

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1937

Αρ. Φύλλου 154

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 154

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1937

Tὸ δεκαωδενδήμερον

Ἐπὶ τοῦ τρόπου τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων

Θέμα έξοχως ένδιαφέρον, ὅμεσον σχέσιν ἔχον μὲ τὴν καθόλου ναυτικήν ἐπίδοσιν τῆς Χώρας μας, θίγεται εἰς μακρὸν ύπομνημα τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» πρὸς τὸν κ. Ὑψηπούργον τῆς Ναυτιλίας. Ἀναπτύσσονται ἐν αὐτῷ αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἀπόψεις σχετικῶς μὲ τὸν τρόπον τῆς προστάλψεως τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἔξαιρεται ἡ ἀνάγκη τῆς διατηρήσεως τοῦ δικαιώματος εἰς τὸν πλοϊαρχὸν, δπως ἐπιλέγῃ οὕτος ἐλευθέρως τὰ πλήρωμα τοῦ οκάφους του, ἐπιμόνως δὲ ἀποκρούεται τὸ σύστημα τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας, ὡς ἀντικείμενον πρὸς τὸ καλῶς ἐννοούμενον συμφέρον τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως καὶ πρὸς αὐτὴν τὴν ὁμαλὴν διακυβέρνησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Διατηρούντες ώρισμένας ἐπιφυλάξεις, ἐπὶ οὐσιαστικῶν τινῶν ἐπιχειρημάτων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὑπομνήματος, δημοσιεύομεν περικοπάς ἔξι, αὐτοῦ, ἵνα ἀκριθῶς καταδείξωμεν, διὰ τοῦτο καὶ αἱ δύο ἄκρως ἀντίθετοι ἀπόψεις, τῆς ἐκ περιτροπῆς ἀφ' ἑνὸς ἐργασίας καὶ τοῦ στενοῦ ἀφ' ἔτερου πικτοικοῦ πνεύματος, ὥπερ, ὡς μὴ δῷσειλε, κυριαρχεῖ εἰς τάς ἀντιλήψεις ἐνίών ἐφοπλιστῶν μας, δὲν ἡμποροῦν νά θεωρηθοῦν ως συντελεστικαὶ τῆς ἐπιλύσεως τοῦ σοθιαροῦ τούτου ζητήματος, τὴν ἀκριθοδικαίαν τοῦ ὅποιου ρύθμισιν αὐτῇ ἡ πρός τά θαλάσσαια ἔργα ἐπίδοσις τῶν πληθυσμῶν δώρισμένων περιφερειῶν, ἡ ἀνάγκη τῆς διατήρησεως τῆς ναυτικότητος τῶν διαμερισμάτων τούτων τῆς Χώρας μας καὶ τῆς ἔξιερέσεως τῶν μέσων συντηρήσεως πολυπληθῶν οἰκογενειῶν, ἐπιτέλλουν.

Ίδού μεταξύ ἄλλων, τί ἀναφέρεται ἐν τῷ ὑπομνήματι:

«'Από δεκατίας και πλέον έλάφουεν ἐπανειλημένος τὴν εὐκαρπίαν ύποβάλλωμεν εἰς τὸ Σὸν Ὑπονομείον τὴν γνώμην, ὅτι μέτρα τινὰ ἀφορῶντα τοὺς ναυτεργάτας, ἀκίνδηνα καὶ ἐπιφασιν καὶ ἐπονούσιδη συνεπάγοντα ἐν τῇ διαδρομῇ τοῦ χρόνου ἀποτελέσματα συσφράσσοντα τὰ οποία δύνανται νῦ θεωρούν εἰς κινδύνον ἀπόνη ταύτην τὴν ἔποστασιν τῆς Ἐμπορικῆς καὶ Ναυτιλίας. Πιστεύομεν π. γ., ὅτι οἱ νεότεροι περὶ πτυχίων εἰδικότητος καὶ διπλωμάτων ικανότητος Νόμοι, ἔβλαψαν ἀντί νῦ ὥφελήσωσι τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπίδοσιν τοῦ Ἑλλήνος ναυτεργάτων, διότι ἔξαρτησαντες τὴν προσαγωγὴν τοῦ ναυτικοῦ ἀπό δριμέστερα τυπικά κατὰ τὸ πλέονταν προσόντα, τὴν σηματλήφοσιν μαρξοφόνιον· ἡ πηγεσίας εἰς τὸν κατόπιν βαθμὸν, γραμματικού προσόντα ἐπὶ πολλοῖς δυνανάλογα κλ. καὶ ἀχρηστεύσαντες τὴν κρίσιν περὶ τῆς ικανότητος τῶν ναυτικῶν, ἐμάφαν τὸν ζῆλον καὶ τὴν πρὸς βελτίωσιν διάθεσιν, ἐπὶ μεγίστῃ ἡμῖν τῆς ἐπαγγελματικῶν ικανότητος. Πρὸς τὸν ἔργασθη τις δραστηρίως καὶ νῦ ἐνδιαφερθῆ διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν κατάστισιν, ἀφοῦ οὐδεμίαν ἀνταμοιβήν δύναται νῦ προσδοκᾶν ἀφοῦ δὲ Πλοιαρχος διανοίητο καὶ ἄν μεινῃ ικανοποιημένος, δὲν δύναται νῦ προσαργίην ἀντὸν εἰς βαθμὸν ἀντόπεδον, ἀλλὰ πρέπει νῦ ἀναμετίγει τὴν σηματλήφοσιν μᾶς ὄλοικορος ἔξαετις διὰ νῦ γίνη ἀρχεθομαστής;

»Απέμεινε μέχρι τινός, ώς μάνη ἀνταποιεῖ τῆς καλῆς ἐπιδόσεως, ή εγκούλωτερά εξενέφεσις ἔργασίας ώς ἐκ τῆς φυσικῆς προτιμήσεως, τὴν οποίαν οἱ Πλοιαρχοὶ ἐξεδήλων ὑπὲρ τῶν μᾶλλον ίσανδρον καὶ καλῶν νωτικῶν. Ἀλλὰ καὶ ἐναντίον τῆς μοναδικῆς ταύτης παρομοιώσεως πρός καλήν ἐπίδοσιν ιροκίσσων νά βάλλουμεν, ἀφ' ὅτου η Ἐλλὰς ἡθελεῖται να ἐμφανίσῃ τὴν Διεθνὴ Σύμβασιν τῆς Γενεύης, περὶ εὐφέσεως ἔργασίας εἰς ναυτικούς. «Αζ μᾶς συγχωρήθη νά νομίζωμεν, ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν παρενοήθη τὸ πνεῦμα τῆς συμβάσεως, η τοιύλαξιον ἐπεγειρηθη, ὅπως η προστασία τοῦ ἐργάστους ἐξέλθη πολὺ πέρισσαν τῶν δρών, τὰ όποια ή συμβασίς καθόλουσεν. Έξ τῶν γενομένων κατὰ τὴν κατάστωσην τῆς συμβάσεως ταύτης ουշητήσεων καὶ ἐκ τοῦ περιχομένου αὐτῆς συνάγεται κατὰ τρόπον σαφῆ, ὅτι η σύμβασις πρός ἔνα σκοπὸν μόνον ἀπέβλεψε.

Είς τὸ νῦ ἀπαλλάξῃ δηλαδή τὸν ἄνεργον νωτερογάτην ἀπό τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀπανταχοῦ τῆς γῆς ἀνθρωπομετιών, οἱ ὅποιοι μὰ ἐφρόντιζον νὰ ἔξερθσιν εἰς αὐτὸν ἔργασίαν, ἔναντι χοηματικῶν ἀνταλλαγμάτων. Τὰ Κρατικά Γραμμεῖα ἔξερθσεως νωτικῆς ἔργασίας, τὰ ὅποια σύμβασις προθέλειν, οὐδένα ἄλλον είχον σπονσον, εἴμι νὰ ἐπιτύχουσι τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀνέργων εἰς κέντρο, εἰς τὰ ὅποια ὁ Πλοιάρχος μὰ ἡδύνατο νὰ ἀποτάξῃ χωρὶς νὰ ἐποχεωθῇ νὰ προσφέγῃ εἰς τὰς ἑπτησίας ἐπόπτων προσόπων. Πέφαν τούτον οὐδὲν ἄλλο ἐπιδιώχθη, πολλῷ μᾶλλον δὲ δὲν ἐπεζητήθη νὰ ἀφαιρεθῇ ἀπό τὸν Πλοιαρχὸν τὸ δικαιωμα τῆς ἔλευθερας ἐκλογῆς τοῦ πληρώματος, καὶ διὰ νὰ μὴ χωρίσῃ οὐδὲ ἡ ἐλαχιστὴ περὶ τούτον ἀμφιβολία ἐτέθη τὸ ἀρδχον 6 ἐν τῇ συμβάσει, κατὰ τὸ ὅποιον ὡς νωτικὸς ὀφείλει νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα ἐκλογῆς πλοίου, δὲ ἐφοπλιστῆς τὸ τῆς ἐκλογῆς τοῦ πληρώματος τούς.

»Θεμελιώδες δικαίωμα και τοῦ ναύτου και τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὸ δο-
ποῖον δὲν νομίζουμεν, ὅτι εἶναι εὐχολόν νὰ θέξῃ τις. Οὕτε τὸν ναύτην δυνά-
μεθα σημερίνων ἀγνοῦν νὰ ἴποχεδούμενον, ὅπως ἐπιβασθῇ ἐνὸς πλοίου,
οὔτε ἀφ' ἑτέρου τὸν Πλοιάρχον νὰ ἔχαναγάρασσον διποὺς παραλάβῃ ὡς
σηματηροτήρας και συνεργάτας ποθισταὶ ἐπὶ τὴν ἱδικήν και ἐπαγγε-
λιατικὴν ποιητητὰ τῶν ὅποιων ἔχει ἀμφιβολίας.

»Αλλ᾽ εἴη ἀφίσσων κατὰ μέρος τὴν δεωρίαν τοῦ πρόγραμματος και
ἐξετάσουμεν τὴν ποστειγύνενα μέτων ἥπτον ἀπὸ τῶν προσωπικῶν τοποθετήσεων.
εἰς

τετρασκόπευμα την πλοιαρίναν μετρών από φρεγούς ορολογιστήν, εἰς
ποια συμπεράσματα θὰ καταλήξουμεν; Ποια δὲ είναι αἱ ἀμεσοὶ καὶ αἱ
ἀπότερα αἰτῶν συνέπεια;

Θά δέ εἰσαγάγωμεν θεσμὸν ἀντιπλάστατον καὶ εἰς τὴν Ἐφοριασ-
τὴν καὶ εἰς τὴν Ναυτεργατιζήν ταξίν. Θεσμὸν, ὁ ὄποιος σύντε εἰς τὰς
χερσαίας ἐπιχειρήσεις είναι γνωσμός, σύντε εἰς ξένην τινὰ Ναυτιλίαν μέ-
χρι τῆς σύμμερον εἰσίσθιται. Ὁ ἐπολιτιστὴς καὶ ὁ πλοιαρίος δικαῖος θὰ
παραπονοῦνται, διότι θὰ τοῖς ἀφιερώσῃ τὸ δικάσμα νὰ ἔκλεγοτι τὸ
πλήρωμα των ἐπ τῶν ἀνθρώπων, μετά τῶν ὅποιων συνδέοντα καὶ πρὸς
τοὺς ὅποιους ἔχονται ἐμπιστούνην. Οἱ δὲ ναυτεργάται (ἔχομεν ἐπ' ὅριν
τοὺς ἴγανους, οἵτινες εὐκόλωις δύνανται νὰ ἀνένθωσιν ἐργασίαν), δι-
καῖοις, ἐπίσης θὰ δισφοροῦν, ὅταν βλέποντι, ὅτι ἡ προτίμησις τοῦ ἐρ-
γοδότων, τὴν ὅποιαν διὰ τοῦ ζήλου των ἐπ τῆς ἐργασίας ἔχονταίσαν
ἐνδυτεροῦνται καὶ οἵ τινας ἐργασίαν, τὴν ὅποιαν αἴτω, διὰ τῆς ἐργα-
στήτητος των ἀνένον, ἀρράζει ἀπό τὰς κειμάτων τοῦ ὄντος καὶ ἀνί-
κανον μόνον καὶ μόνον διότι ἔχει οὗτος μετένονταίνειν.

Θὰ καταφέομεν πλήγμα κατά τῆς διαθέσεως τοῦ ἐργάτου πρὸς καλὴν ἐπίδοσιν ἐν τῷ Ναυτικῷ ἐπαγγέλματι, ὅταν θὰ ἀφωρέουμεν ἀπὸ ἀντών καὶ τὸ μόνον πλεονέκτημα, τὸ ὅποιον ἡ καλὴ ἐπίδοσις συνεπάγει, τὴν προτίμησιν τοῦ, δηλαδή, εἰς ταχνέσσιν ἐξεύρεσιν ἐργασίας. Ζευσοφόρους περιττοῦ νῦν ἐνδιατρίψουμεν περισσότερον ἐπὶ τοῦ σημείου ὃντος καὶ περιφρόνεμα, μετὰ βαθεῖας λέπτης, νὰ ἴνωμενομένοις, ὅπις ἡ γενότης τοῦ Ἑλλήνος ναυτεργάτων καὶ ἡ συνάθισθιος τοῦ καθήκοντος όπου ἔκπεσεν ἐπὶ τοσοῦτον δύστε νὰ εἴμεθα ὁ περίγελως τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Γνώμης. Ομοίει περὶ τούτου ἀγύλωτος ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων, ἀπίνα ἐγκατατίθεντος ἵστο τῶν πληρωμάτων τούς, ὃς ναυζιότελοι ἀνενφόδιοι καὶ διεσθίθησαν παρὰ ξένους ναυτικῶν, χωρὶς ἕδειμαν πραγματικὴν ἤμιαν νὰ παρουσιάζουσιν.

Θὰ διασπείσουμεν ἐξ θάρητον τὴν πειθαρχίαν. Εἶναι γένολον νὰ αυτισθῇ τις μὲ ποῖον ἀφρά θὰ ἐπιβιβάζονται ἐξ νέου τῶν πλοίων, μὲ ἡγεμόνας τοῦ Γραμμείου Ναυτικῆς Ἐργασίας, τὰ πρόσωπα, τὰ ὄρδια ὑπόλοιπος ἀφένται νὰ ἐπαναπροσέλθῃ, λόγῳ τοῦ κακοῦ ἐπαγγελματικοῦ των παρελθόντος, καὶ ποὺς ὁ ψυχολογικὸς ἀντίτυπος μετεῖν ὀλοκληρών τοῦ πληρόματος. Λογεῖ νομίζουν νὰ ἀναλογισθῇ τις σιάς συνεπειας θὰ ἔχῃ ἐπὶ τῆς πειθαρχίας ἢ ὑποχρεωτική πρόσληψη ὃν ἀνέργον, διὰ νὰ ἀποβάλῃ πάσαν διάθεσιν. Ὡπος θίξῃ τὸ καθεστώς ἢ ἐνενέρεις ἐξελογῆς τοῦ πληρόματος, διότι δὲν είνει μόνον ἡ διαφθορά, τὴν ὅποιαν θὰ ἐπιχειρήσουσιν ἡθελμένος νὰ μεταδοθούσιν οἱ 2 ή 3 αριθμοὶ ναυτικοὶ εἰς τὸ πλήρωμα, ἐκείνην τὴν ὅποιαν πρέπει τις νὰ φοβῆσαι, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀπογοήτευσις, η ὅποια ἀποτόματος γεννᾶται εἰς τὴν φύσην τῶν πολλῶν ἐξ τῆς πλατηρόησεως, ὅτι οὐδεμίαν ζημιάν ἐπέσθουσεν, οἱ δροῦσι δὲν ἐδειχθήσαν συνετεῖς πλὸς τὰς ὑποχρεώσεις των.

»Πώς ἄλλως τε θὰ ἀμνῆθῃ οἱ Ναυτιλίᾳ κατά τὸν ἐξ αιστήματος ενδιαθενόν καὶ τὸν ἄλλον ἀνεπιθυμήτων, ὅταν ἡ πρόδηλης αὐτῶν οἰκῇ ὑπορευετικῇ, λόγῳ τῆς μακροᾶς ἀγρίας; Διότι τοὺς πίνα-

κας τῶν ἔχοντων μαργάριτας ἀργίαν ναυτικῶν δὲν θὰ καταλαμβάνουσι παρὰ μόνον οἱ φευδαρίσθεντες, οἱ κομμονισταί, οἱ δυνητοί, οἱ ἀνίκανοι ἐπαγγελματικῶς, οἱ λιποτάκται, οἱ ἐν μᾶρτι λέξει σύζι μόνον ἄρχοτοι, ἀλλ' ἐπικίνδυνοι εἰς τὰ πλοῖα, διότι μόνον αὐτοὶ δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὰ ἀνενοίσουσιν ἐλευθέρως ἐργασίαν.

»Ἐλέχηη, διὰ διδεται σῆμερον ἡ προτίμησις παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων εἰς τοὺς ναυτικοὺς τῶν περιφερειῶν αὐτῶν, εἰς τοὺς νησιώτας κατὰ τὸ πλεῖστον, καὶ διὰ μένοντας ἀνεργοὶ οἱ ἐκ τῶν ἄλλων περιφερειῶν ναυτικοί. Ἐν τίνι δικαιώματι, δῆμος, θὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τοὺς νησιώτας ἡ ἐργασία των, διὰ νὰ δοθῇ εἰς ἄλλους; Μήπως διότι οἱ νησιώτας εἰναι ἐκ γεωγραφικῶν λόγων ὑποχρεωμένοι νὰ περιορίζουσι τὴν δραστηριότητα αὐτῶν εἰς τὴν μάλασσαν μόνον; Ἐδώ δὲν προκειται νὰ ἐξερεθῇ ἐργασία εἰς δῆλους τοὺς ναυτικούς, πρόκειται, διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας, νὰ ἀφαιρεθῇ ἐργασία ἀπὸ τοὺς μὲν καὶ νὰ δοθῇ εἰς τοὺς δὲ καὶ δὲν νομίζουμεν, διὰ πρέπει τοῦτο νὰ γίνῃ εἰς βάρος τῶν συμπαγῶν ναυτικῶν κέντρων τῆς Ἑλλάδος. Οἱ παρακολούθιστας τὴν ναυτικὴν ἐξέλιξεν τῆς Ἑλλάδος θὰ γνωρίζῃ, θεοίσις, διὰ δὲν ἴντερχονται παρ' ἡμένων νεμονισμένοι ναυτεργάται, οὔτε καὶ ἀπλῶς ναυτεργατικά οἰκογένεια, ἀλλὰ συμπαγεῖς καὶ ὁμοισμένες περιοχαὶ ναυτεργατικῶν κοινωνία, αἱ δύοις ἰδρυθησαν διὰ τῆς ἐλευθερίας ἐν τῇ ἐκλογῇ τῶν πληρωμάτων, διὰ τῆς ἀμοιβαίας ὑποστηρίξεως καὶ τῆς ἀλληλεπιδράσεως καὶ αἱ δύοις εἰναι ταῦτα ὥσταν καὶ ἐστερέωσαν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν δόλωληδον. Εἳναι θέλουμεν νὰ ἐξαπολούσθωμεν νὰ υπάρχωμεν ὡς λαὸς ναυτικούς, πρέπει οὐχὶ νὰ φθίσουμεν, ἀλλὰ νὰ τονθούμεν τὸ ναυτικὸν πνεῦμα, τὸ δύοις ἐπικαρπεῖται εἰς ὡρισμένας περιφερείας, καὶ εἰναι ἐπιβεβλημένον νὰ ἀφίσουμεν τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις ἐντελῶς ἐλευθέρας νὰ προτιμοῦν, ἐάν θέλουν, τοὺς ναυτικοὺς τῶν περιφερειῶν, ἐκ τῶν δύοις καὶ αὐταὶ προέρχονται, τὸν Πλοιάρχον νὰ ἐκλέγῃ, ἐκ τῶν συγχωρίων καὶ φίλων του, τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ πλοίου, τοὺς τελευταίους τούτους νὰ προσλαμβάνωσι τοὺς οἰκείους των καὶ τὰ κατόπερ πληρώματα νὰ παραλαμβάνωσι μεθ' ἑαυτῶν τὰ τέκνα των, ἵνα ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν καὶ ἐπίβλεψιν των ἐξελιχθῶντιν ἐν τῷ ναυτικῷ ἐπαγγέλματι.

Πρὶν ἡ παραθέσωμεν τὰς ἐπιφυλάξεις μας ἐπὶ ὡρισμένων ἐπιχειρημάτων τοῦ ἀνωτέρου ἐφοπλιστικοῦ ὑπομνήματος, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ συμφωνήσωμεν μὲν τὰς ἐν αὐτῷ διατυπουμένας ἀπόφεις, ὅσον ἀφορᾶ τὸ σύστημα τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας. Οὐλέθρια πράγματα θὰ εἰναι τὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς διοικήσεως τῶν πλοίων μας, ἀλλὰ καὶ τῆς καλής συντηρήσεώς των, ἄν ποτε ἥθελε θεοπισθῇ καθ' ὡρισμένα χρονικά διαστήματα ὑποχρεωτική ἔξοδος μέρους τοῦ πληρώματος καταστρώματος καὶ μηχανῆς καὶ ἡ ἀντικατάστασις αὐτοῦ δι' ἄλλων ναυτεργατῶν, ἢ ἡ ἀναγκαστική πρόσληψις ποσοστοῦ ἀνέργων, οἱ δύοις οὐδεμίαν ἀλλην θὰ παρέχουν θεοίσιν της ἐπαγγελματικῆς των κατατίσεως, τοῦ ήθους καὶ τῆς προτέρας ὑπηρεσιακῆς διαγωγῆς των, παρὰ τὴν πολύμηνον ἡ πολυετή ἀνεργίαν των, αὐτὴν ἀκριβῶς ποὺ θὰ ἡδύνατο κάθε ἐπιφύλαξιν νὰ δικαιολογήσῃ διὰ τὴν ναυτολόγησιν τῶν, ἔφοσον ὁ πλοιαρχὸς διετήρει τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθέρας ἐπιλογῆς τοῦ πληρώματος.

Ἄλλα καὶ τὴν οὐσιώδη ταύτην ἐπιφύλαξιν ἀν ἀφίσωμεν κατὰ μέρος, ἀναντίρρητον εἰναι, διὰ ἡ συχνὴ ἀλλαγὴ μελῶν τοῦ πληρώματος ἐνός σκάφους δὲν ἀποθαίνει ποτὲ πρός δῆλος τοῦ πλοίου. Οἱ ναυτεργάτης, ποὺ θὰ διανούσῃ ἐπὶ τοῦ ἰδίου σκάφους μακράν δωσαδήποτε ὑπηρεσίαν, ἐθίζεται πλέον εἰς τὸ περιβάλλον, κατατοπίζεται ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν μειονεκτήμάτων τοῦ πλοίου, στενώτερος καθίσταται συνεργάτης τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἀνωτέρου προσωπικοῦ, ἰδιαίτερον τέλος ἐνδιαφέρονται πρόσδειοι, ἀφοσιοῦται ἐν ἐνὶ λόγῳ εἰς τὴν ἐργασίαν του καὶ κάθε μέριμναν καταθάλλει διὰ τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους, μὲ τὸ δόπιον καὶ αὐτὴν τὴν ὑπαρξίην του ἔχει συνταυτίσει κατὰ τὰ μακρινὰ ταξίδια. Θὰ ἥτοι μῆπως μικρὰ ἡ ζημία διὰ τὸ πλοίον, ἀν ἀποτεροῦντες τὸν καλὸν αὐτὸν ναυτεργάτην τοῦ δικαιώματος νὰ ἐργασθῇ διὰ τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας, στερήσωμεν καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν του;

Πρὸς τί δύος τὰ ἐπιχειρήματα, ἀφοῦ τὰ πράγματα διμιοῦν ἀφ' ἑαυτῶν; Πρόσφατον ἔχουμεν πρόσδεια για τὰς ἐφαρμογῆς τοῦ περιέργου τούτου συστήματος εἰς τὰ ἀκτοπλοΐκά σκάφη, διόπεις ἔφηρμόσθη πρὸ τριετίας ὑπὸ τῶν τότε κομματικῶν Κυθερήσεων. Πλήρης ὑπῆρξεν ἡ ἐξάρθρωσις τῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοούντων σκαφῶν. Η συντήρησις των ἐγκατελείψις εἰς τὸ ἔλεος καὶ τὴν διάκρισιν τῶν ναυτεργάτων, οἵτινες οὐδέμιαν ἥθοσταν ὑποχρέωσιν νὰ φανοῦν διὰ τῆς προθύμου καὶ καλῆς ὑπηρεσίας των εὐάρεστοι πρὸς τοὺς προϊσταμένους των. Πρὸς τί νὰ ἐργασθοῦν, νὰ προσφέρουν τι πέραν τῶν τετριμένων καὶ καθιερωμένων ὑπηρεσιακῶν καθήκοντων των, ἀφοῦ μετ' ὅλιγον ἐπρόκειτο νὰ ἐξέθεουν τοῦ πλοίου καὶ ἀφοῦ ἐπὶ τέλους δὲν ἀριστούντων μεταδύν ἀλλων οὕτε καὶ διωρίζοντο παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἡ τοῦ πλοιοκτήτου, ἀλλ' ὑποχρεωτικῶς ἐναυτολογοῦντο παρ' αὐτῶν; Κατὰ τὴν περίοδον ἔκεινην τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, ὀργίσαν κυριολεκτικῶς οἱ ψευδασθενεῖς, τὸ πνεῦμα τῆς πειθαρχίας ἐξέλιπε, κάθε ἔννοια σεσθασμοῦ πρὸς τοὺς ἀνωτέρους κατερρακάθη, ἡ ἀναρχία ἐμάνετο ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἀπὸ τὴν οἰκτράν αὐτὴν κατάστασιν, ἀπὸ τὸ ἐχεχαράλωμα αὐτὸ περιέσωσαν τὴν ἐπιβατηγόν ναυτιλίαν ἡ σώτειρα παρέμβασις τοῦ Υφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ πρὸς τιμὴν του, δῆλοιμεν νὰ τὸ διμολογήσωμεν, ἡ ἀνωτερότης, μεθ' ἡς ἐξήσκησης τὰ καθήκοντα αὐτοῦ ὡντὸν Διευθυντή του Γραφείου Ναυτικῆς ἐργασίας. Δέν πιοτεύουμεν συνεπῶς νὰ θελήσῃ ποτὲ τὸ Υφυπουργείον τῆς Ναυτιλίας, ἔχον πρὸ αὐτοῦ τὰ ἐκ τῆς ἀκτοπλοίας παραδείγμα-

τα, νὰ υιοθετήσῃ τὰς ἀκατανοήτους εἰσηγήσεις περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, εἰς αὐτὴν μάλιστα, τὴν μὴ δυναμένην, λόγω τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας της, νὰ διατελῇ ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἐλεγχον καὶ τὴν παρακολούθησιν τῆς κεντρικῆς κρατικῆς διοικήσεως.

Νὰ μὴ ἐφαρμοσθῇ ἐπομένως τὸ σύστημα τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας. Καταθάζεται τοῦτο, ὡς ἀσύμφορον διὰ τὰ πλοῖα, ὡς περικλείον τὰ σπέρματα τῆς ἀναρχίας καὶ τῆς ἐξαρθρώσεως τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Πῶς δύμας θὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ πρόβλημα, τῆς περιωρισμένης ἔστω, ἀνεργίας τῶν πληρωμάτων η μᾶλλον πῶς τὸ πνεῦμα τοῦ τοπικισμοῦ, διπερ ἀτυχῶς σήμερον ἐπικρατεῖ εἰς πολλοὺς τῶν ἐφοπλιστῶν μας, θὰ παύῃ πλέον ν' ἀποτελῇ τὸν γνώμονα τῆς διακριθώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς ἱκανότητος κάθε ναυτεργάτου; Απαράδεκτος, ἀν μὴ καὶ ἀδικος εἰναι ἡ ἀντίληψις, διὰ τὸ ἥθος, η ὑπερεισική κατάρτισις καὶ αἱ θαλασσιναὶ παραδόσεις κατέχονται μόνον ἀπὸ τοὺς Ἀνδρίους καὶ τοὺς Χίους ναυτικούς ἐν πάσῃ πληρότητι καὶ διὰ τοὺς Σπετσιώτας, οἱ Υδραίοι, οἱ Ψαριανοί, οἱ λοιποὶ Κυκλαδῖται, οἱ Γαλαξειδῖται καὶ οἱ οἴστροι νήσων καὶ παραλίων θαλασσινοί, δησοι δὲν ητούχησαν νὰ ἔχουν συμπατριώτας ἐφοπλιστάς, πρέπει νὰ θεωρηθοῦν, ὡς ἀποδιοπομπαίοι τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Τὸ ἐφοπλιστικὸν ὑόπομνημα διταν διμιοῦ περὶ προτιμήσεως τῶν Νησιωτῶν, περὶ συμπαγῶν ναυτικῶν κέντρων τῆς Ἑλλάδος καὶ περὶ ναυτεργατικῶν κοινωνῶν δὲν ἀναφέρεται ἐν τῷ οὐσίᾳ του, ἀτυχῶς, παρὰ εἰς τὴν "Ἀνδρον" κυρίως καὶ τὴν Χίον. Τὰς δύο ταύτας νήσους ἔχει ὑπὸ δύμην της Ἔνωσις τῶν "Ἐφοπλιστῶν", ἀφοῦ αἱ δύο αὐταὶ καὶ μόνον κατέχουν τὸ ἡμισυ καὶ πλέον τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας. Διὰ τὸν "Ἀνδρον" ἐφοπλιστὴν καλός ναυτικός εἰναι, κατὰ τὸ πλεῖστον, μόνον δὲν, "Ἀνδρος" καὶ τὸν θαλασσινόν της Ναυτιλίας καὶ τῆς Χίου, θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἔξερεσιν ἐργασίας καὶ διὰ τοὺς θαλασσινούς τῶν ἄλλων ναυτικῶν πεντελικά σκάφη συντελῆται διατηρήσηται εἰς δόλην τὴν νήσον, ἵνα ἀνανέωσι τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ "Ἀνδριατικά" σκάφη συντελῆται διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὸ ἐπάγγελμα νέων Ἀνδρίων.

Συμπαγή, δύμας, ναυτικά κέντρα καὶ καλούς, ἔξειδικευμένους, ναυτεργάτας δὲν ἔχουν μόνον ἡ "Ἀνδρος" καὶ ἡ Χίος. Πῶς ἀκριβῶς θὰ τὸν ναυσιώμεν τὸ ναυτικόν πνεῦμα, περὶ τοῦ δύοιον διμιοῦ αὐτοῦ καὶ τὸ ἡμισυ της Ναυτιλίας μας, περὶ τὸν θαλασσινόν της Χίου καὶ τὸν Σπέτσα, ἀτυχῶς, αἱ Σύρος, τὸ Γαλαξείδι, αἱ Σπέτσαι, η "Υδρα" καὶ τὰ Ψαρά ἐπαυσαν πλέον νὰ παρέχουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, εἰς οῖσαν πρὸ τοῦ πολέμου κλίμακα. Οἱ νέοι ἀπειδήσθησαν ἐπὶ τὸν ἀνεργίαν, ήτοι μαστίζει τὰς τάξεις τῶν θαλασσινῶν συμπατριωτῶν των, ἀπὸ τὰς δύοσης τῶν θαλασσείας, ποὺ ἀντιμετωπίζουν, καὶ τὰ πλάγια μέσα, ποὺ μεταχειρίζονται οὕτοι, συνωθούμενοι εἰς μάτην πρὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων διὰ τὴν ἔξειδερον ἐργασίας καὶ ἑτράπησαν πρὸς ἄλλα ἐπαγγέλματα, ἐπὶ ζημιά, θεοίσις, τῆς γενικωτέρας ναυτικῆς ἐπιδόσεως τῆς Χίους μας καὶ καὶ μὲ προφανῆ στέρησιν ἀναφαίρετον δικαιώματος, δῶρας καὶ αὐτοὶ πορισθῶν τὰ μέσα τῆς συντηρήσεως αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα, ποὺ συμφωνεῖ πρὸς τὴν ιδιοσύνην της Ναυτιλίας μας. Μόνον οὕτω θὰ διασφαλισθῇ τὸ ναυτικόν πνεῦμα καὶ διὰ καταστῆ ἐφικτή ἡ ἐκ τῆς θαλασσῆς συντήρησις πληθυσμῶν, ποὺ δὲν ἔχουν ἀλλον πόρον

ζῶσιν παρὰ τὸ ύγρον κούμια. Πεπλανημένη, διὰ μὴ περιέργους εἰναι ἡ ἀντίληψις τῶν ἐφοπλιστῶν ἀντίληψιν, διὰ τὸ ἀποτίμησης δέον νὰ παρέχεται εἰς τοὺς νησιώτας καὶ τοὺς προεργαμένους ἀπὸ τὰ συμπαγή ναυτικά κέντρα ναυτεργάτας, θὰ συμφωνήσωμεν, ἀλλὰ ὑπὸ μίαν οὐσιώδη αἵρεσιν. Ἡ προτίμησις νὰ παρέχεται πρὸς τοὺς καλούς ναυτικούς δλῶν τῶν νήσων, πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους δλῶν τῶν ναυτικῶν καθηκόντων, οἵτινες μόνοι οὐστατήσανται καὶ τὰς οἰκογενειῶν των ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα, ποὺ συμφωνεῖ πρὸς τὴν ιδιοσύνην της Ναυτιλίας μας. Μόνον οὕτω θὰ διασφαλισθῇ τὸ ναυτικόν πνεῦμα καὶ διὰ καταστῆ ἐφικτή ἡ ἐκ τῆς θαλασσῆς συντήρησις πληθυσμῶν, ποὺ δὲν ἔχουν ἀλλον πόρον πρὸ τὰς νήσους τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Διὰ λόγου γενικωτέρους ἀναγομένους καὶ εἰς αὐτὸ ἀκόμη τὸ ἔθνικὸν συμφέρον, πρέπει τὸ ἔμψυχον ωλικόν τῆς Ναυτιλίας μας νὰ προερχεται ἀπὸ δλα τὰ ναυτικά διαμερίσματα τῆς Χίους. Πόσοι ἀρά γε μεταδύν τὸν ήδη ἀνέργων, τῶν μὴ καταγομένων ἐκ τῶν νήσων, πού κέκτηνται "πατριωτικά" σκάφη, δὲν εἰναι ἀριστοι θαλασσινοί μὲ ἀμεμπτον ὑπερεισικήν διαγωγήν καὶ δύμας δὲν δύνανται νὰ ναυτολογηθοῦν; Ιδού ἀκριβῶς ποὺ ἔγκειται τὸ δλον ζήτημα.

'Άλλα δέν θ' αδικήσωμεν ούτε τούς έφοπλιστάς μας διὰ τάς τοπικιστικάς των ταύτας ἀντιλήψεις. Διακατείχοντο, θεοβαίως, πάντοτε ἀπό αὐτάς, ή πεῖρα, σῆμας, τοῦ προσφάτου παρελθόντος ἔτι μᾶλλον ἐτόνωσε τὴν πεποιθήσιν των, διὰ νὰ ὑπάρχῃ ἀρμονική συνεργασία ἐπὶ τῶν πλοίων των, πρέπει νὰ ναυτολογοῦν πληρώματα, τῶν ὅποιων, ἀν μή τι ἄλλο, γνωρίζουν καλῶς τὴν προέλευσιν. Ἐλάχιστον ἡτο τὸ ποσοστό τῶν ἀντιπειθαρχικῶν κρουσμάτων, τῶν στάσεων καὶ τῶν ἀπεργιῶν αἴτινες ἔλαθον χώρων εἰς τὸ παρελθόν ἐπὶ φορτηγῶν σκαφῶν μὲν συγκεκροτημένα πληρώματα τῆς ιδιαιτέρας πατρίδος τῶν ἀφοπλιστῶν. Μή δυνάμενοι δὲ οὗτοι νὰ κατέχουν θεοβαίωσιν τινα περὶ τῆς διαγωγῆς καὶ τῆς ὑπερεσικῆς καταπτίσεως κάθε ναυτικοῦ, περιορίζονται εἰς τὴν πρόσληψιν τῶν συμπατριώτων των, τῶν ὅποιων, τούλαχιστον, διλγόν ή πολύ, γνωρίζουν τὴν οἰκογενειακήν προέλευσιν καὶ δεομούν στενωτέρους, ἀν μὴ συγγενικούς, ἡμιποροῦν μετ' αὐτῶν νὰ ἔχουν. Τὸ συμφέρον τῶν ἀφοπλιστῶν, ἀλλ' ὁφείλομεν νὰ ὁμολογήσωμεν καὶ αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας, ὡς είχον πρό ἔτους ἀκόμη τὰ διοικητικά πράγματα αὐτῆς, τὴν τακτικήν ταύτην ὑπηρέσειν.

Τώρα, σῶμα, ή κατάστασις ἔχει ἄρδην μεταβληθῆ. Τὸ σημερινὸν Κράτος, μετά τὴν ἄρσιν τῶν μιοθοδοτικῶν διαφορῶν, αἵτινες είχον δημιουργῆσαι ἀντιμαχούμενας παρατάξεις, ἔχει ἀπόφασιν νὰ πατάξῃ κάθε ἀνταρισταν, κάθε διαταραχῆν ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ. Ἀποτελεῖ τοῦτο μίαν γενικάτεραν ἐγγύησιν ὡς πρὸς τὴν τάξιν ἐπὶ τῶν πλοίων, διὰ τούς ἀφοπλιστάς. Εἶδικώτερον, σῶμα, διὰ νὰ ἀτονήσῃ τὸ πνεῦμα τοῦ τοπικισμοῦ, διὰ νὰ πεισθοῦν οἱ ἀφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοιάρχοι, διὰ πλήρης θὰ ἐπέλθῃ ἡ ἐκκαθάρισις τῶν τάξεων τῶν ναυτεργατῶν ἀπό τοὺς ἀδιορθώτους, ἔξ ἐπαγγέλματος ταραζίας, τοὺς ἀνικάνους καὶ τοὺς φευδασθενεῖς, διὰ νὰ δύνανται ἀνεπιφύλακτως νὰ προσλαμβάνουν κάθε ναυτικόν, ἀνεξαρτήτως τῆς καταγωγῆς του, τὸ μόνον, καθ' ἡμέραν, μέτρον, ποὺ ἐπιθάλλεται νὰ ληφθῇ, ἐν συνεχείᾳ ἀκριθῶς τῆς ὑπὲρ τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κρατικῆς μερίμνης, εἰνε τὸ φυλλάδιον ποιότητος. Αὐτό, πράγματα, πρόκειται νὰ ἔξυπητετῇ τοὺς καλούς ἐν ἀνεργίᾳ ναυτεργάτας, διότι ποιεύμενον ἀκραδάντως, διὰ διὰ τοῦ φυλλάδιου ποιότητος, διὰ τοῦ καθρέπτου αὐτοῦ τῆς ἐπαγγελματικῆς διαγωγῆς καὶ ἰκανότητος τῶν ναυτικῶν μας, δὲν θὰ χρειασθοῦν πλέον οὔτε ἡ ἐκ περιτροπῆς ἐργασία, οὔτε αἱ σημειώσαι παρεμβάσεις τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας διὰ τὴν ναυτολόγησιν ναυτικῶν ἐκ τοῦ πίνακος τῶν ἔχοντων μεγαλούτεραν ἀνεργίαν. Θά ἐκλείψῃ ἡ προκαταλήψις τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ἀφοπλιστῶν πρὸς τοὺς μὴ συμπατριώτας τῶν ναυτεργάτας, ἐνώ καὶ τὸ γόνητρον τοῦ πλοιάρχου, τὸ τόσον ἀπαραίτητον διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ πληρώματος, ἔτι μᾶλλον θὰ τονωθῇ.

Κανένα πλέον λόγον, μετά τὴν καθιέρωσιν τοῦ φυλλάδιου ποιότητος, δὲν θὰ ἔχουν νὰ προθάλλουν οἱ ἀφοπλισταὶ, σπῶς μὴ δεχθοῦν, κατὰ τὴν ουγκρότησιν τῶν πληρωμάτων, καὶ τούς ἔξ ἄλλων νήσων, πλὴν τῆς "Ἀνδροῦ καὶ τῆς Χίου, ναυτιλούμενους, ἀφοῦ τὸ ὑπηρεσιακὸν παρελθόν τῶν θὰ διαπιστοῦται λευκόν, ἀφοῦ θὰ προσκομίζουν ἀπτὴν θεοβαίωσιν τῆς προγενεστέρας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ δράσεων των. Θά ἔξευροισκον πράγματα ἐργασίαν οἱ καλοὶ ναυτεργάται καὶ μόνον αὐτοί. "Ἄν υπάρχουν ἀνεργοι καὶ ὅταν ἀκόμη η Ναυτιλία μας κινήται, ὅπως οὴμερον ἐντατικῶς, τότε, θεοβαίως, η ἀνεργία αὐτῆς, εἰς ἄλλους πλέον θὰ ὀφείλεται λόγους καὶ δχι εἰς τὴν προτίμησιν τῶν συμπατριώτων. "Ενα ἀκόμη καλόν, που θὰ προέλθῃ ἀπό τὸν θεσμὸν τοῦ φυλλάδιου ποιότητος, εἰνε ὁ περιορισμὸς τῆς ἀθρόας εἰσόδου νέων εἰς τὴν θάλασσαν, ἔξ ὥρισμάν μόνον περιφερειῶν. Θά πάσσουν πλέον οἱ ἀφοπλισταὶ νὰ ὀθοῦν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέους δυναμένους καὶ εἰς τὴν ξηράν νὰ σταδιοδρομήσουν, ἵνα ἀκριθῶς διατηροῦν πάντοτε ἐφεδρικὰ πληρωμάτα ἐκ τῆς ιδιαιτέρας τῶν πατρίδος. Πρός τι η τοιαύτη, οὕτως εἰπεῖν, ἐπιστράτευσις τῶν μαθητευομένων, ἀφοῦ ἀδιάστως ἀφοῦντον τὸ ἐμψυχον ὑλικὸν θὰ παρέχεται εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἔξ δλων τῶν ναυτικῶν διαμερισμάτων;

Διὰ τοῦ φυλλάδιου ποιότητος αὐτομάτως θὰ καταστοῦν πειθαρχικώτεροι δλοι οἱ ναυτεργάται καὶ οἱ σημειώνοι ταραζίας ἀκόμη θὰ ἀφοισιωθοῦν εἰς τὰ ἔργα των, διότι θὰ γνωρίζουν, διὰ αἱ παρεκτροπαὶ καὶ ἡ ἀπροθυμία περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων των, θὰ σημειοῦνται καὶ θ' ἀποτελοῦν κώλυμα διὰ τὴν περιοριστήρων ἐνάσκοντον τοῦ ἐπαγγέλματος των. Αὐτή, πιστεύομεν, εἰνε ἡ μόνη κατεύθυνσις, ποὺ δέν νὰ προσλάθῃ τὸ ὅλον περὶ τοῦ τρόπου τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων ζήτημα. Τὸ φυλλάδιον ποιότητος, παρέχον εἰς τὸν πλοιάρχον τὸ δικαίωμα νὰ κρίνῃ καὶ νὰ πιστοποιήῃ τὴν ίκανότητα καὶ τὴν διαγωγὴν ἐκάστου ναυτεργάτου, θὰ είνε ἀρκετόν, ὅπως καὶ τὸ ἔργον τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας διευκολύνῃ καὶ τὴν τάξιν ἐπὶ τῶν πλοίων δριστικῶς παγιώσῃ.

GREEK SHIPPING AGENCY
(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)
SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

Η Ναυτιλία πολύτιμος παράγων τῆς Οίκονομίας

Ἄπο τὴν φωτεινὴν εἰσήγησιν τοῦ κ. Α. Διοιμήδους, "Αντιπρόεδρου τοῦ Ανωτάτου Οίκονομικοῦ Συμβουλίου, ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τῆς καθόλου Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατά τὸ 1936, ἀποσπάμεν τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τούς "Ἑλληνας τοῦ Ἑξατερικοῦ." Ἰδάζον πράγματι ἐνδιαφέροντας ἔνεχουν αἱ γνῶμαι τοῦ διαπρεποῦς οἰκονομολόγου περὶ τῆς συμβολῆς τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν πλουτοπαραγωγικήν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας ἡμῶν, τὸ μὲν, διότι ἐκερόνται ἀπὸ τοῦ ἀρμοδιωτέρου θήματος, φέρουσα τὴν σφραγίδαν καὶ τὸ κύρος τῆς ἐπιστήμης καὶ τῆς θαυμίας παρατηρήσεως τῶν παρ' ἡμῖν οἰκονομικῶν πραγμάτων, τὸ δέ, διότι σπάνιαι ὑπήρχαν μέχρι τοῦδε αἱ περιπτώσεις, καθ' ἃς ἡ ἐμποροναυτικὴ δραστηριότητος τοῦ "Ἑλληνος καὶ ὁ μόχθος τῶν ναυτιλῶν μας ἀνά τὰς θαυμάσσασις ἔτυχον τοιαύτης ἀναγνωρίσεως. "Ἐτὶ δὲ μᾶλλον ἐπικαίρως ἔρχονται οἱ λόγοι τοῦ κ. Διοιμήδους, διότι πρὸ διλγού ἀκόμη αἱ σηλαὶ αὐταὶ ὑπερέωθησαν, διά νὰ καταστιγάσουν κακοθύλους ἀμφισθήτησις περὶ τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας, οὐκ διλγού νὰ καταναλώσουν χώρων διά νὰ καταδείξουν ἀκριθῶς τὶ πολύτιμον εἰσφέρει τὸ "Ἑμπορικόν μας Ναυτικόν εἰς τὸ θέμικον εἰσόδημα καὶ ποιὸν τὸ ἐν παντὶ ἀπτηκριθωμένον στατιστικόν ποσὸν τῶν εἰς συνάλλαγμα κεφαλαίων, ποὺ προσπορίζεται ἡ χώρα ήμιδον ἀπὸ τὴν Ὅδρηγειον κίνησιν τοῦ "Ἑλληνικού πλοίου.

"Η περικοπὴ τῆς εἰσηγήσεως τοῦ κ. Διοιμήδους ἡ σχετικὴ μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ὅμογενεῖς τοῦ Ἑξατερικοῦ — ως παροικούντες εἰς τὸ "Ἑξατερικόν δέν νὰ θεωρηθοῦν καὶ οἱ "Ἑλλήνες ναυτιλῶνδεμον — ἔχει ὡς ἔξῆς:

"Η ἀνάπτυξις, σῶμα, τῶν διαφόρων κλάδων τῆς ἑσωτερικῆς παραγωγῆς καὶ ἡ ἔντασις τῆς πρὸς αὐτάρκειαν ἐνεργείας, θά ἡ λάθος ἔαν μᾶς παρέσυρε πρὸς σκέψεις μακράν κειμένας τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητας. Διότι ἡ σύνθεσις τῆς "Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, παρὰ τὰς θελιώσεις τῶν συνθηκῶν καὶ τὴν πρόσθιον τῶν μεθόδων, παραμένει οὐχ ἡπτον τὴν ἡπτον τὴν αὐτήν. Ταῦτα καθορίζει μὲ τὴν δραστηριότητα φυσικοῦ νόμου ἡ γεωγραφικὴ τῆς θέσης καὶ ἡ ἐδαφικὴ σύντασις τοῦ τόπου. Δι' αὐτὸν συντελεστής σημαίνων θέα ἐξακολουθή νὰ είνε πάντοτε ἡ ἐν τῇ ξένῃ "Ἑλληνική δραστηριότητας καὶ τὰς ἑκτὸς τῆς "Ἑλλάδος κινούμενα κεφαλαία. "Η Ναυτιλία καὶ οἱ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐργαζόμενοι καὶ μοχθοῦντες "Ἑλλήνες ἀπετέλεσαν καὶ θ' ἀποτελοῦν πολύτιμον παράγοντα τῆς οἰκονομίας μας, συμπλήρωμα ἀπαραίτητον αὐτῆς, ἀνευ τοῦ δόπιου αὐτῆς μοιραίως θὰ χωλαίνῃ. Τὰ ἐκ τῶν πηγῶν αὐτῶν ἀντλούμενα κεφαλαία, πρέπει, σῶμα, νὰ τὰ θυημοποιοῦν τὴν ἐγχώριον ἐργασίαν καὶ νὰ προσθέσουν εἰς τὴν ἀνεπαρκῆ ἑσωτερικήν ἀναπαραγωγήν, τὰ ἀπαραίτητα εἰς χρήμα ἐφόδια διὰ τὴν διψώσαν τοιαύτα, δραστηριότητα τοῦ λαοῦ.

"Ἄλλ' αἱ διαπιστώσεις, εἰς δὲς προθαίνει δ. κ. Διοιμήδους περὶ τῆς ἀνάγκης, δπως κάθε καταβληθῆ διὰ τὴν ἀδιάστον εἰς τὴν χώραν μας προσέλευσιν τῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν "Ἑλλήνων τοῦ Ἑξατερικοῦ ἀντλουμένων κεφαλαίων, παρέχουν εἰς τὰς στήλας αὐτάς τὴν εὐκαριόταν νὰ τονίσουν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, δτὶ σημαντικώτερα αἰσθητῶς θὰ ἴσαν τὰ οἰκονομικὰ ὀφελήματα τῆς "Ἑλλάδος ἐκ τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος, ἀνασφεις κατευθυντήριοι γραμμαὶ προσεδίδοντο εἰς τὸν δργασμόν, τὸν ἐν πολλοῖς ἀνοργάνωτον, ποὺ ἀνέκαθεν ἐπέδειξεν ἡ φυλή μας εἰς τὰ θαλάσσαια κεφαλαία. "Φροντὶς ἔξαιρετη θὰ ἐπρεπε νὰ καταβληθῆ δη, δπως ἔτι μᾶλλον ἀνάπτυξην αἱ δυνατότητες τῆς συμβολῆς τοῦ "Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν θεοβαρικήν παραγωγήν, δπως κατὰ περιπτώσεις εἰς αὐτῆς παραμικράν ἐπιθάρυνσιν τῆς ἐγχώριον καταναλώσεως, μὲ ἐλαχιστας δὲ ίσως, διὰ τὰ πρώτα ἐτη τῆς προσπαθείας, θυσίας τοῦ Δημοσίου προϋπολογισμοῦ. Αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ, ή εὐρυτέρα συμμετοχή τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν Ἑθνικήν μεταφορικήν κίνησιν, ή γραμμὴ τῆς Βορείου Αμερικῆς, δτηνικὸς ἐμπλουτισμὸς τῆς σιδηροδρομογραφίας μας, ἵνα ἐπαρκεῖσθαι εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καὶ προσελκυθεὶς οὐτως ἐργασίαν "Ἑλληνικήν, ποὺ διαφέγγει σήμερον εἰς τὸ Ἑξατερικόν, ή πρόσκτησις τῆς τρίτης δεξαμενῆς καὶ ἡ δημιουργία ναυτικηκῆς θιομηχανίας, ἡ κατ' αὐξουσαν κλίμακα προμηθεία ἐλληνικῶν προϊόντων διὰ τὴν τροφοδοσίαν τῶν ὀκεανοπόρων πλοίων μας καὶ ἡ συχνοτέρα προσεγγίσις τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰς ἑθνικὰς τῶν ὀκεανῶν εἰνε τὰ πρώτα τῶν μέτρων, ποὺ ἐπιθάλλεται νὰ ληφθοῦν θαυμαίων ἔστω, ἵνα ἡ "Ἑθνική Ναυτιλία ἔτι μᾶλλον συντελεστική τῆς ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας μας καὶ τῆς εὐημερίας τῆς Χώρας ἡμῶν ἀποθῇ.

"Ανεπτύξαμεν διὰ μακρῶν καὶ εἰς τὸ παρελθόν τὰς ἀνωτέρω ἐμποροναυτικά ήμῶν ἐπιδιώξεις. "Η πραγματοποίησί των,

τόσας πολυτίμους προώρισται νά διανοίξη πηγάς πλούτου διά τήν Ελλάδα, τόσον άκριδως προσαρμόζεται εἰς τήν γεωγραφικήν της θέσιν καὶ τάς ίκανότητες τοῦ "Ελληνος" ή διεύρυνσις τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ώστε νά μη νομίζωμεν, ὅτι παρέλκει νά ἐπανερχόμεθα εἰς κάθε παρουσιαζόμενην εὔκαιριαν ἐπί τῶν ἐπιδιώκεων αὐτῶν, μέχρις δου εύτυχησαμεν νά ίδωμεν ταύτας εἰσερχομένας εἰς τὸ στάδιον τῆς δριστικῆς ἔφαρμογῆς των.

Διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ε.Ν.

"Ἄξιωματικὸς τοῦ Ε. Ν. μᾶς ἀπευθύνει μακράν ἐπιστολὴν εἰς ἀπάντησιν τῶν ὅσων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ἐγράφομεν ἐν σχέσει μὲ τάς ίκανότητας καὶ τὴν τεχνικὴν κατάρτιον τῶν 'Ελλήνων ναυτιλομένων. 'Ο ἐπιστολογράφος μας κρύπτεται περιέργως κάτωθι ἐνός φευδωνύμου καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν δυνάμεθα νά φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα πανθ' ὅσα ἀναφέρει χαρακτηριστικά τῷ ὄντι, ἐπεισόδια ἐπί τῶν πλοίων μας, καταδεικνύοντα πόσον εἰσέτι ὑπολείπονται εἰς γενικὴν καὶ εἰδικὴν μόρφωσιν πολλοὶ τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἔναντι τῶν ξένων συναδέλφων των. Εἰς τὴν ἐπιστολὴν, ὅμως, τοῦ 'Άξιωματικοῦ τοῦ Ε. Ν. διατυπώνται καὶ ὠρισμέναι ἀπόψεις, ἀξιαὶ κάθε προσοχῆς, ἐπί τῆς ἀνάγκης, διὰς κάποιας ιδιαιτερας μερίμνης, τοῦ τε Κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, τύχῃ εἰς τὸ μέλλον ἢ ἐν σχολαῖς κατάρτιοις τοῦ ἀνωτέρου ἐμψύχου ὄλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

«Δόξα τῷ Θεῷ — ἀναφέρει ὁ ἐπιστολογράφος μας — ή Ναυτιλία ἡμῶν ἐπέρασε τὴν θαρεῖαν νόσον τῆς κρίσεως. Μετὰ τὰς πικρίας καὶ τὰς ἀπογοητεύσεις τόσων ἐτῶν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἥρχισαν τώρα ἀρκετά νά συγκομίζουν κέρδη, διὰ τῶν ὅπιων θά ἔξοφλησον τὰς ὑποχρεώσεις των, θά θελτιώσουν τὴν θέσιν των καὶ τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν τῶν σκαφῶν των. "Αν, ὅπως δοιοὶ εὐδόμεθα, οἱ καλοὶ ναῦλοι διατηρηθοῦν ἐπί τι χρονικὸν διάστημα, δικαδῆποτε μακρόν, ή Ναυτιλία μας θά ἐπιτύχῃ νά ἀνανεώσῃ ἐν τινὶ μέτρῳ τὸν στόλον της, νά διατηρήσῃ ισχυρὰν τὴν θέσιν της εἰς τὰς θαλάσσας. 'Αλλ' ἐνῷ δὴ η προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν στρέφεται πρὸς τὴν ἀπόκτησιν καλυτέρων πλοίων, ἐνῷ αἱ ναυπηγήσεις διασδέχονται ή μία τὴν ἀλλην, καμμίαν ἀτυχῶς, οὐδὲ τὴν ἐλαχίστην, δὲν εἰδομεν μέχρι σήμερον ἐκδηλουμένην μέριμναν καὶ διὰ τὴν μόρφωσιν τοῦ ἐμψύχου ὄλικοῦ. Τὰ νεότευκτα σκάφη, τὸ θελτιώμενον πλωτὸν ὄλικὸν χρειάζεται καὶ στέλέχη καλῶς καπτριτέμενα, μὲν καλυτέρων μόρφωσιν, ίκανὰ νά ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀπὸ τῆς ιδικῆς των θέσεων νά συναγωνισθοῦν τοὺς ξένους εἰς τὸ εύρο πεδίον τῆς θαλασσινῆς δραστηριότητος. Δὲν ἀρκεῖ μόνον ή εύψυχια καὶ ή ἀντοχὴ εἰς τοὺς μόχθους καὶ τοὺς κινδύνους τοῦ θαλασσοῦ ἐπαγγέλματος. Τὰ προτερήματα αὐτὰ εἰνὲ ἀνάγκη νά συμπληρώνωνται καὶ μὲ τὴν εδικὴν κατάρτιον τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, τὴν ὅπιαν, ὅμως, δὲν δύνανται νά ἀπόκτησουν μὲ κάποια πληρότητα οἱ 'Ελληνες ναυτιλόδευνοι, διότι οὐδέποτε πρεσοχέθησαν εἰς αὐτοὺς τὰ μέσα.

»Τῶν ἐφοπλιστῶν μας κυρίως τὰ συμφέροντα περιφρουροῦνται καλύτερον, ή περιουσία των διασφαλίζεται καὶ ή ἐπιχείρησίς των προκόπει, ὅταν ή διακυβέρνησις τῶν πλοίων των εἰνὲ ἐμπεπιστευμένη εἰς προσωπικὸν ἔμπειρον, ἔξειδικευμένον, πρακτικῶς καὶ θεωρητικῶς, εἰς τὸ ἐπάγγελμά του. Πόσας δὲν ὑφίσταται ζημίας ή ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησίς ἀπὸ τὰ σφάλματα ή τὴν ἀγνοίαν πολλάκις ωρισμένων πραγμάτων ἀπὸ μέρους τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν, ἀλλὰ καὶ πόσας δὲν περιέσωσε ζημίας ή πρωτοθουλίας ἐνός πλοιάρχου, γνωρίζοντος καλῶς νά περιφρουρήσῃ εἰς κάθε περίστασιν τὰ συμφέροντα τοῦ πλοιοκτήτου του;

»Η σημερινὴ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία δὲν δύναται νά συγκριθῇ μὲ τὴν προπολεμικήν. Δὲν περιορίζουν πλέον τὰ φορτηγά μας πλοία τὴν δράσιν των εἰς τὸν στενὸν κύκλον τῆς Μεσογείου καὶ τῶν λιμένων τοῦ Κόντινεντ. 'Ο κύριος σύγκος τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητός μας, τῆς τριπλασιασθείσης ἐντὸς μᾶς 25ετίας ἀπασχολεῖται εἰς μακρινὰ ταξίδια καὶ οἱ πλοιάρχοι ἔχουν ν' ἀντιμε-

τωπίσουν μύρια δσα προβλήματα, ἀγνωστα ἐν πολλοῖς κατά τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν. Δὲν ἀπαιτοῦνται μόνον αἱ ίκανότητες τῆς καλής ναυσιπλοΐας ἀπὸ τὸν σημερινὸν πλοιάρχον. Πρέπει νά είνει γλωσσομιθής, νά ἔχῃ γενικωτέραν ἐμπορικὴν καὶ ἔγκυκλοπαιδικὴν μόρφωσιν, νά κατέχῃ καλῶς καὶ δύναται νά ἔρμηνεύῃ τοὺς δρόους τῶν ναυλοσυμφώνων, τῶν φορτωτικῶν, τῶν ασφαλιστηρίων συμβολαίων καὶ ἔκεινων τῆς ναυαγιαρεσίας, νά ἡμπορῇ ἐν ἐλύτρῳ ἐπαξίως νά ἐκπροσωπῇ τὸν πλοιοκτήτην του παντοῦ καὶ πάντοτε.

»Ποία, ὅμως, εἰνὲ τὰ μέσα ποὺ παρεσχέθησαν εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ε. Ν. — καὶ ἐνινῶ τοῦ καταστρώματος, διότι περὶ τῆς μηχανῆς δὲν ἔχω τὴν ἀρμοδιότητα νά διμιλήσω — διά νά ἀποκτήσουν δλας αὐτὰς τὰς γνώσεις, διά νά συμπληρώσουν τὴν θεωρικὴν των μόρφωσιν; Κανέν τὰπολύτων. Οὔτε θιλία, πλὴν τῶν γνωστῶν, τῶν ἐλαχίστων συγγραφμάτων, τὰ πλεῖστα τῶν ὄντων ἀνάγονται εἰς ἐκδόσεις προγενεστέρων δεκαετηρίδων, οὔτε προπαρασκευαστικαὶ σχολαὶ, οὔτε καν κέντρα μετεκπαιδεύσεως ὑπάρχουν διά τὸν "Ελληνη ναυτιλομένων. Μέ τὸ ἀπολυτήριον τοῦ σχολαρχείου — μόλις τώρα ἐθεσπισθή τὸ ἀπολυτήριον τοῦ γυμνασίου — πλὴν μικροῦ τινος ποσοστοῦ, δλοὶ σχεδὸν οἱ ἀξιωματικοὶ μας ἐπέθησαν ἔφησοι ἀκόμη τῶν πλοίων καὶ ἔφεσον ητύχησαν νά ὑπηρετήσουν ὑπὸ πλοιάρχους μορφωμένους, ἔχοντας καὶ τὴν διάθεσιν νά μεταδώσουν εἰς τοὺς ύφισταμένους των μέρος τῶν γνώσεων των, κατί τὰ πάτερασσαν, ἀπὸ δσα ἡκουσαν καὶ εἰδον. 'Οταν κλείσουν τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας των καὶ προκειμένου νά ὑποστοῦν τὰς γνωστὰς ἔξετάσεις διά τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος, θά φοιτήσουν ἐπί τινας μῆνας εἰς τὰς λεγομένας ναυτικὰς σχολαὶς τοῦ Πειραιῶς, ὅπου ἐπιτροχάδην θά διακούσουν τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου καθοριζόμενα μαθήματα. 'Απὸ αὐτὰ θά κρατήσουν, δσα ή ἀντίληψις ἔκαστους καὶ αἱ θαυματικαὶ του γνώσεις τοῖς ἐπιτρέψουν, χάρις δὲ καὶ εἰς τὰ πλάγια μέσα, ποὺ μέχρι πρὸ τίνος σοθαρῶν διά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος, θά ἐπιτύχουν εἰς τὰς ἔξετάσεις. 'Ιδού τώρα αὐτοὶ μὲ ὑπεύθυνον ἐπὶ τοῦ πλοίου τέσσιν. 'Η πεῖρα, ή τριθή καὶ ὁ πόθος των πρὸ τὴν μάθησιν θά συμπληρώσουν πᾶν δτι δὲν ἐπέτρεψαν εἰς αὐτοὺς αἱ θιωτικαὶ συνθῆκαι καὶ ή ἐλλειψις μορφωτικῶν μέσων ν' ἀπόκτησουν, πρὶν ή λάθουν τὸ διπλωματικόν. Μέ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, χάρις εἰς τὴν καλὴν ἔκαστου διαγωγῆν, τὰ διοικητικὰ χαρίσματα, τὴν εῦνοιαν ή τὴν συγγένειαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὴν ναυτωσύνην, τὴν ὅπιαν, εύτυχῶς, δλοὶ οἱ 'Ελληνες θαλασσοῦνται εἰς τὴν ἀριότητην κατέχουν, θὰ ἀνέλθουν εἰς τὸ διπλωματικόν πλοιάρχου. Αὐτὴ εἰνὲ ή εἰκὼν τῆς σταδιοδρομίας τοῦ μεγαλύτερου μέρους τῶν πλοιάρχων. 'Υπάρχουν καὶ ἔξαιρεσις, 'Υπάρχουν καὶ οἱ μορφωμένοι, οἱ εἰς ἀνώτερον θεωρητικὸν καὶ πρακτικὸν ἐπίπεδον εύρισκομενοι, ἀλλὰ εἰνὲ οἱ δλίγοι μεταξὺ τῶν πολλῶν.

»Καμμία ναυτικὴ χώρα, μηδὲ τῶν μικροτέρων ἀκόμη, δὲν ἔχει τόσου περιφρονήσει τὸ σοθαρόν ζήτημα τῆς μορφώσεως τοῦ ἐμψύχου ὄλικοῦ τῆς ναυτιλίας της. Σχολαὶ, ἐκπαιδευτικά πλοῖα, θιλία μορφωτικά καὶ ηθοπλαστικά αφθόνως διατίθενται χάριν τῶν νέων, ποὺ προώρισται νά εἰσελθουν εἰς τὸ θαλασσοῦν ἐπάγγελμα. Αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, γνωρίζοντες καλῶς τὸ συμφέρον των, ἀναλαμβάνουν τὴν πρωτοθυΐαν καὶ συνεργάζονται μὲ τὸ Κράτος, διά τὴν ἀριότητεραν τῶν ἀξιωματικῶν κατάρτιον.

»Εἰς τὴν Ελλάδα, ἀτυχῶς, τὴν θέλουσαν νά ἐμφανίζεται ως ἔνα τῶν ναυτικωτέρων ἔθνων τοῦ κόσμου καὶ τὸ ζήτημα αὐτὸ δὲν ἀποχόλησε ποτέ, οὔτε καὶ εἰς ἀνησυχίας ἐνέβαλε τοὺς ἀρμόδιους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους. Κάποια προστάθεια κατεβλήθη διά τῆς ιδρύσεως τῆς Σχολῆς 'Υδρας, ὑπῆρξεν, δμως, περιωρισμένης ἔκτασεως, καὶ μὲ πτωχά τὰ οἰκονομικά μέσα, ώστε ἀπλοῦν φυτώριον νά δύναται νά θεωρηθῇ τῆς γενικωτέρας φροντίδος, ποὺ ἐπεβάλλετο νά ληφθῇ.

»Η Ναυτιλία μας ἔφθασεν αἰσίως τὰ 2 ἔκατομμύρια τῶν νων. Διηρωτήθησαν δρα γη ποτὲ οἱ ἐφοπλισταὶ μας ποτὶ προκειται νά κυβερνήσουν τὴν χωρητικότητα αὐτήν. 'Εσκέφθησαν ποτὲ νά συνέλθουν ἐπὶ τὸ αὐτό καὶ ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀνάγκην τῆς μορφωτικῆς ἔξυψώσεως τῶν στελεχῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας; 'Υπέδειξαν πρὸ τὸ Κράτος τὴν σύστασιν μᾶς

TELEGRAMS:
"GENICOLAOU"
LONDON

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

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΦ. 42633

τούλαχιστον ναυτικής σχολής, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ ἐφοίτων οἱ δόκιμοι τοῦ Ε. Ν.; Παρέσχον τὴν ὄλικὴν των ἀρωγῶν, ὑπὸ τύπου ἐστὸν κληροδοτήματος, διὰ τὴν ἴδρυσιν τῆς σχολῆς αὐτῆς, διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους ἢ διὰ τὴν κατάρτισιν μιᾶς ναυτικῆς μορφωτικῆς βιβλιοθήκης; Ιωσής αὐτά δόλα νάν μηδίσαν ὑποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ τοῦ Κράτους. Πρέπει δημοσίων νάδομοιογθῆται, ὅτι οὐδαμόθεν προωθήθη τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον, οὕτε ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, οὕτε καὶ ἀπὸ τάς ἐπαγγελματικάς δργανώσεις τῶν ἀξωματικῶν τοῦ Ε. Ν.

»Ἀλλὰ πᾶν διτὶ δὲν ἔγενετο μέχρι σήμερον, ιωσής διότι καὶ ἡ κρίσιμος κατάστασις τῆς Ναυτιλίας δὲν τὸ ἐπέτρεψε, εἰνε ἀνάγκη σήμερον νάμελετηθῇ ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους. "Ἄσκοκεφθμανεν, τούλαχιστον, διὰ τὴν νέαν γενεάν τῶν ναυτιλομένων, αὐτὴν ποὺ θά διαδεχθῇ τοὺς νῦν διοικοῦντας τὰ πλοιά μας. "Ἄς προικίσωμεν αὐτὴν μὲ τὴν μόρφωσιν καὶ τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν, ποὺ ἡμεῖς ἐστερήθημεν ἢ ἀτελῶς κατέχομεν.

»Πολλοὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας εὐήμερούν σήμερον καὶ πιστεύομεν, ὅτι ἀν διατηρηθοῦν οἱ κακαὶ ἔργασιαί τῆς Ναυτιλίας, εὐχερῶς θά δύνανται νά κληροδοτήσουν τὰ κεφαλαῖς διὰ τὴν ἴδρυσιν μιᾶς σχολῆς, ὑποδειγματικῆς εἰς τὸ εἰδός της, διὰ τοὺς δοκίμους τοῦ Ε. Ν. Αι εὐγενεῖς διαθέσεις δύο ἢ τριῶν ἐκ τῶν σοθαρτέρων ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων, συνεπικουροῦντος καὶ τοῦ Κράτους, εἰνε ἀρκεταὶ νά ἐπιλύσουν κατὰ τὸ μέγιστον μέρος αὐτοῦ τὸ ζῆτημα τῆς μορφώσεως τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

»Δέν πιστεύομεν νά ἐπιδιώκῃ κανεὶς ὡραιοτέραν ἐπιθράψευσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας, ώς πλοιάρχου καὶ ὡς ἐφοπλιστοῦ, ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν εἰς τὴν οἰκογένειαν τῶν ναυτιλομένων, εἰς τοὺς νέους θαλασσινούς μας, μικροῦ τινος ποστοῦ, τῶν δσων ἡ τύχη του καὶ ἡ ἐπιχειρηματικότης του εἰς τὴν θαλάσσια ἔργα ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὸν νά ἀποκτήσῃ. Τὴν κρατικὴν πρόνοιαν ἐν προκειμένῳ, ήτις, ἀτυχῶς, λόγω καὶ τῶν περιφρισμένων μέσων τοῦ Δημοσίου προϋπολογισμοῦ, δέν ἔξεδηλωθῆ μέχρι σήμερον, ὅπως θὰ ἐπρεπεν, ἃς ἀναπληρώσουν οἱ εὐποροῦντες ἐφοπλισταί. Ή γενναιόφρων πρός τὴν Ναυτιλίαν προσφορά των αὐτῆς θὰ ἐπισύρῃ τὴν εὐγνωμοσύνην τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας καὶ ἡ Σχολὴ, ποὺ δαπάνας αὐτῶν θὰ ιδρυθῇ, αἵδιον θὰ διατηρήσῃ τὸ δόνομά των εἰς τοὺς ἐπιγιγνομένους».

Οι λιποτάκται ναυτικοί

"Η ζωηρά κατ' αὐτάς κίνησις τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τοὺς Βορειοαμερικανικούς λιμένας ἐπαναφέρει ἐπὶ τάπτηος τὸ ζῆτημα ἔξωτερικὸν καὶ κυρίως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Σπανία εἰνε ἡ περίπτωσις προσεγγίσεως Ἐλληνικοῦ σκάφους εἰς λιμένα τῆς Αμερικανικῆς Συμπολιτείας, ποὺ νά μη σημειωθῇ ἀθρόα δραπέτευσις μελῶν τοῦ κατωτέρου πληρώματος του. Τελευταίως ἀκόμη φορτηγὸν μας ἐκφορτων εἰς λιμένα τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἀπέμεινε σχεδὸν ἔρημον προσωπικοῦ μηχανῆς καὶ καταστρώματος. Δεκαπέντε ἐν ὅλω ναυτεργάται ἐλιποτάκτησαν, ἐπωφεληθέντες τῆς προσεγγίσεως τοῦ σκάφους εἰς Νόρδερν Ρέιντζ.

Εἶναι ἀλληλές, ὅτι κατά τὰ τελευταῖα ἔτη περιωρισμένος ἦτο δάριμος τῶν λιποτάκτων των ναυτικῶν. Κατά τὴν σχετικὴν στατιστικὴν 221 ναυτεργάται ἐδραπέτευσαν κατά τὸ 1936, ἔναντι 354 τοῦ 1935 καὶ 103 διὰ τὸ 1934. Ο περιορισμός, δημος, τῶν δραπέτευσεων — τὸ 1927 ἐλιποτάκτησαν 560 — δέοντας κυρίως ν' ἀποδοθῇ τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν, ἥτις ἐμάστιζεν δλα τὰ Κράτη καὶ καναυτεργάτας. Καθ' ἥν στιγμῇ δλονέν ἐπικυνοῦντο αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀρκετά ἔχειρων ἦτο καὶ προτιθέμενος νά δραπέτευσῃ ναυτικός, ὅπως μὴ ἐγκαταλείψῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου θέσιν του. Ἀνέβαλλε δι' εύθετωρον χρόνον τὴν δραπέτευσιν, ὅταν αὶ ἐν Αμερικῇ συνθῆκαι ἔργασίας εὐνόικωτεραι ἐνεφανίζοντο. "Ολοι, ἀλλά τε, οἱ πρός τὰ ἔκει δραπέτευσες ἔχουν συμπατρίωτας ἐγκατεστημένους εἰς τινα πόλιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν καὶ πληροφοροῦνται παρ' αὐτῶν τοὺς ἔκει ἔκαστοτε κρατοῦντας δρους ἔργασίας.

"Ηδη, δημος, ὅτε ἔντονος σημειοῦται ἡ ἐμποροδιομηχανικὴ δραστηριότης τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, τώρα, ποὺ τὰ ἡμερομίσθια διασφέραι ἀνατίνωνται καὶ ἐλλειψις, ιωσής, ἐργατικῶν χειρῶν ἥρχισε σημειουμένη, ἀθρόα θὰ εἰνε καὶ πάλιν τὰ κρούσματα δραπέτευσεων εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτιλομένων μας. Καὶ οἱ μὲν λιποτάκτωντες, ὑπέθυνοι διὰ τὴν πρᾶξιν των, ἀντιμετωπίζουν τὸν κίνδυνον, ἀν ἀργύτερον συλληφθοῦν ὑπὸ τῶν ἀστυνομικῶν ἀρχῶν, συχνά συμβαίνει, νά ἐκτίσουν πολύμηνον φυλάκισιν εἰς Αμερικήν καὶ κατόπιν, ράκη πλέον ἀνθρώπωνα, ν' ἀπελαθοῦν ἔκειθεν εἰς Ἐλλάδα. Τὸ πλοίον, δημος, τὸ μὴ εύθυνόμενον διὰ τὴν δραπέτευσιν, ὅχι μικράς καὶ αὐτὸ περιπτείσας θὰ ὑποστῇ. Αἱ Αμερικανικαὶ ἀρχαὶ, ως γνωστόν, θωράτα ἐπιθάλλουν πρόστιμα εἰς

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΪΜΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΪΜΟΣ»

τὰ πλοῖα, τῶν ὁποίων μέλη τοῦ πληρώματος ήθελον εἰσέλθῃ λάθρα εἰς τὸ ἔδαφος τῆς Συμπολιτείας. 'Αλλ' ἀνεδαρτήτως, δημος, καὶ τῶν προστίμων, ποὺ καλεῖται πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ σκάφους νά καταθάλῃ ὁ πλοιάρχος, ὅχι μικρότεραι εἰνε αἱ ζημιαὶ τοῦ πλοίου ἐκ τῆς κατ' ἀνάγκην προσλήψεως ξένων ναυτεργατῶν πρὸς συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος του καὶ τῆς ὑποχρεώσεως, δπως τοὺς ναυτεργάτας τούτους, μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου, παλιννοστήση δαπάναις του ὁ πλοιοκτήτης απὸ τὸν πρῶτον εὑρωπαϊκὸν λιμένα, ποὺ θά προσεγγίσῃ τὸ σκάφος.

Τὸ ἀπομένον, ἐπίσης, πιστὸν εἰς τὸ καθῆκόν του πληρωματικῶν ταλαιπωρεῖται, λόγω τῶν δραπετεύσεων. 'Επιθαρύνεται τοῦτο μὲ ὑπερθολικὴν ἔργασίαν, ὑποχρεούμενον πολλάκις ἔκτελῇ πρόσθετον ὑπηρεσίαν, εἴτε διότι οἱ προσληφθέντες ξένοι ναυτεργάται ἐλάχιστα ἀνδιαφέρονται διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων των, εἴτε, τὸ καὶ συχνότερον, διότι τὸ σκάφος ἀναχωρεῖ ἐξ Ἀμερικῆς μὲ ἐλλιπές πληρωματική, λόγω τῆς μὴ ἔξερσεως καταλλήλων ναυτεργατῶν, διατεθειμένων νά ναυτολογηθοῦν δι' ἐν καὶ μόνον ταξιδίους ἡ καὶ λόγω τῶν ὑπερθολικῶν ἀξιώσεων των. 'Ο λιποτάκτων, δηλαδή, ναυτεργάτης διότι πλοίον, ἐφ' οὐδέποτε, ἐπιθαρύνει καὶ τὸν συνάδελφόν του μὲ ἐπίμοχθον ἐπὶ πλοίον ἔργασίαν.

Τὸ Κράτος διὰ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ κώδικος αὐτοράς ἐπιθάλλει κυρώσεις κατὰ τῶν λιποτάκτωντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ναυτικῶν, αἴτινες, δημος, ἐν τῇ πράξει σπανίως ἐφηρόσθισαν. Κατακρατεῖται, θεοίσια, τὸ φυλάδιον του, ἀλλὰ τοῦτο δέν ἔμποδίζει τὸν δραπετεύσαντα, ὅταν ποτέ, μετὰ πάροδον ἐτῶν, εὔρεθῇ εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀναλάβῃ τὸ παλαιόν του ἐπάγγελμα, λόγω τῆς ἀπελάσεως του ἐξ Ἀμερικῆς ἡ τῆς ἀποτυχίας του εἰς τὴν ἐπιδωλάξιν του διά τὴν ἀνασήτησιν καλυτέρας τύχης, νά προθῇ εἰς μίαν θεοίσιαν περὶ ἀπωλείας τοῦ φυλαδίου καὶ νά ἐπιτύχῃ τὴν ἔκδοσιν τούτου τοιούτου, θάσει τοῦ ὁποίου καὶ νά ναυτολογηθῇ, χωρὶς νά ὑποστῇ οὐδέμιαν ἐκ τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου προθεπομένων ποινῶν. Γνωρίζει δὲ τοῦτο καλῶς ὁ λιποτάκτων ναυτεργάτης, διότι εἰς πλείστας δσας περιπτώσεις ἐναυτολογήθησαν διά νέων φυλαδίων ναυτικοί, τελούντες ὑπὸ τὴν κατηγορίαν τῆς λιποταξίας.

Ἄνεδαρτήτως τῶν διά τοῦ Πειθαρχικοῦ κώδικος ἐπιθαλλομένων ποινῶν, πρακτικώτερα θὰ ἐπρεπεν ἐν προκειμένων νά ληφθοῦν μέτρα. 'Ιδιαίτερον μητρῶον, «μαύρος πίνακας», οὔτως εἰπεῖν, τῶν λιποτάκτωντων νά ἐπηρείτο, ὅτε ἡ ἔκδοσις νέου φυλαδίου, ἔστι καὶ προσωρινοῦ, νά καθίστατο ἀδύνατος, ἀφοῦ τὸν πίνακα τοῦτον θὰ κατείχον ἐντημερωμένον δλαι αἱ λιμενικαὶ καὶ προδενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Κράτους. Οι ναυτεργάται θὰ ἐγκατέλειπον τὸ πλοίον των, κλείει δι' αὐτοὺς δριστικῶν τὸ ἐπαγγελματικὸν των στάδιον ἐν τῇ Ελληνικῇ Ναυτιλίᾳ. Θά ἐγνώριζον ἀκόμη, διότι τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίας δέν θὰ παρεγράφετο μὲ τὴν πάροδον τῶν ἐτῶν, ἀλλ' ὅτι θὰ ησαν ὑποχρεωμένοι, ἐπανακάμπτοντες εἰς Ἐλλάδα, νά ἀντιμετωπίσουν καὶ τάς υπὸ τοῦ νόμου ἐπιθαλλομένων κυρώσεων. Μόνον διά τῶν μέσων αὐτῶν θὰ καθίστατο δυνατή ἡ περιστολή τῶν λιποταξίων, αἴτινες, ἐνῷ ζημιώνουν τὴν Ναυτιλίαν μας, καὶ διαταράσσουν τὸν μιλαρύνθιμὸν τῆς ἔργασίας της, ἐλάχιστη θήση διατηρεῖσθαι, καὶ εἰς τοὺς δραπετεύσαντας ὥφελήματα, ἀν ληφθῆ υπὸ δψιν, διότι αἱ ἀστυνομικαὶ ἀρχαὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν παρακολουθοῦν ἀγρύπνως καὶ ἐλέγχουν τὰ πιστοποιητικά κάθε ζένου εύρισκομένου ἐπὶ τοῦ Αμερικανικοῦ ἔδαφους, εἰς τρόπον σπανίως νά διαφεύγουν οἱ λάθρα εἰσερχόμενοι εἰς τὸ ἔδαφος τῆς Αμερικανικῆς Συμπολιτείας, τὴν φυλάκιον καὶ τελικῶς τὴν σπέλαιον.

Τὰς ἡμέρας αὐτάς εύρισκονται εἰς τοὺς Αμερικανικούς λιμένας ή κατευθύνονται πρὸ τὰ ἔκει πεντίκοντα καὶ πλέον ἐλληνικὴ φορτηγά. Κάποια ἐγκύλιος τοῦ Υφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας διασαφήνιζουσα τὰς εὐθύνας τῶν λιποτάκτωντων καὶ ἀντιμετωπίζουσα τὸν καταρτισμὸν διατάρετου μητρώου τῶν δραπετεύσαντων, θὰ είναι καταστατικήν την προτίθεται εἰς τὸν πρώτον περιόδον περιπτείσας διά την προτιθέμενην νά δραπετεύσουν εἰς τὸ Αμερικανικόν περίοδον.

VINKE & C_o
*Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines*

ROTTERDAM

Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

Η Ναυτιλία ύπερ της Βασ. Αεροπορίας

Ο διενεργούμενος μεταξύ της έφοπλιστικής τάξεως, έρανος υπέρ της Βασιλικής Αεροπορίας, έρχεται νά διατρανώῃ τά ύψη πατριωτικά αισθήματα, από τα όποια πάλεται και εις πάσαν ερίστασιν έπεδειξεν ό "Ελληνικός έφοπλισμός. Εἰς τάς τόσας ιστορικάς ύπηρεσιάς, πού προσήνεγκεν ή Ναυτιλία μας εἰς τήν θέντικήν ύποθεσιν, καθ' δλας αὐτής τάς φάσεις, μίαν ἀκόμη πολύτιμον θά προσθέσουν έκδούλευσιν οι σμερινοί έκπροσώποι τού Εμπορικού μας Ναυτικού, διὰ τῆς ἐνισχυσεως τής μεγάλης προσπαθείας, δύπος ή "Έλλας ἀποκτήσῃ ἀρτιωτάτην δέροποριαν.

Οι οίκονομικῶν εύρωστότεροι τῶν έφοπλιστῶν μας, αὐτοί, πού τὴν εἰσφοράν των πρόκειται νά διαθέσουν ἐκ τοῦ περισσεύματος, ἀλλά καὶ οἱ ἀσθενέστεροι ἐξ αὐτῶν, πιστοί εἰς τάς μεγάλας τῆς Ναυτιλίας μας παραδόσεις, εἰμεῖται θέβαιοι ητού, πρωτόποροι εἰς εὐγενεῖς χειρονομίας, μὲν ἔθουσιασμον θά ἐπιτελέσουν ἀκέραιον τὸ καθῆκον τῶν, ουμβάλλοντες, ἵνα ὁ ἔρανος ἐπιχρι, ἀποθῇ ἀντάξιος τοῦ έφοπλιστικοῦ δύναμος. Σύσσωμος ή "Έλλας τοῦ" αὐτὸς πράττει σήμερον. Ἀπό τὴν εὐγενεστέραν ἄμιλλαν δονεῖται τὸ Πανελλήνιον καὶ ἀπό τῶν εὔπορωτέρων, τῶν ἡγεμόνων τοῦ πλούτου, μέχρι καὶ τῶν συγκινητικῶν προσφορῶν πτωχῶν θιοπλαισιοτῶν, ἔκαστος εἰσφέρει τὸν ὅδολὸν του, δύπος ή Πατρίς μας καταστῇ ισχυρά. Τὸ καθορισθέν, ἀλλως τε, ὑπὸ τῆς ἀναλαβούσης τὸν ἔρανον ἐπιτροπῆς κατώτατον δριον εἰσφορᾶς 6 πεννῶν κατά τόννον γκρός, δὲν εἴνε τι τὸ δυσθάστακον διὰ τὸν ἐφοπλιστικόν μας κόσμον, πιστεύομεν δὲ ἀκραδάντως, διὰ τὸν ὑπερβληθῆ ἀπό τοὺς ἀφονώτερους διαβέτοντας τὰ ὄλικά μέσα.

"Οταν, μετ' ὀλίγον, τὰ ἐκ τοῦ ἔρανου τῆς Ναυτιλίας προερχόμενα δεροπλάνα, φέροντα τὸ δύνομα «Ναυτίλος» κατ' αὔξοντα ἀριθμόν, θά ἴππανται εἰς τὸν γαλανὸν οὐρανὸν τῆς "Έλλαδος, ὁ δύμος τῶν ἐλίκων των θά ἐπιμαρτυρῇ, τὴν πιστὸν τῶν "Έλλήνων πρὸς τὰ ἔθνικά πεπρωμένα καὶ τὴν στερράν προσήλωσιν τοῦ "Έλληνος θαλασσινοῦ εἰς τὸ πρός τὴν Πατρίδα καθῆκον.

Τὴν Ἐπιτροπὴν πρὸς διενέργειαν τοῦ ἔρανου ἀπήττισαν οἱ κ. κ. Γεώργ. Ν. Ἐμπειρίκος, Δ. Γράτσος, Λεων. Γουλανδρής, Παν. Γιαννουλάτος, Μιχ. Λιθανός, Γεώργ. Χ. Λαιμός, Ἀντ. Γεωργαντῆς, Γ. Δρακούλης, Μηνᾶς Διακάκης, Μιχ. Πνευματικός, Α. Συνοδινός, Μάρκος Νομικός, Θωμ. Ἐπιφανειάδης, Σ. Ἰωσηφόγλου καὶ Δ. Μαζαράκης. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτῆς ἐπιληφθείσα ήδη τοῦ ἔργου της, καθώρισεν, ὡς γράφουμεν ἀνώτερω, ἐλάχιστον ὅριον εἰσφορᾶς, τὸ ποσὸν τῶν 6 πεννῶν κατά τόννον γκρός δι' ἔκαστον ἀτμόπλοιον καὶ ἀπεφάσισε τὴν δημοσίευσιν ἐν κακρῷ λεπτομεροῦς πίνακος τῶν προσφορῶν ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ.

Η φορτηγὸς Ναυτιλία κατὰ τὸ 1936

"Απὸ τὴν μακράν ἔκθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐννοσεως τῶν έφοπλιστῶν» ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς "Έλληνικῆς Ναυτιλίας κατά τὸ παρελθόν ἔτος παραλαμβάνομεν δρισμένας περικοπάς, αὕτης ἀρκούντως ἀπεικονίζουν τὴν ἔξελιξιν τῶν παρ' ήδην ναυτιλιακῶν πραγμάτων.

"Τὸ ἔτος 1936—τονίζει ἐν ἀρχῇ ή ἔκθεσις — ὑπῆρξε τὸ πρῶτον, μετά μακρῶν χρονικῆς περιόδου ἐπαπεδὲς ὁξείας ναυτιλιακῆς κρίσεως, κατὰ τὸ ὄποιον αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐκμάνθησαν εἰς ἐπίπεδα τοιαῦτα, ὥστε ὅχι μόνον αἱ δαπάναι τῆς ἐπιχειρήσεως νὰ καλύπτωνται, ἀλλὰ καὶ ἐνεργητικά ὑπόλοιπα ταξιδίων ν' ἀπομένωσι πρὸς ἀντιμετώπισιν, προϊόντος τοῦ ἔργου, τῶν ζημιῶν τοῦ παρελθόντος, καὶ τῶν μεγάλων ζεων δι' ὃν εἶνε βεβαρημένη ή φορτηγὸς μας Ναυτιλία.

"Σύμπασις ή ἐφοπλιστικὴ τάξης αἰσθάνεται ζωηρῶν ἀνακούφισιν ἐν τῆς τροπῇ, τὴν όποιαν ἔλαβον τὰ ἐφοπλιστικὰ πράγματα, καθότι οὐδενὸς τὴν ἀντιτίτην διέφευγεν, ὅτι ὁ σκληρὸς ἀγών, εἰς τὸν όποιον ἐπὶ τόσα συναπτά ἦτη εἰχεν ἀποδυνῆ χάριν τῆς ὑπάρχεως τῆς ή "Έλληνικής Ναυτιλίας, ἐπὶ τοσούτον ἔξηντλησην αὐτὴν οἰκονομικῶς, ὥστε νὰ καθίστατο ἀδύνατος η συνέ-

χισις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀν μὴ διέκρινε τὸν "Έλληνα ἐφοπλιστὴν τὸ ἀκατάβλητον θῆσιν τοῦ στένος καὶ ἡ καρτερία, μὲ τὴν όποιαν ἀντιμετώπισε πάντοτε τὰς ἀντιξόους περιστάσεις.

»Αἱ ζημιαὶ τοῦ παρελθόντος ὑπῆρχαν βεβαίως, καὶ τὰ τραύματα τῆς Ναυτιλίας βαθύτατα, θὰ χρειασθῇ δὲ νὰ παγιωθῇ ἡ σημερινὴ κατάστασις τῆς ναυλαγοῦς καὶ νὰ παρέλθωσιν ἵσταντα ἔτη, διὰ νὰ ἐξοφληθῶσι τὰ βαρύτατα χρέος της φορτηγοῦ Ναυτιλίας καὶ γίνονται αἱ προσδοκίαι αἱ αποδεσίες ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἀπίνεται ἐξ αὐγάκης μέχρι τοῦδε παρημένηθραν, ὡς καὶ διὰ νὰ καλυφθῶσιν αἱ ἀποδεσίες τῶν πλοίων, αἱ ἀντανακλήσεως ζημιά καὶ ἐπανακτηθῶσι τὰ ἀπολεσθέντα έφοπλιστικὰ κεφάλαια, τὰ όποια κατηγοριαὶ θῆσιν εἰς της ζημιογόνων ταξίδια. Οὐχ' ἡτον δινάμευσαν μεταποτέρων ἐλπίδων νὰ ἀτενίζουν εἰς τὸ μέλλον καὶ νὰ ἔλπιζουμεν, ὅτι αἱ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεις θέλουν σημαντικῶς ἐνισχυθῆ, ἐπ' ὑψηλείᾳ καὶ αὐτῶν ιδίων, ἀλλὰ καὶ τῆς ὅλης Οἰκονομίας τῆς Χώρας μας.

»Δέν πρέπει, βεβαίως, νὰ ἀντιταρφέλθωμεν ἐν σιγῇ, ὅτι εἰς τὴν καλὴν ἔξελιξιν τῶν ναυτιλῶν ἔργων μηγάλως συντελέσει κατά τὸ παρελθόν, καὶ η διεθνῆς ἐφοπλιστικὴ συνεργασία, διὰ τοῦ καθοδομοῦ τῶν καπιτάτων δόριν ναῦλων, τὰ όποια κατέντεται μεταποτέρων περιοχῶν, διὰ της φύσεως τοῦ έπαγγέλματος, ὑφίστανται μεταπτώσεις.

»Η ἀποφασιστικὴ τρόπη τῶν Δημοσίων πραγμάτων, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν γονίμων ἀναγεννήσεως τῆς Χώρας, η ἀρξαμένη ἀπὸ τῆς 4ης Αύγουστου 1936, ἐνέπλησεν ἰκανοποίησεως τὴν ἐφοπλιστικὴν τάξην. Σύνσωμος ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος ἐχαράφησε τὴν νέαν κατάστασιν καὶ ἐτάχθη ἀνεπιφνίλατως παρὰ τὸ πλευρὸν τῆς Σῆς Κυβερνήσεως, διὰ σχετικοῦ φημισμάτος ἐπιδούντος πρὸς τὴν οὐδούντος πολὺν καὶ δημοσιευθέντος εἰς τὸν τύπον.

Διὰ τὸ γόητρον τοῦ πλοιαρχικοῦ ἀξιώματος

"Ελάσθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

«Ἀνέγνωσα καὶ ἔγω μετά προσοχῆς τὰς προσφάτως δημοσιεύσας εἰς τὰ "Ναυτικά Χρονικά" ἐπιστολὰς διαφόρων συναδέλφων, περὶ τῆς καταστάσεως τῶν "Έλληνικῶν πλοίων, ἀπὸ ἀπόφεως πειθαρχίας καὶ ίδιαιτέρως, τὴν τοῦ ἀγαπητοῦ μου κ. Εμ. Καραβία, πρὸς τὰς ἀπόφεις τοῦ δημού καὶ συμφωνῶ ἀπολύτως.

Τὸ ζητήμα μὲ ἀπησχόλησεν ἀπὸ πολλοῦ καὶ ἔγκαιρως ὑπέδειξαν ἐν τῷ ἔξελιξιν αὐτοῦ καὶ τὰς συνεπείας. "Ηδη ἀπὸ τοῦ 1929, διὰ δημοσιεύσεων καὶ ἐμπιστευτικῶν μάλιστα ἀνακοινώσεων πρὸς τὴν τότε Διεύθυνσιν τῆς "Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἔκρουσα τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου καὶ προείπον εἰς ποιὸν σημείον, μετ' οὐ πολὺ, θά ἐφθάναμεν.

Νῦν, τοῦτο μόνον δύναμαι νὰ τονίσω, διὰ τὰ πράγματα χειροτερεύουσαν, οὐδὲν πλέον ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ἀλλ' ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν καὶ δηλῶ κατά τὸν πλέον κατηγορηματικὸν τρόπον, ὅτι, ἐὰν ἐξακολουθήσῃ αὐτῇ ἡ κατάστασις, πολὺ γρήγορα δὲν θὰ ταξιδεύωνται πλέον τὰ "Έλληνικά θαπόρια. "Ηδη, δὲν εἰνε ταξιδεύσαμα—πιστέστε τὸ—καὶ ἐάν ἐξακολουθοῦν νὰ ἐργάζωνται, τοῦτο ὅφελεται, ἀποκλειστικῶν καὶ μόνων, εἰς τοὺς δόσιομάρτυρας πλοιάρχους καὶ ἀξιωματικούς ἐν γένει τοῦ Ε. Ν., οἱ δόποι, παρὰ τὴν συστηματικὴν ἀντίδρασιν ἐνίων ἐν τῶν πληρωμάτων, κατορθώνουν, ἐν τούτοις, νὰ φέρουν εἰς πέρας τὴν ἀποστολήν των, μὲ κόπους καὶ μόχθους, δινωτέρους πάσης περιγραφῆς. "Άλλ' ἔως ταῦτα, εἶνε δυνατόν νὰ ἐξακολουθήσῃ αὐτῇ ἡ κατάστασις τῶν πραγμάτων;

Δέν θα καλύμω, κ. Διευθυντά, τὸν πολύτιμον χώρον τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν" μὲ παραδείγματα παγκοινῶς γνωστά. "Η λέξις Master, ἔχασε πλέον τὴν σημασίαν της, εἰς τὰ "Έλληνικά

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street GHEFOO.

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

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE Co Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros“ Shanghai

πλοία. Η Έλληνική σημαία προκαλεῖ τάς είρωνίας τῶν ξένων, όπου δήποτε καὶ ἀνέμφανθη καὶ ήμεις οἱ πλοίαρχοι ἐργασθέντες, ὅπως εἰργάσθημεν, διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ Ναυτικοῦ αὐτοῦ καὶ δεχόμενοι πρῶτοι, τὰ πικρόχολα σχόλια τῶν ἀλλοδαπῶν συναδέλφων, κατωτέρων ισως ποιοτικῶς ήμων, μὲ πόνον καὶ πικράν, θλέπομεν κυλιόμενον εἰς τὴν λάσπην, ἐπάγγελμα ἄξιον καλυπτών τύχης.

Γότρον καὶ ἀξιοπρέπεια εἰς τὸ πλοιαρχικὸν ἀξιωματοθέτην πλέον. Πόσοι ἔξι ήμων, δὲν ἔξυβρίσθημεν, δὲν ἔξητελίσθημεν, δὲν ἔξυλοκοπήθημεν ἀκόμη, ἐμπροσθεν τῶν Ἑλληνικῶν Προξενείων, ἀπὸ ὑποκείμενα τῆς ἐσχάτης κοινωνικῆς ὑποστάθμης, ἀγνωστον πῶς εἰσχωρήσαντα εἰς τὸ τίμονα ναυτικὸν ἐπάγγελμα, καὶ παραδόξως παραμένοντα εἰς αὐτό, παρὰ τὰς ἐγκληματικὰς αὐτῶν πράξεις καὶ τὰς ἀλεπαπλήλους ἐναντίον τῶν μηνύσεις καὶ κατηγορίας;

Δὲν ἐπιθυμῶ, μὲ τοὺς λόγους τούτους, νὰ θίξω τὸν δύκον τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ κόσμου, δὲ πόνος κατὰ θάθος, εἰνε ἀνώτερος πολλῶν ξένων ναυτικῶν. Ἀλλὰ παρασύρεται ἀπὸ ὡρισμένους συστηματικοὺς ταραξίας καὶ ἐνθαρρύνεται εἰς πράξεις καὶ ἐνέργειας, ἀξιοκατακρίτους καὶ — ἐπιτρέψατε τὴν λέξιν — ἀντιναυτικάς, ἀπὸ καθημερινάς περιπτώσεις ἐντελούς ἀτιμωρησίας καὶ, πρὸ παντός, ἀπὸ τῆς Ἑλλειψιν ἐπιθλέψεως καὶ ἐπιθολῆς, ἐν τῇ ἐνασκήσει τοῦ ἐπαγγελμάτος του.

Ολόκληρος ἡ ἐπαγγελματικὴ ἥμαντα τάξις ἀναξιοπαθεῖ καὶ ὑποφέρει σημερον. Κάτι, ἐπὶ τέλους, πρέπει νὰ γίνῃ διὰ νὰ δυνηθῶμεν νὰ ζήσωμεν ὑπωδόηποτε ἀνθρωπινότερον. "Η τὸ Κράτος νὰ ἐπέμψῃ δραστικῶς, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἀκόμη καιρός, ἢ, πάντες οἱ συνάδελφοι, οἱ ἐαυτοὺς σεθόμενοι καὶ πονοῦντες τὸ ἐπάγγελμά μας, νὰ κινηθῶμεν δραστηρίας πρὸς περιφρούρησιν τῆς δλονέν καταπιπούσης ἀτομικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς ἀξιοπρεπείας μας.

'Ἐν Γδύνιᾳ τῇ 5 Μαΐου 1937

Μετά τῶν φιλικῶν μου χαιρετισμῶν
Σ. Α. ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ
Πλοίαρχος ἀ)π «Μαρία»

Νὰ ἐπιβληθῇ ἡ διατίμησις

Παράπονα καὶ πάλιν ἔφθασαν μέχρις ήμων διὰ τὴν ὑπερβολικὴν τιμὴν, μὲ τὴν ὁποίαν χρεώνονται τὰ σιγαρέττα τῶν πληρωμάτων μας εἰς τοὺς ξένους λιμένας. Σημειούνται περιπτώσεις, καθ' ἄς αἱ τιμαὶ ποικίλουν μεταξὺ πλοίων, ναυλοχούντων εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα, ἐνῷ τὰ σιγαρέττα ταύτοχρόνως ἡγοράσθησαν καὶ πολλάκις ἀπὸ τὸν ίδιον προμηθευτήν. Φυσικόν, ὡς ἐκ τούτου, εἰνε, νὰ ἐγείρωνται κατὰ τῶν πλοιάρχων παράπονα καὶ νὰ δημιουργοῦνται προστριθαί, ηκιστα συντελεστικὰ τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, φθείρουσαι τὸ κῦρος τοῦ πλοιάρχου καὶ κλονίζουσαι τὴν πρὸς αὐτὸν ἐμπιστούντην τοῦ πληρώματος.

Ὑπεδείξαμεν καὶ ἀλλοτε τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἄπαξ διὰ πανκαθορισθῆ, διὰ οὐδεμία δικαιολογεῖται προσαύξησις τῆς τιμῆς τῶν διὰ τὸ πλήρωμα σιγαρέττων. Εἰς τὸν καπνόν, τὸν μόνον σύντροφον τοῦ ταλαιπωρουμένου ναυτικοῦ, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ χωρήσῃ καὶ ἡ παραμικρά κερδοσκοπία. 'Ο ρόλος, ἐξ ἄλλου, τοῦ μεταπράτου δὲν ἡμπορεῖ νὰ συνταυτίζεται μὲ τὴν θέσιν τοῦ πλοιάρχου, πολλῷ δὲ μᾶλλον μὲ τὴν ἀξιοπρέπειαν αὐτοῦ ἐναντὶ τοῦ πληρώματος του. 'Ἐλαχίστα, εἰμεθα θέσαιοι, εἰνε τὰ κρούσματα πλοιάρχων κερδοσκοπούντων, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς δίλγους αὐτούς, ἐπιθάλλεται νὰ ληφθῇ τὸ μέτρον τῆς διατίμησεως, οὕτως εἰπεῖν, τῶν σιγαρέττων εἰς τοὺς ξένους λιμένας, θάσει τῶν σχετικῶν τιμολογίων τῶν καπνοβιομηχάνων μας, ίνα καταπάυσουν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης τὰ δίκαια παράπονα τῶν ναυτιλούμενών.

Ἄφοι παρὰ πάντων ἔξαίρεται ἡ ἀνάγκη, ὅπως ἐκκαθαρισθοῦν δλα τὰ ἐμπόδια, τὰ παρακαλύντα τὴν ἀρμονικήν ἐπὶ τῶν πλοίων μας διαβίωσιν καὶ τὸ ἐλάχιστον αὐτὸ ζήτημα τῶν σιγαρέττων πρέπει νὰ ἐπιλυθῇ, ὅπως τὸ δίκαιον καὶ ἡ λογική ὑπαγορεύουν.

Διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς

"Ἔχομεν ὑπὸ δψιν μας τὴν ἐπὶ τοῦ Προϋπολογισμοῦ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ἔκθεσιν τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Γεννηματᾶ, ὃς καὶ τὸν ἀναλυτικὸν πίνακα τῶν κατ' ἄρθρον καὶ ἐδάφιον ἐσόδων καὶ ἔξόδων διὰ τὴν χρῆσιν 1937—1938. 'Απλῆ τῶν σχετικῶν κονδυλίων παραβολὴ πρὸς τὰ προϋπολογισθέντα κατὰ τὰς δύο προηγουμένας χρήσεις ἐπαρκῶς δύναται νὰ καταδείξῃ τὴν πορείαν τῶν λιμενικῶν πραγμάτων, ἐπιμελεστέρα δὲ πα-

ρατήρησις τοῦ σκέλους ιδίᾳ τῶν δαπανῶν, πολλάς δύναται νὰ ἐγείρῃ δμφιθολίας περὶ τοῦ δικαιολογημένου τῆς αἰτιοδοξίας ἀπὸ τὴν ὁποίαν διακατέχεται ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Γεννηματᾶ. 'Ἐργον ήμων, θεοτία, δὲν εἶναι ἡ λεπτομερής τῶν κονδυλίων ἀνάλυσις. 'Ολίγους ἀριθμούς, ἐνδεικτικοὺς τῆς ἐν τῷ Ο.Λ.Π. κρατούσης καταστάσεως, θά παραθέσωμεν, ίνα καὶ γενικήν τινα εἰκόνα παράσχωμεν τῆς διῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ πρώτου λιμένος τῆς Χώρας μας.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἐσόδων προϋπολογίζεται εἰς 374.573.000 δρ., ἐτῶ τῶν ὁποίων τὰ μὲν τακτικὰ ἀνέρχονται εἰς δρ. 279.572.000, τὰ δὲ ἔκτακτα, προερχόμενα κυρίως ἐκ δανείων, εἰς δρ. 95.001.000, εἰς δὲ περιλαμβάνονται καὶ ἔσοδα τάξεως 6.000.000 δραχμῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς δαπάνας, διὰ τῶν ἀνωτέρω ἐσόδων αὗται καλύπτονται πλήρως καὶ καταλείπεται ἀποθεματικὸν ἐκ 4.384.290 δραχμῶν διὰ τὰς ἐνδεχομένας κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ Προϋπολογισμοῦ αὐξομειώσεις τῶν διαφόρων κονδυλίων.

Τὰ τακτικὰ ἔσοδα ἔχουν ὡς ἔξης: Εἰς δαπάνας διοικήσεως 41.350.126 δρ., εἰς γενικά ἔσοδα 7.600.000 καὶ εἰς ἔσοδα ἐκμεταλλεύσεως 145.622.000 δρ.

Αἱ δαπάναι τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν προϋπολογίζονται εἰς 20.280.000 δρ. διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ συντήρησιν διαφόρων ἔργων, αἱ ἀποδόσεις εἰς τὰ διάφορα ταμεῖα δυνάμει νόμων καὶ συμβάσεων εἰς 23.916.584 δρ., τέλος δὲ ἡ ὑπηρεσία τῶν δανείων ἀναπροχρέφτεται μὲ ποσὸν 25.000.000 δραχμῶν.

Τὰ ἔκτακτα ἔσοδα ἀναφέρονται κυρίως εἰς τὴν ἐξόφλησιν δόμειλῶν πρὸς τοὺς Οἰκους Hersant, καὶ Cantieri τοὺς ἐργοληπτας τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος καὶ τοὺς κατασκευαστὰς τῶν γερανογεφυρῶν, διὰ τὴν ἀποληρωμὴν τῶν Σιλό καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔκτακτων ἔργων εἰς τὸν λιμενίσκον Κουμουνδούρου. Τὰ ἔσοδα, θεοτία, ταῦτα, θέλουν πραγματοποιηθῆ, ἐφ' ὅσον ἡθελε καταστῆ δυνατή καὶ ἡ σύναψις τῶν σχετικῶν δανείων. Αἱ ἔντοκοι ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δάνεια τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνέρχονται εἰς 145.622.000 δρ., τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀναπροχρέφτεται μὲ ποσὸν 145.622.000 δραχμῶν.

Οὕτω τὰς δαπάνας διατίμησις τοῦ Ο.Λ.Π. Διὰ τῶν τακτικῶν ἐσόδων ισοσκελίζονται αἱ τακτικαὶ δαπάναι καὶ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐξυπρέθησις τῶν δανείων καὶ τῶν ἐντόκων ὑποχρεώσεών του, χωρὶς δύμως καμμία γενικωτέρα πρόθεψις ν' ἀναγράφεται ἐν τῷ Προϋπολογισμῷ, ἐκτὸς ὡρισμένων λεπτομερειακῶν κατασκευῶν καὶ συντήρησεων, διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐπὶ τοῦ διαρρυθμισθέντος τμήματος τοῦ λιμένος ἔργων καὶ διὰ τὴν ἀνέγερσιν νέων ἀποθηκῶν, τῶν ὁποίων ἡ θελείαν ἀποτελεῖται μὲ τὸν προϋπολογισμόν της τοῦ λιμένος.

"Ἀλλ' ἐνῷ αἱ ζωτικαὶ ἀνάγκαι τοῦ λιμένος κατ' ἐλάχιστα ἐξυπρετοῦνται διὰ τῶν τακτικῶν ἐσόδων, ἀτίνα, σημειωτέον, ἐντὸς μιᾶς διετίας ἡγεμονίας κατά 33.000.000 περίπου δραχμῶν, νέαι δὲ δανειακὰς ὑποχρεώσεις προκείται νὰ ἐπιβαρύνουν τὸν Προϋπολογισμόν, συνεχίζεται, ἀτυχῶς, ἡ αὐτὴ πολυτέλεια εἰς τὰ τῆς Διοικήσεως, τὴν ὁποίαν ἐκληροδότησε τὸ κομματικὸν παρελθόν. Αἱ δαπάναι τῆς Διοικήσεως ἀπὸ 33.559.811 τοῦ Προϋπολογισμοῦ 1935—1936 ἀνήλθον εἰς 38.387.451 διὰ τὴν χρῆσιν 1936—1937 καὶ εἰς 41.350.126 διὰ τὸν Προϋπολογισμὸν τοῦ 1937—1938. Τὰ γενικά ἔσοδα ἀπὸ 6.949.714 διὰ τὸ 1936 ἀπερόφησαν 8.930.000 κατὰ τὸ 1937 καὶ 7.600.000 διὰ τὸν νέον ὑπόειδες τοῦ Προϋπολογισμοῦ, εἰνε δὲ ἐν τῇ πραγματικότητι πολὺ περισσότερα, διότι τὸ κονδύλιον τῶν ἀσφαλιστρῶν ἐμφανίζεται μειωμένον κατὰ 2.000.000 δραχμῶν κατά τὴν νέαν χρῆσιν. Δι' ἔκτακτους καὶ προσωρινούς μόνον ὑπαλλήλους τὸ ποσὸν τῶν 7.373.160 δρ. ἀναβιθάζεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς 9.000.000 δρ. Τὰ ἔσοδα, ἐξ ἄλλου, ἐκμεταλλεύσεως προϋπολογίζονται εἰς 145.622.000 δρ., ἐναντὶ τῶν αὐτῶν περίπου διά τὸ 1936 καὶ 129.787.085 κατὰ τὸ 1935. 'Εντὸς δηλαδή μιᾶς διετίας αἱ δαπάναι διαχειρίσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ ἡγεμονίας κατά 9.000.000 δραχμῶν, ἀπορροφοῦν δὲ κατὰ ποσοστὸν τὰ 18 % περίπου τοῦ συνόλου τῶν τακτικῶν ἐσόδων του.

Καὶ δημος ὁ 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς μονωπαλικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν τῷ λιμένι ἐργασίων πολλὰ θα ἡδύνατο κέρδον ν' ἀποκομίσῃ. ίνα ἐπ' αὐτῶν στηρίξῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ὀλοκληρώσεως τῆς λιμενικῆς διαρρυθμίσεως. Συντονισμένη περιουσίαν ἐξόδου καὶ ἀγρυπνίαν, περικοπὴ πάντας δὲ περιτού διέξοδου καὶ ἀγρυπνίας, τοῦ λιμενικοῦ χρήματος καταπάνω, περιορισμός δ' ἐξ ἄλλου καὶ τῶν πρὸς τὸ διάφορα ταμεῖα καὶ αὐτονόμους δργανισμούς εἰσφορῶν τοῦ λιμένος, θα ἡδύνατο πολλά νὰ ἐξοικονωμάσουν, δημος δι' αὐτῶν ἐπιτευχθῇ καὶ ἡ συμπλήρωσις τῶν ὑπαρχόντων ἔργων καὶ, διὰ δανείου ἐπαρκῶς ἐξυπρετηθησομένου, ἡ πλήρης τοῦ λιμένος ἀναδιοργάνωσις.

"Ἡ σημειωτὴ Κυθέρωνης, ήτις μὲ τόσην ἀποφασιστικότητα ἀνέλαβε τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς κρατικῆς ἀνασυγκροτήσεως, δὲν ἔχει εύτυχως νὰ θεραπεύσῃ ιδίας κομματικῆς ἀνάγκας, οὐδὲ θαρύβουν ἐπ' αὐτῆς αἱ πιέσεις πολιτικῶν φίλων, εἰς κάθε ὑπὲρ τοῦ γενικοῦ καλοῦ ἐνέργειαν της. Νὰ πιστεύσωμεν διὰ τὴν παρθένη καὶ τὸ συμφέρον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τὴν χοάνην της αὐτῆς, διὰ τῆς ὁποίας διοχετεύεται τὸ μέγιστον τμῆμα τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς δραστηριότητος τῆς Χώρας καὶ διὰ δὲν θα θελήσῃ ν' ἀνεγείρῃ τὰ ἐν αὐτῷ κακῶς κείμενα;

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

TELEPHONES.

378 (4 LINES.)

17, RUE CASSIERS,
ANTWERP.
TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

Τὸ νέον δαλαμηγὸν «Ἡλιούπολις»

Πρόσδον σημαντικήν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας μας θ' ἀποτελέσῃ τὸ ὑποδειγματικὸν εἰς τὸ εἰδός του νέον ἐπιβατηγὸν «Ἡλιούπολις» τῆς «Royal Express Mail Lines». Ή ἔξαιρετικὴ διὰ μεσογειακὸν σκάφος ταχύτητος του τῶν 20 μιλίων, ἡ καθ' ὅλα ἄνετος διάταξις τῶν θέσεων αὐτοῦ, — 180 κλίναι εἰς τὴν α' θέσιν ἐντὸς κοινωνίσκων τῆς μιᾶς κλίνης ἐπὶ τῶν ὄντων καταστρωμάτων, ουνδυάζομεν μὲ τὴν ἀπόλοτον εὐστάθειάν του, εἶναι τὰ κύρια προτερήματα, τὰ τόσον σπανίως ουναντώμενα ἐπὶ τὸ αὐτὸν εἰς ἐπιβατηγὰ σκάφη τῆς Ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου.

Ο ταξιδιωτικὸς κόδιμος τῆς Αἰγαίου καὶ τῆς Ἑλλάδος, τὸν ὥποιον πρόκειται νὰ ἔξυπηρτεῖσθη τὸ νέον τοῦτο λαμπρὸν σκάφος διὰ τῆς τακτικῆς του γραμμῆς ἐξ Ἀλεξανδρείας πρὸς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὸ Βρινδήσιον, εἰμεθο θέσαιοι, διὰ ἀρκούντως θὰ ἐκτιμῇσῃ τὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Δ. Ἀγγελάτου, διαχειριστοῦ τοῦ πλοίου, καὶ διὰ θὰ παράσχῃ εἰς αὐτὸν ἀμέριστον τὴν ὑποστήριξιν του.

Τὴν πρακτόρευσιν ἀνέλαθον διὰ μὲν τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιᾶ οἱ κ. κ. Πεσκετζῆς καὶ Τραυλός, διὰ δὲ τὴν Ἀλεξανδρείαν ὁ κ. Ι. Ἀγγουρᾶς.

Ἐνιαῖαι στολαὶ διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν

Ἡ δημοσίευσις τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 123 Ἀναγκαστικοῦ Νόμου, διὰ τοῦ ὥποιον συνενοψιῆμη ἐπιτροπῆς ἐξ τῶν ἀρχηγῶν τῶν τριῶν Ἐπιτελείων τοῦ Στρατοῦ, τοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῆς Ἀεροπορίας κ. κ. Πατέρων ἀντιστρατήγων, Σακελλαρίου ἐπονανάρχου καὶ Γαζῆ συνταγματάρχου, ὅπος ἔξετάσῃ τοὺς ισχύοντας κανονισμοὺς στολῶν τοῦ προσωπικοῦ ὅλων τῶν δημοσίων καὶ ιδιωτικῶν ὅρμων καὶ ἐκδόσῃ ἀποφάσεις ἐγχριστικὲς ἢ ἀπορριπτικὲς τῶν ὑποβληματισμένων ὑπὸ τὴν κρίσιν των στολῶν, παρέσχε τὴν λαβὴν νὰ ἐλλείψῃ καὶ ἡ παρατηρουμένη εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἀρρυθμία ἐκ τῆς ἐλλείψεως σαφῶς καθιωρισμένης καὶ νόμῳ καθιερωμένης ἐνιαῖας στολῆς διὰ ὅλων τῶν βαθμῶν καὶ κλάδων τῆς ναυτιλίας ἴσοραχίας. Ἡ τοιαύτη ἐλλειψις ἐμείονε τὸ γόντρον τοῦ Ἐμπορικοῦ μαζὶ Ναυτικοῦ καὶ προσέκλει δισμῆνη ἐντύπωσιν καὶ σχόλια, τόσον ἐν Ἑλλάδι, ὅσον καὶ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἔνθα οἱ Ἑλληνες ναυτιλλόμενοι ἐνεφανίζοντο μὲ ποικιλίαν ὅλην στολῶν καὶ πηλικίου, ἀναλόγων πρὸς τοὺς κανονισμοὺς καὶ τὰς ἀρχὰς ἐξάστης ναυτικῆς ἑταρίας.

Ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν τριῶν Ἐπιτελεοχῶν κατιδοῦσα τὴν ὑγιεινὴν ἀποσύμαν, ἀπέφινεν ὅλας τὰς τεθείσας ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς στολᾶς τῶν ἀττικολοΐδων ἐταιρῶν, κατ' αἴτησιν δὲ τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος» ἀπεδέχθη τὸν καταρτισμὸν εἰδίκης ὑπεπιτροπῆς πρὸς μελέτην καὶ καθορισμὸν ἐνιαῖας στολῆς διὰ τοὺς διαφόρους βαθμοὺς καὶ κλάδους τοῦ Ε. Ν. Τῆς ὑπεπιτροπῆς ταύτης τεθείσης ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ πλοιάρχου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου κ. Μπαλτατζῆ, μετέσχον ἀντιπρόσωποι τῆς «Ἐνόσεως Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν», τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος», τῆς «Ἐπαγγελματικῆς Ἐνόσεως πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.», τοῦ γεν. γραμματέως τῆς «Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας» κ. Κοντάκου καὶ τοῦ ἀντιπλοιάρχου - λιμενικοῦ κ. Μιχοπούλου, ὃς ἐπιφρόσουν τοῦ ἐφευροντογείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ οὕτω συγχροτηθείσα ὑπεπιτροπή, συνεδριάσασα ἐπανειλημμένος, κατέληξεν ἐπ' ἀπολύτῳ ὁμοφωνίᾳ εἰς τὴν καθίσθισιν, διὰ Διατάγματος τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἐνιαῖων στολῶν διὰ τὸ Ε. Ν., περιγραφὴν τῶν ὅποιων, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, παρέζουμεν κατωτέρῳ:

1) ΣΤΟΛΑΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

α') Χειμερινή: Ἀρχιθός ως ἡ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν. ἐν βαθυκράντων ἐργασίαις, τῆς ὥποιας τὰ γούματα φέρονται τὰ καθιερούμενα.

τιαῖον σῆμα τοῦ Ε. Ν. Τὸ πηλήκιον εἶναι καὶ αὐτὸν ὅμοιον πρὸς τὸ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν., ἀλλ' ἀνεν λευκοῦ καλύμματος, φέρεται δὲ τὸ Ἑλληνικὸν ἐθνόσημον, ἐγ' οὖν τὸ σῆμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἦτοι σύμπλεγμα ἀστέρων ἀγκύλας καὶ τριάντας καὶ περιβάλλεται ὑπὸ κλάδων ἐλαίας. Εἰς τὰ πηλήκια τῶν πλοιάρχων, α' μηχανισμῶν καὶ ὑπάρχοντων ἀντικαθίσταται τὸ ἐκ βάρους ἱποσιάμων διὰ ὅμοιον ἐν χρωστῆσις πάχος 0.008. Αἱ διαρριζαὶ σειρίδες τῶν βαθμῶν εἶναι ἐπίχρυσοι, ὅμοιοι πρὸς τὰς τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἦτοι αἱ διοῖς τοῦ ἐπιτελείου σηματλέκονται εἰς ρόμπον, φέρονται δὲ ἐπὶ τῶν χειρίδων τοῦ ἵματος διηκόνων κατὰ τὸ ἡμίση τῆς περιμέτρου ὑπὸ τῶν καὶ ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ μέρους. Τὸ πλάτος τῶν σειρίδων εἶναι 0.008. Ο φόμβος πάγκων τῶν κλάδων, πλὴν τοῦ ἰσιωματικοῦ καταστρόματος, ἀποτελεῖται ἐκ σειρίδων ἐπαργύρων, αἱ δὲ σειρίδες ἐπιφάνειανται ἐπὶ διαχριτικοῦ γράμματος τοῦ κλάδου. Αἱ καθορισθείσασι στολαὶ διαφορούνται εἰς στολὴν ἐπηρεούσας καὶ στολὴν ἀγγαρίας διὰ τὰ πλοία ἐξωτερικῶν γραμμῶν καὶ εἰς στολὴν ἐσπερίδος διὰ τὰ πλοῖα περιηγητικὰ πλοῖα.

β') Θερινὴ στολὴ: Ὁμοία πρὸς τὴν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ν., μὲ ἀνοικτὸν ἵματον, ἐγ' οὖν φέρονται λευκά ἐπωμίδες ἐκ τοῦ



Τὸ πηλήκιον τῶν ἀξιωματικῶν

ἀποτελούντων ἵματος. Ἐπὶ τῶν ἐπωμίδων διαβάλλεται δακτύλιος ἀποτελούντων ἵματος ἐκ τῶν διαρριζαὶ σειρίδων τοῦ βαθμοῦ καὶ τοῦ κλάδου.

2) ΣΤΟΛΑΙ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

Ἄντας ἀποτελούνται ἐκ κλειστοῦ ἵματος, εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς χειρίδος, τοῦ ὥποιον φέρονται αἱ διαρριζαὶ σειρίδες τοῦ βαθμοῦ, πλάτους 0.006.

3) ΣΤΟΛΑΙ ΝΑΥΤΩΝ

Ἄνταις ἀποτελούνται ἐκ περιοσκέλιδος ὅμοιας πρὸς τὰς τῶν ναυτῶν τοῦ Β. Ν. καὶ φανέλλας κρανοῦ χρώματος, εἰς τὸ στήθος τῆς ὥποιας ἐγγράφεται κατεσοւδώς τὸ σῶμα τοῦ πλοίου διὰ χρονοσκιτίφινης κλωστῆς, κάτωθεν δὲ καὶ ἐπὶ τῆς χορδῆς τοῦ τόξου σηματλέγμα τριάντας καὶ ἀστέρων ἀγκύλας. Κατὰ τὸν χειρίδων, οἱ ναῦται φέρουσι πιλόσον ὅμοιον πρὸς τὸν ναυτὸν τοῦ Β. Ν., ἀλλ' ἐπὶ βαθυκράντων ἐργασίαις καὶ μὲ τανίαν μέλιαν, μὲ ἀναγεγραμμένον ἐπ' ἀντῆς διὰ χρονοσκιτίφινης κλωστῆς τὸ σῶμα τοῦ πλοίου, οὗτονος προτάσσονται τὰ γράμματα: 'Α) Η. Κατὰ τὸ θέρος οἱ ναῦται, ἀντὶ πιλόσον, φέρουσι κράνος (κάσκαν) ἐκ φάσθητος τῆς ὥποιας πάλιν τίθεται ἡ τανία μὲ τὸ σῶμα τοῦ πλοίου.

Τέλος αἱ καθορισθείσασι στολαὶ διὰ τοὺς θαλαμηγόλοντος κατανέμονται εἰς τέσσαρας κατηγορίας, ἦτοι στολὴν καθαρισμοῦ, στολὴν ἐποδοχῆς, στολὴν προγεύματος καὶ στολὴν γεύματος.



Αἱ νέαι στολαὶ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ὑπαξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν.



Γαλλία

Ἡ διάσκεψις διὰ τὸ ναυτικὸν δίκαιον

Την 18ην Μαΐου συνέρχεται είς Παρισίος ή νέα διάσκεψης της διεθνούς "Επιτροπής τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου", ἐν συνεχήνη, ώς γνωστόν, εἰς τὸ "Οστό τὸν Αλγορίστον τοῦ 1933. Τὸ κύριον ἔργον τῆς νέας ταύτης διασκέψεως θ' ἀποτελέσθη ἡ προστάθεια ἐνοποιεών τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Άλι έπιχροτούσα ἐν προκειμένῳ προβλέφεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔργου τῆς Διασκέψεως είναι ἀφοτεῖ ἐνθαρρυντικά, δεδομένον, ὅτι πλείστα δῶσι μέχρι τούδε διειθνεῖς συμβάσεις, προταθείσαι ἐπὸ τῆς Διασκέψεως ταύτης, ἐννούθησαν ἐπὸ τῶν διαφορῶν ναυτικῶν λογισμῶν. Ἐλπίζεται, δούεν, βασισόμεν, ότι ἡδη ἔνας σεβαστὸς ἀριθμός νομιμῶν δημητράτων διεμνοῦται — ἀπὸ τῆς ναυτικῆς πλευρᾶς — ἐνδιαίσσοντος, θέλει ἐπιλύθη.

Η Διάσειρας θὰ ἀσχοληθῇ ἐπὶ τῆς ἀμφιδιότητος τῶν κατὰ γόρας δικαιοτηρίου, ἐν περιπτώσει συγκρυψεων, τούσον απὸ τῆς ποινικῆς τεθένης, δύον καὶ ἀπὸ τῆς ἀστικῆς πλευρᾶς. Τὸ ζῆτημα τοῦτο εἶναι ἀρκετά σοβαρόν, ἀνεξινήθη δὲ, ως γνωστόν, απὸ τὴν συγχρονού τοῦ Γαλιλαϊκοῦ ἀποικιακοῦ «Iota» εἰς τὰ Τογρικά δέστα. «Ἐτερον θέμα, ἀπερθένθησθη τὴν Διάσειραν, εἴναι τὸ τῆς συντηρητικῆς κατασκέψεως τῶν πλοίων, ἐνῷ ἡ Νορθηγικὴ ἀντιπροσωπεία θὰ φέρῃ πρὸς συζήτησιν καὶ τὸ ζῆτημα τῶν ἐνίκανων ὄφιων ειδῆντος τοῦ πλωοκτήτου. Τὰ ἐν λόγῳ οὐρανία καθιστόσθιαν προηγουμένων εἰς χρονόν, σήμερον, ὅμως, δημιουργοῦνταν ἐξ τούτων αἰσθητά διορχέεια συνεπείᾳ τῶν οντανῆλαγματικῶν διατασσούν.

‘Ο κατήφορος τοῦ προστατευτισμοῦ

Αποτελεῖ ἀναμφισβήτητον γεγονός, ὅτι ή πλέον βεβαιωμένη ναι-
πλιά τοῦ Κόσμου είναι ἡ Γαλλικὴ. Ήποδός τὰς καταβαλλόμενάς κυ-
βερνητικάς ἐπιχορηγήσεις καθίσταται ἀδύνατον, όπως τὸ Γαλλικὸν πλοίον
οὗ ἐργασθῆ ἀνά τὸ διεθνὲ στίδιον ἐν ιδιότητι πρὸς τὴν οὐρανή τῶν
ζενών σημαντικόν καὶ ἀπόφερον ζιανοποιητικόν τοις ἐξ τῆς ἑκμεταλλεύσεώς τοῦ
κερδός. Τὰ δισβάστατα βάρι, τὰ προερχόμενα ἀπό τὴν νομοθεσίαν
κοινωνικῆς προνοίας τῆς σοσιαλιστικῆς σειρενήσεως τοῦ κ. Μπλούμ
καὶ τὸ ηὔξημένον εἰς τὸ ὑπερδιπλάσιον, ἔναντι τοῦ ἔξιτερού, νωπτη-
γίνον κόστος ἐν Γαλλίᾳ, ἀποτελοῦν βασικοὺς φραγμούς, οἵτινες θέτονται
τὸν Γαλλικὸν ναυτιλίαν εἰς θυσσανούς ποιῶντας διαγράφουν ἀβεβαίαν
καὶ ποδοβητασίαν τὴν πρωτότοπον ἀνέπτυξιν της.

Την δυσχερή αιτίη θέσαν δέν παραγνωσθέουν οι ναυτιλιακοί παράγοντες της Γαλλίας, οἵτινες καὶ ἐπειδίσθουν ἀπό τίνος, διὰ τῆς ἑφαδιογῆς πρακτικοτέρων μέτρων, νῦν ἐνισχύουν τὴν ἔθνικὴν τάυτην βιομηχανίαν καὶ ἀναπτύσσουν τὴν φραγδαῖαν πρὸς τὴν πλήρη ἐξπατώσιν πορείαν της. Μεταξὺ τῶν μέτρων, τῶν ὅποιον μελετάται ἥδη ή προσεχῆς διὰ τῆς νομοσχετικῆς ὁδοῦ καθιέρωσις, προέχουν διο τινά. Τὸ νέον νομοσχέδιον τοῦ *z.* Tasso, δι’ οὗ προβλέπεται ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν ἀπό τὰ βάρη ἐκ τῆς διαιροφάς τοῦ κόστους ναυπηγήσεων ἐν Γαλλίᾳ καὶ τὸ νομοσχέδιον τοῦ *'Yerrouygh'* τῆς Ναυτιλίας, διόπεις ἔνα σεβαστόν κονδύλον ἐν τοῦ κεφαλῶν τῶν δημοσίων ἔργων διατεθῆ ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν ναυπηγήσιν φορτηγῶν «τρόματες» καὶ δεξαιεντολόιων.

Ἐτ τέ εὐκάρπια τὸν μελετομένων, ὡς ἄνω, νέων μέτρων, ἀνασκοπεῖται ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ ναυτικοῦ τύπου ἡ σημειωτὴ διστορίας θέσις τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας, ἔχαγεται δὲ τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὅλαι σχεδὸν ἡ κατηγορία πλοίων ἀντιμετωπίζουν μίαν βαρύτατήν κρίσιν. Εξαίρεσιν ἀποτελοῦν τὰ «τάνε-

Διά τὴν εἰς δεξαμενόπλοια ἐθνικὴν χωρητικότητα, τονίζεται ίπτοι Γαλλικοὶ τέποι, διὰ αἵτη ὥπλος πάντοτε ἐπικινδύνους ἀνεψαρχίες, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς, ἴδιως, τῆς Ἐδνικῆς ἀμύνης. Πάντοις, ὁ κινδύνος σε-
τος μετατίθεται ἡδη̄, δόποι τῆς Ἁγαλλίας ἔξιστος διὰ τὰς ἀνάγκας της
τὰ 23 ½ οὐ τῆς παραγωγῆς τῆς Μεσοποταμίας. Ἡ πόδιστας ἀ-
ἴτερον καθελκνεται εἰς τὴν Δορυγέζεων τοῦ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιο
ον τοῦ κόσμου «*Émile Miguet*», ἐπόπισματος 30,600 τόννων, ἀποτελεῖ
— κατὰ τὸν Γαλλικὸν τέπον — ἄπτον παραδείγμα τόσον τῆς ἀνάγκης
ἀποκτήσιος ἑπαρφοῦς στολῶν επάνευξες, δύον και τῆς καταβαλλομένης
πρὸς τὸν σοσπόν ἀπὸν τοῦ περιεντητικῆς μερίμνης. Τὰ νέον δεξαμενόπλοιον
θὰ ἀναπτύσσῃ ταχινήτηα 14 μιλιον καὶ θὰ ἔχῃ δεξαμενάς χωρητικότητος
28,000 κιβ. μέτρων, ητοι ἄνω τῶν 300 κ. μ. ἐπὶ πλέον τοῦ «*Sleicherzade*».

όπερ μέχρι τοῦδε ἦτο τὸ μεγαλύτερον Γαλλικὸν «τάγμερο» ἐν ἑπτοφεσίᾳ. Διὰ τὸν Γαλλικὸν ἑφοποιημὸν τὰ δεξιαινέποια δὲν περιέχειν ιδιαίτερας φροντίδας εἰς τὴν ἐξιεπάλλενον τον, δεδομένου, ὅτι τὰ καύσιμα ἔλαια ἀποτελοῦν ἐν Γαλλίᾳ κρατικὸν μονοπόλιον, οὐ δὲ χρηματοδότησις τῶν «τάγμερων» βασιζεῖται ἐπὶ τὸν θετικοτέρων ἡγήγονον καὶ ήτοι ἐξιεπάλλενοις τον εἴναι παντελῆς ἀπῆλλαγμένη — ώς πρὸς τοὺς ναύλους — ἀπὸ τὸν Εενικὸν συναγωνισμὸν.

Η κατάστασις είναι έντελώς διαφορετική, όσον άφορε τα «λάϊνερς» και τα «φράμπτες», επί της κινήσεως τῶν όποιων θανάτουμον ἀσύρμον ἀντίτυπων τὸ ἐπεφύλλιον κόστος τῶν νωπηγήσεων καὶ ὁ ἐπιτυχῆς ἀνταγωνισμὸς τῶν ζένων πλοίων. Τονίζεται, ἐν προσεκτικῷ ὅτι ἀπό ἑνὸς καὶ πλέον αἰώνος ἀ τιμᾶ τῶν νωπηγήσεων ἐν Γαλλίᾳ ήσαν διπλάσια ἀπό τας ἐν τῷ ἔξτεφικῷ ισχυρόντας, μετά δὲ τὴν καθίερωσιν τῶν νέων περὶ κοινωνικῆς προνοίας νόμων ηὔσημησαν ἔτι περιεπέφερο. Τὰ Γαλλικά νωπηγεῖα διατρέπονται ἐν λειτοργίᾳ κάριν τῶν Ἐθνικῶν ἀναγκῶν καὶ πόρος παροχοῦ ἐργασίας εἰς τοὺς τεμεγίτας καὶ ἕργατας των, ἐλάχιστα δεθαντικούς ταῦτα οινοπέδεια, ἐννέα δέκα εἰκοσιάδευταν μέχριερητικαὶ ἐπιχορηγήσεις ἐπέρι τῶν πλοίων Γαλλικῆς κατασκευῆς. Εἰς Γάλλος ἐποπλιστής τοποθετοῦνται παραγγελίαν του εἰς ζένων νωπηγείον δὲν δέναται ποτὲ νὰ ἔλειπῃ ἐπὶ τῆς κρατικῆς ἡλικῆς θοβείης, δι' οὗ ταῦτα ἡγανακασμένος νὰ νωπηγῇ τὰ πλοῖα των ἐν Γαλλίᾳ. «Οταν, συνεπώς, καταφέγγει τὸ ἐποπλιστής οὗτος τὸν προϋπολογισμὸν τῆς ἀποδόσεως τοῦ νέου πλοίου του, βάσει τῶν πιθανῶν νωπῶν ἐν τῇ ἑλλείνθερᾳ διεθνεῖ νανάλαγορα, καθορίζει κόστος νωπηγήσεως ίσουν πόρος τὴν κατασκευὴν ἡ τοῦ ίδιου πλοίου ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀφίεντες δὲ τὴν ἐπὶ 50 οὐδὲ κατὰ περισσότερον, διασφαλίουν τὰς δασάντες νὰ γαλάνθην ἀπὸ «ἄηλας ποεούλευνθεῖς».

Οι σημαντική αρτίη διαφορά καλύπτεται από τις πιο έντονες έτονες της Κρήτης επό μορφήν όλων παροχών έξι μέρους τῶν ναυτικῶν πιστώτων ιδρυμάτων, βάσει καθονισμένου έπιπλου τούτου καὶ μὲ εἰκοσαετῆ ἔζοψην. Τὰ ἀσθενῆ κατὰ τὸν Γαλλικὸν τένεον — σημεῖα τῆς τοιαύτης ἀρωγῆς θυμαὶ τὰ ὑφράλλα ἐπιτόκα καὶ τὸ καταπληκτικὸν βάρος τῆς πληρωμῆς τῶν ἐπιστίου δόσεων, αἵτινα κατέστησαν καὶ τὸ σύστημα τοῦτο κατὰ τὴν περιόδον ἴδιᾳ τῆς μακραῖς οἰκονομικῆς χρίσεως, ἀνεψάρμοστον ἐν τῇ πρᾶξι. Επὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου, Γάλλος ἐμπειρογνόμων ἔφερε τὸ τάχολονθν παράδειγμα: «Η διαλήγηση καταστήνεται ἐνός ἀπολογίον 9000 τάχων εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτηργείαν θά ἐξυμάνεται σύμερον γύρω τῶν 36 ἑκατ., φράγκων (327,000 λίρων περίπου). Βάσει τοῦ συντιματοῦ τῶν ἐν ισχεῖ ναυτικῶν πιστώσεων, θὰ ὁφειλεν ὁ ἐφοπλιστὴς γὰ καταβάλῃ περὶ τὰ 18 ἑκατ., φρ. (163,000 λίρας) ἐπὶ πλέον τοῦ ποσοῦ, ὅπερ θὰ ἐχορειάζετο διὰ τὴν ίδιαν καταστήνειν εἰς ναυπηγείαν τῶν ἔξωτερων.

Η εγνωμοτήτος του ποσού πρός έτοι σα η εγνωμοτήτος του ποσού τούτου — είναι προηγητού ἀπό το «Credit Maritime» πλοϊαρέθειτε ἑπτούν δαπάνη 1.699.000 φράγκων ἐπί τίκον εἴη. Εις τὸ ποδὸν αὐτὸν δέν να προστεθοῦν αἱ κανονικαὶ πρὸς 5 οὐλαὶ ἀποσθέσεις, ἀντιπροσοπευσματικαὶ ἔτερας 900.000 φράγκων. Τὰ δύο ταῦτα κονδύλια, ἀποτελοῦντα ἐπιβάνων 2.593.000 φρ., διὰ τὸ πρότον ἔτος καὶ ἥταρδης ποιει μηχανοτάκταις διὰ τὰ ἐπόλοιτα εἴη, περιττεῖσιν ἔξοδοι μάλισταν τὸν σοβαρὸν κινδύνον τῶν οὐτοῦ διασυργειούντων γενελάμιον.

Εἰς τὴν ἀποφυγὴν ἀκριβῶς τοῦ κινδύνου τούτου ἀποβλέπει τὸ νέον νομοσχέδιον τοῦ κ. Tasso, διὰ τοῦ ὃποίος ἀπαλλάσσονται οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἑτησίας ἐπιβαφήνσεως ἀπὸ τὴν διαφοράν τοῦ κόστους ναυπηγήσεων, οὗτοι ὡστὲ ἐφεξῆς ἀ ναυπηγήσεις ἐν Γαλλίᾳ νῦν συμβαδίζουν — ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλεοπᾶς — ὃς πρὸς τὰς τιμάς, μὲ τὰς προσφερομένας τοιαύτας ἐπὸ τὸν ζένον ναυπηγείων. "Οσον ἀφορᾷ τὸ ἔτερον Νομοσχέδιον περὶ διαθέσεως ἦντς σεβαστοῦ κονδύλουν ἀπὸ τοῦ Κεφαλαίων τῶν δημιουρίων ἔχονταν διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίον — κυρίως δὲ «τράμπτες»— στηρίζεται τοῦτο εἰς τὸ αἰτιολογικὸν τῆς ἀνακονγίσεως τῶν

LIVERPOOL
R E A L I M I T E D.
*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*
TUG OWNERS
BIRKENHEA

άνεργων προσωπικῶν τῶν Γαλλικῶν ναυπηγείων. Τὰ οὔτω ναυπηγούμενα πλοῖα θὰ παραμένουν ἕπο τὴν κυριότητα τοῦ Κράτους, θὰ παραδόντων, δῆμος, εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖρας ὅπως τὰ διαχειρίζονται διὰ λογοφριασμὸν τοῦ Δημοσίου η τὰ ἐκμεταλλεύονται ἐπὶ τῇ βάσει συμβολαιῶν παραχωρήσεως.

Γερμανία

Ἡ δέσις τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας

Κατὰ τὸ παρατεθὲν πρὸ ἡμερῶν ἐν Ἀμβούργῳ ἐτήσιον δεῖπνον τῆς «Ναυτικῆς Ἐνώσεως» πρὸς τὰ μέλη τῆς, ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ τρίτου Ράιχ παρὰ τῇ Γερμανικῇ ναυτιλίᾳ, δόκτωρ Ἐσμπέργκερ, εὐχε τὴν εὐχαρίστην νῦ ἐκθέσῃ τὰς γνώμας του ἐπὶ τῆς σημερινῆς θέσεως καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς Ἐδυκῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Κατὰ τὸν ὄμιλον, αἱ οἰκονομικαὶ ἐν γένει συνθῆκαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐμφανίζονται καταλανταὶ εἰς τινὰς μᾶλιστα περιπτώσεις λίαν ίκανοποιηταὶ.

Ἡ ζωηρὰ ξήτησις χωρητικότητος — εἴπεν — οἱ ὑφιστάμενοι ὑψηλοὶ σχετικῶν ναῦλοι καὶ η οἰκονομικὴ ἀνάνηψις πολλῶν χωρῶν, συνετέλεσαν εἰς μίαν ισχυράν ὅθησιν τὴν ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Παρὰ ταῦτα δέ πρέπει νῦ λησμονῆται η ὁδηγία τῆς ἐπατεῖταις κοινοῖς καὶ αἱ καταστρεπτικαὶ αὐτῆς συνέπεια, αἵτινες ἐπεσώρευσαν εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖρας βαρυτάτας ξημάτων καὶ ἀδημοσιόγησαν σημαντικὰ χρέα, ποὺ πρέπει ηδη σὺν τῷ χρόνῳ νῦ ἐξοφληθεῖν. «Οσον ἀρροφεῖται τὴν Γερμανικὴν ναυτιλίαν, αἱ δανειακαὶ αὐτῆς ἵτορες ἀποδεχόνταις φύσασαν μέχρι 350 ἑσατ. χρονῶν μάρκων, ἐμειώθησαν ηδη εἰς τὰ 250 ἑκατομμύρια.

Τοὺς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς — ἔξηκολονθῆσε — πρέπει νῦ ἀπαγολήσησι σοβαρώτερον καὶ η ἀνάγκη τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλευτοῦ ἀπὸ τὸν ἥλικον. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ὑψίσταντα σήμερον πολλαὶ διαχρέα, κυριωτέρα τῶν ὅπων εἰναι η ἀδυναμία τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων ν ἀποφρογήσουν εὐχερῶς τὰς νέας Γερμανικὰς παραγγελίας, συνεπεί τῆς ἀνεύλημένης ηδη παρὰ αὐτῶν σεβαστῆς διὰ λογαριασμὸν ξένων, χωρητικότητος πρὸς ναυτιλίαν. Ἡ τοιαύτη δύος διαχρέα πιθανὸν νῦ ἔχει καὶ καλήν ἀπορίην, ἐμέσον μὲ τὸ αὐξηθὲν κατὰ 60 οἱ περιπόνι κόστος τῶν νέων ναυπηγήσεων, ητο ἐνδεχόμενον νῦ ἀνέβαλον πολλοὶ πλοιούτητας τὰς παραγγελίας των διὰ εὐθετούτων χρόνων.

Ο ι. «Ἐσμπέργκερ ἔξέργασεν ἐν συνεχείᾳ τὴν ἐλπίδα, οἵτινοι οἱ Γερμανοὶ φρονταὶ διὰ θάνατον εἶπον τῆς αὐτήσεως των, δῆτας οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἔργαζονται μὲ τὰς διεθνεῖς τιμάς τῶν ναῦλων. Εἶναι εὐκταῖον — εἴπε — νῦ λησθῆτη ὑπὸ οἴνῳ, οἵτινοι οἱ ἐφοπλισταὶ, ἐποφελούνται τῆς σημερινῆς εὐκαρίστης τῶν ίκανοποιητικῶν ναῦλων καὶ τῆς εὐνότερας ἔργασίας, νῦ δημιουργήσουν ἀπαραίτητα τινὰς χρηματικὰ περιθώρια, ὅποτε νῦ προετοιμασθῶν διὰ τὴν ἐνδεχόμενην εἰς τὸ μέλλον ἀντιμετώπιον περιόδου ὀλγάτερον εὐνόσικων. Εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν αὐτὴν προσπάθειαν ἔπειτε νῦ συνέβαλλον διὰ τῆς συμπράξεώς των καὶ οἱ Γερμανοὶ φροντωταί.

Οἱ ἀποζῶντες ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν», ητοις συγκεντρωνεῖ εἰς τὴν δύναμιν της τὰ 86 οἱ τῆς ναυτιλίας τοῦ Ράιχ, κατήστοιεν ἐνδιαφέρουσαν στατιστικὴν, ἀναφερομένην εἰς τὸν χόλον τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς παροχῆς ἔργασίας εἰς τὸν ναυτικὸν πληθυσμὸν τῆς χώρας. Ἀποδεικνύεται ἐν τοῖς σχετικῶν ἀριθμῶν, οἵτινοι εἰς τὰ σχάρη τῶν μελῶν τῆς «Ἐνώσεως» ἐπήρεστον πληθυσμάτα ἐν 39.500 ναῦλοι-λοιμένων, ἐπὶ τῶν ὅπων 16.390 εἴναι ἔγγαμοι καὶ 23.100 ἄγαμοι. Ἐξ τῆς μισθοδοσίας τῶν πληθυσμῶν τούτων ἀποζῶν 16.387 σύνηγοι, 14.300 ἀνήλικα τένεν των καὶ 1350 ἄλλα συγγενικά πρόσωπα, ητοι ἐν συνδρόμῳ μετὰ τῶν ναυτιλομένων 71.500 ἄτομα.

Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν δέον νῦ προστεθοῦν καὶ 7500 ναυτεργάται

ἀνήκοντες εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν ἀκτοπλοῖσῶν σταθμῶν. Τὸ σύνολον τῶν πληθυσμῶν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας εἰσέστραχεν ἐκ μισθοδοσίων κατὰ τὸ 1935 περὶ τὰ 104 ἑκατομμύρια μάρκων, εἰς τὰ ὅποια δέον νῦ προστεθοῦν ἔτερα 25 ἑκατομμύρια, δαπανηθέντα εἰς τροφοδοσίαν, παροχὴν ἐνδιμάτων ὑπηρεσίας κλπ. Τὸ προσωπικὸν ξηρᾶς ἀρ' ἐτέρον, τὸ ἀπασχολούμενον ἐπὸ τῶν ναυτιλιασῶν ἐπιχειρήσεων, περιλαμβάνει 5500 ὑπαλλήλους καὶ 7700 ἔργατας, τῶν ὅποιων αἱ ἑτήσια ἀπολανταὶ ἀνέρχονται διὰ μὲν τοὺς πρότων εἰς 22, διὰ δὲ τοὺς δευτέρους εἰς 19 ἑκατομμύρια μάρκων.

Τὸ πρόβλημα τῶν «σούπερ-λάΐνερς»

Μεταξὺ τῶν Γερμανικῶν ναυτικῶν κύκλων συζητεῖται ἀπὸ τίνος η κατασκευὴ ἐνὸς ὑπεροχεανίου ἀμάλλονεν τὴν «Νοσμαδίαν» καὶ τὸ «Queen Mary» διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ, μὲ τὴν προσθήκην μάλιστα, οἵτινοι σχέδια ἔχουν ηδη ἐπονηθῆ καὶ δὲν ἀπομένει πλέον, εἰνὴ ὁ διακανονισμὸς τῶν οἰκονομικῆς φύσεως ξητημάτων. Ή ιδέα ναυτηρίσεως ἐνὸς Γερμανικοῦ «σούπερ-λάΐνερ» ξωμητικότητος μεῖζον τὸν 50.000 τ. γκρ., ἀπαγολώθησε κατ' ἐπανάληψην καὶ εἰς τὸ παρελθόν τοὺς ἐνδιαφορέοντας Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ναυπηγούς, ἀλλὰ πάντοτε ἀπεκρούνετο, ὃς διατανιοῦ καὶ ἀσύμφορος. Αντὶ τῶν πλωτῶν κολοσσῶν, ἐμελετάτο ἀπὸ καιροῦ ὁ τύπος τοῦ καταλληλοτέρου ὑπεροχεανίου, ποὺ θὰ ἔδει ν' ἀντιτασθῆται καὶ οἰνοσύνη ἐν καφῷ τοῦ σημειώνων στόλον τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, εἰχε δὲ τελευταῖος ἀνάκοινο, διὰ προεργάσιτον μᾶλισταν εἰς βελτιωμένος τύπος τοῦ λάΐνερ «Hansa» (ex «Berlin»), ξωμητικότητος μέχρι 35.000 τόννων γκρός καὶ ταχύτητος 25 μαίων.

Ο τύπος οὗτος ἐθεωρεῖτο ἀλλὰ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ὡς ὁ πρωτικότερος. Πιστεύεται ἐν Γερμανίᾳ, οἵτινοι οἱ μικτὸν ὑπεροχεανίου διὰ ἐπιβάτας καὶ φορτίον, παρομοιούν τύπον πρὸς τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ «Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα «Cammel—Laird» διὰ λογαριασμὸν τῆς «Κιούναρ - Οὐάττ Στάρ», θὰ παρονοίαζεν ὡρατὴν εὐμάρειαν καὶ ταχύτητα, ὥστε νὰ συναγωνισθῇ τὰ συνήθη λάΐνερσα καὶ νὰ μὴ ἐποκεῖται εἰς τὰς ἐπάστοτε ἐπὶ ἔλαττον καὶ ἐποχαῖς διαπλανάνεις τοῦ ταξιδιωτικοῦ φεύγοματος, διὰσις συμβανή εἰς τὰ ὑπεροκένα, τὰ μεταφέροντα ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐπιβάτας. Πάντος καὶ αἱ σφέφεις αὐταὶ είχον εἰδούσιαν μᾶλισταν ξωμητικήν καὶ οὐδέποτε κατέληξαν εἰς τὸ φριστικάς ἀποφάσεις.

Τὸ ἐπίκεντρον τοῦ προβλήματος ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, διὰ, λόγῳ τῆς δύνης που προσενεγκέτητο τὸν τρίτον Γερμανικὸν συναλλαγματικὸν καταστάσεων, κατέστησαν παθητικαὶ μᾶλλον, αἱ Γερμανικαὶ γραμμαὶ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ὥστε ἐδέση νὰ ξητημάτῃ ἀπόκομη καὶ η κυριερητικὴ παρέμβαση, διὰ νὰ συγκρατηθῶσιν κατὰ τοὺς τελευταῖος δώδεκα μῆνας, ἐν τούτοις δὲν ἀπέβησαν εἰσόδους ίκανοποιηταὶ αἱ προδοσίες τῶν Γερμανικῶν πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν γραμμῶν, τόσον δὲ τῆς «Χάσταγ», δύον καὶ τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόιδη».

Τὰ δεδομένα αὐτὰ καθιστῶσι λίαν ἀπίθανον τὴν διασύνεσιν σεβαστῶν ζεφαλίων διὰ τὴν ναυπηγούν μεγάλων ὑπεροχεανίων, τονίζεται δὲ διὰ ἄν αἱ γραμμαὶ τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἔδει νὰ ἐνισχυθῶσι διὰ τῆς εἰσόδου νέων πλωτῶν, αἱ Γερμανικαὶ έταιραί άποκομηταὶ. «Ἄν καὶ αἱ συνθῆκαι ἔργασίας ἐβελτιώθωσαν κατὰ τοὺς τελευταῖος δώδεκα μῆνας, ἐν τούτοις δὲν ἀπέβησαν εἰσόδους ίκανοποιηταὶ αἱ προδοσίες τῶν Γερμανικῶν πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν γραμμῶν, τόσον δὲ τῆς «Χάσταγ», δύον καὶ τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόιδη».

Τὸ τρίτον Ἀμερικανικὸν «λάΐνερ»

Ἡ ναυπηγησις τοῦ τρίτου Ἀμερικανικοῦ λάΐνερ διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἀντέθηται εἰς τὰ ναυπηγεῖα «New Port News Shipbuilding & Dry Dock Co» τῆς Βιρτζίνιας, ἀπαντήσασαν προσέφερον τὴν πλέον συμφέρουσαν τιμήν. Τὸ νέον ὑπεροχεανίον, προ-

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



Trade Mark

οφεζόμενον υ' ἀντικαταστήσῃ τὸ ἀποσρθὲν πρὸ καιροῦ ἐκ τῆς ὑπερσίας «Leviathan», θὰ είνει χωρητικότητος 32 ἕως 33.000 τ. γραφ., ἀντί 24.000 τόννων τοῦ «Manhattan» καὶ «Washington», προβλέπεται δὲ νῦν τελὴ ἐν ἀπηρεσίᾳ καθ' ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους, μὲν ἀπόδοσιν περδόν ἐκ τῆς ἴμεταλλεύσιος τοῦ εἰς τὴν πλοιοκήτηραν ἐτωμάν. Οἱ Ἀμερικανικοὶ ναυτικοὶ κύριοι τονίζουν, ἐπ' εἰκασίᾳ τῆς νέας ταύτης παραγγελίας, ὅτι αἱ Ἕνωμέναι Πόλεις εἰσι φορεῖσθαι τα «σούπερ - λά-
ϊνερζες» καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸν διὰ τὸν «Κινανδύ· Ἐπιστροφά», τὴν ἀπό-
δοσιν τοῦ δοποῦ ἐπιδίσκων οἱ «Ἀγγλοί, Γάλλοι, Γερμανοί καὶ Ἰταλοί
μὲν ταχύτατα, ἀλλὰ καὶ τόσον δαπανηροὶ σύμφωνοι τῶν 50 ἕως 80.000 τόν-
νων. Ἡ παρούσα Ἀμερικανικὴ τακτικὴ τῆς ἴμεταλλεύσεως ἀποδοτι-
κῶν ἀπεροσεωνίνων ἔχαράζθη ἀπὸ τοῦ 1932, ποὺν ἡ ναυπηγηθῆ τὸ «Man-
hattan», ἥτο δὲ ἡ ἀπόφασις αὕτη ἀπόρροια τῆς Σημιάς χιλιάδων δολλα-
ρίων, ἥτις προήλθεν ἀπὸ τὴν ἀπηρεσίαν τοῦ πλοιοῦ κολοσσοῦ «Levi-
athan».

Τό νέον ὑπερωκεανὸν ὥδη εἰσέβλιθι εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ 28 μῆνας μετὰ τὴν ἡπογραφὴν τῶν συμβολῶν τῆς ναυπηγῆσεώς του, ἡτοί ἐντὸς τοῦ 6^{ου} βμῆνου τοῦ 1939. Τὰ διὰ τὴν κατασκευὴν του προξερέθησαν σχέδια, εἰς τῶν ὄποιον ὥδη προτιμηθῆντά εἰναι δύο: Διὰ τοῦ πρότονον, προβλέπεται σκάφος 32.700 τ. χρον., μὲ διαστάσεις 705 π. μῆνος καὶ 86 π. πλάτους καὶ μὲ διαμερίσματα διὰ 1102 ἐπιβάτας, διὰ δὲ τοῦ ἔτερον, σκάφος 32.330 τ. χρον., μὲ μῆκος 719½ ποδῶν, πλάτος 92 π. καὶ θέσεις διὰ 1143 ἐπιβάτας. Ἡ ναυπηγῆσις τοῦ ὑπερωκεανὸν τούτου ἀποτελεῖ, ὡς γνωστὸν, ὅτι τὴν πρωτότοκην τῆς συμβολῆσεως μεταξὺ Ἀμερικανῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν *United States Lines*, ὅπως ἐπιτύχουν αὐτῷ νὰ ἀποσύνον ὄφιστικῶς ἐκ τῆς ἐνεργοῦ ἐπηρεοῦσας τὸ πολυδάλανον *Leviathan*.

'lənəvía

*Επιχορηγήσεις και ναυπηγήσεις

Τηλεγραφικά ἐκ Τόπο πληροφορία τοῦ πρακτορείου Ρώπτερ ἀναφέρουν, διτή Η' Ιαπωνική κυβερνήσις απεφάσιστ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων 33 ἔκατ. γιὲν (2 ἔκατ. λιρῶν περίπου) διὰ τὴν ναυπήγησιν, ἐντὸς ἑνὸς τετραετοῦ σχεδίου, ἀριθμοῦ τυνος ἐπιβατηγῶν ἀπεριορεανίων ἀνωτάτης κλάσεως. Τὸ μεγαλύτερον τιμῆμα τῶν ἐπιχορηγήσεων αὐτῶν θὰ λάβουν αἱ ἑταῖραι «Nippon Yusen» καὶ «Osaka Shosen», ἥτοι 20. 180.000 γιὲν ἡ πρώτη διὰ τὴν ναυπήγησιν 7 πλοίον, συνολικῆς χωρητικότητος 94.000 τόννων γκρός καὶ 12.320.000 γιὲν ἡ δευτέρα διὰ τὴν κατασκευὴν 5 πλοίων, 56.000 τ. γκρός.

Δύο έκαναν την έπειτα προσπάθειαν, 13.000 τ. γκρός έξαστον, παρηγγέλθησαν ήδη από την 9.000.000 για την έξαστον διά λογαριασμὸν τῆς «Osaka». Θύρων μποτούινθον διά τὴν πόθεν τὸ Νότιον Ἀτλαντικὸν ταξεῖν ὸστρονίκην γραμμήν, καὶ θά είνε ἔτουι πόθεν ὑπεροίσταν τὸ 1939.

Τό "Ιαπωνικόν ἐπονυμίεσθαι τῆς Συγκονιώνας ἀφ' ἑτέον, περιέλαβεν εἰς τὸν προϊπολογισμὸν τοῦ τρέχοντος οἰκονομικοῦ ἔτους καὶ δύο κονδύλια ἑτέφων ἐπιζητήσεων, ἵπποι 9000 λίρας διὰ τὴν πρὸς τὸν Περιοίκον Κόλπον "Ιαπωνικήν γορμαῖν καὶ 18.000 λίρας διὰ τὴν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Αἰγαίου τοιαύτην.

Μεγ. Βρεταννία

‘Η ναυπήγησις τοῦ γένου «Κιουνάρτεο» № 552

Αναφορικῶς μὲ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ νωπηγεῖα Τέλον Μπράουν, τοῦ Κλάνδ, τοῦ νέου πλωτοῦ κολοσσοῦ τῆς «Κιούναρ». Οὐάττ Στάρ», παρέχοντας ἐπό τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου μερικαὶ ἐνδιαφέροντα πληροφορία. Οὗτος, ἡ ἔργασία ἀποτελιτώσεως τῆς κατασκευῆς τῶν διπομένων, προχωρεῖ ἴσωνοποιητικῶς, ἀπασχολοῦνται δὲ μέχρι τῆς στιγμῆς εἰς διαπόρους διὰ τὸ πλοίον τοῦτο κατηγορίας ἐργασίας δύο χιλι-

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,"

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

AIOTI

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

**ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES**

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST., CARDIFF**

ТНАЕГРАФИМATA: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

άδεις ἐργάται καὶ τεχνῖται, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὅποιον θ' αἰδένην παραλλήλους πρὸς τὴν ἐκάστοτε πραγματοποιημένην πρόοδον. Τὸ κύριον σκάφος ἀπολογίζεται νὰ είναι ἔτοιμον περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους. Απὸ ἀπόγειας ἀσφαλείας, πηροῦνται καὶ διὰ τὸ «Νο 552» τὰ σχέδια, ἣ τινα ἴρσολουθηθησαν καὶ διὰ τὸ «Queen Mary» κατασκευάζονται, δῆλαδι, όχι μόνον διπλᾶ διπύθμενα εἰς ὅλα τὰ κύρτη κατὰ μῆκος τοῦ κολοσσαῖον σκάφους, ἀλλὰ καὶ διπλᾶ πλευρικά τοιάτια, ἔξικονύμενα εἰς ἀρκετὸν ἔψιτον περιφέρων τῆς Ισλαμὸν γραμμῆς. Τὸ μεταξὺ τῶν ἐσωτερικῶν καὶ ἐξωτερικῶν πλευρικῶν ἔλασμάτων διάσπεν, λέγεται, ὅτι θὰ είνε μεγαλύτερον ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχον τοῦ «Queen Mary».

Τό μεγαλύτερον ἐξ ἄλλου μῆκος τοῦ νέου πλοίου (1030 πόδες ἔναντι 1018 τῆς «Βασιλίσσης Μαίρης») θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τοὺς ναυπηγοὺς νὰ ἔχουσαν λίγον ἀμοινοτέρας γραμμάς, ἐνῷ ως πόρος την ἀλληλεπιδρασιν κυμάτων πρώθες καὶ πρώτης, δεδομένου, ὅτι είναι ἐπαρκεῖσθαι γνωσταὶ αἱ συνήθειαι τοῦ «Queen Mary», τόσον ἀπὸ τὰς ἐν δεξαμενῇ δοκιμᾶς ἐπὶ προτέρων, ὅσον καὶ ἀπὸ τὰ ἐπὶ ὑπηρεσίας τοῦ σχάφους προκύπταντα στοιχεῖα, θὰ ἐφαρμοσθῶν εἰς τὰ ὑφαλα τοῦ «No 552» ὡρισμένα τροποποιήσεις, αἵτινες θὰ συντελέσουν νὰ καταστῇ τὸ πλοίον τὸ μεγαλύτερον, ἀλλὰ καὶ τὸ ταχύτερον, ἐξ ὅσων ποτὲ κατεσκευάσθησαν ἐπὶ τῆς Γῆς.

Η σημαντικοτέρα μεταξύ των δύο Βρετανικών «σούπερ - λάινερς» διαφορά θα έγκειται είς τὴν διαμήκη διάταξην τῶν ὑπερχατασκενασμάτων, διότι, λόγῳ τῶν νεοτερών προδόσων εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν λεβήτων — ἀρι’ ἡς κατεσκενάσθη τὸ «Queen Mary» καὶ ἐντεῦθεν — καθιστά δυνατή τὴν παροχὴν ἐπιφορᾶς ἄτμου εἰς τὰς μηχανὰς προώσεως τοῦ νέου πλοίου διὰ δώδεκα μόνον μεγάλων λεβήτων. Η διασκεψή αὐτῇ θεοῦ ἐπιτρέψει τὴν κατάργησην μᾶς καπνοδόχου, οὕτως ὥστε τὸ «No 552» θά φέρῃ δύνη τοιωτίας, ἀντὶ τριών. Ο περιωρισμένος, ἐξ ἄλλου χῶρος διὰ τὰς τροφοποιήκας καὶ ἡ πρωτικοτέρα διαφορήσις τῶν δεξιαινῶν τῆς κανονικῆς ὑλῆς, θὰ ξαναφαίρουν μεζονά κρύσταλλον διὰ τὰ διαμερισμάτα τῶν ἐπιβατῶν, αὐξανομένου τοῦ ἀριθμοῦ θέσεων τῆς «εποδιστ - πλάζα». Ετέρα χαρακτηριστικὴ διαφορά έγκειται εἰς τὸ πρόστεγον τοῦ No 552. Θὰ είνει τοῦτο ἐπίπεδον, ἀπὸ τοῦ ποδοστήματος μέχρι τῆς γεφύρας, δὲν ἔπειρη, δηλαδή, well - deck (χαβούνα)εἰς τὴν πρώσων, δύος εἰς τὸ «Queen Mary». Επὶ τοῦ προκειμένου είνει ἐνδιάμερον νῦ σημειωθῆ, ὅτι τὰ πρότατα ὑπεροκεάνια «Campania» καὶ «Lucania» τῆς Κιούναρ Λαΐν ἔτερον «well - deck», τὸ διπόσον, δύως, ἐξαλύφθη δραδότερον μετατραπέντες ἐπίπεδον, δύος εἰς τὸ μετέπειτα κατασκευασθὲν ἀδελφὸν πλοῖον «Lancania». Η ἐφόδιασθη, ἐπίσης, τὸ νέον «λάινερ» μὲ εὑμεγέθεις προμηλακτήρας, οἵτινες θὰ παρεμβούσσουν τὴν εἰσόροιν τῶν κυράτων ὑπεράνω ἢς πρώσως καὶ θὰ προλαμβάνουν, τοιοντοτρόπως, τὸν κίνδυνον νῦ καταλύνονται τὰ πρωταριαῖα τῶν καταστρώματα.

Αναφέρεται εν συγχειμών τού της Αγγλικού τίτλου, όπι λαζανά τό κατά πόδες μόνον πόδας μεγαλύτερον μήκος του «No 552», είναι πιθανόν να πάνεται τούτο μαρζότερον, διατηρώντας διότι θὰ καταβληθῇ αύστη προσοχὴ υπὲρ τοῦ ἀριστεροῦ ἀεροδυναμικοῦ σχήματος τῶν ὑπεραιωνασμάτων καὶ εἰς ἀπαλλαγὴν — κατά τὸ δυνατὸν — τῶν ἀνωέρων καταστρομάτων ἀπὸ ἀνεμοδύχους καὶ παρόμοια ἔξαρτηματα. Ἡ παρθενίας αὕτη θὰ ἐπιτέρψῃ τὴν σχετικὴν μειώσιν τοῦ ὕψους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης πρὸς ὄφελος τῆς καλλιγραμμίας.

‘Η ἡλεκτροσυγκόλλησις θὰ ἐφαρμοσθῇ κατά τὴν παροῦσαν νωπήγην εἰς πολὺ εὐρυτέραν ἀκτίνα, ἔναντι κάθε προηγουμένης κατασκευῆς εγγάλων ὑπερφορεανίων, διεξήχθησαν δὲ καὶ ἐπιτυχὴ πειράματα ἐπὶ τῷ ποτῷ ὅπου ἀπολύτεσθον τὰ περιαχένια καὶ οἱ σύνδεσμοι ἐπὶ τὸν σωρθέσσοντα κυκλοφορίας τῶν κανοίμων ἐλάσσον. Ή διαφρύνθησις αὕτη θὰ ξεσηκαλίσῃ, λέγεται, μείωσιν βάρους κατά 500 τόννους. Τὰ σχετικά ειρήματα ἔγενον ἐπὶ τῷ πάγματος τῶν σωληνώσεων, αἵτινες χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν ἄντλησιν τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὰς δεξιαιενάς εἰς τὸν λέντας καὶ ἐπαβλήθησαν εἰς ἐνδελεχὴ ἔλεγχον μὲν πειρί ὑδατος. Ἀκολούθως, αἱ αὐταὶ σωληνώσεις ἐδοκιμάσθησαν προσεκτικῶς καὶ ὡς πρὸς τὴν χρονούσαν δημητρίαν διαφορῶν, ἀνεκοινώθη δέ, τοῦ αἱ δὲ ἡλεκτροσυγκολλήσεως συνδεσμοῖς ἀπεδείχθησαν ἀκρος ἰκανοποιητικαὶ καὶ συνεπῶς θὰ ἓννη ἀποδεκτὴ καὶ θὰ γενινεθῇ ἡ χρησιμοποίησίς του.

Ἐπιδιώκεται ἀσύρη, ὅπος τὰ ταξίδια τοῦ νέου ἐλάίνεσθαι τὰ διαφορίγ
εντοσθεῖα, αἱ δὲ γενομέναι ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου δοκιμαῖ ἐπὶ προ-
ποντοῦ μὲ τὸ βελτιωμένον σχῆμα τοῦ σκάψους, ἀπέδειξαν, ὅτι ἡ γονία
αποχισθεῖσα καὶ ὑπὸ τὴν σφραγότεραν τριγυμιαν, ἥτοι ἀσύρη. Εἰς τὸν ἴα-

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΓΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

*Scott's 2906, 1896, 1885, Watkins & Appendix, Seedient
Boe. Telephone Stettin 25601 (5 line) Swinemunde 2020.*

νοποιητικήν αύτήν ενστάθειαν συντελεῖ καὶ ἡ πραγματικότερα διασκενή τῶν δεξαμενῶν διὰ τὰ σειστά καθάπαντα καὶ τὸν δεξαμενῶν τοῦ ἔμματος. Ἀναγέρεται τέλος, ὅτι ἡ καθέλλωσις τοῦ νέου κολοσσοῦ, ἐψόσον ἡ ἐπί αὐτοῦ ἐργασία δέλτι τὴν συμφοινήν αὐτῆς δραστηρίητα, θάλασσαν κατά τας μεγάλας φύνοτοινάς παλιρροίας τοῦ 1938.

Αἱ νέαι φορολογικαὶ ἐπιβαρύνσεις

Ἡ κατέθεσις εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων τοῦ προστολογισμοῦ τῆς νέας χρήσεως παρέσχεν ἀφοριμὸν εἰς εὐρτάτας συντήσης μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν ἐποιλιστικῶν σύζιλων, ὃς προς τὴν ἐπίδρασιν, ποιεῖ ἐνδεχομένως θάλασσαν εἰς τὴν ναυτιλίας, μερικαὶ νέαι φορολογικαὶ ἐπιβαρύνσεις. Ἡ ἐπιδρούση τῶν πεννῶν φορολογία ἐπὶ τοῦ εισοδήματος δὲν φαίνεται ν' ἀνήσυχη τοῦς "Ἀγγλους πλοιοκτήτας, ἐπιφράζει, ὅμως, ἡ γνώμη, ὅτι ὁ νέος φόρος ἐπὶ τοῦ ἐπερθάλλοντος τῶν κερδῶν, δέν ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον προσεκτικῆς μελέτης, πρὶν ἡ ψηφισθῇ καὶ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν, διότι αἱ ἐξ αὐτῶν συνέπεια δὲν ἀποκλείεται εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις ν' προσλάβουν καταστρεπτικὸν χαρακτήρα. Κατὰ τὰ σχόλια τῶν ἐνδιαφερομένων σύζιλων, ὁ νόμος οὗτος δὲν πρόκειται ν' ἔχῃ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν πλαισιονάριστῶν ἑταῖροιν, ἐξαιρέσει μᾶς ὃ δέν ἐξ αὐτῶν. Ἀπὸ πολλῶν ἡδη ἑτοῖς αἱ Ἀγγλικαὶ ἐποιλιστικαὶ ἑταῖραι δὲν ἡδινθήσαν νὰ καλύψουν ἐπὶ τῶν κερδῶν τοῦ τὴν συνήθη ἀπόσβεσιν τοῦ πλοιοῦ αὐτῶν ἕλασσον, μέχρις ὅτου δὲ τὸ κατορθώσουν, δὲν θὰ ἴποκενται εἰς τὴν πληρωμὴν τοῦ φόρου εισοδήματος. Υπὸ τὰς συνήθειας αὐτὰς, ὁ νέος φόρος ἐπὶ τοῦ ἐπερθάλλοντος τῶν κερδῶν ὡς πλοιογόρης τοῦ Θησαυροφυλάκιον τῶν ἀπολατεῖ «εἰσοφοράν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ἀρμανία», οὐδόλως τὰς ἀνησυχίες.

"Οἶος διάφορος, ὅμως, διαγράψεται ἡ θέσις τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων, αἵτινες ἰδρυθησαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ ἐντεῦθεν καὶ ἡγόρασαν πλοιαὶ ὑπὸ κατασκευῆς, ἵδια δὲ ναυτηρήσαντα ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ σχεδίου «διαιλόνετον - ναυπηγίσεων». Διὰ τὰς ἑταῖρας αὐτὰς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ νέου φόρου δύνανται ν' ἀποβιεῖν σοβαρά. «Οἱ διευθεταὶ τοῦ — γράφει ἡ «Journal of Commerce» — ὡς ἄνθρωποι σύνφρονες, θὰ θέσουν, δεβαίως, κατὰ μέρος τὸ πλεῖστον τῶν ἡδη πραγματοποιούμενων κερδῶν, ἵνα ἔχειησθαι τὰ δαπεισθεῖν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων τοῦ μεγάλα χρηματικὰ ποσά, δεδομένου, ὅτι τὰ τέσσαρα πόδητα ἔτη τῆς ἐργασίας ἐνὸς φορτηγοῦ είναι καὶ τὰ πλέον προσδοκόφορα. Παρέκκλιται ἀπὸ τῆς τακτικῆς ταύτης θὰ ὀδήγηται τὰς ὄψεις ἑταῖρίας εἰς δεβαίως κατάφεντιν, ἐν περιπτώσει νέας ἐπιτάσεως τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς».

Εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις — συνεχεῖται ἡ ἴδια ἐφημερίς — τὰ επέρδη, μετὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ χαμηλοῦ τόκου τῶν ναυπηγικῶν δανείων, φύνονται, εἰς τὸν μή γνωρίζοντα τὰ πρόγραμμα, ἀσυνηθῆ. Τὸ νὰ εἰσπορεύθῃ, ὅμως, ἐπ' αὐτὸν ποσοστὸν 33 $\frac{1}{2}$ %, μετὰ τὴν ἀμφίστημαν τοῦ τόκου διὰ τοῦ ἐπόλοιπον διὰ φόρου εισοδήματος, ἀποτελεῖ ἀναμφιβόλως τοῦτο μιῶν καταστρεπτικὴν ἐπιβάρυνσην. «Αναμένεται, ἐπειδομένων, ὡς παραδειγμα, ἡ περιπτώσις φορτηγοῦ ἀπομολίον στοιχεῖστον 80.000 λίτων, ἐκ τῶν ὁποίων 20.000 λίτων ἀπετέλουν τὸ διατεθὲν ἐπὸ τοῦ ἐποιλιστοῦ κεφάλαιον, αἱ δὲ ἐπόλοιποι 60.000 λίτων ἐχοργήθησαν, ὡς δάνειον, ἀπὸ τὴν κυβερνήσην μὲ τόκον 3 %. Τὸ νὰ καταβληθῶν 1200 λίτων διὰ κέρδου, μετὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ τόκου ἐπὶ τοῦ δανείου καὶ τῆς κυβερνήσης δόσεως διὰ τὴν ἀπόσβεσιν, νὰ ζητηται δὲ κατόπιν τὸ ἥμισον τοῦ ἐπόλοιπον τῆς ἀπόδοσεως τοῦ σκάφους διὰ τὸ Κάρτος, ἀποτελεῖ σοβαρὸν ζῆτημα καὶ μάλιστα διὰ τὴν ναυτιλίαν, τὴν ἀναμένοναν

ἡδη ἐπὶ τῶν καλῶν ναῦλων νὰ καλύψῃ τὰς ζημίας της ἐπὶ τοῦ παρελθόντος καὶ νὰ διαφυλάξῃ ὥρισμένα ἀποθέματα ποδὸς ἀντιμετώπισιν ἐνδεχομένων μελλοντικῶν δροσερειῶν. . .

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου προέβη εἰς σχετικὰ ἐνεργείας, διποτεροποιηθεῖν αἱ ἀνωτέρῳ φορολογίᾳ, ὑπέβαλε δὲ εἰς τὴν ἀριθμίαν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν ἀπόμνημα ἐπὶ τοῦ ἀντιπτυστοῦ τὸν ὅποιον θὰ ἔχονται εἰς τὴν ἐργασίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξην τῆς εὐπλοΐας ναυτικῆς διοικανίας. Εἰς παρόμια διαδήματα προέβησαν ἀπὸ κοινοῦ καὶ αἱ διοικητικαὶ γαμαθράσκων, ναυτιγείων, σιδήρων καὶ γάλιβος.

Θ' αὔξηδοῦν τὰ ἀσφάλιστρα τῶν σκαφῶν;

Κατὰ τὰς ἑταῖρις συνελεύσεις τῶν Ἀγγλικῶν ναυτικῶν ἀλιστρῶν ἐταφίδην «London Assurance» καὶ «Marine Insurance Co», οἱ κ. κ. Olaf Hamble καὶ Sir F. Pascoe Rutter ἀνέφερον τὴν ἐπίτευξιν νέας συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν ζήτημα τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ σομάτων σκαφῶν. Κατὰ τὰς γενομένας ἀναστούσεις, συνεψωνήθη, ὅπος ἐφεζῆς μὴ παρέχονται ἐπιτάσεις εἰς τὰ ἀσφαλιστρα καὶ τὰς ἀξιαὶς τῶν ἀνανεωμένων ἀσφαλιστῶν σκαφῶν, ἐποίηση δέ, ὅτι ἡ ἡρθεῖσα ἀπόφασις ἵσανοποιεῖ τὰς ἐν προειδένει τῶν ἀσφαλιστικῶν κέρδων τῆς Ἀγγλικῆς ἀγορᾶς. Οἱ κ. κ. Hamble καὶ Rutter ἀνεστήσαν τὴν ἀνάγκην τῆς πιστῆς ἐφαρμογῆς τῆς νέας συμβάσεως, διεθνῶν, μάλιστα, ὅτι ἡ πλατιά τοιάρτη τοῦ 1926, ἡ γνωστὴ «σύμβασις κρίσιου, ἀπεδείχθη ἀσταλλήλος καὶ συνεπληρώθη μὲν κατά τὸ 1928, χωρὶς ὅμως νὰ τηρηθῇ εἰς τὸ ἀπέραιον. Ἡδη ἡ νέα σύμβασις καὶ ἡ δι' αὐτῆς ἐπιδιοκομένη κατάργηση τῶν ἐπιτάσεων ἐμφανίζει τὴν ὄμοιωσίν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιθυμίαν, διποτεροποιηθεῖσα τὴν τέθιμη τέρμα εἰς τὸν ἀφιστάμενον ἀπαγόρευσιν ἐπιθυμίαν, διποτεροποιηθεῖσα τὴν τέθιμη τέρμα εἰς τὸν ἀφιστάμενον ἀπαγόρευσιν σκαφῶν. Άλιτε εἰσέστη γνωστὸς ὁ ἀντίτυπος, τῆς συμφωνίας ταῦτης εἰς τὰ ἀσφαλιστρα, φόροι διοικητικῶν ἀπόδοσεων, ὅτι θὰ ἐπιφέρει αὐτὴ τὴν αὔξησην αὐτῶν, ἀν μέχρι τέλους ἡ σύμβασις ἥθελε τηρηθῆ.

Νορβηγία

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρου εἰς τὰ πλοῖα

Ὁ Νορβηγικὸς τύπος σχολιάζει τὸ δημοσιευθὲν πρὸ ἡμερῶν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιον διακανονίζονται αἱ ἐργάσιμοι δραὶς ἐπὶ τὸν Νορβηγικὸν πλοιον, τοὺς τε, ὅτι ἡ Νορβηγία ὀρείζει, χάριν τῆς πρωτοστορείας τῶν ναυτιλιακῶν τῆς συμφερόντων, ν' ἀποφέρῃ τὴν εἰσθήτησιν τῶν προτεινόμενῶν μέτρων, πρὸν ἡ κυρωθεῖσαν παθόμων νομοσχέδιον μεταξὺ τῶν κυριοτέρων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, ὡς λ. γ. ἐπὸ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Ολλανδίας, τῆς Ιαπωνίας, τῆς Ιταλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος. Τὸ φιρμὲν νομοσχέδιον καθοδίζει, ὅτι ἡ συνήθης ἐργάσιμος ἡμέρα ἐπὶ τῷ θαλάσση θὰ είναι ἡ τῶν ὀπτὸ ώρῶν καὶ ὅτι ὡδεμία ἐργασία — πλὴν τῶν ἀπαρατήτων — θὰ διεξάγηται κατὰ τὰς ἑορτάς. Εκεῖνοι, τῶν ὁποίων ὁ χρόνος ὑπηρεσίας κατανέμεται εἰς φυλάκως, δὲν πρέπει νὰ ἐφράζωνται πέραν τῶν 24 ώρῶν ἐπὸ τὸ δύο συνεχῶν ἡμερῶν.

Ἡ συνήθης ἐργάσιμος ἔβδομάς, διὰ τοῦ ἄνδρας, τοῦς ἐργάζομένων τὴν ἡμέραν, θὰ είναι ἡ τῶν 48 ώρῶν καὶ ὁ συνήθης ἐργάσιμος χρόνος ἐπὶ τῇ θαλάσσῃ — ἐπτὸς ἐπὸν ἀλλως καθοδίζει — δέν νὰ περιλαμβάνεται μεταξὺ δης προϊνῆς καὶ 8ῆς νυκτερινῆς. Οἱ μάγειροι, θαλάπαι πλοίοι καὶ πλ. οἱ ἵπηροτοῦντες ἐπὶ τῶν ἐπιβατηργῶν πλοίον, δέν νὰ μὴ

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ**

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΔΙΟΥ

ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 44-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIO
ΕΤΑΙΡΙΑ**

έργαζονται πλέον τὸν 12 ώρων ίμερησίως, έπειτα δὲ τὸν λοιπὸν σωματῶν οὐχὶ πλέον τὸν 10 ώρων. "Όταν εἰδήσῃ ανάγκη τοῦ πλοίου τὸ ἀπατεῖ, δύναται τὸ πλήρωμα νὰ ἐργασθῇ μὲν ἑπεριφοράς, τὰς ὅποιας καὶ πληρώνεται ἴδιατερος, οὐδεὶς, δῆμος, ἐπιτρέπεται νὰ πραγματοποιήσῃ ἑπεριφοράς περισσότερας τὸν 16 ώρων ἕντος ἐνὸς 24ώρου.

Εἰς τὰ πλοῖα τὰ ταξιδεύοντα εἰς τὸ ἔξωτερον ἀπαγορεύεται ή ζητοῦσι ταχιτῶν ἑπεριφορᾶν, προσλαμβανομένον ὅπτῳ μεῖζονος πληρώματος. Ή ἀντιμοσθία, ἐξ ἄλλου, διὰ τὰς ἑπεριφορὰς δέοντα νὰ σίνε μία, τοῦ λαζίστον πορφύρα, καθ' ὃραν δὲ ἐργασίαν ἔλι τοῦ καταστρόματος καὶ εἰς τὴν μηχανήν, καθὼς καὶ διὰ τὸν μηχανίστορας καὶ θαλαμηπόλοντας, διὰ δὲ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα 1 $\frac{1}{2}$ καρόνα.

Κατὰ τὴν Νοοθηγίαν «Ἐργητείδα τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Ναυτιλίας», η μεμονωμένη ἐπὸ τῆς Νοοθηγίας ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρων ἐν τῇ θαλάσσῃ, βαρύν προσδιοτεῖται νὰ ἔχῃ ἀντίτετον εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἔθνων πλοίων. «Καὶ σήμερον — γράφει — ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς κοινωνίας νομοθεσίας καὶ διαφόρων ἄλλων ἡπέρ τοῦ κοινοῦ ἑποχερώσεων τον, εἶναι σοβαρῶς θεβαριμένα τὰ Νοοθηγικὰ πλοῖα, ἔναντι οἰασθήσεως ἐπέμβασης ναυτικῆς χώρας καὶ ἐφημηταί τοῖς ἑπεριφερεῖσιν πρὸς τὰ ξένα σάπια μοίραν. Συγχρόνως, τὰ Νοοθηγικὰ πλοῖα δὲν τυγχάνουν τοῦ εὐρεγετήματος τῶν κυβερνητικῶν ἐπιχορήγησεων, ἐνῷ ἀντιθέτως ἑποχερώσεως εἰς ἑπερβολικὰ φορολογήσαντα βάρον. Κατὰ τὴν πρόσφατον ἀκόμη περιεργοῦνται τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως — συνεχίζει ή ίδια ἐργητείδας — ή ἔθνοι ναυτική διοικητικά μετὰ κόπον καὶ θυσίων ἐπέτευχε νὰ διασυνθῇ, οἰονδηπότε δὲ πρόσθετον βάρος τιθέμενον ἐπὶ αὐτῆς, δύναται νὰ ἔχῃ καταστρεπτικάς συνεπειάς, ενθὲς ὡς ἑποχερώσης ή σημειωτὴν εὐημερία καὶ ἐπανέλθωμαν ἐν νέον εἰς ἐποχήν ἀδημανίας. Ιδιαίτερως η ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρων προσδιοτεῖται ν' ἀσύσητη διέλθωσιν εἰς τὰ μερά τίδιον Νοοθηγικὰ πλοῖα, ἀπίνα ἔχουν περιωρισμένον κινέλιον ἐργασίων καὶ δὲν ἀπασχολοῦνται καθ' ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους.

'Ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἀνοτέρου νομοσχεδίου περὶ δρόμων ἐργασίας ἐπὶ τὸν Νοοθηγικὸν πλοϊόν — ή κύρωσις τοῦ ὅποιον φαίνεται μᾶλλον πιθανὸν διὰ ὥν ἀναβληθῇ δι' εὐθετερούς χρόνων — ἐπέφερεν η Νοοθηγία κυρέσηνταις καὶ τίνας τροποποιήσεις ὡς πρὸς τὴν σύνθετον τῶν πληρωμάτων. Οὕτως, ὁ διευθυντὴς τῆς Ναυτιλίας ἔξουσιοδοτήθη ὡς ἀποφασίζει ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτολαγώντων εἰς τὰν καυτολαγίαν, οἵτινες θὰ ναυτολαγοῦνται εἰς ἔκστατον πλοϊόν, καθὼς ἐπίσης καὶ νὰ καθορίζῃ τὸν ἀπατούμενον ἀριθμὸν τῶν θεματωτῶν καὶ ἀνθεκάσον. Εξ ἄλλου, δέοντα νὰ ἀπλόχη εἰς θαλαμηπόλος ἐπὶ τὸν σαφῶν, ἀπίνα φέρουν πλήρωμα ἀνότερον τῶν 15 ἀνδρῶν, μηδὲ συμπεριλαμβανομένον τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἀπασχολούμενον μὲ τὸν τροφοδοσίαν.

Παλαιστίνη

Αἱ ἐξαγωγαὶ ἑσπεριδοειδῶν

Κατὰ τὴν ἔξαγωγικὴν περιόδουν 1936—37 ἐφορτώθησαν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Παλαιστίνης διὰ διαφόρους προορισμοὺς, κυρίως δὲ διὰ τὴν Ἡπειρωτικὴν Ενδρόπολην, 10 ἔτηται, κυρίως τὰ ἑπεριφερεῖδα, ἡτοί 370.000 τόννοι περιόπτων. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀποτελεῖται δεκάδα διὰ τὰς μέροις σῆμαρον προσδιοτεῖται ἐπὶ Παλαιστίνης ἑπερβολὴ δὲ τὰς ἀντιστοίχους φράτωσεις τοῦ προηγούμενον ἔτους κατὰ 4 ἐπὶ ὅλη ἑπατομημάρια κιβωτίον. Οἱ Παλαιστινιακοὶ λιμένες μετέσχον εἰς τὴν ἔξαγωγικὴν ταύτην ἐργασίαν κατὰ τὰς ἀπολογίας: Ἐξ Χάιρας ἔξηχθησαν 6.300.000 κιβ., ἔναντι 2.344.550 κιβ. τοῦ προηγούμενον ἔτους, ἐξ Γιάφας 3.464.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN ROTTERDAM

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD
(N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVARATBEDRIJF)
SHIPBROKERS & AGENTS

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

20, Willemeskade
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY
(GRIEKSCHE SCHEEPVAAART AGENTUR)
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,

000 κιβ., ἔναντι 3.483.000 κιβ., τοῦ 1935—36 καὶ ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Τέλ - Αΐδιο, ἐκ τοῦ ὅποιον τὸ πρῶτον ἦδη ἐσπειρώθησαν προτώσεις, ἔξηχθησαν 343.000 κιβώτια. Διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος προβλέπεται ζωηρότερα κίνησις ἀπὸ τὸν τελευταῖον τοῦτον λιμένα, διότι συγκεντρώνεται ἀμερικανὸν τὴν ἐποστήρηξιν τῶν Ἐβραϊκῶν ἐμπορικῶν κύκλων.

Σοβιετική Ρωσσία

Ἡ νέα διώρυξ Βόλγα-Μόσχας

Τὴν 2αν Μαΐου ὁ λιμένας τῆς Μόσχας ἐπεκτονώντησε διὰ πρώτην φοράν κατ' εὐθείαν μὲ τὴν θάλασσαν, διὰ τοῦ κατάπλον ἐνὸς στολίσκου νέου ἐπιβατηγόν πλοίου καὶ φυμούλων, ἀπίνα ἐνεργανίαν τὴν σηματηρούσιαν ἢδη διώρυγα Βόλγα — Μόσχας, μήκους 80 μιλίων.

Διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ σημαντικοῦ τούτου ἔργου ἀπητήθη ἐργασία τεσσάρων καὶ πλέον ἑτῶν. Η νέα διώρυξ προσδιοτεῖται νὰ συνδέσῃ ἀπ' εὐθείαν τὴν Μόσχαν, διὰ διστάνσην ποταμῶν καὶ διωρύγων, μὲ πέντε θαλάσσας, τὴν Βαλτικήν, Λειψίαν, Κασπίαν, Λ' Σοφιτήν καὶ Μαύρην Θάλασσαν.

Κατὰ τὰς ἀνανούσεις τοῦ πραγτοπείου Tass, η ἐποικία κίνησις ἐμπορευμάτων μέσῳ τῆς νέας διώρυγος, προβλέπεται νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 15.000.000 τόννους, συντομευμένης καὶ τῆς ἀποστάσεως μεταξὺ Μόσχας καὶ Λένινγκραδ κατὰ 1100 κιλόμετρα (683 μίλια). Τὸ πλάτος καὶ τὸ βάθος τῆς διώρυγος ἐπιτέθησαν τὸν διάπλον καὶ εἰς μεγάλα ἀκόμη ποταμόπλοια, μέχρι χωρητικότητος 18.000 τόννων φορτίου.

Συνεχίζονται, ἐξ ἄλλου, ἐντατικῶς αἱ προετοιμασίαι διὰ τὸ ἀνοιγμα τῆς νέας περιόδου ναυσιπλοίας, μέσῳ τῆς διώρυγος Βαλτικῆς — Λειψίκης Θαλάσσης, εἰς τὴν ὑπεροδίαν τῆς ὥποιας θάλασσην ἐφέτος πέντε νέα φυμούλα καὶ δέοντος ἐπιβατηγά πλοία, μὲ θέσεις δι' ἔκατον ἀπομένων. Αἱ διά της διώρυγος ταῦτης μεταφοραὶ προβλέπεται ν' ἀνέλθουν κατά τὴν ἐφετεινή περίοδον εἰς 2.400.000 τ. ἐμπορευμάτων, διὰ πρώτην δὲ φοράν πρόσθεται νὰ μεταφερθοῦν δι' αὐτῆς εἰς Μόδιμαντ 16.000 τ. κανονίους ἔλαιον. Αναμένεται ἀπόμηνη, διότι θάλασσα παταπλασιασθοῦν αἱ μεταφοραὶ «ἀπατήτε» ἐξ Μόδιμαντ εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις χρηματικής διοικητικής τάξης ενίσομέντων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ποταμοῦ Νέβα. Η ἔναρξης τῆς νέας περιόδου ναυσιπλοίας εἰς τὴν διώρυγα Βαλτικῆς — Λειψίκης Θαλάσσης προεβλέπεται νὰ ἐγκανιασθῇ μεταξὺ 10ης καὶ 10ης τοξέοντος μηνός.

Τουρκία

Αἱ διελεύσεις πλοίων ἐκ Κωνσταντινούπολεως

Η ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως ἀνήλθε κατὰ τὸ παρελθόντα Ἀπρίλιον εἰς 767 ἀτμόπλοια καὶ μότορπλοι, συνολικῆς χωρητικότητος 1.407.734 τ. νέτ., ἐκ τοῦ ὅποιον 394 σκάφη 743.802 τ. νέτ προήρχοντο ἐξ Δαρδανελλίου καὶ 373 σκάφη 663.932 τ. ἐξ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως προσήγιναν πόδες διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 208 μόνον πλοία, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 559 διηλθοῦν ἐκεῖθεν «τρόμαξτο». Η ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατενέμετο εἰς 23 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιον αἱ κατὰ σειρὰν 10 πλότων, ἵσαν αἱ ἀπόλουθοι:

Ίταλικὴ	112 τ. ν.	221.180	Γερμανικὴ	68 τ. ν.	113.821
Αγγλικὴ	103 »	220.380	Νοοθηγικὴ	18 »	62.356
Έλληνικὴ	139 »	179.532	Τσαπανικὴ	21 »	60.804
Σοβιετικὴ	76 »	152.007	Ρουμανικὴ	28 »	56.403
Τούρκικὴ	119 »	143.592	Γαλλικὴ	14 »	54.297

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον μήνα Απρίλιον τοῦ π. ἐπονίσιαν αἱ ἀποστάσεις εἰς τὰς διελεύσεις τῶν ἡ Ίταλικὴ σημαία κατὰ 49 σκάφη καὶ 91.745 τ. νέτ., ἡ Γερμανικὴ κατὰ 50 σκάφη καὶ 69.663 τ., ἡ Τσαπανικὴ κατὰ 20 πλοία καὶ 58.131 τ., ἡ Έλληνικὴ, πρώτη ἡδη τοῦ προηγούμενον πλοίου καὶ τούτη ὡς πρὸς τὴν διελθοῦσαν χωρητικότητα, κατὰ 36 σκάφη καὶ 27.406 τ. νέτ., ἡ Ολλανδικὴ κατὰ 10 πλοία καὶ 25.905 τ., ἡ Αγγλικὴ κατὰ 20 πλοία καὶ 25.897 τ. καὶ ἡ Βούλγαρικὴ κατὰ 1 πλοίον καὶ 1009 τ. Μείονται ἐξ ἄλλου εἰς τὰς διελεύσεις ὑπέστησαν ἡ Νοοθηγικὴ σημαία κατὰ 40 πλοία καὶ 120.609 τ. νέτ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 24 πλοία καὶ 39.466 τ., ἡ Γαλλικὴ κατὰ 3 πλοία καὶ 8059 τ., ἡ Πολωνικὴ κατὰ 2 πλοία καὶ 7790 τ. καὶ ἡ Ρουμανικὴ κατὰ 1 πλοίον καὶ 2228 τ. νέτ.

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

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ Δ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΒΑΪΑΝΗΣ Δ ΚΑΪΡΑΚΤΙΔΗΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ

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

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΑΚΤΗ ΜΙΔΟΥΛΗ 46 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40-188

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

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

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

ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 5.

ΚΩΔΙΚΕΣ
A.B.C. 5TH EDITION
BENTLEY'S

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
"ΠΑΠΑΣΑ,"

Τεν. άντιαρόσωαι δι οյην την Έγγαδα ήν κάλωδι ἐργοστασίων
καὶ διαρκής ωρακαλαδίκην ήν ωροϊόντων ήν.

BELL'S ASBESTOS & ENGINEERING SUPPLIES LTD

Κατασκευαστή τῶν περιφήμων ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΩΝ REEFER-DIAGONAL κτλ. κτλ.

Τὰ προϊόντα τῶν εἰναι κατὰ 40 ο) ἐλαφρότερα ἀπὸ κάθε ἄλλου
ἐργοστασίου καὶ πολὺ ἀνώτερα ἀπὸ πάσης ὑπόψεως.

INTERNATIONAL PAINT & COMPOSITIONS CO LTD

(HOLZAPFEL)

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

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

Κατέχουν τὸ ρεκόδιο εἰς ποιότητα καὶ κατανάλωσιν.

STANDARD ENGINEERING & LUBRICATING CO - NEW YORK

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

CAILS BITMO CO LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

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

A. MILBURN CO LTD

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΤΗΣ FIRSOLINE

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

Ναυτικαὶ Δίκαι

—'Απώλεια φορτίου ἐκ ναυαγίου καὶ αἱ ἐκ ταύτης εὔθυναι.

Εις σειράν συνεδριάσεων τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοτήφιών ἐξεδικθῆσθη περὶ τὰ τέλη Ἀπριλίου ἐνδιαφέροντα ἐπόθεσις, ἀφοῦώσα ἀγούγην τῆς ἑταῖριας «T. Timpson & Son, Ltds», κατὰ τὴς Ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἑταῖριας «Northumbrian Shippin g Co., Ltds», διὰ ἀπάτησην ἀποζημιώσεως 1547 λιρῶν, λόγῳ ζημιῶς, ἢν ἔπειτα ἡ ἐνάγουσα ἑταῖρια, «ἐξ τῆς παραβάσεως τοῦ ναυλοσημαρώνου ἢ καὶ τῶν υποχρέωσεων τῶν ἐναγούντων», περὶ τὴν παράδοσιν ἐνὸς φορτίου Καναδικοῦ σίτου. Ἡ μεταφορά ἐγίνεται διὰ τοῦ φορτηγοῦ «Newbridge» ἐξ Βαγκούνερ διὰ Χοῦλ, τὸ δὲ οὐθὲν σκάφος ἐνανάγησε τὸν Δεξέμβριον τοῦ 1932, προσορθούσαν ἐπὶ τῆς ὑψάλου Morant Cay, νοτίως τῆς Ζαΐζας.

Οι έναγοντες ύπεστημέζαν κατά τὴν διαδικασίαν, ὅτι οἱ πλοιοστήται τοῦ «Newborough» εἶχον υποχρέωσιν ἐξ τοῦ ναυλοσυμφώνου τῶν, ἔναντι τῶν παρατητῶν τοῦ φροτίου, νὰ καταστήσουν τὸ σκάφος τῶν ναυσιπλοίων διὰ κάθε φάσιν τοῦ ταξιδίου· Ἐάν πεισθῇ τὸ δικαστήμαον — ὅτι τὸ πλοῖον δὲν παραβεβαῖνεται ἐπαρχῇ ποσότητα γωνιανθράκων ἐξ Βαγκούνερ διὰ τὴν μέχρι Σάιν Τόμας προσεγγισίν τοι, τότε τὸ σκάφος ἡτο μὴ ναυσιπλούν, εἰδίνες ἀπὸ τοῦ ἀπόπλου του ἐξ Βαγκούνερ· Ἐάν πάλιν ἐπόρευτον τὸ ἀνθρακεύη τὸ πλοῖον εἰς Colon, ἐπιφεύγοντας νὰ καταστῇ ναυσιπλούν εἰς τὸν λιμένα τοῦτον. Πάντως, οὐ ἔλειψες ἐπαρχὸν γωνιανθράκων ἀπετελεῖσε τὴν ἀδροῦντην τοῦ ναυαγίου καὶ συνεπώς τῆς ζημίας τῶν ἐναγόντων.

Οι ἐναγόμενοι πλοοκτήται ἀρ' ἔτερον ὑπεστήθησαν, ὅτι ὑπῆρχε
βασικὴ πρόβλεψις καλύπτουσα ἀντὸν διὰ πάν λάθος τοῦ πληρώματός
τον, ἀρ' ἡς συγῆς τὸ πλοῖον των ἀνερχόντων ἐν Βαγκούνερ. Διαφορ
κοῦντος τοῦ ταξιδίου ἐγένετο ἕνα λάθος εἰς Colon, ἐπειδὴ τοῦ ὃ πλοιάρ
χος καὶ ὁ α' μηχανικὸς ἐπιτονεύον, οἵτι οἱ ἐπὶ τοῦ οκάρων γαλάνθρωπες
ῆσαν ἐπαφκεῖς. Τὸ λάθος τοῦτο, δημιούργησε δὲν ὄψειλετο εἰς ἀμέλειαν, δεδο
μένον, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐμόρφωσε τοιαύτην γνώμην, ἀφοῦ προηγούμενών
ἡσοχόληθη ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Τὸ ἐπίμαχον συμπειρησμόν της ὑποθέσεως δὲν
ἦτο — κατὰ τοὺς ἐναγόμενούς — ἐὰν καὶ κατὰ πόσον ἐπῆρον ἀμέλεια,
ἄλλα κατά πόσον ἡ ἀμέλεια είχε προσαρέστη τῷ ἀτύπιῳ.

Ο λόρδος δικαστής Μακκίνηον, έκδιδών την απόφασίν του, είπε ότι τὸ δικαώμα τῶν ἔναγόντων νά γειρουν ἀπαίτησιν ἀποζημώσεως ἔξηρτο ἐξ τοῦ συναφέντος μετά τῶν ἀντιδίκων τῶν νανλοσυμφώνων. Οἱ δροὶ τοῦ ορθέντος νανλοσυμφώνου περιείχοντο καὶ εἰς τὴν φροτικήν, ἥτις πάλιν περιελάμβανε τὰ ἄρθρα 6 καὶ 7 τοῦ Καναδικοῦ Νόμου τοῦ 1910 περὶ «μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», διὰ τῶν ὅποιων ἀπῆλλασσον οἱ πλοιοκτήται τῆς εὐθύνης, ἐὰν είχον καταβάλλει τὴν δέουσαν φροντίδα, διότις καταστήσουν τὸ πλοῖον τῶν νανσίπλουν καὶ ἔνν ή ζημία προεξαλείτο ἐξ θαλασσίον κινδύνων. Λί τελευταῖα αὕτη διατάξεις ἔξηρτόντο, φυσικά, ἐκ τοῦ καθιερωμένου ἀπὸ μαρχοῦ χρόνου Καναδοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν διόποιον, ὃσάκις ὑπῆρχε συμβατικὴ ἔγγραφος ἔχασερις ἀπὸ τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν ἐξ θαλασσίον κινδύνων, δὲν συνήγορει αὕτη πρὸς τὸν ἐφοπλιστῶν, ἐφ' ὅσον διεπιστοῦντο, ὅτι ὁ κινδύνος προῆλθεν ἐξ ἀμελοῦς νανσιπλοΐας.

Κατά τὸν λόδον δικαστή, οἱ ἐνάγοντες ἀπέδιδον τὴν ἀπώλειαν εἰς ἀμελῆ ναυπιλίαν. Ἐπρόκειτο — εἴτε — περὶ ταξιδίου εἰς ἀσύνηθη διὰ τὰ πλοῖα ὁδὸν, οἱ δὲ ὑφαλοὶ τοῦ Morant Cay ἀπετέλεον λιαν ἐπιζινδυνούν θέσιν. Τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοῖον κατέπιεν μάλιστα ἡρτή

θνος κακοκαιρίας καὶ ἐπὸ μετόπιαν, ἀλλὰ μὴ πολὺ καλήν, ὁφατότητα, προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν ἴνδιάλων τούτων, περιέζειεις αὐτὸς καθ' ἑαυτὸν ἵγανον ἐπιχείριμα διὰ νὰ ισχυρισθοῦν οἱ ἑνάγοντες, ὅτι τὸ ἀτέγχυτα ὡφεῖλετο εἰς ανεπάρκειαν ἢ ἀμέλειαν τοῦ πλοιάρχου περὶ τὸν πλοῦν. Ὁ λόρδος δικαστῆς κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα — ἂν καὶ δὲν ἐπειθύμει νὰ θεορηθῇ τούτο ὡς ἀπόφασίς του — ὅτι ὑπῆρχεν ἀμέλεια ἐξ μέρους τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἐν ἐπηρεσίᾳ ἐποπλιώρχου, ἥτις ὑδήγησεν εἰς τὸ ναυάγιον. Δὲν ἐπρόκειτο — εἶτα — περὶ σοβαρᾶς παραλείψεως φροντίδος εἰς τὴν ἔτελεσιν τοῦ καθήκοντός των, πάντοτε, ὅμως, νὰ ἀπῆτει περισσοτέρα ἐξ μέρους τον πρόνοιαν, ὥστε νὰ μὴ εἴνε δενατόν ν' ἀποδοθῇ εἰς αὐτὸὺς ἡ μορφή της ἀμέλειας.

Απεδείχη — έξικολούμθησεν ο λόρδος δικαστής — ότι καθ' ήν σπυγμὴν ἐσμειώθη ο πρόσωποις ἐπὶ τῶν ὑψάλων, δὲν εἰνίσκετο τὸ οὐάρος εἰς οἷαν θέσιν ἐπιστένετο, οὐδὲ ήτο. Ἐπὶ πλέον, εἰς τὰς 12.30' ο πλοιάρος κατέληνεν ἀπὸ τὴν γέργηνα καὶ κατεζήθη, ἀφίσας εἰς τὴν θέσιν του τὸν ἐπολιάρον, ἐνῷ ζόντων τὸ πλοίον ἐπλεῖ μέσῳ μᾶς αὔνηθος ἐπινῦνον οὖδε, ὥπκειμον εἰς τὴν οἰκεῖην νάρεθῆ, ἐνδεχομένως, πρὸ τῶν ὑψάλων Morant Cay. Ήμερὰ ταῦτα, ἀπειθεύσης ο λόρδος MacKinnon νάρεθῆ πειριγή ἔνα πλοιάρον, ἀτυχήσαντα νάρεθῆ παταστερέψαντον τὸ πλοίον του, ἐπίστενεν, ώμως, οὐδὲπεν ο πλοιάρος νάρεθῆσετο ἐπὶ τῆς γερένας κατά τὸν διάπλουν ἀπὸ μίαν τοσού δύσοσολον διά τὴν ναυσιπλοίαν πειοσύνη.

συστοίχων ήταν την γενικότερη περιφέρεια.
Ο σποτούρος — ήταν μαθητεύοντας ναυτόπαις — άνεψερεν είς τὸν ενδιοσκόμενον ἐν τῇ αἰθουσῇ τῶν χαρτῶν ἐποπλοίασκον, ὅτι διασώριν πρὸς τὰ ἑμίποδα μίαν λευκὴν γραμμήν. Ηαφά τὴν προειδοποίησιν ταύτην ὡς ἐποπλοίασκος οὕτε μετέβαλε τὴν πορείαν τοῦ πλοίου, οὐτε ἀνέζηψε τὸν πλόνην, ἀλλ᾽ ἀπεράσπισε μετά πάροδον διέγον λεπτῶν νὰ συμβολι- λευθῇ τὸν πλοίασκον. Ἐνῷ δὲ κατήρχετο τὴν γέννησαν, ἐπῆλθε τὸ πο- φαῖον.

Μολονότι δὲν ἔπηρε μεγάλη ἡμίκη εὐθύνη εἰς τὸν πλοιούχον, ἐνόμιζεν ὁ λόρδος δικαστής, ὅτι εὐθὺς ὡς ἀντέλημθι καὶ οὗτος τὴν λευκὴν γραμμὴν, δηλαδὴ τὰ θρανόμενα ἐπὶ τῶν ἑφάλων κύματα, ἔπειτα νὰ ἀλλάξῃ πορείαν ή ν' ἀναζοψή τὸν πλοῦν. Ἐθεώρει, οὖthen, ὅτι οἱ ἐνάγοντες εἰχον ἐπιτίχειν ἡ ἀποδεῖξουν, ὅτι τὸ ναυάγιον τοῦ πλοίου καὶ η ἀποτέλεια τοῦ φροτίου εἰχον προσκληθῆ ἐξ ἀμειλίας ή— διὰ νὰ ζησούποιησῃ ἔνα ἑλαφόδοτερον χαρακτηρισμὸν — ἐξ σφάλματος προὶ τὸν πλοῦν.

Ανέκπειτε ώς ἐξ τούτου, τὸ δεύτερον σημεῖον τῆς ὑπόθεσεως. Απάνται τῶν ἄρδιων 6 καὶ 7 τοῦ Καναδικοῦ Νόμου, οἱ ἔφοροισταὶ ἀπῆλασαντο τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν ἡ ζημιά προσέπτουσαν ἐκ σφάλματος περὶ τὸν πλοῦν, ὅτι διοικήνεται συντήτας. Εἰχον οὗτοι καθῆκον νὰ καταστοῦνται τὸ πλοίον των ναυαπίλων διὰ τὸ σημειώτικὸν ταξίδιον ἀπὸ Βαγούνθεον εἰς Χούλλ. Τὸ ἐγειρόμενον ἐν προσεμένῳ ζητημα, ἣτο κατὰ πόσον ὑπῆρχεν εἰς τὸ Βαγούνθεον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀρχετὴ ποσθῆται γαν- ανθράκων, μὲν λογικὸν, ἀρκετὸν περιθώριον, διὰ τὴν μέχρι τοῦ Σάντη Τόμας διαδομήν τον. Ἀπὸ τὰ προσίγνωτα κατὰ τὴν διαδικασίαν στη- κεῖται ἐμόδωσεν ὁ λόδρος δικαστής τὴν γνώμην, οὐ δὲν ὑπῆρχεν εἴτε τοῦ πλοίου εἰς Βαγούνθεον ἐπορκήσῃ ποσθῆται «πλόνυχος».

Προεβλήθη ὑπὸ τῆς ὑπερασπίσεως τὸν ἐναγαγένειν ἐφοπλιστῶν τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι διάμεσος ἀνθρακευτικὸς σταθμὸς ὑπῆρχεν εἰς Colos, ὃντα παρείχετο εἰς τὸν πλοιοκτήτας ἡ εὐκαιρία νὰ προσεγγίσῃ ἔπει τὸ σάζαφό την, πειραιώνειν ὅπτι τῆς ποδότητος γωνιαθράκων, τὴν ὁποιαν ὄφειλον νὰ ἔξεισθον ἀρχικῶς εἰς τὸ Βαγούνθερ. Κατὰ τὸν λόγον διατάχην, ὁ Ισημερινὸς οὗτος ἦτο ἀδύσιος. Εἴτε ἡτο καθῆκον εἶπε — τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ παραλάβουν εἰς Βαγούνθερ ἔπαικη ποστή

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"
[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμή φορτηγών άτμοπλοίων εξ Ελλάδος
δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΛΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ και τάναπαλιν

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι’ Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

МЕГАРОН ВАТТН

PEIDAI

Τηλέφ. 40.418

καὶ τὸν εἰς ἄπαντας τὸν Ἑλληνικὸν λιμένας Ποάκτουος τῆς Ἐπαυρίας

τα γιανυθράκων δι' όλοκληρον τὴν μέχρι Σαίν Τόμας διαδρομήν, εἴτε ἀπεράτων νὰ παραλέσουν μικρότερα ποσότητα, διότι θὰ ήδυναντο νὰ συμπληρώσουν τὴν ἀνθράκενσιν εἰς Colou, ή εὐθύνη διὰ τὸ ναυόπλοιον τοῦ σκάφους τον δὲν θὰ συνέτρεξε δις (εἰς Βαγκούνερ καὶ Σαίν Τόμας), ἀλλὰ τρις, εἰς Βαγκούνερ. Κολὸν καὶ Σαίν Τόμας. Ἐν ἀλλαζέσσιν, ή ἀπὸ Βαγκούνερ εἰς Σαίν Τόμας διαδρομή, θὰ ἔδει νὰ θεωρηθῇ, οὐχὶ ως μία, ἀλλ' ως δύο φάσεις τοῦ ταξιδίου, κατὰ τὰς δύοις διαστολές τῶν δρων τῆς φορτωτικῆς, ησαν ἐποχεμένους οἱ πλοιοτήται νὰ διατηροῦν τὸ ναυσιπλοίον τοῦ σκάφους τον. Δὲν ἀπέμενεν, ὥμως, εἰς τὸν διαστὴν λόδων Μακκίπου οὐδεμία ἀμιβολία, ὅτι τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Colou διὰ Σαίν Τόμας μὲ τελείως ἀνεπαρκῆ ποσότητα επιπλεκεργεῖ καὶ ἐπομένως δὲν ἦτο τοῦτο «εναστίλον». Ἐξεδόθη, ὅθεν ἀπόμενος ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων, μετὰ τῶν ἕξδων, παρεσχέθη δὲ εἰς τοὺς ἐναγόμενους ἐφοπλιστὰς προθεσμία 21 ἡμερῶν, ἵνα ἀσήμισσον, ἐφ' οὗ θὰ τὸ ἐπενήμουν, ἔφεσιν.

—Φόρτωσις καὶ ἐκφόρτωσις καὶ αἱ ἀποζημιώσεις διὰ τὴν ἐπιτάχυνσίν των

Εἰς τινας τομεῖς ἴνστανται ἀξιοσημείωτοι διαφοράι μεταξὺ τῶν ποσοτήτων, αἵτινες ἀναγράφονται εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα, διὰ τὴν φόρτων ἡ ἐξαρθρώσις ἐνὸς πλοίου καὶ ἐξείνων ποὺ δύνανται ἐν τῇ πραγματικότητι νὰ ἐπιτεγχθοῦν. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου παρέχονται εἰς τὴν τελεταίαν ἐγκυρῶν τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνῆς Ναυτικῆς Διασφέψεως» λεπτομερεῖαι πληροφορίαι ἐπὶ μίας χαρακτηριστικῆς περιπτώσεως, κατὰ τὴν δόσιν τὸ μὲν τὸ ναυλοσύμφωνον καθόδης φόρτων 350 τόννων ἐπεφωσφάτων εἰς τὸ Ρόττερνταμ κατὰ 24 ὁρῶν, ἐνῷ τὸ δόλον φορτίον, ἐκ 1910 τόννων, ἐπετεύχθη νὰ φορτωθῇ ἐντὸς 13 μόνον ὡρῶν. Εἰς τὴν Στοκχόλμην, λιμένα προορισμοῦ τοῦ ἀνωτέρῳ φορτίου, η συμπεφυμένη ἐκφόρτωσις ἀφέσθαι 350 τ. τάξ 24 συνεχεῖς ὥρας ἐργασίας, ή δὲ πλήρης ἐκφόρτωσις ἐπαργαματοποιήθη καὶ ἐξεῖ ἐντὸς 3 ½ ἡμερῶν, ἵνα εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τοῦ συμπεφυμένου. Οἱ ὄποιοισμοί, δύνεν, τῶν πλοιοπτητῶν, ἀδόητη καὶ μὲ ὑψηλὸν, σχετικῶς, ναῦλον, ἀνετέρεντο, δεδουμένοι, διὰ τὸ δόσον «εντίσπατζ» ἀπερρόφουν σεβαστὸν ἐκ τοῦ ναῦλου ποσού.

Οἱ βασικοὶ σκοποὶ τῆς πληρωμῆς «εντίσπατζ» δι' ἐπιτάχυνσιν τοῦ χρόνου φορτώσεως ἡ ἐκφόρτωσεως — συνεγίζει ἡ ἐγκυρόλεια — ἀφοῦ τὴν ἀποζημιώσιν τῶν φορτωτῶν ἡ παραληπτὴ διὰ τὴν συντόμευσιν τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφόρτωσεως, πέραν τῶν ἐκστασῶν ὅριζομένων κανονικῶν ποσοτήτων. Δικαιολογητικὸν τῆς τοιάτης ἀποζημιώσεως εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι η συντόμευσις τοῦ χρόνου προϊστέτει πρόσθιτον διάστημα διὰ τὸ ἐπτάκτον ἐργασίαν καὶ διὰ τὸ «εντίσπατζ» ἀμοιβὴ καλεῖται νὰ καλύψῃ περίπου τὴν τοιάτην διάστημα, δεδουμένοι, διὰ τὸν εἰναιά δίκαιον νὰ ἐλευθερωθεῖται τὸ πλοίον ταχύτερον τῶν συμπεφυμένων χρόνων, ἐπ' ὄψει τῶν πλοιοπτητῶν καὶ ἀναλόησαι τῶν ναυλωτῶν ἡ φορτωτῶν. Τὸ «εντίσπατζ» ἐπίσης ἀποτελεῖ ἀντικειμένον ἰδιαίτερας συμφωνίας δι' ἐκάστην εἰδικὴν περίπτωσιν ἀναλόγως τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἐργασίας εἰς ἔκαστον λιμένα.

Οἱ συνειδήσεις, δύνεν, εἰς τὴν φορτωτικὴν περίπτωσιν καὶ τὸ δόσον

παρατηρεῖται καὶ εἰς πολλὰς ἄλλας παρομοίας περιστάσεις, ἀποτελεῖ ἔνα ἐντελῶς διαφορετικὸν ζήτημα. Καθορίζονται, συγχότατα, διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου «εντίσπατζ», ἄπαντα εἰς τοὺς σχετικοὺς λιμένας, δεδομένου, ὅτι οὔτε οἱ φορτωταὶ, οὔτε οἱ παραληπταὶ ἴσοις διαστάσεσιν τίνα δαπάνην διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφόρτωσεως, ἐφόσον ἡ ἐπιτυγχανούμενη συντόμευσις κείται ἐν τοῖς τῶν κανονικῶν δριῶν διαδικτότητος τῶν λιμένων τούτων. Ἀπότελος, δύνεν, σκοποὶ τῆς τοιάτης μεθόδου είναι ἡ ἐκπτωτική τοῦ ναῦλου καὶ μάλιστα εἰς βαθμὸν, τὸν δόσον δὲν δύνανται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ προϋπογίσουν μὲν πολύτιμην τινὰ βεβαϊότητα.

Ἐτερον ἐντατές μεταξὺ τῆς ιδίας μεθόδου ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι δὲν δύνανται ἐπίσης οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ προδιορίσουν ἐπαρχίαν τὴν «θέσην» (position) τοῦ σκάφους τον. Καὶ ἐὰν ἀκόμη λάβουν ἐπ' ὅμην τοὺς τιμανῆς ἡμερομηνίαν συμπληρώσεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφόρτωσεως, ἐνδέχεται ν' ἀντιμετωπίσουν ἀπατήσεις δι' ἐσφαλμένης περιγραφῆς τῆς «θέσεως» τοῦ πλοίου τον διὰ τὰ ἐπόμενα ταξίδια, ἐφόσον δι' οἰκανήδηποτε αἵτινα δὲν θὰ καθίστατο ἐφιστόν νὰ φορτώσῃ ἡ ἐκφόρτωσις τοῦτο ἐντὸς τοῦ προϋπολογισθέντος χρόνου.

Δυνατὸν — συνεγίζει ἡ ἐγκυρόλεια — νὰ κατηγορηθοῦν λ. χ. οἱ πλοιοπτηταὶ, ἢ περιπτώσει σταλίων προτοφορίων ἐκ καθυτερώσεως τοῦ πλοίου, διὰ τὴν προηγούμενή «θέσησις» τοῦ σκάφους είχεν ἐπολογισθῆναι ωρίς νὰ ληφθοῦν ἐπ' ὄψιν αἱ αναφερόμεναι εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ποσότητες φορτοεκφορτώσεως. Εἰναι ὅτεν λογίσον, ὅπως οἱ πλοιοπτηταὶ ἀρνοῦνται τὴν ἀποδοχὴν τοιώντων ψυχῶν. Κατὰ τὴν ἐγκυρόλειαν, τὸ ζήτημα τοῦτο πρέπει ἐξ ισοῦ ν' ἀπασχολήσῃ καὶ τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς. «Όταν οἱ λιμένες εἰναι ἐφοδιασμένοι μὲ δόλα τὰ σύγχρονα μηχανικά μέσα ἐργασίας, εὐλογον θεορεῖται νὰ τυχάνουν τὸν ίδιον εὐδοκίον καὶ τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως, τόσον οἱ ἐμπόροι, ὅσον καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, μὴ δικαιολογηθεῖν τὴν καταχωρίσεως εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα δριῶν, οἵτινες εὐνοοῦν ὀπολειστικῶν τοὺς ναυλωτάς καὶ ἐξασφαλίζουν ὑπὲρ αὐτῶν καὶ μόνον τὰ παιχνίδια να εἰναι ἐφεσινούντα λιμένων καὶ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν πλεονεκτήματα.

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

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

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

Usines George Levis S.A. Vilvorde (near Antwerp) Belgium.
Wood Hempel Ltd, London, England.
Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

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

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

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

TRADE



MARK

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. {	ΑΘΗΝΑΙ	ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	ΠΑΤΡΑΙ
	30-151 & 30-152	44-348 & 41-614	8-57

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

Κατ'εύθειαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΙΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

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

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ως Σκανδινανίζονταν, εἰς τρόπον ώστε αἱ ἀθρόαι αὐταὶ περιπτώσεις ὑφόσεως τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας προενάλεουσαν σχετικὴν συζήτησιν εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων, ἐξ ἀφορμῆς ἐπερωτήσεως βούλευτοῦ, ζητήσαντος νὰ πληροφορηθῇ παρὰ τὸν «Board of Trade» τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα παρ' ἔνος πλοίου, διὰ ν' ἀναγνοισθῇ ὡς Ἀγγλικόν, τὰς ἑφασμένας διατάξεις διὰ τὴν ἔντικότητα τῶν ἐπὶ τοιούτον σκαφῶν ἐπιφεύγοντα πληρωμάτων, καθὼς καὶ ἐάν ἐμεσολάθει χρονιζόν τι διάστημα πρὸ τῆς ὁριστικῆς ἐγκρίσεως τῆς νηολογήσεως καὶ τοῦ χαρακτηρισμοῦ τῆς ὡς ἴσχεταις καὶ ἀνθεντικῆς.

Ἀπαντῶν εἰς τὴν ἐπερωτήσιν ταῦτην ἐκ μέρους τοῦ «Board of Trade» ὃ δόκτορος L. Burgin, ἐτόνισεν, ὅτι διὰ ν' ἀναγνοισθῇ ἐν ἀττικόλοιν, ὡς Ἀγγλικον, πρέπει ὁ ἰδιοτήτης του νὰ είνει "Ἀγγλος ἕπικος ἥ" — ἐάν πρόσκειται περὶ ἑταῖριας — νὰ ἔχῃ αὐτὴν ἰδρυθῆν συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους οἰουδήποτε τιμῆματος τῆς Ἀγγλικῆς Ἐπικρατείας, νὰ ἐπάγεται εἰς αὐτὸν καὶ νὰ ἐδρεῖ ἐντὸς τῆς Ἐπικρατείας. Ἡ νηολόγησις ἀρχεῖται ισχύουσα ἀπὸν προηγούμενης μεσολαβήσεως, χρονικοῦ τονιοῦ διαστήματος, ὡς πρὸς δὲ τὰ πληρωμάτα, οὐδέμια εἰδικὴ διάταξις, σχετικὴ διαστήματος, ὡς πρὸς τὸν πληρωμάτα, συντρέχει, δεδομένου, ὅτι, ενθῆς ὡς τὸ σκάφος καταστῆ Ἀγγλικόν, ἐφαρμόζονταί οἱ ἐν ισχύι περὶ Ναυτιλίας Ἀγγλικοί νόμοι.

Τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «Τάκης»

'Ἄπο μέρους τῶν ἔνδεκα ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Τάκης», οἵτινες, ὡς ἐγράφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, δὲν ἐδέχθησαν νὰ συνεξίσουν τὸ πρὸς τὴν Ἰσπανίαν ἐν Κάρδιφ ταξίδιον τοῦ σκάφους, μὲ φορτίον γιανθράκων, ὥλαβομεν μαράζην ἐπιστολήν, διὰ τῆς ὥποιας δικαιολογοῦν τὴν ἐτοίμασιν τοῦ πληρώματα, οὐδέμια εἰδικὴ διάταξις, σχετικὴ διαστήματος, ὡς πρὸς τὸν πληρωμάτα, συντρέχει, δεδομένου, ὅτι, ενθῆς ὡς τὸ σκάφος καταστῆ Ἀγγλικόν, ἐφαρμόζονταί οἱ ἐν ισχύι περὶ Ναυτιλίας Ἀγγλικοί νόμοι.

«Δὲν ἡθέλαμεν, — μᾶς γράφουν — νὰ φορούντανενόσιμων τὴν ξωήν μας, ἀφοῦ ἐγνωμονεύει τὸ τραγικὸν τέλος τοῦ ἀτμοπλοίου «Λουκία». Τοῦτο καὶ μόνον συντείνειν εἰς τὴν ἄρνησιν μας νὰ ταξιδεύσουμεν, χωρὶς ν' ἀπατήσουμεν οὐδεμίαν πρόσθετον ἀμοιβήν, ἀπορρίφαντες καὶ τὴν δοθεῖσαν αἴσιην ἐνὸς μισθοῦ ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοτήπου. Ἡ ἀρνησίς μας δὲν ὠφείλετο εἰς εἰσιγήσεις τρόπων, διότι αὐτὴ τὸ πρότον διετυπώθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ, παρουσίᾳ τοῦ κ. Προξένου, δοτικού καὶ ἐδικαίωσης τῆς αἴτησίν μας ταῦτην. Εἶνε, δεβαίως, λυπηρὸν νὰ διαφέύγουμεν τὸν πλοιαρίον μας, μὲ τὸν δύσον μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς ἀπολύτεως συνειργαζόμενα στενῶς, πάντως τὰ πράγματα οὐτῶς ἔχουν».

Μεταξὺ τῶν ἐποχαρομένων είνει οἱ δύο μηχανικοί τοῦ σκάφους, δ' καὶ γ', καὶ ὁ ναυάρχος αὐτῶν.

Ἐκπαιδευτικὸς πλοιοῦς λιμενικῶν δοκίμων

Τὴν 17ην τοῦ μηνὸς θὰ ἐπιβοῦν εἰς Πειραιά τοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς «ΒΕΛΓΙΟΝ», τῆς ἑταῖρας Ἑλληνικῆς, Α. Ε., οἱ λιμενικοὶ δόκιμοι πρὸς ἐκτέλεσιν διμήνου ἐκπαιδευτικοῦ πλοιοῦ ἀνὰ τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐνδρώπτης, εἰς τοὺς ὥποις προσεγγίζει τὸ ηγένεν πλοίον. Οἱ δόκιμοι θὰ συνοδεύονται εἰς τὸ ταξίδιόν των ὑπὸ τοῦ ἐποποιάρχου - λιμενικοῦ κ. Γ. Κωτούλα.

Διοικητικὰί ἀποφάσεις καὶ διατάγματα

Διὰ Β. Δ. ἀπενεμήθη τὸ ἀργονῦν ναυτικὸν μετάλλιον δ' τάξεως τοῦ πλοίου τοῦ ἀτμοπλοίου «ΒΕΛΓΙΟΝ» κ. Διον. Πανᾶν, διότι διέσωσε τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «Ωκεανίς» καὶ παρέσθη δούλειαν εἰς τὸ σκάφος, διότε καὶ διεσάθη ὡμοιόληθή παρὰ ναυαγοσωστικοῦ εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

— Δ' ἔτερον Β. Δ. ἰδρυθῆσθαι σταθμὸς ὑποχρεωτικῆς πλοηγήσεως εἰς τὴν Γερακανίαν, μὲ προσωπικὸν ἐξ ἔνος πλοηγοῦ.

— Λι. ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ ἀτμοπλοίου, α' καὶ δ' τάξεως, δρίσθιμου διὰ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου. Λι. αἴτησίς τῶν ἐποφητῶν θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου.

— Ἀνεβλήθησαν διὰ τὴν 25ην τοῦ μηνὸς αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν. α' καὶ δ' τάξεως, διὰ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως, καθὼς καὶ μηχανοδηγῶν α' καὶ δ' τάξεως.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Υπὸ τὸν τίτλον «HIGHBURY STEAMSHIP Co, LTD», ίδρυθη

ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἑταῖρια, σκοπὸν ἔχουσα τὴν διεξαγωγὴν ἐφοπλιστικῶν, ναυλομεσοπτικῶν, πρατοφερακῶν καὶ ἐν γένει ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν. Τὰ κεφάλαια τῆς νέας τάντης ἑταῖριας είνει 6.000 λίρα καὶ διευθύννεται αὐτῆς οἱ κ. z. N. Βασιλείου καὶ Λεων. Γ. Ἰοαννίδης. Τὰ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς: 91—93 Bishopsgate, London E. C. 2.

— Παρὸ τῆς ἐν Πειραιεῖ αὐτοφορμῆς τῶν «Δοῦλ'» ἐξητήθησαν προσφοραὶ διὰ τὴν πώλησιν τῶν ναυαγίων τῶν φορτηγῶν «ΒΟΑΓΑΣ» καὶ «ΕΙΡΗΝΗΣ» ὡς ταῦτα εἰσὶ καὶ εὐόσισταν διεύθυντα παρὰ τὴν Μήλον τὸ πρῶτον καὶ παρὰ τὸν Καφρέα τὸ δεύτερον.

— Κατὰ πληροφορίας τοῦ Ἀγγλικοῦ Λοΐδη ἐκ Θέουτας ἐξεφορτώθη ἐξει τὸ φορτίον τοῦ ἀπ.) π. «ΓΑΡΔΕΛΑΚΙ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» τοῦ κ. A. Γ. Παπαδάκη, 2345 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1900, μὲ σερβέν Νοὺ τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ τιμῆς 10.000 λιρῶν καὶ παρεδόθη ἡδη εἰς τὴν Ἀμέρι-

σαν. Τὸ πλήρωμά του ἐφθασεν εἰς Πειραϊα. — Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τοῦ κ. P. B. Παντελή Αμερικανικὸν φορτηγὸν «Maryg. 2. τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1918, παραληφθὲν εἰς Βόρειον Αμερικὴν ἐτέθη ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «Golden Star».

— Εἰς Νέαν Υόρκην παρελήφθη τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ. z. Ρεθύμνην καὶ Κούνιουστην τοῦ φορτηγὸν «AMERICAN EARGLIE» 4371 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1917, μετονομασθὲν «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ» καὶ τεθὲν ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν. Παρελήφθη ἐπίσης εἰς τὴν Βαλτιμόρην καὶ τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν ἀδελφὸν Ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «MUNINDIES» 4576 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1917, μετονομασθὲν «ΕΑΕΝΑ P.». Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἐτέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τοῦ κ. z. Ρεθύμνην σημαίαν φορτηγὸν «PUTNEY HILL» (ex «MUNERIC») 5035 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1919, ὅπερ εἶχεν ἀγόρασθη περὶ τὰ τέλη τοῦ π. ἔτος παρὰ τὸ παρόν τοῦ κ. z. Ρεθύμνην καὶ Κούνιουστην τὴν ἐπανεκοπήθη ἡδη παρ' αὐτῶν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγόραστάς ἀντὶ 56.000 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΙΘΑΚΟΣ» τοῦ κ. Γ. Δρακούλη, 3916 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέν Νοὺ τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 28.500 λιρῶν νέτ.

— Εἰς Ἀμέρισσαν ὑποστεί πρὸς ἡμεροῦ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν τοιάντην φορτηγὸν «CRAGGAN HILL» 3566 τ. γραφὸς τοῦ κ. z. Ρεθύμνην καὶ Κούνιουστην. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατευθύνεται ἡδη εἰς Πλέιστον ὑπὸ τὸ ἀντό, πρός το παρόν, ὄνομα.

— Τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «MUNAIRES» 4620 τ. γραφὸς καὶ ναυπηγήσεως 1918, ὅπερ ὑγοράσθη παρὰ τὸν κ. z. ἀδελφὸν Προφίον, παρελήφθη εἰς τὴν Βαλτιμόρην, ἔνθα καὶ ὑψοστεί πολλὰ τὸν Ελληνικὸν σημαίαν μετονομασθὲν «ΠΛΕΙΑΔΕΣ».

— Τὸ πολλήθεν εἰς Ἀγγλικὴν ἑταῖριαν «TZENNY» 1859 τ. γραφὸς (τοῦ 1912) παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του καὶ ἐτέθη ἡδη ὑπὸ τὸν Αγγλικὸν σημαίαν.

— Τὰ παροπλισμένα ἐπιβατηγὰ ἀτμόπλοια «ΑΛΚΜΗΝΗ» (ex «ΑΛΒΑΝΙΑ») 1499 τ. γραφὸς (τοῦ 1887) καὶ «ΕΛΛΗΝ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ» 721 τ. γραφὸς (τοῦ 1899) ἐπωλήθησαν ὑπὸ τῆς «Ακτοπλοίας τῆς Ελλάδος» Α. Ε. εἰς Ἰταλὸν πρὸς διάλυσιν, μὲ παρίσθισην εἰς τὴν Γένοβαν, ἀντὶ τιμῆς 5646 λιρῶν τὸ πρῶτον καὶ 2912 λιρῶν τὸ δεύτερον. Ἡ τιμὴ αὗτη ἀντιστοιχεῖ πρὸς 78) — κατὰ τὸν γραφὸς.

— Τὸ πολλήθεν εἰς Βέλγους διαλυτάς φορτηγὸν «ΑΙΓΑΙΕΛΙΚΗ» 3240 τ. γραφὸς (τοῦ 1899) παρεδόθη εἰς Σαΐν Ναζαρί, ως ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, μὲ ρυμούλησθη δὲ πρὸ τοῦ ἀγοραστῶν τοῦ εἰς τὴν Γάνδην.

— Ἐνηργάσθησαν εἰς τὸν νηολογήσθησαν πρὸς Πειραιῶν τὸ φορτηγὸν «ΚΡΑΓΑΝ ΧΙΛΔ» 3566 τ. γραφὸς, τὸν κ. z. Γ. Κούνιουστην καὶ Σία καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν ἀπ.) π. «ΠΥΛΑΡΟΣ» 932 τ. γραφὸς, τὸν κ. z. Σπ. Α. Ἀλεξάτου καὶ Χ. Ν. Μαρκέτου.

— Διεγράφησαν ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς, ως πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς, τὰ φορτηγὰ «ΕΛΛΕΝΙΚ» 4403 τ. γραφὸς καὶ «ΑΛΚΙΜΟΣ» 1906 τ. γραφὸς.

— Τὸ φορτηγὸν «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (ex «ΣΥΛΒΑ») 4402 τ. γραφὸς, ἐνεγόμητε εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς μὲ τὴν ἀπόλογον ἰδιοτητάν: Νιζ. Ἀπόδιακος 53 o), Χαρ. Πατέρας 38 o), Κ. Μίχαλος 5 o), Ν. Σελόπ.

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΙΟΣ

Κατ' εὐθεῖαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN, OSLO, GOTHENBURG, 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

γον 104 και ἐπίστεγον 27 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δινάμεως 471 ὄνομ. ἵππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24'' $\frac{1}{2}$, 41'' $\frac{1}{2}$, 72'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλων 48'' ἵντσῶν. Λέβητας φέρει δύο, καταναλίσοντας πετρόλιαν, πέσσως 190 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«MARY» Ἀμερικανικὸν, ἡγοράσθη ἀντὶ 11.000 λιθρῶν παρὰ τοῦ ζ. Π. Β. Παντελῆ μὲ παραλαβὴν εἰς Ἡνομένας Πολίτειας (λιμένας Ἀτλαντικοῦ). Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει παρὰ τῷ Λόρδῳ κλάσιν 100A1, εἶναι δὲ 2151 τ. γκρός, 1286 τ. νέτ. καὶ 3293 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 20' 2 ποδῶν. Κατεύσκεψθε τὸ 1918 (Ἀγούστου) εἰς Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, διαθέτει δὲ χώρων 136.000 κ.π. διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χῆμα, 126.000 κ. π. διὰ δέματα καὶ 10.260 κ. π. διὰ μπάνκερς καὶ χρηματοποιεὶ ἔρμα ὕδατος 954 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστρῳ καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 250.5 ποδῶν, πλάτους 43.7 καὶ κοίλου (βάθους) 20.4 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 26, μεσόστεγον 64 καὶ ἐπίστεγον 25 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς καὶ δινάμεως 307 ὄνομ. ἵππον, εἶναι τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 21'', 35'', 59'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλων 42'' ἵντσῶν. Λέβητας φέρει δύο, πέσσως 190 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

Αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων πλοίων διετηρήθησαν κατὰ τὸ α' 150ῆμερον τοῦ Μαΐου εἰς ὥρηλα ἐπίπεδα, ή δὲ ἀγορὰ παρέμεινε σταθερὰ, μὲ χαρακτηριστικὸν γνωσίσμα τὴν ὑπερτέφανην ἔντησην χωρητικότητος ἔναντι τῆς προστρέφομένης τοιωτίτης. Τὸν τόνον τῆς παραπηγμένης ζωηρότητος προσέδοντες ἡ ἀθόρα ἔντησης σαφῶν, ἐκ μέρους, ίδιᾳ, τῶν Ἰαπόνων καὶ τῶν Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες προέβησαν εἰς τὴν ἀγορὰν ἀρκτῶν πλοίων Μεταξὺ ἀντὸν περιελαμβάνοντο καὶ τρία φορτηγά στάντα «A.», ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δύο, 8150 τ. d. w. τὸ δὲ εν καὶ 8341 d. w. τὸ ἔτερον, ἀμφότερα δὲ ναυπηγήσεως τοῦ 1919 καὶ μὲ σερβέν No1 τοῦ 1936, ἡγοράσθησαν παρ' Ἰαπόνων ἀντὶ 55.000 λιθρῶν ἔκαστον, τὸ δὲ τρίτον 8150 τ. d. w. (τοῦ 1919), μὲ σερβέν No2 τοῦ 1937, ἡγοράσθη παρὰ Νορβηγῶν, ἐπαναληφθεῖσης τῆς τιμῆς τῶν 55.000 λιθρῶν. Παρ' Ἰαπόνων ἡγοράσθη, ἔπιστης, ἐν τῷ Ἀγγλικῷ φορτηγῷ 8925 τ. φορτίου (τοῦ 1914), μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1935, ἀντὶ 47.000 λιθρῶν, ἐνῷ Φινλανδοῖ ἐφοπλιστὰ ἡγόρασαν ἐν μότοις 4963 τ. γκρός (τοῦ 1924) ἀντὶ 80—90.000 λιθρῶν καὶ τὰ Ἐλληνικὰ φορτηγά «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» 2345 τ. γκρός (τοῦ 1900) καὶ «ΙΘΑΚΟΣ» 3916 τ. γκρός (τοῦ 1906), ἀντὶ 10.000 λιθρῶν τὸ πρότον καὶ 28.500 λιθρῶν νέτ. τὸ δεύτερον.

Ἄφεται ἀγοραπωλησίας σαφῶν μικροῦ καὶ μετόνυμον μεγέθους ἐπραγματούμησαν καὶ παρ' Ἀγγλιῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἡγόρασαν μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ Ἐλληνικὸν «NIKH» 958 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ 6500 λιθρῶν. Παρ' Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν ἔκτειτο ἐπίσης χωρητικότης, δὲν ἀντιγράφη, ὅμως, εἰμὶ μόνον ἡ ἀγορὰ ἐνὸς φορτηγοῦ, τοῦ Νορβηγικοῦ «Άδηνα», 7830 τ. φορτίου (τοῦ 1918), μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1934, ἀντὶ τιμῆς 31.000 λιθρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν ἐπὸ τὴν ἀδεσίαν ἐπιτεωρήσεως. «Οσον ἀφορᾷ τὸν Ἐλληνικὸν ἐφοπλιστᾶς, δύο μόνον πλοῖα ἡγοράσθησαν παρ' αὐτῶν, ἵτοι τὰ Ἀμερικανικὰ «MUNAIRES» 4620 τ. γκρός (τοῦ 1918) παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Πρωινού καὶ «MARY» 2151 τ. γκρός (τοῦ 1918) παρὰ τὸν κ. Ζ. Β. Παντελῆ. Τὸ τελευταῖον τοῦτο φορτηγὸν ἐτέθη ἐπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν, καθόσον πρόστειται καὶ διατεθῆ εἰς ταξίδια Ἰαπωνίας, δόπος ἀπρόδιος καὶ τὰ δύο ἄλλα σάφη τὸν ἴδιον πλοιούτην «MARVIA» καὶ «THORPEHALL».

Ἀντιθέτως πρὸς τὰς περιορισθεῖσας νέας ἀγορᾶς πλοίων παρ' Ἐλλήνον, ξινοτατάς ἐπῆρξε κατὰ τὸ διαρρέοντα 150ῆμερον ἡ σίνησης εἰς παραλαβὴν σαφῶν ἀγορασθέντων πρὸ παροῦ. Οὖτος, ὑψησαν τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν τὰ Ἀμερικανικὰ φορτηγά «AMERICAN EAGLE» (ἢδη «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ») 4371 τ. γκρός (τοῦ 1917) καὶ «MUNDIES» (ἢδη «ΕΛΕΝΑ P.») 4576 τ. γκρός (τοῦ 1917) καὶ τὰ Ἀγγλικὰ «ZINAL» (ἢδη «ΟΡΟΣ ΠΙΝΑΟΣ») 5729 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «GRAGGAN HILL» 3566 τ. γκρός (τοῦ 1918), ἀπεστάλησαν δ' ἐξ Ημεριδῶν πληροφορίατα διὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ Βελγικοῦ «MATADI» καὶ τὸν Ἀγγλικὸν «INVERGARRY», «INVERGORDON» καὶ «LEITH HILL».

Ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐπῆρξεν ιδιωτέρως ἐνδιαιρέοντας καὶ ἀναγγελθεῖσα παραγγελία εἰς Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα τριῶν νέων φορτηγῶν, πρὶν τὸν γράφοντα εἰς ἄλλην σελίδα.

Ἀλλὰ ἀξιολογώτερα ἀγοραπωλησία πλοίων ἔσαν αἱ ἀπόλογοι:

«BARON DALMENY» Ἀγγλικὸν μότοφοιτ μὲ δύο καταστρώματα, 3496 τ. γκρός, 6100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1936 καὶ νέας μηχανᾶς τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοῦς ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιθρῶν.

«DAVID DAWSON» Ἀγγλικόν, στάντα «A.», μὲ ἐν κατάστρῳ, 5287 τ. γκρός, 8150 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.8 $\frac{1}{2}$ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς Ιά-

πονας ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιθρῶν καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς ἓντας Ἰαπωνικὸν λιμέναν. Τὸ ἐν λόγῳ σάφας είχε πολλὴν π. ἔ. ἀντὶ τιμῆς 21.500 λιθρῶν.

«BEVONBROOK» Ἀγγλικόν, 782 τ. γκρός, 1070 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ ἐν κατάστρῳ, ἔμφορτον βύθισμα 13.4 3/4 ποδῶν καὶ σερβέν No3 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Βραζιλίας ἀντὶ 7000 λιθρῶν.

«EDENHURST» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 1596 τ. γκρός, 2743 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 17.8 1/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἀντὶ 32.500 λιθρῶν.

«ST. MELLONS» Ἀγγλικόν μὲ ἐν κατάστρῳ καὶ «εὐλετεντές» 4782 τ. γκρός, 8925 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.7 $\frac{1}{2}$ ποδῶν, καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρ' Ἰαπόνων ἀντὶ 47.000 λιθρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἀγγλίαν τὸν Ιούλιον. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν είχε πολλὴν περὶ τὰ τέλη τοῦ π. ἔ. ἀντὶ 33.500 λιθρῶν, τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1926 ἀντὶ 42.500 λιθρῶν καὶ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1918 ἀντὶ 250.000 λιθρῶν.

«HANSA» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 516 τ. γκρός, 880 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 14.5 3/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1904, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλίους ἀντὶ 5500 λιθρῶν.

«INNAREN» Σοντμπούν μότοφοιτ, μὲ ἐν κατάστρῳ, 5965 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοῦς ἀντὶ 65.000 λιθρῶν, μὲ σερβέν τοῦ 1937 καὶ μὲ παράδοσιν τὸν Δεκέμβριον.

«OILFIELD» Ἀγγλικόν τάνκερ μὲ δύο καταστρώματα, 5387 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1931, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλίους ἀντὶ 63.000 λιθρῶν.

«ST. QUENTIN» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 3528 τ. γκρός, 6480 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1915, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1935 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 21.11 ποδῶν, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνίας ἀντὶ 31.000 λιθρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν ἐντὸς τοῦ ἔτους. Τὸ σκάφος τοῦτο είχε πολλὴν ποληθῆ τὸν Νοεμβρίον τοῦ 1926 ἀντὶ 32.500 λιθρῶν.

«SEVEN SEAS SOUND» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 2470 τ. γκρός, 3950 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1932, ἡγοράσθη ἀπὸ Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 29.000 λιθρῶν, μὲ παράδοσιν ἀμεσον. Κατὰ Φεβρουαρίου τοῦ ἔ. τ. τὸ αὐτὸν πλοίον είχε ποληθῆ ἀπὸ 25.000 λιθρῶν.

«SEVERN LEIGH» Ἀγγλικόν, στάντα «A.», μὲ ἐν κατάστρῳ, 5242 τ. γκρός, 8341 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3 $\frac{1}{2}$ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἰαπόνων ἀντὶ 55.00 λιθρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο είχε ποληθῆ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1924 ἀντὶ 47.500 λιθρῶν, τὸν Σεπτέμβριον π. ἔ. ἀντὶ 24.500 λιθρῶν, ἐπαναποληθὲν τὸν Νοεμβρίον π. ἔ. ἀντὶ 29.000 λιθρῶν.

«SMARAGD» Νορβηγικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ καὶ «σπάρ - ντέν», 1181 τ. γκρός, 1540 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοῦς ἀντὶ 200.000 Νορβ. καρωνῶν (10.000 λ. στ. περίποτο).

«KIRSTA» Φινλανδικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 1531 τ. γκρός, 2560 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπωλήθη ἀντὶ 3.950.000 Φινλανδικῶν καρωνῶν.

«NORSKEHAVET» (εκ «Κεραμίτες») Νορβηγικὸν ἐργοστάσιον φαλιάνης, μὲ δύο καταστρώματα, 5153 τ. γκρός, 8000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἀπεν σερβέν, ἐπωλήθη ἀντὶ 400.000 Νορβηγικῶν καρωνῶν καὶ θὰ διασκενασθῇ ἐκ νέου εἰς «τράμπ» φορτηγόν.

«CORNORE» Ἀμερικανικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 2153 τ. γκρός, 3245 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοῦς ἐφο-

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

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

πλιστάς άντι 30.000 δολλαρίων.

«LAURENT SCHIAFFINO» Γαλλικόν, με ένα κατάστρωμα και «σπάρ - ντέξ» 4533 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1908, με σερβέν Νο3 τού 1933 και άναλημμάτων τού 1921, έπολήθη άντι 18.100 λιρών.

«LAPEYRADE» Γαλλικόν, με ένα κατάστρωμα, 2921 τ. γκρός, 4620 τ. φορτίου, με ξηροφότον βύθισμα 20.3 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1920, έπολήθη άντι 32.000 λιρών.

«NETTY» Γιονγκοσλαβίκων, 3033 τ. γκρός, 4561 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1917, έπολήθη είς Ιταλούς άντι 12.000 λιρών άνευ σερβέν. Τὸ σάρας τούτο ήτο πρώτη Αμερικανικόν και είχεν άγορασθη τὸν παρελθόντα Μάρτιον ὥπερ Γιονγκοσλαβίων άντι 5000 λιρών, με παραλαβὴν ἐν Βαλτιμόρῃ, διονούσιον ήτο παροπλισμένον ἀπό ἑτῶν.

«BURGEO STAR» Αμερικανικόν, 6486 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1909, έπολήθη είς έφοπλιστάς τῆς Κίνας άντι 15.000 λιρών, με παραδόσιον είς Πρόδικτενς, ὡς ἐστὶ και εὐρίσκεται.

«CHETOPA» με ένα κατάστρωμα, 3252 τ. γκρός, 6036 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919 και «CADDOPEAK» 2865 τ. γκρός, 3510 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918, ἀμφότερα Αμερικανικά, έπολήθησαν, ἐν δημοπρασίᾳ, εἰς έφοπλιστάς τοῦ Λός «Αντζελες», τὸ μὲν πρῶτον άντι 57.700, τὸ δεύτερον άντι 65.000 δολλαρίων.

«LAURA MAERSK» Δανικόν, με ένα κατάστρωμα, 2538 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1907, έπολήθη είς Δανικήν έταψιάν άντι τιμῆς 300.000 Δανικῶν κορωνῶν.

«INDIEN» Νορβηγικὸν μότοοσπιτ, με ένα κατάστρωμα, 5702 τ. γκρός, 8750 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, με σερβέν Νο2 τοῦ 1932, ὅπερ ἐπολήθη τὸν παρελθόντα Ιανουάριον άντι 50.000 λιρών, ἀγέλλεται ἡδη, ὅπερ ἐπανεπολήθη άντι 66.000 λιρών.

«KIRKLSTON» Ἀγγλικόν, 1925 τ. γκρός, 3200 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, με σερβέν Νο 3 τοῦ 1934, έπολήθη άντι 26.000 λιρῶν.

«AVON CLIFF» Ἀγγλικόν, στάνταρ «A.», 5256 τ. γκρός, 8150 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, με σερβέν Νο2 τοῦ 1937, έπολήθη είς Νορβηγίους άντι 55.000 λιρών. Τὸ αὐτὸν φορτηγὸν είχε ποληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1935 άντι 20.000 λιρῶν και τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1936, με λῆξαν τὸ σερβέν τον, άντι 24.000 λιρών.

«FAGERSTRAND» Νορβηγικόν, 1171 τ. γκρός, 1700 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1903, έπολήθη άντι 165.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν.

«TORA» Ὁλλανδία, 574 τ. γκρός, 800 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920, έπολήθη είς Λεττονίους έφοπλιστάς άντι τιμῆς γύρω τῶν 7000 λιρῶν.

«ADNA» Νορβηγικόν, 5197 τ. γκρός, 7830 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918, με σερβέν Νο1 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν άντι 31.000 λιρῶν και ὑπὸ τῆς αἴρεσιν ἐπιθεωρήσεως.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ ἀγορὰ τῶν διάλυσεων παρέμεινεν ἡρεμος και κατὰ τὸ α' 150ῆμερον τοῦ Μαΐου, τόσον ἐν Ἀγγλίᾳ, δύον και εἰς τὰς ὑπολοίπους χώρας ἔχασσει μόνον τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἔνθα ἐπολήθησαν πρὸς διάλυσιν πέντε ἀτμόπλοια 11.296 τ. γκρός και δύον Ἰωνοτρέπον ποσεδάλιον τόνον αἱ ἔξαγωγαὶ φορτίου πλαισιοτήρων δι' δύον τοὺς προσφεύσιον, κυρίως δὲ διὰ τὴν Ιαπωνίαν. Ἐν Ἀγγλίᾳ, αἱ πραγματοποιηθεῖσαι πωλήσεις ἀμέρειον κυρίως ἀτμοκίνητα ἀλευτικά σάρη, ἀτίνα ἐπέτυχον τιμῆς 76)—κατὰ τόνον γκρός—αἱ τιμαὶ περιστρέφονται ἡδη γύρω τῶν 4 λιρῶν κατὰ τόνον γκρός, ἀνάλγως τοῦ χρόνου και τοῦ λιμένος παραδόσεως τῶν πολυομένων πλοίων. Οὕτως, ἡ «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος» Α. Ε. ἐπέτυχε τὴν πόλησιν εἰς Ιταλούς διάλυτας τῶν ἀτμόπλοιων τῆς «ΑΛΚΜΗΝΗ» (πρώτη «Ἀλβανία») και «ΕΛΛΗΝ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ» άντι 8758 λιρῶν, ἦτοι πρὸς 78)—κατὰ τόνον γκρός, με παράδο-

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΤΗΑ. ΔΙΕΥΟ. ΕΞΠΡΕ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΡΙΘ. ΤΗΑ. 43-288

Ἐπιθεωρήσεις πλοίων, ἐποπτεῖαι ἐπισκευῶν, πραγματογνωμούνα ἀδιαρίων κλπ.

Μελέταις ναυπηγήσεων και μετατροπῶν πλοίων, μελέται ἐλίξιον, καπατερήσεις κλπ. παρὰ διπλωματούχου Ναυτιγοῦ με δε-
πλενταστὴ πειρατῶν Εὐρωπαϊκῶν Ναυτηγείων. Μελέται Κοττέων.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Τῶν Οίζων

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING Co. Ltd. WALLSEND ON TYNE

Μηχανήματα καύσεως πετρελαίου ξηρᾶς και θαλάσσης. Ἐγ-
καταστάσεις θαλάσσης μέχρι σήμερον ἐπὶ ὄλικῆς ιστοδικούναεις 17
ἐκατομ., ἐν αἷς και τῶν ἀτμοπλοίον «Κάρο Σίτου», «Ἀφντένα»,
«Φρίντων», «Ἄργολικός», «Ἀρόπολις», «Κλειώ», αἱ περισσότε-
ραι ἐκτελεσθεῖσαι ἐν Πειραιῷ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

LHDHOLMEN - MONTALA LTD. GOTTHIURG

Προθερμαντήρες τροφοδοτικοῦ βάστατος τύπου ἐπιφανείας, μο-
νοὶ και διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters. Βεβαιο-
ύεισα οίκουνομον ὑλῆς ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀτμο-
πλοίον «Φραγκούλα Βροντήση» και «Υδρούσα» δύο περίποτον τόν-
νοι ἡμερησίως.

Ἀντιπροσωπεῖαι δι' ἔλικας, ἄξωνας, κλιβάνους κλπ.

σιν εἰς Γένοβαν. Παρ' Ιταλῶν διάλυτῶν, ἐπίσης, ἡγοράσθη ἀντὶ 3 λι-
ρῶν περίποτον κατὰ τόνον γκρός, ἀλλὰ μὲ παραδόσιον εἰς τὴν Μαρτινί-
καν, τὸ ἐξει παροπλισμένον Γαλλικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ANTIL-
LES» 2073 τ. γκρός (τοῦ 1912), μὲ τέσσαρα καταστρώματα και μὲ θέ-
σεις δι' 148 ἐπιβάτας. Γενικῶς ἡ ἀγορὰ τῶν διάλυσεων εἶναι σταθερά,
λέγεται δὲ ὅτι καὶ ἡ τιμὴ τῶν 4 λιρῶν κατὰ τόνον γκρός πρόσκειται
νὰ ὑπερβῇ θητῇ, ἐάν εἰσισθῆ ἡ τελεύτης ἡδη ὑπὸ διαπραγμάτευσιν πώλη-
σις ἐνὸς Ἀγγλικοῦ ἐπιβατηγοῦ «ελάνερ». Διὰ τὸ σκάφος τοῦτο ἐπιδί-
ώκεται τιμὴ ὀλίγων ἀνωτέρω τῶν 5 λιρῶν κατὰ τόνον γκρός.

Ἐνδιαφέροντα είναι καὶ ἡ διαβιβασθεῖσα πληροφορία, καὶ ἡ ἀντι-
πόδισποι τῶν διάλυτων διαφόρων χωρῶν συνήλθον πρὸς τιμὴν εἰς τὴν
Βενετίαν, πρὸς τὸν σκοπὸν διότι ἐπιτέχουν τὴν ἰδρυσιν ἐνὸς διεθνοῦς
«ειρητέλη», ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν οὐθίμων τῶν τιμῶν τῶν ἀγοραζομέ-
νων πρὸς διάλυσιν πλαισίων και τῶν πωλουμένων μετάλλων τῶν
προερχομένων ἐξ διάλυσεως πλοιού τύπου ὑλικοῦ. Εἰς τὴν διάσκεψιν ταύτην
ἀντεποροστεύθησαν αἱ περισσότεραι βιομηχανίαι
αἱ διαλύσεων, ἐγνώστης, ὥνως, ὅτι ἀπὸ τὰς διεξαχθεῖσαι συζητήσεις
δὲν κατέστη δημαρτόν νὰ προέλθουν ὁμοιόμενα συμπεράσματα, ἐάν προ-
γονιμένων δὲν συμφωνήσουν μὲ τὰς ὑπολοίπους χώρας οἱ Ιταλοὶ και οἱ
Ἰάπωνες διάλυται. Οἱ τελευταῖοι οὗτοι δείνενται πρόσθιοι νὰ πληρώ-
σουν ὑπήλας τιμᾶς διὰ τὴν προμήθειαν παλαιῶν μετάλλων και παλαι-
ῶν πλοίων, η δὲ ἐπιδιωκομένη ἴδρυσις τοῦ «ειρητέλη» είναι ἀδύνατον νὰ
πραγματοποιηθῇ ἀνευ τῆς συμμετοχῆς τῶν Ιαπωνῶν και τῶν Ιταλῶν
διάλυτων.

Κατὰ τὸ διαφρενταν 150ῆμερον ἐπολήθησαν πρὸς διάλυσιν 17
πλοῖα ὄλικῆς χωρητικούτης 18.830 τ. γκρός, συμπεριλαμβανομένων
και τῶν Αμερικανικῶν «VENATOR» 1113 τ. γκρός (τοῦ 1901) και
«DELOS W. COOKE» 3398 τ. γκρός (τοῦ 1897), τῶν ὅποιων ἡ πώλη-
σις ἀνηγγέλθη τὰς τελευταῖας ἡμέρας. Τὰ 17 πλοῖα κατανέμονται
εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίας:

'Ην. Πολειτιών	5 τ. γκρ.	11296	'Ελληνικά	2 τ. γκρ.	2.220
'Αγγλικά	9 »	3.241	Γαλλικά	1 »	2.073

Σύνολον πωληθέντων πρὸς διάλυσιν ἀ.)π.: 17 » 18.830

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ηγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς τὰ μι-
κρὰ ἀ.)π «Malaya» 895 τ. γκρός (τοῦ 1904) και «Aynthias» 463 τ. γκρός
(τοῦ 1908), καθὼς και τὰ ἀτμοκίνητα «Buffalo» 230 τ. γκρός
(τοῦ 1905), «Daneland» 289 τ. γκρός (τοῦ 1905), «Reindeer» 192 τ. γκρός
(τοῦ 1902), «Wyntham» 303 τ. γκρός (τοῦ 1916), «Hugelia» 278 τ. γκρός (τοῦ 1907), «Eltonian» 288 τ. γκρός (τοῦ 1914) και «Nebri»
303 τ. γκρός (τοῦ 1912).

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ηγόρασαν τὰ Ἀμερικανικά ἀ.)π «Arizona» 1041 τ. γκρός (τοῦ 1925), ὡς ἐστὶ και εὐρίσκεται συνεπείς
ζημῶν ἐκ πυρκαϊᾶς, «Indiana» 1979 τ. γκρός (τοῦ 1915) και «Charles
Donelly» 3765 τ. γκρός (τοῦ 1898). Τέλος ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ η-
γόρασαν ἀντὶ 8760 λιρῶν περίποτον τὰ ἱζηροτείνενα «Ἑλληνικά ἐπιβατη-
γύα «ΑΛΚΜΗΝΗ» 1499 τ. γκρός (τοῦ 1887) και «ΕΛΛΗΝ ΔΑΣΚΑΛΑ-
ΚΗ» 721 τ. γκρός (τοῦ 1899), ὡςτο ἀντὶ 78)—κατὰ τόνον γκρός και τὸ Γαλλικὸν ἐπιβατηγὸν «Antilles» 2073 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 6100
λιρῶν, παραδέτον, ὡς ἐστὶ και εὐρίσκεται, εἰς τὴν Μαρτινίκαν.

Μόλις ἐξεδόθη:

ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ "ΣΑΠΟΡΤΑ,,

Περιέχων μεταξὺ ἄλλων τὰς ἐξῆς χορηγίμους
λεπτομερείας δι' ἔκαστον 'Ελληνικὸν ἀ.)π.

"Ονομα και Διεύθυνσιν Πλοιοκτητῶν.

Τόν. φορτίου μετὰ καυσίμου ςλης (D.W.)

'Ολ. Χώρον εἰς Κ.Π. Χώρον Γαιανθρακαποθηκῶν

"Εμφορτον βύθισμα. 'Αριθμὸν καταστρωμάτων

Κατασκευὴν-Ἐπιθεώρησιν-Κλάσιν.

Καταγραφ. Χωρητικότητα (Γκρός και Νέτ).

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ "Η ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ ΕΝ

ΑΓΓΛΙΑ η.τ.λ., η.τ.λ.

Δι' ἐγγραφὰς η.τ.λ. ἀπευθυντέον πρὸς τὰ
Γραφεῖα τοῦ «ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙ-
ΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ «ΣΑ-
ΠΟΡΤΑ», 12 'Οδὸς Κομνηνῶν, Τ.Θ. 82.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Τὸ φροτηγὸν «Αἴγενζ» ἐβυθίσθη κατόπιν συγκρούσεως

Τὴν 5.40' προϊνὴν ὥραν τῆς 9ης Μαΐου ὁ ἀσνόματος τοῦ σηματοφοριῶν σταθμοῦ Cullercoats' ἔλαβε φαδιστὴγράφημα τοῦ 'Αμερικανικοῦ φροτηγοῦ «Nashabia», δι τὸ συνεχούσθη μὲ τὸ 'Ελληνικὸν φροτηγὸν «Αἴγενζ» καὶ δι τὸ τελευταῖον τοῦτο ἴνθισθη εἰς θέσιν πλάτους 54—51 Β καὶ μήκους 15—53 Α. Τὸ 'Ελληνικὸν πλήρωμα διεσώθη ἀπὸ τὸ 'Αμερικανικὸν φροτηγὸν «Nashabia» 9562 τ.γρ., ὅπερ κατηνθύνετο ἐν Ταμπάκῳ μὲ φορτιῶν πλατιστιδίουν εἰς τὴν Γδύνιαν, τὸ δὲ «Αἴγενζ» είχεν ἀπολέψει τὴν 8ην Μαΐου ἐξ Γδύνιας διὰ Ροζάριο μὲ φορτίου 5850 τ. γαιανθράκων. Ἡ σύγκρουσις ἔλαβε χώραν ὅλιγον μετά τὴν 5.30 προϊνὴν τῆς Κυριακῆς 9ης Μαΐου, πλησίον τοῦ Βορνηοῦ, τὸ δὲ «Αἴγενζ» ἦποταν σοβαρὸν φῆγμα καὶ φαγδιάς καταγλύφενον, κατεποντίσθη τὴν 5.52' π. μ. εἰς ἀπόστασιν 32 μιλίων Ν.Α. τοῦ Βορνηοῦ.

Ἐνθές ὡς ἐγγόσθη τὸ δυστύχημα, ἀπέπλευσεν ἐπὶ Γδύνιας τὸ ναυαγοστικὸν «Tytan» ἵνα παράσῃ — ἐνδεχομένως — τὰς βοηθείας τοῦ εἰς τὸ ἄπ. «Nashabia». Τὸ 'Αμερικανικὸν πλοῖον ὑπέστη καὶ αὐτὸ ἀρκετὰς ζημιὰς ἐκ τῆς συγκρούσεως, ἀνίγγειλε δὲ διὰ τοῦ ἀσνόματος τοῦ, δι ταραπήσεις διαφοροῦ εἰς τὸ κύτον του No1, ἣντις ὅμως συνεντετεῖτο εὐκόλως ἕπο τῶν ἀντώνων τοῦ πλοίου. Εἰς τὸ φαδιστὴγράφημα προσετίθετο, δι τὸ σκάφος δὲν διατρέχει ἀμεσον πάνδον καὶ ὅτι δὲν ζεριάζεται βοηθείας ναναγοσωστικοῦ, συνεχίζει δὲ τὸν πλοῦν τοῦ πρὸς τὴν Γδύνιαν μὲ ἡλιττομένην ταχύτητα. Τὸ ναυαγοστικὸν «Tytan» ἔφυσε μετά τινας ὥρας πλησίον τοῦ 'Αμερικανικοῦ, ὅπερ ἡρνήθη καὶ πάλιν τὴν παροχὴν βοηθείας, πλέον δὲ βραδέως, κατωφθώσεις νὰ φάσῃ εἰς Γδύνιαν τὰς νυκτερινὰς ὥρας τῆς 9ης πρὸς τὴν 10ην Μαΐου.

Τὴν ἐπομένην τοῦ κατάπλου εἰς Γδύνιαν καὶ τῆς ἀποβιβάσεως τῶν 'Ελλήνων ναναγόν ἥρισαν ἀναρρίσεις ἐπὶ τῶν συνθηκῶν, ὡφ' ἡς ἔλαβε χώραν ἡ σύγκρουσις. Αἱ ἀναρρίσεις διεξήδησαν ἐπὸ τῶν ἀμυδιῶν Πολωνικῶν ἀφριῶν, ἐλήφθησαν δὲ ἀ καταθέσεις τῶν δύο πλοιάρχων, τῶν ἀξιωματικῶν φυλακῆς, τῶν σπονιωδῶν ναυτῶν καὶ τινῶν ἄλλων ἀνδρῶν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πληρωμάτων. Κατὰ τὰς διαβιβασθείσας ἐκ Γδύνιας τηλεγραφίας πληροφορίας, τὸ 'Αμερικανικὸν φροτηγὸν ἐπέτησε τὸ «Αἴγενζ» εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν καὶ παρὰ τὸ ἄπ. ἀφιθ. 1 κύτον. Οἱ «Ελληνες πλοιοτείται εἰσοπτῆστες, δι τὴν ἐνθύην τῆς συγκρούσεως βαρύνει ἐξ ὀλοκλήρου τὸ 'Αμερικανικὸν πλοῖον, ὑπέβαλον αἰτήσιν συντηρητικῆς κατασέσεις τοῦ «Nashabia». Αντιπρόσωποι τοῦ Ἀγγλικοῦ «Λόνδον» ἀνεχώρησαν ἐπὸ Λονδίνου διὰ Γδύνιαν πρὸς ἐνέργειαν ἀναρρίσεων καὶ πραγματογνωμούσην. Τὸ δυνισθέντεν 'Ελληνικὸν φροτηγὸν ἀνήκειν εἰς τοὺς κ. κ. ἀδελφούς Πατέρα, ἣντο 3792 τ. γραφ. καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἣντο δὲ ἡσφαλισμένον ἄντι 25.000 λιρῶν.

Τὸ ἄπ. «Πόλι» ἐβυθίσθη ἐπὶ προσκρούσεως ἐπὶ νάρκης

Τὸ μαστήριον, ποὺ περιεκάλεψε τὴν τύχην τοῦ ἀγνοούμενον ἀπὸ ἓνος καὶ πλέον μηνὸς 'Ελληνικοῦ φροτηγοῦ «ΠΟΛΙ» 2861 τ. γραφ. καὶ ναυπηγήσεως 1897, τοῦ κ. 'Εμμ. Ν. Βιντιάδη, ἀπεσαρηνίσθη περὶ τὰ μέσα μόλις τοῦ α' 15θημέρου τοῦ Μαΐου, ἐκ τηλεγραφήματος τοῦ ἐν Ισπανίᾳ 'Ελληνος πρεσβευτοῦ πρὸς τὸν ἐν Γένοβα πλοιοκτήτην. Εἰς τὸ ἐν λόγῳ τηλεγράφημα ἀνεφέρετο, δι τὸ φροτηγὸν «Πόλι» πατεροπότισθη παρὰ τὰς Βαλεαρίδας νήσους προσρούσαν ἐπὶ νάρκης καὶ δι τὸ πλοίορχος καὶ διόλοληρον τὸ πλήρωμα τοῦ διεσώθησαν ἀπὸ τὸ πολεικόν «Baleares» καὶ τινα βοηθητικὰ Ισπανικὰ Ἐδυνικά σκάφη. Προσετίθετο ἀδόμη, δι τοὺς ναναγοῖς, οἵτινες, ὡς γνωστόν, ἔκρατοῦντο εἰς Θέουταν, ἀρέθησαν ἐλεύθεροι καὶ ἐπανακατέποντο ἥδη εἰς τὰς πατρίδας τοῦ, μέσω Γένοβας — Πατρέων. Παρομοίαν ἀνακοίνωσιν περὶ τοῦ κα-

ταυτοπισμοῦ τοῦ ἄπ. π. «Πόλι» κατόπιν προσκρούσεως ἐπὶ νάρκης, παρέσχε καὶ τὸ Ἀγγλικὸν Λόνδον, ἐκ πληροφοριῶν τῆς 'Εθνικῆς Ισπανίας.

Ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰς ἐπισήμους ταύτας ἐπιβεβαώσεις τῆς δυθίσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς διασώσεως τοῦ πληρόματος, ἐλήφθησαν πρὸς ἡμερῶν εἰς Γένοβαν, Πειραιά καὶ Σύρου σημειώματα παρ' ὅλον τῶν ἐπιβανόντων τοῦ φροτηγοῦ, οἵτινες ἐπειδόνται, ὅτι εἶναι ὑγρέτες. Τὰ ἐν λόγῳ σημειώματα ἡσαν ὅλα ὀμοιότυπα, σύντομα καὶ γεγραμμένα 'Ιταλιστὶ, ἔφερον δὲ τὴν σφραγίδα τοῦ 'Εθνικοῦ πολεικοῦ «Βαλέαρξ», εἰς τὸν λογοκαθητὴν εἰς τὴν Θέουταν καὶ ἡσαν ταχιδρομημένα ἐκ τοῦ Γιβραλτάρος. Εἰς τὰ σημειώματα ταῦτα ἀνεγράφαντο στερεοτύπως αἱ φράσεις: «Μή ἀνησυχεῖτε. 'Υγιαίνομεν». Πληροφορίαν περὶ τῶν συνθηκῶν, ὡφ' ἡς συνέβη τὸ πρόσοχον τοῦς ἐπὶ τῆς νάρκης καὶ τοῦ ἀρχιθύρος σημείουν καταποντισμοῦ τοῦ ἄπ. π. «Πόλι» δὲν μετεδόθησαν εἰσέπι. Οἱ πλοίαρχοι κ. Ροδιάδης κατεποντίσθησαν ἥδη εἰς Γένοβαν.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»: Εἳς Ροζάριο διὰ Σάρπηνες μὲ φροτίον γεννημάτων προσήσαξε παρὰ τὸ Γιλότσεστερο εἰς ἀβαθὲς σημείον τοῦ ποταμοῦ, ἀλλ᾽ ἀνελκυσθὲν τὴν ἐπομένην μὲ τὴν πλάτωσιν ἔφθασεν εἰς Σάρπηνες. (Ἀπρ. 27)

«ΜΑΡΟΥΛΙΩΣ»: Κατὰ τὸν εἰσπλοὸν του εἰς τὴν 'Αμερέδοσαν ὥγγισεν ἐλαφρῶς τὸν βυθὸν εἰς τὸν Sandettie Bank, χωρὶς νὰ ἀποτελέσῃ προσανδράς, ζημιάν τινα τῶν ἐπάλων του. (Ἀπρ. 27)

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ»: Καθ' ὃ χρόνον ἐξετέλει εἰς Βραΐλαν ἐληγμούς πρὸς ἀπότολον δι τὸ Ισμαήλ, πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φροτίου του, ἀπόλεσε τὴν δεξιὰν ἄγκυραν μετ' ἀρκετῆς ἀλλασσεως. Τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς 'Ισμαήλ, ὅποθεν συμπλήρωσαν τὸ φροτίον του, ἀνεχώρησε δι τὸ 'Αμερέδοσαν. Εἰς τὰ Λαδαρέντα, προσήσαξε τὸ φροτηγόν, λόγῳ τῆς ὑμέλης, εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς Καλλιπόλεως καὶ παρὰ τὴν θέσιν Zindjir Bozan Bank. Εἳς τόπον ἐσπενσει πρὸς παροχὴν βοηθειῶν τὸ Τοντζικὸν ναυαγοσωστικὸν «Hoga», ὃ «Ελλην πλοίαρχος, ὥμως, ἡρνήθη τὴν ἐπογραφὴν συμβολῶν τοῦ «Λόνδον», προτιθέμενος νὰ ἐπιδιωξῃ ἀνέλκυσιν διὰ τὰ ἴδιαν μέσων τοῦ πλοίου. Η δέος τῆς προσαράξεως είναι ἀμμώδης, κεῖται δὲ ἔσωθεν τοῦ φροτίου Ντιάνα. Παρὰ τὸν ἐπικαρπούντα εὐνοίοντας καὶ προσετίθεντας τῆς 8ης Μαΐου ἡ ἀνέλκυσις τοῦ σκάφους ἀνενομεῖται ναναγοσωστικοῦ, ἐπρόσεκτο δὲ νὰ ζητηθοῦν φροτηγίδες διὰ τὴν ἐκφροτούσαν 400 τ. γεννημάτων. Τὴν 9ην Μαΐου ὁ πλοίαρχος βλέπων τὰς ἀνεπιτυχεῖσις προσπαθείας διὰ τὴν ἀνέλκυσιν, ὑπέγραψε συμβόλαιον τύπου «Λόνδον» μὲ τὸ Τοντζικὸν ναυαγοσωστικὸν «Hoga». Αἱ ἐργασίαι ἥρισαν ἀμέσως, ἐξηρολούθησαν δὲ καὶ πέραν τῆς 12ης τοῦ μηνός.

(Ἀπρ. 27—Μαΐου 12) **«ΚΟΝΙΣΤΡΑ»:** Αγγελλεταν ἐπὶ Μπεζέτας, δι τοῦ αἱ ἐπὶ τῆς προσαράξεως εἰς Kelibia Σημιά τοῦ φροτηγοῦ μας τούτου ἡσαν ἐλάχισται. Διὰ τὴν ἐπομένην τοῦ ἀπηρθήμη χρόνου δέον ἥμερον. (Ἀπρ. 28)

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ»: Ως ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, τὸ φροτηγὸν τοῦτο κατεποντίσθησαν ἐξ 'Αργεντινῆς εἰς Φάλμουθ μὲ γεννήματα παρέμεινεν ἀσυνέργητον ἀνοικτά τοῦ Λαζ Πάλμας, συνεπειῶς ὅραισεως τοῦ ἄσοντος τοῦ πηδαλίου του. Παρὰ τὸ ἀσυνέργητον πλοίον παρέμεινε τὸ 'Αγγλικὸν τάνκερ «COWRIE», ἐσπενδον δὲ πρὸς παροχὴν βοηθείας διὸ 'Ισπανικά ωμοικάλικά εἰς Πάλμας. Κατὰ τὰς διαβιβασθείσας συμπλήρωματικάς πληροφορίας, ἀπέπλευσεν ἐξ Λαζ Πάλμας, ἵνα προσπαθήσῃ νὰ φυμούλησῃ τὸν «Τηλέμαχον» εἰς τὸν λιμένα τὸ φροτηγὸν «Πίνδος». Τὴν 10.30' μ. μ. τῆς 25ης Απριλίου ἐπεξόρατησε κακοψαρία, τὰ δὲ δύο 'Ισπανικά ωμοικάλικά δὲν είχον φθάσει παρὰ τὸ ἀσυνέργητον πλοίον. Ολίγας δισας βραδύτερον ἐστάμενος πλησίον τοῦ «Τηλέμαχου» τὸ φροτηγόν «Πίνδος», ὅποτε τὸ δεξαμενόπλοιον «COWRIE», ἀπαλλαγὴν περιεπέρασε ἐποχορόσωσες νὰ παραμένῃ, ἐξηρολούθησε τὸ ταξίδιόν του. Τὴν 26ην Απριλίου ἐφραδιοτηγραφήθη ἐποχοτηγόν «Τηλέμαχον», δι τὰ δύο ωμοικάλικά δὲν είχον είσεπι φθάσει καὶ δι ταῦτα τὰς πληροφορίας ἐτέρου πλοίου ἐθεάθησαν πλέοντα πρὸς ἀνατο-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.

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

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

Αντιπρόσωποι:

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

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: **COAL TRADING ASSOCIATION**

Westerkade 2, ROTTERDAM

λάς, προφανώς, όπως καταφέγγουν εἰς ώπινεμον όρμον, λόγῳ τῆς τοιχίας. Έν τῷ μεταξὶ ἡ ωμούλησις ἀπὸ τὸ φροτήγον «Πίνδος» δὲν κατέστη ἐφικτή, δι' ὃ καὶ ἀπέλενεσεν ἐκ St Michael's, ἵνα παράσῃ τὰς βοηθίας του, τὸ Ὀλλανδικὸν ναυαγοσωστικὸν «SCHELDE». Τὴν 30ῆν Ἀπριλίου τὸ ἄπα τηνέμαζος εὐφίσκετο εἰς θέσιν πλάτους 27—13'Β καὶ μῆκος 21—33' Δ., ἐν ἀναμονῇ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ, ὅπερ ἔφθασε τὴν 2αν μεταμεσονύκτιον καὶ ἤρξισε τὴν ριμούλησιν ἀπὸ τῆς αὐγῆς τῆς 1ης Μαΐου. Τὴν 2αν Μαΐου ἔξηκολούθει ἡ ωμούλησις μὲν ἀνεμον. Β. Α., καὶ μὲ ταχύτητα τοῦ μὲν τὸν ὄρμαν. Τὴν ἐπομένην τὸ ναυαγοσωστικὸν ἀνέφερεν, ὅτι ὁ πλοῦς ἔξηκολούθει κανονικός καὶ ὅτι τὰ δύο πλοῖα εὐρίσκοντο εἰς θέσιν πλάτους 27—39' Β. καὶ μῆκος 17 — 35' Δ.

Κατὰ νεωτέρας πληρωφορίας κατέλενεσε τὸ σάφες τὴν αὐγῆν τῆς 1ης Μαΐου εἰς Λάς Πάλμας, ωμούλουμενον, ἡγυρωδόλησε δὲ εἰς τὸ πρόλιμέν προσδέδεν ἐπὶ ομαντήρος. Τὴν ἐπομένην ἐνηργηθῆ ἐπιθεώρησις, ἐξ ἡς καὶ διεμοσθή ἡ θράνος τοῦ ἀξονος τοῦ πηδαλίου. Τὸ πηδάλιον ἔξηκθη τοποθετήθεν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, ἡ ἐπονευὴ τοῦ, ὅμοιος, θεωρεῖται ἀδένατος εἰς Λάς Πάλμας, ἐλλείπει τεχνιῶν μέσον καὶ ὑλικῶν. Ἐξητήθησαν ὅδηρια ἐξ Λονδίνου, φαίνεται δὲ μᾶλλον πιθανόν, ὅτι τὰ ἀπαραίτητα ἀνταλλακτικά θὰ κατασκευασθοῦν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ θὺ ἀποσταλούν εἰς Λάς Πάλμας πρὸς τοποθέτησιν. Κατ' ἀναζούντων τοῦ πλοίου, τὸ φροτίον διατηρεῖται εἰς ἀριστὴν κατάστασιν.

(Ἀπρ. 25—Μαΐου 10)

«ΤΡΕΓΚΟΔΑΝΑΝ»: Προερχόμενον ἐξ Βραΐλας μὲ φροτίον γεννημάτων καὶ κατευθυνόμενον εἰς Ἀμέρεδαν, ἀπώλεσε τὴν δεξιάν του ἀγυρων καὶ ἀρχεταὶ ὄργηντος ἀλλοσεις, καθ' ὃν χρόνον ἡγυρωδόλει εἰς Κονδρὸν Τσεσμὲ τοῦ Κάτιο Βοσπόρου, ἐνθα προσηγγιστεῖ πρὸς ἀνθράκενσιν. Η ἄγκηνα ἀντικατεστάθη διὰ τῆς ἴνταρχούσης ἐφεδρικῆς τοιωτῆς καὶ τὸ πλοίον, περιστάσαν τὴν ἀνθράκενσιν του, ἀνεγόρησεν ἀνθρακεργον συνεχίζον τὸ ταξίδιον του.

(Ἀπρ. 30)

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Προερχόμενον ἐξ Βραΐλας μὲ φροτίον γεννημάτων καὶ κατευθυνόμενον εἰς Ἀμέρεδαν, ἀπώλεσε τὴν δεξιάν του ἀγυρων καὶ ἀρχεταὶ ὄργηντος ἀλλοσεις, καθ' ὃν χρόνον ἡγυρωδόλει εἰς Κονδρὸν Τσεσμὲ τοῦ Κάτιο Βοσπόρου, ἐνθα προσηγγιστεῖ πρὸς ἀνθράκενσιν. Η ἄγκηνα ἀντικατεστάθη διὰ τῆς ἴνταρχούσης ἐφεδρικῆς τοιωτῆς καὶ τὸ πλοίον, περιστάσαν τὴν ἀνθράκενσιν του, ἀνεγόρησεν ἀνθρακεργον συνεχίζον τὸ ταξίδιον του.

(Ἀπρ. 30—Μαΐου 6)

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΛΟΥΔΟΥΛΗ»: Εἶχοντες ἀναγράψεις εἰς Μπουκό, κατέπεσεν ἓντας ἔξαρτημα τοῦ τοῦ βαρούλκου εἰς τὸ κέντον τοῦ προξενήσαν ἡμέας τινάς. Διὸ ἀνδρες ἐκ τοῦ πληρωματος ἐτραμπάτισθαν. Τὸ σάφες, μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκσροτώσεώς του ἀνεγόρησε κενὸν διὰ Ρίον Πανέδαν, κατὰ δὲ τὸν πλοῦν του συνεκρούσθη ὀλόγον μετὰ μεσονίκτων τῆς 5ης Μαΐου 3 μιλία Β.—Β.Δ. τῶν ὑφάλων Sandettie μὲ ἔνα μεγάλο, ἀγνώστου ομαίας, ἰστοφόρον. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐπέστησαν μικροῦμιας τινάς, ἔξηκολούθησαν δὲ τὸν πλοῦν τουν.

(Ἀπρ. 30—Μαΐου 6)

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΛΟΥΔΟΥΛΗ»: Εἶχοντες ἀναγράψεις εἰς Μπουκό, κατέπεσεν ἓντας ἔξαρτημα τοῦ τοῦ βαρούλκου εἰς τὸ κέντον τοῦ προξενήσαν ἡμέας τινάς. Διὸ ἀνδρες ἐκ τοῦ πληρωματος ἐτραμπάτισθαν. Τὸ σάφες, μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκσροτώσεώς του ἀνεγόρησε κενὸν διὰ Ρίον Πανέδαν, κατὰ δὲ τὸν πλοῦν του συνεκρούσθη ὀλόγον μετὰ μεσονίκτων τῆς 5ης Μαΐου 3 μιλία Β.—Β.Δ. τῶν ὑφάλων Sandettie μὲ ἔνα μεγάλο, ἀγνώστου ομαίας, ἰστοφόρον. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐπέστησαν μικροῦμιας τινάς, ἔξηκολούθησαν δὲ τὸν πλοῦν τουν.

(Ἀπρ. 30)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ»: Έξεις τῆς Γενικούς δι' Εὐρώπης προσηγγιστεῖσεν εἰς Ντασάρα, ἔνθα καὶ ἔστητη ἐπίσκεψις τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τῶν «Δούδ'». Οἱ ἐπιθεωρητῆς δειπνίστοις οισαράν διαρροήν εἰς τὸ φροτίον, ὃ δὲ ἔξετάσεις τὰ ὑφάλα δύντης ἀνέφερεν, ὅτι ἐπῆργε σχισμὴ μη-

ζοντος τριῶν ἵντσων εἰς ἓν ἥλαισμα τῶν ἑψάλων καὶ ὅτι μερικὰ ἄλλα ἑλάσματα είχον φθαρῇ καὶ λεπτυνθῆ. Τὰ προσληφθέντα ωμούλησις δὲν ἔδυναντο νὰ συγχρατίσουν διὰ τῶν μιζοῶν ἀντίλιν τῶν παραστρατηγῶν ἀντίλιν. Οἱ πλοίαρχοι δὲν συνεψόνησεν μὲ τὰς ἀπόψεις τοῦ ἐπιθεωρητοῦ καὶ ἀνεγόρησεν, χωρὶς νὰ ζητήσῃ πιστοποιητικὸν ναυπλίον διὰ τὸ σκάφος.

(Μαΐου 1)

«ΦΛΕΘΩΝ»: Καταπλέον τὴν ἐσπέραν τῆς 30ῆς Ἀπριλίου εἰς Λιόρον προσήρχασεν εἰς λασπόδην θυθὸν ἐν τῷ προληπτικῷ, ἀνειλινόσθη δὲ μετὰ διώρου περίπου καὶ ἀφοῦ ἔτυχε βοηθείας παρ' ἐνὸς ωμούλοιο. Διὰ παρασχεθείσαν ἀφογήν δὲν ἐπιφράσθη συβόλαιον Λοίδη, οὐτε σημαφόρηθείσαν ἀφογήν. Οἱ πλοίαρχοι δὲν συνεψόνησεν μὲ τὰς ἀπόψεις τοῦ παραλίπατας τοῦ φροτίου.

(Μαΐου 1)

«ΑΝΝΑ Τ.»: Έξ Θεσσαλονίκης μὲ φροτίον μεταλλέύματος διὰ Τομηνα Charente, προσήρχεν εἰς τὸν ποταμὸν, πλησίον τοῦ Γαλλικοῦ τούτου λιμένος. Ή θέσις τοῦ πλοίου είναι ἐπετειμένη καὶ ὁ θυθὸς σκληρός, διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ δὲ ἡ ἀνέλκυσης, πορεία νὰ ἐπιφράσθῃ σημαντικὸν τμῆμα τοῦ φροτίου. Εἰς τὸ Λονδίνιον ἀντασφαλεῖας ἀνεγάρη τὸ πλοίον μὲ 10'ο γινέας. Οἱ πλοίαρχοι ἡρήμην τὴν πρόσληψην ναυαγοσωστικοῦ, καθόσον ἐφόνει, διὰ μετὰ τὴν ἐλάφρυνσιν τοῦ πλοίου μὲ τὴν πρότην παλίρροιαν. Τὸ σκάφος, καθ' ἀνέφερεν ἐπέτειομήσας τὰ ὑδάτα δύτης, ὑπέστη ἡμέας ἐξ τοῦ σκληροῦ θυθοῦ, οὐχὶ ὅμως καὶ ὄργημα, διότι εἰς ὅδεν διαμέρισμα παροντούσθη διαρροή. Τὸ φροτίον συνίστατο ἐξ 4850 τόνων πιθηκομεταλλεύματος, ἔξεργοτωθησαν δὲ 600 τόννοι. Μετὰ τὴν ἐλάφρυνσιν τοῦ πλοίου μὲ τὴν πρότην παλίρροιαν ἐπέτειομήσαν εἰς Τομηνα Charente.

(Μαΐου 3—7)

«ΝΙΚΟΣ Τ.»: Μὲ φροτίον γενικῶν εἰδῶν ἐξ Βαγκούδεων διὰ Σαγανάγην, προσήγγισεν εἰς Γιοκοζάμαν διὰ Ἑλλειψιν πλόνυερος. Διὰ νὰ δυναθῇ νὰ φθάσῃ τὸ πλοίον εἰς τὸν Ιαπωνικὸν τούτον λιμένα, ἔχομησιον πιθηκομεταλλεύματος, ἔξεργοτωθησαν δὲ 600 τόννοι. Μετὰ τὴν ἐλάφρυνσιν τοῦ πλοίου μὲ τὴν πρότην παλίρροιαν ἐπέτειομήσαν εἰς Τομηνα Charente.

(Μαΐου 4)

«ΠΡΕΚΑΛΛ»: Έξ Στολίδου μὲ πετάλευρα διὰ Λονδίνου ἐπόδισεν ἐπὶ μίαν ἥμέραν εἰς τὸ Γίβραλταρ πρὸς ἐποκενήν ζημιῶν τῆς ἀντίλιας πιθηκομεταλλεύματος, ἦτις ἐλειτούργητη ἐλαττωματικός. Αἱ ἐποκεναὶ ἐπετελέσθησαν ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος.

(Μαΐου 5)

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ Β. ΓΟΥΑΛΑΝΑΡΗ»: Οἱ Ἀγγλικὸς ομιλατοφοριός σταθμὸς τοῦ St Catherine's Point ἔλαβε τὴν 8.25' νικτερονίν τῆς 3ης Μαΐου παραδιπλεγμάτημα τοῦ Αγγλικοῦ φροτίγον «ESMOND», διὰ συνεκρούσθη. Ιδόγει τῆς πονήνης ὄμιλης, μὲ τὸ Ελληνικὸν φροτήγον «Φραγκούλα Β. Γούλανδρη» εἰς ἀπόστασιν διὰ μίλιον ΝΑ τοῦ φροτοπλοίου OWERS. Τὸ Αγγλικὸν σκάφος ὑπέστη ζημιάς εἰς τὰ ὑφάλα τῆς πρόσας, παρασκαθή δὲ καὶ ἔλαφος διαρροή εἰς τὸ φροτίον, δὲν είχεν, ὥησις, ἀνάγκην βοηθείας, ἀλλ' ἔξηκολούθησεν τὸν πλοῦν του διὰ Λονδίνον, δύον καὶ κατέπεσεν τὴν ἐπομένην. Τὸ Ελληνικὸν φροτήγον ἀνέφερε καὶ αὐτὸ διὰ τοῦ ἀστιμάτου τῶν σύγκρουσιν, μὲ τὴν προσθήην, διὰ δὲν ἔπεστη ομιλατικὰ ζημιάς, ὅποτε νὰ χρειάζεται βοηθείαν ναυαγοσωστικῶν πλέοντος δὲ κανονικῶν διὰ Μπάρον πέλευτον εἰς εντόκων καὶ ἐπετεωρήην. Τὸ σκάφος φέρει ωρηματικά τηνέα τοῦ μέσον τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ ἀνωτερή τῆς ισάλων γραμμῆς. Αἱ ἐποκεναὶ ἐπετελέσθησαν ἡδη ἐν δεξιανεγκή. (Μαΐου 5—8)

ROYAL EXPRESS MAIL LINE

S.S "HELIOPOLIS," ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

ΤΑΧΕΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

Ἐκάστην Δευτέραν 4 μ.μ. κατ' εύθεταν ΑΛ)ΔΡΕΙΑΝ

» Παρασκευὴν 11 π.μ. » ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Διὰ πληρωφορίας καὶ κράτησιν θέσεων ἀπευθυντέον εἰς τὸν Γενικούς Πράκτορας Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σια—Ομήρου 20, Πειραιά. Τηλέφ. 41.053 - 40.060. ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ-Πανεπιστημίου 40, Αθήνας. Τηλέφ. 22.243 καὶ εἰς τὰ παντα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων καὶ Τουρισμού.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

Διοργάνωσις ἐκδρομῶν κατόπιν ἀδείας τῆς Σεβ. Κυβερνήσεως, πρὸς ἐπίσκεψιν τῆς ΕΚΘΕΣΕΩΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ μὲ ἀναχώρησιν ἐκ Πειραιῶς ἐκάστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ διὰ τοῦ πολυτελοῦν

Α)π "HELIOPOLIS,"

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

Διάρκεια ταξιδίου ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ μέχρι ΠΑΡΙΣΙΩΝ ὡραι 58.

Διαμονὴ εἰς ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ 11 ή 18 ημέραι εἰς τὰ καλλίτερα ξενοδοχεῖα.

ΑΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΜΕ ΤΑΣ ΕΥΝΟΪΚΩΤΕΡΑΣ ΤΙΜΑΣ

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰναι αἱ κάτωθι :

—Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΑΝΤΩΝΗΣ» ἀπὸ Νεοπότερα 5800 τ. δι' Ἀμέρισαν — Ρόττερνταμ 33) —, δύφον Μασσαλίαν, Γένοβαν, Λιβύδον ἢ Νεάπολιν 35) —, ἐὰν γενικῶς Δυτ. Ιταλίαν 35) 6, δύφον ἀπὸ Μπουένος Ἄθρες 32) — βάσιν, φόρτωσις 18—28 Μαΐου.

«ΑΞΙΟΣ» ἐκ Ροζάριο 7100 τ. διὰ Γλασκώνη 32) 6, δύφον Ἀδριατικῆς 35) —, ἐὰν Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένεας Ἀτλαντικοῦ) ἢ Καναδᾶν σελ. 38) 6, φόρτωσις 18—26 Μαΐου.

«ΠΙΝΔΑΣ» : ἀπὸ Νεοπότερα καὶ Μάρη Ντὲλ. Πλάταν ἢ Μπάζιαν Μπλάγχαν 6500 τ. δι' Ἀμέρισαν — Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» ἐκ Σάντ Λορέντζο 7500 τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένεας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 41) —, καντσέλλο 15 Μαΐου.

«ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ἐκ Σάντ Λορέντζο 5400 τ. δι' Ἀγίαν 32) —, δύφον Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένεας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΠΗΑΡΑΣΤΟΝ» (Βλάσσος) ἐκ Σάντ Λορέντζο 7200 τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένεας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 40) —, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΙΘΩΜΗ» ὅσι ἄνω τοῦ Ροζάριο 6700 τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένεας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 39) —, φόρτωσις 27 Μαΐου — 10 Ἰουνίου.

—Ἐξ Ἀγγλίας—Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρωπας)

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» ἐκ Βρέμης 7700 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 13) —, ἄ. φ.

«ΜΑΤΡΟΝΑ» ἐκ Ρόττερνταμ 4500 τ. διὰ Ρίον Ἰανέτρον 11) — ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 13) —, καντσέλλο 17 Μαΐου.

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» ἐκ Νοτίου Ονάλλιας 5800 τ. διὰ Ρίον Ἰανέτρον 12) 6, ἄ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐκ Δάντσιγκ ἢ Γδένιας 7000 τ. διὰ Μπόναν 15) —, καντσέλλο 15 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗ» ἐκ Στέττιν 5000 τ. διὰ Πειραιᾶ 15) 6, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἐκ Τάιν 1900 τ. διὰ Γερασινήν, Κατούνια ἢ Λευκαντί 20) —, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 1—10 Ἰουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐκ Ρόττερνταμ 4600 τ. διὰ Σφάξ 13) —, ἄ. φ.

«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» ἐκ Κάρδιμ ἢ Μπάρον 6300 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 13) 9, φόρτωσις 25 Μαΐου — 5 Ἰουνίου.

«ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ» ἐκ Δάντσιγκ ἢ Γδένιας 6700 τ. διὰ Μπόναν 15) —, ἄ. φ.

«ΦΑΩΡΑ» ἐκ Στέττιν 4500 τ. διὰ Πειραιᾶ 16) 3, τέλη Μαΐου.

«ΩΚΕΑΝΙΑ» ἐκ Δάντσιγκ 7500 τ. διὰ Πειραιᾶ 15) 3, τέλη Μαΐου — ἀρχὰς Ἰουνίου.

«ΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Δάντσιγκ 5000 τ. διὰ Chekka 20) —, Μάϊου.

«ΠΑΙΓΚΡΑΤΙΩΝ» ἐκ Ρόττερνταμ 2800 τ. διὰ Βόλον 14) —, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΛΕΡΟΣ» ἐκ Δουνάβεως 95 βαγ. ξυλείας δι' ἔνα λιμένα Ἀνα-

τῆλαδος λ. στ. 7.5.0, φόρτωσις Μάϊου.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» ἐκ Δουνάβεως 115 βαγ. ξυλείας διὰ Κύπρου λ. στ. 8.17.6, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΑ» (Περού) ἐκ Δουνάβεως 130 βαγ. ξυλείας διὰ Συρίας ἢ Αλεξανδρειαν λ. στ. 9 κατὰ βαγόνιον, φόρτωσις 25 Μαΐου—10 Ἰουνίου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΠΑΪΚΑ» ἐκ Δουνάβεως (σφάγια) διὰ Χάιφαν λ. στ. 550 φίο, κατ' ἀποκοπήν, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐκ Πότι 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρη 22) —, φόρτωσις 15—26 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐκ Μαριουπόλεως (μὲτ σιντηλήφων εἰς Νικολάεφ ἢ Θεοδόσιαν) 7400 τ. ἀνθρακίτου δι' "Αγ. Λαυρέντιον 21) 6, φόρτωσις 1—15 Ἰουνίου.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἐκ Μαριουπόλεως 1650 τ. γαιανθράκων διὰ Δούναβιν 5) 9 φίο, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΝΑΥΤΙΛΟΣ» ἐκ Πότι ἢ Νικολάεφ 5500 τ. γαιανθράκων διὰ Βούλόνιν — Ρόττερνταμ 17) 3, φόρτωσις τέλη Μαΐου — ἀρχὰς Ἰουνίου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐκ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ 17) —, φόρτωσις Μαΐου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΤΤΑ» ἐκ Μαριουπόλεως 2200 τ. γαιανθράκων διὰ Θεσσαλονίκην ἢ Χαλκίδα 9) — φίο, φόρτωσις Μαΐου.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Χονέλβας 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 11) 6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 275.000 ς. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ. 17) — τοὺς 60 ς. π., φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΜΜΥ» (εκ «ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ») ἐκ Πότι Σαΐδ 6900 τ. ἀλατος δι' Ιαπωνίαν 28) 9, φόρτωσις Μαΐου — Ίουνιον.

«ΕΛΕΝΗ» (εκ «ΚΥΡΙΛ») ἐκ Σούσας 800 ς. μ. ξυλείας διὰ Πειραιᾶ 200 δρ. κατὰ ς. μ., ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» ἐκ Κύπρου 1400 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 4) 3, φόρτωσις 15—15 Ἰουνίου.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Σούσας καὶ Solon 1600 τ. τραβέρσες δι' Ελλάδα 70 δηνάρια, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΑ» (Περού) ἐξ Ζογκούλδακ 1600 τ. γαιανθράκων διὰ Δούναβιν 4) 6 φίο, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐκ Bugie 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μίδδελσερπρο 11) 4) ½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» ἐξ Ζογκούλδακ 1900 τ. γαιανθράκων διὰ Δούναβιν 4) 9, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΠΑΪΚΑ» ἐκ Πότι Σαΐδ 500 τ. δρῦνης (τμῆμα φορτίου) δι' Ελευσίνα λ. στ. 175 φίο, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἐξ Μάκρος 2500—2700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μασσαλίαν 12) — φίο, φόρτωσις Ίουνιον.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Ισπανίας (φρούτα) διὰ Σέπταν, 180.000 Γαλλικά φράγκα κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

—Ἐκ τῆς "Απω Ανατολῆς"

«ΣΤΡΥΜΩΝ» ἐκ Πότι Κάμψα ἢ Ηονγκα 8000 τ. ἀνθρακίτου διὰ Γαλλίαν (ἰδιαίτεροι δροι), φόρτωσις Ίουνιον — Ίουλιον.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» (εκ «LONDON CORPORATIONS») ἐκ Φιλιππίνων νῆσου 9200 τ. ζαχαρίας δι' Ήνομένας Πολιτείας δολλ. 9.50, φόρτωσις Ίουλιον.

«ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» ἐκ Καλζούτας 5500 τ. κριθῆς (εἰς σάκους) δι' Ἀγγλίαν (συμπειθαλμανομένον τοῦ Μπέλφαστ) σελ. 43) 9, φόρτωσις 25 (Συνέχεια ναυλώσεων εἰς τὴν 26ην σελίδα)

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΩΜΑΤΑ:

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

BEDNIKIA & ENAMELS

EIDIKΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE

215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E. C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 37.33

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Καθ' ὅλον τὸν α' 15θήμερον τοῦ Μαΐου χαλαρὸς ὑπῆρχεν ὁ τόνος καὶ περιωφισμένη ἡ κίνησις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Ή σημειούμενη ἀπὸ τοῖς ἀστάθεια τῶν οιταγορῶν καὶ ἡ ἔλειψις ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος ἀπὸ μέρους τῶν Εὐφορπαῖῶν χορῶν, δὲ ἐπέτρεψαν τὴν εὐρυτέραν ἐπί Πλέιτησιν χωρητικότητος, ἂν καὶ οἱ ναῦλοι, παρὰ τὴν ἐλαφρὰν ὑποτίμησιν τον, ίκανὴν ἐπέδειξαν σταθερότητα, δρειλομένην — κινήσις — εἰς τὴν ισόρροπον κατανομὴν τοῦ δι' ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας διαθεσίμουν τοννάς. Οἱ φορτωτὰ τῆς Ἀργεντινῆς ὑπῆρχαν ἐπιφύλακτοι εἰς τὴν ναῦλωσιν χωρητικότητος, ἵνα δὲ χαρατηριστικὸν, διὰ σκάφη τινὰ ἀδέχθησαν διὰ Μάϊον τὸν χαμηλὸν ναῦλον τῶν 30) δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, χωρὶς δύμας ἡ τιμὴ ἀρτὶ νὰ ἐπαναληφθῇ, δεδομένου, ὅτι τὰ διὰ Μάϊον προσαργεόμενα σκάφη ἡσαν ὀλίγα. Ή τιμὴ τῶν 31) δι' (μεγάλα πλοῖα) καὶ τῶν 32) δι' (μέτρια) δι' Ἀγγλίαν είναι ἡ ἐπιφρατόνα σύμερον διὰ τὰς φορτώσεις Μαΐου, καὶ δι' Ιούνιον 31) δι' (ἄλλας 28) δι' Ιαπωνίαν, ἀλλὰ πάντας διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτητος είναι ἀρκετὰ εὐνοῖται καὶ ἐλπίζεται συντόνως ξυπορεῖται ν' ἀνάβοστον καὶ πάλιν ἡ ἐξείδεν κίνησις. Ή κατέτερα, ἐξ ἄλλου, ζήτησε δι' ἀραβόσιτον ἐπί Πλέιτητος ναῦλοι μέχρι καὶ 41) — διὰ Μάϊον. Δι' Ιούνιον 39).

Εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ἡ κατάστασις σταθερὰ καὶ αἱ ναῦλωσις διὰ φορτία πλαισιοδήρων ἔξακολονθῶν τοιοῦταν εἰς τὸ 37) — ἀπὸ Νόρδερν φέντες καὶ 38) — ἀπὸ Κόλπον δι' Ιαπωνίαν, 25) δι' (ἐλεύθερα ἐκφορτωτικῶν) δι' Ἀγγλίαν, 28) — ἦντος 29) — διὰ Γδανσίαν καὶ δολ. 7 (γκρός - τέρμος) διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Διὰ ζαχαρίσιες Κούβας ὑδεμία σημειοῦται κίνησις, ἀναφέρεται δὲ ἡ τιμὴ τῶν 26) δι' (Μάϊον) ἀπὸ Σάντα Ντομίνικο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 27) — (όνομαστική) ἀπὸ Κούβαν. Τὸ Μόντερεαλ, μετὰ τὴν ἀπορρόφησιν ισανῆς χωρητικότητος, λόγω τῆς ζητήσεως στότον Μαντόρπα έξι Ηφώποτα ἐμαντίσται ἡδη ἡσυχώσεων, ἐπετεύχθησαν δὲ ναῦλοι μέχρι 33) τὸ κοντότερο (6 πέννας ὑπὲρ τὸ σχέδιον) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Μάϊον) καὶ δι' ἀποτέρευτας ἡμερομηνίας 3). Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν ἐπληρωθήσαν εἰς μεγάλα σκάφη ἀρκετὰ καλαὶ τιμαὶ τόσον δι' Ἀγγλίαν (40) — φίο, Ιούλιον, δύον καὶ διὰ Κίναν — Ιαπωνίαν κατ' ἀποκοπὴν (λ. στ. 13.000—15.000) ἀναλόγως μεγέθυνς καὶ τύπου στάφων. Τὰ «τάξιμα - τοσάρτερ» τῆς Βορ. Ἀμερικῆς στρέφονται γήρῳ τῶν σελ. 7) — (ἀ)π 8700 τ. διὰ 12 μῆνας) καὶ 8) δι' ἐν ταξίδιον "Απο Ανατολῆς (μότορσιτ 7400 τ.), συγκεντρώνουν δὲ ἀρκετὸν ἐνδιαφέροντα διὰ περιπέτερο ἔργωνται.

Εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς "Απο Ανατολῆς" αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὸ κλείσιμο χωρητικότητος ἐμφανίζουν ἀπράξιαν καὶ ἐλάχιστην ὑπῆρχαν αἱ ποργματοποιηθείσαι ναῦλωσις. Ή ἀζητήσια τῶν ἐλαιωδῶν σπλα-

φων ἀπὸ μέρους τῆς Εὐφορπαῖῆς καταναλώσεως ἐνεφάνισεν ὅλους, σχεδόν, τοὺς πέραν τοῦ Σονέζ τομεῖς ἐν ἡμεριᾳ, μὲ ἔλειψιν διαταγῶν καὶ μὲ ὄνομαστικὰς τιμὰς ἀπὸ Νταλν «σόγιας 42) διὰ Ρόττερνταμ ἡ Ἀμβοργον, Σαλέγκον (δρυνζαὶ) 47) δι' Ιούνιον καὶ 45) — (ἀπότερον) διὰ Γαλλίαν, Πόρτ Κάμπα (ἀνθρακίτην) 40) — διὰ Β. Ἀμερικὴν, Μαντόρπα (σπάρονς) 42) δι' Ιαπωνίαν εἰς σάσκους 43) δι' (μέτριον πλοῖον) δι' Ἀγγλίαν. Ελάχιστον τὸ ἐνδιαφέρον καὶ ἀπὸ τὴν Λευτραλίαν, χωρὶς νεοτέρας ἐξείδεν ναῦλωσις.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς Μεσογειακὸν τομεῖς, ὁ Δούναβις ἐν ἀπραξίᾳ, μὲ ὄνομαστικὰς τιμὰς εἰς 23) — δι' Ἀμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ, ἡ διὰ Μαύρην Θάλασσα μὲ σποραδικὰς τινὰς διαταγὰς (μεταλλεύματα καὶ ἀνθρακίτην) διὰ Β. Ἀμερικὴν εἰς τὰ 2013 ἔως 21) δι' ἀπὸ Πότι (μεταλλεύματα) διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ 17) — (Μάϊον). Τὰ μεταλλεύματα Μεσογείου μὲ μικρὰς κίνησιν, ἀλλὰ μὲ τιμὰς ὄποιδήποτε σταθεράς. Επληρώνοντο ἐξ Απον Ζενίμα 22) διὰ Μίδδλεσμπρο, ἀπὸ Κοστέριο 20) — δι' Ἀμβέρσαν καὶ 27) δι' Ιαπωνίαν, ἀπὸ Τζιμποντί (ἄλας) 27) δι' Ιαπωνίαν, ἀπὸ Λά Γκουλέτ 12) — διὰ Γλασούδην, ἀπὸ Σονέζ 13) — διὰ Βορδό καὶ ἀπὸ Μπέργκταν 11) — διὰ Μίδδλεσμπρο.

Τὰ «τάξιμα - τοσάρτερ», διὰ ταξίδια Βαλτικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης ἑστόφορον πέριξ τῶν σελ. 7) — ἦντος 8) —, ἐνῷ διὰ Σηλείαν ἀπὸ Βίλλοργκ, δι' Ἀλεξανδρείαν προσεφέροντο 80) — κατὰ στάνταρ. Γενικῶς δῆλοι οἱ Εὐφορπαῖοι τομεῖς μετὰ διστηρείας ἔξεντροσον χωρητικότητα διὰ τὴν κυρψαν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν των, ἡ δὲ εὐρύτατη ἀποχόλισης τῶν μικρῶν μεγέθυνος σκαφῶν εἰς τὴν ἔντονον κίνησιν τῶν μεταφορῶν Σηλείας ἐξ Βαλτικῆς Θαλάσσης, ἐπέτεινε τὴν δύσοδον κατάστασιν διὰ τὴν ἔξασφάλισην χωρητικότητος.

Οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Σηλείαν πλήρῃ σταθερότητα ἐμφανίζουν. Επληρώθησαν 52) — ἀπὸ Λένινγκραδ διὰ Ρονέν καὶ ἐπὶ τῇ βάσει κυρνικῶν συμβολαίων διὰ πέντε καὶ ἔξι μῆνας οἱ Ρωσσοί ναῦλοι ταῖς ἐπιλήφσαν εἰς τὰ μικρὰ σκάφη σελλίνια 9) δι' ἦντος 9) 7. Διὰ φορτία γωνιανθράκων ἔξι Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ ἐπερφόρθησαν ἀρκετά ἡφηλαὶ τιμαὶ, δρειλομένα εἰς τὴν ἔλειψιν διαταγῶν ἐξ Μεσογείου διὰ ταξίδια ἐπιστροφῆς. Επληρώνοντο ἐξ Νοτίου Ονδαλίας 12) διὰ Μοντεβίδεο καὶ 13) διὰ Ροζάριο, ἐξ Ρόττερνταμ 14) — διὰ Σάντα Φέ καὶ 18) — διὰ Μερσίνα, ἐξ Κάρδιας 13) διὰ Πόρτ Σαΐδ, ἐξ Δάντιγκ — Γδανσίας 16) — διὰ Πόρτ Σαΐδ καὶ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 13), ἐξ Νόρτεργκαν 15) — διὰ Θεσσαλονίκην καὶ ἐξ Στέττιν διὰ Περιαναί — Θεσσαλονίκην, 15) — διὰ Σπαλάτο 15) —.

Ζωηροτάτη ἐπίσης είναι ἡ ζητήσις τοννάς διὰ μεταφορᾶς σιτηρῶν εἰς τὴν Νότιον Ιαπωνίαν. Τὸ ἐπιζύγιον τῶν ταξίδιων ἐποχερέωντες τοὺς φορτωτὰς εἰς τὴν πληρωμὴν ἐφρήδων ναῦλον. Ἀπὸ Λίβερπολ, ἐπληρώθησαν 26) διὰ ποροποίας ἔργασίας.

Ἡ δῆλη προοπτικὴ τῆς κινήσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, λόγῳ τῶν ἐκτάπτων μεταφορῶν, αἴτινες κινεῖται, διὰ τὰ συνεχισθῶν ἐπὶ τὶς εἰσέτις χρονιζόντων διάστημα, ἐμφανίζεται σταθερά. Θύ ἐπιτρέπουν, δεδιάστις — πάντως — τὴν ἔξελιξιν τῆς ἔργασίας τῆς αἱ ἐσοδεῖα τῶν οιτηρῶν, αἴτινες δῆλοι, ἔξι δοσὶν μεχρι τοῦ σημερινοῦ πληροφοριοῦν ὑπάρχουν, εἰς τὸ φορέματας Εὐφορπαῖας χώρας δὲν ἀνάμενονται ισανοποιηταί. "Ἄν δὲ ἡθελει ληφθῆ ὑπὲρ διφανί, διὰ τὰ παγκόσμια ἀποθέματα σιτηρῶν θά ἔχουν μέχρι τοῦ φενικού ποτοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ αἱ νέας ἐσοδεῖα ἀκόμη, ἀποφέρονται καὶ αὐτές ἀποδοσίες, δὲν προβλέπεται νὰ ἐπηρεάσουν αἰσθητῶς τὰς τιμὰς τῶν ναῦλων καὶ τὴν ἀπασχόλησην χωρητικότητος. Πρέπει ἀκόμη νὰ σημειωθῇ διὰ τοῦ κρατοῦντες ναῦλοι δὲν εἶναι καὶ τόσον δυσανάλογοι ποὺς τὸ θύμιστον κόστος ἐξημεταλλεύσεως τῶν πλοίων, κατόπιν τῆς ἐπελθούσης ἀνατιμήσεως τῶν γωνιανθράκων, τῶν ἐλικῶν, τῶν ἡμερομισθίων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων.

Ναῦλοσις Ἐλληνικῶν ἔκλεισθησαν ἐξ διαφόρων τομέων καὶ αἱ ἀζόλουσι: «ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 7000 τ. γωνιανθρ. διὰ Μερσίνας 18) — τέλη Μαΐου, «ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 6400 τ. γωνιανθρ. δι' Ἀλεξανδρείαν 13) —, Μάϊον. «ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» ἐξ Στέττιν 5500 τ. γωνιανθρῶν διὰ Μπ. "Αἴρες καὶ «ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΑΓΑΡΗ» 7000 τ., διὰ Μπονένος "Αἴρες 15) δι. φόρτωσις ἀμφότερα Ιούνιον.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Αμεριγοῦ 8400 τ. μεταλλεύματα δι' Ιαπωνίαν 20) 4, φόρτωσις 15—20 Μαΐου. 'Α)π ΛΙΒΑΝΟΥ ἀπὸ Βίλαγκατάμ 7000 τόν. μεταλλ. διὰ Καλλά 34) —, Ιούνιον 10—25. «ΖΑΝΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἀπὸ Νόρθ οφ Χαττέρας 7500 τ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ
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

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ, B. Sc., E.N.S.A., & A. P. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, DIPL. ING.
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155
ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ
ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ
ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΛ, ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ
ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΪΟΝΤΑΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ
ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ
N. J. COSCOROS, B. Sc., E.N.S.A. & A. P. PROTOPAPADAKIS, DIPL. ING.
NAVAL ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS
PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155

παλαιοσ. δι' Ἀγγλίαν 25)6 (ἔλευθ. ἐφορτωτικῶν), Ιούνιον.

«ΛΕΩΝ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Μόντρεαλ 32,000 z. σίτον διὰ Ρότερνταμ 3) — τὸ κονώπετο, Ιούνιον. «ΛΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» 11.700 τ. d. w. «τάῦμ - τσάρτερ» διὰ ταξίδιον 3 ½ μηνῶν ἐξ Εὐρώπης εἰς Ἀμερικήν — Ιαπωνίαν (μέσω Παναμᾶ) σελ. 6)3, παραλαβὴ Κόντινεντ, παράδοσις Ιαπωνίαν. Καὶ «ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» ἐξ Κόντινεντ 2000 τ. κανονιμον ἑλιάν (τμῆμα φορτίου) διὰ Χαϊδάρη Πασσᾶ 22) —, ἀμεσος φόρτωσις.

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐξ τῆς 24ης σελίδος)

Μάιον ἔως 15 Ιούνιον.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 7400 τ. παλαιοσιδῆρον δι' Ιαπωνίαν 38) — φίο, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 15—25 Μάιον.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» (ex «MUNAIRES») ἐξ Νόρδερν φέντες 6800 τ. παλαιοσιδῆρον (ἀπὸ ἔνα λιμένα φορτώσεως) δι' Ἀγγλίαν 25) —, (ἀπὸ δύο λιμένας φορτώσεως) σελ. 25)6, ἑλεύθερον ἐφορτωτικῶν, καντσέλιο 10 Μάιον.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ἡνωμένων Πολιτειῶν) 7000 τ. παλαιοσιδῆρον διὰ Γδύνια 28)6, φόρτωσις Ιούνιον.

«ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ» ἐξ Χάμπτον φέντες 650 τ. γωνιθράκων διὰ Ρίον Ιανίδων 17)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΛΦΕΙΟΣ» ἐξ Ντόφιταν 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Καλαί 27)6 φίο, φόρτωσις 3—20 Ιούνιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 9500 τ. (540,000 z.p.) γεννήματα καὶ γενικά εἴδη διὰ Λονδίνου ἡ Χούλη 40) — φίο, φόρτωσις 15—20 Ιούνιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἐξ Σάντο Ντομίγκο 7000 τ. ζανζάρεως δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 26)6, καντσέλιο 5 Ιούνιον.

«ΜΑΙΡΗ» (Π. Β. Παντελῆ) ἐξ Βαλτιμόρης 2900 τ. παλαιοσιδῆρον δι' Ἀγγλίαν 25)6, ἔνα λιμένα βάσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν (λιμένων Ατλαντικοῦ) 9200 τ. παλαιοσιδῆρον δι' Ιαπωνίαν 37) — φίο, ὄψιν ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 38) — φίο, φόρτωσις Ιούνιον — Ιούλιον.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Σ.» ἐξ Ολλανδίας 7000 τ. φορτίου διὰ Ντόφιταν σελ. 15)6, φόρτωσις Ιούνιον.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Σ.» ἐξ Ντόφιταν 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ 26)3 φίο, φόρτωσις Ιούλιον.

—Τάῦμ Τσάρτερος

«ΑΝΝΑ» 8200 τ. φορτίου, τάῦμ - τσάρτερο διὰ πέντε μῆνας εἰς ταξίδια Μεσογείου, 7)6, ἀμεσος παραλαβῆ εἰς Ἐμδεν καὶ παράδοσις Ἀγγλίαν — Κόντινεντ μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων.

Ἀ)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (ex «LEITH HILL») 7983 τ. φορτίου, τάῦμ-τσάρτερο 6-8 μῆνας εἰς ταξίδια Ἀμερικῆς 8) —, παραλαβῆ Μάιον εἰς Ἐβούμανθ καὶ παράδοσις Ἀγγλίαν — Κόντινεντ μετὰ τὴν λῆξιν τῶν συμβολαίων.

«ΑΡΙΑΔΝΗ» 8970 τ. φορτίου, τάῦμ - τσάρτερο διὰ 12 μῆνας, σελ. 7) —, παραλαβῆ - παράδοσις Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἔναρξης Ιούνιον.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 8100 τ. φορτίου, τάῦμ - τσάρτερο δι' ὑπερατλαντικὸν ταξίδιον, 7)6, παραλαβῆ εἰς Κέρδοφ Μάιον καὶ παράδοσις εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας (μέσω Ἀρχαγγέλου).

«ΟΡΟΣ ΚΥΔΗΝΗΣ» 9450 τ. φορτίου, τάῦμ-τσάρτερο διὰ ταξίδιον ἐξ Εὐρώπης εἰς Ἀπο Ανατολήν, 7)3, παραλαβῆ εἰς Κόντινεντ 15

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΝ ΙΣΤΑΜΠΟΥΛΑ

ἰδιαιτέρως συνιστάται ἀπὸ πολλοὺς φίλους του καὶ πελάτας του διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL

Τηλέφωνον: 43448 — Ημέραν καὶ Νύκτα.

ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΥΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΕΜΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΡΟΥΜΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. "ΓΑΡΑΧ,"
ΤΗΛ. ΑΡΙΘ. 325

ΟΔΟΣ ΡΟΣΙΟΡΙ 1 · ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (ΡΟΥΜΑΝΙΑ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΕΡΓΑΣΙ-
ΜΟΥΣ ΘΡΑΣ 330 & 339

—25 Μάιον καὶ παράδοσις εἰς ἔνα Ιαπωνικὸν λιμένα.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» (6' ταξίδιον) 8100 τ. d. w. τάῦμ - τσάρτερο διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ἡνωμένας Πολιτείας δι' Ἀπο Ανατολήν 7)6, παραλαβῆ Ἡνωμένας Πολιτείας 10 Ιουνίου ἔως 10 Αὔγουστου, παράδοσις εἰς ἔνα Ιαπωνικὸν λιμένα μετὰ τὴν λῆξιν τῆς μεταφορᾶς.

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ» 6000 τ. d. w. τάῦμ - τσάρτερο 4 έως 6 μῆνας, εἰς ταξίδια Βαλτικῆς — Λευκής Θαλάσσης (Ξυλείαν) σελ. 7)6, παράδοσις εἰς ἔνα λιμένα Ἀγγλίας, ἔναρξης τέλη Μαΐου.

—Ναυλώσεις τάνκερς

«ΠΕΤΡΟ-Ι.Α.» ἐξ Λονδίνου καὶ Ἀμβέρσης 3500 τ. κανονιμον ἑλιάν (τμῆμα φορτίου) διὰ Σούδας 18)6, φόρτωσις Μάιον — Ιούνιον.

«ΙΩΣΗΦΟΓΛΟΥ» ἐξ Κωνστάντζης 6500 τ. πετρελαίων δι' Ἀλγέριον 17)6, φόρτωσις Μάιον — Ιούνιον.

Ἄγορὰ ναυαγοσωστικοῦ

Ηαρά τοῦ ναυαγοσωστικοῦ Οίκου τοῦ κ. N. Βερνίζου ἡγοράσθη ἀντὶ 2000 λαῶν τὸ Ὁλλανδικὸν ναυαγοσωστικὸν «EUROPE» 136 τ. γρός καὶ ναυαγήσεως 1909, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 600 ὑπνον. Τὸ σχάρος τοῦτο θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Δουνγκέζην, ἀνεγώφησε δὲ πρὸς τὸν οπόν τοῦτο πλήρωμα ἐξ Πειραιῶς.

— Ἐξ ἄλλου τὰ ναυαγοσωστικὰ «ΕΙΡΗΝΗ ΒΕΡΝΙΚΟΥ» καὶ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ἀπέλευθαν διὰ Κόμηθα πρὸς ἀνέλευθον τοῦ Ἰταλικοῦ ἀπὸ «ΕΙΡΙΔΑΝΟ» ὅπερ ἡγοράσθη ἀντὶ 365,000 δρ. παρὰ τοῦ κ. N. Βερνίζου, μετὰ τὴν ἐγκατάλειψίν του ἀπὸ τὰ Ἰταλικὰ ναυαγοσωστικά.

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, ΜΕΣΙΤΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΑΚΗΣΕΩΝ

KIEL - HOLTENAU

HAMBURG

BRUNSBUTTELKOOG

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

A. E. SHEPPARD

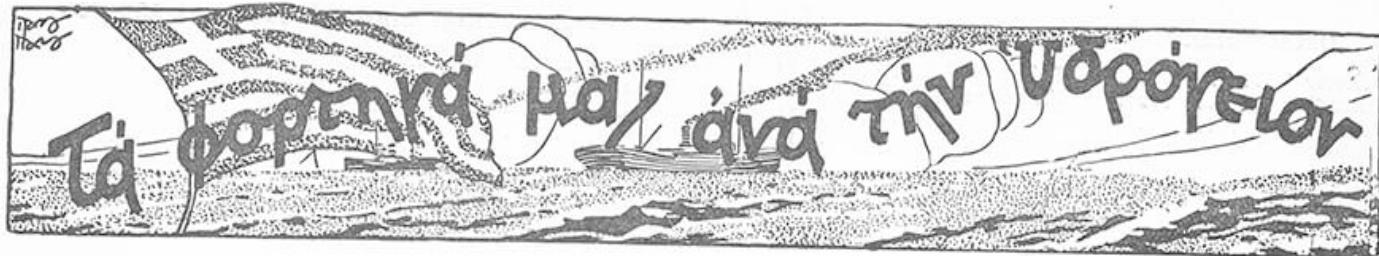
Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμᾶς διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ ωμούλησιν τῶν πλοίων των εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

· Οπόταν ἡ στοιβασία ύποχρεούται διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου, είναι συχνὰ δυνατὸν νὰ κανονισθοῦν δροι ἐπωφελεῖς διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' ὅλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν κ.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE
Τηλεγρ.: GUISPARD, London
Τηλεφ.: ROYAL 4954
LONDON E.C. 3



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυτ.Τόν.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ					
'Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	έφθ. Μαριούπολη 13 Μαΐου	
'Άγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	διηλθεν Όλιντα 3 Μαΐου διά Νταζάρ	
'Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Σάντος 26 Απριλ.	
'Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	είς Βοϊλάν 8 Μαΐου (δι' Ιταλίαν)	
'Άγια Βαρθλάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ.	13	4572	έφθ. Μπονένος "Άρρες" 10 Μαΐου	
'Άγια Βαρθλάρα	Φρ. Στγάλα και Σία	04	2434	έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Μαΐου	
'Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	διηλθε Φλώσιγι 9 Μαΐου δι' "Οσλο"	
'Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Μασσαλίαν, έφθ. 6	
'Άγιος Μάρκος	Γ. Τοτίβα	19	4514	διηλθε Νταζάρ 25 Απριλ. διά Ντιέπλην, έφθ. 6	
'Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	έφθ. Μπάρι 12 Μαΐου	
'Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 3 Μαΐου και ἀνεχ. 10 διά Πότι	
"Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 27 Απριλ. και Τέλ. - Άβιβ 2 Μαΐου	
'Άδαμις	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	διηλθεν "Αγ. Βιζέντον 5 Μαΐου διά Δουνγκέρην	
'Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	έφθ. Βόλον 12 Μαΐου	
'Άδαμ. I. Πειθῆς	άδελ. I. Πειθῆ και Σία...	08	4537	έφθ. Ροζάριο 1 Μαΐου	
'Άδελφοτης	άδ. Καρρᾶ	17	5838	ἀνεχ. Γένοβαν 6 Μαΐου διά Σμύρνην	
'Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	ἀνεχ. Σούλιν 9 Μαΐου διά Χούλι. ΕΠΩΛΗΘΗ	
'Άθηνα Λιθανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	διηλθε Σιέρρα Λεόνε 25 Απριλ. διά Μελβούρνην	
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	διηλθε Μαδέρας 28 Απριλ. διά Ρίον Ιανείρου	
Άιγαί	Δημ. Β. Μανολᾶ	96	1406	άργει είς Νεστολίν από 24 Μαρτ. ΖΗΜΙΑΙ	
Άιγαίον	'Ετ. «Άιγαίον» Α.Ε.	19	5285	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου δι' Αμβέρσαν	
Άιγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	ἀνεχ. Γδίνια 8 Μαΐου διά Πλέιτ. ΕΒΥΘΙΣΘΗ	
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	ἀνεχ. Μπ. "Άρρες" 4 Μαΐου διά Μπάριπλαντος	
Άικατερίνη Π.	Χρ. Ηέπα	89	1800	έφθ. Κονγκίλιαν 6 Μαΐου	
Άικατερίνη Τ.	Λ. Τερέζου	17	2719	ἀνεχ. Χαλκίδα 13 Μαΐου διά Σουλινά	
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Ηουστον	
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	ἀνεχ. Μπ. "Άρρες" 7 Μαΐου διά Νέαν Ορλεάνην	
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	έφθ. Σάντα Φέ 22 Απριλ.	
"Άις Γιώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Βεροδό	
'Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἀνεχ. Μπονένος "Άρρες" 30 Απριλ. δι' "Αγ. Βιζέντον	
'Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	έφθ. Ρίον Ιανείρον 27 Απριλ.	
'Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιμπέζη	06	4343	έφθ. Μπονένος "Άρρες" ρόδες 1 Μαΐου	
'Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	ἀνεχ. Βιζαγαστάταν 8 Μαΐου, Κολόμπο 13 δι' Αμβέρσαν	
'Άλφειδς	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	έφθ. Νταζάρ 3 Μαΐου	
'Άναστασία	Π. Πρωτοπαλά	05	2883	ἀνεχ. Ήμιγκαμ 23 Απριλ. δι' "Άλεξάνδρειαν	
'Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διηλθε Κονγκίλιαν 5 Μαΐου διά Γένοβαν	
'Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	διηλθε Λάζ Πάλμας 5 Μαΐου διά Κοπεγχάγην	
'Άνδρεας	z'Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 5 Μαΐου	
'Άνδριώτης	Ντζ. Κυδωνιέως	12	4393	έφθ. Βοστόνιον 28 Απριλ. και Χάμπτον ρόδες 7 Μαΐου	
"Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Σβέντιπογχ 1 Μαΐου και "Εμπεν 8 Μαΐου	
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διηλθε Φλώσιγχ 8 Μαΐου δι' "Οσλο, έφθ. 11	
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρη	21	4358	διηλθεν "Οράν 12 Μαΐου διά Πειραιᾶ	
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράζη	13	5411	ἀνεχ. Μπονένος "Άρρες" 2 Μαΐου διά Νταζάρ	
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 25 Απριλ. διά Πλέιτ	
"Άννα T.	Λ. Τεργιάζου	06	2728	έφθ. Τονμαγ Χαρέντη 6 Μαΐου και ἀνεχ. 13 διά Ρόττερνταμ	
'Άνθηπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Απριλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 7 Μαΐου	
'Άντωνης	Σ. και Π. Λαμπού	15	3729	διηλθε Λάζ Πάλμας 30 Απριλ. διά Πλέιτ	
'Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν. 1934	
'Άντωνιος	άδ. Βλασπόλου	17	1957	άργει Ηέναρθ 17 Ιουν. 1936, ΕΠΩΛΗΘΗ	
'Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Γάνδην 2 Μαΐου και Ρόττερνταμ 1 0	
'Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διηλθε Λάζ Πάλμας 4 Μαΐου διά Λά Πλάταν	
'Άντωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διηλθεν "Αγ. Βιζέντον 28 Απριλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 11 Μαΐου	
'Άξιος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διηλθεν "Αδεν 6 Μαΐου ἀπό Ασσάμ	
'Άργολικός	Μαρηή Έμπιορίζου	21	4786	έφθ. Βραίλαν 5 Μαΐου (διά Χάρδην)	
'Άρεθουσα	Niz. Καμπούρη	11	3693	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δι' Αμβέρσαν	
'Άρης	Μ. Ξυλᾶ	14	4810	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου	
'Άριδανη	I. Νιζημόρου— E. Λαμπού	12	4745	έφθ. Χονέλων 30 Απριλ. και Βοηγίε 9 Μαΐου	
'Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆς	05	3470	διηλθεν Κονγκίλιαν 9 Μαΐου εκ Κοντατάζης	
'Άρκαδια	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 Μαΐου και ἀνεχ. 15 διά Μαρζίλιαν	
'Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	έφθ. Θεσσαλονίκη 10 Μαΐου και Βοηγίε 9 Μαΐου	
'Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	διηλθε Μαδέρας 23 Απριλ. διά Μπονένος "Άρρες	
'Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	έφθ. Βραίλαν 3 Μαΐου (διά Μάλταν)	
'Άσηλμινα Μπάικα	II. Μάλικα	95	1344	έφθ. Πειραιᾶ 7 Μαΐου	
'Άσπασια	I. Γαλάζη	14	4211	ἀνεχ. Κούνιαν 26 Απριλ. δι' Ενέργον	
'Άστερια	I. Α. Ταζιμπέζη	04	3313	έφθ. Πότι 1 Μαΐου και Κονγκίλιαν 11 διά Γιβραλτάρ	
'Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	έφθ. Ρένι 13 Μαΐου	
'Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντιζός» Α.Ε.	19	5446	διηλθε Μαδέρας 23 Απριλ. διά Μπονένος "Άρρες	
'Άτλας (τάνκερ)	«Ταναλεπτόλ» Α.Ε.	09	4009	ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου διά Βατούμι	
Άσρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	διηλθε Μαδέρας 29 Απριλ. διά Πλέιτ	
'Άφροδεσσα	'Άδ. Κιοτάτα	05	2485	έφθ. Σούλιν 8 Μαΐου (διά Δανίαν)	
Βαθύ τῆς Σάμου	νιοί Δ. Ιγγλέση	12	1556	έφθ. Κονσταντίναν 2 Μαΐου και Πάτρας 11	
Βαρθλάρα	'Άθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	ἀνεχ. Σέρταν 28 Απριλ. διά Κυλλέρα	
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου	
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γρούμα	07	3429	ἀνεχ. Ροζάριο 29 Απριλ. διά Κόντινεντ	
Βάσσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρή	12	4733	ἀνεχ. Φάλμουθ 5 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	εφθ. Θεσσαλονίκην 13 Μαΐου
Βικτωρία	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	"Ιδε: «ΣΥΛΑΒΑ»
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	διηλθε Κωννήν 2 Μαΐου δι' Αιθέρσαν
Βιολαντό Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διηλθε Κωννήν 7 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διὰ Ρούνεν
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	εφθ. Houston 26 'Απριλ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άνεχ. Γδύνια 4 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αϊρες
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Γένοβαν, εφθ. 7
Γαλαξίας	Μάρκ. Ι. καὶ Γ. Ν. Λέρα	18	4393	διηλθε Παναμάν 20 'Απριλ. δι' Εύφορπην
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	παραμένει εἰς Σέουταν ἀπὸ 1 'Απριλ.
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	εφθ. Ρίον Τανέγιον 27 'Απριλ. καὶ Σ. Λορέντζο 10 Μαΐου
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	άνεχ. Αιμούνγον 11 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	άνεχ. Τάνι 27 'Απριλ. δι' Αρχάγγελον, εφθ. 7 Μαΐου
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεχ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου διὰ Ζογκούλδακ
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	διηλθε Ντακάρ 26 'Απριλ. διὰ Λιβόρον, εφθ. 9 Μαΐου
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Πειραιώποντο 6 Μαΐου διὰ Μ.π. "Αϊρες
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	εφθ. Σάντα Φέ 4 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	εφθ. Αιμέρσαν 3 Μαΐου
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανός	28	3831	άνεχ. Χούλι 4 Μαΐου, Βαλέντιαν 7 διὰ Σάντο Ντομίγκο
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	εφθ. Κάρδιφ 2 Μαΐου
Γιάννης	Γ. Ανδρέουν z.l.p.	05	4391	άνεχ. Κέπρον 1 Μαΐου, Αλγέριον 11 διὰ Ν. "Υόρκην
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς Σέριφον 10 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	άνεχ. Μπάρον 15 'Απριλ. διὰ Πλέιτ
Γρανικός	Μ. καὶ Γ. Λέρα	16	3689	άνεχ. Σάντα Φέ 6 Μαΐου δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπόλου	19	2546	άνεχ. Αιμέρσαν 6 Μαΐου, Γιβραλτάρ 12 διὰ Πειραιᾶ
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1013	εἰς Γαλάτα 8 Μαΐου (ἐπὸ φόρτωσιν)
Δαναδός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άνεχ. Μίδδλεσερτο 3 Μαΐου διὰ Στέττιν, εφθ. 9
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	άνεχ. Βραζαν 30 'Απριλ. διὰ Κάλλιαρι, εφθ. 10 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Ηγήτα	83	1595	εφθ. Ζογκούλδακ 3 Μαΐου καὶ ἄνεχ. 12 διὰ Κέαν
Δάφνη	Ν. Ανυαριδοπόλου	18	3798	διηλθε Μαδέρας 26 'Απριλ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
Δελφίν	Αῶ καὶ Ανδρέαδη	06	3816	διηλθε Ντακάρ 2 Μαΐου δι' Εύφορπην
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	διηλθε Μοντεβίδεο 28 'Απριλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιάδη	09	4461	διηλθε Ντάρερ 6 Μαΐου διὰ Δάντιγκ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	εφθ. Μιλάτσο 2 Μαΐου
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	05	3338	άνεχ. Μαρόκον 12 Μαΐου διὰ Σέτταν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάζη	06	4271	εφθ. Σούνιας 14 Μαΐου
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Δημ. Ιγγλέσης	νῖνον Δ. Ιγγλέση	18	5275	διηλθε Ούζαν 10 Μαΐου διὰ Λήθ
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	διηλθε Κωννήν 4 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	διηλθε Αγ. Βιζέντιον 28 'Απριλ. διὰ Πλέιτ
Διαμαντής	Λιαν. Πατέρα	17	4990	άνεχ. Μπουένος "Αϊρες 28 'Απριλ. διὰ Δανίαν
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εφθ. Πειραιᾶ 27 'Απριλ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	εφθ. Μαρόκον 26 'Απριλ.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	εφθ. Βηρυτόν 3 Μαΐου
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	διηλθε Κωννήν 2 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Δούναβης	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διηλθε Σούνες 6 Μαΐου διὰ Brake
Δύο Φίλοι	κληρον. Μιχ. Γουλανδρή	03	3547	εφθ. Ρόζν 8 Μαΐου, ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλεσιν
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	διηλθε Μαδέρας 27 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο
"Εθη	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διηλθε Παναμάν 26 'Απριλ. δι' Εύφορπην
"Εθρος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	διηλθε Γιβραλτάρ 22 'Απριλ. διὰ Πόρο Νατάλ.
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Απριλ. Μαδέρας 1 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεχ. Γκρειτζενμάνωνθ 8 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διηλθε Μαδέρας 27 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	εἰς Πλέιτ 14 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	εφθ. Καλάμας 20 'Απριλ.
Ελένα Ρ.	Ρεθύμνη — Κονιλουσουντή	17	4576	εἰς Βαλτιμόρην 10 Μαΐου
Ελένη	Α. Καλλινίου	18	5655	εφθ. Βαλτιμόρην 27 'Απριλ.
Ελένη	έτ. Π. Νομικοῦ	01	1882	άνεχ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου διὰ Στρατονί
Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	εφθ. Ροζάριο 30 'Απριλ.
Ελένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου, Γιβραλτάρ 13 διὰ Πειραιᾶ
Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	διηλθε Ντακάρ 6 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	διηλθε Ντακάρ 7 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Ελλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Ροζάριο 17 'Απριλ. διὰ Ντιέππην
Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	εφθ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διὰ Στρατονί
Ελληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	εφθ. Πειραιᾶ 20 'Απριλ.
Ελληνικό Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	εἰς Βατούν 6 Μαΐου
Ελπίς	I. N. Γουλανδρή	12	3651	εφθ. Βατούν 6 Μαΐου
Ελπίς	Α. Πεζᾶ	19	1492	εφθ. Πειραιᾶ 7 Μαΐου
"Εμμο	Γ. Βεργωτή	14	3895	εφθ. Μυτιλήνην 28 'Απριλ. Είτα Πειραιᾶ — Π. Σαΐδ
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	νῖνον 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	διηλθε Μαδέρας 28 'Απριλ. διὰ Πλέιτ
Εύανθια	'Ιω. Π. Γουλανδρή	15	3551	άνεχ. Port Gentil 2 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Εύθοικός	Μαρῆ Εμπειρίκου	22	4792	διηλθε Ντακάρ 27 'Απριλ. καὶ Γιβραλτάρ 5 Μαΐου
Εύγενα Καρπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Σαδόνιαν 2 Μαΐου καὶ Φοιλόνικα 9
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διηλθε Ντακάρ 24 'Απριλ. διὰ Πλέιτ
Εύγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	διηλθε Μαδέρας 29 'Απριλ. διὰ Ρόττερνταμ, εφθ. 6 Μαΐου
Εύγενια Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	4862	διηλθε "Αγ. Βιζέντιον 1 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Εύδοξια	N. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	άνεχ. Σένοραν 24 'Απριλ. διὰ Τουρκίαν
Εύηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Β. Γαλλίαν
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Χούλι 6 Μαΐου δι' Εμδεν, εφθ. 7
Εύθαλια Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	εφθ. Στοκχόλμην 24 'Απριλ.
Εύπλοια	Γεώργη Λαμπού	11	4862	εφθ. Σάντος 7 Μαΐου
Εύρυμέδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	διηλθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου διὰ Βόλον
Εύτυχη	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεὶ Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεχ. Μπαζέτταν 7 Μαΐου διὰ Σούσα
Εψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	ἐν πλῷ ἐκ Χαβάννας 30 Μαρτ. διὰ Τεργέστην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άνεγ. Σάν Νιζολάς 5 Μαΐου διά Μπάριμπαντος
Ζαννής Λ. Καμπάνης	χλη. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεγ. Μπουένος "Άρρες 30 'Απριλ. διά Μόντζεαλ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	Έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Απριλ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	Έφθ. Μπουένος "Άρρες ρόδς 4 Μαΐου
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	Έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 19 'Απριλ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	εις Βραΐλαν 8 Μαΐου (διά Σαλέρνο)
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	Έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαΐου
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφούν κλπ.	06	1516	Έφθ. Τεργέστην 26 'Απριλ. και άνεγ. 4 Μαΐου διά Μπουργκάς
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννονιάτου	12	3793	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Λίβερπολ.
Θάλεια	'Ηλια Ξελᾶ	17	4574	άνεγ. Κούβαν 26 'Απριλ. διά Κούνιστάρον
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	διήλθε Μάρνιν 2 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 8
Θεδόδη 2	Θωμᾶς Ν. Επιφανειάδη	10	657	άργει 'Ελευσίνα από 24 'Απριλ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	διήλθε Νίτον 10 Μαΐου διά Μπέργκεν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατάς και Σία	17	1054	διήλθε Κονγκλίν 8 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
Θεόδωρος Τ.	Α. Τερψάζου	12	3409	Έφθ. Βραΐλαν 2 Μαΐου (διά Ρίγαν ή Ρεβιλά)
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεγ. Μπάρον 6 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
Θεοοκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	διήλθε Σάν Τόμας 9 Μαΐου διά Καναδᾶν
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Επιτειρίκου	23	4785	εις Κωνυπέτζαν 8 Μαΐου (διά Κόντινεντ)
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Αιθόρον
Θέτις Α.	Γ. Άνδρεάδου	10	4111	Έφθ. Βουλόνιν 25 'Απριλ. και "Ειδεν 6 Μαΐου
Θράκη	Α. Τερψάζου	17	982	άνεγ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου διά Ρούμανίαν
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	διήλθε Μοντεβίδεο 20 'Απριλ. δι' Εύρωπην
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεγ. Ρόττερνταμ 22 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
"Ιάκωβος	Γ. Άγγεληδη	01	2107	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Κόντινεντ
"Ιγόρ	Πεζᾶ και Σία	07	2693	Έφθ. Μαργκλίν 4 Μαΐου
"Ιθάκη	Σ. Βλασποπούλου	11	4083	διήλθε Νέτον 7 Μαΐου δι' 'Οντάνς
"Ιθακος	Γ. Δραζούλη	06	3916	διήλθε Νίτον 3 Μαΐου διά Κοτσεγάγην. ΕΠΩΛΗΘΗ
"Ικαρίον	έτ. Βεργωτή	12	4013	εις Ρόττερνταμ από 27 Μαρτ. 'Επισκενή
"Ιλιοσδός	'Ιο. Γ. Λιβανού	15	4724	Έφθ. Γένοβαν 8 Μαΐου
"Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	Έφθ. Μπουένος "Άρρες ρόδς 9 Μαΐου
"Ιουμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	Έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απριλ.
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άνεγ. Μπόναν 5 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 8
"Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	άνεγ. Μπόναν 5 Μαΐου, Γιβραλτάρ 8 διά Μίδδλεσμπρο
"Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	Έφθ. Σέρφων 10 Μαΐου
"Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	Έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
"Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	Έφθ. Μάλταν 9 Μαΐου
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	Έφθ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου
"Ιω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκου	12	3442	Έφθ. Σάντα Φέ 4 Μαΐου
"Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Φιούμε
"Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	διήλθε Μαδέρας 13 'Απριλ. διά Ταυτίζο
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	Έφθ. Αμβέρσαν 24 'Απριλ.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεγ. Στέττιν 5 Μαΐου διά Χίον
Καδώλ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	Έφθ. Χάδρην 4 Μαΐου
Καΐτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	εις Βραΐλαν 8 Μαΐου (διά Λίβερπον).
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Βρέμην 30 'Απριλ., Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Μερσίναν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διήλθε Ούζαν 16 'Απριλ. διά Σαλεδέλλο
Καλλιόπη	Δ. Πατέρου	10	4948	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Απριλ. διά Μπουένος "Άρρες
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Μίλλετσο
Καλύψω Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαΐου
Καπετάν Στρατής	Ξενιός—Κουμπής και Σία	06	3574	Έφθ. Μπουένος "Άρρες ρόδς 22 'Απριλ.
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5234	Έφθ. Port Gentil 17 'Απριλ.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	Έφθ. Γένοβαν 8 Μαΐου
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Χάμιτον ρόδς 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	άνεγ. Λονδίνον 22 'Απριλ. διά Τζάσσονβιλ.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	διήλθεν "Άδεν 27 'Απριλ. και Σουέζ 5 Μαΐου
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετφόλ» Α. Ε.	87	2495	άργει Πειραιᾶ από 19 Μαΐου 1935. 'Επισκενή
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιόν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διήλθεν "Άγ. Βιζέντου 27 'Απριλ. δι' Αμβέρσαν, έφθ. 10 Μαΐου
Κατίνα Βούλγαρη	Niz. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεγ. Νεζότεα 7 Μαΐου διά Νταζάρ
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κονλόναρα & Κ. Ξένου	05	3890	Έφθ. Βραΐλαν 1 Μαΐου (διά Κόντινεντ)
Κεραμίες	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	διήλθεν Αδάρεντ 7 Μαΐου διά Στάβαγκερ
Κεχρεά	Θ. Επιφανίδη	12	1968	Έφθ. Ελευσίνα 7 Μαΐου
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	Έφθ. Δουνγκέρην 2 Μαΐου
Κονδώλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διήλθε Σουέζ 26 'Απριλ. διά Σαΐγκον
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανίδη	07	3530	εις Μπιζέραν από 22 'Απριλ.
Κορινθιακός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	10	3562	διήλθε Κονγκλίν 11 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Κόρθιον	άδελ. Σιμπουρα	09	2116	διήλθεν Όραν 2 Μαΐου διά Λονδίνον, έφθ. 12
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κονλόναρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	εις Βραΐλαν 8 Μαΐου (διά Χάδρην)
Κουμουνδούρος	Yioi 'Ετ. 'Εμπειρίκου	25	3598	άνεγ. Κάρδιφ 29 'Απριλ. διά Βίλλαν Κονοτίτούσιον
Κράγγων Χίλλ	Ρεθύμνη — Κονλούρουντη	18	3566	άνεγ. Αμβέρσαν 1 Μαΐου, Μαδέρας 7 διά Πλέιτ
Κύθηρα	Πολνζορ. Κατφάνη	02	1070	άνεγ. Στρατόνι 9 Μαΐου, Κωνγκλίν 11 διά Δούναβιν
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Στιτνά	12	3994	διήλθε Σάντα Λοντσία 5 Μαΐου διά B. Αμεριζήν
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	διήλθεν Όραν 8 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
Κυρά — Παναγιά II	Άντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου και άνεγ. 12 διά Γαλάτοι
Κυριακούλης	A. και Λ. Λαμπού	18	4340	άνεγ. Βίλλαν Κονοτίτούσιον 6 Μαΐου διά Μπάριμπαντος
Κωνοταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	εις Μήλον 2 Μαΐου επό μόρτωσιν δι' Αγγλίαν
Κωνοταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	άνεγ. Καλκούταν 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Κωνοτ. Χατζηπατέρας	Yioi K. Χατζηπατέρα	13	4684	διήλθε Νταζάρ 12 Μαΐου διά Λιβόρον
Κωνοτής	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	εις Port Gentil 1 Μαΐου
Κωνοτή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	άνεγ. Μπουένος "Άρρες 5 Μαΐου διά Νταζάρ
Λακωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3803	διήλθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαΐου δι' Ιολαμ
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρκούφ	98	3462	διήλθε Νταζάρ 5 Μαΐου διά Ρίγαν
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	έφθ. Γαλάτοι 27 'Απριλ. Είτα εις Καβάλλαν 12 Μαΐου
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	έφθ. Κέρπον 7 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	αληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	άνερ. Ροζάριο 24 'Απριλ. διά Μπάρουπαντος
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαΐου καὶ Ἀλγέριον 11 δι' Ἀγγίαν
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιῶν Λ. Κονδύλη	12	3923	διῆλθε Φ. Νορόνζα 1 Μαΐου διά Πλέιτ
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διῆλθε Νταζάρ 4 Μαΐου δι' Εὐρώπην
Μαϊανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διῆλθε Λάζ Πάλμας 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί Π. Δ. Γουλανδροῦ	01	1190	έφθ. Βραζίλιαν 8 Μαΐου (διά Μάραι)
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνερ. Μαργαλίαν 12 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	έφθ. Βραζίλιαν 3 Μαΐου (διά Β. Γαλλίαν)
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνερ. Γδύνιαν 24 'Απριλ. διά Μπ. "Αϊρες
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Γαλάτσι 28 'Απριλ. (έφθ. 8 Μαΐου δι' Ἀλεξάνδρειαν)
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Μπόνναν 6 Μαΐου καὶ ἀνερ. 11 διά Βρέμην
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπονόλου	06	3546	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρικού	12	3903	διῆλθεν Ἀλγέριον 6 Μαΐου διά Πάτρας
Μαλέας	Ίω. Παπαδέα	17	5709	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 7 'Απριλ. (δι' Ἐλλάδα)
Μαννούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	άνερ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου, Γιβραλτάρ 9 διά Πειραιᾶ
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	διῆλθε Ντόβερ 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	έφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Μαΐου διά Βυνίκεν
Μαρία	Σ. Βλασπονόλου	07	4225	έφθ. Γδύνια 4 Μαΐου
Μαρία	Σ. Περή —Δ. Τριασαρώνη	00	1216	άνερ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου διά Ζογκούλαν
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	άνερ. Φάλιουν 5 Μαΐου διά Σιρασας
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εἰς Σουσάς 5 Μαΐου ἐπό φόρτωσιν
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Κάρδιφ 3 Μαΐου
Μαρίετ Νομικού	Π. Νομικοῦ	19	5241	άνερ. Ζευμπρούγκε 5 Μαΐου διά Ρ. 'Ιανέριον
Μαρίττα	Ν. Εύσταθιον	13	6042	διῆλθε Μαδέρας 30 'Απριλ. διά Νεζοτσέα
Μαρίκα Πρωτοπατᾶ	Π. Πωτοπατᾶ	15	4447	διῆλθε Μπ. "Αϊρες 24 'Απριλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Μαριόγκα	άδ. Πρωτον	12	4236	άνερ. Σαγκάνη 18 'Απριλ. διά Πόρτ Ρεντόν
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιετάτα	04	4784	διῆλθεν "Άδεν 1 Μαΐου διά Βομβάνη, έφθ. 9
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	άνερ. Houston 5 Μαΐου δι' Ὁζάκαν
Μαριόγκα I. Καίρη	Ίω. Δανιόλου	13	5143	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Μεσόγειον
Μαρουκά Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνερ. Σάν Νιζολάς 30 'Απριλ. διά Μαδέρας
Μάριος Τ.	Α. Τερζάου	04	1128	διῆλθε Μπόναν 12 Μαΐου διά Καζαπλάγκαν
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	άνερ. Πρόδιντενς 8 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικοῦ
Μάρπηρος	Ν. Εύσταθιον	19	5476	άνερ. Κάρδιφ 21 'Απριλ. διά Ντεμεράφα
Ματρόννα	Ν. Βογιατζέδη	02	2846	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Απριλ.
Μεμάς	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	άνερ. Ρόττερνταμ 27 'Απριλ., Μαδέρας, 4 Μαΐου διά Πλέιτ
Μεμάς	άδ. Κουρούζη	12	1735	εἰς Βραζίλιαν 8 Μαΐου (διά Βενετίαν)
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 'Απριλ. διά Βενετίαν
Μερόπη	'Ανδρ. Πατᾶ	11	4181	διῆλθε Κονγκλιάν 2 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	έφθ. Βαλένθιαν 8 Μαΐου
Μίμης Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	διῆλθεν Όλιντα 1 Μαΐου διά Νταζάρ
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 10 Μαρτ. Ἐποκενή
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	διῆλθε Λάδεντ 10 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
Μίνα Λ. Καμπάνη	άληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 12
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίου	18	5202	έφθ. Νέαν Ύόρκην 30 'Απριλ. καὶ Βοστόνην 8 Μαΐου
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	άληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	έφθ. Νιού Ονέστιμοντε 9 Μαΐου
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθιον	19	5234	διῆλθεν 'Οράν 2 Μαΐου δι' Ἀλεξάνδρειαν
Μιχάλης	Λ. Φατοή	12	3646	ἀργεῖ Μοντεβίδεο ἀπό 19 Μαρτ. ΖΗΜΙΑΙ
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	διῆλθε Κονγκλιάν 2 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν. Προσήραξε
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Υμουνίτεν 2 Μαΐου
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνερ. Καλκούνταν 9 Μαΐου διά Πόρτ Σαϊδ
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2466	έφθ. Κονγκλιάν 2 Μαΐου
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	εἰς Σέουνταν ἀπό 7 'Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσοβ	04	3582	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Κόντινεντ
Ναύαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	"Ιδε: «ΟΥΠΑΝΙΑ»
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Λάδεντ 17 'Απριλ. διά Πλέιτ
Ναυσικᾶ (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	διῆλθε Βαλέντιαν 5 Μαΐου διά Ρουέν, έφθ. 9
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Σαβόνναν 5 Μαΐου καὶ ἀνερ. 7 διά Πότι
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	άνερ. Ρόττερνταμ 18 'Απριλ. διά Νεζοτσέα
Νέδων	Α. Καλλίνικου	19	5263	έφθ. Μπέλφαστ 6 Μαΐου
Νέλλυ	έτ. «'Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	διῆλθε Παναμᾶν 22 'Απριλ. διά Βρετ. Κοκορίδιαν
Νεράϊδα	Γ. Ν. Σταθάτου	03	2759	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαρτ. Ἐποκενή
Νεμέα	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	19	5101	διῆλθε Λάζ Πάλμας 28 'Απριλ. καὶ Μονροβία 4 Μαΐου
Νέστος	νιῶν Γ. Γράτσου	18	1954	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 3 Μαΐου δι' Εὐρώπην
Νέστωρ	Α. Καλλίνικου	18	5154	έφθ. Πρέστον 1 Μαΐου
Νήγεν	έμη. Χατζήλια	13	6694	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Μαΐου δι' Εὐρώπην
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διῆλθε Μοβίλια 1 Μαΐου διά Κόμπτε
Νίκη	Άνδρ. Βαλσαμάκη	17	958	έφθ. Ρουέν 6 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς "Αγγίους
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνερ. Ροζάριο 1 Μαΐου διά Λονδίνου
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνερ. Νιούπροτ 7 Μαΐου δι' Ἀλεξάνδρειαν
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τομζόγλου	19	5175	έφθ. Γιοζοχάμαν 3 Μαΐου (διά Σαγκάνην)
Νικόλαος Ἀθανασούλης	άληρο. Αθανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	άνερ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 27 'Απριλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Νικόλαος Μήχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνερ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Μπονένος "Αϊρες
Νικόλη. Μ. Ἐμπειρίκος	Κουλούθουρος — Έμπειρίκου	19	5295	έφθ. Ζουγουλάντας 27 'Απριλ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Δουνκέρκην, έφθ. 11
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολόνου	10	4540	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου καὶ "Εμδεν 6
Νικόλας "Αγγελός	Ίω. 'Αγγελού	12	4351	άνερ. Χούλι 24 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνερ. Πουέρτο Όμπλιγκάντο 4 Μαΐου διά Νταζάρ
Νίτσα	άδ. Γιανναγᾶ	15	4732	άνερ. Τάμπαν 3 Μαΐου διά Γκάρστον
Νύμφη	Ν. Αυκαρδοπούλου	21	4504	διῆλθε Κολόμπιο 3 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Όδυσσεις	Παν. Α. Γιαννούλατον	13	4577	άνεξ. Νιούπορτ 30 'Απριλ., Μαδέρας 6 Μαΐου διά Ηλέιτ
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου	νίδων 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου, Μαδέρας 8 διά Ηλέιτ
'Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	άνεξ. 'Αιμοδόγον 13 Μαΐου δι' 'Αιμέρσαν — Πειραιά
"Ολυμπίας	Κουλούθουν — Έμπειρικου	18	5249	Έφθ. Γραμμέτες 6 Μαΐου
"Ομδοίας	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	Έφθ. Τόρρος 'Αννονιτσάτα 1 Μαΐου και Χίου 11 διά Ρωσίαν
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	13	3578	Έφθ. Κοζίδην (Αργεντ.) 28 'Απριλ.
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	16	5647	διηλθε Παναμά 21 'Απριλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
"Ορος 'Ελικών	«Τράμπι, Σοφ.»	18	5525	Έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου Κουλουζουντή	20	5210	διηλθε Χούλι 6 Μαΐου
"Ορος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	14	4191	διηλθε Μαδέρας 27 'Απριλ. διά Ροζάριο
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	18	7914	διηλθε Κυριακή 18 'Απριλ. (διά Βίλγιαγκτον)
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπι, Σοφ.»	12	3876	διηλθε Μοντεβίδεο 21 'Απριλ. διά Χτακάρ
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλουζ. — Σ. Πατέρα	19	6701	διηλθε Ντακάρ 5 Μαΐου δι' 'Αιμέρσαν
"Ορος Κύνθος	«Τράμπι, Σοφ.»	18	5188	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Απριλ. διά Ηλέιτ
"Ορος Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	διηλθε Ντακάρ 30 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
"Ορος Μυκάλη	Π. Γεωργιλή	07	3556	άνεξ. Σφάξ 1 Μαΐου, Γιβραλτάρ 7 Ρούεν
"Ορος Μυρτό	Κοσμέτου — Κουλουζουντή	19	5658	διηλθε Γιβραλτάρ 23 'Απριλ. διά Μπονένος "Αϊρες
"Ορος "Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	20	5166	Έφθ. Μπέρια 21 'Απριλ.
"Ορος "Οθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	Έφθ. Σάντος 3 Μαΐου
"Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	18	5201	διηλθε Ντακάρ 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	21	5334	διηλθε Πάρβαλτάρ 30 'Απριλ. διά Πλέιτ
"Ορος Πάρνης	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	17	4371	άνεξ. Υόροην 30 'Απριλ. διά Μπονένος "Αϊρες
"Ορος Πέρφα	Κοσμέτου — Κουλουζουντή	18	5208	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Γένοβαν, έφθ. 7
"Ορος Πεντελικόν	Κοσμέτου - Κωστομένη	17	5791	Έφθ. Κοστομάτα 20 'Απριλ.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	διηλθε Κονγκίλι 11 Μαΐου διά Ρωσίαν
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	20	5729	Έφθ. Εμδεν 8 Μαΐου (διά Μοντεβίδεο)
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	10	3986	Έφθ. Θεσσαλονίκην 14 Μαΐου
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωρεανός» Α.Ε.	19	5182	διηλθε Μαδέρας 30 'Απριλ. δι' Είβονηάσον, έφθ. 6 Μαΐου
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	Έφθ. Χάμπτον ρόδες 7 Μαΐου
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουζουντή	21	6388	Έφθ. Τσιτιταβέζιαν 9 Μαΐου
Ούρανία	Παν. 'Αντιά	02	1953	άνεξ. Πειραιά 27 'Απριλ. διά Σούσαν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεξ. Δάντσιγκ 27 'Απριλ., Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' 'Αγκόνα
Παγασητικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	14	3477	άνεξ. Χούλι 3 Μαΐου δι' 'Αιμέρσαν, έφθ. 4
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	διηλθε Κωνιλίν 2 Μαΐου δι' 'Αάρονς
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	διηλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Σαΐγκον
Παναγή, Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	άνεξ. 'Αιμέρσαν 25 'Απριλ. διά Μπονένος "Αϊρες
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούνου	15	4661	διηλθε Περούπολιον 7 Μαΐου διά Ντακάρ
Πάνις	Α. 'Αναστασάπου	06	1781	Ίδε: «HIGHBURY», σημαία 'Αγγλική
Παντελής	Κ. Λαμπού και Ι. Ποντικού	11	3845	διηλθεν 'Αγ. Βικέντιον 8 Μαΐου δι' Εύρωπη
Παντιάς	έτ. «Ωρεανός» Α.Ε.	12	5146	Έφθ. Αιμερόνταμ 6 Μαΐου
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεξ. Άιναροφον 29 'Απριλ. διά Ροζάριο
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	άνεξ. Εμδεν 5 Μαΐου διά Μπονένος "Αϊρες
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
Πάτρα	Τσαμισιάνη—Κων/νίδη	96	3256	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	Έφθ. Σάντα Φέ 20 'Απριλ.
Περράς	Α. 'Αγδρεάτου	18	5172	Έφθ. Χούστον 8 Μαΐου
Πεταλοί	Μαροή 'Εμπειρίκου	17	5126	Έφθ. 'Αιμοδόγον 2 Μαΐου
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβιλ»	03	4634	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Χούλι, έφθ. 12
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και Ε. Νομικού	14	7020	εις Ρόττερνταμ ἀπό 21 Οκτ. 1936. Επιστρέψη
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλθε Περούπολιον 6 Μαΐου διά Νερούσεα
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Χούλι
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεξ. Σούνις 8 Μαΐου διά Ροζέλι
Πήλευς	Ε. Χατζηλίας	28	4695	άνεξ. Ρόττερνταμ 28 'Απριλ. διά Ρίον Ιανέριον
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	Έφθ. Λίθερφού 4 Μαΐου
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	άνεξ. Λάς Πάλμας 4 Μαΐου διά Σάν Λορέντζο
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	Έφθ. Νόρφολ 3 Μαΐου
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκορασσά	09	1457	Έφθ. Βορδό 3 Μαΐου
Πόλι	Ε. Βιντιάδη	97	2861	προσεκύνουσεν ἐπὶ νάρκης ΒΥΘΙΣΘΕΝ
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	άνεξ. Μπάχιαν Μπάχιγκαν 20 'Απριλ. διά Ντακάρ
Πολύμνια	Ε. Μίχαλιτσουάνου	07	4937	Έφθ. Λιθόρο 20 'Απριλ.
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	διηλθε Γιβραλτάρ 23 'Απριλ. δι' 'Αιμέρσαν, έφθ. 5 Μαΐου
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3895	Έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου και άνεξ. 13 διά Πότη
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου και Ρ.-Κ.	09	3681	Έφθ. Σπαλάτο 1 Μαΐου
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανάδη	12	1820	Έφθ. Λονδίνον 5 Μαΐου
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννούλατον	12	4340	Έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου. Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
Ρήνος	Αεσον. 'Εμπειρίκου	19	4683	άνεξ. Αίνας Πάλμας 4 Μαΐου διά Σάν Λορέντζο
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	Έφθ. Νόρφολ 3 Μαΐου
Ρίτα Χανδρή	Ι'. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεξ. Μπονένος "Αϊρες 2 Μαΐου δι' "Αγ. Βικέντιον
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	άνεξ. Ρόττερνταμ 30 'Απριλ. διά Ρίον Ιανέριον
Ρόκος Βεργωτής	έτ. «Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	Έφθ. Μπονένος "Αϊρες 20 'Απριλ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγάγεωρη	99	1044	άνεξ. Γαλάται 1 Μαΐου διά Βηρυττόν
Σαρωνικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	12	3548	διηλθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Καλκούταν
Σίφνος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17	2290	έφθ. Γαλάται 5 Μαΐου και Βραΐλαν 8 (διά Ρούεν)
Σούλιωτης	Μαλάμου	17	4300	διηλθε Μαδέρας 29 'Απριλ. διά Μπονένος "Αϊρες
Σούνιον	Μαροή 'Εμπειρίκου	19	3054	Έφθ. Βορδό 8 'Απριλ. και Νιούπορ 8 Μαΐου
Σπύρος	«Αίγαιον» Α.Ε.	18	5153	Έφθ. Κόμπα 8 Μαΐου
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου»	36	3941	Έφθ. Μαριούπολιν 2 Μαΐου
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	διηλθε Μοντεβίδεο 3 Μαΐου δι' "Αγ. Βικέντιον
Σταύρος	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	άνεξ. Ρόττερνταμ 27 'Απριλ. διά Μπ. "Αϊρες
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κογκαντάρου	12	5528	Έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου και Θεσσαλονίκην 6
Στρυμών	Στ. Αιθανού	19	5250	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 30 'Απριλ. διά Σμύρνην, έφθ. 4 Μαΐου
Σύλλογος	Α' ποδίασον και Χ. Πατέρα	14	4202	άνεξ. Εμδεν 24 'Απριλ. Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
Τάκης	Π. 'Αντιά	04	1698	άνεξ. Σέτονταλ 2 Μαΐου και Ρούεν 8 διά Ρόττερνταμ
Τάμεοις	Δεσον. Α. 'Εμπειρίκου	14	3942	Έφθ. Σαΐγκον 7 Μαΐου
Τάναις	άδελφ. Συνοδινού	07	1545	άνεξ. Βραΐλαν 12 Μαΐου διά Πειραιά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπό	13	4221	άνερ. "Εμπέν 27 'Απριλ., Μαδέρας 4 Μαΐου διά Πλέιτ
Τάσις	«Μυρτφόν» Α.Ε.	13	4706	άνερ. Γδύνα 1 Μαΐου, Ούζαν 6 διά Ντακάρ
Τάσος Κ.	'Εμπ. Καραβία	01	3634	διηλήθε Σίρβαλτάρ 10 Μαΐου διά Κέρονιαν
Ταυγετος	Κονλούκου — Εμπειρίζου	18	4295	διηλήθε άνοιχτά Σίρβαλτάρ 23 'Απριλ. διά Πλέιτ
Γαυρίς	άδ. Συνοδινοῦ	03	2281	διηλήθε Κέαν 11 Μαΐου διά Λάζ Παλλίς. ΕΠΩΔΗΘΗ
Τέτη	εῖοι Γ. Σιγάλα	03	2747	διηλήθεν 'Οράν 30 'Απριλ. διά Βατούμ, έφθ. 13 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	έφθ. Λάζ Πάλμας 6 Μαΐου.. ΖΗΜΙΑΙ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	έφθ. Κονήλιαν 13 Μαΐου
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	έφθ. Ρένι 6 Μαΐου (διά Κόντινεντ)
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποδάρου	03	3075	διηλήθε Σίρβαλτάρ 6 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
Τρίτων	εῖοι Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Μοντεβίδεο 25 'Απρ.
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διηλήθε Κίελον 11 Μαΐου διά Chekka
Υδραίος	Α. Κονλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνερ. Ρόττερνταμ 15 'Απριλ., διά Ρίον Ιανέτιον
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Βραζίλιαν 8 Μαΐου (διά Ρόττερνταμ)
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	έφθ. Λιβόρο 29 'Απριλ.
Φαίαξ	Σπ. Παραμιθιώτη	15	7188	διηλήθε Σίρβαλτάρ 7 Μαΐου διά 'Ειδονιάνθ
Φανερωμένη	Α. Βλαζάρη	08	3501	άνερ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Ρίον Ιανέτιον
Φλόρα	έτ. Π. Νομιζοῦ	04	2980	άνερ. Φεγγιέ 29 'Απριλ., Σίρβαλτάρ 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Φλώρα Νομικοῦ	Λουζά Νομιζοῦ	21	2012	έφθ. Χάρδην 9 Μαΐου
Φραγκούλα Βροντίση	Φ. Σιγάλα	94	2083	εἰς Πειραιά, έπισκενή, Μετονομάσθη «ΠΟΠΗ»
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	έφθ. Μπάρον 5 Μαΐου.. ΖΗΜΙΑΙ
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διηλήθε Λαύριον 24 'Απριλ., διά 'Αμβέρσαν, έφθ. 11 Μαΐου
Φώτης	Ν. Αυγιαρδοπούλου	12	3507	διηλήθε Ντακάρ 2 Μαΐου διά Κόρχ
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνερ. Σφάξ 9 Μαΐου διά 'Ειδονιάνθ
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Μόντεραλ 24 'Απριλ..
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έφθ. Μοντεβίδεο 29 'Απριλ..
Χίος	Εναγγ. Νομιζοῦ	88	1356	άνερ. Πόλη Σαΐδ 13 Μαΐου διά Πειραιά
Χλόδη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	άνερ. Rashiin 7 Μαΐου διά Μίνε
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	έφθ. Γένοβαν 30 'Απριλ..
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνερ. Βρέμην 6 Μαΐου διά Πόλη Σαΐδ
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	διηλήθε Σίρβαλτάρ 27 'Απριλ.. διά 'Αλεξάνδρειαν
Ωκεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	διηλήθε Περιαπούζο 9 Μαΐου διά Καναδάν
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	διηλήθε Ντακάρ 27 'Απριλ.. διά Λονδίνον, έφθ. 10 Μαΐου
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	διηλήθε Παναμάν 12 'Απριλ.. διά Μόζ
Ωρίων	Πολ. Λάφα — Α. Λούζη ..	09	4798	άνερ. Μπ. "Αύρες 30 'Απρ. διά Μαδέρας
Ωρωπός	Μαρκή 'Εμπειρίζου	13	3475	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Απριλ..

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

'Ελένη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	21	1138	εἰς Γαλάται 8 Μαΐου (διά Πειραιᾶ)
"Ινθερλήθ ("Παναμ.)	Α. Βλάσσος	21	6958	εἰς Ρόττερνταμ ἐπὸ μετασκενήν
Κάμντεν Χίλλ ("Αγγλ.)	Α. Βλάσσος	18	4276	εἰς Βραζίλιαν 8 Μαΐου (διά 'Αμβέρσαν)
Κάρμεν Σύλδα ("Ρουμ.)	Κατάτον — Μαρκῆ	03	1601	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτ. 'Επισκενή.
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κονλουζουντῆ	94	2483	έφθ. Κωνστάντζαν 10 Μαΐου
Μπέάτσα ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	έφθ. 'Αλικάντε 2 Μαΐου και Σίρβαλτάρ 10
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη και Σία	05	2539	έφθ. 'Αμβέρσαν 4 Μαΐου
Μυριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.....	21	7012	άνερ. 'Αμβούφγον 6 Μαΐου διά Βατούμι
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	διηλήθε Κοννιάν 6 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
Νοέμη—Τζόύλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	άνερ. Σέτταν 5 Μαΐου διά Μασσαλίαν, έφθ. 6
"Ολγα Σ. ('Αγγλ.)	άδ. Βλασσοπούλου	05	677	έφθ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου
'Ολισθ., ('Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	20	4308	έφθ. Γένοβαν 8 Μαΐου
Πήμπρλστον ('Αγγλ.)	Α. Βλάσσος	24	4895	έπιφροτόνει εἰς Ρίον Ιανέτιον
Πράχοβα ('Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	22	3609	άνερ. Γένοβαν 29 'Απριλ.. διά Βραζίλιαν, έφθ. 8 Μαΐου
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίον	79	677	εἰς πλάς 'Ανατ. 'Αφριζής
Σιρέτουλ, ('Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	12	3629	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Απριλ..
Τζέννου ('Αγγλ.)	Σ. Λιβανοῦ	12	1859	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαραΐδη — Α. Δάλλα	03	1828	διηλήθε Κοννιάν 6 Μαΐου διά Βαρελώνην
Χάϊγκμπουρου ('Αγγλ.)	I. Βασιλείου—Α. Ιωανίδη	06	1781	άνερ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου διά Κοννιάν
American Eagle ('Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	17	4371	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΠΑΡΗΗΣ», σημαία 'Ελληνική
Compostela ('Ισπαν.)	"Ελλήνες ἀγορασταὶ	85	1272	εἰς Σέτταν ἐπὸ παραλίδιν
Graggan Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	18	3566	"Ιδε: «ΚΡΑΓΓΑΝ ΧΙΑΛΛ», σημαία 'Ελληνική
Invergarry ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	24	6907	εἰς "Αμστερνταμ ἀπὸ 23 Δεκ. ἐπὸ μετασκενήν
Invergordon ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	23	6921	εἰς "Αμστερνταμ ἀπὸ 29 Δεκ. ἐπὸ μετασκενήν
Leith Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	29	4233	διηλήθεν "Αγ. Βικέντιον 8 Μαΐου διά Εὐφόρτην
Mary ('Αμερ.)	Π. Β. Παντελῆ	18	2151	εἰς Βαλτιμόρων 5 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Munaires ('Αμερ.)	άδελφ. Πρωΐον	18	4620	"Ιδε: «ΠΑΙΕΛΔΕΣ», σημαία 'Ελληνική
Matadi (Βελγ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	19	3094	έφθ. 'Αμβέρσαν 6 Μαΐου
Munindies ('Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	17	4576	"Ιδε: «ΕΛΕΝΑ Ρ.», σημαία 'Ελληνική
Munerie ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	19	5035	έφθ. Γραμμέτες 7 Μαΐου. ΕΠΩΔΗΘΗ
Femble Lane ('Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	άνερ. Γένοβαν 5 Μαΐου διά 'Ινδιάς
Zinal ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουζουντῆ	20	5729	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΠΙΝΔΟΣ», σημαία 'Ελληνική

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ
EN

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ
LLOYD'S AGENTS

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