

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1937

Αρ. Φύλλου 153

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 153

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1937

Tο δεκαδενήμερον

Το έμψυχον ύλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας

«Παρ' ὅλας τὰς ἀνωμαλίας, τὰ συχνὰ παράπονα καὶ τὴν ἐν πολλοῖς ἀπουσίαιν διοικητικοῦ ρυθμοῦ κατά τὴν διακυβέρνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, πρέπει νὰ διολογήσωμεν, διτὸ τὸ ἔμψυχον ύλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας καταλέγεται μεταξὺ τῶν καλυτέρων ἐν τῷ Κόσμῳ. Πιθανὸν ἡ γενικωτέρα μόρφωσις τῶν στελεχῶν του καὶ δὴ τῶν ἀνωτέρων, νὰ μὴ ἔχῃ εἰσέτη ἔξιθῆ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν ξένων, ἀναπληροῦται, ὅμως, ἡ ἔλλειψις αὐτῆ πλασίων ἀπὸ τὴν εὐψυχίαν, τὴν φιλότιμον ἔργατικότητα καὶ κυρίως ἀπὸ τὸ θερμὸν ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἐνδιαφέρον, ποὺ κυρίως διακρίνουν τὸν Ἑλληνα ναυτιλόμενον. Ὑπάρχουν, θεοβαίως, καὶ ἔξαιρεσίς μέσος εἰς τὴν τόσον εύρυνθείσαν ναυτιλίαν μας οἰκογένειαν, ἀλλὰ δὲν ἀποτελοῦν κανόνα, οὐδὲ δυνάμεθα ἔξ αὐτῶν νὰ κρίνωμεν τὸ σύνολον». Αὕτα μᾶς γράψει εἰς ἐπιστολὴν του Πλοιαρχοῦ ἐκ τῶν ἀρίστων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, μὲ μακράν πείρων καὶ ἔγνωσμένην ίκανότητα εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. «Δὲν θὰ προθῶ εἰς συγκρίσεις, προσθέτει ὁ ἐπιστολογράφος μας, διὰ ν' ἀποδείξω τὸ δρόμον τῶν ἀνωτέρω παραπτήρεσσῶν μου. Τὸ πάθημα, ὅμως, ὀρισμένων πλοιοκτητῶν, οἵτινες ηθέλουσαν νὰ διατηρήσουν τὴν Βρετανικὴν σημαίαν ἐπὶ τῶν παρ' αὐτῶν νεοαγοραζομένων Ἀγγλικῶν πλοίων, εἰνε ἀρκετά διδακτικόν.

«Ἀπογοητευμένοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀπὸ τὰ καθημερινὰ ἀντιπεπτηρικὰ κρούσματα ἐπὶ τῶν πλοίων, τὰς ἀθρόας ψευδασθενείας, καὶ τὰς προστριθάς μὲ τὰ πληρώματα, ἔχοντες δ' ἔξ ἄλλου ὑπὸ ὄψιν τῶν τὰς δυσχερείας ποὺ ἀντειποῦταιν κατά τὴν ναύλωσιν τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν σκαφῶν τῶν ἔξ ὀρισμένων ἀγορῶν, τὰ ἐπασφάλιστρα, ἵσως δὲ καὶ τὴν κρατικὴν προστασίαν τοῦ Βρετανικοῦ φορτηγοῦ, ἐκράτησαν ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν δεκαπεντάδα περίπου φορτηγῶν σκαφῶν. Ποιά τώρα ὑπῆρχαν τὰ παθήματα τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν κατά τὴν διαχείρισιν τῶν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν πλοίων των; Ἄρκει ν' ἀναφέρω τὰ κυριώτερα. Τὴν ἔλλειψιν κάθε ψυχικῆς ἐπαφῆς, κάθε συνεργασίας πλοιάρχου, πληρώματος καὶ πλοιοκτήτου καὶ τὴν ἀπουσίαν τοῦ ἰδιαίτερου ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἐνδιαφέροντος, τῆς νοικοκυρωσιούς καὶ τῆς καλής, ἀλλὰ καὶ οἰκονομικῆς συντηρήσεως τοῦ σκάφους, κατ' ἔκπληκτην προτερήματα τῶν θαλασσινῶν μας, αὐτὰ δηλαδὴ ποὺ ἔθεμελιώσαν τὴν Ναυτιλίαν μας».

Μᾶς ἔδοθη καὶ ἀλλοτε ἡ εὐκαιρία τὰς αὐτὰς περίπου μὲ τὸν ἐπιστολογράφον μας νὰ διατυπώσωμεν παραπτήρεσις ἐν σχέσει μὲ τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν διαχείρισιν Ἀγγλικοῦ σκάφη. «ἇχομεν ὑπὸ ὄψιν ὀρισμένα περιστατικά, ἀτίνα ὑπέπεσαν εἰς τὴν ἀντίληψιν τρίτων, ἀρκετά νὰ δικαιολογήσουν τοὺς ἐκφρασθέντας τότε ἐνδοιασμούς μας περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς διατηρήσεως τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν καὶ νὰ καταστήσουν ἔτι σταθεράν τὴν ἐμπιστούσην, μὲ τὴν ὅποιαν ἀξίζει νὰ περιθάλωμεν, παρὰ τὰς πιθανάς ἀπέλειας τῆς τὴν φιλότιμον τῶν θαλασσινῶν μας προσπάθειαν ὑπὲρ τῶν συμφερόντων τῆς πλοιοκτησίας. Θ' ἀναφέρωμεν τινὰ ἐκ τῶν περιστατικῶν, ποὺ ἔλαθον χώραν ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν, χωρὶς θεοβαίως ν' ἀποδίωμεν εἰς τὰ μεμονωμένα ταῦτα κρούσματα γενικωτέρων τινὰ σημασίαν καὶ χωρὶς νὰ δύνανται νὰ ὑποθιάσουν, οὐδὲ ἐπ' ἔλαχιστον, τὴν ποιοτικὴν ἀνωτερότητα καὶ τὴν πειθαρχημένην περὶ τὸ καθήκον ἀντίληψιν τοῦ ἔμψυχου ύλικοῦ τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας.

«Ἄγγλος πλοιάρχος σκάφους ἀνήκοντος εἰς μίαν τῶν καλυτέρων παρ' ἡμῖν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἔγκατέλειψε πρότινος τὸ πλοίον του ἔμφορτον καὶ ἔτοιμον πρὸς ἀπόπλουν εἰς Μπουένος - Αὔρες. Παρὰ τὰς ἐπὶ διήμερον ἀναζητήσεις, δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ ἀνεύρεσίς του καὶ οὕτω τὸ σκάφος ὑπερχεώρηθε ν' ἀποπλεύσῃ μὲ πλοιαρχεύοντα τὸν ὑποπλοίαρχον. Μετά τὴν

ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου, ὁ κυβερνήτης του ἀνευρέθη καὶ ἔξαπεστάλη δι' ἄλλου ὑπὸ Ἑλληνικοῦ σημαίαν φορτηγοῦ εἰς Ἀγγλίαν. Τὸ ἐπεισόδιον, ὅμως, αὐτὸ δημοσιεύσης, ὅπως ὑψωθῆ ἡ Κυανόλευκος ἐπὶ τοῦ σκάφους, εὑθὺς ὡς τοῦτο ἔφθασεν εἰς Εὐρώπην.

“Ἐτερον Ἀγγλικό σκάφος, ὑπὸ Ἑλληνικήν καὶ αὐτὸ διαχειρίσιν, δημήθη πρὸ δημερῶν τοῦ λιμένος Πειραιῶς πρός φόρτωσιν. Τὸ κατώτερον πλήρωμά του ἐθεώρησε καλὸν νὰ πωλήσῃ χρώματα τοῦ πλοίου εἰς τινὰ λεμβοῦχον, δοτικαὶ συλληφθεῖς δημολόγησεν, δητὶ τὴν ἐπομένην θά ἡγόραζε σχοινία, ἵσως δὲ καὶ ἄλλα ἔφδοι. Τὸ σκάφος ἦτο ναυλωμένον ἐκ Μ. Θαλάσσης, μὲ ημερομηνίαν φορτώσεως σύντομον. Ἐπεβάλλετο συνεπῶς εἰς τὸν πλοιαρχὸν ν' ἀπολεύση ἐκ Πειραιῶς τὸ ταχύτερον. Καθυστέρησεν, ἐν τούτοις ἀδικαιολογήτως ἐπὶ μίαν νύκτα, διότι κατ' αὐτὸν παρουσίαζε θλάβην τινὰ ἡ μηχανὴ τοῦ σκάφους καὶ διότι δὲν διέθετε λεπτομερειακούς χάρτας τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Δαπανηρά, ἐπίσης, ἀπεδείχθη ἡ διαχείρισις πλοίου ὑπὸ Ἀγγλικήν σημαίαν. Ή σπατάλη εἰς τὰ ύλικά καὶ τὰ ἔφδοια καὶ ἔξ ἀντιτέθου ἡ δχι καλὴ συντήρηση τοῦ σκάφους τεκμαίρεται ἀπὸ τὴν σύγκρισιν τῶν σχετικῶν δαπανῶν διά τὰ αὐτοῦ τύπου πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν. “Ολος διάφορος εἶνε ἡ νοοτροπία τοῦ Ἀγγελου καὶ τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ. Ειθισμένος ὁ πρῶτος νὰ ἔργαζεται εἰς τὰς πλουσίας καὶ μεγάλας Ἀγγλικάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, ἐπὶ σκαφῶν νεωτέρας ἥλικιας, τῶν ὅποιων ἡ συντήρηση δὲν ἀπαιτεῖ τὰς ποιώδεις φροντίδας, ποὺ πρέπει νὰ καταβάλλωνται διά τὰ ὑπερηλικά πλοία μας, δὲν δύναται εὐχερῶς καὶ νὰ προσαρμοσθῇ οὗτος εἰς τὸ πτωχόν, τὸ στενῶς νοικοκυρευμένον περιάλλον τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας. Τὰ καλά, ἔξ ἄλλου, πληρώματα καὶ οἱ Ἀγγλοι πλοιάρχοι δὲν εἰνε τόσον εἰπούσκολον ν' ἀποσπασθοῦν ἀπὸ Ἀγγλικάς ἑταρίας, δητοῦ ἀπὸ μακροῦ ὑπηρετοῦν, μὲ ἀπολαυάς καὶ μέσα ἀφθονώτερα. Ο Βρετανός πλοιάρχος θά ὑποθάλη εἰς τὸν ἐπιθεωρητὴν τῆς ἑταρίας του τὸν κατάλογον τῶν ύλικῶν καὶ τῶν ἔφδοιων τοῦ πλοίου. Θα ἐπιζητησῃ δὲ νὰ τὰ ἔχῃ δλα ἐν ἀφθονίᾳ, ἀνευδενός περιορισμού εἰς τὴν διάθεσίν του. Ή οἰκονομία δι' αὐτὸν δευτερεύοντα δλώς παίζει ρόλον, ἐνῷ διά τὸν Ἑλληνα συνάδελφόν του πρωτεύοντα.

Η καλὴ συντήρηση τοῦ ὑπερηλικοῦ φορτηγοῦ ἀποτελεῖ παράδοσιν διά τὸν Ἑλληνα ναυτικόν. “Αν ἔξετάσῃ τις τὰ ἡμερολόγια τῆς μηχανῆς πλοίου, ποὺ ἡγοράσθη ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀπὸ Ἑλληνα ἐφοπλιστην καὶ συγκρίνῃ τὴν κατανάλωσίν του εἰς γαι-ἀνθρακας ὑπὸ τὴν ἔνην καὶ τὴν Ἑλληνικὴν διαχείρισιν, θ' ἀντιληφθῇ μὲ πόσην φειδῶ, μὲ πόσην ιδιαίτεραν φροντίδα κατεβλήθη ἡ προσπάθεια τῆς περισυλλογῆς, τῆς οἰκονομίας εἰς τὴν καυσίμον ςλην καὶ τοῦ γενικού νοικοκυρεύματος τοῦ σκάφους.

Εἰς τὴν «συμπόνιαν» αὐτὴν, ἀν οὕτως δινομάσωμεν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν θαλασσινῶν μας πρὸς τὸ πλοίον ποὺ ὑπηρετοῦν, δφείλεται κατὰ πολὺ ἡ ἐμποροναυτική μας ἀνάπτυξις. Αἱ παραδόσεις τῆς ναυτικῆς ἡμῶν οἰκογενείας, δσον καὶ ἀν ἡλιούθισαν ἀπὸ τὴν ἐπελθοῦσαν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητὸς μας καὶ τὴν εἰσόδου εἰς τὸ θαλασσινῶν ἐπάγγελμα τρίτων, δένων πρὸς αὐτάς, διατηροῦνται εὐτύχως ἀπὸ τοὺς νησιώτας ιδίᾳ ναυτικούς μας. Χάρις εἰς αὐτάς καὶ μόνον τὰς παραδόσεις τῆς οἰκονομίας καὶ τῆς νοικοκυρωσιούς διατηροῦμεν ἀκόμη ἐν κινήσει σκάφη, ποὺ ἀν ἄνηκον εἰς ἄλλας ἐκ τῶν προηγμένων ναυτιλιῶν, θά είχον πρὸ πολλοῦ ἀχρηστεύθη, ὡς μὴ ἀπόδοτικά εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των.

“Υστερεῖ, θεοβαίως, εἰς πολλὰ ἀκόμη δι' Ἑλλην ναυτιλόμενος διά νὰ φθάσῃ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς τεχνικῆς ἀρτιότητος τῶν ξένων συμφερόντων τῆς θαλασσού, τοῖς την γνώσεις, δὲν ἐγνώρισαν φορτηγούς πριν ἡ εἰσέλθουν εἰς τὴν θαλασσαν, εἰς τὰ μεγάλα μηχανουργεία τὰς τεχνικὰς ἐφαρμογὰς οὔτε καὶ κέκτησαν οἱ περισσότεροι ἐξ αὐτῶν γενικωτέρων μόρφωσιν, ικανὴν νὰ τοὺς διευκολύνῃ εἰς τὴν θαυμάτεραν κατανόησιν τῶν προσδόδων τῆς τεχνικῆς. Εἶνε αὐτοδιά-

κτοι κατά τὸ πλεῖστον. Εἰς τὴν «πλώρην» καὶ τὸ «στόκολο» ἔλασθον τὰ πρῶτα νάματα τῆς εἰδικότητος των. Καὶ αὐτὸ ἀκριθῶς ἔτι μᾶλλον προκαλεῖ τὸν πρὸς αὐτούς θαυμασμόν μας. Μὲ τὴν ιδιοφύιαν, τὸ κύριον τῆς φύλης μας γνώρισμα, μὲ τὸν πόθον τῆς μαθήσεως ἐπέτυχον καὶ ἀποδίδουν πολλά. Ἀνεπλήρωσαν πλείστας δόσας τῶν ἀρχικῶν ἐλλείψεών των.

Πολλὰ ἐπίσης ἀπαίτουνται, ἵνα τὸ πνεῦμα τῆς καθολικῆς πειθαρχίας, τῆς αὐτούλου προσηλωσεώς εἰς τὸ καθῆκον, ποὺ ἐπικρατεῖ, χάρις κυρίων εἰς τὰ Κρατικά μέτρα, εἰς τὰς ζένας ναυτιλίας, ἑδραωθῆ καὶ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον. Ὁ «Ἄγγελος ναυτικὸς γνωρίζει καλῶς τὰς ὑποχρέωσεις του καὶ τὰ δικαιώματά του. Σπανίως θὰ πράξῃ τι ὑπὲρ τὰ καθήκοντά του, θὰ ἐκτελέσῃ δόμας αὐτὰ μὲ πλήρη συνειδήσιν τῶν ὑποχρεώσεών του. Αἱ μακράινες παραδόσεις τῆς Θαλασσοκρατείας ἐσφυρλάτησαν τὸ θαύματος πνεῦμα τῆς πειθαρχημένης ἀντιλήψεως τοῦ καθῆκον τοῦ διοικήσεως οὐνάσησιος τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιβάλλουν τὸν ἀπό τὴν εἰσοδον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ναυτεργατῶν, μηδεμίαν ἔχοντας μὲ αὐτὰς σχέσεις, ἀπὸ τὰ μεταπολεμικά κηρύγματα τῆς ἀσυδοσίας καὶ τῶν ἀκράτων ἐλευθεριῶν, ἀτινα ἀτυχῶς ἄν δὲν είχον τὴν προέλευσίν των ἀπὸ τὸ ἐπίσημον Κράτος, εὔμενή, δύμως, εὔρισκον, εἰς τὸ πρόσφατον ἀκόμη παρελθόν, ἀπήχησον εἰς τινας τῶν ἑκπροσώπων αὐτοῦ, τῶν τεταγμένων ἀκριθῶν νά ἔφορεύουν ἐπὶ τῆς καλῆς καὶ διμάλης διακυθερήσεως τῶν πλοίων μας.

Αἱ θαλασσιναί, δύμως, παρ' ἡμῖν παραδόσεις, αὐταὶ ἀκριθῶς ποὺ ἔπειτε ν' ἀποτελέσουν τὴν θάσιν μᾶς συγχρονισμένης διοικητικῆς νομοθεσίας διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ἔχαλαρώθησαν σημαντικῶς ἀπὸ τὴν ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας, αἴ τοι τὴν εἰσοδον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ναυτεργατῶν, μηδεμίαν ἔχοντας μὲ αὐτὰς σχέσεις, ἀπὸ τὰ μεταπολεμικά κηρύγματα τῆς ἀσυδοσίας καὶ τῶν ἀκράτων ἐλευθεριῶν, ἀτινα ἀτυχῶς ἄν δὲν είχον τὴν προέλευσίν των ἀπὸ τὸ ἐπίσημον Κράτος, εὔμενή, δύμως, εὔρισκον, εἰς τὸ πρόσφατον ἀκόμη παρελθόν, ἀπήχησον εἰς τινας τῶν ἑκπροσώπων αὐτοῦ, τῶν τεταγμένων ἀκριθῶν νά ἔφορεύουν ἐπὶ τῆς καλῆς καὶ διμάλης διακυθερήσεως τῶν πλοίων μας.

Θά εἶνε πράγματι τὸ ἔμψυχον ύλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας τὸ καλύτερον ἐν τῷ Κόσμῳ. Θὰ καταστῇ ὑπόδειγμα διὰ τοὺς ζένους, τότε μόνον, διὰ τὰ συνδυάσωμεν τὰ ψυχικά χαρίσματα τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιού, τὰ ἔμφυτα αὐτοῦ προτερήματα, μὲ τὰς θαλασσινάς μας παραδόσεις, μὲ τὴν υγιά ἀντιλήψιν τῶν πρὸς τὴν Ἔργασίαν ὑποχρεώσεών των. Θὰ σεμνύνεται ἡ Ἑλλάς διὰ τὸ Ἑμπορικόν της Ναυτικού, διὰ τὰς κατευθύνωμεν τὸ ἔργον τοῦ θαλασσινοῦ μας, μὲ θάσιν διοικητικήν νομοθεσίαν, πλήρως προσαρμοζόμενην εἰς τὴν Ἑλληνικήν πραγματικότητα, διὰ τὰς κατοχυρούστες τὰ δίκαια τοῦ ναυτεργάτου, καταστήσωμεν καθολικὴν συνείδησιν τὸν ἀπόλυτον σεβασμὸν τῶν ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ὑποχρεώσεών του. Κάθε αὐγύκρισις πρὸς τὸ ἔμψυχον ύλικὸν τῶν ζένων προπηγμένων ναυτιλιῶν θὰ εἶναι δυνατή, διὰ τὰς καταθλητήριες σύντονος ἡ φροντίς, ἐπιθετική, ἀλλως τε, ἀπὸ τὴν ἔξελιγν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ὅπως οἱ νεοεισερχόμενοι εἰς τὸ ἐπάγγελμα κατέχουν τὰ στοιχεῖα τῆς θασικῆς μορφώσεως ἐν πληρότητι, διότι μόνον διὰ αὐτῆς θὰ ἐπιτύχουν νά ξέχθουν ἀπροσκόπτως εἰς τὸ ἄνωτερον ἐπίπεδον τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως.

Διὰ τὴν εύρυθμίαν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας

Εἰς τὰ δύο τελευταῖα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔδημοισεύσαμεν ἐπιστολάς, πλοιάρχων τῆς ποιτοπόρου ναυτιλίας, διεκτραγωδούντων μὲ τὰ μελανώτερα χρώματα τὴν κατάστασιν, ὑπὸ τὴν ὥποιον ἀπὸ μακροῦ τελεὶ ἡ ἑσωτερικὴ διοίκησις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἀπὸ δὲ τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείας, ὅπου ἐκτείνουν τοὺς πλόας τῶν τὰ φορτηγά μας, οἱ «Ἐλληνες πλοιάρχοι, οἱ ἀρμοδιώτεροι πατός ἀλλοι νά ἔχουν ἐν προκειμένῳ γνώμην, μίαν καὶ μόνην διαταπώνουν εὐχήν. Νά ρυθμισθούν παγίως αἱ ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα ἐνός ἔκαστου, εἴτε πλοιοκτήτης λέγεται οὗτος, εἴτε πλοιάρχος, εἴτε ναυτεργάτης. Νά καταπάσουν πλέον αἱ περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας ἀμφισθήσεις, αἱ προστριβαὶ καὶ τὰ παράπονα. Νά ἀποκατασταθῆ ὁ ρυθμὸς τῆς ἐργασίας, θεοπιζόμενων βαρυτάτων κυρώσεων διὰ τὰς ὑπερβασίας τῶν μὲν καὶ τὴν ἀνυπακοήν τῶν δὲ καὶ τέλος νά παρασχεθῇ εύρυτέρα δικαιοδοσία εἰς τὸν πλοιάρχον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων τοὺς.

«Ἀφ' ἡς ήμέρας, χάρις εἰς τὴν σώτειραν Κρατικήν παρέμβασιν, ἥρθησαν διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ τῆς ὑποχρεωτικῆς διαιτησίας αἱ μισθοδοτικαὶ διαφοραί, αἱ τόσον εἰς τὸ παρελθόν συγκλονίσασι τὴν Ναυτιλίαν μας, τὸ ἔργον τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς διμαλότητος ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας σκαφῶν κατέστη ἐγέρεστον. Η σύμβασις τῆς ναυτολογίας, ἡ ρύθμισις τῆς τροφοδοσίας καὶ ὁ ἑσωτερικός κανονισμὸς τῶν πλοίων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν καθειρώσιν τοῦ φυλλαδίου ποιότητος, ἀποτελοῦν τὰ θασικά θέματα, γύρω ἀπὸ τὰ ὥποια θὰ στραφῇ ἡ μεγάλη προσπάθεια τῆς διευθήσεως ὅλων τῶν περὶ τὴν ἑσωτερικήν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας μας ζητημάτων.

Πολλαὶ καὶ ἐπὶ τοῦ κομματικοῦ καθεστῶτος ἀπόπειραι ἐγένοντο, δῆπας τὰ θέματα αὐτὰ, τὰ ἀπὸ μακροῦ ἀπασχολοῦντα τὴν τάξιν τῶν ναυτιλούμενων μας, τύχουν κάποιας παγιωτέρας ρυθμίσεως. Αἱ πιέσεις, ἐν τούτοις, τῆς μᾶς παροτάξεως καὶ αἱ δημοκοπικαὶ φωνασκία τῆς ἑτέρας, παρημόδισαν τὴν λῆψιν τῶν καταλλήλων νομοθετικῶν μέτρων, ἀτίνα, πέραν κάθε ἀπὸ μέρους συμφέροντος, ἐργοδοτικοῦ ἡ ἐργατικοῦ, μοναδικὸν σκοπὸν θὰ είχον τὴν προσαρμογὴν τῆς διοικητικῆς τῆς Ναυτιλίας μας νομοθεσίας εἰς τὰς θετικάς ἀνάγκας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐπα-

ναφοράν τῆς ἀπὸ ἑταῖρων φυγαδευθείσης γαλήνης εἰς τὰς σχέσεις ἐφοπλιστοῦ, πλοιάρχου καὶ πληρώματος.

Τώρα, δύμως, ἡ κατάστασις μετεβλήθη ἀρδην. Τὸ σημειρινὸν Κράτος ὡς γνώμονα τῶν ἐνεργειῶν του δὲν ἔχει ἀλλο τι, παρὰ τὸ γενικότερον ουμφέρον τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας. Δὲν ὑποκύπτει εἰς τὰς πιέσεις τῶν πολλῶν. Ἀποδίδει εἰς τὸν ἐργάτην πᾶν διά τι ἐν δικαίῳ τοῦ δινήκει, προστατεύει, δύμως, καὶ τὴν ἐργασίαν. Τοὺς ἑκδιασμούς καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν πατάσσει καὶ πᾶσαν προσπάθειαν καταβάλλει διὰ τὴν ἐν πνεύματι συμπνοίας διευθέτησιν τῶν ἀναφυσιμένων διαφορῶν.

Εἰς τὴν ναυτικήν ἐργασίαν πολλά, πράγματι, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἐπετελέσθησαν. Τὸ ιδιότυπον, δύμως, τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας, ἡ μακράν τῆς ἀμέσου ἐποπτείας τῆς κεντρικῆς διοίκησεως ἐνάσκησις τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιβάλλουν τὸν ἐπάσημον ἀπό τὴν λεπτομερεία καθορισμὸν τῶν ἢ τῆς συμβάσεως ναυτολογίας ἀπόρρεουσῶν ὑποχρεώσεων διὰ τὸν ἐποπλιστὴν καὶ τὸν ναυτεργάτην καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ δικαιώματος εἰς τὸν πλοιάρχην, δύποτε ἐφορεύει καὶ κατευθύνῃ τὴν ἀνελλιπῆ τῶν ὑποχρεώσεων τούτων ἐκπλήρωσιν. Ἀπὸ τῆς ἀρχῆς δὲ ταῦτης δρυμώμενοι καὶ ἐπ' αὐτῆς καὶ μόνον ἐρειδόμενοι, μετά τὴν καθιέρωσιν ὅλων ἔκεινων μέτρων, ποὺ θὰ κατοχυρώσουν τὴν ἐπίσημην ἔργασίαν, πρέπει νὰ παράσχωμεν κατά φυσικήν συνέπειαν, εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ τὰ μέσα, διὰ τῶν ὥποιων, μὲ ἔξυφωμένον τὸ ἔργο τῆς θέσεως του κύρος, θὰ δυνηθῇ νὰ ἐνασκήσῃ τὴν ἐποπτείαν, νὰ ἐπιβάλῃ τὴν τάξιν καὶ νὰ καταστήσῃ σεθεστὴ τὴν ἐργασίαν. Δὲν πιστεύουμε δέ, ἀλλο τι μέσον προσφρότερον, διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τούς σκοπούς τούτους, νὰ ὑπάρχῃ παρὰ τὸ φυλλαδίον ποιότητος. Θεοπίζοντες τὸν κανονισμὸν τῆς ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας, κανονισμὸν δύμως ἐφαρμόσιμον, προσημοσύνεμον τοὺς τούς ἀγράφους νόμους τῶν θαλασσινῶν μας παραδόσεων καὶ ἀπλαγμένον πάσης καινοτομίας, ἀμφιβόλου σκοπιμότητος, ἐπιλύοντες ριζικῶς τὸ ζῆτημα τῆς τροφοδοσίας καὶ αἰρόντες πᾶσαν ἀμφισθήτηρον περὶ τὴν σύμβασιν ναυτολογίας, θάσει τῶν ὥπων ἡ πείρα καὶ ἡ Ἑλληνική ναυτιλιακή πραγματικότης μᾶς ὑπαγορεύουσα, θὰ θέσωμεν ὡς ἐπιστέγασμα τὸ δῆλον διά της ταυτοτήτης νομοθετικῆς προνοίας ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐργάζουμένων, τὸ φυλλαδίον ποιότητος, ίνα ἀκριθῶς διαφανείσων τὴν πιστήν, τὴν ἀνευ μελλοντικῶν διαταραχῶν ἐφαρμογήν τῶν μέτρων, πού, χάριν τῆς τάξεως καὶ τῆς προδόσου τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ληφθοῦν.

Οταν δὲ φευδαρισθείης, δὲ πιδιώκων νὰ καρποῦται ἀπὸ συστήματος τῶν διά τοὺς πραγματικούς ἀσθενεῖς παρεχομένων ὑπὸ τοῦ νόμου σεύρεται πράγματα, γνωρίζει καλῶς, διὰ τοὺς θεοπότεροι ποιότητος, τὸ ὥποιον πρέπει νὰ προσκομίσῃ κατὰ τὴν ναυτολόγησιν του, θὰ φέρεται ἐγγεγραμμένον τὸ ὑπηρεσιακὸν παρελθόν του, θὰ οκεφῆ τοὺς πολλούς, διὰ νὰ ἐπαναλάβῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὴν ἐπιχείρησιν τῆς ψευδασθενείας. «Οταν δὲ ἀπὸ συστήματος ταραχοποιός, διὰ παντὸς μέσου ἐπιδιώκων νὰ κρατῇ τὸ πλήρωμα ἐν ἔξεγέρσει, ἔχῃ ἐπίγνωσιν, διὰ τοὺς παντὸς μέσους ἐπιδιώκων περὶ τὴν στάσιν του χαρακτηρισμόν, θὰ καταστήσῃ δύσοκολον τὴν προερισθοῦν αἵψυχα σφύματα καὶ αἱ παράλογοι αἵδιωσεις. Προσπόθεσις θεοπότερων τῆς καθειρώσις τοῦ φυλλαδίου ποιότητος, εἰνε, τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως, δὲ σαφῆς καθορισμὸς τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων τοῦ πληρώματος καὶ ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου, δύως καθ' ἐκάστην ἀπόλυτην δικαιολογή ἀποδεδειγμένων ἐνώπιον τῆς Προστικῆς ἡ Λιμενικής ἀρχῆς κάθε ἐγγραφήν ἐπὶ τοῦ φυλλαδίου τοῦ ναυτεργάτου.

Αὐταὶ, ἐν διλογίοις, εἶναι αἱ κατευθύνωσις, πρὸς τὰς ὥποιας, εἰμεθα θέσαιοι, διὰ τοὺς στραφῆ τὸ Κράτος ἐν τῇ ἐπιδιώκει του, δύως ἐπαναφέρει τὴν εύρυμήν καὶ τὸ ἀπρόσκοπτον τῆς ἐργασίας εἰπὲ τῶν τῶν Ελληνικῶν πλοίων.

Η 'Ἑλληνική Θαλασσασφάλεια'

«Ἐξ ἐγκύρου πηγῆς πληροφορούμεθα, διὰ τοὺς περὶ τὴν ἔδρυσιν τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσασφάλειας συνεννοήσεις τῶν ἀρμοδιῶν ἐφοπλιστικῶν παραχωρῶν πρωθήτησαν μέχρι τοῦ σημείου, ὃστε θασίμως νὰ προθλέπεται, ώς λίαν προσεχής, ἡ ἐμπρακτος ἐκδήλωσις τῶν ἐν προκειμένῳ ἀποφάσεων. Η σχετική προεργασία σουντελεῖται, ἡδη, κατὰ τρόπουν ἰκανοποιητικόν, πρόθυμος δὲ σημειούθαι διά διάθεσις τῶν σοθαρωτέρων ἐφοπλιστῶν μας, δύποτε καταθέσουν τὸ ιδιωτικό κεφάλαιο τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τούτου δργανισμοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. Αἱ πομένουν εἰσέτι πρὸς διευθέτησιν ζητήματα ἀναγόμενα κυρίως εἰς τὴν δόσον ἐνεστὶ καλύτερων ἐμφάνισιν πρὸ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσασφάλειας καὶ εἰς τὴν ιδιαιτέρων μέριμναν, δύποτε ἡ δῆλη προσπάθεια μετά μείζονος κύρους περιβληθῆ, ίνα καὶ τῶν ζένων ἐνδιαφερομένων κύκλων ἐφελκύσῃ αὕτη τὴν ἐμπιστοσύνην ἀπὸ τῶν πρώτων τῆς θημάτων.

Εύοισι πράγματι διαγράφονται αἱ πιροβλέψεις διὰ τὴν καλὴν τῆς Ἑλληνικῆς θαλασσασφάλειας σταδιοδρομίαν. Η ἔδρυσις τῆς συμπίπτει μὲ τὴν ἀνιούσαν πορείαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ μας ἀπηλλαγμένοι τῶν δυσκολιῶν τοῦ προσφάτου παρελθόντος εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, μεγαλυτέρων, ὑπὲρ πάσσων ἀλλην φοράν, ἔχουν τὴν εύχερειαν διὰ τὴν καταβόλη τῶν ιδρυτικῶν κεφαλαίων καὶ τὴν πρόληψιν, διὰ τῆς καλῆς συντηρήσεως τῶν σκαφῶν των, πά-

σης άδικαιολογήτου άθαρίας ή άπωλείας φορτίου.

Η εξύψωσις τῆς πότεως τῆς Ναυτιλίας μας, ή ἀποκατάστασις τοῦ γοητεύοντος αὐτῆς ἔναντι τῶν ἔνων ἀσφαλιστῶν καὶ φορτωτῶν, εὐρίσκονται εἰς χειρὰς αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ σύστασις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου μοῦ, ἀνεξαρτήτως τῶν ὑλικῶν ὀφελημάτων, ποὺ θὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν εἴκ τῆς μειώσεως τῶν ἀσφαλιστρων, ἀποσκοπεῖ κυρίως εἰς τὸ νόδιασθλόν την θετικὴν ἐπιδίωξιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ὅπως τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀνακτήσῃ τὰς ἀσφαλιστικὴν ἰσοτιμίαν του μὲ τὰ ἔνα σκάφη, Τὰ ἐπασφάλιστρα, ἄλλως τε, ἀπτὰ δείγματα τῆς εἰς ὑπόδεεστέραν κλίμακα διασθαθμίσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιμαρτυροῦν τὴν ἀνάγκην, ὅπως η προστάθεια τῆς χειραφεθήσεως ἀναληφθῇ σύντονος. Βασίμους δὲ τρέφομεν ἐπίδιας, διτὶ θὰ είνει καὶ ἀποτελεσματική διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ κεφαλαιώδους τούτου ζητήματος, ἢν πράγματι αἱ διεξαγγέμεναι διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἴδρυσιν τῆς θαλασσοσφαλείας τελικῶς ήθελον εὔδωδωθῆ.

Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν

Ἡ διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως Ἀμπατιέλλου συσταθεῖσα ἐπιτροπή πρόκειται ἐντὸς τῆς τρεχούσης ἔθεδομάδος νῦν ὑποβάλλῃ τὸ πόρισμα αὐτῆς πρὸς τὸ Ὑφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Τετράμηνον δὲν ἀπητήθη διὰ τὴν μελέτην τοῦ ὑπὸ τοῦ ἐκπροσώπου τῶν ἀναδόχων ὑποβληθέντος σχεδίου, σύντονον δὲ καὶ ἔξουχιστικὸν ὑπῆρξε τὸ ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς, ίνα ἡ σύμβασις προσαρμοσθῇ καθ' ὅλας αὐτῆς τάς πλευράς εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν δημοσίων καὶ κοινωνικῶν συμφερόντων.

Ἐξ δούν πληροφοριών κατέχουμεν, ἡ ἐπιτροπή προτείνει τὴν δόλοκληρωτικὴν κατάθεσιν τοῦ ἔξ οὐκότα μουσικοῦ λιρῶν 'Αγγλίας προβλεπομένου κεφαλαίου, περιορίζουσα δὲ τὸ δικαιάωμα τῆς ἀνάδοχου ἑταῖριας διά τὴν σύναψιν ὄμολογιακοῦ δανείου ἔνος ἐκατομμυρίου λιρῶν μετά τὴν ἔξ δόλοκλήρου κατάθεσιν τοῦ ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου, ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸν τὴν ἐγγραφὴν ὑποθήκης μόνον ἐπὶ τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν τοῦ στόλου τῆς συσταθησομένης ἑταῖριας.

Ό έκπρόσωπος και έκ τών διευθυντῶν της Anglo - Hellenic Industrial Investments Ltd, έταιρικού δργανισμού συσταθέντος ἐν Λονδίνω τήν 15ην Απριλίου τοῦ 1936, μὲ κεφάλαια δύναμιστικά 50 χιλιάδων λιρῶν, κατανεμημένων εἰς 40 χιλιάδας μετοχῶν τῆς μιᾶς λίρας και 200 χιλιάδων μετοχῶν τοῦ ἐνός σελλινίου, ὑποχρεούται, δπως, ἄμα τῇ ὑπογραφῇ τῆς συμβάσεως, καταθέσῃ ἔγγυόσιν 70-100 χιλιάδων λιρῶν διὰ τὴν ἐπακρίθη ἔκτελεσιν τῶν δρων αὐτῆς.

Εις την Ἑλληνικὴν ἑταρίαν, ή σύστασις τῆς ὅποιας προ-
βλέπεται ἐν τῇ συμβάσει, ἔκχωρεῖται τὸ συμβατικὸν μονοπάλων τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας ἐπὶ μίαν 40ετίαν, ἔναντι τῶν καθώτι ὑποχρεώσεων. Θά ἀναλόφθῃ παρ' αὐτῆς ή ἐκτέλεσις, τακτικὴ καὶ ἀνελειπῆτη, θάσεις προσσητηρίου τῆς συμβάσει πι-
νακος, 76 δρομολογίων τῆς Ἀκτοπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης καὶ μιᾶς ἔβδομαδιαίας γραμμῆς πρὸς τὴν Αίγυπτον, διὰ 46 ἐπι-
θατήγων σκαφῶν, διαφόρων τύπων, οἵτινες καὶ καθορίζονται ἀ-
ναλόγως τῆς κινησιώσεως καὶ τῶν ἀναγκῶν ἐκάστης γραμμῆς. Ἐν-
τοῦ μιᾶς τετρατίας ή ἀνάδοχος ἑταρία ὑποχρεούται νὰ ναυπη-
γήσῃ 14 ἐν ὅλῳ ἀκτοπλοϊκά σκάφη, τύπου Β. Γ. καὶ Δ., ὡς ταῦ-
τα κατονομάζονται ἀναλόγως τῆς χωρητικότητός των, ἔξι ὁν τὰ
περισσότερα θὰ είνε τύπου Γ. Μετά δεκασκοτῷ μῆνας θέλουσι δρο-
μολογηθῆ εἰς τὰς γραμμάς τέσσαρα νεότευκτα, μετὰ πάροδον ἐνὸς
ἀκόμη ἔτους τρία, τὸ ἐπόμενον ἔτος ἔτερα τρία καὶ τέλος μὲ τὴν
λῆξιν τῆς τετρατίας τὰ ὑπόλοιπα τέσσαρα. Ἡ χωρητικότης καὶ
αἱ λεπτομερειακαὶ διατάξεις τῶν διαμερισμάτων τῶν νεοτευκτῶν
ἀπέτελον ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας ἐρεύνης, θάσει τῶν ὑπὸ τοῦ
ἐκπροσώπου τῶν ἀναδόχων προσκομισθέντων σχεδίων καὶ προ-
διαγραφῶν, πρὸς τὸν σκοπόν, ὅπως τὰ σκάφη ταῦτα, δεδομένου,
ὅτι ἐπὶ μίαν 45ετίαν θὰ ἐργασθοῦν ἐν τῇ Ἀκτοπλοΐᾳ, είνε καὶ μετά
την πάροδον τῆς πρώτης δεκαετίας ἐπαρκῶς κατάλληλα διὰ τὴν
προβλεπομένην μελλοντικὴν κίνησην.

Προθεσμία έξαμηνος καθορίζεται έν τῇ συμβάσει διά τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκτελέσεως αὐτῆς. Μέχρι δὲ τῆς ναυπηγήσεως τῶν 14 σκαφῶν καὶ εἰς αὐτὰ συμπλήρωσιν τοῦ ἀναγκαιούντος πλωτοῦ ύλικοῦ διά τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλήρους δικτύου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν θέλουν χρησιμοποιηθῆ τὰ σκάφη τῶν ὑφισταμένων ἐπιχειρήσεων, ἀτινα καὶ θά ἔξαγορασθούν παρά τῆς προνομιούχου ἑταίριας. Τό πλωτὸν τοῦτο ύλικὸν ὑποχρεούται ἡ ἀνάδοχος νὰ ἀνανεώσῃ θαθμηδὸν, εὐθὺς, ὡς δηλαδὴ ἔκστασον σκάφους κλείει τὴν ἡλικίαν τῶν 50 ἑτῶν, δι᾽ ἐτέρων πλοιών μεταχειρισμένων, ἡλικίας μέχρις 25 ἑτῶν, ἀντὶ τοῦ μέχρι σήμερον ἰσχύουντος δρίου τῶν 20 ἑτῶν. Τὰ οὕτα νεοαγοράζομενα σκάφη θά ἔξερχωνται τῆς ὑπηρεσίας μετὰ εἰκοσαετίαν, δταν δηλαδὴ φθάσουν τὴν ἡλικίαν τῶν 45 ἑτῶν.

Οσον αφορει τάς έξωτερικάς γραμμάς δρίζεται ἐν τῇ συμ-
βάσει ἡ ύποχρέωσις τῆς ἑκτελέσεως ἐπὶ 9 μῆνας κατ' ἔτος τῆς
γραμμῆς Ἀλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας διὰ δύο σκα-
φῶν 4.000 τ. διλικῆς χωρητικότητος καὶ ταχύτητος 14—15 μιλών.
Προθεσμία δεκασταύρημον προβλέπεται διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς
γραμμῆς Μασσαλίας, καὶ τούτῳ, ἵνα ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἀνάδοχος
ἔξειρύη ἡ καταπηγή τάς κατάλληλα πλοΐα.

Είς την άναδοχον ἑταῖριν θά καταβάλλεται ἐτησία ἐπιχορήγησις λιρών Ἀγγελίας 60 χιλιάδων εἰς δραχμάς ἐπὶ μίαν 20-

ετίαν, ἐκ δὲ τῶν εἰσπράξεων τῶν γραμμῶν ἔξωτερικοῦ, ή ἑταῖρια θά δικαιοῦται νὰ ἔχῃ τὸ ἀναγκαῖον εἰς αὐτὴν συνάλλαγμα ἔαν, ἔννοεται, διαθέτη αὐτῇ συνάλλαγμα ἐκ τῶν εἰσπράξεών της, διὰ τὰ τοκοχεωλύσα του δανείου, τὰ μερίσματα τῶν ἔννων μετόχων, τὰ ἀσφάλιστρα τῶν πλοίων καὶ τὰ ἀναγκαιοῦντα κεφάλαια διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν πρός ἀνανέωσιν τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν ἀγοραζομένων πλοίων. Αὕτα ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀπό ναυτιλιακῆς πλευρᾶς ὑποχρεώσεις.

Πλήν, δύμως, τῆς ἐκτελέσεως τῶν γραμμῶν ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ ἡ ἀνάδοχος ἔταιρία ἀναλαμβάνει ἐντὸς 4ετίας νὰ ιδρύσῃ, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ, 8 ἐν δὲ ἑννοδοχεῖα εἰς διάφορα, ἀπό τουριστικῆς ἀπόψεως ἐνδιαφέροντα, μερική τῆς 'Ελλάδος. Τὰ ἑννοδοχεῖα ταῦτα, καθ' ὅλα συγχρονισμένα, μὲν ἀριθμὸν δωματίων, ἀνάλογον πρὸς τὴν προθλεπομένην δι' ἔκστασον μέρους, κίνησιν, θά ιδρυθοῦν, κατόπιν σχετικῶν ὑποδείξεων τοῦ 'Υφουργείου Τουρισμού, εἰς τὰς κάτωθι νήσους καὶ πόλεις. Εἰς τὴν Μύκονον, τὴν Χίον, τὴν Μυτιλήνην, τὴν Κέρκυραν, τὴν Ζάκυνθον, τὴν Κεφαλληνίαν, τοὺς Δελφούς καὶ πλησίον τοῦ Ἀγίου. Ο-ρους.

Απομένουν άκομη τα ζητήματα των έν τη άκτοπλοιά ἐργαζομένων. Και διὰ μὲν τοὺς πράκτορας τῶν ἐπαρχιῶν ύποχρεούται ἀνάδοχος ἔταιρια νῦν ἀναθέσῃ τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων τῆς εἰς τας ἔνωσις τῶν κατὰ τόπους πρακτόρων, αἵτινες θέλουν συμπτηχθῆ, διὰ δὲ τοὺς πράκτορας καὶ τοὺς ὑπάλληλους τοῦ κέντρου, ἀναδέχεται νῦν παράσχη εἰς αὐτοὺς ἀνάλογον ύπηρεσίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ προσωπικόν τῶν πλοίων ὑποχρεοῦται νὰ παρέχῃ ἐργασίαν εἰς τὸ ούνολον τῶν ναυτεργατῶν τῶν θεσμώμενών προερχομένων ἐκ τῆς ἀκτοπλοΐας, θάσει τῶν σχετικῶν στατιστικῶν τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας. Εἰς τὴν ἀνάδοχον πτίσης ἐπιπήπτει ἡ ὑποχρέωσις τῆς πληρωμῆς πρὸς τὸ Δημόσιον ὃν ἐκ τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων διαφορῶν, τῶν παρατραπουμένων ἥδη ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ἐκ τῶν ἴσπραττομένων φόρων, μέχρις ἐπιλύσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προλήματος.

Αὗται είνε τοι περιλήψεις αἱ κυριώτεραι διατάξεις τῆς ὑπὸ σύ-
αφιν συμβάσεως, ως καθορίζει ταύτας ἡ ἐπιτροπὴ. Ἡ Κυθέρ-
ησις, θεοῖς, ἐν τῇ μερίμνῃ της, ὅπως διὰ τῆς συμβάσεως προ-
χθῇ ἡ ἐπιβαθηγός ναυτιλία μας καὶ πλήρεστερον ἔχει πρετηθῇ
ὁ κοινωνικὸς σύνολος καὶ ἡ ἐθνικὴ ἡμῶν Κοινωνία, πιθανὸν να
ροποποιήσῃ ὀρισμένας διατάξεις κατά τρόπον ἔτι μᾶλλον δια-
φαλιστικὸν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς χώρας

'Η δεξαμενὴ Σύρου

Αι ἀντιλήψεις τῶν στηλῶν αὐτῶν περὶ τῆς δεξαμενῆς Σύρου εἶνε ἀρκετά γνωσταί, ώστε νά περιπτέψῃ κάθε περαιτερού ἀνάπτυξή, των. Τὴν ἄμετρον ἐκφράζουμεν ἵκανοποιήσον μας, διότι ἡ Κυθέρηνος προέκρινε τὸν λιμένα τῆς Σύρου, ως τόπον ἔγκαττα στάσεως τῆς τρίτης δεξαμενῆς, μὲ τὴν ὅποιαν ἐπεθάλλετο νά συμπληρωθῇ ὁ ἐμποροναυτικός ἔξοπλισμός τῆς Χώρας μας.

Πλειστα δσα, θάσιμα και ούσιαστικά, είνε τά ἐπιχειρήματα, πού συνηγορούν υπέρ της ληφθείσης ἀποφάσεως και αύτά ἀκριβῶς ἔλαβεν δρόθιατα ύπ' ὅψιν της ἡ Κυθέρηνσις, προκειμένου νά ἐπιλύσῃ ἔνα ζήτημα τόσον σημαντικόν, ἀπό πολλῶν ἡδη, ἐτῶν τελοῦν ἐν ἔκκρεμότητι, ἐπὶ ζημιά τῶν τη ναυτιλιαστῶν, δσον και τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Οἰκονομίας μα.

‘Η Σύρος, τό δεύτερον ἐμποροναυτικόν κέντρον τῆς Ἑλλάδος, μὲ τὴν ἐπίκαιρον γεωγραφικήν της θέσιν, μὲ τὸν ἀσφαλῆ λιμένα της, μὲ τὰ μηχανουργεῖα της ἔγκατεστημένα παρ’ αὐτόν, μὲ τὴν μακράν, τὴν ἴστορικὴν ναυτιλιακὴν παράδοσιν ἔχαινε οραγδάως πρὸς τὸν μαρασμὸν καὶ τὴν ἐρήμωσιν. Οἱ κάτοικοι αὐτῆς, οἱ Συριανοὶ τεχνῖται, οἱ τόσον εἰδίκευμένοι εἰς τὴν ναυπηγικὴν καὶ τὴν οιδηροβιομηχανίαν, αὐτοὶ ποὺ ἀπετέλεσαν ἀνέκαθεν καὶ ἀποτελοῦν εἰσέτι καὶ διὰ τὸν Πειραιᾶ ἀκόμη, τὸν πυρήνα τῆς εἰς τεχνικὸν ἔμπειρον προσωπικὸν ἐπαρκείας τῶν μηχανουργείων μας, ἔγκαττεπίον ἀθρόοι τὴν ώραίαν νῆσόν των, διὰ ἀναζητήσουν ἀλλοῦ πόρον ζωῆς καὶ συντηρήσεως τῶν οἰκογενειῶν των. Μοναδικὴ ἐλπίς διὰ τούς κατοίκους τῆς Σύρου, τούς ἐμπόρους, τούς βιοτέχνας καὶ τὴν πενομένην ἐργατικὴν ιδίαν ἀπέμεινεν ἡ Δεξαμενή. ‘Η ἔγκατάστασίς της, μὲ τὴν οἰκονόμην ἐπὶ δεκαετίριδας διεθουκολήθησαν οὗτοι ἀπό τούς πολιτικούς, θά δηδύνετο νὰ προλάβῃ τὴν ἀπαλλίωσιν καὶ τὴν καταπρωφόδην μᾶς πόλεων καὶ ἔπειτα τὴν οἰκονόμην της.

τροφήν μιας πόλεως και ένδος λιμένος, άξιων καλύτερας τύχης. 'Επέρπωτο εύτυχώς ή σημειερινή Κυθέρηνσις, ήτις μὲ τόσην ιστοργήν άνέλαβε την υπέρ τῆς παρηγκωνισμένης ἐπαρχίας με-άλιν προστάθειαν, νά̄ ἐπίλυση καὶ τὸ ζωτικώτερον τῶν ζητη-μάτων τῆς Σύρου, ἔξυπητεροῦσα οὕτως ὅχι μόνον, κατὰ τὸν λυ-τελέστερον τρόπον, οισθαρὸν τῆς Ναυτιλίας μας πρόβλημα, ἀλ-λὰ καὶ τῶν κατοίκων τῆς Σύρου ἐκπληροῦσα τὴν μοναδικὴν ἑ-ιδίωσιν.

Η δοθείσα, ἄλλως τε, λύσις εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐγκαταστά-
εως τῆς δεξαμενῆς ἦτο καὶ ἀπό γενικωτέρας πλευρᾶς, ἡ ἐν-
δειγμένη. Ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, δὲν πρόκειται, οὐδ' ἐπ' ἔλα-
ιστον, νὰ ζημιώθῃ. Τὴν ἐργασίαν τῶν δεξαμενιούμαν καὶ τῶν
πικεούν, που ἡ δυναμικότης αὐτοῦ δὲν ἐπέτρεπε, λόγῳ τού
ληθωρισμού νὰ ἐκτελέσῃ, θά συγκεντρώσῃ ὁ λιμὴν τῆς Σύρου,
νῷ καὶ ίδιαν κίνησιν, ξένην πρός τὸν Πειραιᾶ, θαυμηδὸν θὰ δη-

μιούργηση. Αἱ δύο μόνιμοι δεξαμεναὶ τοῦ Πειραιῶς, θά εἰνε τότε ὑπεραρκετὰ νά ἔξυπηρετσουν τάς ἀνάγκας τῆς μεγάλης, τῆς δόλινέν αὐξανομένης κινήσεως τοῦ πρώτου λιμένος μας, χωρὶς τάς συνήθεις καθυστερήσεις, τάς σειράς προτεραιότητος κατά τοὺς δεξαμενισμούς καὶ τάς διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ἐν ἐνὶ λόγῳ διὰ τῆς δεξαμενῆς Σύρου θά ἐπέλθῃ ἡ ἀποσυμφόρησις εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πειραικοῦ λιμένος καὶ ἡ ἀποδοτικότερά ἐκμετάλλευσις τῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας μας πόρων, ἐκείνων ποὺ διαφέγουν τώρα πρὸς τὴν ἑνέν.

Ο λιμήν, ἔξ ἄλλου, τοῦ Πειραιῶς δὲν διαθέτει τὸν κατάλληλον, ἀσφαλῆ καὶ ὑπήνεμον χῶρον διὰ τὴν ἔγκατάστασιν πλωτῆς δεξαμενῆς. Ἡ προταθεῖσα προσωρινὴ ἔγκατάστασις τῆς εἰς τὸ Πέραμα ἡ τὸ Ἀμπελάκι, τὸσον δηλαδή μακράν τοῦ κυρίου ἄξονος τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, δὲν ἐκριθῇ παρὰ τῶν εἰδῶν, ως ἵκανη νά ἔξυπηρηστῇ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων, ἐνῷ θά ἥτο καὶ ὑπερμέτρως δαπανηρά. Τὰ ἀγύρωβολια, ως γνωστῶν, τῶν πλωτῶν δεξαμενῶν ἡ ἐντὸς ἀσφαλῶν λιμένων ἔξευρίσκονται ἡ, ὅπερ καὶ τὸ συνήθεις, εἰς τάς δύχας τῶν ποταμῶν. Ἄλλα καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν μονίμου δεξαμενῆς αἱ Πειραιαὶ ἀκταὶ δὲν προσφέρουν τὸ κατάλληλον ἔδαφος. Θ' ἀπῆτοντο πρὸς τοῦτο μεγάλαι δαπάναι ἀνορύζεως θραγώδους καὶ σκληροῦ ἔδαφους καὶ ἵσως τὸ ἔργον νά μὴ ἥτο ἀσφαλές ἀπό τάς κατικάς μεταβολᾶς, χωρὶς τὴν προσθήκην ἔκτεταμένου κυματοθραύστου.

Αὐτὴ ἡ φύσις τούναντίον ἐπροίκισε τὸν λιμένα τῆς Σύρου μὲ τὸν κατάλληλον χῶρον καὶ διὰ τὴν ἀγύρωβολίαν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἐφόσον ὁ τύπος αὐτὸς προεκρίθη παρὰ τῶν εἰδικῶν καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν ἀκόμη, χωρὶς δυσαναλόγους δαπάνας, τῆς μονίμου τοιαύτης. Ἡ θεοί Πηδάλι, αὐτὴ ποὺ προεκρίθη ἀπό τὴν ἐπισκεφθεῖσαν ἐπιποτίως τὴν Σύρον ἐπιπρόπην, εἶνε πράγματι ἡ καταλληλοτέρα. Κεῖται ἐντὸς τοῦ λιμένος, πλησίον τῶν μηχανουργείων, εἶνε ὑπήνεμος. Χωρὶς νά δαπανηθοῦν χρήματα ἀσκόπως, δύναται ἀσφαλέστατα νά ἔγκατασταθῇ ἐκεὶ ἡ πλωτὴ δεξαμενή.

Τὸ πρῶτον ἐπομένως θῆμα, τὸ καὶ σημαντικότερον, διὰ τὸν ἐμπλουτισμὸν τῆς χώρας μας μὲ τὴν τρίτην δεξαμενὴν ἐπετελέσθη. Ἡ ἀποφασιστικότης ποὺ διακρίνει τάς ἐνεργείας τῆς Κυθερίνης καὶ ὁ γοργὸς αὐτῶν ρυθμὸς ἔγγυῶνται, ὅτι καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἔξευρέσεως τῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀγοράν τῆς δεξαμενῆς δὲν θά χρονίσῃ οὔτε καὶ τὸ συναντήση σημαντικά δυσχερείας. Θά χρειασθοῦν, θεοίσιας, ἰκανά κεφάλαια, 60 περίποτον ἑκατομμύρια δραχμῶν, δεδομένης, δύμως, τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἀποκτήσῃ ἡ Ἑλλάς τὴν τρίτην δεξαμενήν διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ἐμποροναυτικῆς της κινήσεως, ἡ διάθεσις τῶν κεφαλαίων αὐτῶν δέον νά θεωρηθῇ ως ἔξοχας παραγωγική. Δὲν πρόκειται ν' ἀναζητηθοῦν κέρδη. Θά ἐπιδωχθῇ μόνον ἡ διασφάλισις τοῦ τοκορεωλυσίου καὶ τῆς τακτικῆς ἀποσθέσεως, τὴν δροσίαν ἔγγυῶνται θετικοὶ ὑπολογισμοὶ ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν δεξαμενισμῶν καὶ τὰ ἐκ τῆς συχνῆς προσεγγίσεως τῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα Σύρου ἕσσοδα τῆς ἐκεὶ Λιμενικῆς ἐπιπροπέιας. Αἱ προβλέψεις, ἄλλως τε, τῆς ἐκτέλεσεως τοιαύτης φύσεως ἔργων, ποὺ ἀποθέπουν εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Οἰκονομίας μιᾶς χώρας, δὲν στηρίζονται ἐπὶ κερδῶν.

Ἄπο πάκοης ἐπομένως πλευρᾶς, δῆλα αἱ ὑφιστάμεναι προϋποθέσεις συμπίπτουν μὲ τάς κατευθύνσεις ποὺ προσέδωκεν ἡ Κυθερίνης εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῆς ζητήματος τῆς δεξαμενῆς. Ἡ ἔγκατάστασις τῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου δὲν θά θεραπεύσῃ μόνον ζωτικήν ἀνάγκην τῆς Ναυτιλίας μας, θά ἐπισύρῃ ἀκόμη τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν κατοίκων τῆς πρωτευόσης τῶν Κυκλαδῶν πρὸς τὴν Κυθερηνήν, ήτις μὲ τόσον στοργικὸν ἐνδιαφέρον ἀνέλαβε τὸ ἔργον τῆς ἀναθισθεως τοῦ δευτέρου ἐμποροναυτικοῦ κέντρου τῆς χώρας μας.

Πρέπει νά ἔχουν ύπ' ὅψιν τῶν οἱ ἀναλαβόντες τὴν πρωτοβουλίαν τῆς προμηθείας καὶ ἔγκαταστάσεως τῆς τρίτης πλωτῆς δεξαμενῆς, δητὶ πολλάς δυσχερείας θ' ἀντιμετωπίσουν διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῶν κεφαλαίων, ίσως δὲ καὶ τῆς καταλλήλου δεξαμενῆς. Σήμερον τὰ πάντα ἀνετιμήθησαν καὶ ίδιως αἱ σιδηραὶ κατασκευαῖ. Αἱ ἐύκαιριαὶ τοῦ προσφάτου παρελθόντος δὲν ὑπάρχουν πλέον. Δέν πρέπει, δύμως, καὶ ν' ἀπογοητευθοῦν. Εἰμεθα θέοισι, δητὶ ἐπιμένοντες θά ἐπιτύχουν. "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν κεφαλαίων, πληροφορούμεθα, δητὶ ὁ Δῆμος καὶ ἡ Λιμενικὴ Ἐπιπροπεία Σύρου εἰνε εἰς καλήν οἰκονομικήν κατάστασιν καὶ δύνανται εὐχερῶς νά δανεισθοῦν μέρος τῶν κεφαλαίων, διαθέτοντες τὰ περιθώρια τῶν ἑσσόδων τῶν διὰ τὴν παροχὴν ἔγγυησεων πρὸς τοὺς δανειστάς μέχρι τῆς ἀγορᾶς τῆς δεξαμενῆς. Ἀπομένει ἀκόμη ἡ ἀγορά τῆς δεξαμενῆς. Τὸ κόστος αὐτῆς θά είνε σήμερον ύψηλὸν καὶ ἡ παράδοσις τῆς δυνατόν νά διερεύῃ. Πάντως, χωρὶς εἰς τάς ἐνεργείας τῶν Συριανῶν ἐφοπλιστῶν, ποὺ εἴνε ἔγκατεστέμενοι εἰς Λοιδόν, πιθανὸν καὶ αὐτὰ τὰ ζητήματα νά διευκολυνθοῦν κατά τὸ δυνατόν. Ἐκεῖνο, δύμως, ποὺ ιδιαιτέρως ἔχομεν νά τονίσωμεν, εἴνε τοῦτο. Νά συνεχισθῇ συστηματική ἡ προσπάθεια. "Αν καὶ τώρα ἀποτύχη, οἱ Συριανοὶ θά είνε πλέον ὑπεύθυνοι τοῦ μαρασμοῦ τῆς νήσου καὶ τοῦ λιμένος τῶν.

Τὰ πληρώματά μας εἰς Ἀμβέρσαν καὶ Ρόττερνταμ

Διά τὴν ἀποστολὴν πρὸς ναυτολόγησιν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων εἰς Βελγικὸν ἡ Ὀλλανδικὸν λιμένα, ἀπαιτεῖται, ώς γνωστόν, ἔκδοσις διαβατηρίου καὶ θεωρησις τούτου παρὰ τῆς οἰκείας προξενικῆς ἀρχῆς, μετά προηγουμένην τηλεγραφικὴν ἔγκρισιν τῶν ἀστυνομικῶν ἀρχῶν τοῦ λιμένος ναυτολογήσεως. Κάθε συνεπῶς ἀποστολὴ ἔξ Ἑλλάδος ναυτεργάτου εἰς Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ στοιχίζει 2 περίπου λίρας καὶ καθυστέρησιν 5 — 6 ἡμερῶν διὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς σχετικῆς ἀδείας. Δὲν πρόκειται δὲ περὶ μικρᾶς ἐπιβαρύνσης τοῦ συνόλου τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ἀν ληφθῆ ύπ' ὅψιν, δητὶ ὁ κύριος δύκος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας συγκεντρώνται εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντιντεν καὶ δητὶ πυκνοὶ είνε αἱ ἀποστολαὶ πληρωμάτων εἰς ἀντικατάστασιν ἄλλων ἀπολυμένων ἔκει ναυτεργατῶν.

Δέον νά σημειωθῇ, δητὶ τὰ αὐτηρά ταῦτα μέτρα διὰ τὴν εἰσοδον Ἐλλήνων ναυτεργατῶν εἰς τὸ Βελγικὸν καὶ Ὀλλανδικὸν ἔδαφος ἐλήφθησαν μετὰ τὰ γνωστὰ θλιβερά ἐπεισόδια, τὰ εἰς τὸ παρελθόν λαθόντα χώρων εἰς Ρόττερνταμ καὶ Ἀμβέρσαν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν. Τὰ τότε ἀθρόας ἀπεργιατικά κρούσματα, αἱ ἐπιθέσεις κατὰ τῶν προξενείων μας, αἱ παρεμβάσεις τῶν ἀστυνομικῶν ἀρχῶν διὰ τὴν ἐπιθελήν τῆς τάξεως, αἱ συλληφεῖς καὶ αἱ ἀπελάσεις τῶν ἀπεργῶν ὑπερέωντας τὰς ἀρμοδιαὶς ἔξαντας ἀρχὰς νά λάθουν μέτρα, εἰδίκως καὶ μόνον διὰ τοὺς "Ἑλλήνας ναυτεργάτας, διὰ τῶν ὅποιων ἀπαγορεύεται ἡ παραμονὴ τῶν εἰς Βέλγιον καὶ Ὀλλανδίαν, ἐφόσον δὲν είνε ναυτολογημένοι ἐπὶ πλοίου ναυλοχούντος εἰς τινα τῶν ἐκεὶ λιμένων καὶ δὲν ἐπιτρέπεται ἡ εἰσόδος Ἑλληνικῶν πληρωμάτων πρὸς ναυτολόγησην, χωρὶς τὴν παροχὴν εἰδικῆς ἀδείας καὶ θεωρησιν ἐπὶ τοῦ διαβατηρίου καὶ οὐχὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλακοῦ, ὑπὸ τῶν κατά τόπους Προξένων. Οχι διλίγον ἔξευτείζεται αὐτὴ ἡ ὑπόστασις τοῦ Ἐλληνος ναυτεργάτου ἀπό τὰ μέτρα αὐτά, ἀλλὰ καὶ δὲν ησαν τότε ἀδικιαὶ οὐδὲν τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων, τώρα ποὺ αἱ ἀπεργίαι πλέον ἀνήκουν εἰς τὸ κακὸν παρελθόν, δὲν θά ἥτο ἀσκοπος, οὐδὲ καὶ ἀτελεσφόρητος ἐπλίζουμεν, ἡ παράκλησις τῶν παρὰ τὴν Βελγικὴν καὶ Ὀλλανδικὴν Κυθερηνήσι Πρεσβευτῶν μας, δητὶ ὥπως ἀρθοῦν τὰ μέτρα αὐτά, τὰ τόσον ἐπιθαρύνοντα υλικῶν τε καὶ ημικῶν τὴν τάξιν τῶν ναυτιλομένων μας. Οι ἔνοι, ἀλλώς τε, εἰνε καλῶς πληροφορημένοι περὶ τῆς ριζῆς μεταβολῆς, ἥτις ἐπῆλθε μετὰ τὴν 4ην Αύγουστου εἰς τὰ πράγματα τῆς Χώρας μας καὶ μόνον τὸ γεγονός, δητὶ τὸ Νέον Κράτος ἀποκατέσθη τὴν τάξιν καὶ τὴν κοινωνικὴν γαλήνην, εἶνε ἀρκετὸν νά πείσῃ τὰς "Ὀλλανδικάς καὶ Βελγικάς ἀρχὰς εἰς τὴν κατάργησιν τῶν ἀπαγορευτικῶν διατάξεων, περὶ τῆς εἰσόδου εἰς τὸ ἔδαφος τῶν Ἑλλήνων ναυτεργάτων, ἀφοῦ, τὰ ἔκτροπα τοῦ παρελθόντος δὲν πρόκειται νά ἐπαναληφθοῦν. "Ἄς ἔφαρμοσθῇ καὶ διὰ τοὺς λιμένας Ἀμβέρσης καὶ Ρόττερνταμ πᾶν δητὶ ισχύει διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν κατά τὴν πρὸς τὰ ἐκεὶ ἀποστολὴν τῶν πληρωμάτων μας. "Ἀπλὴ θεωρησις τῶν ναυτικῶν φυλακῶν παρὰ τῶν Προξένων εἰς ἀρκετή, δητὶ ποὺ εἰς ναυτεργάτας φθάσουν μέχρι τοῦ ἔνου λιμένος τῆς ναυτολογήσεως τῶν. Τὸ "Υψηποργεῖον τῆς Ναυτιλίας θά ἥδυνατο, ώς ἐλπίζουμεν, νά ἐπιτύχῃ τὴν διευκόλυνσιν αὐτὴν τῶν πληρωμάτων μας, κατόπιν καταλλήλων διαθημάτων.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN ROTTERDAM

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD

(N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVARAATBEDRIJF)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: «DIOSKUROI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20, Willemeskade
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY (GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR) SHIPBROKERS AGENTS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20, Willemeskade

ROTTERDAM,

NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20, Willemeskade

ROTTERDAM,

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΗ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Θεωρῶ σκόπιμον νὰ δώσω μίαν γενικήν εἰκόνα τῆς ὄργανώσεως, τῶν σκοπῶν καὶ τῆς σημασίας τοῦ ἀρτιουστάτου Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος. Πρὸ τούτου, ὅμως, ἐπιθυμῶ νὰ ἀποτίσω φόρον τιμῆς πρὸς τὸν ἄνδρα, δόσις εἰχε τὴν πρωτοθουλίαν καὶ τὴν ἔμπνευσιν νὰ προκινή τὴν Ἑθνικήν μας Ναυτιλίαν μὲ τὸν ἐλπιδόφρον τοῦτον θεομόν.

Οσάκις ἐπιθανολογεῖτο ἡ σύστασις Ὅψηπουργείου τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, οἱ ἔχοντες ναυτιλιακά συμφέροντα, μᾶλλον ἀνησύχουν. "Εθελοντ., διὰ τὸ ἐπιθελημένην ἡ ἰδρυσις τῆς Ὅψηπουργείου τούτου, ἀλλ' ἐφοδιῶντο μὴ τυχὸν τοῦτο κατὰ τὴν πρώτην του περιόδου ἐπιπτεν εἰς χειρας προσάπου ἀναρρμοδίου καὶ ἀκαταλλήλου. Τοὺς φόδους τούτους διεδέχθη αἰσθημα γενικῆς ικανοποιησεως τοῦ ναυτιλούμενου κόσμου, διὰν ἀνηγγέλθη, ταῦτοχρόνως μὲ τὴν σύστασιν τοῦ Ὅψηπουργείου, ἡ ἀνάθεσις αὐτοῦ εἰς τὸν κ. Δευκαλίωνα Ρεδιάδην. "Ητο τόση ἡ ἐπιτυχία τῆς ἑκλογῆς τοῦ προσώπου, ὥστε ἡ Ναυτική μας Κοινωνία, ἀπὸ τῆς ἐργοδοτικῆς μέχρι τῆς ἔργατικῆς της πτέρυγος, ἐνὶ στόματι καὶ μιᾷ καρδίᾳ, ἔχαρακτήρισε ταύτην, ὡς ἔξαιρετικήν περιπτωσιν τοῦ ποτοθετήσεως τοῦ «καταλλήλου ἀνδρὸς εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν». Ο προκαταθολικὸς δοθεὶς χαρακτηρισμός, κρινόμενος καὶ ἀπολογιστικῶς, ἐλέγχεται ὡς ἀκριβῆς καὶ δικαιος. Γίνεται ἐπὶ τῶν ἡμερῶν του ἔργασία. Καὶ μόνη ἡ ἰδρυσις τοῦ Ταμείου προστασίας φυματικῶν ναυτεργατῶν καὶ ἡ σύστασις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, θά κρουν, διὰ νὰ ἔδραιώσουν τίτλους καρποφόρους καὶ ἐπανειλητικῆς ὑπουργείας. Τὸ ἔργον τοῦ κ. Δευκ. Ρεδιάδην εύρισκεται εἰσέτι ἐν τῇ ἑξελίξει του. Τὸ γεγονός δέ, τῆς ἐπὶ τῶν ἡμερῶν του ἰδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, εἰς τὸ δόποιον ὑπὸ ἐπισποτέρων μορφὴν θά ὄργανωθῶν δλαι αὶ ἀποχρώσεις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, πιστοποιεῖ πόσον θαθέως ἀπῆχε εἰς τὰς προγραμματικὰς του ἐπιδιώξεις, η ἰδέα τῆς στενῆς μεταξὺ Κράτους καὶ ἐνδιαφερομένων συνεργασίας, διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν καυτερών ἀποτελεσμάτων ὑπὲρ τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας. Ο κ. Δευκ. Ρεδιάδης, διὰ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ηθέλησε νὰ ἔξασφαλίσῃ μιαν ούσιαστικήν ἐνίσχυσιν τῶν προσπαθειῶν τῆς Πολιτείας, διὰ τὴν ἀρτιωτέρων ὑπὸ αὐτῆς διαχειρίσιν τῶν ζητημάτων τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἰμεθα δὲ θέθαιοι, διὰ δὲ νεοπαγής Ὀργανισμὸς θά ἐπαληθεύῃ εἰς τὸ ἄρτιον τὰς ἐλπίδας, ποὺ στηρίζει ἐπὶ αὐτοῦ, ὁ κ. Ὅψηπουργός.

Πρὶν ἀσχοληθῶ μὲ τὰ ἀφορῶντα τὴν ὄργανωσιν καὶ τοὺς σκοποὺς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὀφείλω νὰ τονίσω, διὰ αὶ μέχρι σήμερον ὑφιστάμεναι Ἐπαγγελματικής Ὁργανώσεις ἰδιωτικοῦ δικαίου, τῶν πλοϊκοτῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, δχι μόνον δὲν ἀποθαίνουν περιπταί, ἀλλ' ἀντιθέως ἐπιθάλλεται νὰ διατηρήσουν τὴν αὐθυπαρξίαν των καὶ νὰ συνεχίσουν μετὰ ζῆλου τὴν μέχρι τοῦδε δρᾶσιν των. Ο κύκλος καὶ τὰ δρια τῶν ἐπιδιωκομένων δι' αὐτῶν σκοπῶν, οὐδαμῶς συμπτύσουνται μὲ τὴν ἰδρυσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ δόποιον τὴν ἐπιτυχίαν αἰσθητῶς θέλουσιν ὑποθημήσῃ, δρῶσαι παραλλήλως καὶ συμπράττουσαι ἐν ἀρμονίᾳ μὲ αὐτό. Τὴν διατήρησιν καὶ τόνωσιν τῶν ὄργανωσεων τούτων, δὲν ἐπιθάλλει μόνον ἡ ἀνάγκη τῆς παρακολουθίσεως τῶν κατ' ίδιαν συμφερόντων, ὡς καὶ τῶν στενωτέρας ἐπαγγελματικῆς ὑφῆς τοιούτων, ἀλλά καὶ ἡ ὠφέλεια, ητίς θά ἐκπηγάζῃ ἐκ τῆς παραλλήλου μελέτης τῶν αὐτῶν ζητημάτων, τόσον ὑπὸ τοῦ Ἐπιμελητηρίου, δύσον καὶ ὑπὸ τῶν οἰκείων ὄργανωσεων. Η τυχὸν, λοιπὸν, ἔγερθενσα πλάνη, περὶ τῆς μὴ περιτέρω χρησιμότητος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπαγγελματικῶν ἐνώσεων, καλῶν εἰνε νὰ ἀτονήσῃ ἐν τῇ γενέσει τῆς. Εἰνε ὥστε νὰ λέγωμεν, διὰ τὴν ἐπειδὴ ἔγεννητη δὲ νεώτερος ἀδελφός, ἐπιθάλλεται εἰς τὸν πρεσβύτερον νὰ ἀποθάνῃ. Παραλλήλως πρὸς τὸ Ἑμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητηρίον, ὑπάρχει καὶ δρᾶ δὲ τὸ Ἑμπορικὸς Σύλλογος καὶ δὲ Σύνδεσμος τῶν Βιομηχάνων καὶ ἀλλα παρεμφερή σωματεῖα. Τοῦτο ἀποδεικνύει πόσον θάσιμος εἰνε ἡ ἀποφίς μας, περὶ τῆς ἀναγκαιότητος Ναυτικῶν ἐπαγγελματικῶν ἐνώσεων καὶ μετὰ τὴν ἰδρυσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Ο θεσμὸς τῶν Ἐπιμελητηρίων ἐν γένει, ἀριθμεῖ δίον μερικῶν αἰώνων. Ἐμφανίζεται τὸ πρῶτον ἐν Μασσαλίᾳ τῷ 1650, πρὸς προστασίαν τοῦ κινδυνεύοντος τόπου πλούτου, μὲ εὑρυτάτην διοικητικὴν δικαιοδοσίαν. "Ἐπί Λουδούδιον ΙΔ'" (1700 – 1701) διὰ σειρᾶς Διαταγμάτων ἰδρύθησαν καὶ ἀλλα Ἐπιμελητήρια, ἀτινα πάντα κατηγρήθησαν κατὰ τὸ δεύτερον ἔτος τῆς Γαλλικῆς Ἐπαναστάσεως, λόγω τῆς ἀριστοκρατικῆς των ὄργανωσεως. Βραδύτερον δὲ κατά τὸ 1802 ἀνακούστηθησαν ὑπὸ τοῦ Ναπολέοντος καὶ ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 19^ο αἰώνος καὶ ἐφεξῆς εἰσῆλθον εἰς περιόδου ἀκμῆς καὶ ἀναπτύξεως γενικευθέντα ἀνά πάσας τὰς Χώρας. Ο μακρός, λοιπὸν, δίον τοῦ θεσμοῦ, ἀποδεικνύει τὸν θαθὺν τῆς ἐπιτυχίας ποὺ ἐσημείωσεν οὗτος, ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῶν σκοπῶν του. Τίνες, ὅμως, οἱ ὑπὸ τῶν Ἐπιμελητηρίων ἐπιδιωκόμενοι σκοποί;

Οὗτοι καθορίζονται ἐκ τῆς μορφῆς ἑκάστου ἐξ αὐτῶν, δεδομένου, διὰ τὰ διακρίνονται εἰς Ἐμπορικά, Βιομηχανικά, Γεωργικά, Ναυτικά, Βιοτεχνικά, Ἐργατικά, Τεχνικά κλπ. Ἐπιμελητήρια. Ἐν γενικότητι, ὅμως, πάντα τὰ διά ποσοκοπούν: α') Τὴν διὰ διοικητικῶν καὶ πρὸ παντὸς γνωμοδοτικῶν ἐνεργειῶν ἐ-

νίσχυσιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν καλυτέραν διαχείρισιν τῶν συναφῶν μὲ τὰ ὑπὸ αὐτῶν ἐκπροσωπούμενα συμφέροντα ζητημάτων. θ') Τὴν ἐπισποτέρων ἐκπροσώπων τῶν ἀπαρτιζόντων ταῦτα μελῶν καὶ γ') Τὴν ἀποτελεσματικωτέραν μελέτην καὶ ἔρευναν τῶν κοινῶν συμφερόντων τῶν μελῶν, διὰ τῆς μεταξὺ αὐτῶν συνεργασίας.

"Ολαι σχεδὸν αἱ ἀνωτέρω προαναφερθεῖσαι μορφαὶ Ἐπιμελητηρίων, ὑπήρχον ἐν Ἑλλάδι, πλὴν Ναυτικοῦ τοιούτου. Τὸ κενὸν τοῦτο ἐπληρώθη διὰ τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου ὑπὸ ἀριθμ. 191 τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου) δ' Οκτωβρίου, δι' οὖς ἴδρυθη τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον.

Τὸ Ναυτικόν, λοιπὸν, Ἐπιμελητηρίον εἶνε νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, σκοπὸν ἔχον «τὴν διὰ κοινῆς συνεργασίας ὅλων τῶν μελῶν αὐτοῦ, προστασίαν καὶ προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας». Μέλη δὲ αὐτοῦ ὑποχρεωτικῶς εἰνε: α') Πᾶν φυσικὸν ἡ νομικὸν πρόσωπον, τυγχάνον πλοιοκτήτης ἐξ ὀλοκλήρου εἴτε κατὰ μερίδιον οἰουδήποτε πλοίου ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν. Καὶ β') Οι Ἐλληνικῆς θιαγενείας κατ' ἐπάγγελμα ἐφοπλισταί.

Τὰ μέλη διακρίνονται εἰς τρεῖς κατηγορίας: Ιν) Τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ήτις περιλαμβάνει καὶ τὰ ἐκτελούντα τακτικὰς γραμμάς φορτηγά, τὰ ναυαγοσωστικά, τὰ ρυμουλκά καὶ λοιπά δι' ιδίας μηχανικῆς δυνάμεως κινούμενα, διαφόρου τύπου καὶ προορισμοῦ πλοία. Ιν) Τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας (περιλαμβανομένης καὶ τῆς ὑπερωκεανείου) καὶ Ιν) Τῆς ιστιοφόρου Ναυτιλίας, περιλαμβανομένων καὶ τῶν μηχανοκινήτων ιστιοφόρων.

Συμφώνως πρὸς τὸν Νόμον, τὰ μέλη ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταβολὴν δικαιώματος ἐφ' ἀπαξίας ἐγγράφης ἐκ δρ. διακοσίων (200) καὶ ἑτησίας συνδρομῆς ἐκ δραχμῶν ἑκατόν (100). Δι' ἀποφάσεως, ὅμως, τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν, ἑζητήθη τροποποίησης τοῦ Νόμου ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω καὶ κατὰ πᾶσαν θεωρίατος τὸ δικαίωμα τῆς ἐφ' ἀπαξίας ἐγγράφης καὶ ἡ ἑτησία συνδρομῆς ἐπεντήκοντα (50) λεπτά καθ' ἔκαστον κόρων καθαρᾶς χωρητικότητος, μὲ ἐλάχιστον δριον τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν πεντήκοντα (50). Διὰ τὴν εἰσπραξίν τῶν πόρων τοῦ Ν. Ε. Ε. (Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος), ἐφαρμόζονται αἱ περὶ εἰσπράξεως δημοσίων ὀσδόδων διατάξεις.

Τὸ ὑπὸ τοῦ Νόμου καθορίζομένα ὄργανα τῆς Διοικήσεως τοῦ Ν. Ε. Ε. εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

α') "Η Γενικὴ Συνελεύσις. β') "Η Αντιπροσωπεία. γ') Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον.

Τὴν Γενικὴν Συνελεύσιν ἀποτελοῦν ἀπαντα τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν δημόσιαν τοῦ Ν. Ε. Ε. μέλη. Εἶναι δὲ αὐτὴ τὸ κυριαρχὸν σῶμα τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ συγκαλεῖται τακτικῶς μὲν κατὰ Μάρτιον ἑκάστου ἔτους, πρὸς ἐπιψήσιν τοῦ διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος προπολογισμοῦ ὀσδόδων καὶ ἐξόδων καὶ τὸν ἐλεγχον τοῦ ἀπολογισμοῦ τοῦ λήξαντος ἔτους καὶ τῆς λογοδοσίας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου. "Ἐκτάκτως δέ, ἐάν κρινῇ τοῦτο ἀναγκαῖον τὸ Δ. Συμβούλιον, ἡ ἑάν ζητηθῇ ἐγγράφως ὑπὸ τοῦ 1) τὸ μελῶν τῆς αντιπροσωπείας. Εἰς τὰς Γενικὰς Συνελεύσεις ἐπιτρέπεται ἡ διὰ πληρεξουσίου ὑποδεικνυμένου ἐκ τῶν μελῶν τοῦ Ν.Ε.Ε. ψήφισις. Κατ' αὐτὰς δέ τὰ μέλη ἔχουσι τὸ δικαίωμα εἰς πλείστας τῆς μιᾶς ψήφους κατ' ἀναλογίαν μιᾶς ψήφου, πρὸς 2000 πλήρεις κόρους ολικῆς ιστιοφόρου χωρητικότητος ἡ 1000 πλήρεις κόρους ἀπτήρους χωρητικότητος. Τὰς συνεδριάσεις τῶν Γεν. Συνελεύσεων καὶ τῆς Αντιπροσωπείας δικαιούνται νὰ παρακολουθήσουν πρόσθιας διατάξεως τοῦ Ὅψηπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δριζόμενος ὑπὸ αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν.

Η ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ. Σκοπὸς αὐτῆς εἶναι ἡ ἔξασφαλίσις τῆς δοσοντος πληρεστέρας διακούντος ἐκπροσωπήσεως παρὰ τῷ Ν. Ε. τῶν μελῶν αὐτοῦ, ίδια τῶν διαμενόντων μακράν τῶν Αθηνῶν καὶ τοῦ Πειραιῶς. Εἶναι δηλαδὴ αὐτὴ ἔνα είδος Βουλῆς τῶν μελῶν τοῦ Ν.Ε.Ε. καὶ ἐκλέγεται ὑπὸ τῆς Γεν. Συνελεύσεως αὐτῶν ἀνά διετίαν μεταξὺ τῶν ἐν τῇ περιφερείᾳ Αθηνῶν καὶ Πειραιῶς διαμενόντων μελῶν. "Ἐκλόγιαιοι διά τὴν Αντιπροσωπείαν εἶνε οἱ ἀπὸ διετίας τούλαχιστον τυγχάνοντες μέλη τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ οἱ δηλούντες ἐγγράφως πρὸς τὸ Ν. Ε. Ε., 45 ημέρας πρὸ τῆς ὄρισθεσης ημέρας ἑκλογῆς, τὴν περὶ τούτου πρόθεσιν αὐτῶν. Η φορτηγός, ἐπιβατηγός καὶ ιστιοφόρος ναυτιλία, συμμετέχουν τῆς Αντιπροσωπείας, ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κόρων τῆς ἀνήκουσης εἰς αὐτὰς ὀλικῆς χωρητικότητος, κατ' ἀναλογίαν ἐνός ἀντιπροσώπου ἐπὶ δέκα χιλιάδων κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος ἡ πρὸς τὸ κλάσμα αὐτῶν, ἔναν τοῦτο ὑπερβαίνη τούς 5000 κόρους. Εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Αντιπροσωπείας δὲν ἐπιτρέπεται ψήφισις διὰ πληρεξουσίου, κατ' αὐτὰς δέ ἔκαστος ἀντιπρόσωπος ἔχει δικαίωμα εἰς μίαν μόνον ψήφον.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, ἀποτελούμενον ὑπὸ τοῦ Προέδρου, δύο Αντιπρόσωπων, ἐνός Ταμίου, ἐνός Γραμματέως καὶ τριῶν Συμβούλων, ἐκλέγεται ὑπὸ τῆς Αντιπροσωπείας ἐντὸς δεκαπέμπτου ἀπὸ τῆς συγκροτήσεως της, μεταξὺ τῶν ἀνθηναϊκούς τοῦ Ν. Ε. Ε.

Η ἀρμοδιότης αὐτοῦ συνίσταται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀποφάσεων τῶν Γεν. Συνελεύσεων καὶ τῆς Αντιπροσωπείας, εἰς τὴν διασχείσιν τῆς περιουσίας τοῦ Ν.Ε.Ε., εἰς τὴν μελέτην καὶ προπαρασκευὴν τῶν συναφῶν πρὸς τὸν γενικὸν σκοπὸν τοῦ Ν. Ε. Ε. θεμάτων καὶ γενικῶς τὴν διοίκησιν τοῦ ὄργανου ἐντὸς τοῦ

Πλήν τῶν ἀνωτέρων ὄργανων διοικήσεως, ὑπάρχουν αἱ Διοι-

κούσαι τὰ τμῆματα τῆς φορτηγοῦ, ἐπιβατηγοῦ καὶ ιστιοφόρου ναυτιλίας ἐπιτροπαί. Τοιαύτη ἔν γενικαῖς γραμμαῖς εἰνε ἡ ὁργανική σύνθεσις καὶ ὁ τρόπος λειτουργίας τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

Ποιά ἡ χρησιμότης καὶ ἡ σημασία τοῦ θεσμοῦ, εἰνε εὔκολον πᾶς τις νά ἀντιληφθῇ. Πρὸς ἀπεικόνισιν αὐτῆς παραθέτω πῶς κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ 'Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 191, προχωρεῖ τὸ N. E. E. εἰς τὴν ἑκπροσώπησιν τοῦ γενικοῦ αὐτοῦ σκοποῦ, διτοὺς ὡς ἥδη ἐλέχθη εἰνε ἡ προστασία καὶ ἡ προσγεγοή τῶν συμφερόντων τῆς 'Εμπ. Ναυτιλίας.

α') 'Υποθορεῖ καὶ προάγει τὴν μεταξὺ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ παντὸς εἰδούς ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων, ἐπαγγελματικὴν ἐπικοινωνίαν.

β') Ἐπιμελεῖται τῶν κοινῶν συμφερόντων τῶν μελῶν καὶ μεριμνᾷ περὶ τῆς ἐνιαίας ἑκπροσώπησεως αὐτῶν ἔν. τε τῇ ἡμεδαπῇ καὶ τῇ ἀλλοδαπῇ.

γ') Μελετᾷ εἴτε οἰκοθεν, εἴτε τῇ προσκλήσει τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν, πᾶν ζήτημα ἀμέσως ἡ ἐμμέσως σχετιζόμενον μὲ τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

δ') Γνωμόδοτεί ἐπὶ παντὸς μέτρου ἡ ζητήματος, ἐνδιαφέροντος τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, ιδίᾳ δὲ ἐπὶ σχετικῶν μὲ αὐτὴν νομοσχεδίων ἡ διαταγμάτων, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν μετά τῶν ξένων Κρατῶν συνομολογουμένων συνθηκῶν ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας, τῶν ἐπὶ τῶν θεμάτων τούτων γνωμοδοτήσεων, ἔχουσῶν συμβουλευτικὸν χαρακτήρα, προκαλούμενών, δῆμως, πάντοτε ὑποχρεωτικῶς, ὑπὸ τῶν οἰκείων 'Υπουργῶν, πρὸ τῆς λήψεως σχετικῆς ἐπ' αὐτῶν ἀποφάσεως.

ε') Συλλέγει, παρέχει εἰς τὰς 'Αρχὰς, ἡ τὰ αἰτοῦντα μέλη του καὶ δημοσιεύει στατιστικάς καὶ παντὸς εἰδούς πληροφορίας, ἀναγομένας εἰς τὰ τῆς 'Εμπορικῆς ναυτιλίας.

στ') Συνιστᾷ διαιτήσιας πρὸς ἐπίλυσιν διαφορῶν προκυπτουσῶν ἐκ ναυτιλιακῶν ἔργασιῶν.

ζ') Καθορίζει τοὺς τύπους τῶν ναυλοσυμφώνων, φορτωτικῶν καὶ λοιπῶν τοιούτων εἰδούς ἔγγράφων. Κατὰ ληφθεῖσαν δὲ ἀπόφασιν τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, θέλει καθορισθῆ διὰ Νόμου δικαιοδοσίας ὑπὲρ τοῦ N. E. E. πρὸς ἐκδίκασιν τῶν καταγγελλομένων παραβάσεων τῶν συμφωνιῶν περὶ κατωτάτου δρίου ναύλων, τῶν συναπτομένων μεταξὺ 'Ελλήνων καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταυτας, τὸ N. E. E. θα δικαιοῦται νὰ ἐπιθάλῃ καὶ θαρρύτατα πρόστιμα.

Τοιοῦτον θεσμὸν ἔλαβεν ἀπὸ τὰς χεῖρας τοῦ κ. Δευκ. Ρεδιάδη, ἡ 'Εμπορικὴ Ναυτιλία. Καὶ ἔκεινος μέν, ὡς πατήρ, ἀς εἶπωμεν, αὐτοῦ, εἰνε πολὺ φυσικὸν νὰ μεριμνῇ ἐμπράκτως διὰ τὴν εὐημερίαν καὶ εὐδοκίμισην τοῦ τέκνου του. Τούτο, δῆμως, δὲν ἀρκεῖ. Χρειάζεται καὶ ὁ ζῆλος καὶ ἡ σύμπνοια καὶ ἡ φιλεργία καὶ τὸ οὐσιαστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν μελῶν.

Δὲν ἀνεγείρονται αὐτομάτως αἱ οἰκοδομαὶ, ἐπειδὴ ἔξεπονται θεσμοὶ ἔλαβεν ἀπὸ τὰς χεῖρας τοῦ κ. Δευκ. Ρεδιάδη, ἡ 'Εμπορικὴ Ναυτιλία. Καὶ ἔκεινος μέν, ὡς πατήρ, ἀς εἶπωμεν, αὐτοῦ, εἰνε πολὺ φυσικὸν νὰ μεριμνῇ ἐμπράκτως διὰ τὴν εὐημερίαν καὶ εὐδοκίμισην τοῦ τέκνου του. Τούτο, δῆμως, δὲν ἀρκεῖ. Χρειάζεται καὶ ὁ ζῆλος καὶ ἡ σύμπνοια καὶ ἡ φιλεργία καὶ τὸ οὐσιαστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν μελῶν.

Δὲν ἀνεγείρονται αὐτομάτως αἱ οἰκοδομαὶ, ἐπειδὴ ἔξεπο-

νται μετεμορφοῦτο εἰς ρόδον ἀρετῆς. 'Αλλ' ἀτυχῶς πρόκειται μόνον περὶ πνικτικοῦ καπνοῦ ἀποκαρδιώσης λογοκοπίας. Νὰ ἐκφράσῃ κανεὶς φόδους, ὅτι τὰ μέλη τοῦ N.E.E. θὰ ἐκδηλώσουν τὸ ύπερ αὐτοῦ ἐνδιαφέρον των, μόνον δι' ἀπράγμονος λογοκοπίας καὶ κωλυσιεργούκου κηνσωρισμοῦ;

"Ἄς ἀφήσωμεν τὸν χρόνον νὰ δώσῃ τὴν ἀπάντησιν.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Νέα γραμμὴ ἐκ N. 'Υόρκης διὰ Πειραιᾶ

Πληροφορούμεθα εὐχαρίστως, ὅτι ὁ γνωστὸς ναυτικὸς πράκτωρ ἐν Πειραιεὶ κ. 'Α. Πετροσιάν ἐπέτυχε, κατόπιν πολυμήνων ἐνεργειῶν του ἐν Νέα 'Υόρκη, νά ἐφελκύσῃ τὴν προσοχὴν σοθαρῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν διὰ μίαν κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον ὑπερωκεάνιον γραμμὴν. Ἡ «Atlantie - Mediterranean Steamship Co», ἀπεφάσισε τὴν δρομολόγησαν ἐκ Νέας 'Υόρκης δύο ἐκ τῶν σκαφῶν της τόνων γκρός 27.000 καὶ ταχύτητος 18-20 μιλῶν κατ' εὐθείαν διὰ Πειραιᾶ - Βηρυττοῦ - Χάιφαν, Αίγυπτον - Πειραιᾶ - Νέαν 'Υόρκην, μὲ διάρκειαν τοῦ μέχρι Πειραιῶς διάπλου 12½ ἡμερῶν.

Τὰ ὑπερωκεάνια ταῦτα διαθέτουν 1000 περίπου θέσεις δι' ἐπιβάτας πρώτης καὶ «τούριστ - κλάς», προώρισται δὲ σημαντικῶς νὰ ἐνιοχύσουν τὴν πρὸς τὴν Χώραν μας ἐκ B. 'Αμερικῆς τουριστικὴν κίνησιν. Πράγματι ὁ πρὸ δλίγων ήμερων ἐπανελθὼν ἐκ Νέας 'Υόρκης κ. Πετροσιάν μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι διὰ τῆς παρεχομένης διευκολύνσεως τῆς ἀπ' εὐθείας μὲ τὴν 'Ελλάδα ἐπικοινωνίας τοῦ Νέου Κόσμου διὰ μεγάλων ὑπερωκεανίων, καὶ δὴ 'Αμερικανικῶν, ἀθρόα προθλέπεται καὶ προσέλευσις ἐνταῦθα 'Αμερικανῶν περιηγητῶν μεταξὺ τοῦ κόσμου τῶν Γραμμάτων καὶ τῶν 'Επιστημῶν, ἐνῷ καὶ οἱ 'Ελλήνες τῆς 'Αμερικῆς, εὐημεροῦντες ἥδη καὶ πάλιν, κατόπιν τῆς ἐπελθούσης οἰκονομικῆς ἀναρρώσεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, συχνότερον πρόκειται ἥδη νὰ ἐπισκέπτωνται τὴν πατρίδα των.

Τὰ συγχαρητήριά μας

Μᾶς ἔδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπισκεφθῶμεν εἰς τὸ Ναύπλιον, ὅπου ἦτο ἐλλιμενισμένον πρὸς ἐκφόρτωσιν, τὸ φορτηγόν μας «'Ορος Πήλιον». Τὰς δρίστας τῶν ἐντυπώσεων διπεκομίσαμεν ἐκ τῆς ἐπικρατούσης καθαριότητος καὶ τῆς καλής συντηρήσεως τῶν διαμερισμάτων τοῦ ἀνωτέρου καὶ κατωτέρου πληρώματος, ἐκ τῆς κατὰ πάντα ἀφύσου τροφοδοσίας καὶ ἐκ τῆς δλῆς συμπεριφορᾶς τοῦ πλοιάρχου κ. Μαστρανδρέα πρὸς τὸ ύπ' αὐτὸν πλήρωμα, διὰ τὴν ὅποιαν μὲ ἀμετρον ικανοποίησιν ἐξεφράζοντο οἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετοῦντες. Δύο ραδιόφωνα διατίθενται χάριν τῆς ἐπολού ψυχαγωγίας τοῦ πληρώματος, ἐνῷ καὶ θιλία καὶ περιοδικά αὐτὸς ὁ πλοίαρχος διανέμει πρὸς αὐτό, κάθε δὲ φροντίδα καταβάλλει, δπως κανέν παράπονον, καμία μεμψιμορία μή ἀκουοθῇ ἀπὸ τοὺς ναυτεργάτας.

Αἱ στήλαι αὐταὶ εἰθισμέναι νὰ δέχωνται συχνάκις παράπονα καὶ νὰ διατυπώνουν ἐπικρίσεις, θεωροῦν ύποχρέωσιν τῶν νὰ ἔξαρουν τὰς ἀνωτέρω διαπιστώσεις καὶ ν' ἀπευθύνουν τὰ εἰλικρινῆ συγχαρητήριά των πρὸς τε τὸν πλοιάρχον καὶ τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ σκάφους. Πόσαι ἀφορμαὶ δυσαρέσκειῶν ἐπὶ τῶν πλοίων θ' ἀπεφεύγοντο, ἀνὴ τακτικὴ τοῦ κ. Μαστρανδρέα ἐτηρεῖτο παρ' ὅλων ἀνεξαιρέτως τῶν πλοιάρχων.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

'Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

[HELENIC LINES LIMITED]

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

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

Ἐπειδὴ τοὺς εἰς τὴν ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

NAYTIKA TECHNIKA ZHTHMATA

'Ανοίγματα κυτών καὶ καλύμματα τούτων

'Από τὰ πλέον σημαντικά σημεῖα τοῦ πλοίου, ίδιως ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλείας, εἰνεὶ καὶ τὰ ἀνοίγματα τῶν κυτῶν αὐτοῦ, ὡς καὶ τὰ μέσα στεγανῆς καὶ ἀσφαλοῦς καλύψεως αὐτῶν. Εκ τῶν πορισμάτων τῶν διαφόρων ἔκαστο συσταθεῖσαν ἐπιτροπῶν διὰ τὴν διερεύνησιν τῶν κατά καιροὺς λαθόντων χώρων ναυαγίων, προκύπτει μᾶλλον σαφῶς, ὅτι μέγιστο ποσοστὸν τῶν ναυαγούντων πλοίων ἔχει ὡς ἄμεσον ἡ ἔμμεσον αἰτία τὴν μὴ ἐπαρκῆ στεγανότητα ἢ τὴν πλημμελῆ ἀντοχὴν ἢ τῆς σιδηροκατασκευῆς τῆς πλαισίουσης τὰ ἀνοίγματα κυτῶν ἢ τῶν ξυλίνων καλυμμάτων τούτων ἢ τέλος τῶν θυσιώνων ἀδιαθρόχων αὐτῶν (μουσαμάδων). Εἰνεὶ δὲ ἀξιοπερίεργον καὶ δηλωτικὸν τῆς χαρακτηριστικῆς ὑφασμάτος, μεθ' ἣς ὁ ἀνθρωπὸς ἀντιδρᾷ κατὰ τῶν αἰτίων τῶν ἀπεργαζομένων τὸν δλεθρόν του, τὸ δὲ, ἐνῷ πλεῖσται ἀλλα πρόδοι ἀσφορῶσαι τὴν αὔξησιν ταχύτητος, τὴν ἐλλάττωσιν καταναλώσεως καὶ τὴν ἀνεύσεως ἀπὸ τοῦ πλοίου ἐπιθεωρήσαντας συνετελέσθησαν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ήττον προοδευτικῶς μέχρι τοῦ 1932, δὲν ὑπῆρχον πλήρεις λεπτομερεῖς κανονισμοὶ διέποντες τοὺς κατασκευαστικοὺς καὶ λοιποὺς ὅρους, οὓς διεβίβαντο νά πληρώσαι τὰ ἀνοίγματα καὶ καλύμματα αὐτῶν.

Συναφάς δὲ εἶναι μᾶλλον ἐνδιαφέρουσα μία ἔστω καὶ πρόχειρος ιστορικὴ ἀνασκόπησις τοῦ ζητήματος.

Κατὰ τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος αἰώνος οἱ παλαιοὶ κανονισμοὶ τῆς Γραμμῆς Ἀσφαλείας ἀνέφερον μόνον τάς κάτωθι γενικάς ὁδηγίας:

«Τὰ ὑπὸ τῶν πινάκων καὶ κανονισμῶν καθοριζόμενα ἔξαλα θά ἐπιτρέπωνται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τὰ ἐπὶ τοῦ ἀναντούσαν καταστρώματος ἀνοίγματα κυτῶν θά δωσιν ἐπαρκῶς ἐνισχυμένα διὰ ἀνθεκτικῶν πλαισίων καὶ ἰσχυρῶν καλυμμάτων κυτῶν, τὰ τελευταῖα δὲ ταῦτα ὑποστηρίζονται ὑπὸ ἐγκαρσίων ζυγῶν καὶ διαμήκους δοκοῦ, ἀναλόγων πρὸς τὰς διαστάσεις τοῦ ἀνοίγματος». Η δηλαδή διατύπωσις τοῦ κανόνος τούτου μᾶς παρέχει σαφῶς τὴν ἐντύπωσιν τῆς συγκεχυμένης ἀντιλήψεως τῆς τότε ἐπικρατούσης ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου.

Τὸ θέθαιον, δῆμος εἴνει, ὅτι τὰ τότε προβλεπόμενα ἀνοίγματα κυτῶν ήσαν ἀσυγκρίτως μικρότερα τῶν σήμερον γενικῶς ἐν χρήσει, παρουσιάζοντα κατὰ πολὺ μικροτέραν ἐπιφάνειαν διακοπῆς τῆς κατασκευαστικῆς, ὡς καὶ τῆς ἀπὸ ἀπόψεως στεγανότητος συνεχείας τοῦ πλοίου. Πάντως, ἐκ τῶν πορισμάτων τῆς ἐπιτροπῆς τῆς ἀσφαλείας ἔδειξεται, ὅτι τὰ 13 οἱ τῶν τότε ναυαγίων ὡφείλοντο ἀναμφισθήτως εἰς ὑποχώρησιν ἢ ἐν γένει πλημμελῆ στεγανότητα προκληθεῖσαν ἐκ τῆς εἰσθολῆς τῶν κυμάτων εἰς τὰ ἀνοίγματα κυτῶν.

Προϊόντης τῆς αὔξησεως τῶν διαστάσεων τῶν ἀνοίγματων κυτῶν, τὸ ζητήμα, ἀπὸ σοθαρόν, ἥρχεσι νά καθίσταται ζωτικότατον. "Ηδη κατὰ τὰς δύο τελευταῖας δεκαετίας τοῦ παρελθόντος αἰώνος ὅλεπον συχνάκις τὸ ζητήμα νά ἀνακινήται, τοὺς δὲ διαφόρους κατὰ ἀπότοπους νηογνώμονας νά διατυπώνωσι σαφεστέρους καὶ πάντως λεπτομερεστέρους κανόνας διά τὰ ἀνοίγματα κυτῶν. Χαρακτηριστικὸν τυγχάνει δέ, ὅτι, ἐνῷ δὲ Νηογνώμων τῶν Λόδδ' την ἐποχὴν ταύτην καθώριζεν, ὅτι προκειμένου περὶ ἀνοίγματων κυτῶν, δω τὸ μῆκος ὑπερέβαινε τοὺς 20 πόδας, ἔδει νά ὑποθάλληται ιδιαίτερον σχεδίον κατασκευῆς ἀνοίγματων κυτῶν μὲ λίαν ἐνισχυμένα πλαισίων, σήμερον μὲ τὰς δῶλας εἰδίκας ἀνάγκας μεταφορῶν καὶ φορτοεκφορτώσεως ὠρισμένων φορτίων, αἵτινες ὀδήγησαν τοὺς ναυπηγούς εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν αὐτοτοιχιζόντων πλοίων μεταφορᾶς γαιανθράκων καὶ τῶν εἰδίκων πλοίων μεταφορᾶς ξυλείας, εἰς τὴν υἱοθέτησιν ἀνοίγματων κυτῶν καλυπτόντων τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἐλεύθερας ἐπιφανείας τοῦ καταστρώματος, τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν ἀσφαλούσθων νά διατηρώσι την αὐτὴν πρωτόγονον ξύλινον κατασκευὴν αὐτῶν, ἵνα ἀρχήθεν εἰχον. 'Ο κανὼν, τὸν δόποιον ἀμέσως ἀνωτέρω ὑπανισσόμεθα, διατυπωθεῖς τὸ 1879, δηλαδή 24 ὅλα ἔτη μετά τοὺς πρώτους κανόνας τοῦ Λόδδου διὰ σιδηρᾶ πλοία, οἵτινες οὐδὲν περὶ τῆς κατασκευῆς τῶν ἀνοίγματων κυτῶν ἀνέφερον, εἰχεν οὕτω: «Τὰ ἀνοίγματα κυτῶν τὰ ἔχοντα μῆκος 12 ἔως 16 ποδῶν, δέον νά ἔχωσιν ἰσχυρὰς διαδοκίδας ἐφωδιασμένας μὲ κατάλληλα μέσα στηρίξεως αὐτῶν. Διά μῆκη 16 ἔως 20 ποδῶν, βαθεῖα ἐλασματίνη ἐνισχυμένη δοκός δέον νά ἐκτίθεται μετάξυ διπλῶν οιδηρῶν γυανίων, κατά μέσον τοῦ ἀνοίγματος, αἵτινες νά ἔξικνονται εἰς βάθος μέχρι τοῦ κάτω τομείου τοῦ πλαισίου τοῦ ἀνοίγματος καὶ τοῦ κάτω τούτου διαμήκους στηρίγματος. "Οταν τὸ μῆκος ὑπερβάνῃ τούς εἰκοσι πόδας, τότε ιδιαίτερα κάτοψις τοῦ καταστρώματος δέον νά ὑποθάλληται εἰς τὴν ἐπιτροπὴν πρὸς Ἑγκρίσιν, δεικνύουσα τὰς προτεινομένας ὡς ἀναγκαιούσας προσθέτους, ὑπὸ μορφὴν ἐπὶ πλέον ἐγκαρσίων δοκῶν, ἐνισχύσεις.

Οἱ νέοι κανονισμοὶ τοῦ 1889, οἱ ἀσφαλεῖτες τὰ τῆς κατασκευῆς τῶν τότε ἐμφανισθέντων χαλυβδίνων σκαφῶν, οὐδεμίαν ἔτερων τροποποίησιν τῶν προγενεστέρων κανόνων ἐπέφερον πλὴν τοῦ καθορισμοῦ κατωτάτου όρου πάχους ξύλινων καλυμμάτων κυτῶν. Τὰ δρια ταῦτα ήσαν 2 ½ καὶ 3 δάκτυλοι ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.

"Εκτοτε, δῆμος, συστηματοποιοῦνται συνεχῶς οἱ κανόνες μέχρι τοῦ 1932, ὅπότε κατόπιν διεθνοῦς συνδιασκέψεως, εἰς ἥν συμμετέσχουν πᾶσαι σχεδὸν αἱ ναυτικαὶ χώραι, ἐθεοπίσθη καὶ ἡ

παρ' ἡμῖν ισχύουσα, κεκυρωμένη διὰ νόμου, διεθνῆς συμφωνίας, περιλαμβάνουσα λεπτομερεστάτους κανόνας ἀσφορῶντας δὲ καὶ τὴν κατασκευὴν καὶ κάλυψιν τῶν ἀνοίγματων κυτῶν, ἀνεύ τῶν ὅποιων ἐγένετο τότε διεθνῶς παραδεκτόν, διὰ δέν τοῦ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας.

Παρ' δληγα, δῆμος, τὴν λεπτολογίαν, μεθ' ἣς συνετάχθησαν οἱ ἐν λόγῳ κανόνες, οἱ ἰσχύοντες σήμερον καὶ παρ' δληγα, δέν ἀφίνουσιν οὐδεμίαν λεπτομέρειαν ἀκάλυπτον, ἐν τούτοις, παρέχουσι τὴν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς βασικούς. Διότι δοσονδήποτε πλήρεις καὶ ἐν εἰς οἱ κανόνες οὗτοι, ἔσακολουθοῦσι νά ἀναφέρωνται εἰς καλύμματα κυτῶν ξύλινα, εἰς τὰ ίδια δηλαδή ἀρχέγονα καλύμματα, δι' δὲν ἀνέκαθεν ἐφράσσοντας τὰ ἀνοίγματα τῶν καταστρώματων καὶ τῶν τριήρων ἀκόμη. Καὶ εἰνεὶ τόσον περίεργος ἡ διατήρησις ἐν μέσῳ εἰκοστῷ αἰώνι τῶν ξύλινων καλυμμάτων, ἥτις ἔνειζει τὸν ἔξετάζοντα τὰ πράγματα τεχνικόν, διότι ἐλάχισται εἰνεὶ πράγματι αἱ περιπτώσεις, καθ' ἃς τὰ ταῦτα ἔγιναν ἀμέσως αἵτια καταπονισμοῦ πλοίου, δοσον δὲν δέ, διότι βραδύτατα τὰ νέα συστήματα εἰσάγονται εἰς τὴν καθημερινήν χρήσιν, δέν δύναται νά ὑπάρξῃ καμμία ἀμφιθολία, διότι δύο ἡ τρία συστήματα ἐκ τῶν νέων τοιούτων καλυμμάτων κυτῶν θά ἐπικρατήσωσι τελικῶς, πάντως δέ ταῦτα τοῦ τύπου τῶν μεταλλικῶν.

Ἄσφαλῶς αἱ ἀπόψεις αὐταὶ ἡ παρεμφερεῖς, τούλαχιστον ὑπῆρξαν ἡ βασικὴ αἵτια τοῦ ἀπὸ πενταετίας περίπου παρουσιαζόμενον δργασμοῦ διπλωμάτων εύρεσιτεχνίας, ἀσφάλων τὰ ἀνοίγματα καὶ καλύμματα κυτῶν ὡς καὶ τὰ μέσα στεγανοποιησεως τούτων. Παρ' δληγα δὲν δέ, διότι βραδύτατα τὰ νέα συστήματα εἰσάγονται εἰς τὴν καθημερινήν χρήσιν, δέν δύναται νά ὑπάρξῃ καμμία ἀμφιθολία, διότι δύο ἡ τρία συστήματα ἐκ τῶν νέων τοιούτων καλυμμάτων κυτῶν θά περικρατήσωσι τελικῶς, πάντως δέ ταῦτα τοῦ τύπου τῶν μεταλλικῶν.

Εἰνεὶ τόσα τὰ πλεονεκτήματα ἀπὸ πάσης ἀπόψεως τῶν μεταλλικῶν καλυμμάτων κυτῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν συνδυασμὸν ξύλινων μετὰ θυσιώνων, ὧστε νά μὴ χωρῇ περὶ τούτου, καμμία πλέον ἀμφιθολία. Τὰ θυσιώνων καλύμματα ἡ μουσαμάδες κοινῶς λεγόμενοι, δέν συνεισφέρουσιν εἰς τὴν στεγανοποιησην τῶν ἀνοίγματων κυτῶν παρὰ μόνον κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ διοί των, δόποτε, δῆμος, παρουσιάζουσι δυστροπίαν καταφανῆ περὶ τὴν χρησιμοποιησην των, δηντα δύσχρηστα, δύσκολα εἰς τὴν μεταφοράν ἡ τοποθέτησιν, εύθυ δέ δύο καταστῶσιν εὑρίσκηστα ἐκ τῆς σχετικῆς πολυχρησίας, καθίστανται τοιαῦτα εἰς βάρος τῆς κυρίας ἐκ τούτων αἵτιμένης ιδιότητος, δηλαδή τῆς στεγανότητος. Τὰ κάτωθι τῆς συνήθους τριπλῆς οειρᾶς διθονίων καλυμμάτων κείμενα ξύλινα καλύμματα, δύμο μετά τῶν διαδοκίων (μεταλλινῶν) καὶ φωλεῶν τούτων, καθίστανται πηγαὶ ἀνεύαντλητοι παροχῆς πραγμάτων εἰς τοὺς ἐντεταλμένους τὴν συντήρησιν καὶ τὴν ναυσιπλοίαν τοῦ πλοίου, διότι καὶ φθορᾶς συνεχῶς ὑφίστανται καὶ κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις πολλάκις πολύτιμον χρόνον ἀπαιτοῦσι, ἀλλα καὶ ωρισμένα εἰδῆ φορτίων δύνανται νά ὑλάφωσιν, ἔαν δέν δηναταθητέρας δύως ιδιαίτερα μεριμνα. 'Η τελευταῖα αὕτη παρατήρησις ἀσφαλῆς ιδιότητος δέοντας καὶ τῶν διαδοκίων. 'Αλλ' ἐκτὸς τῶν πλεονεκτημάτων ἀπὸ ἀπόψεως εύκολίας φορτοεκφορτώσεως καὶ στεγανότητος, τὰ ὑπὸ τῶν μεταλλικῶν καλυμμάτων παρουσιαζόμενα προτερήματα συμπληρώονται καὶ ὑπὸ τῆς σύσωδευστήσης ἀσφαλείας, ἡντα δηλαδή τῆς συρκαΐδης τοῦ πλοίου, παρουσιάζουσι, διότι πράγματι εἰνεὶ ἀμφιθολίον, ἔαν θά δηνατο νά διατηρηθῇ ἐστία πυρός ἐντὸς κύτους πλοίου, ἔαν τὸ τό κύτος τοῦτο ήτο ἐρυθρικῶν κεκλεισμένον διὰ μεταλλικῶν ήτο μὴ ἀναφεξίμων καλυμμάτων, ἔφ' δέν δηνο ἄμα τὰ ἀνακαλύψει τοῦ πυρός, θά ἐφράσσοντο καὶ αἱ δην τῶν ἀνεύδοχων.

Η πολλαπλότης ἀπὸ πάσης ἀπόψεως τῶν πλεονεκτημάτων τῶν μεταλλικῶν καλυμμάτων, τὰ δηνος τῶν νεοναυπηγήτων πλοίων, θέλει ἐπιθάλλει ταῦτα κατὰ τρόπον γενικὸν ἐν τῷ ἔγγυς μέλλοντι.

N. I. KOΣKORΟS

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ"

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νοεβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ εὐ-
θεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Ἀγγλίαν καὶ KONTINENTE.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ Δ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΒΑΪΑΝΗΣ Δ ΚΑΪΡΑΚΤΙΔΗΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ

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

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΑΚΤΗ ΜΙΔΟΥΛΗ 46 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40-188

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

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

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

* * * * * ΜΕΓ. ΔΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 5.

ΚΩΔΙΚΕΣ
A.B.C. 5TH EDITION
BENTLEY'S

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
"ΠΑΠΑΣΑ,"

Τερ. άντιωρόσων δι ογκη τὴν Ἑλλάδα λῶν κάλωδι ἔργοστασίων
καὶ διαρκῆς ωρακαλαδῆκη λῶν αροιόντων λων.

BELL'S ASBESTOS & ENGINEERING SUPPLIES LTD

Κατασκευασταὶ τῶν περιφύμων ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΩΝ REEFER-DIAGONAL κτλ. κτλ.

Τὰ προϊόντα των εἶναι κατὰ 40 ορού ἔλαιφρότερα ἀπὸ κάθε ἄλλου
ἔργοστασίου καὶ πολὺ ἀνότερα ἀπὸ πάσις ἀπόψεως.

INTERNATIONAL PAINT & COMPOSITIONS CO LTD

(HOLZAPFEL)

Παγκοσμίου φήμης ἔργοστάσιον ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ διὰ ΣΙΔΗΡΟΝ καὶ ΞΥΛΟΝ
12 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΑΛΙΟΝ

Πλοῖα χωρητικότητος 20.000.000 τόννων χρησιμοποιοῦν κατ' ἕτος ὑφαλοχρώματα καὶ χρώματα
INTERNATIONAL

Κατέχουν τὸ ρεκόρ εἰς ποιότητα καὶ κατανάλωσιν.

STANDARD ENGINEERING & LUBRICATING CO - NEW YORK

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

CAILS BITMO CO LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

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

A. MILBURN CO LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΤΗΣ FIRSOLINE

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



Γαλλία

«Η έδημάς των 40 ώρων» στη δαλάσσοντας

Υπό της «Ενώσεως» των Γάλλων Εφοπλιστών, υπεβλήθη είς τὴν κυβέρνησην τοῦ ζ. Μπλούμι όπόμνημα περιέχον τὰς ἐφοπλιστικὰς ἀντιλήψεις ἐπὶ τῆς μελετημένης ἐφαρμογῆς καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἔδημάδος τῶν 40 ώρων. Ο σχετικὸς νόμος προβλέπει, ὃς γνωστόν, τὸν πρόπτην δημοσιεύσεως ἐκτελεστικοῦ Διατάγματος περὶ ἐπετάσσεως εἰς οἰνδήποτε πομπηζανῶν ζλάδον τῆς 40ώρου ἔδημάδος, γνωστοποιήσην τῶν ἀντιλήψεων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐργοδοτῶν ἐπὶ τῶν ἐνδημένων συνεπειῶν τοῦ νόμου τούτου εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις του. Εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ὑπόμνημα ἀποστρέψτω, ὅτι ὁ περιορισμὸς τῶν ὥρων ἐργασίας εἰς τὰ πλοῖα δέναται μὲν νά ἐφαρμοσθῇ, ἀλλ' ἵνα δωρισμένας ωρᾶς προϋποθέσεις. Κατὰ τὴν παραμονὴν λ. τ. τῶν πλοίων εἰς τὸν Γαλλικὸν λιμένας εἰναι φυσικόν, ὅπως τὰ πληρώματα μὴ ἐργάζονται περισσότερα ὥρας ἀπὸ τῶν λιμενεργάτας η τοὺς ἐργάτας ξηρᾶς καὶ ὡς πρὸς τοῦτο οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ αὐδερίαν διατηροῦν ἀντιστροφήν. Κατὰ τὰς ἡμέρας, δύος, κατάπλου καὶ ἀπόπλου, ὑποεινέντων, ὅτι ἀπαιτεῖται μεγάλη ἐλαστικότης, ὡς, ἀλλος τε, ἀναγνωρίζοντα τοῦτο διὰ αἱ Σένα ναυτιλία καὶ αἱ διεθνὲς συμβάσεις. Τούτεστα περιτέφω, ὅτι ὁ νέος περιορισμὸς τῶν ὥρων ἐργασίας θὰ προκαλέσῃ καὶ νέαν μεταφορὰν «συνήθων ὥρων» εἰς τὸ βιβλίον τῶν ἐπεισιδῶν, ὡς σινέβη καὶ πατά τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ θώρου.

«Η νομοθεσία ἀντί — ἐξακολούθει τὸ ὄπόμνημα — δὲν ἀποτελεῖ ἐν τῇ πραγματικότητι, εἰμὶ μίαν ἀναγκαστικὴν ἀξίαν τοῦ μισθολογίου τῶν πλοίων, φάνατον εἰς ποσοστὸν 20 οὐρῶν καὶ διαρκούντων μίαν βιομηχανίαν εὐπλαθή καὶ ἀποκειμένην εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμὸν. Εάν, δὲν ἡ Κυβέρνησης καὶ η Βούλη ἀποφασίσουν τελικῶς νά ἐπιβάλλουν τὸ πρόσθετον τοῦτο δάσος ἐπὶ τῶν ὅμων τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν, εἰναι ἐπάναγκες νά παρασχεθοῦν ἀνάλογα ἀνταλλάγματα, ὑπὸ μορφῆς πῆχυντον ἐπιχορηγήσεων, ὅπτε νά δενθηδούν τὰ ἔθνικά πλοῖα ν' ἀντικεπούσιον, ἀνεύ ὀλεθρίου δι' αὐτὰ συνεπειῶν, τὸν σφρόδρομον συναγωνισμῶν τῶν Σένων».

— «Η αἵτιος ἀρ' ἐτέρον τῶν πληρωμάτων δι' αἴσησιν τοῦ μισθοῦ τῶν ὑπεβλήθη εἰς δύο διατητάς, οἵτινες δύος δὲν φάνεται νά προηγήσουν εἰς σχετικὴν ἀπόφασιν, λόγῳ δισταύμένων ἀντιλήψεων. Κρίνεται πατόποιν τούτου πιθανόν, ὅτι θὰ παραστῇ ἀνάγκη νά ωρισθῇ καὶ ἐπιδιατητῆς πρὸς ἐναρμόνισμαν τῆς διαφωνίας τῶν διατητῶν.

Τὸ μεγαλύτερον «τάνκερ» τοῦ κόσμου

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Δονγκάρκως καθειλκύσθη τὴν 12ην Ἀπριλίου τὸ μεγαλύτερον δεξαερεύπλοον τοῦ Κόσμου. Πρόσκειται περὶ τοῦ Γαλλικοῦ μότο — τάνκερ «Emile Mignot» 15.436 τ. γκρός καὶ 30.600 τόννων φορτίου, κατασκευαζόμενόν διὰ λογαρασιῶν τῆς «Compagnie Navale des Pétroles», ἔχοντος δὲ διαστάσεις μήκους 577 ποδῶν καὶ πλάτους 74 ποδῶν, μὲν ἐμφόρον διεύθυνα 31.8 ποδῶν. Διὰ τὸ φορτίον διατίθενται 19 δεξαερεύπλοα, τὸ δὲ πλοῖον θὰ προσθήτω διὰ κινητήρων Ντίζελ, δυνάμεως 7260 ἐππλω. Τοεὶς δένθητες θὰ παρέχονται ἀπό τὸν λειτουργίαν τῶν βοηθητικῶν μηχανιμάτων τοῦ σκάφους καὶ τῶν ἀντιλόπων παραλαβῆς τοῦ γερστοῦ φορτίου, κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου οἱ δύο ἐκ τῶν λεβήτων τούτων θὰ δεμαίνονται ὑπὸ τῶν καναδικῶν εἰς τὴν λεβήτην τούτων τὸν λεβήτην τοῦ ταξιδίου.

«Η διώρυξ Γενεύης—Μασσαλίας

Πληροφορία δημοσιεύμενα ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ τόπου ἀναφέρουν, ὅτι ἡ Ἐλβετικὴ κυβέρνησης παρέσχε σχετικὰς ὅδηγίας εἰς τὸν διευθυντήν τοῦ διοισοποιῶν τμῆματος τῶν σιδηροδρόμων, ὅπως ἐπαναλάβῃ τὰς ἀπὸ ἐτῶν διασπορέων μετά τῆς Γαλλικῆς διαπραγματεύσεως διὰ τὸν διαρρόθιμον τῆς ἀνοικοδόμησης τῶν ἐσωτερικῶν διυσχερειῶν τῆς Ἐλβετίας, ἀπίνες ἀνέψημαν σχετικῶν μὲν τὰ δότα τῆς λίμνης τῆς Γενεύης, εἰς τούτον ὥστε ἡμήρη τὸ μοναδικὸν τοῦτο ἐμπόδιον τῶν ἐργασιῶν, δι' ὃν ὁ ποταμὸς Ροδανὸς δέλει διανοίει τὴν πλωτὴν ὁδὸν ἀπὸ τῆς λίμνης τῆς Γενεύης μέχρι τῆς Μασσαλίας. Τὰ δότα τῆς λίμνης θὰ χρησιμοποιηθῶν διὰ τὴν προφορδότησην τοῦ Ροδανοῦ καὶ ὅτι συμβάλλουν εἰς τὴν κίνησην ὑδροπλάτερων ἐργασιῶν, ἀπίνα πρόσκειται νά ἐγκατασταθοῦν. Τούτεστα, ὅτι ἡ πραγματικούστατης τοῦ σχεδίου εἶναι πλέον ζήτημα χρόνου καὶ ὅτι ἡ διὰ μέσον τῆς νέας διώρυγος ἀποτάσσεται μᾶς ἀπ' ἐνθείας οντογνωμονίας μεταξὺ Μεσογείου καὶ Ἐλβετίας θὰ δημιουργηθῇ ἡ νέαν παράγοντα συναγωνισμοῦ, τόσον διὰ τοὺς Βορείους, δύον καὶ διὰ τοὺς Νοτίους λιμένας τῆς Εὐρώπης.

Γερμανία

«Η ναυπηγικὴ δραστηριότης

Σημφόνως πρὸς τὰς δημοσιεύμενὰς εἰς ἐτέρων σελίδα μας στατιστικὰς τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ

α' ζημιῶν τοῦ τρ. ἔτους, η ἱπό ἐκτέλεσιν ἐργασία τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων παρουσιάζεται σημαντικῶς μειωμένην. Ἀντιθέτως, αἱ ίδιωτικαὶ Γερμανικαὶ στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν, ὅτι ὑφίσταται δραστηριότης ναυπηγικῶν ἐργασιῶν ἐν Γερμανίᾳ καὶ διὰ ἡ πρὸς τὰ ἄνοι πορεία τῆς οἰδόλιως ἀνεξόπλη. Οὕτω, κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας συνεπλήρωθησαν καὶ παρεδόθησαν 22 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 70.000 τ. γκρός, ἐπραγματοποιήθησαν δὲ κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικήν περιόδον νέαν παραγγελίαν διὰ 22 πλοῖα 154.000 τ. γκρός, ὡς ἔχειστα. Η ἀνά γενίας δηλεῖ ἐργασία τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων ἀνήρχετο εἰς 266 πλοῖα 1.060.815 τόννων γκρός εἰς τὸ τέλος Μαρτίου, ἔναντι 246 πλοίων 977.230 τ. γκρός τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1936.

Ἐπειδὴ τούτους τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας μισθητῆς γενίας τῆς τὴν ἀθρώπου διαβίσαν παραγγελίων, τόσον ἀπὸ μέρους τῶν Γερμανῶν, δύον καὶ τῶν ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν, ὁ δύκος, ὅμως τῆς ἔξασφαλλομένης ἐργασίας ἀνέστηει εἰσέπει. Η μείωσις τῆς ἱπό κατασκευὴν ἐργασίας, ὡς αὐτὴν ἐμπανίζεται ἀπὸ τοὺς πίνακας τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» δὲν ὑφείλεται εἰς τὴν Ἑλλειψιν παραγγελίων, ἀλλ' εἰς τὰς ὑφίσταμένες δροσερεῖς ἐξενεργεῖσες τῶν ὑλικῶν, εἰς ἓν δηλαδή πρόσθια πλοίων, τὸ ὅποιον ἀντιμετωπίζεται πλεισταῖς διατηρούμενοι πλοίοι, διατηρούμενοι δηλαδή πλοίων τοῦ πέμπτου τοῦ 1936, η δὲ Δανικὴ ναυτιλία ἔλαβεν ἐξ αὐτῆς τὸ μερίδιον της καὶ συνεπώς ἡδηνήθη νά παρούσασθαι ἴσαντο ποτητικά πλοῖα πλοτέλεσματα, ἔναντι τῶν προηγούμενων ἔτους. Πάντως, δὲν θὰ ἔπειται νά σημειψοῦνται εἰπὸν τῶν δεδομένων τοῦ π. ξ. ἐπερθολίων αἰσιόδοξη σημειεύσαται, καθίσσοντος ἡ σημειώνη δελτίον τῶν ναυλῶν ἀναφέρεται εἰς διάγνωσης μόνον μῆνας καὶ ὥρησης, κυρίως, τοὺς ιδιοκτήτας μεγάλων πλοίων, ἐνῷ λ.ζ. τὰ σάφει τὰ ἐκτελούντα ταξίδια εἰς Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν ἐλάχιστα ἐφαρμόθησαν κέρδη ἐπὶ τῆς τοιάντης ὑφίσεων.

Παραλλήλως, ὅμως, πρὸς τὴν ἀνατίμησην τῶν ναυλῶν, ηδηνήθησαν καὶ τὰ γενικὰ ἐξόδα τῶν πλοίων, πιθανότατα δὲ θὰ ἐξακολούθησον ὑφιστάνεια, ἐνῷ ἀρ' ἐτέρον οἱ διμούροντες περὶ τῆς βελτιόσεως, πρέπει ἀπόζημον νά λαμβάνουν ὑπὸ ὄψην τοὺς, ὅτι ὑφίστανται εἰσέπι τοῦλά κανένα πρός πλατινήν, μετά τὴν τελευταῖαν οἰκονομικήν κρίσιν καὶ τὰ πιωτὰ πλοτέλεσματα πολλῶν ἔτον, πατά τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιον αἱ κανονικαὶ ἀποσέστις παρημελήσθησαν καὶ ἡ διατήρησης τῶν ἀποθεματικῶν κατέστη ἀνέφεστη ἀνέφεστος. Ο ναυλοτιμάφιμος — συνεζητεῖ ὁ ἀρθρογράφος — διατηρούμενος ἐπὸ τῆς Δανικῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας (μὲν δάσιν 100 διὰ τὸ 1925) ἐμφανίζει διὰ τὸ 1936, ηδηνήθη μέσον ὁδὸν 112 οὐρῶν, ηδηνήθη μονάδας πλούτου τοῦ 1935. Σημφόνως πρὸς τὰς προκαταρκτικὰς στατιστικὰς τῆς ίδιας ὑπηρεσίας, τὰ ἐξ ναυλῶν μιστεῖ ἐξόδα τῆς Δανικῆς Εμπορίης ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀναβιβάζονται εἰς 225 περίπολον ἐξαπομνήσια καθώς τοῦ πλεόνων, ἔναντι 201 ἐξαπομνήσια τοῦ 1935. Τὰ ποσὰ ταῦτα περιλαμβάνουν τὰς εἰσπράξεις τῶν ἀποτοπλοίων καὶ μότομοτις τῶν ἀπασχολουμένων

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

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

είς μεταφοράς τον ἔξωτερικού, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὴν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἔργασίαν τῶν ιστιοφόρων καὶ τῶν ἐφωδιασμένων μὲν βοηθητικάς μηχανάς Δανικῶν σκαφῶν, εἰσεπράγματος δὲν τινά ἔκτοιμφρα ἀσύν. Τὰ ἔσθα τῆς Δανικῆς ἀπτολίως δὲν είναι εἰσέτι γνωστά, ἐπολογίζεται, διμος ὅτι θὰ παρουσιώσουν μικράν τινα αὐξήσην. Ἑναντίον τοῦ 1935.

"Οσον άφορά τὸν δύκον τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Δανίας, παρα-
μένει οὗτος οὐνοματικῶς ἀμετάβλητος, μολὼνότι διαφορούντος τοῦ 1936 ἴ-
σημιευθήσαν ἀρχεταὶ ἀνανεώσεις, ουμπεριλαμβανομένου καὶ ἀριθμοῦ τι-
νος εἰδίκων πλοίων προσοῦλομένων δι' ἐπιβάτας καὶ διὰ τὴν μεταφοράν
ὅπωρῶν καὶ πετρελαίου. Εἶνε ἐνδιαφέρον νὰ προστεθῇ, διὰ τὸ 113 τῆς
Δανίκης χεροπιτούτης ἀφορά σκώηῃ ἡλικίαις κατώ τὸν 10 ἑτῶν καὶ διὰ
ποσοτής 11.1 ο) ἐπὶ τῆς ὁδοῦκης δυνάμεως τῆς ἀναφέρεται εἰς πλοία ἡλι-
κίαις μικροτέρας τῶν 5 ἑτῶν.

Οι κίνδυνοι των πρὸς τὴν Ἰσπανίαν ταξιδίων

Οι Σκανδινανοί ἐφοπλισταὶ παραπονοῦνται, ὅτι τὰ ταξίδια τῶν πλοίων των πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὰνάταλιν παρεμποδίζονται οποδίως κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας ἐξ ἀφορμῆς τῶν ἐνεργειῶν, εἰς τὰς όποιας προβάντων τὰ περιπολοῦντα εἰς τὸ στενὸν τοῦ Γιθαλτάρῳ ἐξεπλομένα 'Ισπανικά βοηθήτικα σώματα. Λι σύλληψεις, νηρήματα καὶ πολυηροὶ καθυστερήσεις εἰς τὴν Θέουνταν καὶ ἀλλαζοῦν ἀφοροῦν κυρίως Δανικά καὶ Νορβηγικά φορτηγά, ἀποδίδοντα δὲ ἐπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ γεγονός, ὅτι αἱ κυβερνήσεις τῆς Κοπεγχάγης καὶ τοῦ 'Οσλοῦ δὲν ἐνέχουν εἰσέτι τὴν ἀποστολὴν πολεμικῶν σταφῶν εἰς τὰ 'Ισπανικά ὑδατα πρὸς περιφορόησιν τῆς ἔθνικῆς των ναυτιλίας καὶ τῶν διαυτενεμένων ναυτιλασῶν των συμφερόντων. Μέχρι τοῦ δὲ ἔχοντος σημειωθῆ 18 ἐν ὅλῃ περιπτώσεις συντήρησες Δανικῶν πλοίων, τῶν όποιον κατεσχέθη τὸ καθ' ὅλα 'ειδηνικῶν φορτίον των, συγκειμένων ἐξ νοτῶν καρπῶν καὶ γεννημάτων. Λι διαπολογήμενα, ὑπερ, ἀνησυχία καὶ ἡ ἀγανάκτησις τῶν Δανῶν καὶ Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν ἐφείλκυσε πρὸς ἡμέραν τὴν προσοχὴν τῶν Σκανδινανῶν κυβερνήσεων, αἵτινες ἐπέλεγμέθησαν τὸν Ἑγγίηματος καὶ ἔξετάζουν ἡδη τὰ πρωτικώτερα μετα προστασίας τῶν ταξιδίων τῶν ἐθνικῶν των πλοίων. Αἱ σχετικαὶ συνητήσεις διεξάγονται ἡδη εἰς τὴν συνέλευσαν εἰς τὸ 'Ελσίγχερος διάσκεψιν τῶν Σκανδινανῶν χωρῶν, γίνεται δὲ ἀπὸ τοῦδε λόγος καὶ περὶ ἐφαρμογῆς αὐθηροφέρων μέτρων, ἐὰν δὲν τελεσφορίσουν τὰ διπλωματικὰ διαβήματα, εἰς τὰ όποια ἀπὸ κοινοῦ θά προσθέν αἱ Σκανδινανῶν κυβερνήσεις πλησίον τῶν δύο ἀντιμαχομένων 'Ισπανικῶν παρατάξεων.

τοῦ 1937, ἐνῷ ἔξ ἄλλου οἱ κάτοχοι μετοχῶν, αἵτινες δὲν ἔχουν εἰσαχθῆ εἰς τὸ Χρηματιστήριον, θὰ εἰσπορέζονται μίαν ἀποζημίωσιν ὑπολογισθεούμενην ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τελευταίου μερίσματος, ὡς ἀντιφοσωπεύοντος τὸν τόπον ὅπολογίας πρὸς 6 ο). Τέλος, οὗτοι μέτοχοι δὲν πρόκειται να πολλήσουν τὰς μετοχάς τουν, θὰ δίνανται νὰ ἴσπερζον δύο ἀντιφοσώπους τουν, αἵτινες και θὰ ἐπαρροφωποῦν τὰ συμφέροντα αὐτῶν εἰς τὰ νέα διοικητικά συμβούλια.

Τοικουτρόπως, ο κινερηντικός έλεγχος θὰ ἔκταθῇ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς Ἰταλίκης ναυπηγικῆς βιομηχανίας, μολονότι δὲ ο πίναξ τῶν περιηγηθούμενών εἰς τὰς διατάξεις ταῦτας ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων δὲν ἔδημοςεύθιτο μέχρι τῆς στιγμῆς, θεωρεῖται, ἐν τούτοις, βέβαιον, ὅτι καταλέγοντα μεταξὺ αὐτῶν οἱ ἑταῖροι τῶν ναυπηγείων «Ἀνάλυτος» καὶ «Οὐτέρος» — Τέρψη — «Οὐδάντο», τῆς Γένοβας καὶ «Cantieri Riuniti dell' Adriatico», τῆς Τεργέστης. Αἱ ἐν κυριοφορίᾳ μετοχαὶ τῶν ναυπηγείων τούτων θ' ἀντιτασταθμούν δι' ἔτερον.

Ο αντικειμενικὸς σκοπός τοῦ ληφθέντος μέτρου, ὅπερ ἐμελετάτο ἀπὸ ταῦτα, ἀποδέπει νῦν θέση ἡτο τὸν κρατικὸν ἔλεγχον τὰς ἐπαγγῆσις εἰκείνας, ποὺ διαδραματίζουν σπουδῶν γόλον, τόσον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς χώρας, ὃσον καὶ διὰ τὴν πρόοδον τῆς Ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Ἡ πρὸς τὴν Ἀπωλεῖαν κίνησις

Ο Γερμανικός ναυτικός τύπος διεξάγει άπλο τυνος εύφωτάτην έφενναν έπι τον ζωηροτάτου ανταγωνισμοῦ, όποις σημειώθατε τελευταίως έν μέρον τῶν Ἰταλικῶν λιμένων καὶ εἰς βάθος τῶν λιμένων τῆς Βορειοπεριστοκής Εὐρώπης, διὰ τὴν πρὸς τὴν "Απο" Ἀνατολήν ἐμπορικὴν κίνησιν. Διαπιστώθαν ἐπί τῆς ἔρευνης ταύτης, ὅτι οἱ ναῦλοι ἐκ Τεργέστης και Γένοβας πρὸς τὴν "Απο" Ἀνατολήν δὲν ηδέηθησαν κατέ τας αἵτις ἀναλογίας μὲ τοὺς ναῦλους ἐπί τῶν Βορείων λιμένων, ἐνῷ καὶ τὸ πικνὸν δίζητον τῶν ἐκ Κόντιντ ἀναχωρήσεων τείνει νά κάσῃ τὴν σημαίαν τον, μετά τὴν παρατηρησμένη τάσιν πυκνώσεως τῶν δρομολογίων και ἐπί τῶν Ἰταλικῶν λιμένων. Τονίζεται μᾶλιστα ὅτι χάρις και εἰς τὴν ἀλιξίδην ἀφογή τῆς κιβεροήσεως τῆς Ρώμης, ἐπέτευχον νά διαθέτοντο οἱ Ἰταλικοὶ ἐφόριοι τοικοὶ ὁργανισμοῖ ταχέστατα σάψῃ εἰς τὰς γραμμὰς τῆς "Απο" Ἀνατολῆς, ή δὲ τελευταία προσθήκη τοῦ ἀνακατισθέντος ἐπεροεγανίου "Conte Bisanzio" ἀπότελει τὴν πλέον πρόσδοτον ἐδήλωσιν τῆς Ἰταλικῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην διασπορούστηκε.

'Επ' εὐχαριστία, ό τις Εγένοντας ἀνταποκριτής τῆς Ὁλλανδικῆς ἐφημερίδος «Τηλέγραφος», ἀναγγέλλει, διό ποζισαν διαπλαγματέωνται μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Γερμανίας, ὅπως ἔνα τρίμηνο φρούτον σιτάρων, μεταλευμάτων καὶ χημικῶν πρώτων ὑλῶν, τὰ ὅποια μέχρι σήμερον διεκομίζοντο μέσῳ Ἀμβρόσιους καὶ Ρόττερνταμ, λάβουν ἐφεξῆς διεξόδου μέσῳ Γένοβας καὶ Σαβόνας. 'Εξ ἄλλου, αἱ δύο χώραι θὰ προσέλθουν εἰς τὴν σύναψιν συμβάσεων, προοριζομένης νὰ διευκολύνῃ τὴν μέσῳ Τεργεστῆς πρὸς τὴν Ἀνατολήν, τὰς Βρετανικὰς καὶ Ὁλλανδικὰς Ἰνδίας καὶ τὴν Ἀπο-Ανατολήν, σίνην τοῦ Γερμανικοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας. 'Η συμφωνία αὕτη θὰ προβλέψῃ κατανομήν των φρούτων μεταξὺ τῶν Ἰταλικῶν καὶ τῶν Γερμανικῶν ἔταιον.

'Ιταλία

Τὰ ναυπηγεῖα ύπὸ τὸν Κρατικὸν ἔλεγχον

Διὰ Β. Δ. δημοσιεύντος ποθὲ ἡμεροῦ ἐν Ρώμῃ, τίθενται ἐπὸ τὸν
χρονικὸν ἔλεγχον τὰ Ἰταλικά ἐσείναι ναυπηγεῖα, ἀπαντά τελοῖν ὅδι
ἰδιωτικὴν ἐμμετάλλευσιν. Τὸ Διάταγμα καθορίζει, ὅτι τὸ «Ινστιτούτον
τῆς Βιομηχανίης Ἀνορθόσεων», ἔνα δηλαδὴ χρονικὸν ἰδρυμα συστά-
θὲν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως, ὅπως παράσχῃ οἰκο-
νομικὰς διενοικούντες εἰς τὰς ἐθνικὰς βιομηχανίας, ὥστε ἀναλάβῃ τὰ 50 οἱ-
α, τοῦλάχιστον, τοῦ κεφαλαίου τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτι-
νες διαθέτονταν κεφάλαια οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 100 ἐκατομμυρίων λι-
ρρετῶν.

Αἱ ἐπὸ τοῦ «Ινστιτούτου» ἀνάληψιθοσκένεια μετοχά θὰ κρατήθονται παρ' αὐτοὺς μέχρι τοῦ 1942, τὰ δὲ ὑγριστάμενα διοικητικά συμβόλια θὰ διατίθονται, ἀντικαθιστάμενα διὰ νέων, διορισθησομένων ἐπὸ τῆς κινητήσεως. Οἱ μέτοχοι, οἵτινες θὰ ἔχουσιν τὰς μετοχά των εἰς τὸ «Ινστιτούτον» θ', ἀπόριμωθοιν, βάσει τῶν τερζούσιων τιμῶν εἰς τὸ Χομιατιστήριον τῶν ἀξιών, κατ'. Οἰστόβορον τοῦ ἡμέρας Μάρτιου

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.**

ΤΗΛ ΛΙΕΥΣ ΚΟΔΑΧΩ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Είσαγωντας ναι ανθρώπους στην τέλη προσέξουν

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

Ναυτοδάνεια ύπό ὅρους λίαν συμφέοοντας.

**Αντιπρόσωποι:*

EN ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.
99, Fenchurch Street London, E.C. 3
EN POTTERAAM: COAL TRADING ASSOCIATION
Westerkade 2, ROTTERDAM

απίνες τοῦ λοιποῦ θὰ περιλάβουν εἰς τὰς προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν των καὶ τὴν Τεργέστην. Ἐν ἡ περιπτώσει αἱ Γερμανικαὶ ἑταῖραι ηθελον ἵτεροῦ τὸ ἀνάλογον εἰς αὐτὸὺς ποσοστὸν ἔργασίας, θὰ ὑπερούντο νὰ καταβάλουν σχετικὴν ἀποζημίωσιν εἰς τὰς μετ' αὐτὸὺς συνεργαζόμενάς Ἰταλίας.

Αἱ ἐν προκειμένῳ κρίσεις τῶν Ὀλλανδίκων ἐφημερίδων τονίζουν, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς ποὺ ἀντιπειστοῦν σήμερον οἱ Βόρειοι λιμένες ἀπὸ τοὺς Νοτίους ἐνέχει πολιτικὸν, μᾶλλον, παρὰ οἰκονομικὸν καρατῆρα. Διὰ τὸν λόγον ἀριθμὸς αὐτὸν ἥρισαν ἡδη νὰ μελετῶνται ἐν Ὀλλανδίᾳ τὰ προσφρότερα μέτρα ἀμνῆς κατὰ τοῦ παρόντος συναγωνισμοῦ, τοῦ στηρίζομένου ἐπὶ τεχνικῶν δεδομένων καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῶν φυσιολογικῶν φορτῶν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Κεντρικῆς Ἔφρωπης.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰ «τράμπς»

Υπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ρώμης ἀπειλασίῃ ἡ παράτως καὶ κατὰ τὸ τρέζον ἔτος τῆς καταβολῆς ἀμυνῶν ναντιπόλεως εἰς τὸν Ἰταλικὸν «τράμπ», ὑπὸ τὴν ἐπιψήλαξιν, ὅμως, ἐνδεχομένου περιορισμὸν ποσῶν εἰς περιπτώσιν ἀπολύτου ἀνάγκης, καθ' ἣν θὰ ἀπτετέοι ἡ πραγματοποίησις οἰκονομιῶν εἰς τὰς κρατικὰς δαπάνας. «Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἄλλου, τὰ ταυτιδρομικὰ συμβόλαια μετά τῶν τεσσάρων Ἰταλικῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινες τελοῦν ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν τῆς «Finmarce», φάνεται, ὅτι θα χαθοισθοῦν ταῦτα ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν, ἐν συνεννοήσει τοῦ ἴνουργείου τῆς Συγκοινωνίας μετά τῶν ἐνδιαφερομένων ὁργανισμῶν.

Ἐπαναλαμβάνεται τὸ ἔγχειρομα τοῦ «Egypt»

Η Ἰταλικὴ ἑταῖρα «Sorima», ἡ ὥποια τόσον ἐπιτυχῶς διεξήγαγε τὸ ἔγχειρομα τῆς διασώσεως τοῦ χρυσοῦ τοῦ βιστισμένου εἰς τὸν Βισαϊδὸν κόλπον Ἀγγλικοῦ Λάινεο «Egypt», χορηγιμοποίησα πρὸς τοῦτο τὸ ναναγοσωστικόν της «Artiglio», ἀγγέλλεται, ἡδη, ὅτι ἀπέστειλε τὸ ναναγοσωστικόν της «Ariane» εἰς παρομοίων ἐπιχειρησιναραὶ τὸ «Host Lόnto», τῆς Νοτίου Αφρικῆς. Πρόκειται τὴν φοράν αὐτῆν νὰ διασιθῇ τὸ ἐξ 1000 τ. χιλιού φορτίον τοῦ ἀτμοπλοίου «Κάριμπου», τῆς ἑταῖρως «Elder» («Dempster»), ναναγόσαντος εἰς τὰ ἑκεὶ ὕδατα ποδὸς ἐννέα ἑτῶν. Μέχρι σήμερον, ἐπανειλημένα κατεβίθησαν προσπάθεια ἀνελκύσεως τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ φορτίου, ἀνεν ὅμως ἀποτελέσματος, διότι τὸ νανάγον κείται εἰς βαθέα ὕδατα, ἔνα περίον μίλων μακράν τῆς ἀπτῆς, οἱ δὲ δύται εἰναι ὑποχρεωμένοι νὰ ἔργασσονται ὑπὸ λίαν δισμενεῖς συνθῆτας. Ο χαλκὸς ἐνίσταται ἐν μέσῳ ἐποικισμένων σιδηρῶν τεμαχίων, η δὲ περισσότερος τοῦ, ἀν ποτε αὕτη κατορθωτῇ, θὰ ἀπατήσῃ μακροχόνιον καὶ ἐπίπονον ἔργασιαν.

Αὔγετα, ὅτι ἡ ἀναλαβόντα τὸ ἔγχειρομα Ἰταλικὴ ἑταῖρα ἀποβλέπει εἰς τὴν διάσωσιν καὶ ἄλλων ἀντικείμενον ἀξιῶν, ἀτίνα εὔρισκοντα ἐπὶ πλοίον, βυθισθέντων πρὸ ἐτῶν ἀνὰ τὰ «Αφρικανικὰ παράλια.

Ἐτερον ναναγοσωστικὸν τῆς «Sorima» ἀπαρούσται μὲ τὴν διάσωσιν τοῦ πολυτίμου φορτίου τοῦ ἀτμοπλοίου «Μόνυγκαρα», καταποντισθέντος πλησίον τῆς Μεσογείης κατὰ τὴν διάφορεαν τοῦ πολέμου. Τὸ νανάγον τοῦτο κείται εἰς βάθος 385 μέτρων, ἔνθα ἡ ἔργασία τῶν δυτῶν ἀποβαίνει ἀναμφισβήτητος, ἐκτάκτως δυσχερεῖς. Καὶ εἰναι μὲν ἀληθές, ὅτι εἰς Ἀμερικανὸν ἐπιστήμων κατώρθωσε νὰ φύλαξε, εἰς μίαν κατάδεσιν του παρὰ τὰς Βερμούδας, εἰς βάθος 475 μέτρων, χορηγιμοποίησα πρὸς τοῦτο χαλκόνδινον σκάφανδρον, δὲν δύναται, ὅμως, νὰ συμπεριφύῃ πανεῖς ἐκ τούτου, ὅτι εἰναι ἐπικτή ἡ ἐπιτυχὴς ἔργασία ἐνός δέντου εἰς τόσον βάθος.

Μεγ.Βρεταννία

Ἐνδαρρυντικαὶ προβλέψεις διὰ τὰ «τράμπς»

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ ἥμερῶν ἐν Λονδίνῳ ἐτήσιαν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς «King Lines», ὁ πρόεδρος αὐτῆς οἱ F. Vernon Thomson, δοτεῖ, ὃς γνωστοί, προσταταὶ καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» διοισθεῖσης «Διοικητικῆς Ἐπιτοποίης» τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τὴν διαχείρισιν τῆς πρὸς τὰ Ἀγγλικὰ «τράμπ» ἐπιχορηγήσεως, εἴδε τὴν εὐκαιρίαν ν' ἀναπτύξῃ τὰς γνώμας του ἐπὶ τῆς οἰμερινῆς θέσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς ἀναπτύξεως τῆς ἔργασίας των. Αἱ προβλέψεις μου — εἰπειν ὁ ἐπιφανῆς ὄμιλος τῆς — παρὰ τὴν αἴξησιν τῶν δασκαλῶν ἐξμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, εἰναι ἡδη ἀρχετὰ ἐνθαρρυντικαὶ καὶ ἐὰν η παρόντας κατάστασις συνεχισθῇ, δύναται τις νὰ ἀναμένῃ τὴν κατὰ τὸ τρέζον ἔτος διανομὴν μερισμάτων, ὑπὸ τῶν ἑταῖρῶν «τράμπ» εἰς τοὺς μετόχους των.

Ἡ πληρωμεῖσα κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν κυβερνητικὴ ἐπιχορήγησεις εἰς τοὺς ἐποπλωτὰς τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν ἐπέτευχε τοὺς ἀντικειμενικοὺς σκοποὺς τῆς, διότι συνετέλεσε πράγματι εἰς τὴν γερμάνωσιν τοῦ οἰκονομικοῦ χάσματος μεταξὺ τῆς περιόδου τῆς ἀσυνήθους κρίσεως καὶ τῆς παρούσης ἐποχῆς ἀναζωγονήσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Χαίροι — ἐξηγούσθησεν ὁ σέρ Θομσον — εὐφορισμένος σήμερον εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ τονίσω, ὅτι φαίνεται ἐντελῶς ἀπίθανος ἡ ἀνάγκη καταβολῆς οἰασδήποτε, θάσει τῷ Νόμῳ, ὑλικῆς ἀρχῆς πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν κατὰ τὸ τρέζον ἔτος. Ἡ ἔργασία τοῦ φορτηγοῦ πλοίου εἰοῦλην ἡδη εἰς τὴν ὕδων τῆς εὑμερίας καὶ συνεπῶς οὐδεμία ἐποχήρηγησις ήταν μὲ τὸν πληρωτὴν, ἐφόσον ὁ μέσος ὁρος τοῦ τιμαριθμοῦ τῶν ναυλῶν κατὰ τὸ 1937 θέλει φθάσει εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1929.

Ἡ παρόντας βελτίωσις τῶν ναυλῶν — προσέθηκεν — ἀνὰ τοὺς διαφόρους ἐξαγωγικοὺς τομεῖς, ὁφελεῖται μεγάλως εἰς τὴν ἔντησην φορτηγοῦ καροτηπότητος διὰ τὴν μεταφορὰν εἰδῶν πρώτης ἀνάγκης, ὡς εἰναι ὁ σῖτος καὶ ὁ αμάραστος, ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ Αὐστραλίας εἰς Εὐρώπην, πρὸς κάλυψιν τοῦ ἐλλείμματος ἐπὶ τῆς περιουσίν πτωχῆς ἐσόδειας τῆς καὶ εἰς τὴν ἑπτατον τῆς ζητησίου σκαφῶν διὰ ἀραβόσιτον ἐξ Ἀργεντινῆς δι. Ἰννομένας Πολιτείας, ἡ τελευταία ἐσόδεια τῶν ὅποιων κατεστράψῃ. Ἐπὶ πλέον, ἡ ἀνόμαλος διεθνῆς κατάστασις ἐνέτεινε τὴν ζητησίου χωρητικότητος. Αἱ φάσεις, ὅμως, αὕτη τῆς παρατηρησμένης δραστηριότητος εἰναι παροδικαὶ καὶ ἐνῷ, δεβαίως, χρονιμένους ὡς εὐκαιρία διὰ τὴν προσθήσην τῆς ἔργασίας τῶν φορτηγῶν, δὲν πρέπει, ἐν τούτοις, καὶ νὰ λησμονήται, ὅτι μία σταθερὰ βελτίωσις ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐξαφτάται πάντοτε ἀπὸ τὴν ἀναζωγόνησιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Ἀναγνωρίζεται γενικῶς — ἐτόνισεν ὁ σέρ Θομσον — ὅτι ἡ τοιώτητη ἐπιμητηρία ἀναβίωσις θὰ ἡδύναται νὰ προσήνῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον ἀπὸ δύο παράγοντας, οἵτινες προϋποθέτουν κυβερνητικὴν ἐνέργειαν: Ἐπὸ τὴν κατάρρωψιν, δηλούντο, ὅτων ἐμπορικῶν φραγμῶν καὶ ἀπὸ τὴν νομισματικὴν σταθεροποίησιν. Καὶ προσέθηκεν: «Ἐάν — λόγῳ τῆς ἐνεργοῦ συμμετοχῆς μου εἰς τὴν ἔφαρμογὴν τοῦ Νόμου περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν — μοι ἐπετρέπετο, θὰ ἐπενέμουν νὰ τονίσω, ὅτι ἡ ἀποδειγμένη ἐπὶ τῆς διετοῦς πείρας ἀξία τῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἐποπλωτῶν τῶν «τράμπ» καὶ ἡ ἐπιτυχία τῶν καθιερωθέντων «σχεδίων κατατάσιον ὄριον τῶν ναυλῶν», παρ' οὐδενὸς παραβλέπονται. Ἡ Ἀγγλικὴ ναυτικὴ διοικησία προτίθεται νὰ ἀπολύθησῃ, ἐν προκειμένῳ, τακτικήν, τείνοντας εἰς τὴν διασφάλισιν μίας μονιμωτέρας ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας, τόσον ἀπαραίτητον κατὰ τὴν ἀναπόφευκτον ἐπάνοδον τῆς Ναυτιλίας εἰς διλγύτερον εὐνούχον καπούς.

Ἡ ἀνατιμητικὴ πορεία τῶν ναυλῶν

Ο καταρτιζόμενος ὑπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, δείπτης τοῦ ναυλοτιμαρίου ἐμπανίζει ἀπὸ τοῦ παρελθόντος οἰκτωριδίουν καὶ ἐντεῦθεν ἐπέτερον ναυλῶν, ἔναντι τοῦ μέσου ὅρου διὰ τὸ ἔτος 1929. Ἡ ἀνοικτα πορεία, τὴν ὥποιαν ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου ἡρούσθησεν ἡ ναυλαγαφα, συνεζίστει μὲ γοργὸν ουθμόν, ὅλαι δὲ ἐνδείξεις πείθουν, ὅτι δὲν ἔργασσεν ἀξόμην ἡ γνωστικὴς εἰς τὸ ἀνώτατον αἵτης σημεῖον. Τὸ γερονός, ἀλλοὶ τε, ὅτι τὰ πληρωνόμενα διὰ χρονικὰ ναυλώσεις μαρτσᾶς διαφορεῖς, ἐνοίσια, ἐφοίντων ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, εἰναι ἀρκετὰ χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ. Πρὸ ἡμέραν ἀπό τὸ 6/6, ποὺ ἀπέτελλον τὸν μέσον ὥρον τοῦ 1929. Ἐπιτροφέτως, ἡ τιμὴ τοῦ 10) — εἰναι ἀνωτάτη ομηριωθεῖσα ἀπὸ τοῦ 1921 καὶ ἐντεῦθεν.

Ἡ κατ' ἔτη καὶ μήνας ἀπὸ τοῦ 1934 καὶ ἐντεῦθεν πορεία τοῦ ναυλοτιμαρίου, ἐν συγκριτικοῖς εἰς τὸν ἀνδριλονθόν πίνακα.

ΕΝΑΝΤΙ ΒΑΣΕΩΣ 100 τῶν ἔτον	1913	1920	1929
Διὰ τὸ ἔτος 1934	80.60	18.86	75.83
» » 1935	81.07	18.97	76.28
» » α' ἔξαμηνον τοῦ 1936	96.50	22.58	90.79
» τὸν Ιούλιον 1936	88.42	20.69	83.19
» » Αὔγουστον 1936	93.85	21.96	88.30
» » Σεπτέμβριον 1936	103.76	24.28	97.63
» » Οκτωβρίου 1936	110.73	25.91	104.18
» » Νοέμβριον 1936	111.41	26.07	104.82
» » Δεκέμβριον 1936	135.51	31.71	127.50
» » Ταυνούριον 1937	139.49	32.64	131.24
» » Φεβρουάριον 1937	139.15	32.56	130.92
» » Μάρτιον 1937	140.60	32.90	132.29

VINKE & C_o

Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines

ROTTERDAM

Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

LIVERPOOL
REALIMITED.
Stevedores of Cargo
—of All Kinds—
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

‘Η ναυσιπλοΐα είς τὰ Ἰσπανικὰ Ήδατα

Τὸ μεσονέκτιον τῆς 19ης πρὸς τὴν 20ην Ἀπριλίου, ἐτέθη, ὡς γνωστόν, εἰς ἑφαδμογήν ὁ ἀποφασισθεὶς ὑπὸ τῆς «Ἐπιτροπῆς μὴ ἐπεμβάσεως» ἔλεγχος τῆς Ἰσπανίας, ἀπὸ Σηρᾶς καὶ θαλάσσης, πρὸς ἀπαγρήγη τῆς εἰσόδου καὶ ἄλλων ζένων ἔθελοντων εἰς τὸ Ἰσπανικὸν ἕδαφος καὶ προβλήψην τῆς μεταφορᾶς ὑλικού πολέμου εἰς ἅμφοτέας ταύτην ἀντιμαχοῦμεν παρατάξεις. Ως ἡτού τὸν ἔλεγχον ἀντιδέφεμεν ἀμέσως τὴν διεθνὴν ναυτιλίαν, τὸ δὲ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον» τοῦ Λονδίνου, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ προασπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ἤλθεν εἰς ἐπαρήγη μὲ τοὺς Ἀγγλικοὺς ναυτασφαλιστικοὺς ὄργανοιςμούς, μὲ τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν καὶ μὲ ἀντιπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τὸν καθοδιούν τῆς τηροτέας στάσεως παρὸ ἐξεινών τῶν πλιονοκητῶν, τῶν ὅποιων τὰ σκάψη ἥσαν νανλωμένα δι' Ἰσπανικὸν λιμέναν πρὸς ἐκφότωσιν ή ἐξ Ἰσπανικῶν λιμένων πρὸς φότωσιν ή εργοσυνότοι ἐλλιμενισμένα ἐν Ἰσπανίᾳ ἢ ἐτέλουν ἐν πλῷ πρὸς τὰ ἔξει.

οσούντο επλιμενισμένα εν τη θάλασσαν ή πεζούς σε μια μέρη λόγω της αποτίθεσης της Αγγλίας στην Ελλάς.

Το 'Αγγλικόν 'Επιμελήτηριον, ένα συνεργαστικό μετόπι των άσφαλτών, έμελέτησεν, έπισης, μετά προσοχής την ένδεδειγμένη προφυνατική μέτρα, άτινα όταν θα έδει νύ έλαμβάνοντα παρόν των πλαισιωτήτων διώτα ταξιδία πρός την Ιστανάν, συνέστησε δὲ τελικώς, όπως είς τα συναπτώμενα ναυλούμενα και είς τας φροτωτικάς περιλαμβάνοντα οι άσφαλτοι προ:

1. ΌΠΟΙΑΣΧΟΣ ΔΕΝ ΘΑ ΖΑΛΗΤΑ, ΟΥΤΕ ΘΑ ΈΠΟΧΩΕΟΥΤΑ ΝΑ ΈΠΟΥΔΡΦΗ ΦΩΤΟΤΟΠΙΑΣ ΔΙ' ΟΙΝΟΔΗΠΟΤΕ ΆΠΟΚΕΚΛΕΙΣΜΕΝΟΝ ΛΗΜΕΝΑ, ΔΙΑ ΤΩΝ ΒΤΟΙΩΝ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ή ΟΙ ΕΦΕΠΛΙΣΤΑΙ ΘΑ ΘΕωΡΟΪΝ, ΖΑΤΑ ΤΗΝ ΙΔΙΑΝ ΑΥΤΩΝ ΖΩΙΑΝ, ΉΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΝ Ή ΑΔΙΝΥΑΤΟΝ ΤΩΝ ΕΙΣΠΛΟΥΝ Η ΖΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ.

ον, οι επιλεγόντων ή ανανεώντων των επιλογών ή καταληξόντων.
2. Έάν οισθήποτε ἐν τῷ παρόντι νανολιμπιαρίῳ ἀναφερομένων λιμένων η τοιούτος κανονικῶς ὑποδεικνύμενος, συμφόνως πέδους τούς δρόμους τῶν φροτοποιῶν, ἀπολεισθῇ, συνεπείᾳ πολέμου, ἐχθροποιῶν, πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐμφύλιου πολέμου, ταφαρών, ἐπαναστάσεων ή ἔφαμιγος διεισδύσεις τινῶν ἀποφάσεως: α') νά θεωρήται ἵπο του πλοιάρχου η τῶν ἐφοπλιστῶν, κατὰ τὴν κρίσιν τον, ἐπικινδυνος η ἀπηγορευμένη η εἰσόδος εἰς σίνοδηποτε τοιούτον λιμένα ή η εἰς αὐτὸν ἐφόρτους τοι δι' ἐκεί προσφιλέμενου φροτίου. Καὶ β') Νά θεωρήται ποτε του πλοιάρχου η τῶν ἐφοπλιστῶν, κατὰ τὴν κρίσιν τον, ἐπικινδυνος η ἀδύνατον γά πλένση το σκάφος εἰς τοιούτον λιμένα ἐφροτώσεως.

Τό φαριτὸν ἡ —ἐνδέχομένως — τὸ τιμῆμα φαριτὸν, θὰ ἐκφορτώνται εἰς οἰνόδηποτε ἄλλον ἀσφαλή λιμένα, κατὰ τὰς διαταγὰς τῶν ναυλωτῶν, ἀρκεῖ μόνον οἱ οἴνοις ὑποδεικνύμενοι «ἄλλοι λιμένες» νά μηδινσιν ἀποκεκλεισμένοι η νά μή είνε η εἰς αὐτοὺς ἵσσοδος η ἐξφότωτις — κατὰ τὴν κρίσιν τὸν πλοιάρχου η τὸν ἐφοπλιστὸν — ἐπικινδυνός η ἀπηγορευμένην. Εάν δὲν ληφθοῦν τοιωταὶ διαταγαὶ παρὰ τὸν ναυλωτῶν ἑντὸς 48 ὥρων, μετὰ τὴν ἡ ἀττὸν η τὸν πρατόθρον τὸν λῆψιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν παραλήσσεις περὶ καθορισμοῦ τοῦ ἑποναυτιστικού λιμένος ἐξφροτώσεως, θὰ ἔχουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν εὐχέρειαν νά διατάσσουν τὴν ἐξφότωτιν εἰς οἰνόδηποτε ἀσφαλή λιμένα, τὸν ὃποιον αὐτοὶ η πλοιαρχὸς ὑθελον κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἀποφασίσει. Η τοιωτὴ ἐξφότωσις τοῦ φαριτοῦ η τὸ τιμῆματος ἀποῦ θὰ θεωρήται ως τελεία ἐξπλήρωσις τῶν ἐπ τοῦ ναυλωσμάτων ἀπορρεούσων ἴντοχρεοσιν. Έν περιπτώσει ἐξφροτώσεως εἰς τοιούτον λιμένα οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ δικαιοῦνται ναύλου, ώς έάν ἀρεβίδως η ἐξφότωτις είλεγε ἔκτελεσθῇ εἰς τοὺς λιμένας, οἵτινες ἀρχικῶς ὑπερειχθαν η εἰς τοὺς λιμένας, πρὸς τοὺς ὃποιούς τὸ πλάνον θὰ ἦτο ἐνδέχομενον νά πλεύσῃ διατασσόμενον, σημανόντων ποὺς τοὺς δύοντας τῆς φορτωτικῆς.

Όλα τά έπειτα ξέδα, τά προκόπιστα ἐκ τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐφορτώσεως εἰς τοιούτους «ἄλλους λιμένας», θὰ καταβάλλονται ἕπο τῶν ναυλωτῶν, ἡ καὶ μίαν ιδιοκτητῶν τοῦ φορτίου, οὐ δὲ ἐφαπλιστά θὰ ξέχουν τὴν δικαιίωμα κυριώτητος ἐπὶ τοῦ φορτίου διὰ τὸν ναῦλον καὶ διὰ τὸ πόλια, ὃς ἄνω. Ξέδα.

3. Τὰ πλεῖστα θὰ είναι ἐλεύθερον γιὰ συμποσίους μὲ οἰαυδόποτε ὑ-

πόδειξην ἡ οὐστασιν, ώς πρὸς τὴν ἀναζώρησιν, τὸν κατάπλουν, πορείαν, λιμένας προσεγγίσεως, κρατήσεις, καθυστερήσεις, ζώνας, ὄδατα, παράδοσιν ἡ ὀπωσδιήποτε ἄλλως ἥμερε διαταχῆ ἐπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς ἑθνικότητος, εἰς ἣν ἀνήκει ἡ οἰσάδηποτε ἄλλης κυβερνήσεως ἢ τοπικῆς ἀρχῆς ἢ παντὸς προσώπου ἢ ἄλλον ἐνεργοῦντος ἢ συμπεριφερούμενον με τὸ κένος ἢ τὴν ἔξοντισοδόθησιν τὸν ἀντέτομον ἀφόδων ἡ βεργήσεων ἢ παρ' οἰσάδηποτε ἐπιτροπῆς ἢ προσώπου ἔχοντος—δινάμει τῶν συμβολαίων ἀσφαλήσεως τοῦ πλοίου κατὰ κινδύνουν πολέμου — τὸ δικαίωμα νὰ δίδῃ τοιάτας ὅδηγίας ἢ συστάσεις.

Ἐάν, συνεπείᾳ ἡ σημφόνος πρὸς οἰανδήποτε τοιαύτην ὁδηγίαν ἡ σύνστασιν, ἐπισιμῇ ἡ δὲν ἔκτελεσθῇ τι, τὸ τοιοῦτον δὲν θὰ λογίζηται ὡς παραδίωσις τοῦ ναυλοσηματώνον. Ἐάν, συνεπείᾳ τοιούτον διαταγόν, ὁδηγῶν ἡ συντάσσουσαν ἡ σημφόνως πρὸς αὐτάς, τὸ πλοῖον δὲν πλένου πρὸς τὸν λιμένα η τοὺς λιμένας τοὺς ἀποδειχθέντας ἀρχικῶς η πρὸς ἔκεινους εἰς οὓς ἐνδεχομένους νά διετάχθῃ, σημφόνως πρὸς τοὺς ὄρρους τῶν φροτωτικῶν, δύναται νά πλενησθῇ πρὸς οἰανδήποτε ἀσφαλῆ λιμένα ταπά τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου η τὸν ἐφοπλιστῶν — καὶ νά παραδόσῃ ἐπει τὸ φροτίον του. Η τοιαύτη ἐψφόρτωσις θὰ θεωρηθῇ ως κανονική ἐπιλήψωσις τοῦ ναυλοσηματώνον καὶ οἱ ἐφοπλισταί θὰ δικαιῶνται εἰς τὸν λιμένα, ώς ἐὰν η ἐψφόρτωσις είλεγχεν ἔκτελεσθῇ εἰς τοὺς ἀρχικῶς ἀποδειχθέντας λιμένας η πρὸς ἔκεινους, εἰς τοὺς ὅποιους ηθελε διαταχθῆ νά πλεύσῃ. σημφόνως πρὸς τοὺς ὄρρους τῶν φροτωτικῶν.

Ἡ αὔξησις τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων

Είτη την «Burntisland Shipyard Journal» έδημοσιεύθη ένδιαιρέφον αρθρον διά την σημειουμένην άνατιμησιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων καὶ ίδια διά τὸ ηγεμένον κόστος τῶν νέων κατασκευῶν. Τὰ ἐμπορικὰ σκάφη — τοιίζει ἐν ἀρχῇ ὁ ἀφοργάραφος — τόσον τὰ παλαιά, δοσον καὶ τὰ νέα, ἀπέτησσον ἔχατος μεγάληντέραν ἀξιῶν, ἡ δὲ βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς διά ἀνεβίσασε μόνον τὰς τιμὰς τῶν πλοίων, ἀλλὰ ταντοχρόνως καὶ ἑτονούσε τὸ περιθώριον, ποιοὶ δύνανται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ πληρώσουν διά τὴν κατασκευὴν νέων πλοίων. 'Υπὸ τὴν ἐπίδασιν διαφόρων παραγόντων, ὑφίσταται σημαντικῶς τὸ ναυπηγεῖον κόστος, αἱ δὲ συντελέσσων εἰς τὴν τοιωτήν δημόσιον ἀρμοδιαὶ εἰλεῖ ἦδη ἀρκετὰ εὐκρινεῖς. 'Η ἀπεργόφωτις τῆς ἄγορᾶς ἀπὸ τὴν ζητησιν ὑλικῶν καὶ ὑπηρεσῶν καὶ ἡ κατ' αἴσιοντα ωμόθυμον ἐπερτέρα τοποθετησις παραγγελιῶν διά ναυτικοὺς καὶ στρατιωτικοὺς ἔξοπλισμούς έδημοσιύγησαν τὴν παρούσαν ἀνάτιμησιν τοῦ κόστους ναυπηγήσεον, ήτις καὶ φαίνεται, ὅτι δὲ παρασταθῇ ἐπ' ἀρχέτον. 'Εφ' δοσον ἐπικρατῶν αἱ ἀσονιψίεις αἴτια συνθήκης θὰ παραμενοῦν νηὶ καὶ θὰ ἀνέχονται εἰς ἕτι ἴημιλότερα ἐπίπεδα αἱ ἦδη ἐπικρατοῦσαι διά τὰς νέας κατασκευαῖς τιμαὶ.

Οἱ ναυτηγοὶ — συνεχίζει ὁ ἀρθρογράφος — δὲν ἐπωελήθησαν τῆς ηρμηνένης ἡτησίου συγχονισμένων ἐμπορικῶν πλοίων, ποὺ ἀπέρριψεν ἐξ τῶν βελτιωμένων διών τῆς ναυτιλασῆς ἔργασίας, διὰ νὰ ὑγρώσουν τὰς τιμάς. Εἰς ἀρχεταύ περιπότασι, τὰ ὑπογραφέντα πρὸ τινων μηδὲν σημβόλωνα δόναταν νὰ ἀποδειχθῶν ἀσύμφωνα, λόγῳ τῆς φαδαίας ἔτιτο τῷν ὑφέσεως τῶν δαπανῶν ἐξ τῶν ἐπελθησάντων προσθέτων βαρῶν, ἐκ τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ὄντων καὶ τῶν ἡμερομοιχίων, τὰς δὲ δαπάνας ταῦτας θὰ δεήσῃ νὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ ναυτηροί. Έάν οἱ ἴσολογοι ναυτηγικῶν τινῶν ἔταιροι, οἱ δημιουρευθυδόμοι εἰς τὸ ἔγγυς μέλιλον, συμπλέσῃ νὰ ἐμφανίσουν ἐπὶ τέλους μιρρὰ τινὰ νέδη, θὰ ἐνείχει τοῦτο τὴν σημασίαν, ὅτι αἱ φρουραὶ καὶ συνήθεις συνέπειται τῆς ηρμηνένης παραγωγῆς, τίχον συντελεῖσθαι εἰς τὴν μειώσιν τῆς ἀναλογίας τῶν γενικῶν ἔξδον καὶ τῶν ἔξδον διατείσεως κατ' ἀναλογίαν ἐπιτρέπονταν νὰ πραγματοποιηθῇ ἔνα μικρὸν λογικὸν κέρδος. Βάσει τῶν ὑφισταμένων τιμῶν ναυτηγήσεως, δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι, έαν ἡ σημειρινὴ παραγωγὴ δὲν ἥτο μεγάλυτερα τῆς μέσης τοιαύτης κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπατείαν, καὶ αἱ καλύτεροι ἀκόμη ὠργανωμέναι ναυτηγικαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ ἐδυνοκολεύοντο νὰ ἐπιτύχουν μιρρὰν τινὰ ἀπόδοσιν ἐπὶ τῶν ἀγνωτοποιημένων κεφαλαίων του.

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

AGENTS for GREECE:
**The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS**



Το σημερινὸν ἐπίπεδον κόστους τῶν νέων πλοίων δὲν πρέπει νὰ θεωρήται ἴνφιλὸν, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς παραπομπέας ἀνάπτυξεις ἐπὶ οἰουδήποτε ἄλλου εἶδους ἡ ἀξία. Πράγματι, τὸ ἐπίπεδον τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ἀντιπροσωπεύει μόνον τὴν δαπάνην δ' ὑλικὰ καὶ ἔργασιν, δῶς τὰ ταῦτα προσφέροντα σῆμερον εἰς τὸν κατασκευαστὰ καὶ τὰ ὅπια σύντος δὲν δύνανται νὰ προμηθεύσῃ ἐνθυνότερον τῆς τρεχοῦσης σημερινῆς ἀξίας των. "Οσον ἀφορᾶ εἰδικῶς τὰ ἔμπορικά πλοια, ἀναγνοῦμεται, ὅτι τὸ κύριο τῶν νέων παραγγελιῶν, τοῦ παρόντος καὶ τοῦ μέλλοντος, θὰ ἔξαρτηται ἐπὶ τῆς σχέσεως μεταξὺ τῆς ιανότητος τῶν ναυλῶν, δῆς καταλίπουν κέρδος καὶ τῆς ἔξυπητεστίσεως τῶν διατεθεμένων κεφαλαίων. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἔλπεται, ὅτι ἡ ἕρμησις τῶν τιμῶν τῶν ὑλικῶν θὰ ἀναζητηθῇ διὰ τῆς ἀπογνής κάθε ἀπότονος βίᾳς, ὡς πρὸς τὴν τοποθέτησιν τῶν παραγγελιῶν δ' ἔξοπλισμού. Τὰ περισσότερα Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ἔνδιαφέρονται ἀμεσώτερον διὰ τὴν κατασκευὴν ἐμπορικῶν πλοιῶν καὶ ἐπιβυμοῦν ὑπόθεσιν τῶν τιμῶν, πέραν ἐνὸς οἰκονομικῶς λογικοῦ ὄφιον, διότι κάθε ἀπερθελλήτης αἴσθησις τοῦ κόστους θὰ ἔστημεται διασπορῶν τῶν περιτέρω παραγγελιῶν. Καθίσταται συνεπῶς ἐνόησιν, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα δὲν θέλουν νὰ ίδουν θεοπαλέμενή την κανονικὴν ἔργασίαν τῶν εἰς τὴν ἐσπενσήν την πρόσθιον τῶν ἔξοπλισμῶν, ἐπειδὸς μόνον εἰς ἔσχάτην τινὰ περίπτωσιν ἔχουσις ἀνάγκης.

Νέα σκάφη διὰ τὴν Μεσόγειον

Εἰς τὴν ἔργασιον τοῦ προγράμματος ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῶν, ἀνηγγέλθη ὑπὸ τῶν «Ellerman Lines» μεταξὺ ἄλλων παραγγελιῶν καὶ ἡ κατασκευὴ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Wm Gray & Co, Ltd», τοῦ Οἰκετίου Χαρτελεπού, δέν ταυτίτατων φορτηγῶν γραμμῆς, 4300 τ. φορτίου ἐξάστου, προοριζομένων διὰ τὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὸν λιμένα τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς τακτικὰς γραμμὰς τῆς «Ellerman — Parauanīs» καὶ τῆς «Westcott & Laurence Lines».

Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ ἔρθοδιασθῶν διὰ τὸν πρόσθιον τῶν μὲ παλινδρομικὰς μηχανίτις, ἐν συγκόνισμῷ πρὸς ἀποστροφούς ἔξατμάσεως «Bauer - Wach», θὰ διαθέτουν δὲ καὶ χόρον ψυγείων διὰ τὴν μεταφορὰν εὐπλανῶν φορτίων καὶ κυρίως νοτῶν ὄπωρων. Αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν ψυγείων θὰ είναι καθ' ὅλα συγχρονισμένα, ὁ δὲ ἀερισμός τῶν θὰ ἔστησηται διὰ συστήματος Thermotank.

Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόρδος Ρέτζιστερος» διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἔργασις εἰς ὅλας τὰς χώρας (ἔξαρτεσι τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, περὶ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν τῆς ὥπαις δὲν ἐπάρχουν αὐθεντικὰ πληροφορία) ἀναφέρουν, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ α' ζημένου τρ. ἔτους ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευῆς ἀνά τὸν Κόσμον ἀτμόπλοια καὶ δημοτικῆς συνολικῆς χωρητικότητος 2,452,051 τ. γραμμ., Λίγος. Αἱ ναυπηγήσεις αὐτῶν είναι πρέσημένα πατά 200,800 τ. γραμμ. ἔναντι τοῦ δ' ζημένου 1936 καὶ ἀπότελον τὸ ἀνοιτατον τομεισθὲν δριον ἀπὸ τοῦ γ' ζημένου τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰολανδίαν ἔναντι πρόσθιον σκάφη 1,014,454 τ. γραμμ., ὁ δὲ χωρητικότητας αὕτη καλλιέπονται τὰ 41.4 οἱ τῆς παγκόσμιον παραγωγῆς, ἵστο ἀνώτερον πατά 50,812 τ. ἔναντι τοῦ δ' ζημένου π. ἔτ., καὶ κατά 172,093 τ. γραμμ. (ἵστο πλέον τὸν 20 οἱ) ἔναντι τῆς ὑπὸ ναυπηγήσεων χωρητικότητος κατὰ τὸ ἀντίστοιχον α' ζημένου τοῦ 1936, ἀπέτελε δὲ τὸ ἀνότατον σημειοθὲν δριον ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1930 καὶ ἐπερέβανε τὸ σύνολον τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὰς τίσσας κυριοτέρας χώρας, ἵστο τὴν Γερμανίαν, Ιαπωνίαν, Οἰλανδίαν καὶ Ἡνωμ. Πολιτείας.

Σημειοῦται ἀκόμη, ὅτι ποσοστὸν 8.3 οἱ τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ ναυπηγήσεων, ἵστο σκάφη 84,000 τ. γραμμ. περίπου, προορίζονται διὰ ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστάς, μεταξὺ δὲ τῶν σκαφῶν αὐτῶν καταλέγονται καὶ τοῖα φορτηγά 14,740 τ. γραμμ. διὰ λογαριασμὸν «Ελλήνων».

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 & SUNDERLAND

ἥτοι διὸ διὰ τὸν Οἰκουν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ (τῆς παραγγελίας καὶ τρίτου σούσαν παρὰ τοῦ ίδιου Οἰκουν μὴ περιηγηθείσης εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ α' ζημένου) καὶ ἐνὸς διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἰκουν τῶν κ. κ. Υἱῶν Σ. Γ. Ἐμπειρίου.

Ἡ ὑπὸ ναυπηγήσεων ἐξ ἄλλου χωρητικότης εἰς τὰς λοιπὰς ὅμοι, πλὴν τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰολανδίας, χώρας (ἔξαρτεσι πάντοτε τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας καὶ τῆς ἀλληλοσπαρασσόμενῆς Ἰσπανίας) ἀνήσκετο τὴν 31ην Μαρτίου εἰς σκάφη ὀλικῆς χωρητικότητος 1.437,597 τ. γραμμ., καλλιέποντα ποσοστὸν 58.6 οἱ τῆς Παγκοσμίου ἔργασίας καὶ ὑπερβαίνοντα κατὰ 150,000 τ. τὴν ὑπὸ κατασκευῆς χωρητικότητα εἰς τὸ τέλος τοῦ δ' ζημένου π. ἔτ. Λίγοι πρώτευσιν καθὼρίζεται, ὅτι ἡ σημαντικότερα ναυπηγήσει εἶναι εἰς τὰς λόπιας κατανέμεται ἡ σημαντικότερα ναυπηγήσει εἶναι εἰς τὰς λόπιας κατανέμεται.

Γερμανία τ. γρα. 352,938 Ήνωμ. Πολιτεία τ. γρα. 153,350
Ιαπωνία » 246,723 Σονηδία » 112,050
Οἰλανδία » 201,464 Δανία » 92,675

Ἐξ τῶν ναυπηγήσεων τῶν λοιπῶν, πλὴν τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰολανδίας, χώρων, σκάφη, 441,784 τ. γραμμ., ἥτοι τὰ 30.7 οἱ, προορίζονται διὰ ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστάς, μεταξὺ δὲ τῆς χωρητικότητος περιλαμβάνεται καὶ ἔνα δεξαμενόπλοιον 15,200 τ. d. w., κατασκευαζόμενον εἰς τὰ Σονηδία ναυπηγεῖα GOTaverken διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λριστ. Όναστ.

Διαρκοῦντα τοῦ α' ζημένου πρόσθιον ἐν τῇ Αγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ νέα ἔργασια διὰ σκάφη 253,493 τ. γραμμ., μὲ μείσων κατὰ 19,053 τ. ἔναντι τοῦ δ' ζημένου π. ἔτ., καθεύδησθον δὲ πλοία 175,686 τ., μὲ μείσων κατὰ 104,711 τ. γραμμ. ἐν συγκρίσει μὲ τὸ προηγούμενον τρίμηνον. Διὰ τὰς λοιπὰς χώρας οἱ ἀντίστοιχοι ἀφιμοὶ εἰναι 482,853 τ. γραμμ. διὰ τὴν ἀριστεράνην νέαν ἔργασίαν καὶ 302,964 τ. διὰ τὰς καθεύδησεις, μὲ διαφορὰν ἔναντι τοῦ δ' ζημένου π. ἔτ., κατὰ 14,295 τ. γραμμ. ἐπὶ πλέον διὰ τὴν νέαν ἔργασίαν καὶ κατὰ 101,125 τ. γραμμ. ἐπὶ ἔλαττον διὰ τὰς καθεύδησεις.

Οσον ἀφορᾶ τὸ ὑπὸ ναυπηγήσεων ἀνὰ τὸν Κόσμον ἀτμοκίνητα καὶ δηλεοζήνητα δεξαμενόπλοια (τῶν 1000 τ. γραμμ. καὶ ἄνω ἔκαστον) ἀνήσκετο τὴν 31ην Μαρτίου τοῦ ἔτ. εἰς 85, συνολικῆς χωρητικότητος 689,838 τ. γραμμ.

Ος πόρος τὰ μεγέθη, ἡ ὑπὸ ναυπηγήσεων ἀνὰ τὸν Κόσμον χωρητικότης κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιον τρίμηνον, περιελάμβανε 8 ἀτμόπλοια καὶ 35 μότοροπλοῖς μεταξὺ 8000 ἕως 10,000 τ. γραμμ. ἔκαστον, 4 ἀτμόπλοια καὶ 22 μότοροπλοῖς μεταξὺ 10,000 ἕως 20,000 τ. γραμμ., 4 ἀτμόπλοια καὶ 3 μότοροπλοῖς μεταξὺ 20,000 ἕως 30,000 τ. γραμμ. καὶ 3 ἀτμόπλοια ἄνω τὸν 30,000 τ. γραμμ. ἔκαστον.

Ἐξ τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ ναυπηγήσεων, σκάφη 427,259 τ. γραμμ. ἀνεψέροντο εἰς μότοροπλοῖς, ἐνῷ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ἡ ὑπὸ κατασκευῆς δηλεοζήνητος χωρητικότητος περιελάμβανε σκάφη 943,645 τ. γραμμ. καὶ ὑπερέβαινε τὴν ἀτμοκίνητην τοιαύτην κατὰ 468,493 τ. γραμμ.

Οσον ἀφορᾶ τέλος τὰς ναυπηγικὰς ἀτμομηχανάς, οἱ κατασκευασθεῖσαι τοιαῦταν ἡ τοποθετηθεῖσαι ἐπὶ πλοίον κατὰ τὴν διάσειαν τοῦ α' ζημένου, είχον συνολικὴν δύναμαν 971,000 ἑπτάν. συμπεριλαμβανομένων καὶ 97 σειρῶν ἀτμοστροφούλων διλκῆς δενάμεως 530,000 ἑπτάν. ἔξονος. Οὔτως, αἱ παλινδρομικά μηχανά, δενάμεως 441,000 ἑπτάν., ἀντερπούστεν τὰ 17 οἱ μόνον τῶν ὑπὸ κατασκευῆς ἡ ἔγκαταστασιν ναυτικῶν μηχανῶν. Οἱ διὰ τὰς πετρελαιομηχανάς ἀφιμοὶ ἀνεψέροντο εἰς συνολικὴν δύναμαν 1,618,000 ἑπτάν. περίπου καὶ ἐξαύλιον ποσοστὸν 62.5 οἱ τῆς ἀποδηματικής τῶν ὑπὸ κατασκευῆς ἀνὰ τὸν Κόσμον ναυτικῶν μηχανῶν.

Τὸ ἔλλειψις «μπῶνκερς»

Τὸ ζήτημα τῆς αἰσθητῆς ἔλλειψεως γωνιθάρικων ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ τῶν διασχεδίων ποὺ ἀντιμετωπίζουν τὰ ἀτμόπλοια διὰ τὴν προμήθειαν επιπλόνερας ἐξαισιούμενει ἡ ἀπασχολή τοὺς ἀνεματικούς Αγγλικῶν κύκλων, οἵτινες ἐκδηλώνουν τὸν ἀπορίαν των, ὡς πρὸς τὰς ἀφομάς τῆς ἔλλειψεως των τὰς τονίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς μελλοντικῆς ἔξασησιας ἐπαρκῶν ποσοτήτων. Κατακρίνεται ἐπὶ προκειμένῳ ὁ περὶ γωνιθαρωνίδειον Αγγλικὸς Νόμος, διότι οἱ ἔργασιοι τῆς περιορισμοὶ εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν γωνιθαρωνίδεων συνετελέσαν εἰς τὸ πλεῖστον 1300 στοῦν ἀνορύζεσσαν καὶ ἐφιράναν εἰς τὴν ἀνεργίαν 210,000 ἔργατων. Εἰς αὐτούντοις τῆς ἔκτασης της αἱ ἔτερον ἡ «Κεντρική Επιχείρηση» τῶν ιδιοκτητῶν ἀνθρακωρυχείων λογιστεύεται, ὅτι τὸ σύστημα τῶν περιφερισμῶν ἀνορύζεισι δὲν είναι ὑπεύθυνον διὰ τὴν ἔλλειψην, καθόδουν ἡ κατανομὴ τῶν διαμικοτήτων ἀνὰ τὰς διαφόρους γωνιθαρωνίδεων περιφερείας καὶ

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

παρ' αὐτῶν εἰς τὰ δρυγεῖα ἐγένετο κατὰ τρόπον καλέπτοντα τὰς ἐκ τῆς ζητήσεως προκευτούσας ἀνάγκας.

Παρὰ τὴν ἀνάκοινοις ταῦτην γεγονός, πάντως, ἀπομένει, τοιίζοντι οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύριοι, ὅτι ἴντισταται σημαντικῇ ἔλευφις εμπορευεῖς καὶ οἱ 131 πλοῖα ἀγαγκάθησαν κατὰ τὸ α' Ζηρον τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ κατειθυνθῶν πρὸς ἀνθράκενσιν εἰς τὸ ἔξοτερον, διότι δὲν ἥδινηθῆσαν νὰ ἔσενθον εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὰς ἀναγκαίωντας δι' αὐτὰ ποσότητας.

Ἡ παράτασις τῶν σημειωνῶν δυσχερεῖσιν εἰς τὴν ἔξενδροιν «μπόνκερς», γράφει ὁ Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τένος, περιλαίειν σοβαροὺς κυνδύνους διὰ τὴν ἐθνικὴν ἀνθρακοδιοικητανίαν, ἐπομνήσκοντα δὲ αἱ ἀντιλήψεις τῆς ἐπὶ τοῦ γαύλικοφ αἰτιώσας ἐπιτροπῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καὶ αἱ ἀπόγεις τῆς «Ἐνώσεως Ἐργοπλιστῶν» τοῦ Αι-ρεθροῦν. Συμπίπτουν αὗτα εἰς τὴν ἀνάγκην ἄρσεως τῶν ἐνισταμένων φραγμῶν καὶ περιορισμῶν, ὅστε διὰ τὰ δύναμιν νῦν εἴνε τὴν ἐλεύθερα, ὅπος προμήθευον «μπόνκερς» ἐξ οἰονδήποτε λιμένος τῆς Ἀγγλίας ἢ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ εἰς οἵας τιμᾶς κρίνουν εὐλόγους οἱ ιδιοκτήται τῶν δύναμεών.

Οι κίνδυνοι από τὴν παράτασην τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκῶν ποσοτήτων εμπόνων εγγέται, ποὺς τοῖς ἄλλοις, καὶ εἰς τὴν παραπτηρούμενην εὐθυτέρων κίνησιν προτιμήσεως ἀπὸ τοὺς πλιονικήτας τοῦ πετρελαίου, ἀντὶ τοῦ γάλανθρακος, διὰ τὴν πόσισμαν τῶν σκαφῶν τον. Αἱ δυνατότητες διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἀνθρακοπαραγωγὴν οὐθενῶνται μὲν ἀπὸ τὴν ἔκάστοτε ἡγήσιν, φαίνεται, ὅμως, γράφει σχετικῶς ἡ *Journal of Commerce*, ὅτι τὸ ἐφαρμοζόμενον σύστημα τελεῖ ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν ἀφανῶν τίνων παραγόντων, οἵτινες συντελοῦν εἰς τὴν μείωσιν τῶν ἀποθεμάτων. Αἱ φορτώσεις εμπόνων εδρεῖ διὰ πολλοὺς τῶν Ἀγγλικῶν λιμένων εἰναὶ σημαντικῶς μειράτεσσι τὸν ἀντιστοίχον περισσινὸν καὶ ἐνῷ λέγεται, ὅτι τὸ ἔργον τῆς ἀνορθίσεως ἐπεταχύνθη. Η σύγκρισις τῶν ἀριθμῶν δὲν ἔνεφάνισε ποιάν τινα, ἕστοι, αἴξησιν τῆς παραγωγῆς. Οἱ περιορισμοί, συνεπῶς, πρέπει, κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, νά ἔγκαταλειψθοῦν, ἵνα μὴ ἀποτέλεσσιν ἐφεξῆς πρόσοχμα εἰς τὴν σταθερὰν τάσιν τῆς ἀνθρακοπαραγωγῆς πούς ἀνάσσουσιν.

Άγγλος ειδόκος αὐτέρων, άφοιμή λαμβάνων ἀπὸ τὰς δημοσιευθείσας συγγραφικάς στατιστικάς ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν Ἀγγλικῶν και Γερμανικῶν γαλανθράκων, δὲν ἀπορεύεται τὴν ἀνησυχίαν τῶν κύριων τῆς Βρεταννικῆς ἀνθρακωδιούμιχανίας διὰ τὴν προΐσουσαν ἔξαλλωσιν τοῦ Γερμανικοῦ γαλανθράκος καὶ τὴν διεύδυντον τὸν εἰς ἄγοραν, ἐνθα διένεινεν ἐπειράτει ὁ Ἀγγλικός γαλανθράξ. Αἱ Γερμανικαὶ ἔξαγωγαι — τοῖνιζεν τοῖς ἀρθροῖς τοῦ — προστατεύονται ἕπο τῶν ἀρμαδίων ἀρχῶν, ἐνῷ ἀντιμέτωτος τὰ ληφθέντα ἐν Ἀγγλίᾳ κυρεονητικά μέτρα συνέτειναν σπουδώις εἰς μίαν σημαντικὴν βελτίωσιν τῆς συναγωγοτικῆς ἵκανότητος τοῦ Γερμανικοῦ γαλανθράκος ἀνὰ τὴν παραγόσιμων ἀγοράν. Κατακρίνει περιστέρω ὁ ἀρθρογράφος τοὺς Ἀγγλικοὺς περιορισμούς, διότι ἐφηρωθῆσαν μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σοσποῦ ὄρθιμωσες τῆς παραγωγῆς πρὸς διατήρησιν καὶ βελτίωσιν τῶν τιμῶν, χωρὶς νὰ ληφθῇ ἡ δέοντα πόρουν καὶ διὰ τὴν περιπτώσιν αἰτήσεως τῆς ζητήσεως συνιστᾶ δὲ ἐλαστικότητα τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου, ἵστε συν τὸν χρόνῳ ἡ παραγωγὴ τῶν γαλανθράκων νά προσαρμοσθῇ μὲ τὴν παρασθεναν ηγεμένην ζητησιν καὶ μὲ τὴν προβλεπομένην ἔξελλιξην τῆς καταναλώσεως.

Αι στατιστικαι, εφ' ών έστηριζθή ο ἀρδογράφως, κατηρτίσθησαν το της «Ἐπιτροπῆς Ἀποκαταστάσεως καὶ διεργάνσεως τοῦ ἐμπορίου Νοτίου Οὐαλλιάς», ἀπέκλιντον δὲ διὰ πειστικῶν ἀριθμῶν τὴν σημαντικήν Γερμανικήν πρόδοσον εἰς ἀποκατάστασιν τῆς Ἀγγλίας, οὐ ποτὲ ἔξαγωγής διὰ τὸν γαλάνθρακα κέρδας. Οὕτω, κατὰ Φεβρουάριον το, ἔτ. αἱ ἔξαγωγαί Γερμανικῶν γυανιθάρων ἄνηλον εἰς 3.01 κατ. τόννους, μὲ αἴθησον κατὰ ποσοστὸν 31.7 οἱ ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου 1936, κατὰ δὲ τὸ δίμονον Ἰανουαρίου Φεβρουαρίου ἔσθιασαν εἰς 8.87 ἔκατ. τόννους, ἔναντι 5.60 ἔκατ. τ. Ἀγγλικού γυανάθρακος. Δια-

πιστούνται άρχομη ἐπό τῶν ἰδίων στατιστικῶν λιγάκων, ὅτι ή 'Αγγλία, μολονότι ἔνεφάνισε κατά τὸ 1936 φροτώσεις γυανθράζων 34,54 ἔκατ. τόννων, ἔναντι 28,65 ἔκατ. τ. τῆς Γερμανίας, ἐν τούτοις αἱ 'Αγγλικαὶ αἴτιαι ἔξαγογοὶ ἤσαν μειονέμα κατά 4,20 ἔκατ. τόννων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1935, ἐνῷ αἱ Γερμανικαὶ ἔξαγογαὶ ἥψηθοσαν κατά 1,88 ἔκατονικά τόννων.

Τὰ κέρδη τῆς «Κιούναρ-Ούάϊτ»

Η από τοῦ παρελθόντος έτους ἀποκή βελτιώσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας καταφένεται ἐξ τοῦ ισολογισμοῦ τῆς μεγάλυτερας τῶν Ἀγγελικῶν ἑταῖρων, τῆς «Κιονναφ-Ονᾶτ Στάρ Λάΐν», ὁ στόλος τῆς ὥριας φέρεται ἀναγνωρισμένος ἐν τοῖς βιβλίοις της μὲ ἄξιαν 18.717.400 λιρῶν. Τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς ἑταῖρας ταύτης ἀνήλθαν εἰς 546.659 λίρας, μετά δὲ την ἀμφίστρο τῶν ζημιῶν τοῦ 1935 ἐξ 1.160.489,859, ἀπέμενεν ἔνα τένερη γητικὸν ἐπόλιον 76.800 λιρῶν, μεταφερθὲν εἰς νέον. Τὸ σύνολον τῶν ἐσόδων ἀνήλθεν εἰς 6.881.319 λιρῶν, ἔναντι 5.956.929 λιρῶν τῆς τοιούτου σειράς τοῦ 1935, αἱ δὲ δαπάναι ἐξμεταλλεύσεως, τόσοι, φόροι κ.λ.π. ἔξοδα τῆς ἑταῖρας ἔνθεσαν εἰς τὸ ποσό τῶν 6.292.897 λιρῶν, ἔναντι 5.984.595 λιρῶν τοῦ 1935. Τὰ ἐκ τῆς ἐξμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς κέρδη ἀπολογίζονται εἰς 588.422 λίρας, ἐνώ κατὰ τὴν προηγούμενήν χρησιν ἡ ἐξμεταλλεύσις είχε κατατίπει μιαν ζημίαν 27.666 λιρῶν.

Νορβηγία

Πλωτά έργοστάσια είς διεθνεῖς μεταφορὰς

"Η σημειωμένη άπό τίνος σοβαρά άνατηματος τῶν νανών διὰ τὰς μεταφορὰς πετρελαίων κατέστησεν ἐπικερδῆ τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τοιάτιας ἔργοις τῶν μεγάλων πλωτῶν διύλιστηρίους ἥλαιον φαλαῖντς. Ήλείστα συνάντησα πλωτά ἔργοις τάσια, ἀγύνοντα σιγίοις εἰς Νορθηγικάς ἑταῖρις, ἐναντιώθησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας διὰ τὴν μεταφορὰν καυτίσμου ἥλαιων, λόγῳ διὰ τῶν νανώσεων αὐτῶν ἐθέσπισεν οἱ καρένησις τοῦ "Οσλο νόμον, βάσει τοι δοιάσι ἐπιτέπετω εἰς τὰ ηγεμονιτα σογάφη, ἕστω καὶ ἐνν είνε ήλικιας μείζονος τῶν 20 ἑτον, νά χροιποιούνται εἰς μεταφορὰς γενετῶν φορτίον, ἵπτο τὸν δρον, ὅπως οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ηγεννώμονες παρέξουν σχετικὴν ἄδειαν καὶ συγχρόνως καθοδίζουν τὸ δρόμον φορτίσσεως. Λί οὕτο παρεχόμεναι ἐξουσιοδοτήσεις θὰ ισχίνουν ἐπὶ ἔξαμπλον.

‘Ολλανδία

Ἡ καθέλκυσις τοῦ «Nieuw Amsterdam»

“Οποις είχουμεν ἀναγράψει δι’ ὅλιγον εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, καθειλκώσθη τὴν 10ην Ἀπριλίου ἐπὶ τῶν νωπυγέσιον τοῦ Ρόττερνταμ τοῦ περιελάτερον Ὀλλανδίου ἑπερφωτεάνιον «Nieuw Amsterdam», 33.000 τ. γραφός. Ἀνάδοχος τοῦ πλοίου παρέστησε αὐτὴ ἡ Βασιλισσα τῆς Ὀλλανδίας Βελιζέμινα, ἡ δὲ τελετὴ τῆς καθελκώσεως προσέβλεψε πανηγυρικὸν χαρακτήρα διὰ τῆς συμμετοχῆς γιλιάδων λαοῦ. Τὸ νέον σκάφος προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, θὰ ἔπειται διαδρομὴ Νέας Υόρκης — Ρόττερνταμ καὶ τανάπαλην ἐντὸς ἑπτὰ ἡμερῶν, με προσέγγισιν εἰς Ἑναντίον τοῦ Αγγλίαν καὶ εἰς Ἑναντίον Γαλλίαν λιμένα. Τὸ διαμερισμάτα τοῦ θα διατέσσeron 24 θαλάμους ἔξαιρετις πολυτελείας καὶ κοιτονίσουν διὰ 358 ἑπτάτας α' θέσεων, 453 στοῦντας - κλαζές καὶ 209 γ' θέσεως, καθὼς καὶ θαλάμους διὰ τὸ ἕξ 705 ἄνδρων πλήθωμά του, ἐνῷ 22 σωσίσιοι βενζινάγκατοι καὶ λέμβοι θὰ είνειν καναλὶν παραλάβουν, εἰς περίπτωσιν κινδύνουν, ἀπαντας τοὺς ἑπτάτας τοῦ πλοίου.

Τό «Nieuw Amsterdam» θά προσθήται διά υπηχανῶν συνοικιζῆς δι-
άμεως 34.000 ἵππων, αἵτινες θὰ τῷ ἔξασταλλον μίαν ὑπηρεσιακὴν
παραγέτητα 21—22 μιλίων, προβλέπεται δὲ νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσί-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

**ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOATPAINTING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
BEDNIKIA & ENAMELS
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.
ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΤΤΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΔΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

THAER ALYO & BITIJI AG

**COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE**

215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΟΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 2222

αν τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1938. Η παραγγελία του ἐδόθη περὶ τὰ τέλη τοῦ 1935, διὰ δὲ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τῶν ἐν γένει ἔξαρτημάτων του, συνεργάζονται πέντε 'Ολλανδίκοι ναυπηγοί καὶ μηχανουργοί Οἰκοι, εἰς τρόπον ὥστε τὸ πλοῖον τοῦτο νὰ θεωρήται ὡς προϊόν τῆς Ἐθνικῆς 'Ολλανδίκης ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Τὰ διαιρέσιμα τοῦ πλοίου θὰ είναι τὸν τελειοτέρον τύπον, θὰ περιλαμβάνουν δὲ ίδιατερά λοιπάν εἰς ἔσαστον θάλαμον α' θέσεως καὶ ἐπαρκὴ ἀριθμὸς λοιπῶν εἰς τὴν «τοῦφιστ - κλάς». Πρόνοια ἐλήφθη ἐπίσης, όπως οἱ θάλαμοι τῆς πρώτης θέσεως μεταβαλλούνται εὐκόλως, ἐν περιπτώσεις ἀνάγκης, εἰς θάλαμους τῆς «τοῦφιστ - κλάς» καὶ οἱ τῆς «τοῦφιστ - κλάς» εἰς θάλαμους τῆς τρίτης θέσεως, ἵνται ἐποποθετήμηνται εἰς τὰ πονηματικά διαιρέσιμα. Ως πρὸς τὴν ἔξτρεμην ἐμφάνισην, τὸ νέον λάινερ θὰ διαφέρῃ ἀπὸ τὸ ὑπεροχεάνιον «Statendam» τῆς ίδιας ἑταρίας, διότι θὰ ἔρθεισθαι μὲ δύο χαμηλάς, καπνοδόχους, ἐνῷ τὸ «Statendam» φέρει τοεῖς, ἀφοτετά υψηλάς, τοιαύτας.

Ἐνα πάσημόν διέξιλογον χαρακτηριστικὸν τοῦ νέου ὑπεροχεανίου ἔγειται εἰς τὴν ληφθείσαν πρόνοιαν ἀποσθήσεων τῶν ἐκ τοῦ προτετατεῖται ἐπαργίζος τὸ «Nieuw Amsterdam» δι' ἐνὸς ἀρτίου συστήματος αὐτομάτως λειτουργούσης πυροσβεστικῆς ἐγκαταστάσεως. Εἰς δῆλα τὰ διαιρέσιμα τοῦ πλοίου, αὐθίσας, θάλαμους, διαδόμους, κέτη, ἀποθήκας, κλίμακας, μηχανοστάσια κλπ. θὰ τοποθετηθοῦν 4000 πρόσιτον πυροσβεστῆρες, οἵτινες θὰ τίθενται αὐτοτάπως εἰς λειτουργίαν, εὐδόξης θὰ ἦντελεν ἀναπτυχθῆ εἰς ἐν σημεῖον τοῦ σκάφους θεμότης ἀνοτέρᾳ τῆς ἔκστοτε φυματοζόμενης. Τριάγοντα πυροσβεστικοὶ σταθμοὶ, τοποθετημένοι εἰς τὰς πλέον ἐπικαίους θέσεις τοῦ ὑπεροχεανίου, θὰ μεταδίδονται δι' ὀπτικῶν σημάτων τὸ σύνθημα τοῦ σηναγεροῦ καὶ θὰ ἐποδεικνύνηνται ἐπὶ εἰδικοῦ πάνακος τὸ σημεῖον τοῦ πλοίου, ἐνθα δέξεράγηται πυρκαϊά. Επὶ πλέον, διὰ τὴν ἔστρεμην ἐπίπλωσιν, διάσοσμον καὶ χροισμὸν τοῦ σκάφους πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀφελετά ψιλά καὶ χρώματα.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τέλος, τῆς καθελκύσεως τοῦ «Nieuw Amsterdam» ἀνενούμοθι καὶ ἡ πληροφορία, ὅτι μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ σκάφους τοῖς ἄλλα παιλᾶς ἥλικις πλοία τῆς ἑταρίας θὰ πολλήθων πρὸς διάλυσιν. Η «HOLLAND AMERICA» μελετᾷ ἀπὸ τοῦτο τὴν ναυπήγησιν καὶ ἐνὸς ἀδελφοῦ ὑπεροχεανίου, η πραγματοποίησις, δῆμος τῶν σχεδίων τῆς κρίνεται ἀμφιβολος, διότι η μὲν κυβέρνησης τῆς Χάγης δὲν φαίνεται διατεθεμένη νὰ παράσῃ τὴν ψιλήν τῆς ἀριθμήν, ἐνῷ ἀφ' ἔτερου τὸ ηγεμόνευτον ἥδη ναυπηγούν πόστος δὲν ἐπιτρέπει εἰς τὴν ἑταφίαν τὴν ἀνάληψιν, ἐκ τῶν ιδίων ἀντὶς κεφαλαίων, μᾶς δαπάνης 20 ἔκαπομπιρίων φιορίνων, ἥδη ἀπατεῖται διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δευτέρου ἀδελφοῦ πρὸς τὸ «Nieuw Amsterdam» ὑπεροχεανίου.

Πολωνία

Η διώρυξ Βαλτικής Θαλάσσης—Εὔξείνου

Εἶναι γνωστάι αἱ προστάθεια τῆς Πολωνίας διὰ τὴν αεβῆσιν τῆς κνήσεως τοῦ πρὸς τὴν Ἀνατολὴν ἐμπορίου τῆς, μέσῳ τῶν Ρουμανῶν λιμένων, καὶ ἡ πρὸς τὸν σοπὸν αὐτὸν ἐπιθυμία τῆς, ὅπως κατασκευασθῇ διώρυξ ἐνοῖσα τὴν Βαλτικήν θάλασσαν μὲ τὸν Εὔξεινον Πόντον. Διὰ τὴν ἐν λόγῳ διώρυγα, ἐποδεικνύεται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ γοῦς τῶν ποταμῶν Σάνη, Ανειστέφον καὶ Πεφύθον, αἱ δὲ σχετικαὶ μεταξὺ Πολωνίας καὶ Ρουμανίας διαπομπαίσεις λέγεται, ὅτι ἐπροχώσθων εἰς ἴκανον ποτητικὸν βαθμὸν, ὅπῃ νὰ στρέφεται ἥδη εἰς τὸ Σητημά τῆς κατανομῆς τῶν δαπανῶν, ἐπολογιζομένων εἰς 150 ἔκαπομπιρία ὅλοτε.

Ἀφ' ἔτερου η Πολωνία συνεχίζει τὰς ἐνεργείας της διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς νέας Ρουμανο-βουλγαρικῆς σιδηροδρομικῆς γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δοννάβεως, ἀποβλέποντα νὰ καταστήσῃ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης ἐν πρώτοις καὶ τὸν τῆς Κονιού πόλεως κατὰ δεύτερον λόγον, δύο βασικὰ διαμεταπομοτικά κέντρα τοῦ ἐμπορίου τῆς μὲ τὰς Ἀνατολικὰς ἀγοράς. Η Ρουμανία, ὡς εἶνε ἐπόμενον, διενύεται προσμοτέρα εἰς τὸ Σητημά τῆς διώρυγος παρὰ εἰς τὸ τῆς σιδηροδρομικῆς γεφύρας, διότι ἐνῷ η διώρυξ θὰ ὑφεληθῇ σημαντικῶς τὸν Ρουμανικὸν λιμένα, η κατασκευὴ τούναντι, τῆς γεφύρας θὰ στρέψῃ τὸ Πολωνικὸν ἐμπόριον πρὸς τὸν νοτιωτέρους Βαλκανικὸν τοιούτους, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ τὸν Ρουμανικὸν συμφέροντον.

Ἡ μέχρι τοῦδε ἄργησις τῆς Ρουμανίας διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς Ρουμανο-βουλγαρικῆς γεφύρας ὑφελεῖτο, εἰς πολιτικὸν καὶ στρατηγικὸν λόγον, οἵτινες πλέον δὲν ὑφίστανται.

Ρουμανία

Η ἐμποροναυτικὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως

Αἱ στατιστικαὶ διὰ τὴν ἐμπορικὴν καὶ ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (σημετεριλαμβανομένων καὶ τοῦ Σουλάν) κατὰ τὸ 1936, ἀναφέρουν ὅτι ἀπέλπενσαν ἐκεῖθεν 569 ἐν δλρ ἐμφροτὰ ἀπόπλωμα καὶ μότορος καθαρᾶς ψωφιτικότητος 939.460 τ. νέτ, μεταφέροντα 1.582.770 τ. γεννημάτιον, 26.507 βαγόνια ξελείας καὶ 42.706 τ. εἰδῶν τοῦ γεννιού ἐμπορίου. Η κίνησις αὕτη, διὰ μὲν τὰ μεταφερθέντα γεννημάτια ἡτο τριπλασία τῆς τοῦ 1935, ἐνῷ διὰ τὴν ξελείαν καὶ τὰ γεννιά εἴδη ἀπλείστετο. Τὸ 1935 τίχον μεταφερθῆ διὰ 363 σκαφῶν 582.484 τ. νέτ, 558.142 τ. γεννημάτιον, 31.455 βαγόνια ξελείας καὶ 58.940 τ. γεννιών εἰδῶν.

Η ναυτιλιακὴ κίνησις κατένεμετο τίς 16 σημαίας, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ κατὰ σειρὰν 5 πρώται, αἵτινες καὶ συνενεγέντωσαν τὴν μεγαλυτέραν κίνησιν είναι εἰς ἀπόλονθοι, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ προηγούμενον ἔτος:

Σημαία	Πλοία	T. νέτ	Πλοία	T. νέτ
Έλληνική	211	298.445	Ξεναντι	120
Ιταλική	107	234.438	»	61
Ρουμανική	66	147.507	»	62
Αγγλική	49	87.980	»	32
Γερμανική	29	51.454	»	32

Η 'Ελληνικὴ σημαία κατέχει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τὴν πρότινην, μὲ ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ ψωφιτικότητα πρέσημένον εἰς τὸ διπλάσιον περίποτον, ἔναντι τοῦ 1935, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν ἥλθε πρώτη μὲ μεταφερθέντα ὅγκον γεννημάτων τριπλάσιον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1935. Αναλυτικότερον, αἱ ἀντότεροι σημαίαι μετέφερον τὰς ἀκολούθους ποσότητας πορτίου, ἐν ἀντιπαραβολῇ καὶ μὲ τὸ προηγούμενον ἔτος:

Πλοία	Γενήμ. τ. Ξεν. 6. Γεν. τ.	Πλοία	Γενήμ. τ. Ξεν. 6. Γεν. τ.
Έλληνικά	604.072	9.724	5.978
Ιταλικά	403.613	874	4.109
Ρουμανικά	126.877	6.260	16.708
Αγγλικά	183.613	1.722	2.585
Γερμανικά	106.215	58	1.547

Τὰ ἔξαρθνέντα κατὰ τὸ παρελθόντον ἔτος γεννημάτα μετεφέρονται εἰς τὸν ἀκολούθον προορισμόν: Εἰς 'Αγγλίαν 493.688 τόννοι, εἰς λιμένας Δυτ. Ιταλίας 276.755 τ., εἰς Βέλγιον 245.592 τ., εἰς Ελλάδα 170.201 τ. (ἔναντι 12.249 τ. κατὰ τὸ 1935 καὶ 3.377 τ. κατὰ τὸ 1934), εἰς Νότιον καὶ Βόρ. Γαλλίαν 134.461, εἰς Δανίαν καὶ Σουανδίναν 94.167 τ., εἰς 'Ολλανδίαν 84.826 τ., εἰς Γερμανίαν 67.587 τ., εἰς 'Αδριατικήν 41.007 τ., εἰς Μάλταν 20.782 τ., εἰς Σικελίαν 11.801 τ., εἰς Βόρ. Γαλλίαν 10.616 τ. καὶ τινὲς ψηφιοπούτητες εἰς διαφόρους ἄλλους προορισμούς. Έκ τῆς ἔξαρθνετης ξελείας, μετεφέρονται εἰς Ελλάδα 8138 βαγόνια (ἔναντι 9.137 βαγ., κατὰ τὸ 1935 καὶ 8059 βαγ., κατὰ τὸ 1934), εἰς Αγγλικόν 6972 βαγόνια, εἰς Σρινάγκα καὶ Παλαιστίνην 3220 βαγ., εἰς 'Αγγλίαν 2420 βαγ., εἰς Τουρκίαν 1593 βαγ., εἰς Νότ. καὶ Βόρ. Γαλλίαν 1120 βαγ., εἰς Βόρ. Αφρικήν 1202 βαγόνια καὶ τινὲς μικροποσθῆτες εἰς διαφόρους ἄλλους προορισμούς. Οσον ἀφορᾷ τὰ γενικά εἰδη, μετεφέρονται εἰς Νότ. καὶ Βόρ. Γαλλίαν 13.509 τόννοι, εἰς Δανίαν καὶ Σουανδίναν 9944 τ., εἰς λιμένας 'Εγγύς 'Ανατολῆς 7.135 τ., εἰς 'Αγγλίαν 6611 τ., καὶ τινὰ μικρότερα ποσά εἰς λοιποὺς προορισμούς. Εἰς 'Ελλάδα εἰδικῶς μετεφέρονται ἐξ Δουνάβεως 1291 τ. γενικῶν εἰδῶν, ἔναντι 7418 τ. κατὰ τὸ 1935 καὶ 488 τ. κατὰ τὸ 1934.

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

D. J. THEOPHILATOS.

STEAMSHIP AGENTS.

TELEPHONES.

378 (4 LINES.)

17, RUE CASSIERS,
ANTWERP.
TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

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

Σοβιετική Ρωσία

Ναυτιλία και έξαγωγαί

Κατ' άναποίνωσιν τού ἐν Μόσχα Ὀργανισμού Ναυλώσεων, μετεφόδησαν τὸ παρελθόν ἔτος διὰ Σοβιετικῶν σκαφῶν ἐκ Ρωσίας εἰς διαφόρους ἐν τῷ έξιτερικῷ προσφιλούς, ἐμπορεύματα 4.377.000 τόννων, ἥτοι τὰ 50 οὐρανού περίπου τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ 1935 εἶχον μεταφερθῆ φορτία 3.832.000 τόννων. Ἡ «Σόβιετακτ» ἐνανθίστησε σένα πλοία, κατὰ τὸ 1936, διὰ τὴν μεταφοράν 5.572.000 τ., ἐμπορεύματον καὶ δημοπειδῶν φορτίον, ἐν τῶν ὄποιον τὰ 88 οὐρανού ἀνεφέροντο εἰς ἔξαγωγάς. Αἱ φορτώσιες αὗται κατένεμοντο κατὰ ποσοστὸν 44.3 οὐρανού τῶν γαλάνθραζα.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἔξαγωγεία κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος Ρωσικῆς Σοβιετικῆς ἐφθασε εἰς 10.700.000 τ. μ., διὰ δὲ τὴν μεταφοράν της εἰς τραπεζούς λιμένας, 47 διαφόρων χωρῶν, ἀποχολόγησαν 2300 πλοῖα. Οἱ καρφωτοὶ εἰσαγωγεῖς τῆς Σοβιετίας ταῦτης ἦσαν ἡ Μεγάλη Βρετανία μὲ ποσοστὸν 41.6 οὐρανού, ἡ Γερμανία μὲ 19.6, αἱ Κάτιο Χώραι μὲ 11.6, ἡ Γαλλία μὲ 5.2 καὶ τὸ Βέλγιον μὲ ποσοστὸν 1.8 οὐρανού.

Τουρκία

Ἡ ἀνέλκυσις τῶν ναυαγίων

Ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ἀπερασίσθη ὁριστικῶς νὰ ἀνελκυσθοῦν τὰ ναυάγια τῶν κατὰ καρφῶν βεβισθέντων Τουρκικῶν καὶ ξένων πλοίων εἰς τὰ χωρικὰ ὕδατα τῆς Τουρκίας. Τὰ ἐν λόγῳ ναυάγια θεωροῦνται, ὡς γνωστόν, κρατικὴ ἰδιοκτησία, διὰ δὲ τὴν σχετικὴν ἔρσιαν πάρεσσεν ἡδη τὴν συγκατάθεσίν του τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν. Αἱ ἔργασια πρόσκειται ν' ἀφίσσουν ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς Μαΐου, θὰ ἀφοροῦν δὲ τόσον τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ βυθοῦ τοῦ λιμένος τῆς Κονσταντινούπολεως, δύον καὶ τὴν προσάσθειαν τηματικῆς ἀνελκυστικῆς διαφόρων ναυάγιων πολεμικῶν σκαφῶν εἰς τὰ Δαρδανελλία. Η ἀνέλκυσις ὀλοκλήρων τῶν σκαμάτων κρίνεται λίαν δυσχερής καὶ δαλανηρᾶ, δι' ὃ καὶ προβλέπεται ἡ χρήσις δυναμιτίδος, ὥστε ν' ἀνασύρωνται μεγάλα αὐτῶν τεμάχια.

Κατεστράφη ἡ νάρκη

Πρὸς καρδοῦ εἰχε παρατηρηθῆ ὡς γνωστόν, ἀνοικτά τῆς Τραπέζης μία νάρκη, παρασφρομένη ἐπὸ τῶν κυμάτων καὶ ἀποτελοῦσα προφανῆ κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοίαν. Ἡ νάρκη αὗτη ἐθεάμηθη θραδύτερον παρὰ τὸ στόμων τοῦ Βοσπόρου, διετάχθησαν δὲ ὑπὸ τῶν τουρκικῶν ἀρχῶν ἔργων διὰ τὴν ἀλίευσιν ἡ καταστροφὴν της. Ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ νάρκη ἀνενέθη ἐνανθημένη εἰς ἀμμώδη θέσιν παρὰ τὴν Σαρδηνίαν τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Μαύρης Θαλάσσης, δύον καὶ κατεστράφη παρὰ βοηθητικοῦ τινος πολεμικοῦ.

Ἡ ἔξαγορά τῶν φάρων

Κατόπιν πολυμήνων διαπραγματεύσεων ὑπεγάρθη πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Ἀγκυραν μεταξὺ τοῦ ἑπονόγοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Φουάτ Ἀγραλῆ καὶ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς ἑταρίας φάρων, ἡ συμφωνία, δι' ὃς ἡ ἔργασια πλειέρχονται εἰς τὸ Τουρκικὸν κράτος. Ἡδη καταρτίζεται Νομοσχέδιον, δι' οὐ οὕτω ἔσχαρος ἀναπόδεινοι φάροι θὰ μεταβιβασθοῦν εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, τὸ ὄποιον πάλιν θὰ ἀναθέσῃ τὴν ὑπεροχήν τῶν φάρων εἰς τὴν «Τραπέζαν Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων». Ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τῆς τελευταίας ταῦτης πρόκειται νὰ ὑπαχθῇ καὶ ἡ Τουρκικὴ ναναγοσωστικὴ ὑπερεσία.

Αἱ διελεύσεις πλοίων ἐκ Κωνσταντινούπολεως

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κονσταντινούπολεως κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατέπλουε 995 ἀτμόπλοιον καὶ μότορις καὶ 1571 ἴστοις, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.500.000 τόννων νέτ., μὲ σημαντικὴν μείονσιν ἔναντι τοῦ 1935, ὅτε εἶχον καταπλεύσει 1045 ἀτμόπλοιον καὶ μότορις καὶ 1396 ἴστοις, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.630.000 τ. νέτ. Ἡ Τουρκικὴ σημαία, ἀντιπροσωπευόμενη μὲ 522.600 τ., ἔναντι 627.400 τοῦ 1935, κατέζει τὸ πρότικὴ θέσιν, ἀπόλουθον δὲ κατὰ σειράν ἡ Ιταλικὴ σημαία μὲ 169.400 τ. ἔναντι 245.600 τ. τοῦ 1935, ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 165.000 τ. ἔναντι 154.700 τ. τοῦ 1935, ἡ Γαλλικὴ μὲ 120.700 τ. ἔναντι 134.600 τ. τοῦ 1935, ἡ Ἐλληνικὴ μὲ 108.900 τ. ἔναντι 46.600 τ. τοῦ 1935, ἡ Γερμανικὴ μὲ 86.200 τ. ἔναντι 87.300 καὶ ἡ Ὀλλανδικὴ μὲ 82.000 τ. ἔναντι 97.300 τ. νέτ τοῦ προσηγούμενον ἔτους. Ἡ αἰσθητὴ υποχώρησις τῆς Ἱταλικῆς σημαίας ὑφελέτο εἰς τὴν διαταραχὴν τῶν ταπιτῶν Ἱταλικῶν δρομολόγων, λόγῳ τοῦ πολέμου πρὸς τὴν Λίθιοπαίαν καὶ τῶν κυρώσεων. Ἰκανοποιητικὴ ἀφ' ἔτερου ὑπῆρξεν ἡ πρόσδοση τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας, τῆς ὄποιας ὑπερεδιπλασιάθη ἡ κίνησις ἔναντι τοῦ 1935. «Ἐργεται αὗτη δεντέρα, κατὰ σειράν, ἀπὸ ἀπόρεως ἀριθμοῦ σκαφῶν καὶ πέμπτη, δύον ἀφορᾶ τὴν χωρητικότητα.

SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατ' εὐθεῖαν 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

τόννων ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονσταντινούπολεως προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 204 μόνον πλοῖα, ἐνῷ τὰ λιοπά 471 διῆλθον ἐκεῖθεν «τρανότερο». Ἡ ἀνοτέρω ναυτιλιακὴ κίνησις πατανέμεται εἰς 23 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιον ἀλέκτα πρότια κατὰ σειράν είναι αἱ ἀπόλουθοι:

Ἀγγλικὴ	100 τ. νέτ	218.860	Πολωνικὴ	30 τ. νέτ.	96.616
Σοβιετικὴ	67 »	151.000	Ρουμανικὴ	33 »	75.685
Τοροκικὴ	127 »	150.512	Γερμανικὴ	37 »	61.791
Ιταλικὴ	76 »	148.710	Νορβηγικὴ	17 »	52.187
Ἐλληνικὴ	11 »	130.930	Ολλανδικὴ	20 »	38.814

Ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἤδη δεντέρα εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ πέμπτη εἰς τὴν διελθόνταν χωρητικότητα, μὲ αἴξησιν, ἔναντι τοῦ προσηγούμενον μηνός, κατὰ 19 σκάφη, ἀλλὰ μὲ μείονσιν τοῦ τοννᾶς κατὰ 7.309 τ. νέτ. Μειώσιν, ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου, παρουσίασαν ἡ Νορβηγικὴ σημαία κατὰ 42 σκάφη καὶ 155.410 τ. νέτ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 47 πλοῖα καὶ 78.311 τ. νέτ., ἡ Γαλλικὴ κατὰ 12 πλοῖα καὶ 23.400 τ. νέτ καὶ ἡ Πολωνικὴ κατὰ 5 σκάφη καὶ 21.347 τόννους νέτ.

Ἄλλησην ἀπιδέτος ἐνεργάντων ἡ Ιταλικὴ σημαία κατὰ 27 πλοῖα καὶ 91.520 τ. νέτ., ἡ Ἀγγλικὴ κατὰ 17 πλοῖα καὶ 45.957 τ., ἡ Ιταλικὴ κατὰ 22 πλοῖα καὶ 20.408 τ., ἡ Γερμανικὴ κατὰ 17 πλοῖα καὶ 15.673 τ., ἡ Ρουμανικὴ κατὰ 1 πλοῖον καὶ 15.219 τ., ἡ Ὀλλανδικὴ κατὰ 3 πλοῖα καὶ 7067 τ. καὶ ἡ Ἀμερικανικὴ κατὰ 2 πλοῖα καὶ 6242 τ. νέτ.

Ναυπηγικαὶ ἔγκαταστάσεις εἰς Τουρκίαν

Ἡ Κρεβένησις τῆς Ἀγκύρας προήλθεν εἰς διοιστικὴν ἀπόφασιν διὰ μίαν φίξικὴν ἀνακαίνισιν τῶν τεχνικῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ παλαῶν νανταστάθμον τοῦ Κερατίου κόλπου καὶ τὴν δημοφοργίαν ἐν αἴτῳ ανγκονισμένον τῶν ναυτηρῶν, ικανῶν ν' ἀναβαθμοῦσιν ἀστυνήσεις διὰ τὴν Τοροκίαν ἔργασιας ναυτικῶν κατασκευῶν. Λέγεται, συναφῶς, ὅτι ἐν συνεργασίᾳ μὲ Γερμανούς Οἴκους, πρόσκειται ν' ἀφίσσουν συντόμως αἱ βελτιώσεις τῶν ὑποστατικῶν ἔργοστασιον, εἰς τρόπον ὅπε τε δύνανται αὐταὶ ν' ἀνταποχθίσουν, ὅσι μόνον εἰς τὰς ἀνάγκας ἐπισκεψεὶν τὸν παλαῶν Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον, ἀλλὰ καὶ νὰ προβάνουν εἰς ναυτηρήσεις ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν σκαφῶν, χωρητικότητος μέχρι 5000 τόννων. Πρό τινων μόλις μηνῶν ἡ Τουρκικὴ Κεβένησις, εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλουκον τῆς κρατικῆς ἀτμόπλοιας, προέβη εἰς τὴν παραγγελίαν ἐν Γερμανίᾳ 14 ἐν διηπαθητικῶν ἀτμόπλοιον διαμάρτυρον μεγεθῶν, προσομοιών καὶ τέλων, ἢδη δὲ στρέψαται καὶ πρὸς τὴν ἀπότιμην ναυτηρικής βιομηχανίας, τῆς ὄποιας, ἀλλοιος τε, κατέζει τὰς πρώτας βάσεις. Ἀναφέρεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι τὰ ἐπάφοντα Τουρκικὰ ναυτηρήσεια, κατόπιν προσωρινῶν βελτιώσεων, ἐπέτιγον νὰ καθελκύσουν πρὸ τίνος ἔνα δεξαιενόληπτον 2000 τόννων, κατασκευασθὲν καὶ ἔξοπλοισθὲν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ Κερατίου.

Ο λιμὴν τῆς Σμύρνης

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Σμύρνης περιέλαβε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατέπλουε 995 ἀτμόπλοιον καὶ μότορις καὶ 1571 ἴστοις, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.500.000 τόννων νέτ., μὲ σημαντικὴν μείονσιν ἔναντι τοῦ 1935, ὅτε εἶχον καταπλεύσει 1045 ἀτμόπλοιον καὶ μότορις καὶ 1396 ἴστοις, ὀλικῆς χωρητικότητος 1.630.000 τ. νέτ. Ἡ Τουρκικὴ σημαία, ἀντιπροσωπευόμενη μὲ 522.600 τ., ἔναντι 627.400 τοῦ 1935, κατέζει τὸ πρότικὴ θέσιν, ἀπόλουθον δὲ κατὰ σειράν ἡ Ιταλικὴ σημαία μὲ 169.400 τ. ἔναντι 245.600 τ. τοῦ 1935, ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 165.000 τ. ἔναντι 154.700 τ. τοῦ 1935, ἡ Γαλλικὴ μὲ 120.700 τ. ἔναντι 134.600 τ. τοῦ 1935, ἡ Ἐλληνικὴ μὲ 108.900 τ. ἔναντι 46.600 τ. τοῦ 1935, ἡ Γερμανικὴ μὲ 86.200 τ. ἔναντι 87.300 καὶ ἡ Ὀλλανδικὴ μὲ 82.000 τ. ἔναντι 97.300 τ. νέτ τοῦ προσηγούμενον ἔτους. Ἡ αἰσθητὴ υποχώρησις τῆς Ἱταλικῆς δρομολόγων, λόγῳ τοῦ πολέμου πρὸς τὴν Λίθιοπαίαν καὶ τῶν κυρώσεων. Ἰκανοποιητικὴ ἀφ' ἔτερου ὑπῆρξεν ἡ πρόσδοση τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας, τῆς ὄποιας ὑπερεδιπλασιάθη ἡ κίνησις ἔναντι τοῦ 1935. «Ἐργεται αὗτη δεντέρα, κατὰ σειράν, ἀπὸ ἀπόρεως ἀριθμοῦ σκαφῶν καὶ πέμπτη, δύον ἀφορᾶ τὴν χωρητικότητα.

"NAYTIKA XPONIKA,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

"NAFTIKA CHRONIKA"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

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

’Απὸ τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Σημαντική ένίσχυσις της Ναυτιλίας μας

Εγνατιού ονόματα σημερινής ελληνικής γλώσσας που αποτελούνται από την συνδυαση της αρχαίας ελληνικής γλώσσας με την αρχαία ελληνική γλώσσα. Τα παρακάτω ονόματα είναι μερικά από τα πιο διαδεδομένα σημερινής ελληνικής γλώσσας:

Αξίζει να προσθέη, ότι η νέα απή σοφαρά ένισχυσις της χωρητικότητός μας ένεγκει επί μείζονα ομηρισίαν, έαν ληφθεί ίντε δημι, ότι απαντά τα έπονα προσθήκην πλούτια είναι μεταπολεμικής κατασκευής και ότι, μάλιστα, μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονται και 7 νεώτατα φορτηγά, 30.344 τ. γκρός, νωπηγμέντα μεταξύ τούν 1928 έως και 1935. Εάν είσαι πλούτοι ταΐτα, προστεθούν και αλλά νέα νωπηγήσεις τριών μεγάλων φορτηγών διά τὸν Οίκον τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ, ένδος διά τὸν Οίκον Σ. Γ. Εμπειρίζονται και ένος δεξαμενοπλοίου διά λογαριασμὸν τοῦ κ. Α. Ωνάση, καθισταται εύνόητον, ότι δε έμπορισος ήμῶν στόλος θὰ έμφανηση κατά τὸ τρέχον έτος, διό μόνον αἰσχησην εἰς προστίθητα, ἀλλά και ἀξιόλογον τοῦ πλωτοῦ ίλαροῦ του ποιοτικὴν βελτίωσιν.

— «Αναγρέψει έντος τῶν ὡμερῶν ἐξ Πειραιῶς δι' Οἰλλανδίαν πλήρωμα πρὸς παραλαβὴν τοῦ φορτηγοῦ «INVERGORDON» 6921 τ., γροῦς καὶ ναυπηγήσεως 1923. Τὸ σάριός τοῦτο ἦτο ἀρχικῶς δεξιμενόπλοιον, κατόπιν δὲ πολύμηνος οισκενῆς τὰς ναυπηγήσεις τοῦ «Αμερεντάμ», μετεσκεύασθε εἰς φορτηγόν, θάτε τεῦθι δὲ ἐπὸν «Ἐλληνικὴν οιμαίαν. Εἰς τὸ «Οἰλλανδίαν» ναυπηγεία συμπληρώμονυν κατ' αὐτᾶς παρομοίαν μετασκεψήν απόταντες εἰς «τούμπας» καὶ τὰ ἄπ. «INVERGARRY» 6907 τ., γροῦς (τοῦ 1924) καὶ «INVERLEITH» 958 τ., γροῦς (τοῦ 1921), ἄτινα ἐπίσης τίθενται ὑπὸ «Ἐλληνικὴν οιμαίαν. Τὰ δύο πρώτα ἐξ τῶν σαραφῶν ἀνήρουνται εἰς τὸν π. κ. Ρεθύμνην καὶ Κουλούζουντῆν τοῦ Λονδίνου καὶ τὸ τείτοντας τὸν π. κ. Βίλασσον.

Εύκαιριστάι διὰ τὸν κ. Τσευπεοόπουλον

Ο πλοιαρχός τοῦ φορτηγοῦ «ΤΑΚΗΣ» κ. Ν. Γ. Χέλιμης δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά», ἐξ Κάρδιτ, ἔξαιρε τὴν στάσιν τοῦ ἑκεὶ προξενιοῦ λιμενάρχου κ. Τσεμπεροπούλου κατά τὴν διευθέτησιν παρ' αὐτοῦ ἀτυχοῦς ἐπεισοδίου, ἐπωνιμάντος εἰς τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον ἐκ μέρους ἐνίον ἐκ τοῦ πληρώματος. Τὸ ἄρα τὸ «Τάκης» εἶχε ναυλωθῆ ἀντὶ σελ. 10/3 διὰ τὴν μεταφορὰν φορτιού γιανθράκων ἐξ Κάρδιτ εἰς Passajes. Ο Ι-σπανικὸς ὄπτος Λιμήν, ἀπέκοντα ἐπάνω μάρον μᾶλις ἀπὸ τῶν Γάλλικῶν συνοδοῦ τοῦ Βισαϊκοῦ κόλπου, κατεχόμενος δὲ ἵπτο τῶν Ἐθνικῶν στρατευμάτων καὶ κείμενος μακράν τοῦ πετώπου τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, δὲν ἐνεργάντει καταδύνοντας διὰ τὰ προσεγγίζοντα εἰς αὐτὸν ἀτμόπλοια. Παρὰ ταῦτα, ἐνδέκει ἐπὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἡρῷονθησαν νὰ μετάσχουν τοῦ ταξιδίου, προφασισθέντες, ὅτι ἐφοδιόντο, ἐνῷ ἐν τῇ πραγματικότητι ἐπειδίον τὸν πληρωθὲν μίαν ἔστασιν τὸν ἀμοιβήν, κινητικούμενην μεταξὺ 50 ἴοις 200 λιγοτάπειρον δί' ἔστασιν, καθ' ἣν στιγμὴν — ὡς ἔλεγον — ὁ πλοιαρχός θὰ ἐλάμβανε 1000 λίρας!... καὶ ὅτι ἔνα μισθών, ποὺ προσέφερεν ὁ πλοιοκτήτης ὡς δῶρον, διὰ ταξιδίου 10 ἴοις 12 ἴμερον. Εἰς παρομοίας περιπτώσεις τὰ ξένα πλοῖα, ὡς γνωστόν, πληθωρόν τὸν ἥψημένον μισθῶν κατὰ 50 (ο) μόνον, ἡ δὲ αἴσχησις αὕτη ἀφορᾷ οὐχὶ ὀλόληχον τὸν μηναὶ ἄλλως τὰς μέσους παρασημονῆς εἰς Ισπανίαν λιμένα.

Ένας από τους πιο σημαντικούς λόγούς για την επιτυχία της Ελληνικής δημοκρατίας είναι η αποτελεσματική πολιτική που έχει αναπτυχθεί στην περιόδου μετά την απόσταση της Ελλάδας από την Κομισιόν.

φωσή τὰ κενά τοῦ πληρώματος διὰ τῆς ἐγκάιον ναυτολογήσεως ἑτέρων ναυτικῶν, Ἐλλήνων καὶ ἀλλοδαπῶν, ἐκ τῶν ἐν Κάρδιψ καὶ ἀλλαχοῦ ἀνέργων. Τοιοντοτέρως, ὅχι μόνον δὲν ἐπεβαθμίνη τὸ ταξίδιον τοῦ φορτηγοῦ, ἀλλὰ καὶ προελήφθη τὸ δυνητόν, ἀλλ᾽ ἀναπόφευκτον, ἐν ἀντιτίτη περιπτώσει, φανόμενον Ἐλληνικῷ φορτηγῷ ἐφορτύνοντος εἰς ξένον λιμένα τὸ ἐξ τοῦ ίδιον λιμένος παραλίηφθεν φορτιού του, διότι ἐφοβεῖτο τὸ πλήρωμα νὰ μεταβῇ εἰς ἀσφαλῆ Ἰσπανικὸν λιμένα, καθ' ὃν χρόνον πλοΐες ὅλων τῶν σημαίων κατευθύνονται πρὸς τοὺς λιμένας ἀμφοτέρων τῶν ἀντιμαζομένων παρατάξεων.

Ο. Ζ. Χείλιμς έκθετε περαιτέρω ἐν τῇ ἐπιστολῇ του, την αμφορη-
ψιαν, τὴν πεῖσαν εἰς τὰ ναυτικά ζητήματα καὶ τὴν εὐθέτεραν περὶ τῶν
καυχησθόντων τοῦ ἀντίληφτον τοῦ προξενικοῦ τούτου λιμενών, δύσις,
μετά τοῦ ἐν Κάρδιτ Προξένου μας, περιέσωσε τὸ γόντρον τῆς Ναυτι-
λίας μας εἰς ἔνα διεθνῆ λιμένα. Πρόξενος καὶ Λιμενάρχης παρέμεινεν
εἰς τὰ «εντούτα» περὶ πέραν Σαββάτου — ἕως ὅτου ἀπέλευνετο τὸ σκά-
φος, διὰ να προλάβοντο ἐνδεχόμενα ἔκτοπα ἀπὸ μέρους τῶν ἀποσχον-
τῶν ἐκ τοῦ ταξίδιον.

·H «China Press» διὰ τὴν Ἑλλάδα

Πρωτοβουλία τοῦ ἐν Σαγκάη Ἑλλήνινοῦ πρακτορείασοῦ Οἰκουμένης κ. κ. ἀδελφῶν Γιαννούλατον καὶ τοῦ ἑκεὶ Γενικοῦ Προξένου τῆς Ἑλλάδος κ. Ἐμμ. Η. Γιαννούλατον, τὸν δόπιον γνωστὰ εἶνε τὰ πετυχιακά αἰσθήματα καὶ ἡ ἐθνωφελής δρᾶσις, ἐκνευροφόρθεν ἐπ' εἰκασίᾳ τῆς 25ῆς Μαρτίου — ἔκτατος ἔκδοσις τῆς «The China Press», τῆς Σαγκάης, ἀμφεμονένη εἰς τὴν Ἑλλάδα. Εἰς τὴν ἔκδοσιν ταῦτην δημοσιεύεται ὄλοσθλίδος εἰκώνων τῆς Α. Μ. τοῦ Βαυαλέων Γεωργίου Β', ἡ εἰκὼν τοῦ Προξένου τῆς Κυβερνήσεως κ. Ιω. Μεταξᾶ καὶ πλεῖστα φωτογραφίαι ἀρχαιολογικῶν μας κειμηλίων καὶ φυσικῶν καλλιτελῶν τῆς χώρας μας. Σειρά ὅλη ἄρθρων, περιγραφῶν καὶ ἔκτατον ἀνταποκρίσεον δημοσιεύεται περὶ τῆς νεωτέρας Ἑλλάδος, διὰ τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ἐμποροβοητικὴν πρόσοδον τῆς χώρας, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τονισμοῦ κ.λ.π. Εἰς ἄρθρον τοῦ προξένου κ. Ἐμμ. Η. Γιαννούλατον ἔξαρτεται τὸ ἀναληγθὲν ἐπὶ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως τοῦ κ. Μεταξᾶ ἔνοργον τῆς κοιτίζεις ἐνηγάνωσις καὶ ἐθνικῆς ἀναγεννήσεως.

• Η τύχη τοῦ μορτουμοῦ «Πόλι»

'Αναφορικώς μὲ τὸ φορτηγὸν «Πόλι», τοῦ ὀποίου ἄγνοεστα εἰσέπι
ἡ τοχὴ ἀπὸ τῆς 2ας Ἀριθμίας, ὅτε δημιύθεν ἐξ Σαρδηνίας δι'. Οράν πρὸς
ἀνθράκεισιν καὶ ἔκειθε διὰ Μελλῖλλαν, ἐγνῶσθη μόνον, ὅτι ὑγιαίνει τὸ
πλήρωμά του καὶ ὅτι τινὲς ἐν τῶν ἀνδρῶν αὐτοῦ εὑρίσκονται εἰς Θέουνταν,
οἱ δὲ ἄλλοι ἐπὶ τοῦ ἔμνισον «Ισπανικοῦ πολεμικοῦ» *Baleares*. Η ἐδομένης
αὕτη μετεβιβάσθη ἀφρικῶς παρ' ἐπιστολῆς *Ιταλού* ναέτον ὑπερετούντος
ἔπι τοῦ ἡπ.) π «Πόλι» καὶ ληφθείσης εἰς τὴν Νεάπολιν. Παρόμοια σημει-
ώματα, γραμμένα «Ισπανιστὶ καὶ μῇ ἀναφέροντα τίποτε περὶ τῆς τούχης
τοῦ πλοίου, ἀπήνθυναν πρὸς τὸν εἰς Γένοβαν εὑρίσκομενον πλοιοκτήτην
κ. Βιντάδην, ὁ πλοίαρχος καὶ σηματοποιητής τοῦ ἡπ.) π «Πόλι» κ. «Εμ. Ροδιάδης καὶ πλεῖστοι ἐν τοῦ πληρωμάτος. Εἰς τὰ σημειώματα ταῦτα ἀ-
ναφέρεται στερεοποιητός: «Μὲ ἀνησυχήτε, Ὑπαινούνεται».

Αἱ διεξαγθεῖσαι ἔρευναι ὑπὸ Κλαύδιων φυματίζονται καὶ ὑδροπλάνουν ἐκ Μπέργτας διὰ τὴν ἀνεψεσιν τοῦ πλοίου η̄ σεντριμάτων ἐξ ἐνδεχομένου ναναγίου του, ἀπέβησαν ἀκάποιοι. «Ἐν, ὅμοι, ἀλευτικὸν — καθ' ἄν ανέφερεν ὁ ζ. Βιντάδης δ' ἐπιστολῆς του ληφθεῖσης εἰς Πειραιᾶνεργεν 26 μῆνα ἀπὸ τῆς Γαλίτας, τὸ ἄνω τιμῆμα τοῦ μικροῦ διαιρεόματος τοῦ πτηδαλίου ἀγύνωστον σκάφους. Εἰς τὸ ἀνευρεθὲν τιμῆμα ἦτο προσηγορισμένη μία πτζίς Θώμπουν, ἡ ὁροφὴ δὲ τοῦ τιμήματος ἦτο χρωματισμένη λευκῇ καὶ τὸ ἐπάνω αὐτῆς μέρος ἐρεθίδων, μὲ ἀδιέδοχον. Υπῆρχον ἐπίσης καὶ συντειμάτα σιγγλίδων μὲ εγκριθεῖσαν. «Τὰ ομηρεία απτα — γράφει ὁ ζ. Βιντάδης — συμπάττονταν μὲ τὰ ζαραζητησικά τῆς πτηδαλίου τοῦ ἀττικοῦ». Πόλις.

Αἱ Σημεῖσαι ἀρμοδιοῖς ἐξ Ἰταίας καὶ Λονδίνου διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ πληροφορία περὶ τῆς τέχνης τοῦ σκάφους, τόσον ἀπὸ τὴν ἐμβολίου γενέσην τῆς Σαλαμάνκας, ὃσον καὶ ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τῶν Ισπανῶν καθιερώσαντον εἰς ταῦτα.

Ο Οίκος «Μικαλινοῦ» μήπερ τῆς Βασ. Ἀεοπτορίας

Την 24ην Απριλίου παροντασιθέντες εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ὁ κ. Κ. Μίχαλος, γενικὸς διευθυντής τῆς 'Ανον. 'Επαρχίας 'Μιχαλινός' καὶ ὁ κ. 'Εμμ. Μιχαλινός, διευθύνων σύμβουλος, ἐνεχείρισαν αὐτῷ, παροντικά καὶ τοῦ 'Υφησισιγοῦ τῆς 'Αεροπορίας κ. Οίζονομάρον, ἐπιτάχη 500.000 δραχμῶν, διφέρεντα τῆς ἑταῖρας ὑπὲρ τῆς Βασιλικῆς 'Αεροπορίας τῶν κύρων. 'Ο πρωτηπονοῦς κ. 'Ιω. Μηταξᾶς ἀπόθινην

C.K. HANSEN

**STEAMSHIPOWNER, COALMERCHANT STEAMSHIP,
AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING-AGENT**

SALE & PURCHASE

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

δόνοματος της Κυβερνήσεως θερμάς εύχαριστίας πρός τους δωρητάς και ηγέθη, όπως το ύψηλόν πατριωτικόν των παράδειγμα ενδρι και ἄλλον μιμητάς μεταξύ τῶν εὐπορούμενών κοινωνικῶν τάξεων.

'Εξετάσεις πλοιάρχων και μηχανικῶν

Αἱ ἔξετάσεις πρός ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου α' καὶ β' τάξεως ώριμησαν διὰ τὴν 2αν Ιουνίου. Αἱ αιτήσεις καὶ τὰ δικαιολογητικά τῶν ὑποψηφίων δέον νὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὸ ἀρμόδιον τμῆμα τῶν διπλωμάτων τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν. τὸ δραδέτερον μέχρι τῆς 20ῆς Μαΐου. Αἱ ἔξετάσεις αἱρέθησαν πρός ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ α' καὶ β' τάξεως διὰ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως ωρίσθησαν διὰ τὴν 20ῆς Μαΐου, μὲ προθεσμίαν ἑποβολῆς αἰτήσεων παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μέχρι καὶ τῆς 5ης Μαΐου.

Τὸ μισθολόγιον τῶν μικρῶν φροτηγῶν

Εἰς τὸ 'Υφαντουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ὑπεγράφη, μεταξύ ἐκπροσώπων τῶν κάτω τῶν 500 τόνων φροτηγῶν πλοίων ἑποτιστῶν καὶ τῆς «Πανελλήνιον Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας», σύλλογοι σύμβασις δι' ἡς χυθμίζεται τὸ μισθολόγιον τῶν κατωτέρων πληρώματος τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, ως ἔξης: Ναυάρχης 2200 δρ. μηνιαίως, νάύτης 1900, ναυτόπαις 1000, ἀρχιθερμαστῆς 2300, θερμαστῆς 2200, ἀνθρακεὺς 1400, μάγειρος 2300, θαλαμητῆς 2000, θαλαμητῆς μηχανῆς 1000 δρ. Εἰς περιπτώσεις ταξιδίων ἐκτὸς τῶν 20ῆς Μαΐου, μὲ προθεσμίαν ἑποβολῆς αἰτήσεων παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων μέχρι καὶ τῆς 5ης Μαΐου.

— 'Η ἀνωτέρα μόνιμος διατητικὴ ἐπιτροπὴ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκάστοτε ἀναφορικῶν μεταξύ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν διαφορῶν, συνεδριάσασα ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ Ἐφέτου κ. Α. Μιχαλοπούλου, διεκάπισεν ὄφιστικῶς τὸ μισθολόγιον τῶν ἀνωτέρων πληρωμάτων τῶν κατωτέρων 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος φροτηγῶν σκαφῶν. Οὕτως, οἱ πλοιάρχοι α' τάξεως καὶ οἱ α' μηχανικοὶ τῶν σκαφῶν τούτων ὑπὸ λαμβάνουν 6100 δρ. μηνιαίως, οἱ δὲ πλοιάρχοι καὶ μηχανικοὶ β' τάξεως 5000 δρ. 'Η ισχὺς τῆς διατητικῆς ταύτης ἀποφάσεως ἀρχεταὶ ἀπὸ 1ης Μαΐου.

— Εἰς ἔτέραν συνεδρίασίν της ἡ ίδια 'Ἐπιτροπὴ, παρονόμια καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἀντιπροσώπων, ἔκανόν τοις — μὲ ίσχυν ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου — τὸ μισθολόγιον τῶν μηχανῶν, οἵτινες υπηρετοῦν ἐπὶ πλοίον κινουμένων μὲ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως, πάσης χωρητικότητος, ως ἔξης: Μηχανοδηγοὶ α' τάξεως 4250 δρ. μηνιαίως καὶ μηχανοδηγοὶ β' τάξεως 3000 δρ.

'Απονομὴ μεταλλίων εἰς Προστογάλους

Κατόπιν προτάσεως τοῦ κ. 'Υφαντουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπενεμήθησαν ναυτικὰ μετάλλια α' τάξεως εἰς τοὺς Προστογάλους κ.α. Φρ. Σπινόλα, λιμενάρχη τῆς περιφερείας Πορτίμαο (τῆς Λισσαβονοῦ), Λούν Γελόρια Ματόσιο γραμματέα τῆς 'Ἐπιτροπῆς ναυαγοσωστῶν, 'Αρμόντο Παραγέτεστο Κώστα Λιμενεργάτην, Φρ. Δονάρτο ναυτικόν, 'Ιωακεῖμ Μαρτίνο καὶ Ἀντ. Γκαβάλλο προσθέστερα καὶ Ἀντέλ. Μέντε Σύλβα καὶ Φρ. Γκάρτσια Καστέλλο κτηματίας, διότι μὲ κίνδυνον τῆς ζωῆς τῶν διέσωσαν 17 ναναγοὺς τοῦ ἔξοχειλαντος εἰς Πορτίμαο φροτηγοῦ «Σπύρος». 'Η ἀπονομὴ τοῦ μεταλλίου ἐγένετο βάσει ἐκθέσεως τοῦ ἀρμόδιου 'Ελλήνος προξένου, εἰς ἣν ἐτονεῖτο ἡ ἐπιτευχθεῖσα ἐκ μέρους τῶν ἀνωτέρων Προστογάλων ἀντιπροσώπων καὶ ὁ ἡρωϊσμός των. Καθ' ὃν χρόνον ἐμάνετο ἡ τρικυμία, οἱ δὲ ναναγοὶ μαζὶ ἐπάλιων ἀπεγνωσμένων πρὸς τὰ κύματα, διότι ἀνετράπτησαν αἱ δύο μέραι των καὶ συνετρίβησαν ἐπὶ τῆς ἑκεὶ δραχώδοντος ἀκτῆς, οἵτοι ἐρρίφθησαν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ κατόπιν ἀγωνιώδων προσπαθείας, ἐπέτυχον, διὰ τῆς προσδέσεως οχυρίων εἰς τὴν ξηράν, νὰ διασώσουν ἀλληλοδιαδόχως τοὺς 17 ἔξιτημένους ναναγούς.

Νέοι μηχανικοὶ τοῦ Ε.Ν.

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ γ' τάξεως διὰ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Κονστ. Γεωργόπουλος, Ίων. Ποντιακόν, Πολ. Κωνσταντινίδης, 'Αν. Σανθούλικης, Ίων. Γεωργῆς, Σπυρ. Καφετζῆς, Χρ. Μαρεζούκος, Εὐάγγ. Μαγιαρῆς, Παρ. Καραγιανόπουλος καὶ Σπυρ. Κωντεφάνου.

— Διὰ τὸ αὐτὸ δίπλωμα, ἐπέτυχον καὶ οἱ μηχανικοὶ γ' τάξεως, ἀπολούδιον, κ. κ. Γεώργ. Σκονταρόπουλος, Ήλ. Μπεζόκης, Παν. Καλεσίδης, Νικ. Συγκάκης καὶ Δημ. Καζαβάς.

Διὰ τὰ προσεγγίζοντα εἰς Τουρκίαν πλοῖα

Ο ἐν Κωνσταντινούπολει πραγτορειακός Οἶκος τοῦ κ. Σ. Δ. Λιτοπούλου μᾶς πληροφορεῖ, πρὸς γνῶσιν τῶν πλοιάρχων, ὅτι συμφώνως

πρὸς νέαν ἐγκύρωλιον τοῦ ἐπουργείου 'Υγειεινῆς τῆς Τουρκίας, ἀλαντα τὰ πλοῖα, τὰ καταπλέοντα εἰς Τουρκικὸν λιμένα, ἐποχρεοῦνται: α') Νὰ παρονταίσουν εἰς τὰς οἰσεις ἀρχὰς τὴν ὑγειονομικὴν πιστοποίησιν τοῦ λιμένος ἀναχωρήσεως, διὰ τὸ ταξίδιον εἰς εκατ' εὐθέταν». Καὶ β') Νὰ παρονταίσουν τὴν ὑγειονομικὴν πιστοποίησιν τοῦ τελενταίου λιμένος προσεγγίσεως μόνον, διὰ τὸ χρόνος, μεταξὺ τῆς ἀναχωρήσεως ἐκ τοῦ προτελευταίου λιμένος καὶ τῆς ἀφίξεως εἰς ἓνα Τουρκικὸν λιμένα ἐπερθάνων μέριον περιόδου 15 ἡμέρων.

— Κατὰ πληροφορίας ἐπίσης τοῦ ίδιον Οἴκου, ἐκοινοποιήθη ἐγκύρωλιος τῆς Τουρκικῆς λιμενικῆς ἀστυνομίας, καθ' ὃν οἱ συντασσόμενοι ἐπὸ τῶν πλοιάρχων ὄνοματοι κατάλογοι τοῦ πληρώματος, διὰ τὰς καταπλέοντα καὶ ἀποτέλοντα ἐκ Κωνσταντινούπολεως σκάφη, δέον νὰ ἀναφέρουν πλήρη τὰ ὄντατα καὶ οὐχί μόνον τὰ ἀρχικὰ τῶν ὄντατων, καθὼς ἐπίσης τὸν τόπον καὶ τὴν χρονολογίαν τῆς γεννήσεως ἐξάστου ἀνδρὸς τοῦ πληρώματος.

Αἱ προσαράξεις εἰς τὸ Δούναβιν

· 'Η ἐπιτροπὴ τῶν «Λόρδ'ες» δι' ἀνακοινωθέντος τῆς, διμοισιευθέντος τὴν 24ην Ἀπριλίου ἐν Λονδίνῳ, ἐπούφει τὴν προσοχὴν τῶν πλοιάρχων ἐπὸ τῶν σημειωθείσον περιπλόσεων προσαράξεων σκαφῶν εἰς τὸν Δούναβιν, εἰς Σούνιαν, καθὼς καὶ ἀνοικτά, μολονότι, πολλάκις, ἡ ἀπαιτούμενη διὰ τὴν ἀνέλκυσιν δομήμεια ἥτο τόσον ἀπλῆ, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται αὐτῇ ἀντὶ τῶν συνήθων ἡ τούλαντιστον, λογικῶς συμπεφωνιμένον ποσῶν. Εἰς παρομοίαν ἐγένετο περιπλόσεις συνιστᾶται, ὅπως οἱ πλοίαρχοι ἀπειθύνονται εἰς τὸν πράκτορα τῶν «Λόρδ'ες», τοῦ πλησιεστέρου λιμένος, πρὸς ληγήν οδηγίων. Συνιστάται, ἐπίσης, διότις, διότις ἀποφεύγουν κάθε συμφωνίαν, εἰτε διὰ τημητικὴν ἐκφράτωσιν, εἴτε διὰ ναναγιαρεσίαν, ἀνεν προγνομένης ἐγκρίσεως τῶν πρακτόρων τῶν «Λόρδ'ες».

Δύο ἀποφάσεις τῶν Ταμείων Προνοίας

Κατ' ἀπόφασιν τῶν συμβούλων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν διό τον Ταμείων Προνοίας ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, ἐξοργηθήσαν 3.000.000 δρ. πρὸς πληρωμὴν τῶν ἐπολειπομένων ποσῶν ἐπιχορηγήσεως διὰ τοὺς φυματίους ἀξιωματικούς καὶ κατωτέρα πληρώματα τοῦ Ε. Ν. Ε'πει τοῦ ποσοῦ 1.500.000 δρ. διετέθη ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἀνὰ 750.000 δρ. παρ' ἔξατον τὸν δύο Ταμείου Προνοίας.

— 'Αἱρ' ἔτέρον τὰ διοικητικὰ συμβούλια τῶν αὐτῶν 'Οργανισμῶν συνελθόντα εἰς κοινὴν σύνσεψιν, ἀπέφριψαν παμφηρί τὴν αἴτησιν τοῦ Δήμου Πειραιῶς περὶ χορηγήσεως δανείου 10.000.000 δραχμῶν.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

— Τὰ 10 οἱ τοῦ προτηγοῦ «ΓΙΑΝΝΟΥΑΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» 2237 τ. γκρός, ἐπούληθησαν παρὰ τοῦ κ. Γιαν. Ζ. Γούναρη εἰς τὸν κ. Στέφ. Ι. Κουμέλην ἀντὶ δρ. 495.000.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «ΚΑΤΕΡΙΝΑ» 2495 τ. γκρός, ἐπούληθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Πετρόλια» Α. Ε. εἰς τὴν ἀνόνυμην Ναυτικὴν καὶ 'Εγκροτικὴν ἑταῖραν «Τρανσπετρόλ» ἀντὶ δρ. 1.500.000.

— 'Επίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 7020 τ. γκρός, ἐπούληθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Πετρόλια» Α. Ε. εἰς τὸν κ. Μάρκον Η. Νομικὸν 78 οἱο τὸν κ. Ενάγγ. Νομικὸν 22 οἱο, ἀντὶ 11.000.000 δρ.

— Τὰ 50 οἱο τοῦ προτηγοῦ «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» 2186 τ. γκρός ἐπούληθησαν παρὰ τοῦ κ. Δ. Β. Γεωργιάδη εἰς τὸν κ. Στέφ. Σοφιανὸν ἀντὶ 1.000.000 δρ. 'Επίσης τὰ 75 οἱο τοῦ ἀπ' αὐλαντού 1820 τ. γκρός, τὰ 50 οἱο τοῦ ἀπ' αὐλαντού «ΑΓΓΑΛΙΑΝΗ» 1656 τ. γκρός καὶ τὰ 14 2/3 οἱο τοῦ ἀπ' αὐλαντού «ΚΕΧΡΕΑ» 1968 τ. γκρός, ἐπούληθησαν παρὰ τοῦ κ. Θ. Ν. Επιφανείδης εἰς τὸν κ. Γεώργ. Ε. Πανθόφαν, ἀντὶ δρ. 5.850.000.

— Μετεγράφησαν ἐπὸ Λονδίνου, εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ προτηγόν «ΘΕΡΜΑΓ-ΚΟΣ» 4517 τ. γκρός, τοῦ κ. Μ. Εμπειρίου καὶ ἐξ 'Ανδρου εἰς Πειραιὰ τὸ ἐπιβατηγόν ἀπ' αὐλαντού «ΑΝΔΡΟΣ» 2067 τ. γκρός, τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἐλλάδος» Α. Ε. εἰς τὸν Καρπαθόν.

— Διεγράφη ἐπὸ τῶν νηολόγων Πειραιῶς τὸ μισθόν προτηγοῦ «ΕΙΡΗΝΗ» 477 τ. γκρός, ως ναναγῆσαν παρὰ τὸν Καρπαθό.

— 'Επίσης ἐνηλογήθη εἰς Πειραιὰ τὸ ταξιδεύον μέρος μεταξύ τῶν νηολόγων προτηγοῦ «ΤΡΕΓΚΟΔΑΝΑΝ» 3074 τ. γκρός, τοῦ κ. Βασ. Ιγν. Σαποδάρου.

— Τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τοῦ κ. 'Ανδρ. Μ. Εμπειρίου 'Αμερικανὸν πετρελαιοκίνητον θαλαμηγόν «ΔΙΑΤΤΩΝ ΑΣΤΗΡ» 191 τ. γκρός καὶ νανηγήσεως 1911, ἀντὶ τιμῆς 2900 λιρῶν, ἐνηλογήθη εἰς Πειραιὰ ἐπὸ τὸ ὄνομα «ΕΣΠΕΡΟΣ».

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

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155

ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ

XΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΔ., ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ

ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ

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

NAVAL ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS

PIRAEUS, VANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40'55

— Τό άργον είς Πειραιά από 21ης Ιανουαρίου καὶ ἐγκαταλειφθέν εἰς τὰς ἀσφαλείας, συνεπεία ἐπεταμένων ζημιῶν ἐκ προσαράξεως, φορτηγὸν «ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΒΡΟΝΤΙΣΗ» 2083 τ. γρόδες (τοῦ 1903) ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σιγάλα αὗτὴ 4900 λιρῶν.

— Τό φορτηγὸν «ΘΕΟΦΑΝΩΣ» 4240 τ. γρόδες καὶ ναυπηγήσεως 1917, ποληθὲν παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Λιβανοῦ εἰς τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Πατέρα αὗτὴ 27.000 λιρῶν, μετονομάσθη «ΔΙΡΦΥΣ».

— Τό φορτηγὸν «ΠΡΕΚΛΑ» 1820 τ. γρόδες, 2850 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβὲν Νο2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Θ. Ν. Ἐπιφανειάδη εἰς "Αγγλικὸν ἑφοπλιστᾶς αὗτὴ 19.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τό φορτηγὸν «TZENNY» τοῦ κ. Ι. Λιβανοῦ, 1859 τ. γρόδες, 2900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλικὸν ἑφοπλιστᾶς αὗτὴ 16.000 λιρῶν.

— Ἐξετέλεσαν ἐποκενάς ἐν "Αγγλικῷ τῷ φορτηγῷ «ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗ» εἰς Νότιον Οὐδαλλίαν, «ΠΗΓΑΣΟΣ» εἰς Τάιν καὶ «ΣΥΛΒΑ» εἰς τὸ Μπλάνθ.

— Τό φορτηγὸν «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ», «ΝΕΣΤΟΣ» καὶ «ΠΗΝΕΑΟΠΗ» ἀπέτησαν, κατόπιν ἐποσενῶν καὶ διαρρυμάσεως, ψλειστὸν «σέλτερ - ντέξ». Ἀνακαταμετρήθητα, μετὰ τὴν διαρρύμασιν ταῦτην, εὑρέθησαν μὲ τὸ ἀζόλινον γρόδες τοννᾶς, μὲ τὸ δόπον καὶ ἀναγράφονταν ἥδη εἰς τὸ «Δώδεκα Ρέτζοτερο». Τό ἀλία «ΑΙΚΑΤ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 6600 τ. γρόδες (αὗτὴ 5177) τὸ ἀλία «ΝΕΣΤΟΣ» 5764 τ. γρόδες (αὗτὴ 4399) καὶ τὸ ἀλία «ΠΗΝΕΑΟΠΗ» 6559 τ. γρόδες (αὗτὴ 4736).

— Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδη τῆς Κυβερνήσεως» ἀπόστασις τοῦ κ. Ἐ. πονχογοῦ τὸν Ναυτικῶν, δι' ἧς προκρίσεται πλειοδοτικὸς διαγονισμὸς διὰ τὴν ἔξποιόν τοῦ πλατανοῦ Τουρκικοῦ «ΚΡΙΜ», προσηργαμένου εἰς ἀμμώδη θέσιν πλησίον τοῦ Ναυταράμουν.

— Τό φορτηγὸν «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (εἰς «ΠΕΣΣΑΛΛΕΣ») 1957 τ. γρόδες καὶ ναυπηγήσεως 1917, ὅπερ εἶχε περιθένει ὑπὸ τὴν ἰδιοτητικὴν τοῦ κ. Ο. Rossini (τῆς Γένοβας) καὶ παραμένει ἐν παροπλισμῷ εἰς Πένιαν ἀπὸ τῆς 17ης Ιουνίου 1936, ἀγγέλεται ἥδη, διὰ ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων αὗτὴ τιμῆς 7.250 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ὃς ἐστὶ καὶ ἐνρίσκεται.

— Τό ἄργον εἰς Σάιν Ναζάριο ἀπὸ τῆς 29ης Νοεμβρίου 1936, συνεπείᾳ ἐπεταμένων ζημιῶν ἐκ προσαράξεως, φορτηγὸν «ΑΓΓΕΛΙΚΗ» 3240 τ. γρόδες (τοῦ 1899) ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Γ. Γεωργαντῆ πρὸς διάλυσιν αὗτὴ 11.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ὃς ἐστὶ καὶ ἐνρίσκεται.

— Τό φορτηγὸν «ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 5388 τ. γρόδες, ἀποτῆσαν, κατόπιν διαρρυμάσεως, «ψλειστὸν σέλτερ - ντέξ» αὗτὴ ἀνοικτοῦ καὶ ἀνακαταμετρήθην ἑρθέμη 6868 τ. γρόδες.

Τὸ συμβούλιον τοῦ Ε. Η. ἀπέδιψε τὸ σχέδιον νόμου «περὶ τοποθετήσιος φαδιτήλεγαρμάτων εἰς τὰ ἀποτοποῖα σκάφη πρὸς χειρισμὸν τῶν ἀσυρμάτων τηλεφόνων»

— Διὰ Β. Δ. τοποθετεῖται προξενικὸς λιμενάρχης Τοπολύτιδος ὁ πλοτάρχης κ. Νικ. Τσενεμπῆ.

— Ό αντιπλοίαρχος λιμενικὸς κ. Ἀν. Μιζόπονος τοποθετεῖται τηματάρχης τοῦ ναυτιλιακοῦ τμήματος τῆς Διπλεως Ε. Ν.

— Τό φορτηγὸν «ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ» 1953 τ. γρόδες καὶ ναυπηγήσεως 1902 ποληθὲν παρὰ τὸν κ. Π. Σαχτούρην εἰς τὸν κ. «Ἀντέπλαν» αὗτὴ 11.000 λιρῶν, τελεῖ ὑπὸ παράδοσιν εἰς Πειραιά. Τό ἐν λόγῳ σκάφους πρόκειται νὰ μετονομάσθῃ «ΟΥΡΠΑΝΙΑ»

Νέα ἀγορά φορτηγοῦ παρ' Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν

«COMPOSTELA» Ἰσπανικόν, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ ἔτι παραληφθῇ εἰς τὴν Σέτταν. Πρόκειται περὶ μικροῦ φορτηγοῦ, 1272 τ. γρόδες, 881 τ. νέτ καὶ 2000 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως τὸ 1885 (Ἀγγονάστον) εἰς τὴν Γλασκώδην. «Εἰτε ἐμφορτοῦν δύνημα 18.6 ποδῶν, φέρει ἓν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 240.4 ποδῶν, πλάτους 34.1 π. καὶ κοῖλου (βάθος) 16.0 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, Ἀγγλικῆς κατασευηῆς καὶ δυνάμεως 106 δύον, ἵππουν, εἶνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 15'', 24'', 40'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 36'' ἵντσεν, φέρει δὲ ἔνα λέβητα.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Αἱ ἀξίαι τῶν πρὸς ἐπιμετάλλευσιν μεταχειρισμένων πλοίων, ἔξαρχοισθν τὴν ἀναπτυξικὴν ἀπό τὸν πορείαν, κατὰ δὲ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Απριλίου ἐσημειώθησαν ἀλληλοδιαδόχους τοῖς περιπτώσεις λιαν παραστατικαὶ τῆς πρὸς τὰ ἄνω πορείας τῶν τιμῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ πολῆμαν ἀδελφῶν σκάφων, στάνταρ «B.», ἀπίνα ἐναπτηγήθησαν μεταξὺ τῶν ἑτοῖ 1918 καὶ 1919. Τό πρῶτον ἔξι ἀττάν, τὸ «King Howell», ποληθὲν εἰς "Αγγλικὸν ἑφοπλιστᾶς, ἐπέτυχε τιμὴν 48.500 διτοις ἐθεωρήθη ἡ οὐνοτάτη ἀπὸ τὸν 1923 καὶ ἐντεῦθεν. Ἐν τούτοις, δίγιας ἡμέρας βραδύτερον τὸ ωράριο τοῦ «King Howell» ὑπερεβλήθη ἀπὸ τὴν πολήσιν εἰς τὸν «Galvan» ἀυτὴ 51.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς "Αγγλιανούς τὸν «Prince Pavle» ἀυτὴ 54.500, μὲ παράδοσιν εἰς ἕνα Ιαπωνικὸν λιμένα περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. Ἡ συγχρίσις, καθίσταται ἐπὶ ἐμφανεστέρᾳ, ἀν ληφθοῦν ὑπὸ δύνην, διτοις ἕν συγχρίσις, καθίσταται ἐπὶ τὸ «King Howell» ὑπερεβλητοῦ εἰς εἰδικήν τινα περιπτώσιν καὶ διτοις τὸ παρελθόντα Ιαπωνάριον, σκάφος τοῦ ἴδιου τίτου, τὸ ἀλία «Canadian Scottish» (ηδη "Οφες Παρνασσούς) ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν πολήσιν μόνον.

Τὸ διακέμανος, ἀλία ἐτέρου τῶν τιμῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευτῶν 18 ἑτοῖ, καταβαίνεται χαρακτηριστικώτερον ἀπὸ τὰς ἔκαστοτε πολήσεις τοῦ «King Howell». Τό ἐν λόγῳ φορτηγὸν στάνταρ «B.» μὲ δύνη καταστόφωματα) ὅμοι μὲ τοῖς ἀλλα ἀδελφῶν σκάφων 8200 τ. d. w. ἔνστον, ναυπηγήσεντα τὸ 1919 εἰς Κίναν καὶ μὲ δύο φορτηγά τέτον «C.», χωρητικότητος 5100 τ. φορτίου ἔνστον, ναυπηγήσθην καὶ αὐτὰ τὸ ἴδιον ἔτος εἰς τὴν Κίναν, εἰχον ἡγοράσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων παρὰ γνωστοῖς "Ελλήνος ἑφοπλιστοῦ, μὲ δρους πληρωμῆς, οἵτινες ἀνεβίβαζον τὴν ἀξίαν τῶν μὲ τέτον «B.» εἰς 289.166 λίρας ἔνστον, τῶν δὲ τέτον «C.» εἰς 180.000 λίρας ἔνστον, καίτοι ἡ ναυπηγήσης τῶν τελευτῶν ἐστοίχει τότε 205.000 λίρας δι' ἔνστον.

Αἱ τιμαὶ αὐταὶ, αἵτινες θεωροῦνται σήμερον ὡς «εξισφρενικαῖς», δὲν ἔχουν οὔτε καὶ ἐπερθοῦσαι διὰ τὸ 1919, γράφει σχετικῶς τὸ «Fairplay», δεδομένου, διτοις καὶ τὸν Ιούνιον τοῦ ἔτους ἔχειν φορτηγὸν στάνταρ «B.», συμπληρωμένου εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἐπωλήθη ἀπὸ 250.000 λιρῶν καὶ ἐπέρχονται ἐπομπαράδοτον ἐπωλήθηται κατὰ Δεκέμβριον τοῦ ἴδιου ἔτους ἀπὸ 260.000 λιρῶν, ἐνῷ κατὰ Μάιον τοῦ 1919, φορτηγὸν στάνταρ «A.» ἐπέτυχε τιμὴν 275.000 λιρῶν. "Οταν ὁ ημέρεις "Ελληνος ἑφοπλιστῆς ἐπωλήσεις τὸ 1922, ἀνέλαβε τὰ σκάφη τοῦ τὸ «Board of Trade» καὶ τὰ ἐπόμενον ἔτη δημιοπαράδιο. Τότε, τὰ τέσσαρα ὅμοι φορτηγά, τίτον «B.» (μεταξὺ τῶν ποτίων καὶ τὸ «King Howell», εἰς «Κεφαλλονά», εἰς «Στάθης»), ἀπέδοσαν ἐκ τῆς πολήσεως τοῦ 158.750 λίρας, ἥτοι λ. στ. 4.18.0 κατὰ τὸν ποτίον φορτίου, τὰ δὲ δύο τίτον «C.» ἀπέδοσαν ὅμοι 52.000 λίρας, ἥτοι λ. στ. 5.2.0 κατὰ τὸν ποτίον φορτίου, ἔναντι κόστους ναυπηγήσεως τοῦ ἐν λιρῶν 36 κατὰ τὸν ποτίον φορτίου.

Ἐνῷ, ὅμως, ή τιμὴ αὕτη ἀντεποδοσθεῖται πτώσιν κατὰ 86 οὐδὲ τοῦ ποτίου, ἐπὶ τῆς ἀξίας των, ἐντὸς μᾶς τετραπλείων, κατ' Ιούνιον τοῦ 1932, ἥτοι ἐννέα ἔτη βραδύτερον φορτηγὸν τίτον «B.» ἐπωλήθη ἀπὸ 4550 λιρῶν μόνον, μερικὰ δὲ ἀλλα τοῦ ἴδιου τίτου καὶ κατὰ τὸ ἀντὸν ἔτος, ἐπωλήθησαν ἀπὸ 6—7000 λιρῶν ἔνστον. Αἱ τιμαὶ αὐταὶ ἡμέρας σημειωθεῖσα εἰς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ ἀδείσνων τὴν ἐπτώσιν τῆς ναυτικῆς διοικησανίας. Εκτοτε αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων ἀνέλαβον, ἀπὸ δὲ τοῦ τέλους τοῦ 1932 καὶ ἐντεῦθεν ἐνεφάνισαν ἀσθητήν πρὸς τὰ ἄνω πορείαν. Τὸν παρελθόντα Ιαπωνάριον φορτηγὸν στάνταρ «B.» (τὸ ἀλία «Canadian Scottish») ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀπὸ 32.000 λιρῶν, ἥτοι δὲ διὰ τὸ «King Howell» ἐπετεύχη ἡ τιμὴ τῶν 48.500 λιρῶν, ἐνῷ οἱ ἀδειστήται τοῦ τὸ εἰχον ἡγοράσθη τὸ 1923 ἀπὸ 36.750 λιρῶν. Τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας των τετραπλείων σημειώσαν ἐντὸς τοῖων μηνῶν αἴξησον 50 οὐδὲ τῆς ἀξίας των. Η πραγματοποιήθησαν ἥδη ἀπὸ τὸ «King Howell» τιμὴ τῶν λιρῶν 5.17.6 κατὰ τὸν ποτίον d.w. (δια πλοίον ἡλικίας 18 ἑτοῖ) ἀποδεικνύει — κατὰ τὸ «Fairplay» — διτοις ἀγοραστῶν τοῦ ποτίου χρόνου τῆς παρούσης ιανοποιητικῆς καταστάσεως τῶν ναυών. Αἱ ἐπαγκόλονθήσασι δὲ πράγματι δύο πολήσεις εἰς τιμὴν ἀνοτέραν κατ' ἀρκετάς γιλιάδας λιρῶν, φαίνεται νὰ δικαιολο-

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

γούν την τοιαύτην αίσιόδοξίαν.

* * *

Αἱ ἀναγγελθεῖσαι κατὰ τὸ 6' 15θήμερον ἀγοραπωλησίαι, ἀφεώρων σοάρη ὅλων σχεδὸν τῶν κατηγοριῶν καὶ μεγεθῶν, μὲ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ἀγορᾶς τὴν ἔντονον ζητησιν χωρητικότητος ἐξ ὅλων σχεδῶν τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ιδίᾳ δὲ ἐξ μέρους τῶν "Ἀγγλῶν καὶ τῶν Ἰαπωνῶν ἐφοπλιστῶν. Οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται, μῆδη δυνηθέντες νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν εἰς μικροὺς μεγέθους πλοῖα ἐκ τοῦ ἔθνους τοννᾶς, προσέφευγον καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀγοράσαντες ἓν Γερμανικὸν φορτηγὸν, ἓν Γιουγκοσλαβῶν, τὸ ἄλλο π «Prcatz» ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ δύο 'Ελληνικά, τὰ ἄλλα τὸ «Τζέννιν» ἀντὶ 16.000 λιρῶν καὶ «Πρέζλα» ἀντὶ 19.000 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶχε παραδοθῆ τὸ 1920 ἐπὸ τῆς Γερμανίας εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἔναντι πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, ἀντὶ ἀξίας 28.000 λιρῶν, ἡγοράσθη δὲ παρ' Ἐλλήνων τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1933 ἀντὶ 3.000 λιρῶν. Ἰάπονες, ἐπίσης, ἐφοπλισταὶ ἡγοράσαν τρία "Ἀγγλικά φορτηγά καὶ ἑναὶ Γιουγκοσλαβῶν, ἐνῷ Γιουγκοσλαβῶν ἐφοπλισταὶ, πλὴν τῶν προαναφερθεισῶν δύο πολύτιμων, ἐπολύθησαν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Μεσογείου καὶ τὸ φορτηγόν «Netty». Τὸ σκάφος τοῦτο ἦτο τὸ "Αμερικανικὸν ἄλλο π «T. A. D. Jones» 3095 τ. γκρός 4561 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, εἶχε δὲ ἀγορασθῆ πρὸ τριμήνου ἀντὶ 5000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν, ὡς ἥτο καὶ σύρισκετο παροπλισμένον εἰς ἕνα λιμένα τῶν Ἡπανένων Πολιτειῶν. Παρεπεμπὴν ἀφ' ἑτέρου, εἰς τὸ Ρόπτερονταμ, τὸ ἀγορασθεῖσαν ἀπὸ τοῦ π. ἔ. ἐπὸ Γιουγκοσλαβῶν, Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ronda» 4943 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ μετονομάσθη ἐναντὶ Topies. Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἡγοράσαν ἕνα ναυπηγόμενον ἐν "Ἀγγλικά φορτηγὸν μάτορσιτ 9000 τ. d. w ἀντὶ 128.725 λιρῶν καὶ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ ἡγοράσαν ἕνα Γαλλικὸν 5100 τόννων φορτίου (τοῦ 1909) ἀντὶ 15.000 λιρῶν. Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη μόνον ἕνα μικρὸν καὶ παλαιᾶ ἥλικιας Ἰαπωνικὸν φορτηγόν, τὸ ἄλλο π «Compostela» 1272 τ. γκρός (τοῦ 1885), μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Σέτταν, πρόσειται, ὅμως, νὰ προστεθῇ ἐντὸς τοῦ Μαίου εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας ἕνα Ἀγγλικὸν φορτηγόν 4233 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929.

Αἱ νυριώτεραι ναυλώσεις τοῦ δεκαπενθύμερον ἔχουν ὡς ἔξης:

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΜΟΤΟΡΣΠΙ, 9000 τ. φορτίου, κατασκευαζόμενον εἰς Στόκτον διὰ λογαριασμὸν τῆς «Furness», μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον καὶ μὲ προβλεπομένην ταχέτητα 10 ½ μιλῶν, ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει, ἐπολύθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντὶ 128.725 λιρῶν.

«KING HOWEL» Ἀγγλικόν, στάνταρ «B», μὲ δύο καταστρώματα, 5.102 τ. γκρός, 8270 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919 εἰς Χόργ — Κόρχ, μὲ σερβέν Nο1 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικοὺς ἀντὶ τιμῆς 48.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἦτο τὸ πρόσην Ἐλληνικὸν «Κεφαλλινών», (ex «Στάθμης»), εἶχε δὲ κοστίσει τὴν ναυπηγήσεως τοῦ 289.166 λιρῶν καὶ εἶχε πολύθη ἐν δημοπρασίᾳ τὸν Ιούνιον τοῦ 1923 ἀντὶ 16.750 λιρῶν.

..EASTVILLE» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 3709 τ. γκρός, 6400 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 22.2½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβέν Nο2 τοῦ 1934, ἐπολύθη εἰς "Ἀγγλικοὺς ἀντὶ 41.500 λιρῶν.

«STEELVILLE» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 3724 τ. γκρός, 6400 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 22.3 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβέν Nο3 τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἀντὶ 40.000 λιρῶν.

«CADDERSTONE» Ἀγγλικόν, στάνταρ «B», μὲ δύο καταστρώματα, 5255 τ. γκρός, 7750 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Nο1 τοῦ 1934, ὅτε καὶ ἐπέστη ἀλλαγὴν τῆς μηχανῆς τοῦ διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως νέας τοιαύτης τύπου «Οὐδάτ», καταναλίσκον δὲ πετρέλαιον καὶ ναυλώσειν ἥηδη «τάϊμ - τούρτερος» δὲ ἐξ μῆνας εἰς τὰ 6) —, ἐπολύθη εἰς "Ἀγγλικοὺς γύρῳ τῶν 60.000 λιρῶν. Τέ αὐτὸν πλοῖον εἶχε πολύθη τὸν Μάιον τοῦ 1933 ἀντὶ 5200 λιρῶν.

«GEORGES ET HENRI» Γαλλικόν, μὲ δύο καταστρώματα καὶ «σέλτερ - ντέκε» 3058 τ. γκρός, 5000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβέν Nο2 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«MORNA» Παναμαϊκόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 1378 τ. γκρός, 2150 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπολύθη εἰς "Ἀγγλικούς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 17.000 λιρῶν. Τό αὐτὸν σκάφος εἶχε πολύθη τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντὶ 8.500 λιρῶν.

«BELLE MARIE» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 2168 τ. γκρός, 3250 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 18.6 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν Nο2 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν.

«CAP FERRAT» Γαλλικόν, 643 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπολύθη ἀντὶ 230.000 Γαλλικῶν φράγκων.

«BREMERHAVEN» Γερμανικόν, μὲ δύο καταστρώματα, 1617 τ. γκρός, 2460 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«ANANA» Δανικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 2978 τ. γκρός, 4770 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν Nο1 τοῦ 1933, ἐπολύθη εἰς

Νορβηγοὺς ἀντὶ 19.500 λιρῶν, ὑπὸ τὴν ἀρέσκειαν ἐπιθεωρήσεως. Τὸ αὐτὸν σκάφος εἶχε πολύθη τὸ 1935 ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

«PRACAT» Γιουγκοσλαβῶν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 2324 τ. γκρός, 3450 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1900, ἀνεὶ σερβέν, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«UNDEN» Σουηδικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα καὶ «σέλτερ - ντέκε», 4252 τ. γκρός, 8100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ δύθισμα 24.9 ½ ποδῶν, ἡγοράσθη παρ' Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 49.500 λιρῶν καὶ θα παραληφθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἐξ Λιτοβρατίας, δύον ἐπετελεῖ ἔξαρμον τοῦ «τάϊμ - τούρτερο».

«FELLSIDE» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 619 τ. γκρός, 847 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, μὲ σερβέν Nο2 τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἀντὶ 4.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν πλοῖον εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Ιούλιον τοῦ 1934 ἀντὶ τιμῆς 1450 λιρῶν.

«SEVEN SEAS STAR» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 2494 τ. γκρός, 4281 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Nο1 τοῦ 1937 ἐπολύθη ἀντὶ 32.000 λιρῶν. Τὸν Ιανουάριον τοῦ 1935 εἶχε πολύθη τὸ αὐτὸν σκάφος ἀντὶ 9.300 λιρῶν.

«SAIN - TROPEZ» Γαλλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 2096 τ. γκρός, 3275 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν Nο2 τοῦ 1935, ἐπολύθη ἀντὶ 13.000 λιρῶν.

«WYNERIC» Ἀγγλικόν δεξαμενόπλοιον, τύπου κυλινδρικῶν δεξαμενῶν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 4468 τ. γκρός, 7078 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἀντὶ 26.000 λιρῶν.

«PRINC PAVLE» Γιουγκοσλαβῶν, στάνταρ «B», μὲ δύο καταστρώματα, 5263 τ. γκρός, 8167 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3 3/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν Nο1 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' Ἰάπονος ἀντὶ 54.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶχε πολύθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1934 ἀντὶ τιμῆς 13.750 λιρῶν.

«FISHPOOL» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 4575 τ. γκρός, 8140 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 23.1 3/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέν Nο2 τοῦ 1934, ἐπολύθη εἰς Ἰάπονας ἀντὶ 42.250 λιρῶν, μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον - Οκτώβριον, μὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

«GALVAN» Ἀγγλικόν, στάνταρ «B» μὲ δύο καταστρώματα, 5185 τ. γκρός, 8110 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3 ½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν Nο1 τοῦ 1935, ἐπολύθη εἰς Ἰάπονας ἀντὶ 51.000 λιρῶν νέτ. παράδοσις εἰς Ἀγγλίαν. Τὸ αὐτὸν σκάφος εἶχε πολύθη τὸν Ιούλιον τοῦ 1926 ἀντὶ 32.500 λιρῶν καὶ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1927 ἀντὶ 45.000 λιρῶν.

«LAURA MAERSK» Δανικόν, 1432 τ. γκρός, 2538 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἐπολύθη ἀντὶ 15.250 λιρῶν.

«SEVEN SEAS SOUND» Ἀγγλικόν, μὲ ἔννια κατάστρωμα, 2470 τ. γκρός, 3950 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 19.10 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν Nο3 τοῦ 1932, ἐπολύθη εἰς Γερμανίας ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 29.000 λιρῶν. Ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος εἶχε πολύθη κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα ἀντὶ 24.000 λιρῶν.

Κ. ΚΡΑΛΙΔΗΣ & Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ - ΝΑΥΤΙΓΟΙ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. EXPER

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΡΙ. ΤΗΛ. 43-289

'Επιθεωρήσεις πλοίων, ἐποπτεῖα ἐπισκευῶν, πραγματογνωμούνται ἀμβαδιῶν κλπ.

Μελέταις ναυπηγήσεων καὶ μετατροπῶν πλοίων, μελέταις ἐλίκων, ταματερήσεις κλπ. παρὰ διπλωματόγουν Ναυπηγούν μὲ δεκαπενταετή πείραις Εὐδωπατῶν Ναυπηγείον. Μελέταις Κοττέρων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Τῶν Οἰκιών

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING Co. Ltd. WALLSEND ON TYNE

Μηχανήματα κατέσεως πετρελαίου ἔχοντας καὶ θαλάσσης. 'Εγκαταστάσεις μέχρι σημεριδον ἐπὶ ὀλικῆς ίπποδυνάμεως 17 ἑκατομ., ἐν αἷς καὶ τὸν ἀτμοπλοίον «Κάρφο Σίτυ», «Αργοτένεα», «Φορίντων», «Ἄργολικός», «Αζορόπολις», «Κλειώ», αἱ περισσότεραι ἐπετελεσθεῖσαι ἐν Πειραιεῖ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

L'INDHOLMEN - MONTALA Ltd. GOTHEBVRG

Προθεωρητῆρες τροφοδοτικοῦ ὑδατος τύπου ἐπιφανείας, μονοὶ καὶ διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters. Βεβαωθεῖσα οἰκονομία κανόμου ὥης ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀτμοπλοίων «Φοραγούλα Βροτίσι» καὶ «Υδρούσα» δύο περίπου τόννων ἡμερησίων.

'Αντιπροσωπεῖα δι' Ελλασ, Ἀζωνας, κλιβάνους κλπ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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

Πωλήσεις πλοίων πρός διάλυσιν

Η σταθερά ανατίμησις των άξιων των μεταχειρισμένων πλοίων και η πρόβλεψη διατήρησες επί ίκανών χρονικών διάστημα της ξεηρότητος είς την ναυλαγοφάν, περιώδους, ώς ήτοι άλλως τε φυσικών, την προσφοράν πλατών σφαρών πρός διάλυσιν, παρότι την πληρωμήν υπό τῶν διαλυτῶν ίκανοποιητικῶν τιμῶν, ήτοι όπερα τὰς 3 ½ λ. στ. κατά τόννου γκρός διά κοινά φορτηγά σκάφη. (Πώλησις «Αγγελικῆς»). Τοιουτόπλωος, αἱ σημειώσεις κατά τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Απριλίου πολήσεις, ήσαν έστεγμένα γενικωτέρον ἐνδιαφέροντος καὶ αὔξενῶν κυρίως μικρὰ σκάφη, ἀποκινήτα καὶ ἀποπλοῖκά, ἔφθασαν δὲ ἐν συνόλῳ εἰς τὰ 17 πλοία 24.327 τ. γκρός. Ταῦτα καὶ κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκολούθους ἑπτὰ σημάσια:

Αμερικανικά	1 τ.	γκρ. 7120	Αγγλικά	9 τ.	γκρ. 2975
Γερμανικά	2 >	5590	Νορβηγικά	1 >	1788
Κινεζικά	2 >	3242	Καναδικά	1 >	372

Έλληνικά	1 >	3240	Σύνολον:	17 >	24327
----------	-----	------	----------	------	-------

Τὰ σκάφη ταῦτα ἐπωλήθησαν εἰς διαλυτάς ἑπτὰ χωρῶν, ώς ἔξης:

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ Αμερικανικὸν μότο - τάνερο «Lio» 7120 τ. γκρός (τοῦ 1921) μὲ νέας μηχανᾶς τοῦ 1925, ΝΟΡΒΗΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν τὸ Γερμανικὸν ἀποπλοῖον «Griesheim» 4998 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ τὸ Νορβηγικὸν ἀποπλοῖον «Lesseps» 1788 τ. γκρός (τοῦ 1881) ἀντὶ 6250 λιρῶν.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν τὸ Αγγλικὸν ἐπιβατηγόν ἀπὸ «City of Leeds» 1361 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ 6250 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν, ώς ἔστι καὶ εὐρίσκεται καὶ τὸ Έλληνικὸν «Αγγελικῆς» 3.240 τόννου γκρός (τοῦ 1899) ἀντὶ 11.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Σαίν Ναζαρί, ώς ἔστι καὶ εὐρίσκεται, παροπλισμένον, κατόπιν ἐπτεταμένον ζημιῶν ἐν προσαράξεως, ΚΙΝΕΖΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὰ Κινεζικὰ ἀποπλοῖκά σκάφη «Shun An» 1455 τ. γκρός

(τοῦ 1886) καὶ «Yuan On» 1787 τ. γκρός (τοῦ 1891).

ΟΛΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν ἀντὶ ἀγνόστου τιμῆς τὰ Αγγλικά ἀλευτικά ἀπὸ «Andrent» 228 τ. γκρός (τοῦ 1908), «Duntless» 132 τ. γκρός (τοῦ 1901), «Epinards» 257 τ. γκρός (τοῦ 1906) «Macduff» 179 τ. γκρός (τοῦ 1906), «Orontes» 178 τ. γκρός (τοῦ 1895) καὶ «Recess» 178 τ. γκρός (τοῦ 1904). ΚΑΝΑΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν τὸ μικρὸν Καναδικὸν ἀποπλοῖον «La Canadienne» 372 τ. γκρός (τοῦ 1880).

Τέλος ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ, ὡρόσασαν τὸ Αγγλικὸν ἀλευτικὸν «Hibernia» 216 τ. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ 800 λιρῶν, τὸ ἐπιβατηγόν «Marchioness of Bredalbane» 246 τ. γκρός (τοῦ 1890) ἀντὶ 1700 λιρῶν καὶ τὸ Γερμανικὸν ἀποπλοῖον «City of Nasseau» 592 τ. γκρός (τοῦ 1885) ἀντὶ 2100 λιρῶν.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Αἱ εύδυναι τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν καλὴν ναυσιπλοῖαν τοῦ σκάφους του.

Ἐνόπιον τῶν ἀνωτέρων ναυτικῶν δικαιοσημάτων τοῦ Λονδίνου ὥχθη κατ' ἔφεσον ἐνδιαφέρουσα ἐπόπεισι, διὰ τὴν ὄποιαν εἰς τὸν προηγούμενον ἐξδοθῆ πρωτόδικον καὶ ἐφετειακὴν ἀποφάσεις ὑπὸ τῶν Καναδικῶν δικαιοσημάτων. Η προειρευμένη ἔφεσος, ἐστρέψετο κατὰ τὴν ἐταιρίας «Patterson Steamship Co., Ltd.» ἀσφαλίσαις ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Robin Hood Mills, Ltd.», ἀπεργίην δὲ ἐν τῷ τόνῳ λόγων δικαιοσημάτων. Τὸ ιστορικὸν τῆς προσωνυμίας μεταξὺ τῶν ὃς ἄνοι διαδίκων διαφορᾶς είλεν ὡς ἔξης: 'Υπὸ τῆς ἐταιρίας «Rómitua» ἡγέρθη ἀρχικῶς ἀπαίτησις διὰ 146.326.29 δολλάρια κατὰ τῆς ἐταιρίας «Πάτερσον», διὰ ζημίας προξενηθείσας εἰς τὸ φρούριον τῆς πόρτης, τὸ μεταφερόμενον ὑπὸ τοῦ ἔξοπλειαντος πλαφὸν τὸ ἀκρωτήριον Porthlygut, τῆς λίμνης Σοντέριοφ, τὴν 29ην Νοεμβρίου 1929, ἀπομποῖον τῆς δευτέρας «Thordoc». Ή πρωτόδικος ἀπόφασις ἔξεδόθη ἐννοῦντι, διλα δὲ αἱ ἐπακολούθησαν ἐν Καναδᾷ κατ' ἔφεσον ἀποφάσεις ἵσαν ἐπικυρωτικαὶ τῆς πρωτοδικού τοιαντίς. Κατὰ τὴν τελευταίαν ἐν Καναδᾷ συζητήσαν τῆς ἐποθέσεως, διεξαχθεῖσαν τὴν 17ην Ιουνίου 1935 ἐνώπιον τοῦ ἀνοτάτου δικαιοσημάτων, ἐπεκυρώθη ἡ ἔφεσειακὴ ἀπόφασις, ὅπως τὸ ἐπεύθυνον τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Thordoc» περιορισθῇ διὰ τὰς ζημίας τοῦ φρούριον ἐκ τῆς προσαράξεως, μέχοι τοῦ ποσοῦ τῶν 8 λιρῶν ἡ 38.92 δολλαρίων δι. ἔσαστον τόνον νέτ-ρέτιστερ τοῦ σκάφους τον, ήτοι ἐν διλα διὰ ποσὸν οὐχὶ ἀνωτέρον τῶν 16.522.16.0 λιρῶν ἡ 80.363.42 δολλαρίων. Τὴν ἀπόφασιν ταῦτην ἔφεσον ἐνώπιον τῶν Αγγλικῶν δικαιοσημάτων οἱ ἐνάγοντες.

Τὸ πρόερχον σημεῖον, διλε πένθη κατὰ τὴν ἐνώπιον τῶν Αγγλικῶν δικαιοσημάτων ἔφεσον ἦτο κατὰ πόσον ἡ προκλήθεσα ζημία ἡ ἀπόλεια τοῦ φρούριον ἐκ τῆς προσαράξεως τοῦ «Thordoc» είλε προσύπει τιχαῖος ἡ ὑπαπτότητη τῶν πλοιοκτητῶν. Ο 'Αγγλος δικαιοτῆς λόφος Roche, ἐκδίδοντας τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἐπόπειρον, ὅτι τὰ γεγονότα, ἀπίνα παρέσχον ἀφοροῦν εἰς τὴν ἀγωγὴν ἐπίθεντο ώς ἔξης: Κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1929 ἡ ἐταιρία «Rómitua» είλεν ναυλώσει τὸ φορτηγόν «Thordoc» διὰ τὴν μεταφοράν εἰς Πόρτο Αρθουρο εἰς Μόντρεαλ ἐνός φρούριον γεννημάτων. Τὸ πλοίον ἐξωπειλεῖν εἰς τὸ ἀκρωτήριον Porthlygut, ἐπὶ τῆς Βορείου ἀκτῆς τῆς λίμνης Σοντέριοφ καὶ ἐννοῦσθιον, οἱ δέ κάτοχοι τοῦ φρούριον ἐπέτυχον ἀπόφασιν διὰ δολ. 146.326.29 εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες πάλιν διὰ τῆς δικαιοσημῆς ὁδοῦ ἐνεργοῖστες κατώθισθωσαν τελεῖος νὰ περιορίσουν τὸ ποσὸν ἀποζημώσεως εἰς λίρας 16.522.16.0, μὲ δάσιν 8 λίρας κατὰ τὸν νέτ-ρέτιστερ τοῦ πλοίου τον.

Η προσειρευμένη ἔφεσος ἀπέσκοπε νὰ διευκρινίσῃ κατὰ πόσον τὰ Καναδικὰ δικαιοσημάτων ἔφεσεν ἢτοι κατὰ πόσον ἡ προκλήθεσα ζημία ἡ ἀπόλεια τοῦ φρούριον ἐκ τῆς προσαράξεως τοῦ «Thordoc» είλε προσύπει τιχαῖος ἡ ὑπαπτότητη τῶν πλοιοκτητῶν. Τὸ ἀ. τοῦ «Thordoc» — ἔξηκολούθησεν ὁ λόφος Roche — ἐφότοσεν εἰς Πόρτο Αρθουρο καὶ ποτὶ ἡ ἀρχικὴ τοῦ φρούριον, προσιγγίσεις εἰς Fort William, "Οταν ἐπανέλαβε τὸν πλοϊον τοῦ καὶ ἀφοῦ ἐφεύρειν εἰς σημεῖον της οὖσης Tronbridge, ὁ πλοιούς διὰ νὰ ζαχάρῃ τὴν συνήθη καὶ κανονικὴν πορείαν B70A. μαγνήτον ἐζάράξει τοιάτην διὰ τῆς περιστούσας πορείας τοῦ πλοίου B.81.Δ. ήτις ἐθεωρήθη παρ' αὐτοῦ, ώς ἀντιστοιχοῦσα πρὸς τὴν πρότιην, λαμβανομένης ὑπὲρ διηγήσεως τῆς παρεκκλίσεως τῆς περιστούσας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΙΕΛΟΥ

ΖΗΤΕΙΤΕ ΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

KARL GRAMMERSTORF

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΞΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ ΑΒΑΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΣ
ΚΑΙ ΞΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΙ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΜΕΣΙΤΑΙΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

KIEL - HOLTEAU

HAMBURG

BRUNSBUETTELKOOG

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

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



TRADE

MARK

40838 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα

χρησιμοποιούντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

‘Η ποτίς είχε τοποθετηθῆ ἐπὶ τοῦ σκάφους πρὸ δύο μηνῶν περίποι, τὸ δὲ πλοῖον δὲν ἔλαβε τὴν ἐπιμνημήτην ἐπό τοῦ πλοιάρχου πορείαν, ἀλλὰ παρεξέκλινε περὶ ταῖς 5 μοίραις πρὸς Βορρᾶν καὶ οὐτῷ προσέχρονον εἶπε δράχων, πλησίον τοῦ ἀρχοτηρίου Πορφύραν. ‘Οταν τὸ πρότον ὑγρόθινὴ ἡ ἄγωγὴ τῶν φορτωτῶν πρὸς ἀποζημίωσιν, ἔγενετο αὕτη δεκτῇ μὲ τὸ αἰτιολογιόν: α’’) Διότι δὲν ἀπεδείχθη, ὅτι είχε παταληθῆ ἐπαρχῆς φροντίς, ὅπως τὸ πλοῖον καταστῇ ναυοπίλουν, σχετιζώς μὲ τὴν οὐδιμοτέτην τῆς πεζίδος του. Καὶ β’;) Διότι ἡ προσέγγισις εἰς Fort William ἀπετέλει παρεκκλισίαν, διὰ τὴν ὅποιαν ἐπειθώνυν ἤσαν οἱ πλοιοκτήται. Κατὰ τὴν ἀσκηθείσαν διὰ τὴν προτύδιον ταύτην ἀπόφασιν ἔφεον, ἐξεδόθη ἐφετειακὴ ἀπόφασις ἐπικυρωτικὴ διὰ τὸ πρότον ἐπιχείριμα, ἐνῷ διὰ τὸ δευτέρον τὸ δικαστήριον δὲν ἀπεφανέτο. Προεβλῆμη τὸ ἐπιχείρημα — ἔξηρολονθήσεν εἰς τὸ σκεπτικόν του ὁ ‘Ἄγγλος δικαστής— ὅτι ἐσφαλον οἱ πλοιοκτήται, ὡς πρὸς τὴν καταλληλότητα τοῦ πληρωματος, ἐλέγθη διὰ τὸ ἐκνέρωνα τὸ πλοῖον εἰς ἀδαις πηδαλιούνδος, γοροίς, ὅμως, καὶ νὰ καταβληθῆ προστάσια ή φροντίς νὰ ἔξαρθισθῇ, ἐνῷ δὲ οηθεῖς πηδαλιούνδος ἦτο κατάλληλος νὰ ποτοθετηθῇ εἰς τοιάντην ἵτεθνον θέσιν. ‘Η παράλεψις τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν ἀποσպάγνισιν τοῦ ἐπιχειρημάτου τούτου, ἐδημοσύγει τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι οὔτε η πεζίς, οὔτε η παρεξέκλισις ἐν τῆς πεζίδος διὰ τὴν γάραξην τῆς συνήθους καὶ ζαννοκής πορείας, προεκάλεσαν τὴν προσάραξιν, ἀλλ’ ἡ λανθασμένη ἐνέργεια τοῦ πηδαλιούνδος.

Ως πρός τὴν παρέξασιν διὰ τὴν προσέγγισιν εἰς Fort William ἐγένετο δεκτὸν ἵππο τῶν λόρδων δικαιστῶν, ὅτι οὐδόλως ἐσχετίζετο αἴτη μὲ τὴν ζημιὰν καὶ ἀπόλειαν τοῦ φορτίου. Διὰ τὴν κατάστασιν τῆς πυξίδος, τὰ Καναδικὰ δικαιστήρια εἶχον παραδεχθῆ, ὅτι ἡ ϕύμασίς της ἐγένετο ἀπὸ ἀνεγνωρισμένης ἀξίας ϕύμαστήν καὶ ὅτι συνεπώς οἱ πλοιοκτήται εἶχον πράξει τὸ καθῆκόν τουν. Ἀπέμενε τὸ ζῆτημα τοῦ πληρωμάτος. Οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ πλοίου ἤσαν διπλωματοῦχοι καὶ ώς τοιούτοι εἶχον προσδιηγῆθαι.

Ἐγένετο ἐπίσης δεκτόν, ὃν τὸ ναυάγιον εἶχε προκληθῆ, λόγῳ ἀντικανονικοῦ πλοῦ, κατὰ δὲ τὴν γνώμην τῶν λόρδων δικαιοτόν, τοιούτον τι ἐνεῖχεν, ἐξ αρώτης ὄφεως, περισσοτέραν σχέσιν μὲ τὴν ἀμέλειαν παρὰ μὲ σινοδήποτε ἄλλον ισχυρισμόν, πάντως δὲ δὲν προϋπέθετε τὴν περίπτωσιν ἀναμοιδίητος τῶν συνθερνόντων τὸ σκάφος. Ήτο ἀποδειγμένον, ὅτι ὁ πλοίαρχος προσέλαβε τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ δὲν ἤπιοχε τανένα στοιχεῖον δυνάμενον νὰ προβληθῇ ἐπὶ τοῦ ὅτι ἐτέλουν οἱ πλοιοτήται ἐν ἀδίκῳ ἐπιτρέψαντες τὴν προδότην τῶν ἀξιωματικῶν ἀπὸ τὸν πλοίαρχον, ἡ διότι προσέλαβον αὐτὸν τὸν πλοίαρχον. Διὰ τὸν πηδαλιούχον ἔργιθη πειριττὸν νὰ ἐκδοθῇ ἀπόφασις, ἐάν ἦτο κατάλληλος ὁ σκηνικός, διότι δὲν προτάθεται τὸ ἐπιτειχίσμα, ὅτι ἐνυβέρνα αὐτὸς τὸ πλοῖον, Ἀλλώς τὸ ἐπηδαλιούχει τηροῦν τοῦτο εἰς τὴν πορείαν, ἥτις τοῦ ὑπεδείχθη. Συγχρόνως ὑπῆρχεν εἰς ναύτης φυλακῆς εἰς τὴν πρῷαν, ὁ δεύτερος δὲ ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου ἔλεγε τὸν πορείαν.

Διαποτοτάται πράγματα μεγάλη άμελεια κατά τον πλοῦν, παρέμενεν, όμως ανέξαρκίσθιον μέχρι ποτού βαθμοῦ έθάρυνε ή ενθύνη ἄλλον τινά ή τὸν πηδαλιόν καὶ κατὰ πόσον ἥτο θρόνος ή ἔντιμον νὰ χαρακτηρισθῇ οὗτος, ήτο γάρ ονόματος. Οπωροδήποτε, πιθανὸν ή πρόσδηπη τοῦ πηδαλιούντος καὶ η τοποθέτησίς του εἰς τὸ πηδάλιον κατά τὴν περίοδον ἐκείνην τοῦ ταξιδίου, νὰ ἀφένοια τὴν ενθύνην καὶ τὸ ἔχον τοῦ πλοιάρχου. Καὶ ἐάν ἀκόμη, θεῖν, ὁ πλοιάρχος ἔσφαλε καὶ ἀπὸ τῶν δέοντων πορειῶν, τοῦτο δέν ἀπετέλει λάθος, οὐδὲ ενθύνην τινὰ ἐδημούργηι τοὺς ἑναγομένους ἑταῖρις. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ή ἕφεσις ἀπεομένη μετά τῶν ἔξδον.

ГЕРМАНИКΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Αἱ περιπτώσεις παροχῆς ἐπιδαλασσίου ἀρωγῆς

‘Υπὸ τῶν Γερμανικῶν καὶ Σωηδικῶν νομικῶν κύριων συνεχῆτή-
θη τελευταῖς τὸ ξῆτημα τῆς ἀπάτησεως ἀποζημίωσεως διὰ παρασχε-
θεῖσαν βοήθειαν εἰς κινδυνεύον πλοῖον. Κατὰ τὸ ἄρθρον 740 τοῦ Γερμα-
νικοῦ ἐμπορικοῦ κώδικος «έννει τὸν κινδυνεύον πλοῖον ἢ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου
εὐφορικόνενα ἀντικείμενα, διασωθεῖν ἐπὸ τρίτου προσώπου καὶ μετα-
φευθεῖν εἰς ἀσφαλές νερός, μὴ δηγηθεῖν τοῦ πληρόφορους νάυμα-
νινηῖς περὶ αὐτῶν, ἢ ἔννει, ἐπειδὸς τῆς ἀντοτέρου περιπτώσεως (ἀνέλκυ-
σις), πλοῖον τι ἢ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου εὐφορικόνενα ἀντικείμενα περισωθεῖν
(παροχὴ βοηθείας), τότε, εἶναι δάσμος ἢ ἀπάτησης ἀποζημίωσεως διὰ
τὴν διάσωσιν ἢ τὴν παροχὴν τῆς βοηθείας. Άλλὰ καὶ κατὰ τὴν συνα-
ρτὶ σύμβασιν τῶν Βρετανῶν, ισχεῖ δόμιος τὸ 1ον ἄρθρον αὐτῆς, σημα-
τικωνοῦν καθ’ ὅλα μὲ τὸ ἄρθρον 740 τοῦ Γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ κώδι-
κος, ἐνῷ καὶ κατὰ τὸ 11ον ἄρθρον τῆς ίδιας συμβάσεως ηγήτως καθοδί-
ζεται, εἰταρ “πλοιάρχος εἶνε ἡπορειμένος νὰ παράσῃ βοήθειαν καὶ
εἰς ἔθυμον ἀδύντη προσοποιεῖν, εὐφορικόνενον ἐν κινδυνῷ εἰς τὸ πέλαγος,
εἴσοδον εἰς εἰς θέσιν νὰ παράσῃ τὴν βοήθειαν ταῦτην, ἀπεν σοβαροῦ
κινδύνουν διὰ τὸ ίδιον αὐτοῦ πλοῖον, τὸ πλοίουσαν ἢ τὸν ἑπιβάτας τοῦ

Ἐν τῇ πραγματικότητι, είνε ἀπὸ ἀώνων ἀποδειγμένον, ὅτι δὲν χρείαζεται νόμος τις διὰ νῦν αναγάγουσή ἔνα ναυτικὸν — καὶ μὲν κίνδυνον τῆς ιδίας αὐτοῦ ζωῆς ἀκόμη — νῦν παράση τις βοηθείας του εἰς κινδύνευντα ἐν τῇ θαλάσσῃ πρόσωπα, οὐασδήποτε ἔθνικότητος. Τὸ δημητραῖον ἔξαρτατα ἐξ τῶν ἀγράφων ἡμικινῶν νόμων καὶ δὲν δένναται, κατὰ κανόνα νῦν μετρηθῆ μὲν ζῷημα. Ἡ περίπτωσις, δημος μεταβάλλεται, ὅταν ἔνα πλοίον κατευθύνεται πρὸς ἔτερον, ποὺ σύρισκεται κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἐν κινδύνῳ. Διακριτέα τότε, δένο τινά: 1) Σταθμεύει τὸ πλοίον ἔγγυς τοῦ κινδυνεύοντος οἰκάφους, διὰ νῦν παράση, ἀντὶ ἀμαρτῆς, ἐν δεδομένῃ στιγμῇ τάς ὑπήρχεσίας του διασώσειος ἢ βοηθείας; Ἡ 2) Παραμένει ἔγγυς τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου, ώς παραστάτης ἢ τὸ συνοδεύει κατὰ τὸν πλοῦν του (περίπτωσις βλάβης μηχανῶν τοῦ τελευταίου), ἵνα ἐν περιπτώσει παρονοιασθησόμενής ανάγκης τῷ παράσῃ τὴν συνδρομήν του;

Είς τὴν περίπτωσιν ἀπλῆς σταθμένσεως τοῦ πλοίου δὲν προκύπτει ζήτημα ἀμοιβῆς εἰς τὴν περίπτωσιν, ὅμως, τῆς «παροχῆς βοηθείας κατά θαλασσίου κινδύνου», πρόκειται περὶ συμβάσεως ἐργασίας καὶ μόνον ἡ πλήρης αὐτῆς ἐκτέλεσις πληρώνεται. Οἱ Ἀγγλοί διατυπώνονται, ἐν προειδείᾳ, ἐπὶ τὸ συντομότερον τὰς ἀντιλήψεις τῶν διὰ τῆς γνοστῆς φράσεως: «no cure no pay». Τὸ ἄρθρον 741 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ κώδικος διαλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα: «Εἴδεν μια παρασχεθεῖσα ὑπηρεσία ἔμειναν ἀνεν ἀποτελέσματος, τότε οὐδένα μᾶλιστης ἀποζημίωσεως δένναται νά ἐγερθῇ διὰ διάσοδον ἡ παροχὴ βοηθείας». Ὁμοιως, κατά τὴν 200ν παράγραφον τοῦ ἄρθρου 2 τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελῶν, δρίζεται ὅτι «δέν δύναται νά ἐγερθῇ ἀπαίτησις ἀμοιβῆς, ἐάν αἱ παρασχεθεῖσαι ὑπηρεσίες ἔμειναν ἀνεν ἀποτελέσματος». Συνάγεται ὅτι τὸ πλοίον τὸ παραμένον ἔγγυς τοῦ κινδυνεύοντος, οὐδεμία δένναται νά ἐγειν ἀξιώσιν ἀποζημίωσης.

Είς τὴν δευτέραν περιόδουν, δέον νὰ καταβληθῇ ἀποζημίωσις, διότι δὲν είνει δινατὸν νά ἀξιώσῃ τις παρ' ουδιδύποτε πλοίοι, ὅτος, χάριν ἔτεφον τινὸς σκάφους, ψιφωνιδυνεῦσῃ η καθεστορήσῃ καὶ ἴνστῃ τὰς ἐκ τῆς καθεστορήσεός του τάττης ἀνάποφεύκωντας δατάνας.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ ΘΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΩΔΑΚΕΥΣΙΝ

ТНЛЕГРАФИМАТА

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“КОРКОДЕІЛАК,,

ETA | P | A

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

έκτος τῶν συνεπειῶν ἐν τῆς μὴ τηρήσεως τῶν ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ τοῦ προθεσμίδων, χωρὶς ἀντιστοίχως νὰ λάβῃ ἀνάλογον πρὸς τὴν παρασχετήσαν ἑπτερεσίαν ἀμοιδίην. Πάντως, ὡς φητὴ προηπόθεσις τῆς παροχῆς ἀποζημιώσεως τίθεται, ἡ προηγούμενή συμφωνία μετά τοῦ πλοιάρχου τοῦ κινδυνεύοντος σκάφους. Εἶνε, ἄλλως τε, πρακτικῶς ἀδίνατον νὰ προσεγγίζει ἔνα πλοίον εἰς ἔτερον κινδυνεύον, χωρὶς προηγούμενος ὁ πλοιάρχος τοῦ πρότου νὰ συνεννοήθῃ μετά τοῦ πλοιάρχου τοῦ δευτέρου, ἄλλα νὰ προβάλῃ ἀξιώσεις ἐν τῶν ὑστέρων. Εἳς ἄλλον, τὸ γενικὸν σῆμα τῆς ἐπικλήσεως κινδύνου S.O.S. η παρόμοιον σῆμα κινδύνου, δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ, ὡς ἔνδειξις συνεννοήσεως.

'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ 'ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΕΛΕΝΗΣ (σημαία Ἀγγλική): Έπισκενάσαν εἰς Σουλινᾶ τὰς ζημίας του, περὶ ὃν ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος των, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιας καὶ ἀνεγώρησε διὰ Θεσσαλονίκην.

ΕΜΑΛΙΑΚΟΣ: Καὶ τὸ φορτηγὸν τοῦτο ἐπισκενάσαν τὰς προαναγεφείσας ζημίας του καὶ ἐπιθεωρήθηνε εἰς Νεαπόλεα ἀπέλευθερος ἐκεῖθεν ἐμφρόντων δι' Εὐρώπην.

ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ Η: Εἶχεν, ὡς γνωστόν, ἐποτῆ ζημίας ἐν συγκρίσεις εἰς τὸν Πειραιών λιμένα μὲ τὸ Ιταλικὸν «CAMPIDOGLIO». Άπο τὴν γενομένην ἐπιθεώρησιν διεπιστόθη, ὅτι η δαπάνη διὰ τὴν ἐπέτειον μονίμου ἐπισκενῶν θάνατοῦ ἐν 250 λίρας διὰ τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον καὶ εἰς 280 διὰ τὸ Ιταλικόν.

ΕΑΝΘΙΠ ΗΗ Ν. ΜΙΧΑΛΑΟΥ: Προσήρχεν ἐλαφρῶς, ἀλλ' ἀνειλύσθη ἀνευδοκίας προσεγγίσαν εἰς Swinemünde πρὸς ἐπιθεώρησιν. Τὸ σάκος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιας καὶ ἀπέλευθερος συνεχίζον τὸ ταξίδιόν του.

ΜΑΡΙΟΣ Τ.: Συνενφορόθη ἐλαφρῶς εἰς τὸν Πειραιών προλημένα μὲ τὸ ἑπότερον 'Αγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «TUSKER ROCK», ἐποτάν μικράς τινας ζημίας.

ΠΑΤΡΑ: Παραμένει πάντοτε εἰς τὸ Δάντονγκ ἔμφροτον, ἐπὸ συντηρητικὴ κατάσχεσιν τῶν ναυαγοσωστῶν. Αἱ προσωφιναὶ ἐπισκεναὶ τῶν ζημιῶν τοῦ ἐπερατωθήσαν, ἔχοργηνθη δὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιας. 'Αναμένεται ν' ἀποτέλεσῃ τὸ σάκος δι' Ἀλεξανδρείαν, εἰδὼς ὃς κατατεθῇ ἡ ζητηθεῖσα ἐγγύησις καὶ ἀρθῇ ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις. Κατὰ νεωτέραν ἐν Δάντονγκ τηλεγραφικῶν πληροφοριῶν, ὃ εἴτε εὐρισκόμενος ἴδιοτετητῆς τοῦ φορτηγοῦ μετέβη εἰς Λονδίνον, ὅπου καὶ δικανίσεις μετὰ τῶν ἀσφαλιστῶν τὸ ζήτημα τῆς ἐγγυήσεως, ἥτις καὶ κατέτεθη. Κατόπιν τούτους ἥσθη ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις καὶ τὸ σάκος διὰ τὸ 27ην 'Απριλίου ἐλεύθερον ν' ἀποτέλεσῃ.

ΒΟΑΓΡΑΣ: Βεβιλέμένον εἰς Παζιμάδη τῆς Μήλου ἀπὸ τοῦ παρελθόντος 'Ιανουαρίου. Εἰς ἀπάντησιν ἐρωτήματος τοῦ Δούβδ παρεσχέθη ἐκ Σύρου ἡ πληροφορία, ὅτι πρόκειται νὰ ἐπιθεωρήθῃ ἐν νέον τὸ ναυάγιον.

ΠΑΡΑΛΟΣ: Μὲ φορτίον 'Αργεντινοῦ ἀράβοσσίτον κατέτελενεις εἰς Οντάνς πόδες ἐκφόρτωσιν τημίατος ἐκ τοῦ φορτίου. Κατ' ἀναζούν-

σιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, συνεργούσθη τὸ σκάφος τοῦ εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν μὲ ἓνα Γερμανικὸν ἐποδρύζιον, κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς δύσκλητης. Τὸ φορτηγὸν ἐπέστη ζημίας τινὰς εἰς τὰ θαλασσινά, ἀνεχώρησε τὸ σάκος διὰ Κάλλοντημπογκ καὶ Σβέντυπογκ. Εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτον λιμένα θάνατον παραπλόωση τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ καὶ θάνατον πολύτερην τοῦ πλοίου τοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου παροντιάσθη ἐλαφρὸν διάρροη εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

(Ἀπρ. 15—23)

ΝΙΚΟΣ: Κατέπλευσεν εἰς Αμερικανὸν ἐξ Αργεντινοῦ μὲ φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἐν Νεαπόλεις προστίθησεν εἰς τὸν εἵπεται προλημένα, ἀλλ' ἀνειλύσθη τῇ βοηθείᾳ φυματίων καὶ ἐξηρτούσθη τὸ πλοίον τοῦ. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου παροντιάσθη ἐλαφρὸν διάρροη εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

(Ἀπρ. 15)

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ: Αναχωροῦν ἐξ Ρότερνταμ ἐπέστη βλάβη τινὰ τῶν μηχανῶν καὶ ἡ ναυαγάκασθη ν' ἀγχυροβολήσῃ εἰς τὸν ποταμόν, ἔνθα καὶ ἀπώλεσε μίαν τῶν ἀγνωμῶν του μετ' ἀρκετῆς ἀλύσεως. Κατόπιν τούτου τὸ πλοίον ἐπανέπλευσεν εἰς Ρότερνταμ, ἐξετέλεσε τὰς δεούσας ἐπισκεναὶς καὶ ἀνεγώρησε διὰ Πόρτο Σάδ.

(Ἀπρ. 16)

ΚΟΝΙΣΤΡΑ: Κατενθυμένον ἐξ Όδησσος εἰς Βαρσελώνην μὲ φορτίον 5000 τόννων γανανθράκων προσήρχεν εἰς τὴν θέσην Κελιβία, πλησίον τοῦ Καρπ Βού καὶ ἐξήτησε βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ. Τὴν προσάρχειν ἀνήγγειλε καὶ τὸ Αγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «LOUSTROUS» μὲ τὸ ἀδόλουντον φαδιοφάρματα: «Τοῦ 'Ελληνικὸν ἀτμόπλοιον «Κονίστρα» ἐξέπειψε σήματα κινδύνου ἐν θέσεσι 36—35° Βορείου πλάτους καὶ 11—9° Ανατολικοῦ μῆκους. Εἰς βοήθειαν ἐπενεισαν τὸ Γαλλικὸν ναυαγοσωστικὸν «NEPTUNE» ἐξ Σφάξ καὶ τὸ Ιταλικὸν «SALVATORE PRIMO» ἐξ Μπιζέρτας, μὲ τὸ δύοιν καὶ ὑπεργάφη συμβόλαιον τίτον «Λόρδο» διὰ τὴν ἀνείλξην. Οἱ Ιταλοί ναυαγοσωσταὶ ἐπελήφθησαν ἀμέσως τοῦ ἔργου των, διευκολυνούμενον ἐξ τοῦ ἐπικρατοῦντος καλοῦ καιροῦ καὶ ἐκ τῆς ἀκίνδυνης θέσεως τοῦ πλοίου. Οἱ βυθός ἦτο ἀμυνόδημος, τὰ δὲ θαλασσινά τοῦ σάκοφου δὲν είχον ἐποτῆ ζημίας. Μετά τὴν ἐκφόρτωσιν μικρᾶς τυνού ποούτητος γανανθράκων ἐν τῶν προφαίρον κατόπιν τὸ σάκος ἀνειλύσθη, κατενθυμένη εἰς τὴν Μπιζέρταν πρὸς ἐπιθεώρησιν. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ εὐθὺς μετά τὴν ἀνέλκυσην ἐπεκράτησε καιροκακία, λόγω τῆς δύοις ήναγκάσων τοῦ πλοίου νὰ ἀγχυροβολήσῃ εἰς ὑπήνεμον δρόμον, μεδ' ὃ ἐργαμοντελήσθη εἰς τὴν Μπιζέρταν ἀπὸ τὸ Ιταλικὸν ναυαγοσωστικὸν «SALVATORE PRIMO».

(Ἀπρ. 17—23)

ΚΟΥΑΛΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ: Κατέπλευσεν εἰς τὴν Κονσταντζανήν ἀγχυροβολήσαν ἔσωθι τοῦ λιμένος ἐν αναμονῇ διαταγῶν διὰ τὸν λιμένα, ἔνθα καὶ ἀφέθησεν τοῦ πλοίου. Πράγματι, ἔλαβε διαταγὴν νὰ κατενθυμένῃ εἰς τὸν Δούναβην, καθ' ὃν ζόρον, ὅμως, ἀνέσωρε τὰς ἀγκώνας τοῦ ἐπόσιδρων θαλασσοταραχῆς, ἀπόλεσε τὴν δεξιάν ἐξ αὐτῶν καὶ 120 δρυγιάς ἀλύσεως. Τὸ πλοίον ἰναγκάσθη κατόπιν τούτου νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. { ΑΘΗΝΑΙ 30-151 & 30-152 ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ 44-348 & 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 φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ — Τηλ. 30-153 — 30-154
ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

TELEPHONE:
LEITH 37011
(4 LINES)

CABLES:
LINDSAY, LEITH

W. N. LINDSAY LIMITED.

138, CONSTITUTION STREET,

LEITH

SHIPBROKERS AND STEVEDORES

KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING OR
DISCHARGING ALL CLASSES OF CARGO

ALL ENQUIRIES DIRECT TO W. N. LINDSAY LTD
LEITH

OR TO LONDON AGENTS,

A. E. SHEPPARD & Co.,

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

TELEPHONE: ROYAL 4954

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

—**Ἐπιβερ Πλέεῖτ** (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΛΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ Καναδᾶν 40)—, καντσέλλο 5 Μαΐου.

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἀπό Νεζοτσέα 6500 τ. δι' Ἀμέρισαν 34)—, ὄψιν Ρόττερνταμ 34)3, φόρτωσις Μάιον.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» ἀπό Νεζοτσέα 6500 τ. δι' Ἀμέρισαν 34)—, Ρόττερνταμ 34)3, ἔαν "Ἀμοτερνταμ 34)6, ὄψιν Γένοβαν 36)—, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΝΑΡΚΙΣΣΟΣ» ἀπό Ροζάριο 6400 τ. δι' Ἀγγλίαν 34)—, ἔαν ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 33)9, ὄψιν Κάρδιφ, Μπλάρχην ἡ Ρόττερνταμ 32)3, ἔαν Ἀμέρισαν 32)—, μὲ ὄψιν Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς, φόρτωσις 10—28 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6700 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., Ἐίδονμάουθ ἡ "Ἀμοτερνταμ 32)6, ἔαν Κάρδιφ Μπλάρχην ἡ Ρόττερνταμ 32)3, ὄψιν Ἀμέρισαν 32)—, ἔαν Δανίας 33)9, ὄψιν Μπλέργκεν — Αλις 34)6, φόρτωσις 8—28 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» ἀπό Νεζοτσέα καὶ Μάρ Ντέη Πλάτα 8000 τ. δι' Ἀμέρισαν ἡ Ρόττερνταμ 35)— φόρτωσις 15—28 Μαΐου.

«ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., Ἐίδονμάουθ 32)9, μὲ ὄψιν Κόντινεντ, ἔαν Βόρειον Ἀμερικήν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἡ Καναδᾶν 38)—, καντσέλλο 24 Μαΐου.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., Ἐίδονμάουθ 32)9, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἡ Καναδᾶν 38)—, φόρτωσις 15—28 Μαΐου.

«ΕΙΑ ΑΜΕΙΝΩΝΑΣ Κ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλ., Ἐίδονμάουθ 32)9, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἡ Καναδᾶν 38)—, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἀπό Νεζοτσέα ἡ Μάρ Ντέη Πλάταν (μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπλάχιαν Μπλάχγκαν) 8000 τ. δι' Ἀμέρισαν ἡ Ρόττερνταμ 33)—, καντσέλλο 28 Μαΐου.

«ΜΑΙΡΗ Ν.» ἐξ Ροζάριο 6100 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (ἔξαρσέσ εις Αιγαίον) σελ. 32)9, φόρτωσις 10—30 Τούνιον.

«ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7300 δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 33)—, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) ἡ Καναδᾶν 39)—, φόρτωσις 15—30 Τούνιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἐξ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 34)6, ὄψιν Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ Καναδᾶν 40)—, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΑΛΑΞΑΝΔΡΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀμέρισαν 34)6, ὄψιν Ρόττερνταμ 34)9, φόρτωσις 3—15 Μαΐου.

«ΚΥΜΑ» (Λιβανοῦ) ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δι' Ἀγγλίαν, Ρόττερνταμ ἡ "Ἀμοτερνταμ 39)—, ὄψιν Βόρειον Ἀμερικήν (λιμένας Ἀτλαντικοῦ) σελ. 39)—, φόρτωσις 25 Τούνιον — 25 Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιβανοῦ) ἐξ Σάν Λορέντζο 7900 τ. δι' Ἀγγλίας 33)3, ἔαν ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 33)—, μὲ ὄψιν Μεσογείου ἡ λιμένας Ἀδριατικῆς, καντσέλλο 30 Τούνιον.

«ΕΥΤΕΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7600 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 32)9, ὄψιν Καναδᾶν 39)6, φόρτωσις 10—30 Τούνιον.

«ΘΕΤΙΣ Α.» ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δι' Ἀγγλίας 33)3, ἔαν ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας ἡ "Ἀμοτερνταμ 33)—, ὄψιν Κάρδιφ, Μπλάρχην ἡ Ρόττερνταμ 32)9, ἔαν Ἀμέρισαν 32)6, μὲ ὄψιν Δυτικήν Τ-

GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

TELEPHONE: AVENUE 4941

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

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

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

ΤΗΛΕΦ. 42633

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομιζοῦ) ἐν Δονάβεως 1500 τ. γεννημάτων διὰ Μπάρι 15)9, φόρτωσις τέλη 'Απριλίου — ἀρχὰς Μαΐου.

«ΛΕΡΟΣ» ἐν Δονάβεως 90 δαγ. ξυλείας δι 'Αλεξανδρούπολιν καὶ Θεσσαλονίκην λ. στ. 7.7.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΣΙΦΝΟΣ» ἐν Δονάβεως 230 δαγ. ξυλείας διὰ Ρουέν λ. στ. 17.7.6 κατὰ βαγύνιον, φόρτωσις 5—10 Μαΐου.

—'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΟΡΟΣ ΠΗΛΑΙΟΝ» ἐν Πότι 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτι-
μόρη 21)6, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐν Νικολάεφ 8000 τ. ἀνθρακίτον διὰ Νόρδερν φέντς 21)3, φόρτωσις 25 Μαΐου — 5 Ιουνίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐν Μαριουπόλεως 5500 τ. γαν-
θράκων δι 'Ιταλίαν 12)6, φόρτωσις 28 'Απριλίου ὥστε 10 Μαΐου.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» ἐν Μαριουπόλεως 5200—5500 τ. πίσσης διὰ Σέτ-
ταν σελ. 15)6, φόρτωσις 30 'Απριλίου ὥστε 10 Μαΐου.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ 'Οδησσοῦ 1700 τ. ζαχάρεως διὰ Μασσαλί-
αν 18)—, φόρτωσις Μάϊου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Έλληνικὸν) ἀπὸ Νικολάεφ 8400 τ. χυτοσιδή-
ρου δι 'Ιαπωνίαν 31)9, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Χατζηπατέρα) ἐν Πότι 6000 τ. μαγγανέ-
ζας διὰ Κόντινεντ 18)3, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

«ΜΑΙΡΗ» ἐν Μαριουπόλεως 2300 τ. γανθράκων διὰ Θεσσαλονί-
κην 8)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΗΠΤΤΑ» ἐν Μαριουπόλεως 2200 τ. γανθράκων διὰ
Θεσσαλονίκην — Χαλκίδα 8)6 (καὶ οὐχί δέ προαιρέθη 8)3), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΠΟΡ» ἐν Μαριουπόλεως 4500 τ. γανθράκων διὰ Ηεραιά 8)6,
φόρτωσις Μάϊου.

—'Εκ τῆς Μεσογείου

«ΔΗΜ. Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ» ἐν Σούδας 395.000 κ. π. γεννημάτων
ξυλείας διὰ Λονδρόν λ. στ. 5600 κατ' ἀλοκοτήν ἀμεσος φόρτωσις.
«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐν Κύπρον 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νέαν 'Υδρ-
ανην 22)—, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ» ἐν Σμύρνης 8500 τ. ἀλατος δι 'Ιαπωνίαν 29)6
φίο, φόρτωσις Μάϊου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ἐν Μλόνας 6300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μίδδλεσεμπρο
12)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΙΚ. ΦΙΑΙΝΗΣ» ἀπὸ Αλά Γκονιέτ 5200 τ. μεταλλευμάτων διὰ
Δουγκέρον 12)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» ἐν Σούδας ἡ Σπαλάτο 5800 τ. γεννημάτων διὰ
Βοδών ἡ Χάδρην 18)—, καυτσέλλο 5 Μαΐου.

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐν Σερίφου 3500 τ. μεταλλευμά-
των ντιά Γρόττεμπονγκ 18)—, φόρτωσις 0—25 Μαΐου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) ἐν Μάρζης 4300 τ. μεταλλευμά-
των Γρόττεμπονγκ 18)—, φόρτωσις 20—25 Μαΐου.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἐξ 'Αναμόνη 2000 — 2100 τ. μεταλλευμάτων διὰ
Καλαί, — 'Αμβούργον 17)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΥΡΑ — ΠΑΝΑΓΙΑ Π» ἐξ ἐνὸς 'Ελληνικοῦ λιμένος 1400 τ. με-
ταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3)3 φίο, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΡΟΥΛΑ» ἐν Κύπρον 1400 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 4)—,
φίο, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἀπὸ Στρατόνι 3000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρουέν
15)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΣΤΗΡ» ἀπὸ Σερίφον ἡ Στρατόνι 1900 τ. μεταλλευμάτων διὰ
Δούναβιν 3)3 φίο, καυτσέλλο 30 'Απριλίου.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ ἐνὸς λιμένος Νοτίου Ισπανίας 2200 d. w. (ὑπόλοιπος)
διὰ Σέτταν λ. στ. 1300 φίο, κατ' ἀλοκοτήν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» ἐν Μάρζης 1000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τεργέστην
12)—, φίο, φόρτωσις 1—7 Ιουνίου.

—'Εκ τῆς "Απω 'Ανατολῆς

«ΠΑΝΑΓΗΣ» ἀπὸ Σαΐγον 7500 τ. ὁρῶν διὰ Ντακάρ — Βοδὼ

— 'Αμβούργον 50)—, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἀπὸ Σαΐγον 7300 τ. ὁρῶν διὰ Μασσαλίαν —

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφόνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

Βοδὼ — Ρόττερνταμ (μέσῳ Σονέζ) σελ. 50)—, φόρτωσις 13—31
Μαΐου.

—'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΟΡΟΣ ΚΑΣΙΟΝ» (ex «DOCTEUR PIERRE BENOIT») ἐν
Νόρδερν φέντς 10.000 τ. παλαιοσιδήρου δι 'Ιαπωνίαν 35)6 φίο, φόρτον
ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν) σελ. 36)6 φίο,
φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» ἐν Μόντρεαλ, Γραμμπέτης ἡ Σορέλ 33.000 κονδό-
τερος γεννημάτων διὰ Κόλπου καὶ Λίμερις 4)— τὸ κονδότερο, φόρτωσις
1—20 Μαΐου.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» ἐν Βαλτικῆς 1600—1700 στάνταρτς ξυλείας δι 'Αλεξανδρειαν 75)—, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΩΝ» ἐν Μόντρεαλ, Γραμμπέτης ἡ Σορέλ 33.000 κονδό-
τερος γεννημάτων διὰ Κόλπου καὶ Λίμερις 4)— τὸ κονδότερο, φόρτωσις
1—20 Μαΐου.

«ΜΙΧΑΙΛΙΟΣ» ἐν Φινλανδίας 2000—2200 στάνταρτς ξυλείας δι 'Αλεξανδρειαν σελ. 72)6, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἐξ 'Ηνομένων Πολιτειῶν 6800 — 7300
τ. παλαιοσιδήρου δι 'Ιαπωνίαν (ιδιαίτερο δρος), φόρτωσις Μάϊου.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐν Φινλανδίας 2000 — 2200 στάνταρτς ξυλείας δι 'Αλεξανδρειαν σελ. 72)6, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

—Τάιμ Τσάρτεος

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 10.500 τ. φορτίου, «τάιμ - τσάρτεος» δι 'Αλεξανδρειαν 72)6, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» 7700 τ. φορτίου, «τάιμ - τσάρτεος» δι 'Αλεξανδρειαν 72)6, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ R-K.» (ex «MUNERIC») 8000 τ. d. w. δι 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ Καναδῶν εἰς Εδώρωπον (μέσῳ Κόλπου ή Νοτ. Ατλαντικοῦ) δολ. 2.25, παραλαβὴ εἰς 'Άγριον Λαρεάπτον 5—25 Μαΐου, παράδοσις εἰς ἔνα λιμένα Αγγλίας ή Κόντινεντ.

«ΜΙΝΑ» 9500 τ. φορτίου, «τάιμ - τσάρτεος» δι 'Αλεξανδρειαν 72)6, φόρτωσις Μάϊου — Ιουνίου.

«ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ τάνκερος

«ΒΑΣΟΣ» ἐν Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν)
6000 τ. γκαζολίνης διὰ Γαλλίαν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) σελ. 37)—,
φόρτωσις 20 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» (δέο ταξίδια) ἐν Κόλπου Μεξικοῦ
(λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν) 10.000 τ. πετρελαίων διὰ Πόρτ Ντέκ Μπούν 38)6, φόρτωσις Ιουνίου.

"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 'ἄπαντας τοὺς λιμένας τῆς 'Απω 'Ανατολῆς παρέχεται προθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειόρες ἀριθμείας. Ή μακροχρόνιος πεῖρα μας ἔγγυ-
ᾶται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραίωσιν των πάσης φύσε-
ως ναυτικῆς ἔργασίας.

Διεύθυνσις: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Πάσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνούμενη δι 'ήμερων θέλει παραδίδεται
ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου.
Μεταχειρισθήτε τὴν διεύθυνσιν μας ἐν DAIREN σημειώνοντες
ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «VIA SIBERIA» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ἡμε-
ρῶν διεκπεραίωσίν των εἰς οιονδήποτε λιμένα τῆς 'Απω 'Ανατολῆς

ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΕΜΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "GARAX,"
ΤΗΛ. ΑΡΙΘ. 325

ΟΔΟΣ ΡΟΣΙΟΡΙ 1 · ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (POUMANIA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙ-
ΜΟΥΣ ΔΡΑΣ 330 & 339

Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ηρεμώτερός πος υπολέξεν ὁ τόνος τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς κατά τὸ 6' 15θμερον τοῦ παρ. μηνός, αἱ τιμαὶ, ὅμως, τῶν ναυλῶν σημείωσαν ἐλαφρῶν μόνον ἀποζηδῶσιν ἔναντι τῶν ἀνοτάτων ὄριον τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Ἀπριλίου. Ἡ ιδόρροπος κατανομὴ τοῦ τοννᾶς ἀνὰ τὰ διάφορα ἔξαγορικὰ κέντρα καὶ ἡ περιορισμένη ἐπό προσφορά χωρητικότης δι' ἑγγύς ἡμερομηνίας συντέταιναν εἰς τὴν διατήσιν τῆς σταθερότητος τῶν ναυλῶν, παρὰ τὴν ἐφετικότητα τῶν φορτωτῶν, ὅπως ἔξασφαλίσουν σκάφη εἰς εὐρυτέφανα κλίμακα. Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ, ίδια, δὲν διεκρίνετο ἀπό τὴν ζητηρίτητα τῶν προηγούμενῶν ἑδομάδων. Ἡ περιστολὴ τῆς ζητήσεως στηρίζων ἀπό τὴν Ἰταλίαν καὶ Γερμανίαν, αἱ ἐπικρατήσασαι επὶ τιμᾶς ἡμέρας δυσμενεῖς καρφιὰ συνθῆκαν ἐν Ἀργεντινῇ διὰ τὸν ἀρδιόστον καὶ ἡ ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος διὰ νεοτέρας πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν προτίθεται, κατέστησαν τοὺς φορτωτὰς ἐπιγενικούς. Αἱ προβλέψεις πάντων διὰ μίαν εὐρυτέραν ἐξ τοῦ Πλέιτ ἐργασίαν εἶναι καλῶς διὰ τοὺς μῆνας Ιούνιον καὶ Ιούλιον, ἐφόσον θὰ ἐπεδεινώστερο γενικοτέρα ζητησίας εἰς τὴν διάσειν ἀραβοσιτοφορτίον.

Ως πρὸς τὰς τιμᾶς τῶν ναυλῶν, τόσον διὰ τὰς ἐγγυητέρας ἡμερομηνίας, δύον καὶ διὰ φορτώσεις Ιούνιον — Ιούλιον, ἐκάμψθησαν αὖται διλγόν, ὥστε η τιμὴ τὸν 37.16 ν' ἀναφέρεται δι' αἴ π. 6290 τ. μὲ φόρτωσιν 10—25 Μαΐου ἀπό Σάντο Λορέντζο δι' Ἀγριού Λαυρέντιου. Σημειωτέον, ὅτι κατὰ τὸ 6' 10ήμερον τοῦ π. μ. αἱ τιμαὶ εἰχον ἐπιδεῖξεν ἀρκετὴν ἀντίστασην εἰς τὴν καλλιρότητα τῆς ἀγορᾶς καὶ πολλὰ σχάψαν ἐκληθῆσαν μεταξὺ 32)6 (ἔως 35) — ἀπό ἀνω ἡμένας Ποταμοῦ δι' Ἀγριανίαν. Κόντινεντ, ἀναλόγως ἡμερομηνίας φορτώσεως, αἱ δὲ ναυλώσεις ἔφασαν καὶ μέροις ἀνύστοτον.

Εἰς τὴν Β. Ἀμερικὴν τὸ κεφαλότερον ἐνδιαφέροντος ἐστάφαη πρὸς τὸ Μόντρεαλ, ὅποθεν, μετά τὸ ἀνοιγμα τοῦ Ἀγριού Λαυρέντιου, προσβλέπεται ν' ἀποφραγμῆν μίαν κωρητικότηταν, ἀν καὶ ἡ πρὸς τὰ ἐκεῖ συσσώρευσις πολλῶν σκαφῶν ἐκ τοῦ Πλέιτ διευκολούντει τοὺς ναυλωτὰς εἰς τὴν καλλιρότητα τῶν ἀναγκῶν τοῦ, ἀνεν τῆς πληρωμῆς ὑψηλῶν ναυλῶν. Προσεφέροντο 3) — τὸ κοντότερο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Μάϊον), διὰ τὰς ἀπωτέρας, δύος, ἡμερομηνίας μέχρι καὶ τοῦ ἀνύστοτον οἱ ναυλώται διεργαματεύοντο, βάσει τοῦ σχεδίου. Τὰ πλαωσοίδημα ἐπίσης, ἀρκετὰ διατηρημένα, παρὰ τὸν ὄγκον τῆς πλεισθείσης τελετάων ἐργασίας, ἐπληρώνοντο δὲ εἰς μεγάλα σχάψαν 38) — φίο δι' ἄμεσον φόρτωσιν καὶ δι' Ιούνιον 35) — φίο, ἀπό Νόθερον φεύγεται δι' Ἰαπωνίαν, 26)3 δι' Ἀγγλίαν καὶ 25)6 ἀπό Βατιμόρην. Αἱ ζωχήρεις Κούβας εἰς τὴν ὀνομαστικὴν τιμὴν τῶν 25) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Οἱ Βόρ. Ειρηνικὸς μὲ σταθερὰς τὰς τιμᾶς τῶν καὶ ἀποκοπὴν ναυλώσεων. Διὰ γενικὰ εἰδῆ, 40) — φίο δι' Ἀγγλίαν, ἔνω καὶ ἀπό την Βρετ. Κολομβίαν ἐπλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφη δι' Ιαπωνίαν εἰς τὰς λ. στ. 13.500 δι' Ιούνιον καὶ 14.250 δι' Ιούλιον. Τὸ ἀπὸ «ΚΑΣΤΩΡ» (510.000 κ. π.) ἐπληρώθη δι' Ιαπωνίαν 15.000 λ. στ. φίο, μὲ φόρτωσιν 15 ἀνύστοτον — 15 Σεπτεμβρίου.

Εἰς τὴν Αἴτων Ἀνατολήν περιῳρισμένη ἡ κάνησις, ἀπὸ δὲ τὴν Αἴστραλίαν ἀλλειψις διαταγῶν, μὲ τιμᾶς ὀνομαστικᾶς, 15) — ὑπέρ τὸ σχέδιον. Διαταγαὶ τινες ἐκυκλοφόρησαν διὰ «σόγια, χωρὶς δύως νὰ ἀναγγελθοῦν ναυλώσεις, αἱ δὲ τιμαὶ, ὀνομαστικαὶ καὶ ἐντεῦθεν, εἰς τὰς 43) — διὰ Ρόττερντα — Ἀμβούργον. Αἱ δριψαὶ Σαγγάρων μὲ εὐρυτέραν ζητησίαν, ἐπανελήφθη δὲ ὁ ναυλός τῶν 20) — διὰ Μασαλίαν — Βορδώ — Ρόττερντα, Ιούνιον. Οἱ ἀνάβασίτης Ἰνδονίσιας εἰς τὰς 45) — φίο διὰ Γαλλικῶν λιμένων Ἀτλαντικοῦ, ἐνῷ διὰ φορτία μαγγανέζας ἀπό Βιζαγιανατάμη ἐπληρώνοντο 35) — (Ιούνιον) δι' Ἀμβέρσαν ἡ Γάνδην. Ἀπὸ Κοσσείδη δι' Ιαπωνίαν (μεταλλεύματα) ἐπληρώθη ἡ ἀνοτάτη τιμὴ τῶν 26).

Οοον ἀπόδρα τὴν Μεσόγειον, ἐπληρώθησαν διὰ Ρωσικούς γαλάνθρωπας 22) — ἐξ Πότι διὰ Β. Ἀμερικὴν, ή ίδια δὲ τιμὴ ζηγνεται καὶ διὰ μεταλλεύματα. Ἀπὸ Μ. Θάλασσαν καὶ Δούναβιν ζητοῦνται σκάφη δι' Ιαπωνικὴν Μεσόγειον, ἀλλ' οἱ πλοιοκτήται δείκνενται ἀπόδιθμοι, μολονότι προσφέρονται ὑψηλοὶ ναυλοί, λ. στ. 30)9 ἐξ Δούναβος. Τὰ μετα-

λέγματα Μεσογείου σταθερά, ἐλλείψει τοννᾶς, ἐπληρώθησαν δὲ ἐκ Μπόνας 12)4 ½ διὰ Μίδδλεσμπρο.

Οἱ Ἀγγλίκοι γωνίθρωπες μὲ ἀρκετὴν ζητησιν. Ἐπληρώνοντο ἐκ Ν. Κρήτης 12)6 — 13) — διὰ Πλέιτ καὶ 12)6 — 13) — διὰ Π. Σαΐδ — Ἀλεξάνδρειαν. Ἐξ Ρόττερντα 13) — διὰ Π. Σαΐδ καὶ ἐκ Δάντσιγ 14) — δι' Ἀλεξάνδρειαν ἡ Ἐλλάδα καὶ 15) — διὰ Μπ. Ἀργες.

Ἄλλα τὸ ζαραπτηφοτικότερον σημεῖον τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 6' 15θμερον π. μ. ἀπολέξεν ἡ εὐρεῖα ἔξασφαλίσις κωρητικότητος διὰ ταῖς - τσάφερζ. Κειλίκα ταξίδια ἐπληρώθησαν 7)6 (ἔως 8) —, ἐνῷ δι' ἀ) 9.300 τ. d. w. (ἐπτά μῆνας) ἐπληρώθησαν 9)9 (παραλαβὴ-παράδοσις Ιαπωνίαν). Ἐτερον σκάφος δι' ἔξ μῆνας ἐπέτευχε 10) — ἐνῷ κατὰ τὰ πληροφορίαν καὶ ἡ τιμὴ αὐτῆς ὑπερβολήθη.

Ναυλώσεις Ἐλληνισῶν ἐκλεισθῆσαν καὶ αἱ ἀσύλουθοι: «ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» ἐξ Ρόττερντα 4900 τ. γωνίθρωπαν διὰ Ρίον Ιανέφρου 11) — ἄ. φ. Καὶ «ΑΡΧΩΝ» ἐξ Δούναβος 1800 τ. γεννημάτων δι' Ἀδριατικὴν 16) — νέτ., όφιον «Ἐλλάδα 11)3, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 24ης σελίδος)
ταῖς ίαμένας Ἀδριατικῆς, φόρτωσις 10—30 Ιουνίου.

— Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γωνίθρωπας)

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Ρόττερντα 5500 τ. διὰ Σάντος 13) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΘΑΛΛΑΙΑ» ἐξ Εμδεν 6500 τ. διὰ Σάντος 14) —, φόρτωσις Μάιον.

«ΙΩ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Ρόττερντα 5000 τ. διὰ Ροζάριο 13) —, φόρτωσις Μάιον.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Ρόττερντα 3000 διὰ Πειραιᾶ 12) —, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Εμδεν 2.600 τ. διὰ Μεσοίναν 15) —, φόρτωσις Μάιον.

«ΚΑΛΙΩΝ» ἐξ Ρόττερντα 2000 τ. διὰ Πειραιᾶ 12) — φόρτωσις Μάιον.

«ΑΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΝΗ» ἐξ Στέττιν 6000 τ. διὰ Μπονένος Ἀργες 15)6, φόρτωσις Μάιον.

ΑΤΜΟΠΛΙΟΝ (Ἐλληνισῶν) ἐξ Κάρδιφ 6800 τ. διὰ Τζιμοστὶ 20)6, ἔλαν φοινίκη 21.16, φόρτωσις 1—10 Ιουνίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» ἐξ Κάρδιφ 3000 τ. διὰ Πειραιᾶ 12) —, καντσέλλο 25 Μαΐου.

«ΤΑΚΗΣ» ἐξ Ρόττερντα 2500 τ. διὰ Μεσοίναν 16) —, φόρτωσις Μάιον.

— Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐξ Δουνάβεως 5800 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερντα 23)6, ἔλαν Αμβέρσαν 23)9, όφιον Ἀγγλίαν 24) —, καντσέλλο 4 Μαΐου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἐξ Δουνάβεως 2600 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν 18)6, όφιον Ἐλλάδα 13)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΚΕΙ-Η ΚΟΡΣΟ» ἐξ Δουνάβεως 650 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερντα 22) —, όφιον Αγγλίαν 24) —, καντσέλλο 7 Μαΐου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἐξ Δουνάβεως 2600 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν 18)6, όφιον Δανίας 13)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 1500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Ανατολίης Ἐλλάδας 11)6 νέτ., ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΗΑ-ΙΚΑ» ἐξ Κονσταντζης (σφάγια) διὰ Χάϊφαν λ. στ. 540, όφιον Αρχαίας Μαΐου.

«ΜΑΙΡΗ Η» ἐξ Δουνάβεως 2400 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν ἦ Ρόττερντα 22) —, μὲ 6 πέννας φορτωτικά, ἔνα λιμένα Βρο. Γαλλίας 24)6, δύο λιμένας 25)9, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΡΟΥΛΑ» ἐξ Δουνάβεως 115 βαγ. ξυλείας διὰ Σερίαν λ. στ. 3.7.6 κατὰ βαγόνιον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 140 βαγ. ξυλείας δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 8.10.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΑ» (Περρή) ἐξ Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων διὰ δύο λιμένας Ανατ. Ἐλλάδας 10)10)½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΥΡΑ — ΠΑΝΑΓΙΑ Η» ἐξ Δουνάβεως 1400 τ. γεννημάτων διὰ Μάλταν 14) — νέτ., φόρτωσις 5—20 Μαΐου.

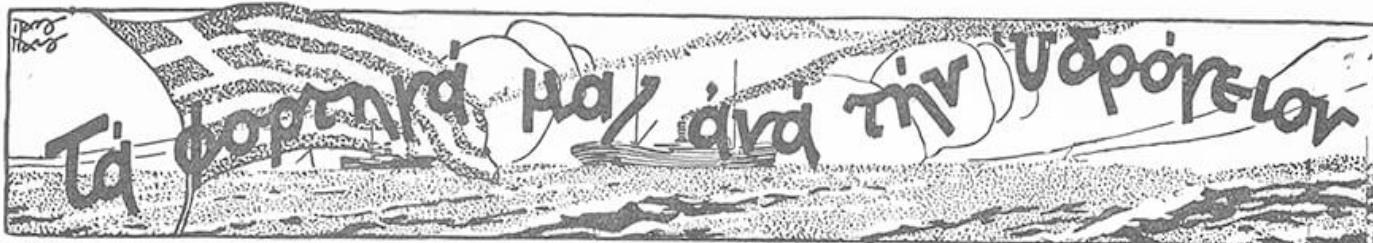
«ΑΣΤΗΡ» ἐξ Δουνάβεως 130 βαγ. ξυλείας δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 8.15.0 κατὰ βαγόνιον, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

TO NAYTIKON PAKTOPEION
Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

EN ISTAMPOUL

ιδιαιτέρως συνιστάται ἀπό
πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του
διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του
καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.
Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75
Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL
Τηλέφωνον: 43448

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM
PANHELLENIC SHIPPING AGENCY
A. FIRIOS, LTD.
SHIPBROKERS AND AGENTS
DIRECTOR: A. FIRIOS
MANAGER: P. J. VAN VELZEN
CONTRACTORS FOR:
STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC
SHIPSTORES DEPARTMENT
MANAGER: F. M. FIRIOS
WILLEMSPLEIN 14
Tel. 12663 & 13681
ROTTERDAM
Tel. Adr. «FIRIOS»-Rotterdam



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυπ.
γηρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Άγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	έφθ. Χαλκίδα 22 'Απριλίου
"Άγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεξ. Λά Πλάταν 22 'Απριλ. διά Νταζάρ
"Άγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	διηγήθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Κόντινεντ
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	διηγήθε Γιβραλτάρ 11 'Απριλ. διά Βηρυττόν
"Άγια Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φαχή.	13	4572	άνεξ. Μέθη 9 'Απριλ. διά Μπουένος "Αϊφες
"Άγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα και Σία	04	2434	άνεξ. Στέττιν 19 'Απριλ. διά Θεσσαλονίκην
"Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	διηγήθε Νταζάρ 25 'Απρ. διά Σκανδιναβίαν
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεξ. Μπάριαν Μπλάγκαν 2 'Απριλ., Γιβραλτάρ 23 διά Μεσόγειον
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλία	19	4514	διηγήθε Μοντεβίδεο 7 'Απριλ. διά Ντεπάρη
"Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νορμουΐ	99	1106	έφθ. Πειραιά 18 'Απριλ. και άνεξ. 19 διά Ρουμανίαν
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεξ. Γδύνια 12 'Απριλ., Γιβραλτάρ 24 δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άγ. Σπυρίδων	Βλάσσον	12	1864	διηγήθε Μπόναν 19 'Απριλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Σάιν Ναζάρι από 29 Νοεμ. 'Επολήθη
"Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	άνεξ. Τιμπίζου 15 'Απριλ. διά Δουργέζονην
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	άνεξ. Στέττιν 23 'Απριλ. διά Βόδιον
"Άδαμ. Ι. Πειθής	άδελ. Ι. Πειθή και Σία	08	4537	έφθ. Ρίον Ιανέριον 12 'Απριλ. και Μπ. "Αϊφες 20
"Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	διηγήθε Γιβραλτάρ 18 'Απριλ. διά Γένοβαν, έφθ. 23
"Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	διηγήθε Βραΐλαν 16 'Απριλ. (διά Χούλ.), ΕΠΩΛΗΘΗ
"Άθηνά Λιθανού	Σ. Λιβανού	36	4824	άνεξ. Λίβερπολ. 13 'Απριλ., Τενερίφαν 20 διά Μελβούρνην
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεξ. Ρόττερνταμ 21 'Απριλ. διά Ιανέριον
Αιγαί	Δημ. Β. Μανωλιά	96	1406	εις Νεάπολιν από 24 Μαρτ. ζημιά
Αιγαίον	'Ετ. «Αίγαλον» Α.Ε.	19	5285	διηγήθε Σουέζ 24 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Αιγαίνες	άδ. Πατέρα	17	3792	έφθ. Εσβεργ 13 'Απριλ. και Χάντερολεθ 23
Αίκατερίνη	Γεωργαντή	13	4929	έφθ. Ροζάριο 19 'Απριλ.
Αίκατερίνη Π.	Χρ. Πέπλα	89	1800	έφθ. Κονιλίν 12 'Απριλ.
Αίκατερίνη Τ.	Α. Τεριάζου	17	2719	έφθ. Πειραιά 29 'Απριλ. και άνεξ. 30 διά Χαλκίδα
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διηγήθε Γιβραλτάρ 15 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 22
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	εις Ροζάριο 15 'Απριλ. ίπτο φόρτωσιν
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	έφθ. Σάντα Φε 22 'Απριλ.
"Άιτς Γιώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεξ. Βραΐλαν 22 'Απριλ., Κονιλίν 25 διά Βορδώ
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Μπουένος "Αϊφες 18 'Απριλ.
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	άνεξ. Ρόττερνταμ 1 'Απριλ. διά Ρίον Ιανέριον
"Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταχιντζή	06	4343	διηγήθε Μαδέρας 3 'Απριλ. διά Μπουένος "Αϊφες
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140	διηγήθε Περίμ 23 'Απριλ. διά Βιζαγιατάμ
"Άλφειός	Σ. Λιβανού	20	5116	άνεξ. Γδύνια 14 'Απριλ., Φλώσιγ 19 διά Μπουένος "Αϊφες
"Άναστασία	Π. Πρωτοπαλά	05	2883	άνεξ. Ιμπιγκάμ 23 'Απριλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Μαρούλιν 25 'Απριλ. και Κονιλίν 23 δι' Ιταλίαν
"Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	άνεξ. Μπουένος "Αϊφες 10 'Απριλ., Ρίον Ιανέριον 17 διά Κοπεγχάγην
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	έφθ. Ρίον Ιανέριον 20 'Απριλ.
"Άνδριωτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	διηγήθε Γιβραλτάρ 9 'Απριλ. διά Βοστόνην
"Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	διηγήθε Ρόττερνταμ 15 'Απριλ. διά Κοπεγχάγην, έφθ. 18
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεξ. Μοντεβίδεο 4 'Απριλ., Νταζάρ 24 δι' "Οσλο
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	άνεξ. Περιάμ 22 'Απριλίου διά Πειραιά
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Σάντα Φε 19 'Απριλ. (δι' Άγγλιαν — Κόντινεντ)
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5655	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Απριλ. και άνεξ. 24 διά Πλέιτ
"Άννα Τ.	Λ. Τεριάζου	06	2728	άνεξ. Θεσσαλονίκην 14 'Απριλ., Γιβραλτάρ 25 διά Σαραντέ
"Άνθηπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεξ. Γδύνια 16 'Απριλ., Γιβραλτάρ 23 διά Μεσόγειον
"Άντωνης	Σ. και Π. Λαμπού	15	3729	άνεξ. Ρόττερνταμ 19 'Απριλ. διά Λάς Πάλμας
"Άντώνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιεί από 15 Ιουν. 1934
"Άντώνιος	άδ. Βλασπόντουλοι	17	1957	άργει Πέναφι από 17 Ιουν. 1936. 'Επολήθη
"Άντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεξ. Μήλον 14 'Απριλ., Γιβραλτάρ 22 διά Γάνδην
"Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Γιότεμπονογκ 12 'Απριλ. και άνεξ. 21 διά Λά Πλάταν
"Άντωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Ά. Σταθάτου	20	3836	άνεξ. Ροζάριο 6 'Απριλ. διά Τενερίφαν
"Άξιδος	Σ. Λιβανού	19	5289	άνεξ. Λίβερπολ. 24 'Απριλ. διά Μπουένος "Αϊφες
"Άργολικός	Μαρη̄ Έμπιτριζον	21	4786	άνεξ. Πόρτα Σαΐδ 1 'Απριλ. δι' 'Ασσάμπι
"Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	εις Πειραιά από 17 Φεβρ. 'Επισκεψή
"Άρης	Μ. Ξνλά	14	4810	έφθ. "Αιγαίου Ζενία 17 'Απριλ. και Σουέζ 25 διά Γιβραλτάρ
"Άριαδνη	I. Νικηφόρου— Ε. Λαμπού	12	4745	διηγήθε Κολον 7 'Απριλ. διά Αονδίνον
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	έφθ. Χούλλ 10 'Απριλ. και άνεξ. 23 διά Χονέλβαν
"Άρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Πειραιά 23 'Απριλ. και Στυλίδα 29
"Άρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	έφθ. Πέραση 25 'Απριλ.
"Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	διηγήθε Σάιν Τόμας 20 'Απριλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	έφθ. Βραΐλαν 14 'Απριλ. και Θεσσαλονίκην 24
"Άσημίνα Μπάικα	II. Μπάκα	95	1344	άνεξ. Πειραιά 27 'Απριλίου διά Ρουμανίαν
"Άστασια	I. Γαλάνη	14	4211	άνεξ. Βαλτιμόρην 8 'Απριλίου διά Κούβαν, έφθ. 16
"Άστερις	I. Λ. Ταχιντζή	04	3313	άνεξ. Σέτταν 17 'Απριλ. διά Κατάκωλον — Πειραιά, έφθ. 27
"Άστήρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	άνεξ. Σέτταν 17 'Απριλ. διά Κατάκωλον — Πειραιά, έφθ. 27
"Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άνεξ. Γροεντζενάουθ 12 'Απριλ., Μαδέρας 23 διά Πλέιτ
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόρ» Α.Ε.	09	4009	διηγήθεν Αλγέριον 23 'Απριλ., και Πειραιά 29 διά Κονσταντζαν
Άυρα	I. Χαδούλη — M. Στινά	12	4652	άνεξ. Γδύνια 19 'Απριλ., Λάδσεντ 24 διά Πλέιτ
"Άφροσεσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθοτων εις Βραΐλαν 22 'Απριλ. διά Κόντινεντ
Βαθύ της Σάμου	νίων Δ. Ίγγλεση	12	1556	έφθ. Πειραιά 20 'Απριλ. και άνεξ. 29 διά Κονιλίντζαν
Βαρθάρα	Άθ. Ζωιοπούλου	10	1354	άνεξ. Οράν 15 'Απριλ. και Σφάξ 19 διά Σέτταν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	διηλθε Κονίου 19 'Απριλ. διά Ρόπτεονται
Βασ. Α. Πολέμης	Γ. Ζ. Γκόύμα	07	3429	έφθ. Ροζάριο 22 'Απριλ.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	έφθ. Λισσαβώνα 22 'Απριλ. και Ρουέν 27
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άνερ. Αμβέρσαν 15 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 30
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	έφθ. 'Αμβέρσαν 15 'Απριλ.
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. Βραΐλαν 21 'Απριλ. (διά Κόντινεντ)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	έφθ. Βραΐλαν 25 'Απριλ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εἰς Στρατόν 30 'Απριλ. ἐπό φότωσην
Βιργινία Νικολάου	N. Νικολάου	20	6868	άνερ. Αμερικανικό 1 'Απριλ. διά Houston
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	έφθ. Χόρσενς 12 'Απριλ. και Γδύνια 20
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	διηλθε Μοντεβίδεο 2 'Απριλ. διά Δυτ. Ιταλίαν
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	διηλθε Παναμᾶν 20 'Απριλ. δι' Αζόρας
Γαρθελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εἰς Σέονταν ἀπό 1 'Απριλ.
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	διηλθε Μαδέρας 9 'Απριλ. διά Ρίον Ιανέζου
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Απριλ. διά Χούλι, έφθ. 28
Γεωργίος	N. Λαγούρη	10	2216	έφθ. Λαύριος 19 'Απριλ. και Τάν 26
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	έφθ. Πάτρας 11 'Απριλ.
Γεώργιος Π.	Θ. Έμπειριάδη	03	4052	άρχει Πειραιᾶ ἀπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	διηλθε Ντακάρ 24 'Απριλ. διά Λιβόρνο
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Περαματούκον 16 'Απριλ.
Γεώργ. Μάτακας	B. Γ. Μάτακα	21	3246	άνερ. Ντακάρ 17 'Απριλ. Περαμπούκο 23 διά Σάντα Φέ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Έμπειριζον	21	5728	διηλθε Ντακάρ 20 'Απριλ. δι' Εγρέπον
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανού	28	3831	διηλθε Γιβραλτάρ 15 'Απριλ. διά Χούλι, έφθ. 22
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	έφθ. Σάρπενες 26 'Απριλ.
Γιάννης	Γ. Άνδρούν κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Βενετίαν 9 'Απριλ. και Κέρπον 26
Γιάνν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	έφθ. Πειραιᾶ 19 'Απριλ.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέϊλ — Παντελή	14	3714	άνερ. Μπάρον 15 'Απριλ. διά Μπουένος Αϊρες
Γρανικός	M. και Γ. Λύρα	16	3689	έφθ. Σάντα Φέ 19 'Απριλ.
Γρηγόριος Κ. II	P. Καλλιμανούλου	19	2546	έφθ. Ρόπτεονται 16 'Απριλ. και Αμβέρσαν 29
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1013	έφθ. Ρένι 22 'Απριλ.
Δαναδός	P. και Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άνερ. Χουέλβαν 19 'Απριλ. διά Μίδδλεσμπρο, έφθ. 25
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινού	14	2113	έφθ. Βραΐλαν 26 'Απριλ.
Δάρμας	άδ. Πίττα	83	1595	διηλθε Κονίου 22 'Απριλ. δι' Ελλάδα
Δάφνη	N. Λυκαρδοπούλου	18	3798	άνερ. Κάρδιφ 20 'Απριλ. διά Βίλλαν Κονστιτούσιου
Δελφίν	Άλ. και Ανδρεάδην	06	3816	άνερ. Νεκοτέσα 6 'Απριλ. διά Ντακάρ
Δελφοί	M. Δ. και Ε. Λαμπού	15	4739	έφθ. Νεκοτέσα 8 'Απριλ. και Μπ. Αϊρες 21
Δέσποινα	Κοσμᾶ και Γεωργιλή	09	4461	διηλθε Ντακάρ 21 'Απριλ. διά Δάντισην
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	άνερ. Μπάρον 19 'Απριλ. διά Παλέρμο
Δημήτρης	Σ. και Π. Λαμπού	05	3338	έφθ. Βαρκελώνην 16 'Απριλ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	έφθ. Σούδαν 15 'Απριλ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνερ. Ρόπτεονται 15 'Απριλ. διά Μπουένος Αϊρες
Δημ. Ίγγλεσης	νίων Δ. Ίγγλεση	18	5275	άνερ. Μπουένος Αϊρες 9 'Απριλ. διά Ντακάρ
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικού	03	1171	έφθ. Θεσσαλονίκην 12 'Απριλ. και Οδησσόν 21
Δημ. Χανδρής	Ίο. Χανδρή	10	4643	άνερ. Εμδεν 17 'Απριλ. Αγ. Βιζέντιον 28 διά Λά Πλάταν
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	17	4990	έφθ. Ροζάριο 11 'Απριλ.
Διονύσιος	E. Α. Καραβία	03	2018	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Απριλ.
Διον. Σ. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Κονίου 24 'Απριλ. διά Ροσσίαν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	άνερ. Εμδεν 12 'Απριλ., Γιβραλτάρ 21 διά Βηρυττόν
Διώνη	Γ. Φ. Άνδρεαδη	06	4181	έφθ. Βραΐλαν 16 'Απριλ. (διά Ρόπτεονται)
Δούναβης	Λεων. Α. Έμπειριζον	15	5604	διηλθε Κολόμπο 19 'Απριλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Δύο Φίλοι	κληρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	διηλθεν Λάδοσεντ 25 'Απριλ. διά Μίδδλεσμπρο
Δωρίς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνερ. Ρόπτεονται 21 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Έβη	Σ. Λιθανού	13	4521	άνερ. Ισούν 15 'Απριλ. δι' Αζόρας
Έδρος	Το. Λιθανού	19	5627	άνερ. Αγκόνα 13 'Απριλ., Γιβραλτάρ 22 διά Πόρτ Νατάλ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Ρόπτεονται 16 'Απριλ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνερ. Χουέλβαν 21 'Απριλ. διά Γραείντεντζενμάουνθ
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Έμπειριζον	27	4164	άνερ. Μπάρον 21 'Απριλ. διά Μπουένος Αϊρες
Έκαστονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνερ. Εμδεν 11 'Απριλ. διά Ρίο Γραύτε
Έλεγκα Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Κατάλων 16 'Απριλ.
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνερ. Αμστερνταμ 4 'Απριλ. διά Βαλτιμόρην
Έλένη	έτ. Π. Νομικού	01	1882	άνερ. Νεάπολιν 30 'Απριλ. διά Σφάξ
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπταση	19	5260	έφθ. Ρίον Ηανέριον 17 'Απριλ.
Έλένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	εἰς Ρόπτεονται ἀπό 8 'Απριλ. Επισκενή
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	άνερ. Μπάρον Μπλάγκαν 16 'Απριλ. διά Μασσαλίαν
Έλιξα	Άντ. Παπαδάκη	19	1986	άνερ. Βραΐλαν 20 'Απριλ. διά Ρόπτεονται
Έλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνερ. Ροζάριο 17 'Απριλ. διά Ντακάρ
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διηλθε Σεπτεμβένιον 25 'Απριλ. δι' Αμβέρσαν
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Αίγαλτες 11 'Απριλ. και Γδύνια 20
Έλληνικό Βουνό	T. Παπαδημητρίου	04	3667	έφθ. Βατόν 20 'Απριλ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	διηλθε Σεπτεμβένιον 25 'Απριλ. δι' Οράν
Έλπις	A. Πεζᾶ	19	1492	άνερ. Ρόπτεονται 20 'Απριλ. διά Πειραιᾶ
Έμμυ	Γ. Βεργωτη	14	3895	διηλθε Σεπτεμβένιον 19 'Απριλ. και Οράν 21 διά Πειραιᾶ
Έπαμ. Κ. Έμπειρικός	νίων Έπ. Έμπειριζον	27	4385	άνερ. Μπάρον 23 'Απριλ. διά Πλέιτ
Έυαθής	Ίο. Χανδρή	15	3551	έφθ. Port Gentil 13 'Απριλ.
Έυδοικός	Μαρη Έμπειριζον	22	4792	άνερ. Μπουένος Αϊρες 3 'Απριλ. δι' Αγ. Βιζέντιον
Έγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Έμπειριζον	98	3470	άνερ. Νιούπορτ 20 'Απριλ. διά Σαβόνναν
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Έμπειριζον	20	4882	άνερ. Μασσαλίαν 20 'Απριλ., Γιβραλτάρ 24 διά Κόντινεντ
Έδυενία Λιθανού	Σ. Λιθανού	36	4825	διηλθε Κέιπ Φρίο 11 'Απριλ. διά Ρόπτεονται
Έδυενία Χανδρή	Ίο. Χανδρή	20	4862	άνερ. Τάν 21 'Απριλ., Μαδέρας 27 διά Πλέιτ
Έδοσία	N. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	εἰς Κρήτην 5 'Απριλ.
Έγνως	άδ. Λιθανού	18	5283	διηλθε Σαμαράγδη 10 'Απριλ. διά Γαλλίαν
Έθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Χούλι 14 'Απριλ.
Έθαλια Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	έφθ. Γκόττεμποργκ 16 'Απριλ. και Στοκχόλμιον 22
Έπλοια	Γεώργη Λαμπού	11	4862	διηλθε Λάδοσεντ 11 'Απριλ. διά Σάντος
Έδυρμέδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διηλθε Μοντεβίδεο 10 'Απριλ. διά Ντακάρ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχιά	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Απριλ. διὰ Τάραντα
"Εψηλον	Λεων. Ν. Έμπειρού	11	4120	ἀνεγ. Χαβάνναν 1 'Απριλ. διὰ Τεργέστην
Ζάννες Γουναρης	ἀδελφοί Γουναρη	07	4407	ἔφθ. Ρίον Ιανείρον 14 'Απριλ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Βίλλα Κονστιτούσιον 21 'Απριλ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	διῆλθε Όραν 12 'Απριλ. διὰ Βενετίαν, ἔφθ. 19
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	διῆλθε Μαδέρας 14 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Ζέφυρος	Λ. Λούζη	09	4796	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάκαν 19 'Απριλ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαΐνον»	06	2947	διῆλθε Κον(γ)λιν 26 'Απριλ. ἐξ Πειραιῶς
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 22 'Απριλ. δι' Αμβέρσαν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 9 'Απριλ., Γιβραλτάρ 17 διὰ Τεργέστην
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	3793	ἀνεγ. Βραήλαν 27 'Απριλ. διὰ Λίβερπούλ.
Θάλεια	Πίλα Σαλᾶ	17	4574	ἔφθ. Κούβαν 16 'Απριλ.
Θάσος	«Πατρωτικής»	19	1565	ἀνεγ. "Εμδεν 11 'Απριλ. διὰ Πειραιᾶ
Θεδόλ 2	Θωμᾶ Ν. Έπιφανιάδη	10	657	εἰς Έλευσίνα 30 'Απριλ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Λ. Ε	29	3859	διῆλθε Κον(γ)λιν 26 'Απριλ. δι' "Οσλο
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατᾶς καὶ Σία	17	1054	ἀνεγ. Κον(γ)λιν 23 'Απριλ. δι' Αλεξανδρείαν
Θεοδώρας Τ.	Λ. Τεριάσιος	12	3409	ἔφθ. Ρένι 21 'Απριλ. (δι' Αγγλίαν — Κόντινγεντ)
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιβανοῦ	17	4240	Ίδε: «ΔΙΠΦΥΣ»
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Μπέλφαστ 11 'Απριλ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Μπάρον
Θεοσκέπαστη	Β. Μάνθου—Σ. Μενδοντού	11	3726	ἀνεγ. Ροζάριο 18 'Απριλ., Περοναρμπούζο 27 διὰ Καναδᾶν
Θερμαϊκός	Μαροή Έμπειρού	23	4785	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 11 'Απριλ. καὶ Κονστάντζαν 21
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἀνεγ. Ροζάριο 9 'Απριλ., Περοναρμπούζο 20 διὰ Μεσόγειον
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Απριλ. διὰ Βουλόνην, ἔφθ. 26
Θράκη	Α. Τεριάσιον	17	982	ἔφθ. Ρένι 21 'Απριλ. (δι' Ελλάδα)
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 20 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 22 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο
"Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Σέριφον 16 'Απριλ.
"Ιγόρ	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 'Απριλ. καὶ ἀνεγ. 29 διὰ Μαρ(γ)λιν
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 'Απριλ. δι' Οντάνς
"Ιθακος	Γεώργ. Δραγούλη	11	4083	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Απριλ. διὰ Κοπεγχάγην
"Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	εἰς "Αμστερδαμ ἀπὸ 27 Μαρτ.
"Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 'Απριλ. δι' Εδρώπην
"Ιουλία	Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 9 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
"Ισμήνη	Στεφανώτη καὶ Σία	90	2399	ἔφθ. Μαρ(γ)λιν 16 'Απριλ. καὶ Πειραιᾶ 27
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλώτη	01	1192	διῆλθε Κον(γ)λιν 16 'Απριλ. διὰ Τίνιδα, ἔφθασε 24
"Ιωάννης	Δ. Δάμαση	09	3667	ἔφθ. Τόρρες Ανοιντσάτα 10 'Απριλ. καὶ Μπόναν 21
"Ιω. Καρράς	ἀδελ. Καρού	17	3527	διῆλθε Ντακάρ 23 'Απριλ. δι' Εδρώπην
"Ιω. Μ. Έμπειροίκος	Στ. Έμπειρού	24	3734	διῆλθε Ντακάρ 14 'Απριλ. διάσεντ 25 δι' Αμστερνταμ
"Ιω. Νομικός	Λ. Νοικού	29	640	ἔφθ. Αλεξανδρούπολιν 5 'Απριλ.
"Ιω. Π. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	10	3750	ἔφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απριλ.
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 2 'Απριλ. διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	ἀνεγ. Ηουστον 17 'Απριλ. διὰ Φιούνε
"Ιωάνια (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Απριλ. διὰ Κόλπου Μεξικού
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	ἔφθ. Αμβέρσαν 23 'Απριλ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Vaksdale 8 'Απριλ. καὶ "Ελσίνορ 25
Καδιώ	νιοί Γ. Συγάλα	11	1430	διῆλθε Κον(γ)λιν 11 'Απριλ. καὶ Όραν 22 διὰ Χάδων
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	ἔφθ. Βραήλαν 22 'Απριλ. (διὰ Λίβερπούλ.)
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Αμβέρσαν 18 'Απριλ. καὶ Αμβούντον 23
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 14 'Απριλ., Μαδέρας 21 διὰ Cabedelo
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Στενών καὶ Σία	18	5152	διῆλθε "Αγ. Βιζέντιον 22 'Απριλ. διὰ Γιβραλτάρ
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεγ. Χουέλαν 14 'Απριλ. διὰ Claymont
Καπετάν Στρατής	Σενίδης—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 22 'Απριλ.
Καρράς	ἀδ. Καρού	18	5234	ἔφθ. Port Gentil 16 'Απριλ.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρή	19	5106	διῆλθε Ντακάρ 24 'Απριλ. διὰ Γένοβαν
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε	19	5685	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απριλ.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἀνεγ. Λονδίνον 22 'Απριλ. διὰ Τσάσσοβιλλ.
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	διῆλθε Κόλμπο 16 'Απριλ. διὰ Μαντράς
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετέρολ» Α. Ε.	87	2495	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαΐου 1935. "Επισκευή
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοίν K. Χατζηπατέρα	13	3661	ἀνεγ. Ρίον Ιανείρον 12 'Απριλ. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 22 'Απριλ.
Κέπιπ Κόρσο	Άθ. Κουλόνδα & Κ. Ξένου	05	3890	ἀνεγ. Πειραιᾶ 25 'Απριλ. διὰ Ρουμανίαν
Κεραμίες	Ν. Λυκαρδοπούλου	17	5085	διῆλθε Ντακάρ 7 'Απριλ. διὰ Πλέιτ
Κεχρέα	Θ. Επιφανίδη	12	1968	ἀνεγ. Πόρο Τάνιδα 21 'Απριλ., Γιβραλτάρ 28 διὰ Πειραιᾶ
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	ἀνεγ. Ρίον Ιανείρον 29 Μαρτ. διὰ Δονυζέρζην
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 13 'Απριλ. καὶ ἀνεγ. 25 διὰ Σαΐγκον
Κονίστρα	Θωμᾶ Έπιφανιάδη	07	3530	ἔφθ. Μπιζέρταν 21 'Απριλ.
Κορινθιακός	Μαρή Έμπειρού	10	3562	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Απριλ. διὰ Βραήλαν, ἔφθ. 25
Κόρθιον	ἀδελ. Σύμπορα	09	2116	ἀνεγ. Θήραν 25 'Απριλ. διὰ Λονδίνον
Κουλούρας — Ξένος	Άθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἀνεγ. Κον(γ)λιτζαν 21 'Απριλ. διὰ Λούναβιν, ἔφθ. 22
Κουμουνδούρος	Υἱοί Επ. Έμπειρού	25	3598	ἔφθ. Κάρδιφ 19 'Απριλ.
Κύθηρα	Πολύχρο. Κατούρη	02	1070	ἔφθ. Κατάνην 8 'Απριλ.
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Στιννά	12	3994	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 13 'Απριλ. διὰ Μπάρμπαντος
Κύμα	Ν. Λιβανοῦ	11	3959	ἀνεγ. Ζογκουόλδαν 27 'Απριλ. διὰ Ρίον Ιανείρον
Κυρά — Παναγιά II	Άντ. Χάλαρη	99	1012	ἀνεγ. Βραήλαν 29 'Απριλ. διὰ Θεσσαλονίκην
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμιού	18	4340	εἰς Μπουένος "Αὔρες 30 'Απριλ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 'Απριλ. καὶ Μήλον 28 (δι' Αγγλίαν)
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρή	22	4697	διῆλθε Σούεζ 7 'Απριλ. διὰ Καλιφόταν, ἔφθ. 27
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	ἀνεγ. Μπουένος "Αὔρες 20 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	ἔφθ. Port Gentil 9 'Απριλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρη	05	3933	Έφθ. Νεζοτσέα 22 'Απριλ.
Λακωνικός	Μαρη̄ Έμπειρίου	14	3803	διηγήθε Κολόποι 13 'Απριλ. διά Πόδοτ Σαΐδ
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρκούνη	98	3462	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 12 'Απριλ. διά Νταζάρ
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	Έφθ. Γαλάται 23 'Απριλ.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	Έφθ. Ρένι 19 'Απριλ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	αληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	Έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 9 'Απριλ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνεξ. Μπάρον 20 'Απριλ., Γιβραλτάρ 26 διά Μασσαλίαν
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	άνεξ. Σόντερλαντ 10 'Απριλ. διά Μπονένος "Αὔρες
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 11 'Απριλ. διά Νταζάρ
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	άνεξ. Ροζάριο 10 'Απριλ., 'Ολίντα 21 δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μαίηντ όφ Σάμος	νίοι Π. Δ. Γουλανδρη̄	01	1190	Έφθ. Πειραιά 10 'Απριλ. καὶ Κονγκίλιαν 23 διά Δούναβιν
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνεξ. Μαρη̄ 26 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 30
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	άνεξ. Ρόττερνταμ 10 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 28
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	Έφθ. Χόρσενς 12 'Απριλ. καὶ Γδένια 16
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Λευτεράνου	03	1383	Έφθ. Χαλκίδη 19 'Απριλ.
Μαϊώτης	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	διηγήθε Κονγκίλιαν 17 'Απριλ. διά Βαρσελώνην, έφθ. 28
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	διηγήθε Γιβραλτάρ 12 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Μαλισκός	Μαρη̄ Έμπειρίου	12	3903	άνεξ. Νεζοτσέα 8 'Απριλ. διά Νταζάρ
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 'Απριλ.
Μανούσλα	νίοι Γεωργ. Καραδία	20	2012	διηγήθε Γιβραλτάρ 17 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 28
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 9 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφανοῦ	89	2187	Έφθ. Σέριφον 10 'Απριλ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 16 'Απριλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	Έφθ. "Οσλο 19 'Απριλ.
Μαρία	Σ. Περη̄ —Δ. Τρατσαρώνη	00	1216	Έφθ. Βραζίλιαν 19 'Απριλ. (δι' Έλλάδα)
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	διηγήθε Κονγκίλιαν 26 'Απριλ. διά Γιβραλτάρ
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	άνεξ. Σιρασα 12 'Απριλ. διά Λονδίνον, έφθ. 30
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	Έφθ. Τεργέστην 17 'Απριλ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	Έφθ. Σαουθάμπτον 19 'Απριλ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	Έφθ. Μπαγίον 22 'Απριλ.
Μαριέττα	Ν. Ενταθίου	13	6042	άνεξ. 'Υμούντεν 23 'Απριλ. διά Νεζοτσέα
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Φωτοπαλαᾶ	15	4447	Έφθ. Βύλλαν Κονγκίλιαν 11 'Απριλίον καὶ Μπ. "Αὔρες 20
Μαριόγκα	άδ. Πρωίου	12	4236	άνεξ. Σαγκάνη 18 'Απριλ. διά Πόδοτ Ρεντόν
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	4784	άνεξ. Μασσαλίαν 14 'Απριλ., Σονές 23 διά Βοιβάνην
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	22	5411	Έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Απριλ.
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιάλου	13	5143	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 11 'Απριλ. διά Νταζάρ
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Έφθ. Ροζάριο 22 'Απριλ. καὶ Πειραιᾶ 29
Μάριος Τ.	Α. Τερμάζου	04	1128	Έφθ. Ρένι 22 'Απριλ. καὶ Πειραιᾶ 29
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	Έφθ. 'Αμβέρσαν 23 'Απριλ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	διηγήθε Γιβραλτάρ 15 'Απριλ. διά Πρόδιντενς
Μάρπησσα	Ν. Ενταθίου	19	5476	άνεξ. Κάρδια 21 'Απριλ. διά Ντεμεράφα
Ματρόννα	Ν. Βογατέζη	02	2846	διηγήθε Νταζάρ 7 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 23
Μεμάς	«Άγιαν» Α.Ε.	00	4359	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 17 Φεβρ.
Μεμάς	άδ. Κουρουνήλη	12	1735	Έφθ. Ρένι 17 'Απριλ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούη	02	3050	άνεξ. Δάντουγ 15 'Απριλ., Ουζάν 21 διά Βενετίαν
Μερόπη	'Ανδρ. Παπά	11	4181	Έφθ. Μπουνγκάς 13 'Απριλ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	Έτ. «Π Νομικός» Α.Ε.	95	985	Έφθ. Μασσαλίαν 28 'Απριλ.
Μίμης Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρη̄	12	3989	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 17 'Απριλ. διά Νταζάρ
Μίμος	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 10 Μαρτ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρη	22	6067	διηγήθε Σονές 24 Μαρτ. δι' Εὐρώπην
Μίνα Λ. Καμπάνη	αληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	διηγήθε Μοντεβίδεο 9 'Απριλ. διά Νταζάρ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρηκος	Στ. Έμπειρίου	18	5202	Έφθ. Βαλτιμόρων 21 'Απριλ.
Μιχαήλ I. Γουλανδρής	αληρον. Μ. Γουλανδρή	21	6669	διηγήθε Παναμάν 22 'Απριλ. διά Βαγούνερ
Μιχαλάκης	Ν. Ενταθίου	19	5234	διηγήθε Σαίν Τόμας 12 'Απριλ. δι' 'Αζόρας
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	άργει Μοντεβίδεο ἀπό 19 Μαρτ. Ζημία
Μιχαλίδης	άδ. Ξελᾶ	08	3742	άνεξ. Βραζίλιαν 21 'Απριλ. δι' 'Αμβέρσαν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	Έφθ. Λίθ 17 'Απριλ. καὶ "Αμπερντίν 23
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	διηγήθε Σονές 14 'Απριλ. διά Καλκούταν
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2466	άνεξ. Πειραιᾶ 27 'Απριλ. διά Κονγκίλιαν
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	εἰς Σέουταν ἀπό 7 'Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	Έφθ. Πειραιᾶ 16 'Απριλ.
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	Έφθ. Πειραιᾶ 17 'Απριλ.. Μετωνομ. «ΟΥΡΑΝΙΑ»
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεξ. Τάϊν 17 'Απριλ. διά Μπονένος "Αὔρες
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	άνεξ. Houston 16 'Απριλ. διά Ρονέν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άνεξ. Σπέτζιαν 7 'Απριλ. διά Μαρη̄λιν, έφθ. 18
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλού	12	3451	άνεξ. Ρόττερνταμ 18 'Απριλ. διά Νεζοτσέα
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διηγήθεν "Αγ. Βιζέντιον 21 'Απριλ. διά Μπέλφαστ
Νέλλου	έτ. Ε' Οκεανός Α. Ε.	13	4826	διηγήθε Κριόποταλ 22 'Απριλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
Νεράδια	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαρτ. 'Επισκεψή
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	άνεξ. 'Αμβέρσαν 16 'Απριλ., Ουζάν 19 διά Δυτ. 'Αφριζήν
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 14 'Απριλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Νέστωρ	νιών Γ. Γράτσου	18	1954	διηγήθε Σαίν Τόμας 7 'Απριλ. διά Πρέστον
Νήτον	Α. Καλλινίκου	18	5154	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 16 'Απριλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	Έφθ. Mobile 10 'Απριλ.
Νήριτος	Γ. Δρακούη	07	3854	άνεξ. Σάντος 12 'Απριλ. διά Ροζάριο, έφθ. 21
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	Έφθ. Γαλάται 17 'Απριλ.
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	Έφθ. Ροζάριο 17 'Απριλ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	Έφθ. 'Αμβέρσαν 10 'Απριλ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διηγήθε Βικτώρια 2 'Απριλ. διά Σαγγάρων
Νικόλαος Αθανασούλης	αληρον. 'Αθανασούλη	01	3575	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουστής	έτ. 'Αλαντανικός	17	3201	Έφθ. Ροζάριο 11 'Απριλ.
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	Έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απριλ.
Νικόλ. Μ. Έμπειρηκός	Κουλούνθρου — Έμπειρίου	19	5295	Έφθ. Αιθόρνο 7 'Απριλ. καὶ Ζογκουλδάκη 27

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γκρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	Έφθ. Πειραιάς 12 'Απριλί.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διηγήθε Κονιών 21 'Απριλ. διά Μόντρεαλ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μιζέ Φιλίνη	04	3111	άνεγ. Λάδι Γρανιέτ 22 'Απριλ. διά Δουνγκέροντην
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	Έφθ. Βινικέν 12 'Απριλ. καί Βάζονταλ 21
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	άνεγ. Χούλι 24 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 8 'Απριλ. καί Ροζάριο 19
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 'Απριλ. καί Τάμπαν 25
Νύμφη	Ν. Αντιαρδοπούλου	21	4504	διηγήθε Σούνες 11 'Απριλ. διά Ντάντε
Όδυσσεας	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	Έφθ. Νιούπορτ 22 'Απριλ.
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου	νίδων 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	διηγήθε Μαδέρας 13 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ. έφθ. 22
Όλλανδια	'Ελληνική. Α. Ε.»	11	1759	διηγήθε Γιβραλτάρ 26 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
"Ολυμπίας	Κουλόνθου	18	5249	διηγήθε Σάντα Λουτσά 22 'Απριλ. διά Μόντρεαλ.
Όμδρονια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	διηγήθε Γιβραλτάρ 24 'Απριλ. δι' Οράν
"Ορος "Αθώας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	13	3578	διηγήθε Μαδέρας 2 'Απριλ. δι' Αργεντινήν
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	διηγήθε Κρίστοπλα 21 'Απριλ. διά Βαγκούνερ
"Ορος "Ελικών	«Τράμπι, Κο»	18	5525	διηγήθε Γιβραλτάρ 13 'Απριλ. διά Βαλτιμόρην
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	διηγήθε Ντακάρ 21 'Απριλ. διά Χούλι.
"Ορος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	άνεγ. Κάρδιφ 21 'Απριλ. διά Ροζάριο
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	7914	διηγήθε Σούνες 4 'Απριλ. διά Κοιλθοταμ
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπι, Κο»	12	3876	άνεγ. Σάντα Φέ 16 'Απριλ., Μοντεβίδεο 21 διά Ντακάρ
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλόνου. — Σ. Πατέρα	19	6701	άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 'Απριλ. δι' Αμβέρσαν
"Ορος Κύνθος	«Τράμπι, Κο»	18	5188	άνεγ. Γένοβαν 13 'Απριλ., Γιβραλτάρ 20 διά Πλέιτ
"Ορος Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	άνεγ. Σάντα Φέ 8 'Απριλ. διά Ντακάρ
"Ορος Μυκάλη	Π. Γεωργιλή	07	3556	έφθ. Μπάρι 14 'Απριλ.
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	άνεγ. Σάντα Φέ 15 'Απριλ., Γιβραλτάρ 23 διά Μπονένος "Αὔρες
"Ορος Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	έφθ. Μπέρια 21 'Απριλ.
"Ορος Οθρυς	έτ. «Θησείν» Α. Ε.	19	4817	άνεγ. Ειδεν 7 'Απριλ. διά Σάντος
"Ορος Όμσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	άνεγ. Μπονένος "Αὔρες 16 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	5334	έφθ. Γένοβαν 18 'Απριλ. καί Μασσαλίαν 20
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	διηγήθε Αγ. Βιζέντιου 22 'Απριλ. διά Γιβραλτάρ
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	διηγήθε Παναμάν 20 'Απριλ. διά Βαγκούνερ
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησείν» Α.Ε.	17	4592	έφθ. Πειραιά 28 'Απριλ.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	διηγήθε Ντακάρ 19 'Απριλ. διά Πειραιά
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	διηγήθε Ντακάρ 19 'Απριλ. δι' Εβρονιάν
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Απριλ.
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	διηγήθε Γιβραλτάρ 23 'Απριλ. δι' Ιταλίαν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Δάντσιγκ 11 'Απριλ.
Παγασητικός	Μαρρή 'Εμπειρίκου	14	3477	διηγήθε Γιβραλτάρ 16 'Απριλ. διά Χούλι, έφθ. 24
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός γλ.π.	20	2012	έφθ. Βραζίαν 18 'Απριλ.. (δι' Ασφούζους
Παναγής	Ν. Αντιαρδοπούλου	20	5187	διηγήθε Γιβραλτάρ 15 'Απριλ. διά Πόρτ Σαΐδ, έφθ. 24
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	έφθ. Αμβέρσαν 13 'Απριλ. καί άνεγ. 25 διά Πλέιτ
Πανάχραντος	Β. καί I. Κουτσούνου	15	4661	άνεγ. Μοντεβίδεο 25 'Απριλ. διά Ντακάρ
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	άνεγ. ζε Βαρελέωνης 18 Μαρτ.
Παντελής	Κ. Λαμπού καί I. Ποντικού	11	3845	άνεγ. Ροζάριο 16 'Απριλ. δι' Αγ. Βιζέντιου
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	5146	διηγήθε Μαδέρας 19 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	έφθ. Μάντζεστερ 11 'Απριλ. καί Μπάροι 23
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτη	06	3435	έφθ. Οντάν 12 'Απριλ. καί Σβέντμπρογκ 21
Παρθενών	άδ. Ηεθή	08	3189	άνεγ. Στέτιν 21 'Απριλ. δι' Αλεξανδρειαν
Πάτρα	Τσαμψιδάνη—Κοννήδη	96	3256	άνεγ. Άνταντιγκ 25 'Απριλ. δι' Αλεξανδρειαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρο. Α. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Σάντα Φέ 19 'Απριλ.
Περούς	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	διηγήθε Λάδοντε 1 'Απριλ. διά Γκάλεστον
Πεταλοί	Μαρρή 'Εμπειρίκου	17	5126	διηγήθε Βρέστην 19 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 23
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετερόντα	03	4634	έφθ. Κοννήδη 21 'Απριλ.
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καί E. Νομικού	14	7020	έτις Ρόττερνταμ από 21 Ουτοβρ. 1936. Εναντίον
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Καλάβ 9 'Απριλ.. καί άνεγ. 16 διά Πλέιτ
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	διηγήθε Αδεν 15 'Απριλ. καί Σούνες 23 διά Χούλι
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλύδη	15	1795	άνεγ. Σόντερφλαντ 15 'Απριλ. διά Μπαγίον, έφθ. 22
Πηλέας	Ε. Χατζήλια	28	4695	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Απριλ.
Πηγελόδη	Σ. Παραμνήσιτη	19	6559	άνεγ. Μανζανίλλο 11 'Απριλ. διά Κοννηστάον
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	άνεγ. Καρδίφ 16 'Απριλ.. Λάζ Πάλμας 24 διά Μπονένος "Αὔρες
Πολέμης	I. Δ. Παλαιωρασσά	09	1457	έφθ. Βορδό 12 'Απριλ. καί Μπάροι 24
Πόλι	Ε. Βιντάδη	97	2861	διηγήθε Σαφρηνίαν 2 'Απριλ. δι' Οράν — Μελίλλαν
Πολύκτωρ	Γ. Δρασώνη	14	4077	άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 20 'Απριλ. διά Ντακάρ
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	διηγήθε Γιβραλτάρ 15 'Απριλ. διά Αιθόρνο, έφθ. 20
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	διηγήθε Κοννήδη 15 'Απριλ. δι' Αμβέρσαν
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3895	άνεγ. Ρόττερνταμ 21 'Απριλ.. διά Πειραιά
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καί P.-K.	09	3681	έφθ. Βενετίαν 17 'Απριλ.
Πρέκλα	Θ. 'Επαφανίδη	12	1820	διηγήθε Γιβραλτάρ 26 'Απριλ. διά Λονδίνον
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	4340	διηγήθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Ρήνος	Δεων. 'Εμπειρίκου	19	4683	έφθ. Αλεξανδρειαν 19 'Απριλ..
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άνεγ. Ρόττερνταμ 11 'Απριλ. Γιβραλτάρ 20 διά Τοιβιταβέζιαν
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	έφθ. Ροζάριο 23 'Απριλ..
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	4781	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Απριλ..
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 16 'Απριλ..
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Καλάμας 13 'Απριλ. καί Γαλάτοι 23
Σαρωνικός	Μαρρή 'Εμπειρίκου	12	3548	άνεγ. Ρόττερνταμ 14 'Απριλ.. Γιβραλτάρ 21 διά Π. Σαΐδ
Σίφνος	Θεμ. Σταφινολόπατη	17	2290	έφθ. Βαρελέωνην 13 'Απριλ..
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεγ. Ρόττερνταμ 23 'Απριλ.. διά Μ. "Αὔρες
Σούνιον	Μαρρή 'Εμπειρίκου	19	3054	διηγήθε Κοννήδη 12 'Απριλ.. Γιβραλτάρ 22 διά Βορδό
Σπύρος	«Αίγαιον» Α.Ε.	18	5153	διηγήθε Παναμάν 24 Μαρτ. διά Κόρπε
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου»	36	3941	έφθ. Βενετίαν 16 'Απριλ.. καί άνεγ. 24 διά Νικολάεν
Στάμιος	Δ. Φαφαλού	14	3801	έφθ. Σάν Λορέντζο 16 'Απριλ..
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	έφθ. Αιθέρσαν 11 'Απριλ.. καί Ρόττερνταμ 23
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διηγήθε Γιβραλτάρ 23 'Απριλ.. δι' Ελλάδα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Στρυμόν	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	διῆλθε Μπόναν 17 'Απριλ. διά Πέδρο Σαΐδ, ἔφθ. 23
Σύλθα	'Απόδιακον καὶ Χ. Πατέρα	14	4202	ἀνεγ. Μιλάνθ 17 'Απριλίου δι' "Εμδεν εἰς Κονγκούν 20 'Απριλ. 'Επισενή
Στυλιανή	Κ. Στριβάνου	02	2715	ἀνεγ. Μπάρου 15 'Απριλ. διά Αισαβόνα, ἔφθ. 24
Τάκης	Π. 'Αντέπα	04	1698	διῆλθε Σούες 17 'Απριλ. διά Σαΐγζον
Τάμεσις	Λεων. Α. Ἐμπειρίζον	14	3942	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 'Απριλ.
Τάναις	ἰδελφ. Συνοδονῦ	07	1545	ἀνεγ. Υμούντεν 24 'Απριλ. δι' "Εμδεν
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμοῦ	13	4221	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 'Απριλ. καὶ ἀνεγ. 24 διά Γδένια
Τάσις	«Μυρτζόν» Α.Ε.	13	4706	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 'Απριλ. δι' Ενδόπολην
Τάσος Κ.	'Εμπ. Καραβία	01	3634	ἀνεγ. Γάνδηρ 16, 'Απριλ., Μαδέρας 23 διά Μπογένος "Άρες
Τασγέτος	Κουλόνθου — 'Εμπειρίζον	18	4295	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 10 'Απριλ. καὶ Κίλα 25
Ταρωρίς	Ἄδ. Συνοδονῦ	03	2281	ἀνεγ. Γδένια 15 'Απριλ., Νίτον 21 διά Βατοῦν
Τέτη	εἰσι Γ. Σιγάλα	03	2747	ἔφθ. Αμβέρσαν 13 'Απριλ. καὶ ἀνεγ. 18 διά Σαντάντερ
Τζέννυ	Γεωργ. Ι. Λιβανοῦ	12	1859	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 17 'Απριλ. διά Φάλμουθ
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	ἀνεγ. Αμβέρσαν 18 'Απριλ., Γιβραλτάρ 24 διά Ηάτοις
Τουρκία	έτ. «Ελληνικὴ» Α.Ε.	09	1911	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 14 'Απριλ.
Τουρδιανή	Γ. 'Ασημούνη	19	2486	ἀνεγ. Βαθαλαν 20 'Απριλ., Κονγκούν 22 δι' 'Αιμέρσαν
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαπούδον	03	3075	ἔφθ. Μοντεβίδεο 25 'Απριλ.
Τρίτων	νιοι Γ. Γράτσου	14	4211	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 28
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Απριλ. διά Ρίον 'Ιανένιου
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἔφθ. Ρένι 23 'Απριλ.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απριλ. διά Γένοβαν
Φαέθων	ἄδ. Λιβανοῦ	13	4168	διῆλθεν "Άδεν 21 'Απριλ. δι' "Είβονμάνθ
Φαίσας	Σπ. Παραμιθώτη	15	7188	ἔφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απριλ.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάζη	08	3501	ἀνεγ. Μάζων 30 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	διῆλθεν Κονγκούν 19 'Απριλίου διά Χάβρην
Φλώρα Νομικοῦ	Λουάν Νομικοῦ	21	2012	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 21 Ιαν. Ζημιά
Φραγκούλα Βροντίση	Φ. Σιγάλα	94	2083	ἔφθ. Κολεγζάγην 17 'Απριλ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γονιλανδρῆ	18	5304	ἀνεγ. Κονγκούν 18 'Απριλ., Λαύριον 24 δι' 'Αιμέρσαν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἀνεγ. Σάντα Φὲ 9 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
Φώτης	Ν. Αντιαδοπούλου	12	3507	διῆλθε Ντακάρ 12 'Απριλ. διά Τσιτιταβέκιαν, ἔφθ. 25
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	ἔφθ. Γκάμπελ 23 'Απριλ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	διῆλθε Μαδέρας 9 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	ἔφθ. Κατάκωλον 12 'Απριλ. καὶ Κοσσέρι 27
Χίος	Ενάγγ. Νομικοῦ	88	1356	ἀνεγ. Σαγκάλη 25 'Απριλίου διά Τασίν
Χλόη	Ν. Αντιαδοπούλου	28	4641	διῆλθεν Οράνη 26 'Απριλ. διά Γένοβαν
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργοτή	19	5209	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 'Απριλ. καὶ Βρέμην 29
Χρυσῆ	Π. Ι. Γονιλανδρῆ	13	5367	ἀνεγ. Γδένια 17 'Απριλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Ώκεανία	Μ. Καφίβαλη	07	4843	ἀνεγ. Σάντια Φὲ 23 'Απριλ. διά Καναδᾶν
Ώκεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	ἀνεγ. Μπογένος "Άρες 7 'Απριλ. διά Λονδίνου
Ώνάση Πηνελόπη	'Αριστ. Ήνάση	19	5404	διῆλθε Κριτοποταλ 12 'Απριλ. διά Μόδι
Ώνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ήνάση	19	5439	ἔφθ. Μπογένος "Άρες ρόδες 18 'Απριλ.
Ώριων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	διῆλθεν Κονγκούν 12 'Απριλ., Γιβραλτάρ 22 διά Ρόττερνταμ
Ώρωπος	Μαρη̄ 'Εμπειρίζον	13	3475	

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Έλένη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	21	1138	ἔφθ. Καβάλλαν 15 'Απριλ.
Ίωνόπολις ('Αγγλ.)	Ο. Ίωνησφόγλου	20	6755	εἰς Ρόττερνταμ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Νορμηγούς
Ίνθερληθ (Παναμ)	Α. Βλάσσοβ	21	6958	εἰς Ρόττερνταμ ἐπὸ μετασενήν
Κάμπτεν Χίλλ (Άγγλ.)	Α. Βλάσσοβ	18	4276	διῆλθε Κονγκούν 25 'Απριλ. διά Δούναβιν
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καπάτον — Μαροζῆ	03	1601	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 Μαρτ. 'Επισενήν
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουουντῆ	94	2483	εἰς Θεοδόσιαν 15 'Απριλ. ἐπὸ φότωσιν
Μπεάτσα ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	ἀνεγ. Ήμιμγζαμ 20 'Απριλ. δι' 'Αλισάντην
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζούλη καὶ Σία	05	2539	διῆλθε Κονγκούν 9 'Απριλ., Γιβραλτάρ 20 διά Βορδό
Μυριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Απριλ. δι' 'Αιμέρσαν
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	ἀνεγ. Άλεξάνδρειαν 14 'Απριλ. διά Ζουγκούνδάκ,
Νόεμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	ἔφθ. 19 'Απριλ., διά Γένοβαν, ἔφθ. 24
"Ολγα. Σ. ('Αγγλ.)	άδ. Βλασσοπούλου	05	677	ἀνεγ. Μασσαλίαν 9 'Απριλ. διά Βαλένθιαν
"Ολιολ., (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	ἀνεγ. Πόδτ Σαΐδ 16 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 19
Πήραλστον ('Αγγλ.)	Α. Βλάσσοβ	24	4895	διῆλθεν Κριτοποταλ 12 'Απριλ. διά Σανγκούνδακ, ἔφθ. 19
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	ἀνεγ. Πόδτ Σαΐδ 16 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 19
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Στεματίου	79	677	διῆλθε Πόδτ Σαΐδ 16 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 19
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	ἀνεγ. Πειραιᾶ 19 'Απριλ. διά Ρωσσίαν
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαραϊδή — Α. Δάλλα	03	1828	εἰς Ν. Ύόρουν ἐπὸ παραλαβήν
American Eagle ('Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	17	4371	εἰς Σέτταν ἐπὸ παραλαβήν
Compostela ('Ισπαν.)	"Ελλήνες ἀγορασταί	85	1272	ἔφθ. Αιμέρσαν 11 'Απριλ. 'Υπὸ παραλαβήν
Graggan Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	18	3566	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 'Απριλ. δι' 'Αιμέρσαν
Matadi (Βελγ.)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	19	3094	εἰς Βαλτιμόρην ἐπὸ παραλαβήν
Munindies ('Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	17	4576	διῆλθε Σάντα Λούτσια 22 'Απριλίου διά Μόντρεαλ
Munerie ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	19	5035	διῆλθε Πόδτ Σαΐδ 16 'Απριλ. διά Γένοβαν — Ινδίας
Fumble Lane ('Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 23 'Απριλ. δι' "Ημιμγζαμ
Zinal ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουουντῆ	20	5729	

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERNIG MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)
THA ΔΙΕΥΘ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
EN

THAΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72