ. 'Ιταλίαν 15)—νέτ, ένα λιμένα βάσιν, δύπον ένα λιμένα Νοτίου Γαλλίας 15)9 νέτ, φόρτωσις 15—31 Μάιον.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» (ex 'Φορφό Μαρζή') έξι Δουνάβεως 1400 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρειαν λ. στ. 1050, φόρτωσις άρχας Μάιον.

«ΜΑΙΡΗ Η» έξι Δουνάβεως 2300 τ. γεννημάτων διά Κόντινεντ 24)6, ένα λιμένα βάσιν, φόρτωσις άρχας Μάιον.

«ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΑΡΗ» έξι Δουνάβεως 4300 τ. γεννημάτων διά Κόντινεντ σελ. 24)—φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΜΑΡΤΗΣ» έξι Κονστάντζης 3600 τ. γεννημάτων δι' 'Ιταλίαν 13)6 νέτ, ένα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 'Απριλίου.

—**Έκ Μανός Θαλάσσης**

«ΝΑΥΤΙΑΟΣ» έξι Μαριουπόλεως 5800 τ. γωνιανθράκων διά Δυτικήν 'Ιταλίαν 12)3, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΙΗΤΤΑ» έξι Μαριουπόλεως 2200 τ. γωνιανθράκων δι' 'Ελλάδα 8)3, φόρτωσις 'Απριλίου.

—**Έκ της Μεσογείου**

«ΕΙΡΗΝΗ Ν. ΡΑΛΛΙΑ» έξι Χονέλβας 5800 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόπτερνταμ 11)6, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΔΥΟ ΦΙΛΟΙ» έξι Σφάξ 6000 τ. φωσφάτων διά Μίδδλεσεμπρο σελ. 10)6, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΜΕΜΑΣ» έξι Μπόνας 2600 τ. φωσφάτων διά Δούναβιν 6)9, άμεσος φόρτωσης.

«ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΑΙ» (ex 'Μαρούσιο Κονλόνθρους') έξι Σφάξ 6200 τ. φωσφάτων διά Ρούεν 11)—, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 15 Μάιον.

«ΝΙΚ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» έξι Ζογκούνδακ, Κοζλούδη ή Κιλιμλί 7000 τ. γωνιανθράκων διά Ρίον Ιανέριον 18)—, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 10 Μάιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» έξι Ζογκούνδακ 7000 τ. γωνιανθράκων διά Ρίον Ιανέριον 17)9, φόρτωσις Μάιον.

«ΜΑΡΙΑ» (Περφή) έξι Στρατονίου 1700 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν 3)3, άμεσος φόρτωσης.

«ΚΥΘΗΡΑ» έξι Κύδνου 1700 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν 4)10 φόρτωσης τέλος 'Απριλίου.

«ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ» έξι Καλαμών και Μεθώνης 1200 βαρέλια οίνου διά Γαλλίαν 10)—φίο, άμεσος φόρτωσης.

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» έξι 'Ελλάδος 1700 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν 4)10, φόρτωσης 'Απριλίου.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» έξι 'Ελλάδος 1400 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν 4)10, άμεσος φόρτωσης.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» έξι Μόρφων Μπάνη 1400 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν 4)3, φόρτωσης τέλη Μάιον.

«ΠΡΕΚΛΑ» έξι 'Αγ. Αριάνης 2400 τ. μεταλλευμάτων διά Λονδίνον 12)—, φίο, άμεσος φόρτωσης.

«ΚΥΜΑ» (Λιβανού) έξι Ζογκούνδακ 7000 τ. γωνιανθράκων διά Ρίον Ιανέριον 18)—, συνήθεις δρός, φόρτωσης 'Απριλίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ» έξι 'Αδριατικής (πλήρες φορτίου ξυλείας) διά Σάρδινας 65)—φόρτη κατά στάνταρ, φόρτωσης Μάιον.

—**Έκ της 'Απω 'Ανατολής**

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» έξι Βορμάνης 7400 τ. γωγγανέζας

δι' 'Αμβέρσαν 30)—, καντσέλλο 25 Μάιον.

«TEMLE LANE» (νεοαγροασθέν) άπο Βορμάνη, Καράτσι ή Μαργκόνα 7900 τ. φορτίου διά Ρόπτερνταμ 33)9, φόρτωσης 12 Μάιον — 5 Ιουνίου.

«ΜΟΣΧΑ Α. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» έξι Καλκούτης 7500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 39)—φίο, φόρτωσης Μάιον — Ιουνίου.

«ΚΩΝΣΤ. ΛΟΥΛΟΥΔΗΣ» έξι Καλκούτας 7500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 39)—φίο, φόρτωσης Μάιον.

«ΤΑΜΕΣΙΣ» άπο Σαΐγκόν 6000 τ. δρυζής διά Γαλλίαν 50)—, φόρτωσης 26 Μάιον — 15 Ιουνίου.

«ΡΗΝΟΣ» άπο Σαΐγκόν 8500 τ. δρυζής διά Μασσαλίαν — Βορδ — Ρόπτερνταμ 47)6, φόρτωσης Μάιον — Ιουνίου.

—Τάιμ Τσάρτερς

«ΝΕΜΕΑ» 8200 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ διά δύο συνεχή ταξίδια Δυτικής 'Αφρικής 6)6, παραλαβή — παράδοσης 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, έναρξης 5—17 'Απριλίου.

«ΑΤΜΟΠ ΛΟΙΟΝ» (Σταθάτον) 9000 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ διά συνεχή ταξίδια "Απω 'Ανατολής (δι μῆνας) σελ. 7)9, παραλαβή — παράδοσης 'Ιαπωνίαν, έναρξης Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» 7800 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής έτης 'Απω 'Ανατολής εἰς Εγρίσην 8)6, παραλαβή εἰς Σαγκάην 'Απρίλιον, παράδοσης εἰς ένα λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ.

«ΜΑΡΙΗΣΣΑ» 8732 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ διά ταξίδιον 'Απωνίκης 6)6 — παραλαβή εἰς Κάρδιφ, παράδοσης 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΟΡΟΣ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ» 8235 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον Κόντινεντ — Κόλπου Μεζικού — Ιαπωνίας 5)6, άμεσος παραλαβή εἰς Ευδέν, παράδοσης εἰς ένα λιμένα Ιαπωνίας.

«ΩΝΑΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ» 8400 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ διά ταξίδια "Απω 'Ανατολής δι' 9 έως 12 μῆνας 7)6, παράδοσης 'Ιαπωνίαν 'Ιούλιον, έπαναπαράδοσης εἰς ένα λιμένα Κίνας — Ιαπωνίας μετά τὴν ληξίν τῶν συμβολαίων.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» 3800 τ. d. w. τάιμ - τσάρτερ διά 5 μῆνας, μέ 1 έως 2 μῆνας άσρόμ, εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης (ξυλεία) λ. στ. 1200 μηνιαίων (καὶ οὐχί 1150, ὡς προανεψέθη), έναρξης Μάιον.

—Έκ παντούν όλων άγορων

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» έξι Βαλτιμόρες — Γεάσονβιλ, ζέντες 8700 τ. παλαιοσιδήρου δι' Ιαπωνίαν 34)—, έ军ν άπο Κόλπου Μεζικού (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειών) σελ. 35)—, φόρτωσης 25 'Απριλίου — 20 Μάιον.

«ΖΩΓΡΑΦΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» έξι Νόρδερν ζέντες 10.500 τ. παλαιοσιδήρου δι' Ιαπωνίαν 29)—, δύπον άπο Κόλπου Μεζικού (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειών) σελ. 30)—, φόρτωσης Ιουνίου — Ιούλιον.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» έξι Βρεταννικής Κολομβίας 375.000 z. π. γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν, δι' ένα λιμένα Βορείου Κίνας ή δύο λιμένες Ιαπωνίας λ. στ. 12.000 φίο, φόρτωσης Μάιον — Ιουνίου.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ
THA. ΔΙΕΥΘ. EXPER

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΡΙΘ. ΤΗΑ. 43-288

'Επιθεωρήσεις πλοίων, έποπτειαί έποκευδην, πραγματογνωμόνων άδιαιρων κλπ.

Μελέταις ναυπηγήσεων καὶ μετατροπῶν πλοίων, μελέται ἐλίσκων, καταμετρήσεις κλπ. παρὰ διπλωματούντων Ναυπηγοῦ μὲ δεσπαλετεῖται περίαν Εύφοραίνων Ναυπηγείων. Μελέται Κοττέρων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Τῶν Οίκων

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING Co. Ltd. WALLSEND ON TYNE

Μηχανήματα κανθεώς πετρολαίου ξηρᾶς καὶ θαλάσσης. 'Εγκαταστάσεις μέχρι σήμερον ἐπὶ ολικῆς ίπτοδυνάμεως 17 έκαποτ., ἐν αἷς καὶ τῶν ἀτμοπλοίων «Κάρο Σίτι», «'Αργοτέα», «Φρίντον», «Αργολίδες», «Ακρόπολις», «Κλειώ», αἱ περισσότεραι ἔκτελεσθεῖσαι ἐν Πειραιεῖ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

LINDHOLMEN - MONTALA Ltd. GOTTHEIBURG

Προθεμαντήθες τροφοδοτικοῦ οδατος τύπου έπιφανείας, μονοὶ καὶ διπλοὶ Singlet & Two stage surface feed heaters. Βεβαιωθεῖσα οίκονύμα κανοίμων ὄλης ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων «Φραγκούλα Βροντήση» καὶ «'Υδρούσα» δύο περίπου τόνων ήμεροτίων.

'Αντιπροσωπεῖα δι' Έλισας, Αξωνας, κλιβάνους κλπ.

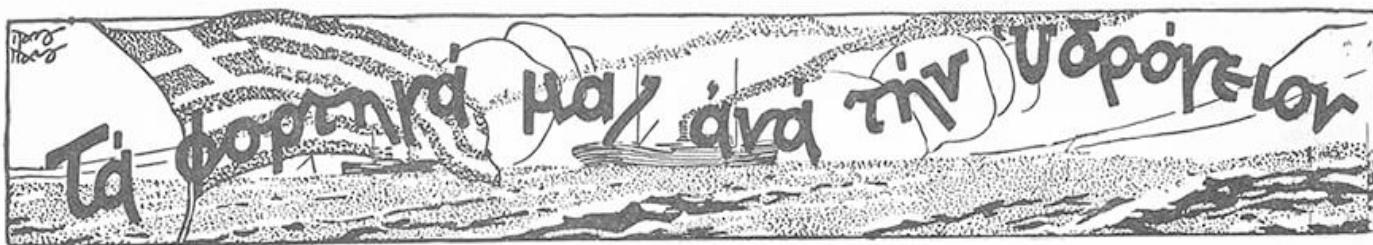
ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΕΜΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΓΑΡΑΧ,"
ΤΗΑ ΑΡΙΘ. 325

ΟΔΟΣ ΡΟΣΙΟΡΙ 1 · ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (ΡΟΥΜΑΝΙΑ)

ΤΗΛΕΦΟΝΑ ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙ-
ΜΟΥΣ ΟΡΑΣ 330 & 339



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	άνεγ. Θεοδόσιαν 14 'Απρ. διά Χαλκίδα
Άγιος Βλάσιος	Γεώργιος	14	4297	έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ.
Άγιος Γεώργιος	νιός Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεγ. Μπάρου 1 'Απρ. Μαδέρας 8 διά Σάντος
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Βηρυττόν
Άγια Βαρθάρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ	13	4572	άνεγ. Μέθυλ. 9 'Απρ. διά Μπονένος "Αὔρες
Άγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα και Σία	04	2434	έφθ. Γδύνιαν 4 'Απρ.
Άγια Βαρθάρα	Α. Κεφάνη	11	3809	διήλθε Μοντεβίδεο 4 'Απρ. διά Ντατάρο
Άγια Θαλάσσιανή	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεγ. Μπάριαν Μπλάγκαν 2 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
Άγια Μαρίνα	Γ. Τούλιβα	19	4514	διήλθε Μοντεβίδεο 7 'Απρ. διά Νικέπην
Άγιος Μάρκος	Εναγ. Νομικού	99	1106	έφθ. Μασσαλίαν 4 'Απρ. και άνεγ. 9 διά Σημάξ
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεγ. Γδύνια 12 'Απρ. δι' Αλεξανδρειαν
Άγιος Νικόλαος	έτ. Βλάση	12	1864	άνεγ. Αμέρισαν 6 'Απρ. δι' Αλεξανδρειαν
Άγ. Σπυρίδων	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Σανιν Ναζάρι από 29 Νοεμ.
Άγγελική	έτ. «Αδάμας» Α.Ε.	18	4144	έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ.
Άδαμας	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	έφθ. Αλιού 4 'Απρ.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Ι. Πειθής	08	4537	άνεγ. Κάρδιφ 15 Μαρτ. διά Μπ. "Αὔρες
Άδαμ. Ι. Πειθής	άδελφ. Ι. Πειθή και Σία	17	5838	διήλθε Μπονένος "Αὔρες 21 Μαρτ. διά Ντατάρο
Άδελφότης	Καρού	07	4295	έφθ. Σπλέτιαν 26 Μαρτ.
Άθανασίος	Ν. Ανυαρδοπούλου	36	4824	εἰς Χάρτηλεονή από 13 Μαρτ. 'Επισκευή
Άθηνη Λιθανοῦ	Σ. Λιβανού	15	4729	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
Άιας	άδ. Πατέρα	96	1406	εἰς Νεάπολιν από 24 Μαρτ. Ζημία
Άιγασι	Δημ. Β. Μανωλᾶ	19	5285	άνεγ. Μαντάς 2 'Απρ. Κολόμπο 7 διά Ρόττερνταμ
Άιγασιν	'Ετ. «Άιγασιν» Α.Ε.	17	3792	έφθ. Eshjerg 12 'Απρ.
Άιγευς	άδ. Πατέρα	13	4929	έφθ. Μπονένος "Αὔρες ωδὸς 6 'Απρ.
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	89	1800	εἰς Θεσσαλονίκη 1 'Απριλ. ὑπὸ ένηρότωσιν
Άικατερίνη Π.	Χρ. Πέππα	17	2719	άνεγ. Νόργενγαζαν 11 'Απρ. διά Πειραιᾶ
Άικατερίνη Τ.	Α. Τερψάζου	17	7777	διήλθε Πόρτο Σαΐδ 3 'Απρ. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5177	έφθ. Ροζάριο 31 Μαρτ.
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	10	3554	διήλθεν "Άγ. Βιζέντιον 31 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Άινος	Α. Λούζη	08	2098	έφθ. Γαλάται 6 'Απρ.
Άιτης Γιώργης	έτ. Γ. Σιγάλα	20	4261	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 4 'Απρ.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	13	4355	άνεγ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Άλεξάνδρα	Κ. Καρού	06	4343	διήλθε Μαδέρας 4 'Απρ. διά Μπονένος "Αὔρες
Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιμπέζη	17	5140	άνεγ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. διά Βιζαγαρατάμ
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	20	5116	έφθ. Κάρλσμαρ 29 Μαρτ. και Γδύνια 8 'Απρ.
Άλφειός	Σ. Λιβανού	05	2883	διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Χούλι, έφθ. 11
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	14	3382	έφθ. Θεσσαλονίκη 6 'Απρ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	17	4933	εἰς Πλέιτ 10 'Απρ. ὑπὸ φόρτωσιν
Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	19	4763	άνεγ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ., Μαδέρας 2 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Άνδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	12	4393	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Βοστόνην
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνέως	19	5173	διήλθε Ντατάρο 1 'Απρ. διά Κολεγάγην
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	4603	διήλθε Μοντεβίδεο 4 'Απρ. διά Ντατάρο
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Β. Βούλγαρη	21	4358	διήλθε Μοντεβίδεο 11 'Απρ. δι' Ελλάδα
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	13	5411	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 31 Μαρτ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	18	5685	διήλθε Μαδέρας 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	06	2728	έφθ. Θεσσαλονίκη 3 'Απρ.
Άννα Τ.	Α. Τερψάζου	05	3298	έφθ. Kratzwick 2 'Απρ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	15	3729	διήλθε Μαδέρας 3 'Απρ., Λάδσεν 9 διά Ρόττερνταμ
Άντωνης	Σ. και Π. Λαμού	83	1187	άργει Πειραιᾶ από 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	17	1957	άργει Πέναφθ από 17 Ιουν. 1936
Άντωνιος	άδ. Βλασπόντου	01	3514	εἰς Σήρων από 19 Μαρτ.
Άντώνης Μίχαλος	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ., Ντόβερ 9 διά Γκόττεμπορογγ
Άντώνης Γεωργαντής	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεγ. Ροζάριο 6 'Απρ. διά Τενερίφεαν
Άντώνιος Σταθάτος	Σ. Λιβανού	19	5289	διήλθεν "Άγ. Βιζέντιον 6 'Απρ. δι' Ενδόποτην
Άξιός	Μαρῆ Εμπιτρόκου	21	4786	διήλθε Πόρτο Σαΐδ 1 'Απρ. δι' Ασσάμπ
Άργολικός	Νικ. Καμπούνη	11	3693	εἰς Πειραιᾶ 14 'Απρ. (διά Δούναβην)
Άρεθουσα	Μ. Ξυλᾶ	14	4810	έφθ. Λιβόνο 2 'Απρ. και άνεγ. 7 δι' "Αιγαίον Ζενίμια
Άρης	I. Νικηφόρου— E. Λαμού	12	4745	διήλθε Παναμάν 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
Άριάδηνη	E. Γουλανδρῆ	05	3470	διήλθε Παναμάν 6 'Απρ. διά Χούλι, έφθ. 10
Άριοτ. Λ. Γουλανδρῆς	άδ. Ρούσση	66—21	έφθ. Πειραιᾶ 3 'Απρ. και Κοντινζαν 10	
Άρκαδία	Πήττα	06	1433	άνεγ. "Εμδεν 24 Μαρτ. δι' Αίγιον, έφθ. 12 'Απρ.
Άρτεμις Πήττα	άδ. Λιβανού	17	4349	άνεγ. Τάλταλ 2 'Απρ. δι' Αλεξανδρειαν
Άρχαγγελος	Κωστή Λαμού	21	1364	έφθ. Μάλταν 4 'Απρ.
Άρχων	Π. Μαλάκη	95	1344	έφθ. Χάρηαν 3 'Απρ. και Πειραιᾶ 9
Άσημίνια Μπάλικα	I. Γαλάζη	14	4211	έφθ. Βαλτιμάρη 27 Μαρτ.
Άσπασια	I. Α. Ταζιμπέζη	04	3313	έφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.
Άστερια	Θεο. Σταυρούλατη	96	1335	άνεγ. Πάτρας 8 'Απρ. διά Σέτταν
Άστηρ	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Γρανεντέντεντανθ 27 Μαρτ.
Άτλαντικός	«Τρανσπετόβλ» Α.Ε.	09	4009	έξ. Anglo Άγο ο πλ. διά Κονσταντζαν 12 'Απρ.
Άτλας (τάνκερ)	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	έφθ. Κονσταντζαν 24 Μαρτ. και Vejle 3 'Απρ.
Άϋρα	άδ. Κιούτατα	05	2485	έφθ. Γαλάτα 29 Μαρτ. και Βραζιλ 2 'Απρ.
Άφροεσσα	νέων Δ. Ιγγλέση	12	1556	έφθ. Κονσταντζαν 13 'Απρ.
Βαθύ τῆς Σάμου	Άθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	έφθ. Τύνιδα 4 'Απρ. και άνεγ. 8 δι' Οράν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γυρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ. και Βραίλαν 7 'Απρ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άνεγ. Μπάρρων 13 Μαρτ. διά Μπουένος "Αϊφες
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρή	12	4733	διῆλθε Σαύν Μιχέλ 11 'Απρ. διά Φενταλάχ
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	έφθ. 'Αμβέρσαν 11 'Απρ.
Βικτώρια	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	άνεγ. Πειραιᾶ 11 'Απρ. διά Ρουμανίαν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεγ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 9 'Απρ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	άργει Πειραιᾶ από 1 Μαρτ.
Βιργινία Νικολάου	N. Νικολάου	20	5388	άνεγ. 'Υμουνίτεν 1 'Απρ. διά Χούστον
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	διῆλθε Φλάνσιγκ 2 'Απρ. δι' Eshjerg, έφθ. 4
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	άνεγ. Μπουένος "Αϊφες 31 Μαρτ. διά Μαδέρας
Γαλαξίας	Μάρον Λύρα	18	4393	έφθ. Ιζουνίς 4 'Απρ.
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	εις Σέουνταν από 1 'Απρ.
Γαρουφαλά	Σπν. Λαμπού	14	4708	άνεγ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέζιον
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	διῆλθεν Έρεγκλί 9 'Απρ. διά Χούλλ
Γεώργιος	N. Λαγούτη	10	2216	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Πάτρας, έφθ. 12
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	διῆλθε Μοντεβίδεο 5 'Απρ. δι' Ιταλίαν
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Κυριακίδη	11	4201	διῆλθε Μαδέρας 2 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέζιον
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. Ντασάρ 6 'Απρ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεγ. Μπουένος "Αϊφες 31 Μαρτ. διά Ντασάρ
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανός	28	3831	άνεγ. Άλεξανδρεων 5 'Απρ. διά Χούλλ
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	διῆλθε "Αγ. Βικέντιον 8 'Απρ. διά Σάρτηνες
Γιάννης	Γ. Ανδρέουν κ.λ.π.	05	4391	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Βενετίαν, έφθ. 9 'Απρ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεγ. "Εμδεν 31 Μαρτ. Ζεμπρούγκε 3 'Απρ. διά Πειραιᾶ
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	εις Λίβερπούλ από 7 'Απρ. (διά Πλέιτ)
Γρανικός	M. Λύρα	16	3689	διῆλθε Φινιστέρων 20 Μαρτ. διά Σάντα Φέ
Γρηγόριος Κ. ΗΙ	Π. Καλλιμανούλου	19	2546	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1013	εις Πειραιᾶ 12 'Απρ. (διά Δούναβιν)
Δαναδός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Χούνελβαν
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	εις Σύρουν από 8 Μαρτ. Επισκενή
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Έρεγκλί 10 'Απρ.
Δάφνη	N. Λυκαρπούλουν	18	3798	έφθ. Κάρδιφ 7 'Απριλ.
Δελφίν	Άδων καὶ Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Βύλλαν Κονσταντίνου 23 Μαρτ.
Δελφοί	M. Δ. καὶ Ε. Λαμού	15	4739	διῆλθε Ντασάρ 21 Μαρτ. διά Μπουένος "Αϊφες
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλή	09	4461	έφθ. Ντασάρ 29 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	έφθ. Βόρακγκτων 26 Μαρτ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμού	05	3338	άνεγ. Γιζέν 7 'Απρ. διά Βεργελώνην
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεγ. Στέττουν 24 Μαρτ. Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Σονσάζ
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
Δημ. Ιγγλέσης	νιῶν Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεγ. Μπουένος "Αϊφες 9 'Απρ. διά Ντασάρ
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Βραίλαν 2 'Απρ.
Δημ. Χανδρής	'Ιο. Χανδρή	10	4643	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	έφθ. Ρίον 'Ιανέζιον 29 Μαρτ. και Μπ. "Αϊφες φόδες 6 'Απρ.
Διονύσιος	E. Α. Καραβία	03	2018	άνεγ. Εμδεν 4 'Απρ. διά Πειραιᾶ
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	έφθ. Θεσσαλονίκην 31 Μαρτ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	άνεγ. Πειραιᾶ 10 'Απρ. διά Δούναβιν
Δούναθις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άνεγ. Φριμαντλ 3 'Απρ. διά Brake
Δύο Φίλοι	κληρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ. και Μπιζέρταν 8 'Απρ.
Δωρίς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. 'Αμβέρσαν 6 'Απρ.
"Έθη	'Ιο. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	έφθ. Ιζουνίς 8 'Απρ.
"Έθρος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	εις Αγκόνα 1 'Απρ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Ιποντάς 2 'Απρ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Πάροιγκτων 5 'Απρ. διά Χούνελβαν
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διῆλθε Μαδέρας 4 'Απρ. δι' Είδουμάνθη, έφθ. 9
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. N. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Εμδεν 20 Μαρτ.
Έλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διῆλθεν Όφαν 9 'Απρ. διά Κατάσωλον
Έλλενη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεγ. 'Υμουνίτεν 4 'Απρ. διά Βατιμόρην
Έλλενη	έτ. Π. Νομικοῦ	01	1882	έφθ. Τεργέστην 2 'Απρ. και Σέριφον 12
Έλλενη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	άνεγ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. Μαδέρας 31 διά Ρίον 'Ιανέζιον
Έλλενη Τ.	Α. Τεργάζου	97	3039	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ.
Έλλενη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 25 Μαρτ.
Έλιξα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άνεγ. Πειραιᾶ 6 'Απρ. διά Ρουμανίαν
Έλισσα	άδ. Μαζαράφη	22	3553	έφθ. Μπουένος "Αϊφες φόδες 28 Μαρτ.
Έλλισθετ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διῆλθεν Έρεγκλί 12 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
Έλλας	Παπαδημητρίου	04	3059	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Herrenwijk, έφθ. 10 'Απρ.
Έλληνικό	T. Παπαδημητρίου	04	3667	άνεγ. Γδένια 26 Μαρτ., Όφαν 9 'Απρ. διά Βατούμη
Έλληνικό Βουνό	I. N. Γουλανδρή	12	3651	άνεγ. Μοντεβίδεο 27 Μαρτ. διά Ντασάρ
Έλπις	Α. Πεζέα	19	1492	άνεγ. Χούνελβαν 5 'Απρ. διά Λονδίνον
Έμμιν	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 8 'Απρ. δι' Εύρωπην
Έπαιμ. Κ. Εμπειρίκος	νιῶν Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	διῆλθε Λάδουεν 8 'Απρ. διά Σάρτηνες
Εδανθία	'Ιο. Π. Γουλανδρή	15	3551	διῆλθε Μαδέρας 1 'Απρ. διά Ταβού
Εδύσκος	Μαροή Εμπειρίκου	22	4792	άνεγ. Μπουένος "Αϊφες 3 'Απρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Εδγενεα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	άνεγ. Λίβερπούλ 5 'Απρ. διά Νιοπούρτ, έφθ. 9
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 2 'Απρ. διά Μασσαλίαν
Εύγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	άνεγ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 5 'Απρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Εύγενια Χανδρή	'Ιο. Χανδρή	20	4862	έφθ. 'Αμβέρσαν 1 'Απρ.
Εύδοξια	N. Ανδρούνικου—Γ. Σιγάλα	99	1518	έφθ. Τούρολην (Συνίας) 23 Μαρτ.
Εύηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διῆλθε Κελλόγκ 21 Μαρτ. διά Γαλλικήν Ινδοζίναν
Εύθαλιά	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διῆλθε Ντασάρ 1 'Απρ. διά Χούλλ
Εύθαλιά Μαρή	N. Μαρή	19	4196	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. διά Γκόττεμπλοργκ
Εύπλοια	Γεώργη Λαμού	11	4862	άνεγ. Νόργενγκαμ 8 'Απρ. διά Σάντος
Εύρυμέδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διῆλθε Μοντεβίδεο 10 'Απρ. δι' 'Ελλάδα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Τάφαντα
"Εψιλον	Λεων. Ν. Έμπειρον	11	4120	εις Χαδάνναν 1 'Απρ. (διά Τεργέστην)
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άνεξ. Μπάρου 18 Μαρτ. διά Ρίον Ιανένιον
Ζαννής Λ. Καμπάνης	άλρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	έφθ. Σάντος 6 'Απρ.
Ζερμάνι	Στυλ. Καστάνον	11	5217	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 3 'Απρ. δι' Ευρώπην
Ζεύς	Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεξ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διά Μπονένος "Αϊρες
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 31 Μαρτ. διά Μπάζιαν Μπλάγκαν
Ζηνοβία	έτ. «Μυζαλινού»	06	2947	διηλθεν Γιβραλτάρ 29 Μαρτ διά Πειραιά
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 1 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	έφθ. 'Αμβούργον 29 Μαρτ. και Ρόττερνταμ 3 'Απρ.
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννούλατου	12	3793	άνεξ. Αγκόνα 3 'Απρ. και Κονγκόνιαν 12 διά Δούναβιν
Θάλεια	Ηλία Ξυλά	17	4574	έφθ. Νέαν Υόρκην 30 Μαρτ. και άνεξ. 8 'Απρ. διά Κούβαν
Θάσσος	«Πατρωτικής»	19	1565	άνεξ. Εμδεν 11 'Απρ. διά Πειραιά
Θεδόδη 2	Θωμᾶς Ν. Έπιφανειάδη	10	657	εις Ελευσίνα 12 'Απρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	άνεξ. Θεσσαλονίκην 1 'Απρ. διά Βοαίλαν, έφθ. 6
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς και Σία	17	1054	έφθ. Κονσταντίναν 1 'Απρ. και Αλεξανδρειαν 12
Θεόδωρος Γ.	Α. Τερψίαν	12	3409	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ. και Σέριφον 11
Θεοφανώ	άδελφοι Λιβανοῦ	17	4240	άνεξ. 'Αμβέρσαν 1 'Απρ. δι' Ειδεν, έφθ. 4
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	διηλθεν Λάζ Πάλμας 2 'Απρ. διά Μπέλφαστ, έφθ. 11
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	έφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
Θερμαϊκός	Μαρού Έμπειρον	23	4785	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ. και Θεσσαλονίκην 11
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	έφθ. Μπονένος "Αϊρες 14 Μαρ.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	διηλθεν Κονγκόνιαν 6 'Απρ. διά Βούλγανην
Θράκη	Α. Τερψίαν	17	982	έφθ. "Αγ. Ιωάννην 9 'Απρ.
Θρασσύδουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	έφθ. Ροζάριο 21 Μαρτ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	διηλθεν Ντούτζενες 7 'Απρ. δι' Αμβέρσαν, έφθ. 8
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Πειραιά 3 'Απρ. και άνεξ. 14 διά Σέριφον
Ιγδρ	Πεζά και Σία	07	2693	άνεξ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ. διά Πειραιά
Ιθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4916	άνεξ. Μπονένος "Αϊρες 1 'Απρ. δι' Οδησσόν
Ιθακος	Γεωργ. Δρακούλη	11	4083	διηλθεν Σουλίναν 31 Μαρτ. διά Κολεγάνην
Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεξ. Χουέλδαν 19 Μαρτ. δι' Υμουνίτεν, έφθασε 27
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	άνεξ. Λά Πλάταν 6 'Απρ. δι. "Αγ. Βιζέντιον
Ιουλία	Ηλ. Χατζηλία	14	4352	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
Ισμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	έφθ. Καλάμας 20 Μαρτ.
Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	άνεξ. Πειραιά 2 'Απρ. διά Ρουμανίαν, έφθ. 6
Ιωάννης	Δ. Δάμαση	09	3667	διηλθεν Γιβραλτάρ 5 'Απρ. δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρράς	17	3527	άνεξ. Μοντεβίδεο 31 Μαρτ. διά Ντακάρ
Ιω. Μ. Έμπειροκ	Στ. Έμπειρον	24	3734	διηλθεν Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. διά Ντακάρ
Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	έφθ. Αλεξανδρούπολιν 6 'Απρ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ.
Ιω. Φράγκος	Μάροι. Φράγκου	12	3442	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Μπονένος "Αϊρες
Ιωλίκος (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	εις Γραίλεβεστον 1 'Απρ.
Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	διηλθεν Όφαν 9 'Απρ. διά Μεξικόν
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	άνεξ. Νέαν Ορκεάνην 2 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διηλθεν Φλώστιγκ 5 'Απρ. διά Μπέργκεν
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Ρένι 28 Μαρτ. και Βραΐλαν 2 'Απρ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ.
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραδία	13	1877	άνεξ. Σήφον 1 'Απρ.. Γιβραλτάρ 9 δι' Αμβέρσαν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
Καλλιόπη Σ.	Ίο. Σταύρου και Σία	18	5152	άνεξ. Νεοτούρια 2 'Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Χονέλαν
Καπετάν Στρατής	Σενίδες—Κουμπής και Σία	06	3574	άνεξ. Δάντσιγκ 17 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
Καρράς	άδ. Καρράς	18	5234	άνεξ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ. διά Λιν. Αφριζίν
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρή	19	5106	άνεξ. Μπονένος "Αϊρες 4 'Απρ., Ρ. Ιανένιον 10 διά Γένοβαν
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διηλθεν Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Βίλμαγκτων
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Σαούθαμπτον 25 Μαρτ.
Κάτε	Ν. Λικαρδοπούλου	18	5197	άνεξ. Σουραπάγια 3 'Απρ. διά Κολόπτο
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαιας	87	2495	άνεξ. Πειραιάς από 19 Μαΐου 1935. "Επασενή
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοίν. Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεξ. Σάν Λορέντζο 3 'Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διηλθεν Μαδέρας 27 Μαρτ. διά Μη. Αϊρες
Κέππ Κόρσο	Άθ. Κούλονδα & Κ. Ξένου	05	3890	διηλθεν Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Κεραμίδες	Ν. Λικαρδοπούλου	17	5085	άνεξ. Μπονένος "Αϊρες 7 'Απρ. διά Ντακάρ
Κεχρεά	Θ. Επαφανίδη	12	1968	άνεξ. Αμβέρσαν 13 'Απρ. διά Πόρτ Τάλμποτ
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	άνεξ. Ρίον Ιανένιον 29 Μαρτ. διά Δουνγκέρωνη
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άνεξ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ., Γιβραλτάρ 5 'Απρ. δι' Αλεξανδρειαν
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανίδη	07	3530	διηλθεν Πειραιά 11 'Απρ. διά Βαρκελώνην
Κορινθιακός	Μαροή Έμπειρον	10	3562	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Βραΐλαν
Κόρθιον	άδελ. Σίμπουρα	09	2116	άνεξ. Ειδεν 24 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην, έφθ. 11 'Απρ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	εις Κέρονταν 1 'Απρ.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Έμπειρον	25	3598	έφθ. Κύρος 6 'Απρ.
Κύθηρα	Πολυχ. Κατάρα	02	1070	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Απρ. και άνεξ. 6 διά Κατάνην
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινά	12	3994	έφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
Κυρά — Παναγιά 11	Ν. Λιβανοῦ	11	3959	έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ. και Ζογκουλδάκ 12 'Απρ.
Κυριακούλα	Άντ. Χάλαρη	99	1012	εις Girgenti 3 'Απρ.
Κωνσταντίνος Η.	Α. και Δ. Λαμιοῦ	18	4340	άνεξ. Αμβέρσαν 27 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
Κωνσταντ. Λουλούδης	'Ηλ. & Άθ. Ηλιοπούλου	05	2527	άνεξ. Κάρδιφ 3 'Απρ. διά Πειραιά
Κωνστ. Χατζηπατέρας	άδ. Γουλανδρή	22	4697	διηλθεν Σουέζ 7 'Απρ. διά Καλκούταν
Κωνστής	Υιοί Κ. Χατζηπατέρας	13	4684	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 25 Μαρτ.
	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	άνεξ. Λίβερπολ 21 Μαρτ. διά Πόρτ Ζαντίλ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ. γκρ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρή	05	3933	Έφθ. Μοντεβίδεο 7 'Απρ.
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίζουν	14	3803	άνεξ. Βιζαγκαπατάμι 6 'Απρ. δι' "Ιολαι
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρούνη	98	3462	εἰς Σάντα Φέ 6 'Απρ.
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	άνεξ. Κατάνην 10 'Απρ. δι' Ελλάδα
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδι
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες φόδες 8 'Απρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	Έφθ. Μάντζεστερ 1 'Απρ. καὶ Μπάρον 12
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	άνεξ. Σόντεφλαντ 9 'Απρ. διὰ Πλεύτη
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 31 Μαρτ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	Έφθ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ.
Μαίηντ δφ Σάμος	νιών Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	Έφθ. Γαλάτα 26 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 11 'Απρ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνεξ. Μαρ(λ)ιν 11 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	άνεξ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	Έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. καὶ "Αλάντιογκ 31
Μαίρη Δευτεράου	Βασ. Δευτεράου	03	1383	Έφθ. Θεοδόσιαν 1 'Απρ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	Έφθ. Θεοδόσιαν 24 Μαρτ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπονέλου	06	3546	εἰς Τράπανι 25 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρίζουν	12	3903	Έφθ. Νεοτέσσα 18 Μαρτ. Παρέμενε 1 'Απρ.
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 'Απρ.
Μαννούλα	νιών Γεωργ. Καραβία	20	2012	διῆλθε Κονγ(κ)ολίν 3 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 21 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	Έφθ. Σέριφον 10 'Απρ.
Μαργαρίτης	ἀδ. Περιβολάρη	13	4584	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 3 'Απρ.
Μαρία	Σ. Βλασπονέλου	07	4225	διῆλθε Νίτον 9 'Απρ. διὰ Στάβαγκερ
Μαρία Α.	Σ. Περῆ — Δ. Τραπασάρωνη	00	1216	άνεξ. Κονγ(κ)ολίν 27 Μαρτ. διὰ Καλάμας, Έφθ. 4 'Απρ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	Έφθ. Γένοβαν 1 'Απρ.
Μαρία Νομικοῦ	Ν. Νικολάου	27	5525	άνεξ. Χούλλ. 21 Μαρτ. διὰ Αγιαβά
Μαρία Σταθάτου	Αουζά Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλόας 'Ανατ. Μεσογείου
Μαριέτ Νομικοῦ	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διῆλθε Νταζάρ 4 'Απρ. δι' Εέρωπην
Μαριέττα	Π. Νομικοῦ	19	5241	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 25 Μαρτ. διὰ Μπουζό
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Ν. Εύσταθιον	13	6042	Έφθ. Υμουνίτεν 28 Μαρτ.
Μαριόγκα	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 6 'Απρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδ. Πρωτον	12	4236	άνεξ. Σαγάνη 6 'Απρ. διὰ Ηανκού
Μαριόγκα Γ. Γουλανδρῆ	ἀδελφῶν Κυρτάτα	04	4784	άνεξ. Μασσαλίαν 12 'Απρ. διὰ Βομβάνη
Μαριόγκα Ι. Κατίρη	'Ιω. Γουλανδρῆ	22	5411	άνεξ. 'Αμβούργον 26 'Απρ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	13	5143	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 19 Μαρτ.
Μάριος Τ.	Λ. Τεριάζον	04	1128	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ. διὰ Ρίο Γρανάτε
Μαρουλιώ	Μτζ. Κυδωνιέως	18	4215	Έφθ. Σαγάνη 6 'Απρ. δι' Εέρωπην
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδ. Γουλανδρῆ	12	4669	διῆλθε Νταζάρ 4 'Απρ. δι' Εέρωπην
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθιον	19	5476	άνεξ. Μάρουναν 7 'Απρ. διὰ Γαλάται
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	Έφθ. Δάντσιγκ 6 'Απρ.
Μεμάς	«Άγαν» Α.Ε.	00	4359	Έφθ. Γένοβαν 27 Μαρτ. καὶ ἀνεξ. 6 'Απρ. διὰ Δούναβιν
Μεμάς	ἀδ. Κρουόγκλη	12	1735	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ. διὰ Μάρκην
Μέντωρ	Γ. Δρασούλη	02	3050	έφθ. Νταζάρ 6 'Απρ. δι' Εέρωπην
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομιζός» Α. Ε.	95	985	άνεξ. Ρόδον 11 'Απρ. διὰ Μάρκην
Μίμης Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3899	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 31 Μαρτ.
Μιμόδιζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 10 Μαρτ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	διῆλθε Σαμάγης 4 'Απρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Μίνα Λ. Καμπάνη	χληρον. Α. Καμπάνη	20	5227	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 'Απρ. διὰ Νταζάρ
Μιχαήλ Α. Εμπειρίκος	χληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	άνεξ. 'Αμβέρσαν 1 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆ	Στ. 'Εμπειρίζου	18	5202	διῆλθε Γιβρατάρ 1 'Απρ. διὰ Βαλιμώνην
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθιον	19	5234	διῆλθε Βαλβα 4 'Απρ. δι' Αζόρας
Μιχάλης	Λ. Φατοή	12	3646	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 19 Μαρτ. Ζημία
Μιχαλίδης	ἀδ. Συλᾶ	08	3742	Έφθ. Καλάμας 31 Μαρτ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διῆλθε Νταζάρ 1 'Απρ. δι' Εέρωπην
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνεξ. Πειραιᾶ 11 'Απρ. διὰ Καλκούταν
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόδη»	89	2466	Έφθ. Πειραιᾶ 2 'Απρ. καὶ 'Ελευσίνα 5
Ναγδός	I. Λιβανοῦ	12	1926	διῆλθε Όραν 3 'Απρ. διὰ Βορδώ
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	άνεξ. Δάντσιγκ 24 Μαρτ., Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άνεξ. Στέτιν 26 Μαρτ., Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Νάρκισσος	Γ. Σταθάτου	06	4313	Έφθ. Τάιν 20 Μαρτ.
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	διῆλθε Βαλέντιαν 20 Μαρτ. διὰ Κόλπου Μεζιζοῦ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	Έφθ. Σπέτζιαν 1 'Απρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	Έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 1 'Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Νέλλου	έτ. «Ωγεανδές» Α. Ε.	13	4826	διῆλθε Αδάεστον 9 'Απρ. (ἐν Φιλιστιγκ) διαταγάς
Νεράϊδα	Γ. Ν. Σταθάτου	03	2759	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαρτ.
Νεμέα	19	5101	Έφθ. Χούλλ. 26 Μαρτ.	
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	4399	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 23 Μαρτ.
Νέστωρ	νιών Γ. Γράτου	18	1954	διῆλθε Παναμᾶν 28 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
Νήγιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	Έφθ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ. καὶ Μπουένος "Αὔρες 1 'Απρ.
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	διῆλθε Σαμάγη 26 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 10 'Απρ.
Νηρίτος	Γ. Δρασούλη	07	3854	άνεξ. Βαγκούνερ 29 Μαρτ. διὰ Σαγγάνην
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	άνεξ. Σφάξ 28 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 8 'Απρ. διὰ Κατάπολον
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνεξ. 'Αμβέρσαν 14 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	διῆλθε Σαμάγη 26 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 10 'Απρ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τριζόλην	19	5175	άνεξ. Βαγκούνερ 29 Μαρτ. διὰ Σαγγάνην
Νικόλαος Αθανασούλης	χληρ. 'Αθανασούλη	01	3575	άγρει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	Έφθ. Μοντεβίδεο 7 'Απρ.
Νικόλαος Μιχαλός	Κ. Μιχάλου	13	4342	διῆλθε Σαμάγη 6 'Απρ. δι' Εέρωπην
Νικόλ. Μ. Εμπειρίκος	Κουλούνθου — 'Εμπειρίκου	19	5295	Έφθ. Λιβόντον 7 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γχρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Γαλάται 30 Μαρτ. καὶ Βραΐλαν 4 Ἀπρ.
Νικ. Πάσγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Μαρδούλην 11 Ἀπρ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχή Φιλίνη	04	3111	έφθ. Μασσαλίαν 26 Μαρτ. καὶ ἀνεξ. 4 Ἀπρ. διὰ Βαρζελόνην
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	διῆλθε Ρόττερνταμ 8 Ἀπρ. διὰ Μπούβικεν
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Ἀπρ.
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοὶ Πατέρα	10	4362	έφθ. Μπ. "Αὔρες φόδες 7 Ἀπρ.
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	διῆλθε Μαδέρας 20 Μαρτ. διὰ Βίλμαγκστον
Νύμφη	Ν. Λευκαρδοπούλου	21	4504	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Ἀπρ. καὶ ἀνεξ. 9 διὰ Dante
"Οδυσσεὺς	Παν. Α. Γιαννονιάτου	13	4577	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Ἀπρ. διὰ Λίβερπούλ, ἔφθ. 8
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νῖνον 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	διῆλθε Μοντεβίδεο 21 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
'Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	έφθ. Ηράκλειον 13 Ἀπρ.
"Ολυμπος	Κουλούνθου — 'Εμπειρίζου	18	5249	διῆλθε Μοντεβίδεο 2 Ἀπρ. διὰ Μόντφελ
'Ομδόνιος	Ξενιού-Αδ. Χριστοφόριδου	08	3699	διῆλθε Ρίον Ιανέριον 30 Μαρτ. διὰ Δ. Ιταλίαν
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	ἀνεξ. Μπάρου 27 Μαρτ. Μαδέρας 2 Ἀπρ. δι' Αργεντινήν
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	16	5647	ἀνεξ. "Εμδεν 31 Μαρτ. διὰ Βαγούνεο
"Ορος Ελικών	«Τράπου, Σο»	18	5525	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
"Ορος Ιδή	Κοσμέτου-Κουλουκουντῆ	20	5210	διῆλθε Μοντεβίδεο 1 Ἀπρ. διὰ Ντακάρ
"Ορος Ιθόμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	έφθ. Σάρδηνες 27 Μαρτ. καὶ Κάρδιφ 10 Ἀπρ.
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	διῆλθε Σονές 4 Ἀπρ. διὰ Koithottam
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπου, Σο»	12	3876	έφθ. Σάντα Φέ 26 Μαρτ.
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κονιόρικ. — Σ. Πατέρα	19	6701	εἰς Μπάζ. Μπλάγκαν ἀπὸ 8 Μαρτ.
"Ορος Κύνθος	«Τράπου, Σο»	18	5188	έφθ. Μασσαλίαν 31 Μαρτ.
"Ορος Λυκαδητός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	έφθ. Σάντα Φέ 2 Ἀπρ.
"Ορος Μυκάλη	Π. Γεωργιλῆ	07	3556	διῆλθεν 'Οράν 8 Ἀπρ. διὰ Μπάρι
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	19	5658	έφθ. Πειραιᾶ 7 Ἀπρ.
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5166	ἀνεξ. Σάνι Τζάν 11 Μαρτ. διὰ Πόρτ Νατάλ
"Ορος Οθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	έφθ. "Εμδεν 28 Μαρτ. καὶ ἀνεξ. 7 Ἀπρ. διὰ Σάντος
"Ορος Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5201	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 21 Μαρτ.
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	5334	διῆλθε Μαδέρας 6 Ἀπρ. δι' Οράν
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	ἀνεξ. Μάρ Ντέλ. Πλάτα 1 Ἀπρ. δι' Αγ. Βιζέντιου
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντῆ - Κωστομένη	17	5791	ἀνεξ. "Εμδεν 25 Μαρτ. διὰ Παναμᾶν
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	4592	έφθ. Κέρσωναν 26 Μαρτ. Είτα Θεσίνην
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	ἀνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 25 Μαρτ. διὰ Ηερωά
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	ἀνεξ. Μπουένος "Αὔρες 6 Ἀπρ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διῆλθε Φαγιάλ 7 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	6388	ἀνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 31 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Δάντσιγκ 11 Ἀπρ.
Παγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίζου	14	3477	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Ἀπρ. διὰ Χούν.
Παγκρατίων	Δημη. Ν. Κουφός ελλ.	20	2012	έφθ. Πειραιᾶ 2 Ἀπρ.
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 8 Ἀπρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Ἀπρ. δι' Αμβέρσαν
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτούζου	15	4661	έφθ. Ροζάριο 20 Μαρτ.
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	ἀνεξ. ἐξ Βαρζελόνης 18 Μαρτ.
Παντελής	Κ. Λαμού καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	έφθ. Ροζάριο 6 Ἀπρ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	5146	ἀνεξ. Λα Πλάταν 25 Μαρτ. δι' Αγ. Βιζέντιου
Παπαλεμδός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	διῆλθε Λάδσεντ 8 Ἀπρ. διὰ Μάντζεστερ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτονη	06	3435	έφθ. 'Οντάν 12 Ἀπρ.
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	έφθ. Δουνγκέρην 2 Ἀπρ. καὶ Αμβέρσαν 8
Πάτρα	Τσαψικιάνη—Κονίν	96	3256	εἰς Δάντσιγκ ἀπὸ 5 Μαρτ. Ζημία
Περράκης Λ. Καμπάνης	άλλο. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Σάντα Φέ
Περοεύς	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	ἀνεξ. Υμούντεν 31 Μαρτ. διὰ Γράλβεστον
Πεταλιοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίζου	17	5126	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσεπτερόο»	03	4634	ἀνεξ. Υμούντεν 4 Ἀπρ. διὰ Βάρδαν
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Π. Νομικός	14	7020	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 21 Οκτ. 1936. Έποκενή
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	23	4693	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ἀπρ. διὰ Καλαί, έφθ. 9
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	διῆλθε Κολόμπο 4 Ἀπρ. δι' Ενδόπην
Πήγασος	Γ. Ν. Λονδρένδη	15	1795	έφθ. Τάιν 1 Ἀπρ. καὶ Σόντερλαντ 8
Πηλεύς	Ε. Χατζήλια	28	4695	έφθ. Αμβέρσαν 5 Ἀπρ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμνιώτη	19	4786	εἰς Μανζανίλλο (Κούβας) 28 Μαρτ.
Πίνδος	Α. Λονζη̄	08	4360	ἀνεξ. Μπέλφαστ 7 Ἀπρ. διὰ Κάρδιφ, έφθ. 9
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοζορσαϊ	09	1457	ἀνεξ. Μέθηλ 8 Ἀπρ. διὰ Βορδώ
Πόλι	Ε. Βιντιάδη	97	2861	ἀνεξ. Μπανιόλη 31 Μαρτ., Σαρδηνίαν 2 Ἀπρ. δι' Οράν—Μελίλλαν
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 31 Μαρτ.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	ἀνεξ. Μπουένος "Αὔρες 18 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
Πόπη	Μιχ. Βερνίζου	96	1594	ἀνεξ. Βραΐλαν 4 Ἀπρ. δι' Αμβέρσαν
Ποσειδῶν	ἀδ. Πίπτα	09	3895	έφθ. 'Ειδονιάθο 31 Μαρτ.
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.-Κ.	09	3681	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Ἀπρ. διὰ Βενετίαν
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	ἀνεξ. Αγ. Μαρίναν 12 Ἀπρ. διὰ Λονδίνον
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννονιάτου	12	4340	διῆλθε Κολόμπο 1 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
Ρήνος	Δευον. 'Εμπειρίζου	19	4683	ἀνεξ. Γρένιαν 31 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	έφθ. Γάνδην 31 Μαρτ. καὶ Ρόττερνταμ 7 Ἀπρ.
Ρίτα Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	έφθ. Ρίον Ιανέριον 2 Ἀπρ.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	διῆλθε Μαδέρας 6 Ἀπρ. διὰ Ρόττερνταμ
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	διῆλθε Μαδέρας 24 Μαρτ. διὰ Πλέιτ
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Βραΐλαν 27 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίζου	12	3548	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 Μαρτ. Έποκενή
Σίφνος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17	2290	διῆλθε Πειραιᾶ 5 Ἀπρ. διὰ Βαρζελόνην
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ἀπρ.
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίζου	19	3054	ἀνεξ. Βραΐλαν 3 Ἀπρ. διὰ Βορδώ
Σπύρος	«Αλγαίου» Α.Ε.	18	5153	διῆλθε Κρίστομπαλ 24 Μαρτ. διὰ Κόμπε
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίζου»	36	3941	έφθ. Νιζολάνεφ 26 Μαρτ.
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	ἀνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 21 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέριον
Σταύρος	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	διῆλθε Μαδέρας 4 Ἀπρ. δι' Αμβέρσαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	διηλθε Μοντεβίδεο 23 Μαρτ. δι' Έλλαδα
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 Απρ. διά Πόρτ Σαιδ
Σύλβα	z. 'Αλδιμακον	14	4202	εις Κονγκούν 10 Απρ. Επισκενή
Στυλιανή	Κ. Συφιδάνον	02	2715	έφθ. Μπλάσθ 5 Απρ.
Τάκης	Π. 'Αντέπα	04	1698	έφθ. Ρασσίας 30 Μαρτ. καὶ Μάροφ 10 Απρ.
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρίζον	14	3942	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Σαΐγζον
Τάναις	ίδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	έφθ. Βόλον 2 Απρ. καὶ Βραΐλαν 12
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμοῦ	13	4221	διηλθε Ντακάρ 1 'Αλπιλίου δι' Αιμοτερνταμ
Τάσις	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Ρουέν 7 Απρ.
Τάσσος Κ.	Έμη. Καραβία	01	3634	άνεξ. Ροζάριο 6 Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ταδγετος	Κουλόνθρον — 'Εμπειρίζον	18	4295	διηλθε Νίτον 7 Απρ. διά Γάνδην
Γαρίς	άδ. Συνοδινοῦ	03	2281	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 Απρ. ΕΙΩΔΗΘΗ εις Λεττονοὺς
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	άνεξ. Λιβόνο 26 Μαρτ. διά Σάν 'Αντιόκο
Τζέννυ	Γεωργ. Ι. Λιβανοῦ	12	1859	άνεξ. Αμβέσσαν 30 Μαρτ. διά Σαντάντερ
Τηλέμαχος	Γ. Δαρασούλη	11	3562	άνεξ. Μοντεβίδεο 26 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	έφθ. Αιμέρσαν 13 Απριλ.
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημομέτη	19	2486	άνεξ. Στέτιν 25 Μαρτ. 'Οράν 6 Απρ. διά Θεσσαλονίκην
Τρεγκόδηναν	Ι. Σαραβάνον	03	3075	έφθ. Κοντάντζαν 3 Απριλ.
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσον	14	4211	άνεξ. Μάροφ 24 Μαρτ. διά Βασόραν
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διηλθε Κονγκούν 8 Απρ. διά Ρόττερνταμ
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Απρ.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Πειραιᾶ 11 Απρ. καὶ Κέθνον 13
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	διηλθε Περαματούνον 5 Απρ. διά Γένοβαν
Φαίαξ	Σ. Παραμιθώτη	15	7188	διηλθεν "Άδεν 20 Μαρτ. διά Βασόραν
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3501	άνεξ. Ροζάριο 19 Μαρτ. διά Σαντάντερ
Φλώρα	έτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	έφθ. Πειραιᾶ 10 Απρ.
Φλώρα Νομικοῦ	Αουγά Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Ρένι 29 Μαρτ.
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ταν. Ζημίαν
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	διηλθε Φλώρισης 11 Απρ. διά Κοπεγχάγην
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαράτη	07	4043	έφθ. Κοντάντζαν 1 Απρ. καὶ Βραΐλαν 10
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Σάντα Φέ 2 Απρ. (δι' Αγγλίαν — Κόντινετ)
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνεξ. Μπονένος "Άδες 24 Μαρτ. διά Ντακάρ
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνεξ. Μπονένος "Άδες 25 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άνεξ. Νιούρορ 3 Απρ. διά Μοντεβίδεο
Χίος	Νομικοῦ	88	1356	έφθ. Τρίπολιν 4 Απρ.
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	διηλθε Κεντάνηρ 1 Απρ. διά Σαγκάνην
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	άνεξ. Μπονένος "Άδες 28 Μαρτ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	διηλθε Μαδέρας 6 Απρ. διά Ρόττερνταμ
Ωκεανία	Μ. Καρίβαλη	07	4843	έφθ. Οντάρις 24 Μαρτ.
Ωκεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	έφθ. Ροζάριο 26 Μαρτ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	άνεξ. Μπονένος "Άδες 7 Απρ. διά Λονδίνον
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	άνεξ. Χάμπτον ρόδες 3 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	διηλθεν "Άγ. Βιζέντιον 31 Μαρτ. διά Πλέιτ
Ωρωπός	Μαρη 'Εμπειρίζον	13	3475	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Κονγκούνταν, έφθ. 5 Απρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Έλένη ("Αγγλικόν")	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	άνεξ. Γαλάτοι 1 Απρ. διά Θεσσαλονίκην
Ίωνόπολις ("Αγγλ.)	Ο. Τοσσφρόγλου	20	6755	εις Ρόττερνταμ. ΕΙΩΔΗΘΗ εις Νορδηγοὺς
Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.)	Κατάποι — Μαροῦ	03	1601	εις Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτ. Επισκενή
Μαρτῆς ("Αγγλικόν")	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	έφθ. Θεοδόσιαν 27 Μαρτ.
Μπέάτσα ("Αγγλικόν")	Α. Λουζῆ	13	1569	έφθ. Γιβραλτάρ 7 Απρ.
Μιρουπάνος ("Αγγλικόν")	Μιναζούλη καὶ Σία	05	2539	άνεξ. Βοράιαν 3 Απρ. διά Βορδὼ
Μυριάμ, ("Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	εις Βατούμι 1 Απρ.
Νέλσων, ("Αγγλικόν")	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	εις Αλεξανδρειαν ἀπὸ 6 Μαρτ.
Νοέμητ—Τζούλια ("Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Μασαλίαν 27 Μαρτ.
"Ολγος Σ. ("Αγγλ.)	άδ. Βλασπούλου	05	677	έφθ. Κονγκούνταν 4 Απρ.
"Ολύλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβη	20	4308	άνεξ. Νεζότεσε 2 Απρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	έφθ. Δάντονις 1 Απρ. καὶ Γδύνια 3
Σάν Νικόλα, ("Ιταλικ.)	Ν. Στεματίον	79	677	εις πλάς Βορ. Αφριζῆς
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	έφθ. Λιβόνο 2 Απρ. καὶ 'Οράν 9 διά Ρόττερνταμ
Τουσσίκα ("Αγγλικόν")	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Πειραιᾶ 2 Απρ.
American Eagle ("Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4371	έφθ. Νέαν Ύδρων 25 Μαρτ.
Graggan Hill ("Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	3566	εις Αιμέρσαν 12 Απρ.
Matadi (Βελγ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	19	3094	άνεξ. Ροζάριο 4 Απρ. δι' Αιμέρσαν
Munindies ("Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4576	εις Βαλτιμόρην ὑπὸ παραλαβῆν
Munerie ("Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	19	5035	άνεξ. Μπονένος "Άδες 1 Απρ. διά Μόντρεαλ
Femble Lane ("Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	έφθ. Νέαν Ύδρων 25 Μαρτ.
Zinal ("Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	εις Αιμέρσαν 2 Απρ.

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERNIG MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

ΒΟΥΔΛΕΥ-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)
ΤΗΑ ΔΙΕΥ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS'-WATKINS
THAEOFONON: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI