

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1937

Αρ. Φύλλου 155

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 155

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. Κ.

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1937

Τὸ δεκαωνδέμερον

Πρὸς νέας προσπαθείας

Μετά τὴν πάροδον τόσων ἑτῶν διεξέρχεται ἡδη ἡ φορτηγὸς μας ναυτιλία τὴν ἐκ τῆς κρίσεως πρὸς τὴν εὐημερίαν μεταβατικήν περίοδον, ἐνῷ πολλὰ ἀκόμη πρέπει νὰ ἐπιτελεσθοῦν καὶ ἐπὶ ικανὸν εἰσεῖ χρόνον νὰ διατηρηθοῦν οἱ ἀποδοτικοὶ ναῦλοι, ἵνα μετὰ πεποιθήσεως ἀποβλέψωμεν εἰς τὴν πλήρη τῆς Ναυτιλίας μας ἀνασυγκρότησιν. "Αν, ὡς ἔλπιζομεν, ἔχουν πρὸ δόθαλμῶν οἱ ἐφοπλισταὶ μας τὰ εὐπαθῆ οημεῖσα τῆς ναυτιλιακῆς ήμῶν δργανωσεως, ἐφόσον ἀποφύγουν, μετὰ τῆς ἐπιθεβλημένης συντρητικότητος, πᾶσαν ἀμφιβόλου σκοπιμότητος κακῶν τῶν εἰσοκομιζομένων οημερον κερδῶν διάθεσιν, ἐπωφεληθοῦν δὲ τῶν εὐνοϊκῶν περιστάσεων, ἵνα ἐπιλύσουν τὸ καιριώτερον τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ἀπαλλαγὴν αὐτῆς, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, τῆς ὑπερηλίκου χωρητικότητος, δικαιολογημένη θα είνε κάθε αἰσιόδοξος πρόβλεψις διὰ τὴν σταθεράν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ προσαγωγῆν.

Ηύτοχησαν, πράγματι, οι ἑφοπλισταί μας, χάρις εἰς τὴν πρωτόθουλον, καὶ μόνην αὐτήν, ἐπιχειρηματικότητά των, νά εὔρεθοῦν, καθ' ἣν στιγμὴν ἡ κρίσις ἤρχεται, μὲ μίαν ὀγκώδη χωρητικότητα, κτηθεῖσαν εἰς εὐθὺνὰς τιμάς, αἰσθαντές κατωτέρας τῶν κρατουσῶν σῆμερον. Τὰ πλοῖα, θέσσαι, πού κέκτηται ἡ Ναυτιλία μας, δὲν είνε τά ίδεωδη μέσα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ουναγωνισμοῦ τῶν ξένων σκαφῶν, δοτις, διάτονος ἡ βράδιον, καὶ λόγῳ τῶν ἀθρόων ναυπηγήσεων, διέπτερος πάλιν θά ἔκδηλωθῇ, οὐδὲ ἔκεινα διὰ τῶν δόπιων θά καταστή δυνατή ἡ διατήρησις τῆς θέσεως μας εἰς τὰς ὑπερθαλασσίους μεταφράσας. Ὑπὸ πάσαν ἔποψιν ὑστεροῦμεν εἰς πλωτὸν ὄλικόν. Τὰ σκάφη μας είνε παλαιάτε καὶ ἀντιοκονομικά, μὲ μικρὸν κυθισμόν, χρίζουν ουχιῶν ἐπισκευῶν καὶ δὲν ἡμπορεῖ τις νά στριξῃ εύρυτέραν τὴν προοπτικήν διὰ τὴν ἔκμετάλευσί των. Ή τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ἀδήριτος θ' ἀνακύψῃ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνανεώσεως των, διότι εὐθὺς ὡς ἥθελον πειριοδιθῇ αἱ σημεριναὶ ἔκτακτοι μεταφοραί, αὐτά πρώτα θά αἰσθανθοῦν τὸν ἀντικτυπὸν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, τὰ ὑπερήλικα πλοῖα θά ἀντικρύσουν καὶ πάλιν τὰς γνωστάς διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ἐγρασίας δυσχερείας.

καὶ πάντα τὰ ἄπηνή τῆς κρίσεως πλήγματα, δὲν διέθετον, ἀτυχῶς, οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀφονα τὰ κεφάλαια διά τὴν ὥραν ή διά τὴν ναυπήγησιν καλυτέρων πλοίων με τάς πρὸ διετίας ἀκόμη κρατουόσας χαμηλάς τιμάς. Ἐξαιρετική ἦτο ή ἐπιτυχία καὶ τῆς προσκήσεως, ὑπὸ μυρίους δύος οἰκονομικούς συνδυασμούς διά τοὺς πλείστους τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ὑπερηλικῶν ή καὶ τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν, ἀφοῦ ή ἐφοπλιστική αὐτῇ προσπάθεια ἔχαρισεν εἰς τὴν σημαίαν μας ἔνσα ἐμπορικὸν στόλον, ἔγγιζοντα τὰ δύο ἑκατομμύρια τόνων, κατέστησε τὴν Ἑλλάδα μιαν των πρώτων ναυτικῶν δυνάμεων καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας παράγοντα ὑπολογίσιμον εἰς τάς διεθνεῖς μεταφοράς, μέσον πορισμοῦ ἀφθόνων προσόδων εἰς τὴν Ἐθνικήν ήμῶν Οἰκονομίαν.

"Αλλ' ή σημειρινή θέσις τῆς Ναυτιλίας μας δὲν δύναται εἰσέ-
τι νὰ θεωρηθῇ, ως μόνιμος καὶ σταθερά. Πρόκειται, ως είπομεν
ἀνωτέρω, περὶ μεταβατικής καταστάσεως, ἐκ τῶν ὑγιῶν δὲ κα-
τευθυντήρων γραμμῶν, που θὰ προσδώσουν οἱ ἔφοπλισταί μας εἰς
τὴν δλὴν ἔξελιξιν τῶν παρ' ήμιν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, θά κρι-
θῇ αὐτή ή δριστική εύδοξων τῶν ὑπέρ τῆς ἐμποροναυτικῆς μας
ἀναπτύξεως προσπάθειῶν.

Η ἀπό μόνην ἀπότομος καὶ ἵσως διά τοῦτο ὥχι καὶ τόσον φυσιολογική, ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς, ὀφειλομένη κυρίως εἰς τὰς ἔκτακτους μεταφοράς γεννημάτων καὶ μεταλλευμάτων, σύν τῇ ἀνάτιμήσει τῶν ναύλων ἐπέφερε καὶ τὴν ἀνδονὸν εἰς ὑψηλά ἐπιπέδα τῶν ἀξιών τῶν πλοιών. Δικαιολογεῖται ἄρα γε τοῦτο ἐκ

τῶν εύοικῶν προθλέψεων διά τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν ή σπλῶς προεξοφλεῖται κερδοσκοπικῶν, οὕτως εἰπεῖν, η σημειρήνη τῶν ναύλων κίνησις καὶ ὑπὸ τὸν οὐρίον ἀνέμον τῆς αἰσιοδοξίας διαγράφεται ως πιθανὴ ἡ διατήρησις ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα τῶν ἔκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων Ικανοποιητικῶν κερδῶν; Πολὺ φασθούμεθα, ὅτι τὸ δεύτερον μᾶλλον συμβαίνει

Αλλέχει θεσαίως είνε, ότι τό κόστος τών ναυπηγήσεων έντος δύλιγων μηνών άνηλθε κατά 25-30 % περίπου, ότι τά μέταλλα και τά παντοια υλικά άντεικμήθσαν και ότι ήμεροιμίσθια ύφηλος και πάλιν καταβάλλονταν εις την ναυπηγικήν βιομηχανίαν. Γεγονός, έπισης είνε, ότι, λόγω της έντατικής σπασοχολήσεως τών ναυπηγείων διά τούς κατά χώρας έξοπλισμούς, άλλα και λόγω τών άθροών ναυπηγήσεων εμπορικών σκαφών, ή παράδοσις νεοναυπηγήτου φορτηγού πλοίου δέν δύναται νά γίνη πρότης παρελέυσεως δύδεκα και πλέον μηνών. Φυσικούν έπομένως είνε τά έτοιμοπαράδοτα σκάφη και μεγάλης έστω ήλικιας, νάνε περιζήτητα και νά άνατιμώνται αι άξια των. Ο τοιούτος δύμως πυρετώδης δργασμός πρέπει νά θεωρηθῇ και ώς φυσιολογική μόνιμος κατάστασις; "Άν ληφθῇ ύπ' οὖν, ότι αι σημειναὶ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἀκριβῶς διότι προέξοφλονται τά σημεινά των κέρδη, ὑπερέθαλον κατά πολὺ τάς τιμάς τών ναυπηγήσεων, ὑπολογιζομένης τῆς ἀποσθέσεως πρός 5% έτησίων, μὲ σημαντικήν δόσιν συντηρητικότητος πρέπει ν' ἀποθέλειν εις την σταθερότητα τών σημειρινῶν ἐπιπέδων τῶν τιμῶν.

"Ιδού ἀκριβῶς ποῦ ἔγκειται τὸ δίλημμα διὰ τούς ἐφοπλιστάς μας, ή δρθὶ τοῦ ὅποιου λύσις κατὰ πολὺ θέλει συμβάλει τὴν μελοποντικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐφόσον παραδεχθούμεν, ὅτι μεταθατικὴ εἶνε ἡ σημειωνὴ τῆς θεοῖς καὶ ὅτι πολλὰ εἰσέτι δέον νάρα ἐπιτελεοθοῦν, ἵνα ἐπιτύχωμεν τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ώλικοῦ, διερωτώμεθα, ἀν ἐπέστη ἡ κατάλληλος στιγμὴ, ὅπως, ὑπὸ τας εύνοϊκωτέρας τῶν προϋποθέσεων, ἀπάλλασγωμένη τῆς μᾶλλον ὑπερβολικοῦ χωρητικότητος μας. Θά μᾶς προβληθῇ *εεζάως* τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι ἡ πωλήσις ἐνός σκάφους σημαίνει καὶ στέρησιν τῶν ἰκανοποιητικῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του, ἐφόσον οἱ ναῦλοι διατηροῦνται ψυγῆλοι. Θά διατηρηθοῦν, δύμας, ἐπὶ πολὺ, ὅστε νά δικαιολογοῦνται αἱ σημειώματα ἀνατιμήσεις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων; "Ἡ εὔθὺς ως, μετὰ πάροδον δίλιγου χρόνου, περιορισθοῦν αἱ μεταφοραὶ, εἴτε λόγω τῶν καλῶν ἔσοδειῶν εἴτε λόγω τῆς διευκρινίσεως τῶν πολιτικῶν πραγμάτων τῆς Εὐρώπης, θά ύποτοῦν καὶ οἱ ναῦλοι ἀνάλογον κάμψιν καὶ θά ἔχωμεν ἄμεσον τὸν ἀντίκτυπον καὶ ἐπὶ τῶν σημειωνῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων; Δέν θά χάσωμεν τότε τὴν εὐκαρίαν τῆς ἐκποίησεως μέρους τῶν παλαιών σκαφῶν μας εἰς καλάς τιμάς καὶ δὲν ἐπιβάλλεται νάρα ἐπωφεληθῶμεν σήμερον, διαφυλάσσοντες τὸ πριῶτον τῆς πωλήσεως καὶ ἀναμένοντες τὴν εὕθετον στιγμήν, ἵνα ἀγοράσωμεν ἔνα καλύτερον, μᾶλλον ἐκμεταλλεύσιμον σκάφος;

Οφείλουμεν δώμας νά διμολογήσωμεν, θτι δὲν είνε και εύκολος σήμερον ή πώλησις πλοίων ήλικιας άνω τῶν εικοσιν έτον. Οι ἀγορασταὶ τοιούτων σκαφῶν σπανίζουν και μόνον ἐξαιρετικῇ ἀνάγκῃ ἀποφασίζουν νά διαθέσουν κεφαλαία διά πλοίων ὅποιων ἡ ζώη ἐν τῇ θαλάσσῃ είνε περιωρισμένη. "Ἄξιον ίδιαιτέρας παραπτηρήσεως είνε, θτι αἱ τελευταῖαι εἰς ψηλάς τιμᾶς ἀγοραὶ «στάνταρτ» σκαφῶν ἔγενοντο ἀπό ἑφοπλιστὰς τῆς "Απω Ανατολῆς, διότι ἔκει εἰδικαὶ δλως συνθῆκαι ἐργασίας ἐπικρατοῦν. Ἑκτακτος μεταφορικῇ δραστηριότης σημειούται και σπάνις ἔθνικοῦ τονάν «τράμψ» σκαφῶν ἐμφανίζεται, ώστε νά δικαιολογήται ή πρόσκτησις και μεταχειρισμένου πλοίου μεγάλης ήλικιας, διά τὸ δόπον σταθερωτέρα ἐμφανίζεται ή προοπτικῇ τῆς μελλοντικῆς του ἐργασίας. Χαρακτηριστικὸν ἄκομη είνε, θτι σκάφη φορτηγά, ποὺ ἐκλεισθήσαν εἰς ψηλάς τιμᾶς, ἔγενονται ἀντικείμενον κερδοσκοπίας και τελικά δέν παρελήφθησαν τινά ἔξ, αὐτῶν ὑπό τῶν ἀγοραστῶν των. Τά γεγονότα αὐτά καταδεικνύουν ἀρκούντως, θτι αἱ σημειριναὶ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἐφθασσαν εἰς τὰ ἀκρότατα σημεῖα τῆς ἀνατολῆσεως και καμμία υπέρβασις, αὐτῶν δὲν δύναται νά δικαιολογηθῇ ὑπό ὅμαλάς συνθήκας, τούναντιον μάλιστα πτῶσιν ήμπορεῖ τις νά προσθέψῃ διά

τά μεγάλης ήλικιας πλοΐα, διὰ τὰ ὅποια οἱ ἀγορασταὶ περισσότερον ἀπρόθυμοι δείκνυνται.

Ἐπιτυχής ουνεπώς πρᾶξις, ἐνέχουσα δόλα τά στοιχεῖα τῆς ἔχεφροσύνης, εἶνε ἡ πώλησις σήμερον ὑπερηλίκου σκάφους, εἰς τας κρατούσας τιμάς, ἡ ἔστων καὶ κάτω αὐτῶν ἀκόμη, Τυχοδιωτική τούναντιον καὶ ἡκιατα συντελεστική τῆς ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος τῆς ἀνάνεωσεως τῆς χωρητικότητός μας δέον νὰ θεωρηθῇ ἡ διατήρησις σκάφους εἰκοσιπέντε ἐτῶν καὶ ἀνω, μὲ τὸν στενὸν ὑπολογισμὸν, νά καρπωθῇ ἡ πλοιοκτήτης του ἔνα ή δύο καλά ταξίδια, ἐνώ, ἐν τῷ μεταξύ, ὅν οἱ ναῦλοι ἐκπέσουν, ἀνάλογον ὅν μὴ μεγαλυτέρων ὅταν οποστοῦν πτώσιν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν, ίδια, πλοίων. Καὶ ἐνώ ἡ πώλησις εἶνε κάτι τὸ θέσιον, ἐπιτέρουσα τὴν πραγματοποίησιν ἐνὸς κέρδους, τὴν συγκέντρωσιν ἐνὸς κεφαλαίου πολυτίμου διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἡ ἐπιδιώξεις ἱκανοποιητικῶν ναύλων, ἔξαρτωμένη ἀπό πολλοὺς ἀπρόσδιορίστους παράγοντας, δὲν δύναται ἀσφαλῶς νὰ προεξοφληθῇ καὶ μάλιστα διά σκάφη, ποὺ ὑπερέθησαν τὸ φυσιολογικὸν δριον τῆς ἐκμεταλλεύσεως των.

Οι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ, πεπερασμένα ἔχουν ἀτυχῶς τὰ οἰκονομικά των ὄρια, περιωρισμέναι δὲ εἰνε δι' αὐτὸὺς καὶ αἱ δυνατότητες διαθέματας νέων κεφαλαίων, ἀφοῦ κατὰ μέρος θαρύπνονται ἡδη διά σοθαρών ὑποχρέωσεων. Διατί μὲν οἱ διαθέτοντες πλειόνα τῶν δύο σκάφη νό μὴ ἐπιδιώξουν τὴν πώλησιν τῶν εἰς χειράς των παλαιοτέρων, τῶν μᾶλλον ἀκαταλήλων; Διατί νά μὴ ἐπωφεληθοῦν τῆς κάθε παρουσιαζομένης εὐκαιρίας, ἐν πλήρῃ ἐπιγιώσει τῆς δυσκόλου θέσεως, που θα εύρεθούν και πάλιν οἱ κάτοχοι πεπαλαιωμένων μονάδων, ὅταν δύμαλώτεραι ουνθήκαι ἐργασίας ἐπικρατήσουν εἰς τὴν ναυλαγοράν; Διατί νά μὴ θελήσουν νά ἔξυγιάνουν τὴν θέσιν των, περιορίζοντες ἔστω τὴν εἰς χειράς των χωρητικότητα, ἐπιτυγχάνοντες, δύμας, τὴν ουγκέντρωσιν ἐνὸς κεφαλαίου, διπερ ἀκριθῶς θὰ χρησιμεύσῃ, ἵνα μετά τὴν πάροδον τοῦ πυρετοῦ, θεμελιώσουν τὴν ἐπιχείρησιν των ἐπὶ σταθερωτέρων θάσεων;

Δέν ἀπευθύνομεθα δεεσιάς εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ ἔνος, τοῦ μοναδικοῦ σκάφους. Αὐτοὶ δὲν δύνανται νὰ πράξουν ἄλλως, ἔχουν συνταυτίσει την τύχην των μὲ τὸ πλοῖον, ποὺ κατέχουν, διότι εἴτε τὸ πλοιορχεύοντι οἱ ἴδιοι, εἴτε οἱ συγγενεῖς των, οἵτινες θ' ἀπεστεροῦντο τῆς ἐργασίας των, ἀν τοῦτο ἥθελεν ἐκποιηθῆ. Οι ἔφοπλισται δῆμως ἑκεῖνοι, οἵτινες κατέχουν ἔνα στόλον τεσσάρων ἡ καὶ πέντε σκαφῶν, αὐτοὶ, ποὺ ἐπιτάχαλλεται πάντοτε νὰ εἰνει οἱ πρωτοπόροι τῶν ὑγιῶν ἐμποροναυτικῶν κατευθύνσεων, διατί νὰ μὴ ἀκολουθήσουν μὲ τὴν συντηρητικότητα, ἡτις ὑπαγορεύεται ἔξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων, τὴν τακτικὴν τῆς ἐκποιησεως τῶν μᾶλλον ἀκαταλλήλων μονάδων των, τὴν τακτικὴν ἀκριβῶς ποὺ πρόκειται τὴν Ναυτιλίαν μας νὰ ἔχυγιάννη ποιοτικῶς καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν συγκέντρωσιν τοῦ πυρήνος τῶν κεφαλαίων, διά τὴν εὐρυτέραν προσπάθειαν τῆς ἀποκτήσεως καλυτέρων πλοίων;

Πρόδοσ ο σημαντική διά τὴν θελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὡλικοῦ εἶνε ἀλληλές, δτι κατά τὸ τελευταῖον ἔξαμπλην ουνετελέσθη. Μονάδες λαμπραὶ προσετέθησαν καὶ προστίθενται ἡδη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας διά τῶν ἄγορῶν καὶ τῶν ναυπηγήσεων νέων πλοίων ὑπὸ τὴν Ἑλλήνων ἐφόπλιστῶν, οὐσιωδῶς δὲ πρόκειται αὐτὰ νά ἀναβιθάσουν τὸ ποσοστὸν τῶν μικρᾶς ἡλικίας πλοίων μας. Δὲν ἔξερχονται δύως μὲ οἶαν θά ἔπρεπεν ἀναλογίαν τὰ παλαιότερα σκάφη, τὰ ἀλλοιοῦντα τὴν μέσην ἡλικιάν τῆς φορτηγοῦ χωρικότητός μας.

Υπέρμετρος ἐπιβάρυνσις θά ἦτο καὶ ίσως μὴ συμφέρουσα τὴν δυναμικότητα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, η παραγγελία σκαφῶν πρὸς ναυπήγησιν, μὲ τὰς σημειρινάς μάλιστα ὑψηλάς τιμάς, παρ' ἐφοπλιστῶν, οἵτινες δὲν κατέχουν ἐπαρκές εἰς χεῖράς των τονάζ, ὅπειται νὰ δύνανται ἀκινδνώνς ν' ἀναδεχθοῦν τὰ δάρῃ τῶν κεφαλαίων τῶν νεοναυπηγήτων πλοίων. Ἀλλ' οὔτε και λογικὸν θὰ ἦτο νὰ μετατηδήσωμεν ἀπὸ τὰ σκάφη τῶν 25 καὶ 30 ἑτῶν πρὸς τὰ νεότευκτα. Θά ἀκολουθήσωμεν κατ' ἀνάγκην τὴν μέσην καὶ πάλιν ὄδον. Σκάφη ἡλικίας 10—15 ἑτῶν θ' ἀποτελέσουν τὴν δάσιν τῶν νέων ἀγορῶν τῆς προσεχούς τετραετίας, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιοτέρων. Τὴν αὐτὴν δηλαδὴ τακτικήν, που ἐτήρησαν ἀπὸ τοῦ 1931 ἔνιοι τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἡτις ἀτυχῶς δὲν προσέλαβεν, ὡς θὰ ὠφειλε, γενικώτερον χαρακτήρα, τῆς ἐκποιησεως τῶν πλοίων τῶν 30 — 35 ἑτῶν καὶ τῆς ἀντικαταστάσεως αὐτῶν δι' ἄλλων μέσης ἡλικίας 15—20 ἑτῶν, κατ' ἀνάγκην θὰ ἐπαναλάβωμεν. Ἐπωλήθησαν τότε πρὸς διάλυσιν εἰς ἔξευτελιστικάς τιμάς τὰ παλαιά πλοῖα, ἥγοράθησαν δόμας νεώτερα εἰς χαμηλάς ἐπίσης τιμάς. Τώρα ἐπιθάλλεται πάλιν νὰ ἐκποιήσωμεν, ὑπὸ τὰς αἰσιωτέρας μάλιστα τῶν προϋποθέσεων, τὰ πλοῖα τῶν 20 καὶ ἀνω ἑτῶν, ἀφοῦ ἀρκούντως τὰ ἐκμεταλλευθόμεν καὶ νὰ τὰ ἀντικαταστήσωμεν σὺν τῷ χρόνῳ διὰ καλυτέρων, ικανῶν νὰ καλύψουν μίαν προοπτικήν πολυετοῦς ἐκμεταλλεύσεως.

Πρός νέας προσπαθείας θ' ἀποδυθοῦν οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ, προσαρμοζόμενοι, μὲ τὴν εὐχέρειαν ποὺ διακρίνει αὐτούς, εἰς τὰς ἐκ τῶν πραγμάτων ἐνδικυνουμένας κατευθύνσεις. Αἱ προσπάθειαι, ὅμως, αὐταὶ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἀμειώτων νὰ διατηρηῇ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς θαλάσσας, θὰ κατασήσουν αὐτὴν ισχυράν, ἵτε μᾶλλον ἀνθεκτικὴν εἰς τὰς κρίσεις, αἴτινες τόσον συχνὰ ἐμφανίζονται εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, θὰ θεμελιώσουν τὸ ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα ἐπὶ ἀπαρασαλεύτων βάσεων.

Αἱ ἡθικαὶ καὶ ύλικαὶ ἀμοιβαὶ

Ἐπ' εὐκαριότα τοῦ ὑπομνήματος τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐκ περιτροπῆς ἔργοςίας εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἐγράφουμεν εἰς, τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, διτὶ ὅσον ἐπιζημίᾳ διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου είνε ἡ ουχιὴ ἀλλαγὴ τοῦ πληρώματος του, τόσον πολύτιμον, ἵνα μᾶλλον ἀποδοτικὸν ἀποθανεῖν ὑπέρ τῆς πλοιοκτησίας τὸ ἔργον τοῦ ἐπι μακρὸν χρόνον ἐπί τοῦ αὐτοῦ σκάφους ὑπέτευντος ναυτεργάτου. Αὕτη ἡ πολυετής ὑπηρεσία του, οὐδὲν ἄλλο ἀποδεικνύει παρὰ τὴν ἀφοσίωσιν πρὸς τὸ καθῆκον καὶ τὸ ἀνεπιλήπτον τοῦ ἥμους καὶ τῆς διαγωγῆς τοῦ ναυτιλούμενου τούτου.

"Ολοι γνωρίζουμε πόσον τραχύ είνε τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Υπὸ τὰς ιδεώστερας τῶν συνθηκῶν διαβάσεως ἔπι τοῦ πλοίου, ἔνα ταξίδιον, ποι συχνὰ διὰ τὰ φορτηγά μας ἔξικνεῖται μέχρι καὶ τῶν ἀπωτάτων σημείων τῆς Ὑδρογείου, δὲν ἥμπορει νά είνε ἑστερημένον κακουχιῶν, στερήσεων καὶ κινδύνωνδός κατὰ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως πάλλης. Υπὸ τοιούτους ὅρους ἐργασίας καὶ παρὰ τὰ κηρύγματα τῆς ἀσυδοσίας καὶ τὰς γνωστάς μεθόδους τῶν φευδαριθμῶν, δὲ ναυτιλλόμενος ἔκεινος ὅστις ἡθελε διαίνει μίαν συνεχῆ, εὐδόκιμον, τριετή λ. χ. ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ ίδιου ὀκεανοπόρου σκάφους, δικαιοῦται, νομίζομεν, κάποιας ἐμπράκτου ἀναγνωρίσεως, κάποιας ἐπιθραύσεως τῶν καλῶν πρὸς τὸ πλοίον ὑπηρεσιῶν του.

Μικρά τις αξέησις τῆς μισθοδοσίας αὐτοῦ, μετά ώρισμένον χρόνον ὑπηρεσίας, παροχή μηνιαίας ἔστω, ἀδείας, μὲ πλήρεις ἀποδοχάς διὰ νὰ ἐπανίδῃ τὴν οἰκογένειάν του καὶ ἀναλάβῃ δυνάμεις ἐκ τῶν κόπων τῶν ταξιδίων, ἀναγνώρισις δὲ προσέτοι τοῦ δικαιώματος εἰς τὸν ναυτιλλόδουμένον τοῦτον, ὅπως, μετά τὴν ληξίν τῆς ἀδείας του, ναυτολογηθῇ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ἢ ἄλλου τοῦ ίδιου ἐφοπλιστοῦ, εἰνε τά μόνα καθ' ήμᾶς, μέτρα, πού ὁξι μόνον θ' ἀνταμείψουν τὸν ικανόν, πειθαρχημένον ναυτεργάτην, ἀλλὰ καὶ ὡς κίνητρα θά χρησιμεύσουν διὰ τὴν καλήν ἐπίδοσιν τῶν ναυτιλλομένων μας, θά φιλοτιμήσουν αὐτούς, ἵνα θα δύτερον συνασπισθάνωνται τάς πρός τὸ πλοίον ὑποχρεώσεις των.

"Όταν ό δξιωματικός ή ὁ ἀπλοῦς ναυτεργάτης θά γνωρίζῃ τι η πολευτής ὑπῆρεοία του ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου ή τῶν πλοίων τῆς ίδιας ἐπιχειρήσεως, ἀνέξαρτή των πάσης ἐπαγγελματικῆς πραγματείας του εἰς τὰς ἀνωτέρας, ἀναλόγως τῶν προσέντων αὐτοῦ, θαθμίδας τῆς ναυτικῆς ἱεραρχίας, θά ἀναγνωρίζεται ὡς στοιχεῖον βελτιώσεως τῶν ἀποδοχῶν του καὶ διὰ τοῦ ἐκτιμηθούν δεόντως ὁ ζῆλος καὶ η ἐπαγγελματική του ἰκανότης, μὲν περιστεράνων τὸν πλοίον καὶ μὲν ἔξαιρετικὴν φροντίδα ὑπέρ των συμφερόντων τοῦ πλοίου θά ἐργάζεται, πειθαρχικώτερος θά καταστῇ, θά ποφύγῃ κάθε παράπτωμα, δυναμείνον νά τοῦ στερήσῃ τὸ δίκαιομα τῆς αὐλήσεως τῆς μισθοδοσίας του καὶ νά τοῦ παρακυλάσῃ τὴν ἐπαγγελματικήν αὐτοῦ σταδιοδρομίαν.

Τό σύστημα, ἄλλως τε, αὐτὸν ἀκολουθεῖται ἀπὸ δλας σχέδιον τὰς προγυμνένας καὶ ὠργανωμένας ξένας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, ἐν τῇ πράξει δέ ἀπεδείχθη ἀποτελεσματικὸν διά τὴν δημιουργίαν οτελεχών ἀφωνιαμένων εἰς τὰ ουμφέροντα τῆς πλοιοκτησίας, διά τὴν ὁργάνωσιν συνιεδοῦτον ἐμψύχου ὄλικού, τόσον τροπαπαραίτητου, ὅπως μία ναυτιλία προκόψῃ καὶ εὑημερήσῃ.

Καιρός είνε πλέον, όπως και τό Έμπορικόν μας Ναυτικόν ἀντιμετωπίση τὰ ζητήματα τοῦ ἐμψύχου αὐτοῦ ὄλικοῦ μὲ κάτιοιαν ἀνωτερότητα σκέψεως καὶ μὲ τὴν ἀπειθελημένην ἐκ τῶν πραγμάτων εὑρύτητα ἀντιλήφεων. Αἱ θικαὶ καὶ ὄλικαὶ ἀμοιβαὶ τούς φιλοτίμας ἐπὶ τῶν πλοίων ἐπιτελοῦντας τὸ καθῆκόν των ἔργατας θαλάσσης, δι' ἔκεινους ἐκ τῶν ναυτιλομένων ποὺ προσφέρουν τὸν μόχθον αὐτῶν, ἵνα ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις προσαχθῇ, ἀπιθαλλοῦνται καὶ ἀπὸ λόγους γενικωτέρας σκοπιμότητος. Διὰ πεισθῆ δι' αὐτῶν ὁ ναυτεργάτης, διτὶ δὲν παραγκωνίζεται ις τὰς δικαίας ἐπιδώξεις του διὰ τὴν θελίωσιν τῆς θέσεως του, οὗτι ἡ πλοιοκτησία δὲν παραβλέπει τὰς πρὸς αὐτὴν ὑπηρεσίας ου, διτὶ ἐπιθραβεύεται ἡ πρὸς τὸ καθῆκον προσήλωσις καὶ διτὶ φύσιται πράγματι ἡ διάκρισις μεταξὺ τοῦ φιλοτίμως ἔργαζο- μένου καὶ τοῦ ταραξίου, τοῦ ἐπαγγελματικῶς ἀνικάνου, τοῦ ἀ- συνειδήτου ναυτεργάτου. Τὴν παρόρμησιν πρὸς τὴν καλὴν ἐπι- ροσιν τῶν ναυτιλομένων μας θά τονσωμένων διὰ τῶν ἀμοιβῶν αὐτῶν, ἐνῷ καὶ τὴν δημιουργίαν στελεχών πειθαρχημένων ἐκ ής ἔργασίας των, διλίγον κατ' διλίγον θά ἐπιτύγμωμεν.

Πρός τὴν εὐημερίαν καὶ τὴν πρόσδον χωρεῖ σήμερον εύτυ-
ῶς ἡ Ναυτιλία μας. Αἱ κακαὶ ήμέραι τῆς κρίσεως ἐλπίζουμεν,
τι παρῆλθον καὶ διὰ τινα χρόνον, μὲν μικρὰς διακυμάνσεις,
διὰ διατηρθοῦν εἰς ἴκανοτάτηκόν ἐπίπεδον αἱ ἀποδόσεις τῶν
πλοίων μας, παρὰ τὴν αἰσθητὴν αὔξησιν τῶν ἔξδων κινήσεως
ώτῶν. Ἀπὸ τὰ κέρδη, ποὺ θ' ἀποκομίσουν τὰ σκάφη, δχι μόνον
ά ἐπουλώσωμεν τὰς πληγάς τοῦ προσφάτου παρελθόντος, δ-
ειλούμεν καὶ νά ἐπιδιώξωμεν καὶ τὴν ριζικὴν ἐπίλυσιν ὠρισμένων
εφαπλασίων σημασίας ζητημάτων τῆς ὅλης ἐμποροναυτικῆς
ἡραγανώσεως. Τὸ ζήτημα τοῦ ἐμψύχου ὥλικου δὲν είνε ξε-
κίνων, ποὺ χρήζουν δολιγωτέρας φροντίδος. Διὰ νά ἀποκαταστή-
ωμεν τὸν ρυθμὸν εἰς τὴν ναυτικήν ἐργασίαν, διὰ νά ἐπαναφέρω-
μεν τὴν ἀπὸ ἐτῶν φυγαδευθεῖσαν τάξιν ἐπὶ τῶν πλοίων μας, διὰ
ά ἀντικρύσωμεν καὶ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν ποντοπόρων σκαφῶν
ἡ ἀύτην δομαλὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας, τὸν αύτὸν σεβα-
μόν πρὸς τὰς υποχρεώσεις ἐνὸς ἔκαστον, ποὺ μὲν ζηλόδθοντον
λέμμα παρακολουθοῦν οἱ Πλοιάρχοι μας ἐπὶ τῶν ἔξων πλοί-
ων, χρειάζονται θυσίαι καὶ μέτρα ωριζικά. Εἰς τὰς θυσίας αύτας

πρώτοι οι έφοπλισταί μας κατ' ἀνάγκην θά ύποθληθούν, ἐν τῷ μέτρῳ πάντως τῆς δυναμικότητος τῆς Ναυτιλίας μας. Θά εἶνε ὅμως θυσίαι παραγωγικοί καὶ θ' ἀποδώσουν θετικά ἀποτελέσματα ὑπὲρ τῆς ἀπροσκόπου ἀναπτύξεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τὸ ἔνιαῖον τῆς στολῆς τοῦ Ε.Ν.

Ἐκφράζοντες τὴν πλήρη ἰκανοποίησίν μας διὰ τὸ ληφθέν, κατόπιν σχετικῆς εἰσηγήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου, μέτρον τῆς καθερώσεως τῆς ἱεραίας στολῆς διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δὲν ἀπηχοῦμεν μόνον τάς ιδικάς μας ἀντιλήψεις, ἀλλὰ καὶ σύμπαντος τοῦ παρ', ἥμιν προηγμένου ναυτικοῦ κόδου. Ή εὐπρεπής ἐμφάνισις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ μάλιστα ἔκεινων, ποὺ ταξιδεύουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ ἔρχονται εἰς ἑπαύτην μὲ τάς ἔνεας ἀρχάς, ἐπισκέπτονται τὰ γραφεῖα μεγάλων ἐμπορικῶν οἰκων καὶ ἐκπροσωποῦν, οὕτως εἰπεῖν, τὴν σημαίαν μας, ἐπεθάλετο καὶ ἔκ λόγων γενικώτερας σκοπιμότητος, χάριν αὐτῆς τῆς ἔθνικῆς μας ἀξιοπρεπίας.

Τὸ ἔνιαῖον, ἔξ ἄλλου, τῆς στολῆς ἔρχεται νὰ καταργήσῃ τὸ μωσαϊκὸν ἀμφιεσῶν καὶ διακριτικῶν σημάτων, ποὺ σήμερον ἐπικρατεῖ εἰς τὰ Ἑλληνικά πλοῖα, πρόκειται νὰ τονώσῃ τὸ πενεύμα τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς ἱεραρχικῆς διαβαθμίσεως, ἐνῷ διὰ τοῦ ὑποχρεωτικοῦ καθορισμοῦ τῆς ἐν ὑπηρεσίᾳ στολῆς θά ἐκλεψῃ πλέον ἡ ἀσχημία τῆς ἐμφανίσεως, ἐνώπιον τοῦ Ἑλληνος προξένου, τῶν ἔνεων λιμενικῶν ἀρχῶν καὶ αὐτῶν τῶν ἀντιπροσώπων τῶν φορτωτῶν, τοῦ ὑποπλοιαρχου καὶ πολλάκις τοῦ πλοιάρχου, μὲ τὴν ρυταράν «φόρμαν» τοῦ κατωτέρου πληρωμάτος ἢ μὲ ἀκαθορίστου σχήματος στολῆς μὲ διακριτικὰ σήματα τῆς ιδίας ἐκάστου ἀρεσκείας.

Ἐγράφῃ καὶ ποὺ δρθῶς, διὰ οἱ ἀνεπίσημοι διπλωμάται τῆς Ἑλλάδος εἰς τὰ ἔνεα μακρυνά κέντρα τῆς ὑδρογείου εἰλε τὰ Ἑλληνικά πλοῖα, θασικὸν δ' ἔξ ἄλλου εἰνε τὸ ἄξιωμα, καθ' ὃ τὸ πλοῖον θεωρεῖται προέκτασις τοῦ ἔθνικοῦ ἀδάφους. Ιεράν ὑποχρέωσιν ἔχουν ἐπομένως οἱ «Ἑλληνες ναυτιλλόμενοι, ἐκπροσωποῦντες τὴν σημαίαν μας εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅχι μόνον διὰ τῶν πράξεων τῶν καὶ τῆς ὅλης αὐτῶν συμπειροφορᾶς να διατηρην ἀμειώτων τὸ ἔθνικὸν γόνητρον, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς εὐπρεποῦς ἐμφανίσεως τῶν νὰ παρέχουν τὸ μέτρον τοῦ Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ καὶ τῆς καλῆς ὀργανώσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Προκειμένου ὅμως νὰ ἐκδοθῇ κατ' αὐτάς ὑπὸ τοῦ Ὅμηρού της Ναυτιλίας τὸ Διάταγμα, τὸ καθρόζον τὰς λεπτομερεῖας καὶ τὸν τρόπον τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἔνιαίας στολῆς, θά ἡθέλαμεν νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχήν τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, δηνας καὶ ὠρισμέναι κυρώσεις θεοπισθοῦν, διὰ τοὺς μετὰ τὴν πάροδον τακτῆς προθεσμίας, παραβάτας τῶν περὶ τὴν στολὴν κανονισμῶν. Ὑπάρχουν πάντοτε καὶ οἱ ἀδιόρθωτοι, ἐκεῖνοι ποὺ ἔκ λόγων στενῆς ἀντιλήψεως τῆς συνήθους «κακομοριάς» ἢ καὶ οἰκονομίας δλίγων δρασμῶν, δὲν θά ἔσπευδον νὰ συμμορφωθοῦν. Αὐτούς τούς μὴ δυναμένους νὰ ἀντιληφθοῦν πόσον ἡ ίδια τῶν θέσις ἔξυψοῦται ἀπὸ τὴν εὐπρεπή τῶν ἐμφανίσεων ἐνώπιον τῶν ἔνεων καὶ αὐτοῦ τοῦ πληρωμάτος, θά ἔπρεπε διὰ τῶν προστίμων νὰ ὑποχρεώσῃ τις νὰ συναισθανθοῦν τάς ἐκ τοῦ θαμιοῦ τῶν ὑποχρεώσεις.

Ἡ Ναυτιλία καὶ τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα

Ἡ ἔκθεσις τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας κατά τὸ 1936 μᾶς παρέχει τὴν εὔκαιριαν νὰ ουμπλωθώσωμεν ἡρισμένα στοιχεῖα, σχετικά μὲ τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας ἔθνικὸν εἰσόδημα, περὶ τοῦ δόπου ἐν ἐκτάσει ἡδη αἱ στηλαι αἱ ἀπαὶ ἡσοχοληθῆσαν. Οὕτως ἡ ἀπὸ τὸ θαλάσσης κίνησις τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ἑλλάδος κατά τὸ 1935 ἀνῆλθεν εἰς 3.720.831 τόννων, ἔκ τῶν δόπων μετεφέρθησαν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων 1.955.390, ἡτοι τὰ 52.55 %, ἐναντὶ τόννων 1.207.350, ἡτοι τῶν 55.01 τῆς κατά τὸ 1934 μεταφορικῆς κινήσεως, ἀνελθούσης εἰς 2.194.721 τόννων.

Ἐκ τῶν κατά τὸ 1935 δι' Ἑλληνικῶν πλοίων μεταφερθέντων φορτίων, τόννοι 1.606.767 ἀναφέρονται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἡτοι τὰ 61.58%, τῆς ὅλης εἰσαγωγικῆς κινήσεως καὶ 348.623 εἰς τὴν ἔξαγωγὴν, τὰ 31.35% δηλαδὴ τῶν ἔξαχθέντων Ἑλληνικῶν προϊόντων. Τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τῆς σημαίας μας εἰς τὸ θαλάσσιον ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Χώρας ἐμφανίζεται κατὰ 2.5% περίπου μειωμένον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1934, ἐνθαρρυντική, δημως, εἰνε ἡ σημειούμενη αὔξησις τῆς συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν ἔθνικην ἔξαγωγικήν κίνησιν (348.623 τόννων ἡ τὰ 31.35% τῆς ὅλης ἀπὸ τὸ θαλάσσης ἔξαγωγῆς πρὸς τὸ 1935, ἐναντὶ 194.152 ἡτοι 29.79%, διὰ τὸ 1934). Καταδεικνύεται οὕτως, διὰ ἡ προσπάθεια τῆς δημιουργίας Ἑλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν ἥρχισεν ἡδη καρποφορούσσα, ἐνῷ διὰ 1936 ἔτι ἡδη ἡδη μεταφορούσσα, προσθέπεται τὸ ποσοστὸν τῶν δι' ἔθνικῶν πλοίων μεταφορῶν.

Ἄλλα διὰ τῶν ἀνάτερων ἀριθμῶν θελτιούται καὶ τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα. Εἰς τὴν σχετικήν μελέτην μας, τὴν δημοσιεύθεισαν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου, ὑπελογίσαμεν κατὰ προσέγγισιν — δὲν είχον εἰσέτι ἀνακοινωθῆ ὁ ἐπίσημοι στατιστικοὶ ἀριθμοὶ — εἰς 1.600.000 τόννων τὰ φορτία τῆς ἔξαγωγικῆς καὶ εἰσαγωγικῆς κινήσεως τῆς Ἑλλάδος, ἀτίνα μετεφέρθησαν δι' ἔθνικῶν πλοίων. Ἡδη, ἡ ἀριθμοδιά κρατική ὑπηρεσία ἀναθίσαζε ταῦτα εἰς 1.955.390 διὰ τὸ 1935 καὶ ὑπολογίζεται, διὰ

διὰ τὸ 1936 θὰ εἰνε ἀνώτερα τῶν 2 ἔκατομμαρίων τόννων. «Ἔχομεν ἐπομένως μίαν διαφοράν 200 χιλιάδων λιρῶν ἐκ ναύλων ἔθνικῶν μεταφορῶν, οἵτινες εἰσεπράχθησαν παρὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ποὺ ὅτι ἥθελε προστεθῆ εἰς τὸ ποσόν τῶν 4.271.905 λιρῶν, εἰς διὰς ὑπελογίσαμεν, διὰ ἀνέρχεται διὰ τὸ 1936 τὸ ἔθνικὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, κατὰ πάσαν δυνατήν προσέγγισιν, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ 4.471.905 λιρῶν ἀποκομίζει ἡ Οἰκονομία τῆς χώρας μας ἐκ τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν δραστηριότητος τοῦ Ἑλληνος ναυτιλίου.

Εἰς δύο καὶ ήμιν δηλαδὴ δισεκατομμύρια δραχμῶν δύναται νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ἀξία τοῦ παραγωγικοῦ ἔργου τῆς ἔθνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ποσόν αὐτὸν διασύμως πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς εἰσόδημα τῶν Ἑλλήνων ἐκ τῆς ναυτιλῆς μας βιομηχανίας, οὐσίῳ διὰ σκούπην ἐπιδράσιν διὰ τὴν ισοσκέλισιν τοῦ λογαριασμοῦ τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας μῶν, ἀφοῦ εἰσέρχεται ὑπὸ μορφήν συναλλαγμάτος ἡ ἔθνικονομούντα διὰ αὐτοῦ ναύλων τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν, ποὺ, χωρὶς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, θὰ διωχτεύονται εἰς τὰς ἔνεας ναυτιλίας. Καὶ ταῦτα μόνον διὰ τὴν ἀτμηρή Ναυτιλίαν. Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς ιστιοφόρου τοιαύτης καὶ τὸν διὰ θοηθητικὸν μηχανικῶν μέσων προωθουμένων πλοίων παραμένει, ἀποχώρας, ἀνεξακρίθωτον εἰσέτι, λόγω ἐλλειψεως σχετικῶν στατιστικῶν. Τὸ μόνον στοιχεῖον, ὅπερ μᾶς παρέχει ἡ Κρατικὴ στατιστικὴ ὑπηρεσία εἰνε, διὰ αἱ ἐσωτερικοὶ αἱ παλάσσησης μεταφορᾶ τῆς Ἑλλαδος ἀνῆλθον εἰς 2.252.799 τόννων διὰ τὸ 1935, μέγιστον τοῦ θαλασσατοῦ διὰ τὸν διάστημα τῶν δόπων ἀναμφισθήτως καὶ λόγω τῆς γεωγραφικῆς συνθεσεως τῆς χώρας μας — τησιωτικῆς καὶ πολυκόλπου — διεισήχθη δι' ιστιοφόρων πλοίων.

Ίδού πῶς κατὰ προσέγγισιν ἔχει ἡ παραγωγική δυναμικότης τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐτοίσαμεν καὶ ἄλλοτε, διὰ ὑπὲρ πάσαν διάλλην βιομηχανίαν τῆς ἡδης, ὑπὲρ τὴν ἀξίαν ὠρισμένων γεωργικῶν προϊόντων, ἀφοῦντα προϊόντων εἰνε τὸ εἰσφορά τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸ ἔθνικόν εἰσόδημα. Η ἔκθεσις τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῆς Οἰκονομίας μας κατὰ τὸ 1936, παρέχει τὴν πληροφορίαν, διὰ της ουνολοκή ἀξία τῆς παραγωγῆς τοῦ καπνοῦ, τοῦ σηματικού προϊόντων, ὡρισμένων προϊόντων, ὑπολογίζεται εἰς τὸ δισεκατομμύρια δραχμῶν. Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα δὲν εἰνε, ἐπίσης, κατώτερον τῶν 2½ δισεκατομμυρίων δραχμῶν, εἰς διὰ ποσόν δὲν ἀνέρχεται ἡ ἀξία οὕτε τῆς σταφίδος, οὕτε ἄλλου τινός γεωργικοῦ ἡ βιομηχανικοῦ προϊόντος, πλὴν τῶν γεννήματων, ἐν τῷ συνόλῳ των, μετά τὴν τελευταίαν ἀνατίμησην των. Δὲν εἰνε ἀρκετά εὐγλωττος μόνη ἡ σύγκρισις αὐτή διὰ τὴν ἔκτιμησιν τοῦ παραγωγικοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας;

«Οτε, κατὰ τὸ 1931, «ἀσύλληπτον» εἰσέτι καὶ ἀκαθόριστον ἔθεωρεῖτο τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, ὁ Πρόεδρος τῆς τότε συσταθείσης διὰ τὴν μελέτην τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων Μεγάλης Ἐπιτροπής, ἔγραψε σχετικῶς εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὰ ἔχεις:

«Ἀνακαθαίσιούντες τὰ ἀνάτερά, θλέπομεν διὰ της ιδίας της Ναυτιλίας: ἔξυπηρετε τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς Χώρας καὶ ἔξοικονομεῖ ὑπὲρ ταύτης τὸ τμῆμα τοῦ ἔθνικοῦ πλούτου, ὑπὲρ ἄλλων θὰ ἔξηγετο εἰς τὴν ἀλλοδαπήν υπὸ μορφήν ναύλου ἐκτελεῖ μεταφοράς ἐν τῇ ἀλλοδαπή καὶ εἰσάγει εἰς τὴν Χώραν τὸ ἐκ τῶν ναύλων τούτων ἔσοδον εἰς ένον συνάλλαγμα δημιουργεῖ ἐμπορικάς διεξόδους ἐν τῇ ἀλλοδαπή διὰ τὸ ἔθνικὸν ἔμποριον» ὧθετο τοὺς ἔχηται εἰς τὴν θαλασσής της Ναυτιλίας.

Περιττόν θὰ ἡτο, κλείσοντες τὴν περὶ τοῦ εἰσοδήματος τῆς Ναυτιλίας μελέτην μας, νὰ προσθέσωμεν ἄλλο τι. Οἱ ἀριθμοὶ καὶ τὰ σάσα ἔγραφοντο κατὰ τὸ 1931, ὅτε τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν δὲν παρέτασσε τὴν σημειώνην τοῦ δύναμιν, ἀπεικονίζουν πλήρως τὴν πολυτιμότητα διὰ τὴν Ἑλλάδα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

Ἡ Ναυτιλία ὑπὲρ τῆς Βασ. Ἀεροπορίας

Μὲ ἐνθουσιασμὸν ἀντάξιον τῶν ὑψηλῶν ἔθνικῶν παραδόσεων τῆς Ναυτιλίας μας ἡ ἐδέχθη ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος τὸν ὑπὲρ τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορίας ἔρανον. Η συσταθείσα διὰ τὴν διενέργειάν του Ἐπιτροπή εὑρε τὸ παντού πρόθυμον τὴν διάθεσιν καὶ θερμάς εἰς τὸ ἔργον τῆς καθημερινῶν λαμβάνει ἐνθαρρύνσεις, αἴτινες ἐπιτρέπουν τὴν θάσιμον πρόσθλεψιν, διὰ πανηγυρική θάση εἰς ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀναληφθείσης πρωτοβουλίας. Η Ναυτιλία, πρωτοπόρος πάντοτε εἰς εὐγενεῖς ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ὑποθέσεως μεταφορῶν ἔχομένη στερρῶν τῶν πατριωτικῶν φρονημάτων, τῶν δόπων ἀνέκαθεν ἔντονων ἡσθάνετο τὸν παλμὸν ὁ «Ἐλλην ναυτίλος, θά συμβάλῃ κατὰ τὸν πλέον μεγαλεώδη τρόπον εἰς τὴν Πανελλήνιον προσπάθειαν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορίας».

* * *

Η Ἐπιτροπή τοῦ ἔρανου ἀπέβυθυνε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς μας τὴν κάτωθι ἐμπνευσμένην ἔκκλησιν:

ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ,

Ο ἔρανος ὑπὲρ τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορίας προσέλαθε Πανελλήνιον μορφήν. «Ολαὶ αἱ κοινωνικαὶ τάξεις τῆς Ἑλληνικῆς Πα-

Συντακτικής τῶν Ἑλλήνων Ἐθνοσυνελεύσεως, ἐπεβάλλετο νὰ ἔρωτήσωμεν, ποὺ εἶναι δῆλοι αὐτοί, οἱ ἑκάποτης γῆς Ἐλλάδος ἀδελφοί. Δὲν πρόκειται, δῆλως, περὶ τούτου. Εἶναι γνωστόν, διὸ τὸ εἶδος τῆς οἰκονομικῆς ἐπιδόσεως ἔνος τόπου, δίδει τὴν θασικήν δῆθισιν τῆς ἐπαγγελματικῆς κατευθύνσεως τῶν κατοίκων. Διὰ τοῦτο ὁμιλοῦμεν δῆλον περὶ περιωρισμένων τοπικῶν περιοχῶν, ἀλλὰ περὶ Χωρῶν δόλοκλήρων, διὸ εἶναι Γεωργικαὶ, Βιομηχανικαὶ, Ναυτικαὶ κλπ. Χίους, λοιπόν, καὶ Ἀνδρίους θάσου συναντήσωμεν κατὰ μεγιστὴν πλειονότητα εἰς τὰ ἐμπορικά μας σκάφη, διότι οὗτοι, προσαρμοζόμενοι εἰς τοὺς οἰκονομικοὺς δρους τοῦ περιβάλλοντός των, πρὸς τὴν πορείαν ταύτην διεριθίουν νὰ στραφοῦν διὰ τὴν ξεικονόμησιν τοῦ ἄρτου των. Διὰ τὸν λόγον θά συναντήσωμεν εἰς τοὺς Ἐλληνικοὺς ἀγρούς καὶ θεοκτόπους.

Μακεδόνας καὶ Θράκας καὶ Ἡπειρώτας.
Ἐάν γίνη μία πραγματικὴ στατιστικὴ τῶν κατά κύριον ἐπάγγελμα ναυτεργατῶν, δὲν ἔχουμεν καμμίαν ἀμφιθολίαν, διὸ τὸ ποσοστὸν ποὺ θὰ ἀντεπροσώπευεν, οἱ ἑκάποτης γνωστῶν ναυτικῶν κέντρων καταγόμενοι, θὰ ὑπερέσαινεν ἀσφαλῶς τὰ 85% τοῦ συνόλου. Ἐν δψει τῆς τοιαύτης πραγματικότητος, ἐπιτρέπεται νὰ ἔχησούμεν μὲ τὴν θεωρίαν τοῦ τοπικισμοῦ, τὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπὸ ἄνδρας τῶν ναυτικῶν μας διαιμερισμάτων;

Ἄς ίδωμεν τώρα πῶς προθαίνει εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πληρώματος ὁ Ἐλλην Ἐφοπλιστής. Ποίους εἶνε σωστό καὶ φρόνιμον νὰ προσλαμβάνῃ ὁ κάθε ἄνθρωπος, ὡς συνεργάτας του, τοὺς γνωστοὺς καὶ φίλους του ἢ τοὺς ἀγνώστους καὶ ὑπόπτους; Καὶ ποῖοι εἶναι περισσότερον γνωστοί; Ἐκεῖνοι, τοὺς ὅποιους γνωρίζουμεν κατὰ τὸ Ἀθραάμ ἐγένησε τὸν Ἰσαάκ, ἢ ἐκεῖνοι, τοὺς διποῖους ὅπεριμοιν διὰ πρώτην φορά;

Ἄφ' ὅτου ἡ λογικὴ κυβερνᾶ τὰ ἔργα μας, δὲν σείονται αἱ θάσεις τῶν θεμελιώδων πορισμάτων αἰωνοθίου πείρας, καθ' ἥν τὸ ἔργον ἐκεῖνο εὐδόκιμει καὶ προάγεται, τὸ δόποιν κινοῦν καὶ ὑπῆρτοῦν χείρες πρόθυμοι καὶ πιστοί καὶ πολλαπλῶς συνδέομεναι μετ' αὐτοῦ. Παρὰ τὰς ἀληθείας, δῆλως, ταύτας, ὁ Ἐλλην ἐφοπλιστής δὲν σταματᾷ εἰς τὸ τεκμήριον τῆς συντοπιότητος. Συχνότατα δὲν τὸ ὑπολογίζει καν. Ἐρευνᾷ διὰ τὴν ἀνεύρεσιν τοῦ φιλοτίμου καὶ ἰκανοῦ ἔργατου. "Οταν δὲ τὸν ἀνεύρη προχωρεῖ πολὺ πέραν τῆς προτιμησεως. Τὸν μονιμοποιεῖ. Τὸν καλοπληρώνει. Τὸν κάμνει ἄνθρωπον του. Παραδείγματα τοιαύτης μορφῆς ὑπάρχουν ἐν ἀφονίᾳ εἰς τὸ Ναυτικόν μας.

Πινεῦμα νοσηροῦ τοπικισμοῦ δὲν παρουσιάζει ὁ Ἐλλην ἐφοπλιστής ἐν τῇ προτιμησει τοῦ ναυτεργάτου. Ἀποβλέπει κυρίως καὶ πρωταρχικῶς, καταβάλλων ἐπιμέλειαν συνετοῦ οἰκογενειάρχου, εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς καὶ ηθικὰς ἰκανότητας αὐτοῦ. Ἀπόδειξις τούτου εἶναι, διὸ ἀλλοενθεῖς ναυτεργάται μέχρι τινός ὑπῆρτουν ἐπὶ Ἐλληνικῶν σκαφῶν ἀμειθόμενοι ἰκανοποιητικῶτερον τῶν ὅμοεθνῶν, ἀπὸ τὸν δῆθεν τοπικιστὴν "Ἐλληνα ἐφοπλιστήν. Διατὶ δέ; Διότι ἀπελάμβανε τὰ καλὰ μιᾶς προθύμου ἐργασίας.

Συγγενῆς μιᾶς ἐπιχειρήσεως εἶναι ἐκεῖνος δοτις, δύναται διὰ τῶν ἰκανοτήτων του νὰ ὑπερετήσῃ τὰ συμφέροντά της. "Οοον δὲ μεγαλύτερα εἶναι ἡ ἰκανότης του αὐτῆς, τόσον στενωτέρα εἶναι καὶ ἡ συγγένεια του. Ἐπὶ τῆς θάσεως ταύτης γίνεται καὶ ἡ σύνθεσις

τοῦ πληρώματος, χωρὶς νὰ ἔχῃ σημασίαν ἡ τοπικὴ καταγωγὴ. Βεβαίως ὑπολογίζεται αὐτὴ ὡς ἔνα ἐκ τῶν τεκμηρίων διὰ τὴν προτίμησιν καὶ εὐλόγως, διότι ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἡ ἑκάποτη συντοπιότητος σχέσις μεταξὺ ναυτεργάτου καὶ πλοιοκτήτου συντελεῖ εἰς τὴν πληρεστέραν συνεννόησιν καὶ συνεργασίαν. Δὲν εἶναι δῆλως τὸ μόνον καὶ ἀποκλειστικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τῆς ἐπιλογῆς.

Εἶναι δὲν σκοπιμώτατον καὶ τὰ μέγιστα συντελεστικὸν, διὰ τὴν τάξιν τῶν πλοίων, νὰ ἔχῃ ὁ πλοιοκτήτης πλήρη τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐκλογῆς τῶν ἄνδρων τοῦ πληρώματος. Τῆς ἐλευθερίας ταύτης, ἐκ λόγων ἐγκειμένων εἰς αὐτὸν τὸ καλῶς ἐννοούμενον συμφέρον τῆς ἐπιχειρήσεως, γίνεται ἡ καλύτερα χρῆσις. Οὐδεὶς πλοιοκτήτης εἰνε τόσον μωρός, δύστε ἀντί τοῦ καλοῦ καὶ φιλοτίμου, νὰ προτιμήσῃ τὸν ὑπόπτον καὶ ἀπρόθυμον.

Οὐδένα ζημιώνει τὸ δικαίωμα τῆς ἀπεριορίστου ἐλευθερίας τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς κατάρτιον τῆς ἐπανδρώσεως τοῦ πλοίου του. Σήμερον μάλιστα μὲ τὴν ζωήραν εύτυχῶς κίνησιν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, καὶ οἱ καλοὶ καὶ οἱ κακοὶ καὶ οἱ πρόθυμοι καὶ οἱ ἀπρόθυμοι καὶ οἱ πειθαρχικοί καὶ οἱ ἀπειθάρχητοι ναυτεργάται, εύρισκουν εύκόλως ἐργασίαν. Διὰ τοῦτο ἡ πρὸς στιγμὴν γενομένη σκέψις περὶ περιορισμοῦ τοῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθερίας ἐκλογῆς διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως μικροῦ ποσοστοῦ ἐκ τῶν διαθεσίμων εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ναυτικῆς ἐργασίας ἀνδρῶν, σχεδὸν ἡτόνησεν, ἐπειδὴ εύτυχῶς δέν συντρέχουν σήμερον λόγοι, στηρίζοντες τὸ μέτρον τοῦτο. Ἀλλὰ καὶ ἔναν ἥθελεν ὑποτεθῆ, διὰ τὸ προστάτη τοιούτοι, διὰ τὴν προστασίαν ἐλαχίστης μειονότητος ναυτεργατῶν, τὸ μέτρον θὰ ἔδει νὰ ἀπεφύγετο, ὡς ἀντικείμενον πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς μεγίστης πλειονότητος αὐτῶν. Ἐκτὸς δὲ τούτου δέν θὰ ἥτο μικρὰ ἡ ζημία διὰ τὴν πειθαρχίαν καὶ τάξιν τῶν πλοίων.

Ἄφοτον συνεστήθη τὸ "Υψηπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔτεθη ἐπὶ κεφαλῆς αὐτοῦ ἀνήρ τοῦ ἥθους καὶ τῶν ἰκανοτήτων του. Καὶ Δευταλίων Ρεδιάδη, ἀπεδόθη ἡ ἀρμόδιος αὕτη προσοχὴ καὶ σημασία εἰς τὸ ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς τάξεως ἀγαθόν, διὰ τὴν ἐπωφελεστέραν λειτουργίαν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Δυνάμεθα δὲ νὰ εἰπῶμεν, ὅτι σήμερον ὑπάρχει τάξις εἰς τὰ ἐμπορικά μας σκάφη. Ἡ τάξις ἐκείνη, ποὺ ἐπέρχεται αὐτομάτως, δύναται πενεύματι δικαιοσύνης ρυθμίζεται μία καταστασία. Ό κ. Δευταλίων Ρεδιάδης περισσότερον καὶ ἀπὸ αὐτούς τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους γνωρίζει ποίον μέγια ἔθνικὸν κεφάλαιον ἀντιπροσωπεύει ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Γνωρίζει προσέτι πόσον ἡ εὐημερία αὐτῆς ἀντανακλᾶ ἐπὶ τοῦ ἔθνικοῦ συνδόλου. Γνωρίζει ἀκόμη, διὰ τὸ μέριαν Ναυτιλίαν ἀκμάζουσαν, ἡ ζωὴ τοῦ ναυτεργάτου καὶ τῆς οἰκογενείας του γίνεται εὔτυχεστά. Καὶ ἐπειδὴ ἡ τάξις εἶναι δύναμις, ψηθούσα εἰς τὴν καλὴν πορείαν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, δέν ἐφείσθη κόπων διὰ τὴν ἐδραίωσιν αὐτῆς. Τὴν τάξιν ὅμως αὐτὴν θὰ ἔθλαπτε σοθαρῶς ὁ περιορισμὸς τῆς ἐλευθερίας τοῦ πλοιοκτήτου νὰ ἐπανδρωθῇ κατὰ τὸν κρίσιον του τὸ πλοῖον του καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτῶν δὲν ἀμφιθάλομεν, διὰ τὸ μέτρον δέν θὰ πραγματοποιηθῇ. Εἰς τὴν γέφυραν τοῦ "Υψηπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εύρισκεται Κυβερνήτης συνετός καὶ ἔμπειρος.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

The Famous Berger Enamel
-paint PERQUITE was used
on R.M.S. 'QUEEN MARY'



BERGER

MARINE PAINTS & ANTI-FOULING COMPOSITIONS

(MERCURY BRAND FOR TROPICAL WATERS)
(ROSE BRAND FOR ATLANTIC SIMILAR WATERS)

COLOUR PATTERNS & FJLL INFORMATION ON APPLICATION TO:-

MEANDROS SHIP STORES LTD.

SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND

72, BUTE STREET, CARDIFF: TELEPHONE: CARDIFF 715 (AFTER HOURS 3041)

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

'Η παρ' ήμιν όργανωσις της άλιείας

Ο Βασιλεὺς τῆς Ἀγγλίας μετά τὴν στέψιν του ἐπιθεώρησεν ὅλας τὰς ναυτικάς δυνάμεις τῆς Αὐτοκρατορίας καὶ πλὴν τῶν πολεμικῶν κολοσσῶν, ἐπεσκέφθη μερικὰ πλοῖα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, καθὼς καὶ τῆς Ἀλιείας.

Εἰς τὸ Διάγγελμα, ποὺ ἔξεδωκε μετά τὴν μεγαλειώδη ταύτην ἐπιθεώρησιν, ἐτονισεν ἰδιαιτέρως τὰς ὑπηρεσίας, ἢς ὅποιας παρέχει ὁ ἀλιευτικὸς στόλος, ὡς παράγον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ ἔξῆρε τὰς ἐκδουλεύσεις τῶν ἀλιευτικῶν διὰ τὴν ὄμυναν τῆς Χώρας κατά τὴν διάρκειαν τοῦ μεγάλου πολέμου.

Μὲ λίγα λόγια, ὁ Βασιλεὺς τῆς Ἀγγλίας κατέταξε τὸν ἀλιευτικὸν στόλον εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν μὲ τὸ Πολεμικὸν καὶ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν. Αὐτὸς ἀπόδεικνει ποίαν σημασίαν ἀποδίδουν οἱ "Ἀγγλοι εἰς τὴν ἀλιείαν, μὲ ποίαν στοργὴν ἡ Κυβέρνησις περιθάλλει τὴν βιομηχανίαν ταύτην καὶ μὲ ποίαν ὑπερηφάνειαν ἐπιδεικνύονται τὰ ἀλιευτικά, ἐνυπολογιζόμενα εἰς τὴν ναυτικὴν δύναμιν τῆς Χώρας.

Δὲν ὑπάρχει καλύτερον παράδειγμα δι' ἡμᾶς τούς "Ἐλληνας, ποὺ πιστῶς παρακολουθοῦμεν τούς "Ἀγγλους εἰς δόλας των τὰς ἐπὶ τῆς θαλάσσης προόδους καὶ προσπαθείας.

"Ολοὶ γνωρίζομεν πόσον ἡ Χώρα μας ὑστερεῖ εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν καὶ πόσον ὁ Ἐλληνικὸς λαός λαχταρά νὰ φάγῃ φάρι ἀφθονον, φθένον καὶ καλό. Ἐπὶ 20ετεῖν ἡ ὑπόθεσις τῆς ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας ἀπηχόλλει τὰς διαφόρους Κυβερνήσεις καὶ ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν γίνεται μία προσπάθεια διὰ τὴν προσγωγὴν τῆς. Ἐπανειλημμένως μετεκλήθησαν ξένοι ἵχθυολόγοι διὰ νὰ μελετήσουν τὰς θαλάσσας μας, ἔγιναν πλεισταὶ ὅσαι διαλέξεις, συνεδριάσεις ἐπὶ συνεδριάσεων ἀπὸ ιθύνοντας δῆθεν τὴν τύχην τῶν ἀλιεύων, κατηρτίθησαν μύρια σχέδια καὶ μελέται, ἀπὸ ἀνθρώπους, ποὺ οὔτε ναυτικοὶ εἰνε, οὔτε ἀλιεῖς, οὔτε μηχανικοὶ, ἔγραφησαν τόσα, δσα διὰ καμπίαν ἀλλην ὑπόθεσιν, ἐν τούτοις τίποτε τὸ συγκεκριμένον δὲν ἐπετεύχθη.

Τὸ πρόγραμμα τῆς ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας θὰ μὲνη ἀλυτον, θὰ ἔκκειμη, ἐφ' ὃσον δὲν ἀντιμετωπίζεται δεόντως ἡ πραγματικότης, ἐπιδιώκονται δὲ ἀνύπαρκτοι λύσεις καὶ χαράσσονται ἐσφαλμέναι κατεύθυνσεις. Οἱ ἡγούμενοι τῆς ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας μας ἡγόνοσαν, ἀτυχῶς, ὥρισμένας ἀληθείας καὶ ἐπιστημονικούς τινας παράγοντας, ἐπὶ τῶν ὁποίων ὅμως καὶ ὕστεροι διὰ τὴν ἐπιτυχία τῆς προσπαθείας. Ἐλημόνησαν τὴν σημασίαν τῆς στρατεύσεως τῶν εἰδικοτήτων καὶ τῆς συνεργασίας διὰ τὴν καλυτέραν ἀποδοτικότητα. Περιεφόρησαν τὸν νόμον τῆς ἴσορροπίας μεταξὺ ὀργανώσεως καὶ ἀποδόσεως, δοτικοὶ κυριαρχεῖ τῆς πορείας δόλων τῶν ἐπιχειρήσεων.

"Απὸ τῶν σηλῶν τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν" ὑπεστήριξα ἐπανειλημμένως, ὅτι ἡ ὀργανώσεις τῆς ἀλιείας εἶνε ζήτημα ἐντελῶς τεχνικόν. ζήτημα συγχρονισμένου ὑλικοῦ ἀφ' ἐνός, καὶ ἔχησκιμένου προσωπικοῦ ἀφ' ἑτέρου. Χωρὶς πλοῖα δὲν πρέπει νὰ γίνεται λόγος περὶ ὀργανώσεως τῆς ἀλιείας καὶ οὔτε θεοφαίως πρέπει νὰ φαντασθῇ κανεὶς πῶς θὰ γεμίσῃ ἡ ἀγορά ἀπὸ φάρια, ὡς δάλι μαγείας.

Οἱ μῦθοι, ὅτι αἱ ἐφαρμοζόμεναι παρ' ἡμῖν μέθοδοι ἀλιείας εἶνε αἱ καλύτεραι τοῦ κόσμου, ὅτι μαστεύεται ριζικῶς ἡ θάλασσα μας μὲ τὰ ὑπάρχοντα μέσα, ὅτι αἱ περιοχαὶ τῶν Ἐλληνικῶν θαλασσῶν δὲν ἔχουν ἀρκετά φάρια καὶ ὅτι τὸ μέλλον τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Ἑλλάδα εἶνε λίαν περιωρισμένον, δὲν δύναται νὰ ἐπηρεάσουν, παρὰ τοὺς κύκλους, οἱ ὅποιοι φαντάζονται τὴν ἀλιείαν εἰς τὸ Πασᾶ-Λιμάνι, τὰ Φάληρα, τὴν Σαλαμῖνα καὶ ἐν γένει δχι μακράν τῆς ἀκτῆς, μὲ τὰ γρι - γρι, μὲ τὰ παραγαδάκια, τὶς ουρτές, τὶς γανγάθες καὶ τὴν δυναμίτιδα.

Ἡ θάλασσα ἔχει κολοσσοίσιας καὶ ἀνεξαντλήτους ποσότητας ἰχθύων, ἀναπαραγομένων μὲ ἀφάνταστον ταχύτητα καὶ διεσπαρμένων ἀνὰ τὰς διαφόρους περιοχάς, ἀλλού περισσότερον καὶ ἀλλού διλιγόντερον. Ἀρκεῖ νὰ ἔχῃ κανεὶς τὰ μέσα καὶ τὰ μηχανήματα διὰ νὰ φθάσῃ ἡ έως ἐκεῖ, διὰ νὰ φαρέψῃ καὶ νὰ ἀποκτήσῃ τὸν θησαυρόν, ποὺ προσφέρεται τόσον ἀφειδῶς.

Τὶ σημασίαν ἔχει ἀνὰ διαπιστωθῆ, ὅτι οἱ ίχθεις περνοῦν ἀπό

τὸ τάδε μέρος ἡ εύρισκονται ἐν ἀφθονίᾳ εἰς τὴν τάδε περιοχήν; Τὶ σημαίνει, ἐάν αἱ θάλασσαι ἔχουν κρύμματα εἰς τὸν μυστηριώδεις θυθούντας ἀφθονίαν ἰχθύων, τοὺς ὅποιους ἀγνοοῦμεν; Εἰς τὶ μᾶς ὀφελοῦν ὅταν αὐτά, ἐφ' ὃσον τὸν θησαυρὸν αὐτὸν δὲν εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ τὸν ἀποκτήσωμεν ἡ τὸν ἀγνοοῦμεν; Ποίος ἐπεχείρησε νὰ φθάσῃ ἡ έως ἐκεῖ διά νὰ φαρέψῃ; Πότε; Καὶ μὲ ποιᾶ μέσα;

Παράδειγμα δὲ τὸν θησαυρὸν τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Egypt». Τὸ ναυάγιον εύρισκετο λίγα μίλια ἔξω τῆς Βρέστης μὲ ἔκατον μύρια λιρῶν εἰς τὸ κύτος του καὶ κανεὶς δὲν ἡδύνατο ἐπὶ ἔτη ὀλόκληρα νὰ πλησιάσῃ, διὰ νὰ ἀποκτήσῃ αὐτὸν τὸν μυθώδη πλοῦτον. Μόνον οἱ τολμηροὶ καὶ γενναῖοι ναύται καὶ μηχανικοὶ τοῦ πρῶτην ἀλιευτικοῦ «Artiglio» κατώρθωσαν νὰ φθάσουν ἔως ἐκεῖ καὶ νὰ θυάλλουν τὶς χρυσές λίρες καὶ τὰς χιλιάδας ράθδους ἀπὸ χρυσόν. Δὲν είνε αὐτὸς ἀπόδειξις, ὅτι αὐτοὶ κατεῖχον τὰ κατάλληλα μέσα, ἀλλὰ καὶ τὴν εἰδικότητα;

Οἱ Γερμανοί, οἱ Ὀλλαδοί, οἱ "Ἀγγλοι καὶ λοιποὶ ἀλιεῖς δὲν ματαιοπονοῦν εἰς τὰς ἀκτὰς των, ἀλλ' ἀπομακρύνονται ἔκατον τάδας μιλίων ἀπὸ τὸν λιμένας των εἰς τὴν Ἰσλανδίαν, τὴν Γροιλανδίαν, τὰς Φερώνας Νήσους, τὰ παράλια τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς καὶ τὴν Νέαν Γῆν διὰ νὰ φαρέψουν μεγάλας ποσότητας ἰχθύων. "Οταν πρὸ ἐτῶν ἡ σχολούντο μόνον μὲ τὴν πράκτιον τῶν ἀλιεύων τὰ φάρια ήσαν σχεδὸν ἀγνωστα εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῶν χωρῶν των, ἐνῷ τώρα ὅλαι αἱ πόλεις τροφοδοτοῦνται τακτικώτατα καὶ μὲ ἀνάλογον ἀφθονίαν.

Καταλήγομεν λοιπὸν θέλοντας καὶ μὴ εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι διὰ νὰ ὀργανώσουν τὴν ἀλιείαν μας ἐπιτυχῶς καὶ νὰ τροφοδοτήσουν τὸν λαόν μας μὲ ἀφθονο φάρι, πρέπει νὰ ἀποκτήσουμεν σύγχρονα ἀλιευτικά πλοῖα καὶ νὰ ἔχασκήσωμεν τοὺς ἀλιεῖς μας εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν πλοίων τούτων καὶ τῶν συγχρόνων μεθόδων ἀλιείας.

"Η ναυπηγικὴ ἔχει τὸ μοδέλο της, οὕτως εἰπεῖν. Η ναυπηγικὴ ἔχει ἔξειδη ἀλιευτικὴ εἰς τοιούτον θαθμὸν σήμερον, ὅποτε ἔχει μελετηθῆ καὶ τύπος ἀλιευτικοῦ πλοίου, κατάλληλος δι' ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ ἀνταποκρινόμενος εἰς δόλας τὰς πατήσεις τῶν συγχρόνων μεθόδων ἀλιείας. "Οταν πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ ἔνα ἀλιευτικό πλοίον, τὸ ναυπηγεῖον καταρτίζει τὴν μελέτην του, ὅριζει τὴν δύναμιν τῆς μηχανῆς καὶ ὑποβάλλει κατόπιν τὰ σχέδια εἰς τὴν Ἐπιθεώρησιν. Αὐτὸς τούτοις τούτον γίνεται εἰς τὰς προηγμένας Χώρας.

"Η ἐκλογὴ μηχανῆς πρωσεως τῶν ἀλιευτικῶν, ἀπαιτεῖ ἐπιμελῆ μελέτην τῶν συστοιχίων τῶν συνιστώντων τὸ πρόγραμμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀλιείας. Οὔτε πολὺ μεγάλη, οὔτε πολὺ μικρή, ἀλλ' ἀκριβῶς ἔκεινη ποὺ χρειάζεται διὰ νὰ ἔχῃ τὸ πλοίον τὴν μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν ταχύτητος καὶ ἔλεως τῶν δικτύων ἀπὸ τοὺς θυθούς, «Vitesse économiique et traction du chalut». Πρὸς τοῦτο γίνεται μελέτη ἔλικος ἀπὸ εἰδικούς ναυπηγούς ἀρχιτέκτονας, διὰ νὰ μὴ χάνεται οὐδὲ ἔνας ἵππος δυνάμεως τῆς μηχανῆς ἀδίκως. Εἶνε δὲ τόσον δύσκολος ἡ μελέτη ἔλικος ἐν συνδυασμῷ ταχύτητος καὶ ἔλεως ουνάμα, ποὺ οἱ ἐπὶ τούτῳ εἰδίκοι ἀριθμοῦνται εἰς τὰ δάκτυλα εἰς δόλον τὸν κόσμον.

Βεθαίως κάθε ἐργοστάσιον πετρελαιομηχανῶν μελετᾷ καὶ μίαν ἔλικα «στάνταρτ» διὰ τὰς μηχανάς του, πλὴν αὐτᾶς δὲν είνε πάντοτε κατάλληλοι καὶ τοῦτο παρατηρεῖται ἀμέσως εἰς τὰς δοκιμάς. "Οταν ἐγκαταστήσωμεν μηχανῆν 150 ἵππων μὲ 375 στροφάς τὸ λεπτόν, εἰς τὰς δοκιμάς, μὲ ἐντελῶς ἀνοικτήν τὴν μηχανήν εἰς τὴν δύναμιν της, πρέπει νὰ ἀποδῷσῃ τὰς στροφάς τῆς ἀκριβῶς. Ἐπίσης, ὅταν σύμφωνα μὲ τὰς γραμμάς τοῦ πλοίου οὐ καὶ τὰς καταμετρήσεις του, ἐγκαταστήσωμεν μηχανῆν δι' οἰκονομικὴν ταχύτητα, θέλομεν δὲ νὰ αὐξήσωμεν τὴν ταχύτητα ταύτην, τότε θὰ αὐξήσωμεν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἵππων τῆς μηχανῆς ἀναλόγως, διὰ δὲ κάθε τέταρτον μιλίου παρὰ πάνω, θὰ αὐξήσῃ ἀμπωδῶς ἡ δύναμις τῆς μηχανῆς, διότι ἀρδην μετατρέπονται οἱ σρόι τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ αὐτὶ κέρδους προκύπτει ζημία.

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"

LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

TΗΛΕΦ. 42633

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

Έδω ή έκλογή μηχανής δέν γίνεται από τους ψαράδες, τους έφοπλιστάς ή τους ναυτηγούς, άλλ' έκαρτάται από την έμπορικην ικανότητα και έπιδειξιότητα του πρώτου τυχόντος άντιπροσώπου μηχανών, διόποιος προσπαθεί με κάθε τρόπον νά πωλήσῃ οιανδήποτε μηχανήν εἰς το κατάστημα του, μή ένδιαφέρομενος και πολύ άν αύτή άνταποκρίνεται εἰς τάς άνάγκας του πελάτου του. Οι περισσότεροι μάλιστα πλοιοκτήται, πού θέλουν νά άγοράσουν πετρελαιομηχανάς, προτιμούν τάς μεταχειρισμένας, φθάνει νά είνε εύθηναι. Άδιαφορούν διά την μάρκα, την δύναμιν, τάς στροφάς, τούς χρόνους, την κατανάλωσιν κλπ., κλπ., με αύτὸν δὲ τὸν ἀπλοϊγόν υπολογισμὸν τὰς πλαταροῦνται μὲ τάς έπιδιορθώσεις και τὴν ἔξεύρεσιν ἀνταλλακτικῶν, ἔως διον τα κατατραφοῦν τελείως. Πλείστα δσα παραδείγματα θά ήδυνάμην νά άναφέρω, πλὴν τά στενά δρια του παρόντος σημειώματος δέν μού έπιτρέπουν νά έπεκταθεί ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου.

"Οσοι πάλιν θέλουν νά άγοράσουν νέας μηχανάς, δέν ένδιαφέρονται διά τοὺς ὡς ἄνω τεχνικοὺς δρους, θέλουν μόνον νά ξέχουν μακράν πίστωσιν. Διά μίαν μηχανὴν 1.000 λιρῶν λ.χ. προπληρώνουν 100 λιρας, διά δὲ τὰ ὑπόλοιπα υποθηκεύουν τὸ σκάφος και τὴν μηχανὴν, ἔως διον άρχισουν τὰ θάσανα μετ' άλιγους μῆνας και καταλήξουν εἰς τὰ Δικαστήρια.

"Οσοι ἀφορᾶ τὰς γραμμάς του πλοίου και τὴν ἑσωτερικὴν διαρρύθμισιν, ὑπάρχει τελεία ἄγνοια και τῶν πλέον στοιχειωδῶν τεχνικῶν δρων. Κάθε πλοιοκτῆτης ξεχει τὰς ίδεας του, κάθε φαρᾶς τὰ σχέδια του, κάθε δῆθεν ναυτηγούντουργός ξεχει μερικά καλούπια καθιερωθέντα ἀπό τὴν παναρχαίαν ἐποχήν, τὰ δηοῖα αὔδομεινῶν ἀφαρμόζει σύμφωνα μὲ τὰ περιστάσεις. Γίνεται ένα πλοίον, χονδρό, πλατού, στενό, μακρύ, δέν ξεχει καμία σημασία, χθάνει νά πλέη. 'Ακολουθοῦν δηλαδή τὸ γνωστὸν ρητὸν 'Θεοῦ θέλοντος και ἐπὶ ριπός πλέεις'.

Κάθε λιμήν, κάθε νηοί ξεχει τὸ μοδέλο του, τρεχαντήρια, καραβόσκαρα, σμέκια, σαλούπτες, πέραμα, άλα γίνονται άλιευτικά. 'Ολα ξέχουν ἀξιώσεις, διό είνε σπουδαῖα και είνε ἀδύνατον νά γίνουν καλύτερα. Δηλαδή ἀν ἐπόρκειτο νά γίνη ἔνας άρχι και πολὺ αὐστηρὸς ἔλεγχος ἀπό μίαν ἔνην τεχνικὴν ἐπιθεώρησιν ἀλιείας, κανένα ἀπό αὐτὰ πλοία δέν θά ξέρχετο ἀπό τὸν λιμένα.

'Υπάρχουν Κράτη μὲ πληθυσμὸν σχεδὸν τὸν ίδιον μὲ τὴν Ἐλλάδα, μὲ ἕκαστον παραλίων δίλγων μολίς ἐκαποντάδων χιλιομέτρων, ὡς λ. χ. τὸ Βέλγιον, ἔναντι 13.500 χιλιομέτρων τῶν ίδικῶν μας παραλίων, δηοῖς ἀκμάζει ή βιομηχανία τῆς ἀλιείας. 'Ο άλιευτικός λιψήν τῆς 'Οστάνδης ξεχει ἔνας ἀπό τοὺς σπουδαιοτέρους τοῦ κόσμου. Οι Βέλγοι λοιπόν, χωρὶς νά είνε τόσον σπουδαῖοι ναυτικοί, δηοῖς οι 'Ελληνες, ξέχουν ἀξιόλογον ἀλιευτικὸν στόλον ἀποτελούμενον ἀπό 300 περίπου ἀλιευτικὰ πετρελαιοκίνητα συγχρονισμένα, ἀντιθέτως πρὸς τὴν Ἐλλάδα, ποὺ μολίς ξεχει 3 ή 4 ἐκ τῶν δηοίων θά άναφέρω τὴν 'Αγία Βαρθάρα τοῦ κ. Μελά και

τὸ νέον ἀλιευτικὸν τοῦ ἐν Θεσσαλονίκη ἐφοπλιστοῦ κ. Πουρπούτη. 'Υποθέσαμεν, διό η θάσις μας είνε ὁ Πειραιεὺς και πρόκειται νά άλιεύσωμεν ἐναλλάξ, σύμφωνα μὲ τάς ἐποχάς, εἰς τὸ Θρακικὸν πέλαγος, εἰς τὰς Σποράδας, εἰς τὸ Κρητικὸν πέλαγος, εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς, τῆς Αιγύπτου, τῆς Συρίας, και μακρύτερον ἀκόμη. Πῶς πρέπει νά φθάσωμεν ἐκεῖ διά νά φαρέψωμε, χωρὶς κατάλληλα πλοῖα;

Φρονῶ, λοιπόν, διό διά τὰς θαλάσσας μας και τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον ἐν γένει, ὁ τελείωτερος τύπος ἀλιευτικοῦ είνε ἐκείνος που χρησιμοποιοῦν ἐσχάρας οἱ 'Ολλανδοί, οἱ Γερμανοί και λοιποὶ ἄλλοι ἀλιεῖς, μὲ τὰ ἔξης περίπου χαρακτηριστικά. Μῆκος μεταξύ καθέτων 25-30 μέτρα, πλάτος ἀπό 6.30 ἔως 7 και βάθος 2.80 ἔως 3.75. Μὲ πετρελαιομηχανάς Δῆζελ ἀπό 200 έως 300 ιππους και ταχύτητα 9-11 μίλια.

'Άλλα δὲν ἀρκεῖ μόνον νά ἀποκτήσωμεν τέλεια πλοῖα, μᾶς χρειάζονται και ἄνδρες ἕκαστον νά τὰ χρησιμοποιήσουν και ἔξτικημένοι εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συγχρόνων μεθόδων ἀλιείας. Είνε ἀναμφισθήτητον, διό οι φαράδες μας είνε ἔξυπνοι, τολμηροί, σκληραγωγήμενοι και ἐργατικοί, ἄλλα τί νά κάμουν, ἀφοῦ ούτε πλοία ξέχουν, ούτε τοὺς ἔδοθή η εὐκαιρία νά φαρέψουν εἰς πλουσιωτέρας περιοχάς. Τελείως ἔγκαταλειειμένοι, καταπονοῦνται μὲ ἀτελή μεσα και ματαιοπονοῦν, χωρὶς νά ἀμείθωνται οἱ κόποι και οἱ μόχθοι των.

Τὰ ὡς ἄνω ἐν συντόμῳ ἐκτεθέντα ἀποδεικνύουν πόσον ύποτερούμεν εἰς τὴν ἀλιείαν και ποια ἀπόστασις μᾶς χωρίζει ἀπό τὴν πραγματικὴν θέσιν, εἰς τὴν δηοίων ἐπρεπε νά ευρισκεται ὁ πλουτοπαραγωγικὸς ούτος κλάδος παρ' ήμιν.

'Αφοῦ τόσον ἐπιτυχῶς συναγωνιζόμεθα τὰς ξένας μεγάλας ναυτικάς χώρας εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀς μᾶς χρησιμεύῃ τὸ παράδειγμά των και εἰς τὴν ἀλιείαν. 'Εχομεν οὐλα τὰ προσόντα διά νά τους μιηθῶμεν. 'Ο ἀλιευτικός μας στόλος θά μᾶς χρησιμεύσῃ ὡς μονάς οὐτικός παράγων τῆς Ἐθνικῆς μας Οίκονομίας, ἄλλα και εἰς πολλάς ἄλλας περιπτώσεις.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

‘Ο παρ’ ήμιν Νόμος καταμετρήσεως πλοίων

'Η διέπουσα τὴν καταμέτρησιν τῶν πλοίων ἀρχή ἐπειδήθη ὑπὸ τῆς ἀνάγκης τοῦ νά καθορισθῇ ἐν ποσὸν μονάδων, χαρακτηριστικὸν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως προορισμοῦ, και τῆς ἐν γένει ἕκαστον τῆς ικανότητος αὐτῶν πρὸς ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν.

Βάσει τοῦ ἀριθμοῦ τούτου θά ἐρρυθμίζετο πᾶν τὸ συναρτέμενο με τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, ἥτοι τὰ ἀφορῶντα τὴν καταβολὴν τελῶν, δικαιωμάτων, διοδίων κλπ., ἥ σύνθεσις και τὰ προσόντα τοῦ πάσης κατηγορίας πληρώματός του, τὰ τῆς ἀσφαλείας και ἐν πολλοῖς ἡ ἐμπορικὴ ἀξία τοῦ πλοίου, ἐν γένει δὲ πᾶσα σχέσις αὐτῷ πρὸς δημοσίας ἀρχᾶς ἥ ἐπιομήσους ὁργανισμούς.

Ποιον οὖμας έδει νά είνε τὸ εἶδος τῶν μονάδων; 'Εφ' δηοῖο οἱ νῦνοι καταβάλλονται ἐπὶ τῇ θάσει τῶν τόννων θάρους ἥ τοῦ δύκου τοῦ φορτίου, και ή πραγματικὴ ἀξία τοῦ πλοίου ρυθμίζεται ἐπὶ τῇ θάσει τῆς ικανότητος αὐτοῦ πρὸς μεταφορὰν ὡρισμένων τόννων φορτίου, τοῦ διειδῶς λεγομένου deadweight, δρθὸν και λογικὸν θά ήτο και τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, τὸ ἐπίσημον, ἃς τὸ δόνομάσωμεν, νά έκφραζεται εἰς τόνους θάρους, ἀναφορμένους εἴτε εἰς τὸ φορτίον, εἴτε εἰς τὸ διλικόν ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου.

'Η λογική, δημως, αὐτὴ ἀποψις, ύποστηριζομένη εἰσέτι ὑπὸ πολλῶν τεχνικῶν κύκλων, ίδια τῶν Σκανδιναντικῶν χωρῶν, δὲν ἐπεκράτησεν ἀκόμη διά πολλοὺς λόγους, ἔν διον οι σπουδαιότεροι είνε οἱ κάτωθι δύο:

Ἐίνε ἐν πρώτοις δύσκολος ὁ ἔλεγχος ὑπὸ τῶν ἐντεταλμένων πρὸς τοῦτο κρατικῶν ἥ ἐτέρων ὁργάνων. 'Εάν δηλαδὴ ἐτίθετο ὡς θάσις τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου, ἥτοι τὸ θάρος τοῦ ὑπὸ τῆς γάστρας τοῦ πλοίου ἐκτοπιζομένου δυότος ἥ τὸ deadweight ἥτοι τὸ ἀθροισμα τῶν φορτίου, καυσίμου ς, δύστος, ς, ς, και πληρώματος τοῦ, τὰ τῆς ἀσφαλείας και ἐν πολλοῖς ἡ μεταφορὰ τῶν ἐφοδίων, τὸ ὄποιον προστίθεται εἰς τὸ κενὸν πλοίον διά νά φθασῃ τὸ ἐμφορτόν του θύμισα, ὁ ἔλεγχος θά ἐγίνετο μόνον ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ σχήματος τῶν ς, δέν δέ σχημα τῶν ς, και ὁ σχετικὸς υπολογισμὸς τοῦ πλοίου τοῦ ζητούμενου ἐκτοπισματος ἥ deadweight, ἐμφαίνονται ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου τῶν ναυτηγικῶν γραμμῶν τοῦ πλοίου, ὁ δὲ μεταγενέστερος αὐτῶν ἔλεγχος είνε, ὡς εἰκός, δυνατός μόνον δι' εἰσαγωγῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν δεξαμενήν και ἐπακιθριστός ἐπιμετρήσεως τῶν διαστάσεων τοῦ πλοίου εἰς πολλὰ σημεῖα. Και δὲ σχημα τῶν σχεδίων τῶν νεοναυπηγουμένων σκαφῶν και δὲξ αὐτοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ καθορισθησμένου μεγέθους ὑπὸ τῶν ἐντεταλμένων, είνε δυνατός εἰς τὴν Χώραν και τὸν τόπον τῆς ναυπηγήσεως, καιτοι προεβλήθη και τὸ ἐπιχείρημα, διό είνε δυνατή η πλαστογράφησις τρόπων τινῶν τῶν σχεδίων, και δὲξ αὐτῶν μικρά η μεγάλη ἀπομάκρυνσις μετά τὴν ἔγκρισιν τῶν σχεδίων, ἀλλ' ὁ μεταγενέστερος ἔλεγχος τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου εἰς ξένους λιμένα, και δικαίωμα ς, ς, και διαπανηρότατος είνε.

'Ετι προσδιορισμὸς τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων νά γίνεται δι' επιμετρήσεως τῆς ἑσωτερικῆς τοῦ πλοίου χωρητικότητος, ἐκφραζομένης συνεπῶς εἰς μονάδας ς, δηοῖς, ούτως δέν της εἰσαγωγῆς τοῦ πλοίου εἰς ξένους λιμένα, και διαπανηρότατος τοῦ μονάδων νά ἐπιφέρῃ ἀληθή ἐπανάστασιν εἰς

THE KOPPERS COAL Co.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων

Τηλεγραφική διεύθυνσις :

ELPINCOAL..



ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πράκτορες:

H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112)113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3

Τηλ. Λιεν. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλ. Λιεν. ROYAL 4140

τὰ κρατοῦντα, οὐχὶ τόσον εἰς τὴν τεχνικὴν τοῦ ζητήματος ἄποφιν, ὅσον κυρίως εἰς τὴν οἰκονομικὴν δυναμικότητα τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, δεδομένου ὅτι μέγιστον ποσοστὸν τῶν ἀκαθαρίστων προσδόβων τῶν πλοίων ἀποδίδεται εἰς δικαιώματα ὑπολογιζόμενα θάσεις τοῦ ἐπισήμου ἀριθμοῦ τοῦ ἐκφράζοντος τὸ μέγεθος αὐτοῦ. Διὰ τῆς ἀλλαγῆς δηλαδὴ τοῦ σημερινοῦ συστήματος καταμετρήσεως, θάσει τοῦ ὅποιού ἔξειλίχθησαν ὅλοι οἱ σημερινοὶ τύποι τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, θά παρουσιασθῇ νέα κατάστασις, ἀδικοῦσσα, ἀν μὴ ἀχρηστεύουσα, ἀπό τῆς ἀνωτέρω πλειστὸς πλεούσας δισ πλοίων καὶ δέκα ἑκ τῶν νεωτέρων, εὔνοιονσα ἀντιθέτως ἔτερα, προκυπτούσης δηλαδὴ ἀνάγκης ἀναπροσαρμογῆς τῆς ἀξίας τῶν ὑπαρχόντων πλοίων, ἐπί νέας θάσεως. Οὐδὲ εἶναι δυνατόν νά γίνῃ χωρισμὸς τῶν πλοίων εἰς παλαιά μὲ τὸ σημερινὸν σύστημα καὶ εἰς νέα μὲ τὸ νέον, δεδομένου ὅτι καὶ αὐτὶς θά ύψιστοτο ἡ διαφορά ὡς πρὸς τὸ ποσὸν τῶν δικαιωμάτων.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ἔξακολουθεῖ παραμένον ἐν ίσχψι τὸ παλαιὸν σύστημα, τὸ ἐφαρμοσθὲν ἐν ἀρχῇ ὑποτυπωδῶς ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα καὶ ἔξειλιχθὲν σήμερον κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥττον εἰς διεθνές.

Κατὰ τὸ γνωστὸν τοῦτο σύστημα καταμετρήσεως, ὑπολογίζεται ἡ χωρητικότης δῶλων τῶν κλειστῶν καὶ ἐστεγασμένων χώρων τῶν ὑπὸ καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, καὶ αὐτῆς ἐκφραζόμενή εἰς κόρους, (register tons), ἔκαστος τῶν δοπίων ἀντιστοιχεῖ εἰς δύκον 100 κυθ. ποδῶν ἡ 2,83 κυθ. μέτρων, ἀποτελεῖ τὴν ὁ λικὴν ἡ ἀκαθάριστον χωρητικότητα τοῦ πλοίου (gross tonnage).

Ἐκ ταύτης δι’ ἐκπτῶσεως ώρισμένων χώρων, τῶν προοριζομένων διὰ τὸ πλήρωμα, τὸ καύσιμον, τὰ ὑλικά τοῦ πλοίου, τὸ ἔρμα, τὰς μηχανάς κτλ., ὑπολογίζεται ἡ λεγομένη καθαρὰ χωρητικότης (nett tonnage).

Οὐ πολογισμὸς ἀμφοτέρων γίνεται ἐπὶ τῇ θάσει ὡρισμένων κανόνων, διὰ λήψεως διαστάσεων ἐσωτερικῶν τοῦ πλοίου, ὃντος θεοτίσιας κενοῦ, πρᾶγμα ὅπερ ἐπιτρέπει τὸν εἰς οἰονδήποτε λιμένα μᾶλλον εὐχερῆ ἐλεγχον αὐτῶν, προθλεπομένου καὶ κανόνος προχείρου καταμετρήσεως διὰ τὰ ἔμφορτα πλοία. Οἱ κανόνες οὗτοι, κοινοὶ ὡς πρὸς τὰς θασικὰς ἀρχάς των εἰς δᾶλα τὰ ναυτικά κράτη, ἀποτελοῦσι τὸ λεγόμενον διεθνές σύστημα καταμετρήσεως τεθεν τελικῶς ἐν ίσχψι καὶ παρ’ ἡμῖν διὰ τοῦ νόμου 3315 τοῦ 1909. Ἐν ταῖς λεπτομερείσις δύμως ύψιστανται πολλάκις σημαντικαὶ διαφοραὶ, προερχόμεναι κυρίως ἐκ τῆς ἐρμηνείας περιπτῶσεων παρουσιασθεούσων σὺν τῇ ἔξειλιξει τῶν διαφόρων τύπων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, αἵτινες ίσχύουσαι ὡς ἰδιαίτεροι κανονισμοί, ἀνά χώρας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀλλάξῃ συχνάκις ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου, μὲ τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας του. Ἡ ἀνωμαλία αὕτη ὅθησεν εἰς τὴν μεταξὺ τῶν ναυτιλλομένων κρατῶν ουνενόδην πρὸς θέστισιν κοινῶν διεθνῶν λεπτομερεστάτων κανόνων, ὡς ἐγένετο καὶ δι’ ἀλλα ναυτικοτεχνικὰ ζητήματα, καὶ ἐπενθήθη, πρὸ ἑτῶν, πλήρως ἡ προεργασία ὑπὸ διεθνῶν ἐπιτροπῆς ἐν τῷ πλαισίῳ, ἐάν δὲν ἀπατῶμαι, τοῦ διεθνοῦς γραφείου ἐργασίας τῆς Γενεύης. Οὐδεμία δύμως τελικὴ συμφωνία μέχρι σήμερον εἰδε τὸ φῶς, οὔτε συζητεῖται. Αἱ δημιουργήσεις διαφοραὶ, αἱ ἀναγόμεναι κυρίως εἰς τὴν ἔξειλιξιν τῶν τύπων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, εἴναι ιδιαίτερως ὅτι σθήται διὰ τὰ ἡμέτερα πλοία. Παρ’ ἡμῖν ίσχύουσιν οἱ προμηθεύτες θασικοὶ κανόνες, μὴ συμπληρωθέντες ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν οὔτε διὰ νέων διατάξεων, οὔτε δι’ ἐπειγηματικῶν κανονισμῶν ἡ ἐγκυκλίων. Εἰρήθω δὲ ἐν παρόδῳ, ὅτι εἶναι κατὰ τοιούτον τρόπον συντεταγμένοι, ὅστε ἡ ἐφαρμογὴ των νὰ είναι δυνατόν μόνον ὑπὸ ἀνθρώπων κατεχόντων τελείως τὴν τεχνικὴν τῆς καταμετρήσεως ἔξι ἀλλης πηγῆς, πρᾶγμα ὅπερ δὲν δύναται φυσικά νὰ ἀπαιτήσῃ τις ἐκ τῶν ἐφαρμοζόντων τούτους σήμερον λιμενικῶν ὅργανων, παρ’ ὅσον δήποτε καλὴν διάθεσιν καὶ ἀν κέκτηνται πρὸς τούτο, ἔξι οὖ ἄλλως τε καὶ αἱ κολοσσιαῖαι διαφοραὶ, αἵτι-

νες πολλάκις παρουσιάζονται μεταξὺ τῆς χωρητικότητος τοῦ παρ’ ἡμῖν καταμετρούμενου πλοίου καὶ τῆς ἡν̄ ἐκέκτητο τοῦτο ὑπὸ ζένην σημαίαν. Χρήζουν συνεπῶς ἀναθεωρήσεως οἱ ὑπάρχοντες κανόνες καὶ ιδιαίτερα συμπληρώσεως δι’ ἐπειγηματικῶν ἐγκυκλίων καὶ δῆμηδῶν, διὰ νὰ καθίσταται εὐχερῆς ἡ ἐφαρμογὴ των, δεδομένου ὅτι τὸ ἀντικείμενό των καὶ σημαίας τυγχάνει οὐ μικρᾶς, ἐάν ληφθῇ ὑπ’ ὅψιν τὸ ποσὸν τῶν δικαιωμάτων, καὶ γίνεται ἀφορμὴ σχολίων οὐχὶ ἐποικοδομητικῶν εἰς τὰς ξένας χώρας τοῦ καθ’ ὅλου ναυτιλιακοῦ μας γοῆτρου.

Ἡ σοσθεωτέρα καθυστέρησις, ἡς εἶπωμεν, τῶν ἡμετέρων κανόνων, εἶναι ἡ ἀφορῶσα τὴν καταμέτρησιν τῶν πλοίων τύπου σελτερ - ντέκ, ἀτινα πληθύνονται σήμερον καὶ τῶν ἀνοικτῶν ἐν γένει λεγομένων χώρων, ἡτις ἀποδίδει μὲ τὴν γνωστὴν ἐφαρμογὴν τῶν ισχυόντων κανόνων, καθ’ δλοκληρίαν εἰς θάρος τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν καταμέτρησιν πλοίων.

Εἰς τὰ πλοία σελτερ - ντέκ, ὡς γνωστόν, τὰ ἔχοντα ὑπὲρ τὸ κύριον κατάστρωμα καὶ δεύτερον συνεχές τοιούτον, τὸ δόποιον φέρει εἰς τὴν πρύμνην ἐν ιδιαίτερον στόμιον ώρισμένων διαστάσεων καλούμενον στόμιον καταμετρήσεως (tonnage opening), ἐπιτρέπεται ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ξένων κανόνων νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀνοικτὸς χώρος καὶ συνεπῶς δύναται νὰ μὴ περιληφθῇ οὐδὲ εἰς τὴν δόλικήν, οὔτε εἰς τὴν καθαράν χωρητικότητα, δλόκληρος ὁ μεταξὺ τῶν δύο διαστρωμάτων χώρος (δ. κοραδόρος), ἐάν τηρηθῶσιν ώρισμέναι διατάξεις, ὡς πρὸς τὸ κλείσιμον τοῦ στομίου, τὴν ὑπαρξίν εύδιαιών (μπουνιών) καὶ πλευρικῶν ἀνοιγμάτων, ὡς λεπτομερῶς προδιαγράφονται, διατάξεις ἐννοεῖται εὐκόλων ἐφαρμοζόμεναι καὶ εὐκολώτερον ἐν πλῷ καταστρατηγούμεναι.

Σχεδὸν ἀπλούστερα εἶναι αἱ διατάξεις διὰ νὰ θεωρηθῶσιν ἀνοικτοὶ χώροι καὶ νὰ ἔξαιρεθῶσιν ἐπὶ οἰσης τῆς δόλικῆς καὶ καθαρᾶς χωρητικότητος, οἱ χώροι τῶν προστέγων, μεσοστέγων ἢ ἐπιστέγων τῶν πλοίων, περιοριζόμεναι μόνον εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ὑπάρχεως εἰς ἐναὸν τὸ δύο μόνον πουλυμέδων αὐτῶν, δύο θυρῶν ώρισμένων διαστάσεων, μὴ κλεισμένων κατ’ ἀπολύτως στεγανόν τρόπον, ὡς λεπτομερῶς προδιαγράφεται, ἀλλ’ δύμως εὐκόλων ἐν πλῷ στεγανοποιουμένων.

Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις πρόκειται περὶ ποσῶν οὐχὶ εὐκάταφροντων, ἀνερχομένων εἰς τὰ «σέλτερ - ντέκ» καὶ εἰς τὰ «λογογυπτίτζ» πλοία εἰς 1000 ἡ καὶ ἀνω κόρους, εἰς ποσόστον δηλ. 20-25% πολλάκις τῆς δόλικῆς χωρητικότητος καὶ ἐπὶ μεγαλύτερον τῆς καθαρᾶς τοιαύτης. Ἐκτὸς τῶν χώρων τούτων δύναται νὰ μεταφέρεται φορτίον ἡ καύσιμον τοῦ πλοίου (ἀποκλεισμένων τῶν ἐπιθατῶν) χωρὶς συνήθως οὐδὲν δικαίωμα νὰ καταθάλλεται. Μόνον εἰς τοὺς ἀγγλικοὺς λιμένας, μὲ τὴν τελείαν ὄργανων τοῦ ἐλέγχου των, γίνεται ἔλεγχος καὶ καταθάλλονται δικαιώματα, ἀλλ’ ἐφ’ ὅσον ὑπάρχει ἐντὸς τῶν χώρων τούτων ἐμπόρευμα καὶ μόνον διὰ τὸν ὑπὸ αὐτῶν καταλαμβανόμενον χώρων, ἐφ’ ὅσον εἶναι κατὰ τὴν διμή τημῆμα μόνον πλήρης. Αὔστροπτεραι εἶναι αἱ σχετικαὶ διατάξεις διὰ τὴν διόδον ἐκ τῆς διόρυγος τοῦ Σουέζ, ἔνθα ἀπαγορεύεται ἀπολύτως ἡ μεταφορά φορτίου, ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῶν κανόνων ὡς ἀνοικτῶν προθλεπομένων χώρων, καὶ ὅπου ἐφ’ ὅσον καὶ ἀπαξ μεταφερθῆ φορτίον κατὰ τὴν διόδον, ὁ ἐν λόγῳ χώρως προσμετρᾶται εἰς τὴν δόλικήν χωρητικότητα καὶ τὴν καθαράν καὶ ἐξακολουθεῖ ὅν προμετρήμενος; ἐφ’ ὅσον τὸ πλοίον θὰ διαπλεύσῃ τὴν διώρυγα. Εἰς δλούς δύμως τοὺς ἄλλους λιμένας τῆς διώρυγειον οἱ χώροι οὗτοι εἶναι, ὡς ἔναν μὴ ὑπῆρχον ἐντὸς τοῦ πλοίου, πρὸς μέγιστον ὄφελος αὐτοῦ.

Οἱ παλαιοὶ Ἑλληνικοὶ κανόνες ἀγνοοῦσι τὴν ὑπαρξίν τοιούτων χώρων, καὶ δλα τὰ ὄγοραζόμενα, πλοῖα, τὰ κεκτημένα τοιούτων χώρους, καταμετρούμενα παρ’ ἡμῖν πρέπει νὰ παρουσιάζουσι κανονικῶς μεγαλύτεραν χωρητικότητα. Τούτο γίνεται πολλάκις, καὶ ἐγένετο περισσότερον εἰς τὰ προηγούμενα ἔτη, πρὸ τῆς δημοσιεύσεως ἐνὸς διατάγματος, καθ’ ὅ ἐπιτρέπεται ἡ χορηγία πρωτοκόλλου καταμετρήσεως ὑπὸ τῶν Ἑλληνικών εἰς τὴν 17ην σελίδα)

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡ ΙΩΣ

Κατ’ εὐθεῖαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN, OSLO, GOTHENBURG, DANZIG, GDYNIA, STOCKHOLM.

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

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

Αριθ. Τηλεφ. 41.331-41.332

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ

Ο ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

ΑΙ ΘΥΓΙΔΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ

Εις τὴν «Journal of Commerce», τοῦ Λίθερπουλ, δημοσιεύεται ἀπό τίνος, εἰς σειράν ὅρθρων, ἐνδιαφέρουσα μελέτη ἐπὶ τῶν προστατευτικῶν μέτρων, ἀτινα κατὰ καιρούς τὰ διάφορα Κράτη τοιούτων καθιέρωσαν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς των ναυτιλίας. Τὸ πρῶτον ὅρθρον ἀναφέρεται εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν χώραν, δηλαδή, ἡτις ἀπό μακροῦ χρόνου ἐφαρμόζει τὸν ἐμποροναυτικὸν προστατευτισμὸν μέχρι τοῦ σημείου, ώστε νὰ τείνῃ νὰ ἐκλείψῃ τὸ πνεῦμα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας εἰς τὸ θαλάσσια ἔργα καὶ σχεδὸν νὰ ἐπικρατήσῃ, λόγῳ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν ποικίλων παρεμβατικῶν μέτρων, ὁ κρατικὸς ἐφοπλισμός.

Τὸ γεγονός, ὅτι λογοὶ ὑψίστης ἔθνικῆς ἄναγκης — γράφει ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίς, προλογίζουσα τὴν περὶ τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας μελέτην τῆς — ὑπεχρέωσαν τὴν Γαλλίαν νὰ στραφῇ, ἀπὸ δύο περίπου αἰώνων, εἰς τὴν τακτικὴν τῆς ἐκ τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ ἡρηματοδοτήσεως τῶν Ἐθνικῶν τῆς πλοίων, ὁφείλουν νὰ ἔχουν ὅπ' ὅψιν τῶν, δοσοὶ πιστεύουν ἀκόμη εἰς τὴν δυνατότητα μιᾶς γενικωτέρας χαλαρώσεως τῶν προστατευτικῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ μέτρων. Ὡρισμένα χώραι, λ.χ. ὡς ἡ Γαλλία, πιστεύουν ὅτι τὸ Ἐμπορικὸν τῶν Ναυτικῶν ἐνέχει τὸν σημασίαν διὰ τὴν ἔθνικὴν αὐτῶν ἀμυναν, ώστε νὰ μὴ ἐπιτρέπεται ἡ ἀναστολὴ τῶν προστατευτικῶν συστημάτων, ἀτινα δικαιολογοῦν τὴν ὑπαρξίαν τῆς ναυτιλίας των καὶ ἀποτρέπουν, ὀπωδόπιτε, κάθε ἀπειλὴν τῶν ἔθνικῶν των πλοίων ἐκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἔνεων ομματῶν.

Εἰς τὴν Γαλλίαν, σπῶς καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, προβάλλεται τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι τὸ ὑψηλότερον κόστος ναυπηγήσεων καὶ αἱ ὑδημέναι δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἔθνικῶν τῶν σκαφῶν καθιστοῦν ἀδύνατον τὸν συναγωνισμὸν ἐπὶ τοῖς δροῖς μὲν ἔνεα πλοίαι καὶ ὅτι, συνεπῶς, εἶναι ἀπαραίτητοι αἱ ἐπιχορηγήσεις, χάριν τῆς ἐξυπηρετήσεως γενικωτέρων ἔθνικῶν συμφερόντων. Τὰ θάρη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἥσαν ἀνέκαθεν δυσθάτοκτα, ἀπέθησαν, ὅμως, καταθλιπτικώτερα, ἀφ' ὅτου ἀνέλαβε τὴν ἀρχὴν ἡ κυβέρνησης τοῦ κ. Μπλούμ καὶ εἰσήγαγε τὴν καινοτόμον νομοθεσίαν μιᾶς εὐρυτάτης κοινωνικῆς προνοίας.

Ὑπολογίζεται ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Γάλλων Ἐφοπλιστῶν», ὅτι ἡ καθιέρωσις — φέρ' εἰπεῖν — τῆς ἔθεδος τῶν 40 ώρῶν εἰς τὴν ναυτικὴν θιομηχανίαν θά σημάνῃ αὐξήσιν τῶν μισθολογίων κατὰ 20%, καθ' ἣν στιγμὴν τόσον δόλεθροις ὑπῆρχαν αἱ συνέπειαι ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τοῦ 80οῦ περὶ τὰ πλοία ὑπὸ μόνης τῆς Γαλλίας, μεταξὺ δὲν τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου.

Ἡ ἐνδεχομένη ἀποδοχὴ τῆς ἔθεδος τῶν 40 ώρῶν, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς ὅρκετούς ἄλλους δυσμενεῖς διὰ τὸ Γαλλικὸν πλοίον παράγοντας — γράφει ἡ «Journal of Commerce» — δημιουργοῦν τὴν πεποιθήσιν, ὅτι ἡ Γαλλικὴ Ναυτιλία οὐδέποτε θά παυσή ζητοῦσα τὴν κρατικὴν ἀρχὴν, ἐνῷ καὶ ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησης θά εἴνε πάντοτε ἡ ναυαγκασμένη νὰ προσβαίνῃ εἰς ὅλικὰς θυσίας, ἐφόσον θά ἐπιδιώκῃ τὴν διαστήρησιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἰς περιπότην.

Τὸ διὰ τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν ὅρθρον τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος ἔχει ὡς κάτωθι:

Πολὺ πρὸ τῆς ἐμφανίσεως τῶν ἀτικανήτων πλοίων ἡ Γαλλικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐθεωρεῖτο, ὡς μία ἔθνικὴ βιομηχανία καὶ ὡς τοιαύτη ἐτέλει πάντοτε ὑπὸ τὸν ἐλέγον τοῦ κράτους καὶ ἐτύγχανεν, διάσκις παριστατο ἀνάγκη, τῆς κυβερνητικῆς ἀφοργῆς. Εἶναι ίστορες ἀποδειγμένον, ὅτι καμία ἄλλη χώρα δὲν ἐβοήθησε τὴν ναυτιλίαν τῆς, οὔτε ἀπὸ τόσον μακροῦ χρονικοῦ διαστήματος, ἀλλ' οὔτε καὶ τόσον ἐτατικῶς, ὅσην ἡ Γαλλία. Τὸ κίνητρα τῆς τοιαύτης τακτικῆς δέοντον ν' ἀναζητήθουν εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ὑπάρχειας πικροῦ δικτύου θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν διὰ τὴν προσθήσιν τῆς δραστηριότητος τῆς ἐγχωρίου βιομηχανίας, τὴν ἐξασφάλισιν τακτικῆς ἐπαρχῆς μὲ τὰς κτήσεις, τὴν προμήθειαν ἐμπειρίου εἰς τὸν πολεμικὸν στόλον καὶ τὴν

τὸν διεπόδιον τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορίου διεξήγετο ἀνέκαθεν ὑπὸ τὴν πίεσιν δυσχερείας, ἡτις τείνει μεταπολεμῆσις νὰ ἐκλείψῃ καὶ ὡς προϊόγετο ἐξ τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ἥτο μὲν ὑψηλῆς ἀξίας, ἀλλ' ἀπτεῖ μικρῶν εἰς ὅγκον χωρητικότητα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς εἰσαγωγὰς τροφίμων καὶ πρώτων υἱῶν. Τὸ μειονέγκτημα, δηλαδή, τῆς ἀναπλαργίας ἐπαρχῶν φρούτων πρὸς μεταφορὰν ἐπὶ τῶν Γαλλικῶν λιμένων δὲν ἥτο καθόλου συντελεστικὸν διὰ τὴν προμηθείαν τῆς ἐφοπλιτικῆς ἐργασίας καὶ τὴν ἐπικεφαλὴν ἐξμετάλλευσιν τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῆς Γαλλίας πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν. Ἡ διαστάσια αὕτη ἐκράτει τὸν Γαλλικὸς ἐφοπλιτικὸς εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἐφερτικότητος καὶ δὲν προήγεται τὸν γενικὸν πόθον τῆς ἀποτήσεως ἐνὸς μεγάλου ἐμπορικοῦ στόλου. Αἱ διάφοροι μάλιστα Γαλλικαὶ κυβερνήσιμοι ματαίως ἀπησχολήθησαν, κατὰ καιρούς, μὲ τὸ πρόβλημα τῆς εὐνότερας ναυτιλικῆς ἀναπτύξεως, μὴ δυνηθεῖσαι ποτὲ νὰ φθάσουν εἰς τὰ ἐπιθυμητὰ ἀποτελέσματα.

Κατὰ τὴν περίοδον λ. χ. τῶν ἑταῖρων 1897—1914, ὥστε ἡ παγκόσμι-

ος ἀτιμόης χωρητικότης ἡγεῖται κατὰ 27 ἐκατομμύρια τόννους, μὲ συμμετοχὴν τῆς Μεγάλης Βρετανίας κατὰ 8,678,000 τ., καὶ τῆς Γερμανίας κατὰ 3,585,000 τ., ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία ἡγεῖται μόνον κατὰ 9,67,000 τ., ἐνῷ αἱ ναυτιλίες τῆς Ὀλλανδίας, τῆς Ιταλίας, τῆς Νοορμαργίας καὶ τῆς Ιαπωνίας ἐστιείσαν αὐξήσιν ἐπερτέρων τοῦ ἐνὸς ἐκατομμυρίου τόννων γρόδος ἐπάντη. Τὸ 1897 τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα ἥτο 5.1 ο/ο, κατέπεισε δὲ τὸ 1914 εἰς 4.2 ο/ο. Σύμεφον, ἡ Γαλλία κατέχει χωρητικότητα 2,972,000 τ. γρόδος μόνον, (ἐναντὶ 3,500,000 τ. τοῦ 1931), περιλαμβάνοντας 458 πλοία ἀνοί τὸν 2000 τ. γρόδος ἐκαστον (ἐναντὶ 566 τοιούτων στην περιοδού κατὰ τὸ 1929). Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς είναι ἀρκετά περιωρισμένος, ἔστι καὶ ἀλλού ληφθῆ ἐπ' ὅψιν, ὅτι ἐμειώθη ἡ δύναμις τοῦ παγκόσμιου ἐμποριού στόλον κατὰ 860 ἐν ὅλῃ πλοΐᾳ τῆς κατηγορίας ταῦτης.

Τὸ σύστημα τῆς συμβατικῆς ἐπὶ ἐπιχορηγήσει ἀναλήφεις διαφόρων τακτικῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν, βάσει πλοιστὸν ἐπιχορηγήσεων, ἐνεδάρρηνεν ἐξαλατὰς ἵστις ιδιοτιτάς ἐν Γαλλίᾳ ναυτιλίας καὶ πειριόδησις νὰ ἐκτίθενται εἰς ἐργασίας, αἵτινες κατὰ τὰ ἄλλα ἥσαν ἐντελῶς ἀσύμμαχοι αἱ πόλεις τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς. Ἀπὸ τοῦ 1783, τέρ' εἰπεῖν, ἡ Γαλλία προσέβη εἰς τὴν ἐγκατάστασιν μᾶς τακτικῆς δι' ἐπώνυμον, ἡ ταχιδρομεῖσαν γραμμῆς πρὸς τὰς καταχρήσεις τοῦ παρόντος περιορίσθησεν τὸν παραχρήματαν, τὸ περίσσα πόδαν ἀπέτυχε στοιχίσαν εἰς τὴν Γαλλικήν περιορίσθησεν μίαν ζημίαν ἐκ 12,000 λιρῶν ἐπιστίσιος. Τὸ 1786 αἱ ἀναχρησίες ἐμειώθησαν καὶ δύο ἐπὶ ἀργότερον διεκόπησαν ἐντελῶς. Μία ἄλλη μηνιαία γραμμή ἐκ Γαλλίας πρὸς τὴν Κεντρικὴν Αμερικὴν ἐγκατέσθη τὸ 1827, τεγχάνοντας κυβερνητικής ἐπιχορηγήσεως ἐκ 1200 λιρῶν κατὰ ταξίδιον.

Ἄργυρον, ὅταν τὰ ἀτιμάτα σκάφη παρέγαμψαν τὸ στάδιον τῶν πειραματισμῶν καὶ ἀπέβησαν οἱ κύριοι παράγοντες τῆς ποντοπλοίας, ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησης ἴδιως ταχιδρομεῖσαν γραμμάς Μεσογειακοῦ χαρακτήρος. Αἱ ζημία, ὅμως, ἥσαν καὶ πάλιν ἀρκετά σημαντικαὶ, φάσσασαι, μετὰ 14 ἔτη, εἰς τὴν ἀπώλειαν 40 ἐκατομμύριον φράγκων, ὥστε καὶ προεργάθη, ὅπως τὰ ταχιδρομεῖσαν μεταφέροντα δι' ιδιοτιτάνων στρόφην, ἔναντι ωρισμένης τινὸς ἐπιχορηγήσεως ἢ ἐπιδόματος. Αἱ «Mediterranean Mail Line» ἀνέλαβον τότε προνοματῶν τὰς γραμμάς τῆς Μεσογείου καὶ δύο δραδύτερον τὰς δι' Ἄπων Ανατολήν, Ανότραπιαν κ.λ. ποιάντες καὶ τὴν Κεντρικὴν γραμμάς, καταβλήθεν ποσόν, ἀνῆλθεν εἰς 150 ἐκατομμύριον φράγκων καὶ εἰσεπεράζθη ὑπὸ τῆς ἐντεταλμένης διὰ τὰς συγκοινωνίας τοῦ τομέως τούτου «C. G. T.», τῆς γνωστῆς ὡς «Φρέντς Λάνς». Υπὲρ τῆς Ἐταιρίας ταῦτης ἐνεργοῦθη ἐπὶ πλέον κατὰ τοῦ 1932 ἔναντον ἔξι 110 ἐκαστ. φράγκων πρὸς καλύψιν τῶν ἐγκαταλεύσεων τῶν πλοίων τῆς ἐλλησμάτων, ἐπηκολόνθησε δὲ ἔτερον 69 ἐκα. φ. διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐπόνων ναυτικήσιον ἐπερογεανίον ἀντῆς καὶ κατὰ τὸ 1935 ἡ Γαλλικὴ κυβερνήσης παρέσχε τὴν ἐγγένειον τῆς διὰ κεφαλαία καὶ τόσους δανείων ἐτέρον 55 ἐκα. φράγκων πρὸς ισοσκλίσιον τοῦ παθητικοῦ τῆς ιδίας ἑταρίας, τῶν ἑταῖρων 1933 καὶ 1934, καθὼς καὶ διὰ τὸ κεφάλιον καὶ τὸν τόκον τοῦ σοῦπερ - λίπεντος «Νομιανδίας».

Ἐτέρᾳ κατεύθυνσις πρὸς τὴν ἐπίσημην τὴν ναυτιλίαν, ἥτο ἡ παροχὴ ἀμιούδων ναυτιλίων καὶ ναυτιλίων παραχρήσεων, ἣντα τὸν 1881, ἀνεστάλη κατὰ τὸν πόλεμον καὶ ἐπανεργήθη ἀπὸ τοῦ 1934 καὶ ἐντελῶν. Ἡ κλίμαξ τῶν παρεχομένων ἀμιούδων ἐποιήθησεν ἀναλόγως τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος, ἥτο δὲ μεγαλυτέρα διὰ τὰ Γαλλικῆς κατασκευῆς πλοΐα, ἐπὶ τῷ οκοπῷ ἐνθαρρύν-

LIVERPOOL

REALIMITED.

Stevedores of Cargo
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

σεως της έθνικης ναυπηγικής βιομηχανίας. Τὰ συνολικά ποσά, απόνα διετέθησαν, βάσει διαφόρων νόμων, εἰς τουάτας ἐπαρχηγήσεις, ὑπολογίζοντα εἰς 25 ἔκατ. λιρῶν Ἀγγλίας διὰ τὰς ἡμιούδες ναυσιπλοίας καὶ εἰς 10 ἔκατ. λιρῶν διὰ τὰς νέας κατασκευάς.

"Οταν, τὸ 1934, ἐπανετέθησαν ἐν Ισχνῇ αἱ ἀμοιβαὶ ναυσιπλοίας, ἔνα κονδύλιον 90 ἔκατ. φράγκων ἀνεγάρη εἰς τὸν Γαλλικὸν προϋπολογισμόν, μὲ βάσιν πληρωμῶν κατὰ τόννων γκρός καὶ ἡμέραν. Οὕτοι σχάρης 1000 ἔως 3000 τόννων γκρός ἐλάμβανεν 20 λεπτά κατὰ τόννον καὶ ἡμέραν καὶ σχάρης ἄνω τῶν 10.000 τ. γκρός 10 λεπτά. Τὰ φροτῆρά ἐτέγχανον μᾶς προσθέτον ἀμοιβῆς 10 ὥρας διὰ τὴν ταχύτητα μετεξῆ 10 ἔως 14 μιλίων καὶ τὰ ἐπιβατηγά 30 ὥρας. Διὰ ταχύτητας ἀπὸ 19 ἔως 23 μιλίων, ἡ αὔξησης ἦτο 90 ὥρας καὶ διὰ μετεῖνας ἐπιτάχνης 120 ὥρας. Τὰ ἐπιχορηγούμενα σχάρη ἔδει, ἀπαραιτήτως, ν' ἀνήκονται εἰς τὸν Γάλλον ἕπιπλους, νὰ χρηματοποιοῦνται Γαλλικὸν πλήρωμα καὶ νὰ μὴ ἔργαζονται ἐν συναγωνισμῷ πρὸς ἑτέρας ἐπιχορηγούμενας τακτικὰς γραμμάτες. Λέγεται, διτὶ αἱ ἀμοιβαὶ αὐτῶν συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐπάνοδον ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ ἐκ τῆς ἀργίας ἀρκετῶν πλοίων, μειωθεῖσις οὕτως οὐσιωτικῶς τῆς παραπλισμένης Γαλλικῆς χωρητικότητος.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἡμιούδες διὰ νέας ναυπηγίσεις, ἂν καὶ διεκόπησαν μεταπολεμών, ἐν τούτοις ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησης ἐνισχύει τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, παρέχοντα τὴν ἐπισχύσην τῆς διὰ κεφάλαντα καὶ τόσους ἐπὶ ἐγκεφαλικούς παρὰ ἀπότης δανείων διὰ νέας κατασκευάς. Τὰ δάνεια ταῦτα χορηγούνται κυρίως ὑπὸ τοῦ «Credit Foncier», ἐνὸς πιστοποιοῦ ὄργανοισμοῦ, ἔχοντος διοικητήν τὸν Γαλλικὸν πλήρωμαν καὶ τὸν καπετάνιον της ναυτικῆς βιομηχανίας δάνεια νέχοι συνολικῶν ποσοῦ 125 ἔκατ. φράγκων. Αἱ προκαταβολαὶ περιορίζονται, συνήθως, εἰς τὰ 50 ὥρας τῆς ἀξίας ἐπάνοδου πλοίου, ἡ δὲ κυβέρνησης ἀναλαμβάνει μίαν ἀνάλογιαν ἐν τὸν γρεούμενων βαρῶν, διὰ τόκους. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἀξένεται ἡ σιναγονιστικὴ ιανότης τῶν ἔθναδων ναυτηρείων καὶ ταύτοχρονοίς ἐνθαρρύνονται αἱ ναυτιλίας ἐπιχορηγίσεις διὰ τὴν τοποθέτησιν νέων παραγγελμάν.

Δέονταν νὰ σημειωθῇ ἀσύρμη, διτὶ ἡ κρατικὴ ἑπέρ της ναυτιλίας προστασία περιλαμβάνει καὶ ἀρκετά ἄλλα μέτρα, ὡς λ. χ. τὴν διαφύλαξιν ἑπέρ τῆς ἔθνικῆς σημαίας τῆς ἔργασίας εἰς τὸν τομέα Γαλλίας — Ἀλγερίου, μειονένων δασμοῦς ἐπὶ τῶν ἀλοικιανῶν εἰδῶν τῶν μεταφερούμενῶν εἰς τὴν μητρόπολιν διὰ Γαλλικῶν πλοίων, λιμενικάς βελτιώσεις κλπ.

Εἰς τὴν Γερμανίαν

Εἰς τὴν περὶ Γερμανικῆς ναυτιλίας μελέτην τῆς ἡ «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπολοῦ, διαπιστένει, διτὶ ἡ κυβέρνησης τοῦ Βερολίνου ἰκούσθησεν ἀνέκαθεν τακτικὴν ἐμπέσον, μᾶλλον, ὑποστηρίζεος τῆς ἔθνικῆς της ναυτικῆς βιομηχανίας, εἰς οὐ καὶ αἱ καταβάλλομενα εἰς τὴν γόρδαν ταῦτην ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις ἥσαν δόνομαστικαὶ καὶ ἀφεύδονται — κυρίως — τὰς ταχυδρομικὰς γραμμάτες. Ἡ ἀνάτεντος δύνης, τὴν δόπιαν προσέλαβεν ὁ Γερμανικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ὑπὸ τὰς δινοχερεῖς μάλιστα συνήθηκας τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, καθίσταται περισσότερον ἀξιοσημείωτος, ἀλλὰ καὶ περισσότερον καραβητηριστικὴ διὰ τὴν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπιδειχθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ ἐποπλισμοῦ δραστηρίοτητα.

Τὸ 1900 ἡ Γερμανικὴ χωρητικότης περιλαμβανεν ἀτιμόπλοια καὶ μότοροπλ. 2.160.000 τ. γκρός, ἥψηθη δὲ κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν 14 ἔτην εἰς 5.135.000 τ., φθάσασα εἰς τὸ ἴνφιλτοτέρον αὐτῆς προπολεμικὸν ἐπίπεδον. Ὁ όγκος οὗτος κατέρρευεν κατὰ τὴν πολεμικὴν περιόδου, ἡ δὲ ἐπαύριον τῆς εἰρήνης, μὲ τὰς ἀπολείας ἐξ παντοῖον πολεμικῶν αἴτιῶν καὶ μὲ τὰς παραδόσεις ἔναντι ἐπανορθώσεων, σύνε τὴν Γερμανικὴν ναυτιλίαν ἀφιμούσαν μόνον 419.000 τ. γκρός. Παρὰ ταῦτα, οργαδία αὐτῆς ἔπιοδεν ἡ ἀναδημαρχία. Ἡ Γερμανία κατέχει καὶ πάλιν σήμερον ἵκανον ἐμπορικὸν στόλον, μικρότερον μὲν τὸ 1914, ἀριθμοῦντα δύος μίαν χωρητικότητα 3.708.000 τόννων γκρός. Εἰς τὴν προσπάθειάν του ὁ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἔτυχον, ἔνδεκανένως, μικρᾶς τινος ἀμέσων κατακτῆς ἀρωγῆς, εἶνε δῆμος δέσμων, ὅπερι ἡ παρασχετικότης εἰς αὐτῶς

ἐμμεσος, κατὰ τὰ τελευταῖα 40 ἢ 50 ἔτη, ἐνίσχυσις, ὑπῆρξε σημαντική.

Αἱ δέοντα πονδιάτεραι γερμανικαὶ γραμμαὶ ἀνεδείχθησαν, κυρίως, ἀπὸ τὴν εὐρεῖαν μεταναστευτικὴν κίνησιν ἐκ Γερμανίας καὶ Ἀνατολικῆς Εὐρώπης πρὸς τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας, ὅπας — κάρις εἰς τὸν Γερμανικοὺς σιδηροδρόμους — τὸ ζεῦμα τῶν μεταναστῶν διωχτεύετο μέσω τῶν Γερμανικῶν λιμένων καὶ πλοίων. Ήρθο τὸ 1900, οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ προσέφευγον εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν μεγάλων καὶ ταχέων σκαφῶν, τῶν δοποὶν εἰχον ἀνάγκην ἐξάστοτε, ἐκεῖνα δῆμος τὰ πλοῖα, ἀπόνα, κατὰ τὴν μετὰ τὸ 1897 διαφορεύουσα δεκάετιαν, ἐχόπτησαν ὑπὲρ τῆς Γερμανίας τὸ ζεῦμα ταχυτάτων διάπλοων τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἵσαν Γερμανικῆς κατασκευῆς. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἀποτελεῖ καραβητηριστικὸν παράδειγμα τῆς ἀλλατικῆς ἐξελίξεως τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ζωτικότητος, ποὺ ἡρήσει νὰ ἀποκτῇ ἡ Γερμανικὴ βιομηχανία τοῦ σιδήρου καὶ τοῦ χάλκινος. Η ναυπηγικὴ ἑτονόθη σημαντικότατα, ἀρδότον — ἴδια — ἡ Γερμανικὴ βιβλητική προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφεισιν, ὅπως τὰ ἐπιχορηγούμενα παρ' αὐτῆς ἐπιβατηγά πλοῖα τεγχάνουν Γερμανικῆς κατασκευῆς. Υπολογίζεται ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1886—1914 ἐδαπανήθησαν ὑπὸ μόνον τοῦ «Βορείο - γερμανικοῦ Λόνδονοῦ» ἄνω τῶν 436 ἐφαπτωματίων μάρκων κατεβελήθησαν εἰς Γερμανικὰ ναυπηγεῖα.

Τὰ ἐπ τὸν ἔχοτεροιν ἀγοραζόμενα ὑλὰ διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν εἰσήγοντο ἀτέλεις, ἀπὸ δὲ τὸ 1885 καὶ ἐντεῦθεν οἱ κρατικοὶ σιδηροδρόμοι ἐργάζομεν καμηλὰ κόμιστρα διὰ ὅλας τὰς συναφεῖς μεταφοράς μεταξὺ τῶν κέντρων παραγωγῆς χάλυβος καὶ τῶν ναυπηγῶν βάσεων. Η ἔπιπτωσις αὕτη ἦτο 50 ὥρα περίουν καὶ ἀπετέλει τὰ διὰ τὸν ναυπηγούς σοβαρὰν ἐνίσχυνον, διὰ δὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀρκετὴν οἰκονομίαν ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ κόστους τῶν ναυπηγησέων τον. Ο σιδηρός, ὁ χάλυψ καὶ τὰ ἔξ αὐτῶν βιομηχανοποιημένα προσέντα καμηλὸν τὸν τόπον καὶ τὸν ἔχαγωντον ἐμπορίον, δονοὶ καὶ τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐργασίαν. Καταφανεστέρᾳ ἦτο ἡ ἀρωγή, ἡ παρεγομένη διὰ καμηλῶν πάνων ἐπὶ πλείστου Γερμανικῶν εἰδῶν τοῦ ἔχαγωντον ἐμπορίου, μεταφερούμενον βάσει «εφορτωτικῶν συνεχειάς». Τὸ σύστημα τοῦτο ἀπεδείχθη τόσον κορισμὸν καὶ πρακτικὸν διὰ τὴν εἰδῶν τῶν συμφερόντων τῆς Γερμανίας, ὥστε εἰς τὴν ουσιθήκην τῶν Βερολίνων περιελήφθη, αἵτιει τὸν Συμάχουν, οὗτος δορυ, ὥστε ἡ Γερμανία δὲν θὰ προσθέναι εἰς διαχρίσιες ἡ προτιμήσει, ἀμέσως ἡ ἐμπέσον, ὡς πρὸς τοὺς διαμούς, τέλη καὶ ἀπαγορεύεται, ἀναφορικῶς μὲ τὰ ἔισαγόμενα εἰς τὴν ἐπικράτειαν τῆς.

Μετὰ τὸν πόλεμον, τὰ Γερμανικὰ ναυτικὰ συμφέροντα ἐπέβαλον, ὅπως ἡ Κυβέρνησης μεριμνήσῃ διὰ τὴν παροχὴν οἰκονομικῆς ἀρωγῆς μέχρι 37 δισεκατομμύρων μάρκων, πρὸς ἀνταποτάσσειν τῶν ἀπολειών τῆς ναυτιλίας ἐξ τοῦ πόλεμου καὶ τῶν ἐπανορθώσεων. Άπο τὴν ξητηθείσαν πλοτούσιν ἐνεργίθη τελικῶς ποσὸν 30 δισεκατ., μάρκων, βάσει δὲ τοῦ ἐκπονηθέντος σχεδίου νέων κατασκευῶν, ἐπετέληθη ἡ καθέλκωσις κατὰ τὴν διετίαν 1921—22, συσσων 1.000.000 τ. γκρός, παρὰ τὰς ἐφισταμένας διάφορας ἄνθητα τημάτα. Τὸ 1925 ἡ κυβέρνησης τοῦ Βερολίνου προέβη εἰς τὴν σύστασιν ἐνὸς ποτωτούσιον ὀργανισμοῦ μὲ κεφάλαια 50 ἔκατ. μάρκων διὰ τὴν παροχὴν δανείων πρὸς ἐνίσχυσην τῶν ναυτιλῶν ἐπιχειρήσεων. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου — ἀπορέσθως ἐξ τοῦ σχεδίου ἀναστολῶν ἐνεργούοντος — ἐπέτιχον οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ νὰ ἐξενόψουν ἀρχετέρων τόπον, ἔναντι τοῦ ἐπιχειρούντος εἰς τὸν ἐλεύθερον δωματαγοφάν. Τὸ κεφάλαιον τῶν 50 ἔκατ. μάρκων ἐξητάσθη μετὰ ἓν ἔτη, ἡ Γερμανικὴ κυβέρνησης ὅμως ἀνενέψει τὴν σχετικὴν πλοτούσιν δι' ἔξ ἔτη, μὲ προβλεπόμενον κονδύλιον πρὸς χορήγησιν δανείων, μέχρι 3 ἔτατ. μάρκων ἐπιτροπίας.

Βραδύτερον καὶ εἰδίκως κατὰ τὰ ἔτη 1932—33, ὅτε — λόγω τῆς αἰσθητῆς ἐποιημένης τῶν ξένων νομισμάτων καὶ τῆς ἐξ μέρους τῶν Τραπεζῶν ἀπατήσεως πληρωμῆς τῶν ληξιαρχούσιων ἐποχερεύσεων ἐξ

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



ναυτικῶν δανείων — ἀντιμετώπιζεν ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία περίοδον ποσαδῶν δυσχερεῶν, ἡ κυβερνήσις τοῦ Βερολίνου παρέσχε τὴν ἑγγῆσιν τῆς διὰ ποτώσεις μέχρις 77 ἑκατ. μάρκων, ἤτοι 70 ἑκατ. μ. διὰ τὰς ἑταφίας τῶν γραμμῶν Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ 7 ἑκατ. μ. διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπες». Ἀλεπασίσθιος ἀκολούθως νὰ ἐνισχυθοῦν τὰ ἐκετονώγια πλοῖα διὰ μᾶς κρατήσης συνεισφορᾶς εἰς τὰς διατάξας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τον. Τὰ πρός τὸν σογόνον αὐτὸν ὅμως διατεθέντα ποσού ἔχενταί μηδανούσαν ταχέως, ἡ δὲ χρονικὴ περίοδος ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου κατέστη ἐπάναγκης νὰ παραταθῇ.

Πρόδηλον, δινε, ἐξ ὅλων αὐτῶν καθισταταί, ὅτι ἡ πρὸς τὴν Γερμανικὴν ναυτιλίαν κρατήση βοήθεια ἐστράφη κυρίως εἰς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀποκήσεως ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καταλλήλων καὶ συγχρονισμένων πλοίων ἀλλαγῆς καὶ τράμπες, τῆς διατηρήσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κοίσεως, παραλλήλως δὲ καὶ εἰς τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἔχεντος Γερμανικοῦ ἐμπορίου ἐπὶ γραμμῶν, εἰς τὰς ὥποιας ἀποσχολούντο τὰ ἑθνικὰ πλοῖα.

Καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα

Συνεχίζουσαν ἡ «Journal of Commerce», τοῦ Λιβερπούλ, τὴν μελέτην τῆς ἐπὶ τῆς ἔξαστεως τῆς ναυτιλίας τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν καὶ τῶν ἔκστασεων ἀλλαγῶν, ὑπὲρ αὐτῆς προστετευτῶν στοιχημάτων, ἐδημοσίευσε τὴν 20ην Μαΐου καὶ τὸ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἄρθρον της. Ἀνασκοποῦσα, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίς, τὴν μέχρι τοῦδε σταδιοδορίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, περιπτει, εἰς τινὰ σημεῖα, εἰς ὑπερθόλας, εἰς ἐσφαλμένας κρίσεις, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς σύγχυσιν τῶν γεγονότων, ἔλλειψιν — προφανῶς — σαφῶν πληροφοριῶν. Πάντως, τὸ δημοσιεύμενον ἄρθρον εἶναι ἀρκετά ἐνδιαφέρον, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ξένων διὰ τὴν ναυτιλίαν μας κοίσεων, δι' ὃ καὶ τὸ παραθέτομεν κατωτέρῳ αὐτούσιον.

«Μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰώνος — γούφει ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίς — ὅταν ἀκόμη διεξήγετο ὁ Νοτιοαφρικανικὸς πόλεμος, δὲν εἶχεν εἰσέτει ἀναφανὴν ἡ Ἑλλάς εἰς τὸν διενθῆ ναυτιλιακὸν δρόμοντα. Αἱ αὔξουσα ὅμως ἀνάγκαι τῶν ὑπεροχεανίων μεταφορῶν καὶ οἱ πληρωνόμενοι τότε ὑψηλοὶ ναῦλοι, ἐνίσχυσαν τὴν ἀντιληφτὴν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ ὅτι ἥδηνατο ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ν' ἀποῦρη ἐποφελῆς ἐργασία. Βάσει τῆς ἀντιλήψεως ταῦτης, ηρχίσαν σημειώσειν, ἀνάλογως τῶν ἐκάστοτε εἰδώλων, ἀρκετά ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων, ἡ δὲ Ἑλληνικὴ γραμματικὴς αὐξανομένη κατὰ προσδετικὴν κλίμακα, δὲν ἔθωδεν νὰ ἐμφανισθῇ εἰς τὴν ἔχονταν γενικῶν μεταφορῶν ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς συναγωνιστοῦ στίβου.

«Η ἴδιωτικὴ πρωτοβούλια, ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τοῦτο, ἀπειρονθεῖτο καὶ ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, ἡτοι, κατὰ τὸ 1910, εἰσήγαγε νομοθετικὰ μέτρα διεγκόληντα τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν σύναψιν δανείων μὲ ἐποφελεῖς δροῦς. Εἰς τὸν ὕμητον αὐτὸν — κυρίως — ὀφείλεται τὸ γεγονός, ὃτι ἡ Ἑλληνικὴ γιορτικότης ἀνήλθε μέχρι τοῦ 1913 εἰς 700.000 τ., διὰ νὰ φάσῃ τὸ 1914 εἰς 800.000 τ. γκρός. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Ἐφωταϊκοῦ πολέμου σοδέων αἴτοις ἀπόλειν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Πλοῖον 388.000 τ. γκρός περίπου ἐβνθίσθησαν ἐπὶ πολεμικῶν κινδύνων, ἐνῷ ἔτερο 260.000 τ. γκρός ἐποιήθησαν εἰς ἄλλοδαποὺς, οὕτως ὥστε ἡ σύναψις τῆς εἰρήνης τέλος τὴν Ἑλλάδα μὲ μίαν γιορτικότηταν οὐχὶ ὑπερτέρων τῶν 291.000 τόννων γκρός.

«Τὰ πολεμικὰ ἐν τούτοις κέρδη τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πρέπει νὰ ἔσουν ὑπέρογκα, λόγῳ τοῦ ὅτι πολλὰ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ήσαν ναυλωμένα ὑπὸ τῶν σημαζόνων καὶ εἰχόν ἀσφαλισθῆ εἰς ὑψηλὰς ἀξίας. Πράγματα, ὑπερογίσθη ἑγκίριως, ὃτι τὰ καθαρὰ αὐτῶν κέρδη ἐπὶ τῶν πολιόρκειών καὶ ἐπὶ τῆς εἰσπράξεως τῶν ὑψηλῶν ἀσφαλειῶν καὶ ναῦλων, ἀνήλθον εἰς 40.000.000 λιρῶν περίπου. Ἐποίεντο, συνεπός, ἡτοι οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ νὰ ἐνίσχυσον μεταπολεμικῶς τὸν στόλον τον, κατὰ τὸν ταχύτερον δινατόν τρόπον. Οὕτω, μεταξὺ τῶν ἔτων 1919—20 προστέθησαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γιορτικότηταν σκάφη 200.000 τόννων, ὡς

ἔγγιστα, κατὰ δὲ τὸ 1927, κατόπιν ἑνὸς γοργοῦ ωρίμου νέων ἀγορῶν, ὁ Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ὑπερέβη τὸ 1.000.000 τόννων καὶ σήμερον ἀριθμεῖ 388 πλοῖα 2000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔνστον, συνολικῆς κυρτιζότητος 1.625.000 τόννων γκρός.

«Ἐξ τοῦ ὑπεροπτίουν αὐτοῦ στόλον, οὐχὶ ὀλιγότερα τῶν 246 σκαφῶν είνες ἡλικίας μετένος τῶν 20 ἑτῶν, ἐξ αὐτῶν δὲ πάλιν τὰ 143 εἰναι 25 ἑτῶν καὶ ἄνω. Η «μαραριότης» αὕτη — συνεχίζει ἡ «Journal of Commerce» — πειθεῖ, διτὶ τὰ ἀσφαλιστρα κατέχουν πρωτεύοντα ρόλον εἰς τοὺς προϋπολογισμοὺς τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Πράγματα, τὸ 1930 ἀνεγνωρίσθη, ὅτι τὰ συναρπάζοντα ἡδύνατο νὰ φύμασθον ἐπωφελέστερον διὰ τῆς ἰδρύσεως ἑνὸς κεντρικοῦ ἐν Ἀθήναις ἀσφαλιστικοῦ Ὅργανου σιμοῦ, τελούντος ὑπὸ τὸν κυβερνητικὸν ἐλεγχον. Ο δραγματισμὸς οὗτος θὰ ἱσπαιεὶ ἐπίβλεψιν ἐπὶ τῆς ἴσαντότητος τῶν σκαφῶν πρὸς ναυτιλίαν καὶ πολλὰ τῆς μειώσεως τῶν ἀσφαλιστικῶν βαρῶν θὰ ἡρτεῖ ἀριθμὸς πρὸς τὴν ἑθνικὴν ναυτιλίαν.

«Ἐλεύθεραρέρον ἐν τούτοις νὰ σημειωθῇ — ἐξακολούθει ἡ Ἀγγλικὴ ἐφημερίς — διτὶ οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας δέν ἔχησαν ποτὲ τὴν ὑλαζήν κρατήσην ἀριθμήν, εἰναι δὲ μάλιστα πιθανὸν, ὅτι καὶ ἐπέχουν τὴν πρότασιν, ὅπως τὰ κορηγηθησόμενα μαριοπόθεομα δάνεια, ἐφ' ὃν ἡ κυβερνήσις θὰ ἐκάλυπτεν — ἐνδεχομένος — 2 οἱ τοῦ τόσου, διατεθῆσι, κυρίως, εἰς νέας ναυτηγήσεις καὶ ὅπως τὰ νεοαγοραζόμενα εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένα πλοῖα εἰναι ἡλικίας μικροτέρας τῶν 15 ἑτῶν.

«Ἐξ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐργασίαν ὁ Ἑλλην ἐφοπλιστής δέν ἀντιμετωπίζει τὸν ξενικὸν συναγωνισμόν, διότι αἱ συγκοινωνίαι καὶ μεταφοραὶ μεταξὺ τῶν ἑθνικῶν πλοίων, η δὲ ἀνάλογία αὕτη ὀφείλεται, μέχρι σημείου τυνός, εἰς τὰ τέλη προτιμήσεως, ἀπίνα, ως λέγεται, ισχύουν διὰ τὰ ὑπὸ τὴν ἑθνικὴν σημαίαν σκάφη. Ἐπειδὸς διαδέσσονται τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, ἔναντι τῆς ναυτικῆς της διοικηταίς, ὑφίστανται καὶ δύο ἄλλοι παραγόντες, ποὺ συντελούν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς σπουδαίτητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ως συναγωνιστοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοραῖς.

«Οοσον ἀφορᾶ τὸ ἔχονταν ἐμπόριον, ποσοστὸν 60 οἱ πολλέον τῶν Ἑλληνικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν καλύπτεται ὑπὸ τῶν ἑθνικῶν πλοίων, η δὲ ἀνάλογία αὕτη ὀφείλεται, μέχρι σημείου τυνός, εἰς τὰ τέλη προτιμήσεως, ἀπίνα, ως λέγεται, ισχύουν διὰ τὰ ὑπὸ τὴν ἑθνικὴν σημαίαν σκάφη. Ἐπειδὸς διαδέσσονται τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, ἔναντι τῆς ναυτικῆς της διοικηταίς, ὑφίστανται καὶ δύο ἄλλοι παραγόντες, ποὺ συντελούν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς σπουδαίτητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ως συναγωνιστοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοραῖς.

«Ούτω, πολλὰ ἐκ τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὸ ἔχονταν ἐμπόριον σκαφῶν κυβερνῶνται ὑπὸ τῶν ἴδιοτητῶν τῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς μειώσεως τῶν γενικῶν ἔξδόνων τον τὸ κατόπιτον δυνατὸν ὄφιον, η δὲ οἰκονομία αὕτη ἀντανακλάται εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῶν προσφερόμενῶν καμπῆλων ναῦλων. Ο ἔτερος παράγων, ἔχειται εἰς τὴν ἐνίσχυσιν, μὲ τὴν ὅποιαν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἥδηνημένων ν' ἀγόρασσον φορτηγά πλοῖα εἰς τὰ τιμάς μόλις ὑπερθανόντας πολλάπται τὰς τῶν παλαιοστιδῶν.

«Οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ, καθὼς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἑτέρων χωρῶν, οἵτινες βελτιόνων καὶ συγχρονίζουν τοὺς στόλους των, τιγρίσκονται συχνά μὲ πλεονάζον τι σκάφος καὶ ἀντὶ νὰ τὸ διαλέσουν, προτιμοῦν νὰ τὸ πολιόρκων τοὺς στόλους των εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῶν προσφερόμενῶν καμπῆλων ναῦλων. Ο ἔτερος παράγων, ἔχειται εἰς τὴν ἐνίσχυσιν, μὲ τὴν ὅποιαν οἱ Ἀγγλοι ἐφημερίς — παραβλέποντα τὸ γεγονός, διτὶ τὸ πολιόρκων πλοῖον τον, ἀν καὶ δὲν συγχρίνεται πόσος τὰ νεοτείκτα φορτηγά τον, ἔχει τὸν τούτοις εἰς τὴν ἐνεργητικὸν τον ἀρκετά ἀκόμη ἐπὶ εχοντούμενων κινδύνων ἀποδοτικῶς νὰ ἐργασθῇ εἰς μεταφοράς γεννημάτων, γιανθρώπων καὶ ἄλλων ὅμοιων τρόπων εἰς κῆρα.

«Ἐότυχως — ἐπιλέγει — ὁ ἀριθμογράφος, ἀναγνωρίζεται ηδη τὸ ἐπιζητούμενον τῆς τοιωτῆς ἀνοίτουν ταχικής. Η πειρα ἀπέδειξε πειρατῶν, διτὶ τὸ εἰδηστόν πλοῖον, ἔχειταιλευτόμενον μὲ μικρὰ γενικὰ ἔξδον, ἀποτελεῖ ἀπολογήσιμον συναγωνιστικόν παράγοντα εἰς τὰς ἐργασίας μεταφορῶν εἰς κῆρα, ιδίᾳ μάλιστα, διτὶ οἱ κρατοῦντες ναῦλοι εἰναι χρηματούοι.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΤΟΥΥΛΟΣ 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 ὄρους λίαν συμφέροντας.

Αντιπρόσωποι:

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

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: **COAL TRADING ASSOCIATION**

Westerkade 2, ROTTERDAM



Βουλγαρία

Πρός άνάπτυξιν τής ποταμοπολοΐας

Η Κυβερνησίας τής Σόφιας στρέφει άπο τυνος τὴν προσοχήν της εἰς τὴν δημιουργίαν ἀξιόλογου στόλου ποταμοπόλεων πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν διὰ τοῦ Δούναβεως ἐξαγωγῶν νοστῶν καρπῶν ἐκ Βουλγαρίας πρὸς τὴν Γερμανίαν καὶ γενικῶς πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην. Τὸ ἐπονήθὲν ἥδη πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν ναυπήγησιν ἐν ἦσι 8 μεγάλῃς, κατὰ τὸ δεκατόν, χωρητικότητος καὶ ταχύτητος, δενζινοκινήτων ποταμοπόλεων, ἄτινα καὶ θύμια χρησιμοποιηθεῖν εἰς τακτικής μεταφορᾶς ἔθνεσιν προϊόντων ἐκ τῶν παραδοναβίον Βουλγαρίων λιμένων εἰς Ρέγκενσμπουργκ, ὅποθεν καὶ θύμια διοχετεύονται εἰς τὰς καταναλωτήριας ἀγοράς τῆς Μεσογείου.

Γαλλία

Ἡ ἑδομάς τῶν 40 ώρῶν

Ἡ μελετούμενή ὑπὲρ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως ἐπέτεστις καὶ ἐν τῇ θαλάσσῃ τῆς ἑδομάδος τῶν 40 ώρῶν ἔξακολουθεῖ νὰ προσαλῇ τὴν ζωὴν ἡπάκουαν ἀντίδασον καὶ τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἐποπλιστηκῶν κύκλων. Οὕτω, κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς «Ἐνόσεως τῶν Γαλλικῶν λιμένων» ὁ κ. Marchegay, γενικὸς γραμματεὺς τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς τῶν Γάλλων ἐποπλιστῶν, ἐδήλωσεν, ὅτι τὸ συνταχθὲν νομοσχέδιον οὐδεμίαν λιμέναν πρόνοιαν διὰ τὰς ὥρας ἐργασίας εἰς τὸν ξένον λιμέναν καὶ διὰ συγχρόνως ἀγνοεῖ τὴν ἵποστηριζεσθεαν ὑπὲρ τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως, κατὰ τὴν τελευταίαν διεθνῆ διάσκεψιν τῆς Γενεύης, ἀποφιν ὑπὲρ τὸν σχεδίον τῶν 56 ώρῶν ἐργασίας ἐν τῇ ναυτικῇ βιομηχανίᾳ.

Ἡ ἑδομάς τῶν 40 ώρῶν — εἰπεν — εἰνε ἀδύνατον νὰ ἐφαρμοσθῇ οὐδιστικῶς ἐν τῇ θαλάσσῃ, συνεπάγεται δὲ τοιαύτην ποδοθετον αἴσθησιν τῶν δαπανῶν, ὃστε νὰ καθισταται ἀναγκαῖα μία νέα κυβερνητικὴ ἐπιχορήγησις, ἐναν πρόσεται τὰ Γαλλικὰ πλοῖα νὰ ἐργάζωνται ἐπιτυχῶς εἰς τὸν διεθνῆ στίβον. Η «Ἐνόσεως τῶν Γαλλικῶν λιμένων» ἀπεφάσισε νὰ ξητήσῃ ἀπὸ τὸν πρόσδειον τῆς κυβερνήσεως κ. Μπλόνι, ὅπως τηρήσῃ τὴν δοθεῖσαν ἴποστησιν τοῦ πρὸς τὴν Γερμανίαν διὰ τὴν μετὰ προσοχῆς μελέτην τοῦ ξητήματος καὶ τροποποίησιν τοῦ νομοσχέδιον, δύον ἀφορᾶ, τοῦλάστον, τὴν Ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Αἱ ἐργατικαὶ ἀνωμαλίαι εἰς τοὺς λιμένας

Ἐδίδος συνεργάτης τῆς «Journal de la Marine Marchande», ἀσχολούμενος μὲ τὰς συνθῆκας ἐργασίας εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάρδους καὶ ἀλλαγῶν, τὰς χαρακτηρίζει ὡς «ἀνυποφόρους καὶ ἀπαριθμεῖται χαρακτηριστικὰ τίνα, πράγματα, γεγονότα, ἄτινα, ἐνδέχεται μὲν νὰ θεωρηθοῦν — ὡς λέγει — ἀριστερά περιεργα καὶ ισος ὑπερβολικά, ἀντικατοπτρίζονταν διος κατὰ τὸν ὄρθρογράφον τὴν ἀπογοητευτικὴν πραγματικότητα καὶ ἐμφανίζονταν μίαν εἰκόνα τῶν δυσχερειῶν, ποὺ ἀντιμετωπίζονταν

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

**ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ**

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

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

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

ἐργοδόταν ἀπὸ τὰ διάφορα νομοθετήματα κοινωνικῆς προνοίας τῆς κυβερνήσεως τοῦ κ. Μπλόνι.

Ἡ συνολικὴ σύμβασις ἐργασίας — τονίζει ὁ εἰδίκος συνεργάτης τοῦ Γαλλικοῦ περιοδικοῦ — καθορίζει ἔναρξην τῆς λιμενεργατικῆς ἐργασίας εἰναὶ ὡς ἀπονομήνη ἡ σχετικὴ καθονοργονία. Ἐν τῇ πράξει, δημοσίευσις, οἱ λιμενεργάται ἀναμένονταν νὰ παύση ἡ καθονοργονία διὰ τὸ ἀνέλθουν ἐπὶ τὸν πλοῖον, σημαίνει δὲ τοῦτο ἀπόλειταν χρόνον ἐνός τετάρτου τῆς ὥρας, τοῦλάστον. Ἡ αὐτὴ συλλογικὴ σύμβασις καθορίζει ἐλέγχοστον δριον δάρων, κατὰ τὴν φόρτωσιν ἡ ἐπιφόρτωσιν τὰ 800 μιλὰ κατὰ «αυτοπλανιά», ἐνῷ οἱ Γάλλοι λιμενεργάται καθέρωσαν ἥδη τὸ δάρων τοῦτο, ὡς τὸ ἀνίστατον δριον. Ἡ σύντονη προεγκρίσεις ἀπόδειξιν μεταξὺ 25—30 ορῶν.

Ἐπερχόμενος ὥσπερτος ἡ συνήθεια δροῦ ὡς δύναμις ἐκάστης ὅμιδος λιμενεργατῶν μὴ εἶναι ποτὲ συμπληρωμένη, δύον δέ, τοῦλάστον, ἀνδρες ἀπονομήσονταν ἐκάστοτε τῆς θέσεώς τον. Χάρις εἰς τὴν μεθόδον αὐτῆς δύνανται εὐδόλως ἐργάται ἀμειβόμενοι δι' ἐργασίαν νεανίστατον κατατάσθιμοι τῶν ἀνέρων.

Ἄφ' ἑτέρου, αἱ περιπτώσεις ἀτυχημάτων, καινοτάτης φύσεως, ηγεῖθησαν, ὡς λέγεται, κατὰ ποσοστὸν 300 ορῶν ἀπὸ τῆς καθιερώσεως τοῦ ὑφισταμένου καθεστώτος, οὗτος ὥστε ἔπαινος πλέον ἡ ἀναγορὴ εἰς τὰς σχετικὰς ἐκδήσεις λεπτομερεῖῶν τοῦ συμβάντος καὶ σημειοῦται ἀπλῶς «τραῦμα τῆς δεξιᾶς ψευδός», «τραῦμα εἰς τὸν ἀριστερὸν πόδα», κλπ. Ἐπὶ τοῦ ὑφισταμένου τούτου ἀπεκαλύφθη ποὺ τυνος ἐπὶ δικαστηρίου, ὅτι ὁ ἰδιος ἐργάτης ἐφέρετο, ὑπὲρ τοιά διάφορα δύναμα, ἐγγεγραμμένος εἰς τὰ ἀτυχήματα δύο διαφόρων ἐπιχειρήσεων, καθ' ὃν χρόνον ἦτορις καὶ εἰργάζετο κανονικῶς εἰς μίαν τρίτην ἀταρίαν...

Αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίων

Ἐν συνεχείᾳ τῶν προστατευτικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας, ἐδημοσιεύθη ποὺ ἡμερῶν Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιον παρίστεται τὸ διατίθωμα εἰς τὸν ἀριδόδιον ἐπὶ τῆς εἰσαγωγῆς κανονίου ἐλαίων ὑπονοργῶν, νὰ ἐκδίδῃ τὰς σχετικὰς ἀδειὰς εἰσαγωγῆς πετρελαίων, ἐφόσον τὰ σχετικὰ φροτία διὰ μεταφέρωνται διὰ Γαλλικῶν πλοίων η καὶ ξένων, ἐχόντων διος τὴν ποὺς τοῦ ἀδειαν τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως. Κατὰ τὸ Διάταγμα, ὁ κατόχος τῆς ἀδειας εἰσαγωγῆς πετρελαίων δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ τὴν μεταφορὰν κατὰ ποσοστὸν 50 ορῶν διὰ σραφῶν τῆς ιδιοκτησίας τον η δι' ἑτέρων πλοίον, τῶν δύον διος τὸν ὑπονομεύμενον θὰ τωγάνη τῆς προηγουμένης ἐγκρίσεως τοῦ ἀριδόδιον ὑπονοργον, καθὼς καὶ τοῦ ὑπονοργον τῆς Ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἐὰν ὁ εἰσαγογεὺς ἀδυνατῇ νὰ ἐκπληρώσῃ, ὑπὸ διμάλις συνθῆκας, τὴν ὑποχρέωσιν ταῦτην, βάσει πάντοτε τῶν ἐν τῇ διεθνῇ ναυλαγοφῇ τιμῶν τῶν ναυλῶν, δύναται δι' αἵτησεως τον νὰ ξητήσῃ τὴν ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς πετρελαίων δύναμα, δύναται δι' τοῦ πλοίου τῶν δύον διος τὸν ὑπονομεύμενον δάρων ἀπαλλάγην τον, ητος καὶ θύμια τῷ παραχωρήσαν μετὰ σύμφωνον γνώμην μᾶς ἐπὶ τούτῳ πισταθείσης ἐπιφορτῆς. Ἡ ισχὺς τοῦ ἀνώτερον μέτρου ἀρχεται ἀπὸ 1ης Οκτωβρίου το. ἔτος.

Μία είκὼν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων

Κατὰ τὸ παρατεθὲν ποὺ ἡμερῶν γεῦμα τῆς φιλικῆς ἐταρίας τῶν Γάλλων ἐποπλούοιάρχων, ὥριλησαν ὁ πρόεδρος τῆς δργανώσεως ταύτης τοῦ πλοίων κ. Bréon καὶ ὁ πρόεδρος τῆς κεντρικῆς ἐπιφορτῆς τῶν Γάλλων ἐποπλιστῶν κ. Georges Philippart, δοσιαντες μιαν παραστατικὴν εἰκόναν τῶν δυσχερειῶν καὶ τῶν προβλημάτων, ποὺ ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ Γαλλικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία. Ο κ. Bréon, ἀναφερόμενος εἰς τὴν ὑφισταμένην κατάστασιν, ἐπέμενει ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀναστηλώσεως τοῦ γοήτεων καὶ τοῦ κύρων τῶν Γάλλων πλοιάρχων διὰ τῆς στενοτέρας συνεργασίας αὐτῶν μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πληρωμάτων. «Οὐδέποτε — εἰπεν — ἡ ἐν λόγῳ συνεργασία ἡτο τόσον ἀναγκαῖα, δύον κατὰ τὴν παροδίαν δυσχερή καὶ ἀβεβαίαν διὰ τὰς τύχας τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας περιόδου.

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

»Η διεθνής ναυλαγορά έβελτιόθη ἀρκετά, ή ναυτική ὅμως βιομηχανία θὰ ἐπενθύμηι μᾶλλον ποιάν τινα σταθερότητα, παφὶ μίαν παραδίκην ενυπερίᾳ. Πρέπει νὰ ἔξαρσιθωθῇ — εἴπε — κατὰ πόσον ή δελτίωσις είναι ικανή νὰ καλύψῃ τὰ τακτικά βάθη των Γαλλικών πλοίων, ἐνῷ ταῦτα ζησούν ἐπ' ἔσχάτουν αὐξηθῆ, καθ' ὃν μᾶλλοντα χρόνον ή Γαλλική ναυτιλία ἀντιμετωπίζει τὸ δισερχεῖς ἔργον τῆς ἑπανούσθεσσος πολιτῶν κακῶς κειμένων. «Ἐχέσομεν θεβαίως, πρόσεδηκεν ὁ ὄμιλητής ὅταν εἰδούμεν τὴν Γαλλικὴν σημαίαν ἐμφανιζομένην καὶ πάλιν εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἀπομένει ὅμως νὰ ἴδωμεν ἀντὶν ἐπανεμφανιζομένην καὶ εἰς τὰς γραφικὰς πόδες τοῦ Ἀριστοτίθιουν, τὴν Λευτοράιαν καὶ αὐτῆς ἀζόμη τὴν Ἀδριατικήν.»

Ο ο. Georges Philippart, ἀφ' ἑτέρων, ἐτόνισεν, ὅτι ὡς ἡδύνατο να προσθέσῃ μερικάς διευφυίσεις, βάσει ἀριθμῶν, ἀναφοριῶν μὲ τὴν οἰκουμενικὴν πλευρὰν τῶν προβλημάτων τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας, ἀπίνα κατανέμοντα εἰς δέν, κυρίως, κατηγορίας. Πρώτων, εἰς τὴν ἔξτετάλλευσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ δεύτερον εἰς τὴν ἀπαραίτητον ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ἴλιου του. «Πώροι τοιεταίς — εἶπεν ὁ ο. Philippart — ή Κυβερνητικοίς καὶ ή Βουλής ἀνεγνώσουσαν τὴν ἀνισότητα τῶν βαρῶν, ποὺ συνεπαιρίθησαν ἐπὶ τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς παροχῆς ἐπαρκῶν ἀπαλλαγμάτων, διὰ ν' ἀντιτεποιηθῆ ἐπιτυχῶς ὁ συναγονισμὸς τῶν ζένων πλοίων. Βάσεις τῆς ἀναγνωρίσεως ταύτης, ἐψηφισθῆ ὁ γνωστὸς Νόμος Tasso, διὰ τοῦ όποιον μία ἐπιχορήγησις 1.000.000 λιρῶν διετίθετο τότε πρὸς ἐνίσχυσην τῶν Γαλλικῶν πλοίων. Αυτοτζῶς, η μείωσις τῶν εἰσπορέζεων ἀπὸ τοὺς διατεβέντας πόρους καὶ ή ἐπακολούθησαν νομιματικοὶ ἐποιημῖσι, περιώρισαν τὸ πραγματικὸς διατελέσθαι πούδον εἰς τὸ ἥμισυ, μόλις, τοῦ προβλεψέντος.

Ως πός την κανονικήν ἀντικατάστασιν τοῦ πλιούτοῦ ὑλικοῦ, επονίσεν ὁ κ. Philiippar, διτί είναι αὕτη ἀδύνατος, μὲ τὸ ὑφιστάμενον ὑψηλὸν κόστος τῶν ἐν Γαλλίᾳ ναυτηγήσεων καὶ μὲ τὰ διατιθέμενα ἀνελαρκοῦ ζημιατικά περιθώρια. Διὰ τοὺς ἐπιδιοικούμενης, διτεν, ἀνανέωσιν, θὰ ἡτο ἀποφασίτης ὁ παρούσης περιθώσεων, ἐπὸ οἰανδήποτε μορφήν.

Γιουγκοσλαυΐα

Εύρη πρόγραμμα λιμενικών βελτιώσεων

Διὰ τὸν τεθέντος ἥδη ἐπό- ἔκτελεσιν προύπολογισμοῦ τῆς νέας χρήσεως 1937—38 ἔξονοι δοθεῖται, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, ὃ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας ἀποφθήγξαντας νῦν προβῇ εἰς τὴν σύναψιν δάνειον 100 ἑκατομμυρίων δημαρχίων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν οικιαντικοτέρων Γιουγκοσλαβίκων λιμένων καὶ ἴδιον ἔκεινων, οἵτινες συνδέονται οιδηροδομικώς μετά τῆς ἐνδοχώφασ. Πόρος ἔχειται πρέπει τοῦ δανείου τούτου οινεστήθη εἰδίκως ταπείνω, μὲ πόρους ταύς λιμενικὰς εἰσόφαξίς, ἔναντι τῶν διοίσιν ἡ Κρατικὴ Τράπεζα 'Υποθηκῶν ἐδέχθη νὰ γνωριμίσῃ δάνειον μέχρι τοῦ ἀνωτέρου ποσοῦ.

Κατόπιν τούτου προχωρήσουντα κατ' αὐτάς διαγνωσμοί διά την ἀνάληψην τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν ἐκτελεσθησαντὸν ζῷον, ἄπινα ἀφοροῦν τοὺς λιμένας τοῦ Σουάκ καὶ τοῦ Σπάλατου. Σημειωτέον, ὅτι ὁ Γιουγκοσλαβικὴν εὐθένησην ἀντιτελοῦσει τὴν ἑφαδιογήν ἐνθετέον προγράμματος νέων κατασκευῶν καὶ δειλιώσεων εἰς τοὺς ἔθνους λιμένας, μὲ πρόδειξιν συνολικῆς διπλάνης 500 ἑκατ. δημαρχίων καὶ μὲ τηματικὴν ἐκτέλεσιν, μέλλουσαν νὰ ὀλοκληρωθῇ ἐντὸς μᾶς πενταετίας.

Ούντος δέ της Συγκοινωνίας ἐπισκεψθεὶς πρό τινος τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκι καὶ ἐπινειρώσας τάντος ἐν αὐτῷ ὑπεροίσις, ἐβεβαίωσεν εἰς δηλώσεις τοῦ, διὰ τοῦ ἀδιφωντος ταπειού ἔξασφαλτεῖται ἡ ἔναρξις τοῦ πλέον ἐπειγούσης φύσεως ἔργων εἰς τοὺς Δαλματιοὺς λιμένας. Χά-

οιν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Χώρας — εἶπεν — ἐπιστεύονται, κατὰ τὸ δηματόν, τὰ ἐν λόγῳ ἔργα, ἐνῷ παραλλήλως θὰ ληφθῆσθαι καὶ διὰ τὴν πίενωσιν τοῦ αἰδηφοδρομικοῦ δικτύου μεταξὺ λιμένων καὶ ἐνδοχώρας.

Agvía

Τὰ Σκαγδιναυικὰ μισθολόγια

Εις τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τῆς Ἐνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφορίας τοῦ Λαού γίνεται μία ἐνδιαφέρουσα σύγχρονη τῶν μεσολογίων ἀξιοματικῶν καὶ πληροφόρων, ἀπόντας — ἐπί πλοίων 1498 τόννων καθαράς χωρὶς ομηρούτητος — εἰς τὰς τέσσαρας Σανδινιανέντας χώρας. Ὁ σχετικὸς πίνακας ἔχει ὡς ἔξης εἰς λ. στ.: Νοτι. Α. Νοτι. Β. Φυλάκια

	Δανία	Νορβηγ.	Σουηδ.	Φινλανδ.
α'	μηχανικός	22. 1.11	18.13.10	20. 0. 0
δ'	μηχανιός	15. 8. 0	13.17. 5	14. 6. 7
γ'	μηχανικός	11. 3. 3	11.17. 2	11. 6.10
	αξιωματικός	17.17. 2	14.16. 2	16. 1. 8
δ'	αξιωματικός	13. 7.10	11.16. 2	12. 9. 6
γ'	αξιωματικός	10. 0.11	9. 5.11	9.15.11
Θαλαμηγ.-τροφοδ.	10.13. 5	12. 3. 3	11. 1. 8	—
Μάγειρος	7.18.11	8. 8.10	8. 3.11	—
Ξέλονγής	9. 7. 6	8.13.10	8.15. 3	5. 3. 6
Ναικόληρος	8.16. 9	8. 3. 9	8. 4.11	4.12. 6
"Εμπειρος ναύτης	7.18.11	7. 9. 9	7.12. 7	3.16. 8
Δόκιμος ναύτης	4. 3.11	4. 3. 5	5.17. 6	3. 0.10
Λιπαντής	8.16. 9	8.15.10	8. 4.11	4.12. 6
Θεομαστής	8. 2. 6	7.14. 9	7.14. 8	3.19. 4
"Ανθοσκευής	5. 9.10	4. 7. 5	4.12. 9	3. 1. 8

'Ιταλία

Τὸ νέον διὰ τὴν ναυτιλίαν πρόγραμμα

Αἱ διεξαγθεῖσαι τελευταῖς εἰς τὴν Ἰταλίην Βουλὴν συζήτησεν περὶ τῆς ἔμινες ναυτιλίας ἐπεργασίσθησαν μὲ τὸν ἐργανωθέντα λόγον ὃν τὸν ἐπωφηγὸν τῆς Συγκοινωνίας ζ. Βεππί, δοτις ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ κενθέρωνησις τῆς Ρώμης ἀντιλαμβάνεται πλήρως τὴν ἀνάγκην της πολιτικῆς δελτίωσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς ποσοτικῆς ἀναπτύξεως, τόσον τῶν Ἰταλικῶν «τράμπιτ», δύσον καὶ τῶν «λάινερς». Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία — εἴτε — δὲν θὰ ἔρχεται ἀπολειτικῶς νά νεοφήτητα, ὡς μία ἐπιχείρηση οις ίκανοποιητικής ἐπενδύσεως κεφαλαίων η πηγῆς ἀπὸ τὴν οποίαν ἔξαρται, κατὰ σοβαρὸν ποσοτόν, η οίσονομωκή ἀνεξαρτησία τῆς γύρω φας, ἀλλὰ καὶ ως κύριον μεταφορικὸν μέσον ἐν καιρῷ πολέμου καὶ συγχρόνως ὡς πηγὴ διὰ τὴν προμηθείαν ἑμετέορπον προσωπικοῦ εἰς λειμῶν ναυτιλίας. Ἡ διατηρησις, συνεπῶς, ἐνός ἐμπορικοῦ στόλου ισχνοῦ καὶ ιστισμένου εἰς τὸ ὑψος τῆς ἀποστολῆς τοῦ, είνε ἀπαραίτητος.

Ἐλέγηθη παρὰ τινῶν κύκλων, ἔξηκολούθησεν δὲ καὶ Βεπί, ὅτι ἡ κοσμικὴ ἀρχὴ πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν δὲν εἶναι σύμμερον τόσον ἀναγκαῖα, ὥσσον κατὰ τὸ παρελθόν, ἐφόσον ἡ ἀνατίμησις τῶν ναυλῶν, ἐπινδιάσμῳ καὶ πρὸς τὴν ἐξιγγανούσαν τῆς λιόφετας, ἐπανέφερε τὰ πλοῖα εἰς τὸ πλάσιον τῆς ἐπικεχρόνης ἐκμεταλλεύσεων. Οὐδέτερα δύναται νὰ προΐδῃ πόσον ὃν διαιρέσομην ἡ παρούσα τῶν ναυλῶν βελτίσσος, αἱ δὲ ἀπενθυνοῦ ἀρχαὶ δὲν ληρόσημον ἕποτε τὴν ὄλεθριαν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐπιδιώσουσι τῆς τελευταίας πολνετοῦ δίκονον μηκῆς κρίσεως.

Κατά τάς ἐν συνιχείᾳ ἀνασκονώσεις τοῦ Ἰταλοῦ ἑπονηγοῦ, τὸ διά την νωτιλίαν κυβερνητικὸν πρόγραμμα, δὲν προβλέπει μόνον τὴν να τασκενήν καὶ ἄλλων σφαρῶν διὰ τὰς τακτικάς γραμμάς, ἀλλ᾽ ἔξαστα λίζει καὶ τὴν μεγίστην δινατήν συμμετοχὴν τῶν Ἰταλικῶν ναυπλιεγούν εἰς τὴν ἀνάπτυξην καὶ ἀνανεώσιν τῶν «πράματος». Ανεξέδην είτα ὁ καπετάνιος Benni, εἰς τὴν πρόσφατον ἀναδιοργάνωσιν τῶν Ἰταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἐτόνισεν, διτὶ ἡ κυβερνήσις τῆς Ρώμης συνεπλήρωσεν ὑδρίαν πρόγραμμα νέων πλαισιγγελῶν, ἐπειγόνθης φύσεως, διὰ τὰς ἑπονηγούσιας τῶν «πλάνερος». Εἰς τὸ πρόγραμμα αὐτῷ, δέος θα δόλοζη ηρωιθή ἐν τοῖς μῆτραις πενταετίας, περιλαμβάνεται καὶ ἡ οἰκικὴ διασκέψη καὶ ἀντιτάσσως τῶν μηχανῶν τῶν ἑπερφορεανίων «Augustus» καὶ «Roma».

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

'Ηγωμέναι Πολιτεῖαι

Τὸ δαπανηρὸν πείραμα διὰ τὴν ναυτιλίαν

Κατά πληροφορίας τοῦ ναυτικοῦ τύπου τῆς Νέας Υόρκης, ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτική Ἐπιτροπή» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρόσκειται νὰ διαβιβάσῃ συντόμως εἰς τὰ προχριθέντα ναυπηγεῖα τὴν παραγγελίαν τῶν «United States Lines», διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ τρίτου «λάίνερο», ἀδελφοῦ τῶν ἑπαρχόντων «Manhattan» καὶ «Washington». Τὸ τελείων σχέδιον τοῦ νέου ὑπερφορτεύοντος δὲν ἔνεργη ἀρόμη, ἡ προβλεπομένη, δημοσία, διὰ τὴν ναυτηρήσιν του δατάνην θὰ συμώνεται περὶ τὸ 15 ἑκατομμύριον δολαρίων, ἡτοι 50 οὐρανού περίποιον, ἐπὶ πλέον τοῦ κόστους ἐκάστου τοῦ διὸ ἔτερον ἐν ἑπεροείδει σραφῶν.

'Ἐπ' εὐκαρπίᾳ τῆς νέας ταῦτης κατασκευῆς ἀνεκτινήθη ὑπὸ τοῦ προϊόντος τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» κ. Joseph P. Kennedy, τὸ ζήτημα τῆς δατάνης, εἰς τὴν όποιαν ἑπεβήθη μεταπολεμικῶς τὸ Ἀμερικανικὸν Θησαυροφύλακον διὰ τὸ πείραμα τῆς ναυτιλίας. Τὸ Ἀμερικανικὸν κοινόν ἐδήλωσεν ὁ κ. Kennedy — ἀγνοεῖ εἰσέπει τὸ δαπανηθὲν ποσόν, διότι τὸ «Shipping Board» δὲν προέβη ποτὲ εἰς σχετικάς ἀναπονήσεις. 'Αντιθέτως ἡ παρούσα «Ναυτική Ἐπιτροπή» φρονεῖ, ὅτι πρότιστον αὐτῆς καθῆρον εἶναι νὰ διαφορίσῃ καὶ καταποτίσῃ τὴν κοινήν γνώμην ἐπὶ τῆς ἀπατηθησομένης δατάνης διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἐμπορικοῦ στόλου ὡφισμένης ἰκανότητος καὶ διὰ τὴν κατ' ἔτος συντήρησιν ἀπὸ τοῦ, ἀκούσθως δὲ νὰ προσθῇ εἰς τὴν ἔφαμογην τοῦ δὲν ἐν προκειμένῳ προγράμματός της. 'Η τοιώτητι συνεννόησις ἀποτελοῦσα — κατὰ τὸν κ. Kennedy — ἀναγκαίαν προσπέθεσιν, ἵνα οἰασδήποτε συνθήκας, καθίσταται σήμερον ἔξαιρετικά ἐνδεδειγμένη πρὸ τῶν ἀνισοσκελίστων κρατικῶν προϋπολογισμῶν.

Προτίθεται ν' ἀνακοινώσῃ ὁ κ. Kennedy — γράφουν ἀλλαγάκιαν — ὅτι ἡ κυβερνητικής κάνει ἀνεπιστρεπτεῖ τὸ 50 οὐρανού τῆς ἀρχικῆς ἀξίας κάθε Ἀμερικανικοῦ πλοίου, ποὺ πρόσκειται νὰ ναυτηρήσῃ, καταβάλλει δὲ ἐπὶ πλέον εἰς τὰς ἀναδόχους ἑταῖρις καὶ ἔνα σεβαστὸν ποσὸν ἐπτίσιον πρὸς κάλυψην τῆς διαφορῆς τοῦ κόστους ἐξμετάλλευσεως μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ἔνοντος πλοίων. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς καθίσταται εὐνόητος ἡ σοβαρότητα τῆς κρατικῆς διὰ τὴν ναυτιλίαν δατάνης, λαμβανομένου μᾶλιστα ἐπ' ὄψην, ὅτι τὸ κόστος τοῦ νέου ἐμπορικοῦ στόλου ἀναβιβάζεται — κατὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ κ. Kennedy — εἰς διόπτησις τῶν πλευρῶν μᾶλιστα δολαρίων.

Ἡ ἔκπαιδευσις τῶν πληρωμάτων

Ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτική Ἐπιτροπή» ἀπεφάσισεν ἐπίσης τὴν διατήρησιν τοῦ ὑφισταμένου συστήματος ἐκπαιδεύσεως τῶν Ἀμερικανῶν δοξίμων ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἀτία λαμβάνουν ἐπὸ τῆς κυριαρχίας τῆς Βασικτῶν ἐπιχορηγήσεως πρὸς κάλυψην τῶν δαπανῶν ἐξμετάλλευσεώς τοῦ ἔναντι τῶν ἔνοντων σραφῶν. Βάσει τοῦ συστήματος τούτου, αἱ ναυτικαὶ ἑταῖραι αἱ ἔνονται ἀνειλημμέναις ἐπιχορηγήσεις ταχινδρομικῶν συμβολαίων, ὀφεῖλουν νὰ προσλαμβάνουν εἰς ἔναντι τῶν πλοίων τοῦ, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος ἀπὸ τοῦ, ἔνα ἔως ἕξ δοξίμων, κάριν τῆς πρακτικῆς αὐτῶν ἔξασκήσεως εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Τὸ ζήτημα τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν δοξίμων τοῦ E. N. — ἐτόνισεν εἰς δηλώσεις τοῦ ὑπόθεσος τῆς Ἐπιτροπῆς — εἶναι ἐν ἑταῖρον σπουδωτέρων, ποὺ ἀποσχόλλουσαν τὴν «Ναυτικήν Ἐπιτροπήν», παραλλήλους πρὸς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν νέων διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ τὴν ἀνάγκην ἀναπτύξεως καὶ διατήρησεως εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν περιουπὴν τῆς ἐντικῆς ναυτιλίας, πλουτισμένης μὲ ἐπιτειχοῖς καὶ μορφωμένην ἔμφυγον ὑλίκων. «Ο νέος περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νόμος, ἔχεικολονθησεν ὁ πρόεδρος, ἐπιδιώκει ν' ἀναγάγῃ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μεταξὺ τῶν πρότιστων ναυτικῶν τοῦ Κόσμου, ὡς δὲ προσπάθεια αὕτη δὲν θὰ εἶναι δηνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ, ὅταν στεφούμεθα ἰκανῶν καὶ πεπιεψμένων ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν.

Πρὸ πάσης ἀποφάσεως τῆς ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπήρθηνθη πρὸς τὰς ἐπιχορηγησμένας Ἀμερικανικὰς ἑταῖρις, αἱ περισσότεραι τῶν δοξίων ἐπιεισαν ν' ἀπαντήσουν καταφατικῶς. Προεκρίθη κατόπιν τούτου ἡ παράτασις τοῦ ισχόντος ἐκπαιδευτικοῦ συστήματος, ἔως ὅτου καταρτιθῇ εὐρύτερον πρόγραμμα ἀρχιποτέρας ἐκπαιδεύσεως, τόσον τῶν διπλωματῶν, ὅσον καὶ τῶν ἐστεφημένων διπλώματος ἡ πτυχίον ἰκανότητος Ἀ-

μερικανικῶν πληρωμάτων. Αἱ ἀντιλήψεις τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὸ ἀπότελον μετόπιν στρέφονται εἰς τὴν ἀπότητον 5 ἔως 8 πλωτῶν σχολῶν, ἔξειρισμένων πρὸς τοῦ τόπου τῶν καταληγότερων πλοίων ἀπὸ τὸν παροπλισμένον κυβερνητικὸν στόλον. Πρὸς τὸν σοπιόν μᾶλιστα διετάχθη ἡδη μὰ προγραπαφτικὴ ἐπιθεώρησις τῶν πλοίων, ὥστε νὰ καθορισθῇ ἡ ἀπατηθησομένη πρὸς διασκευὴν τῶν δατάνων.

Προστίθεται εἰς ταῦτα, ὅτι παραλλήλους πρὸς τὴν «Ναυτικήν Ἐπιτροπήν», μελετᾷ καὶ ἡ Ἀμερικανικὴ Ἀποστολικὴ τὸ ζῆτημα τῆς ἀποτιέρας ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν Ἀμερικανῶν ναυτιλούμενων.

Ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις εἰς τὰς νέας κατασκευὰς

Ἡ «Atlantic Refining Company», διὰ λογαριασμὸν τῆς ὅποιας κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τοέστερον ἐν δεξαμενόπλισι 18,500 τόννων, μελλον νὰ συντηλεθοῦῃ καὶ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους, παρηγγείλεν ἡδη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα καὶ δεύτερον τοῦ ποιῶν, παραδοτέον τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1938. Τὸ κυριώτερον καραβητηρίου τῶν δύο τούτων δένονταν δέξαμενοπλοίοις ἔχονται εἰς τὸ διὰ ἀποτελοῦντα μεγάλωτερο τῶν ἑπό ταυτοσκευὴν σραφῶν μὲ σύνεστιν τῶν ἐλασμάτων τῶν ἐξ δόλωλήρων δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως.

Τὸ δεύτερον τάντερ — οὕτως περιγραφὴν δίδει ἡ «Journal of Commerce», τῆς Νέας Υόρκης — θὰ ἔχῃ ικανότητα φορτίου δι' 156,000 βαρέλια δεντίνης εἰς ζύμη καὶ θὰ ἴσοδιασθῇ μὲ ἀντίλιας δυναμένας νὰ ἐφορτώσουν 15,000 βαρέλια τὴν ὥραν, ὅτοι τριπλασίαν ποσότητα τῆς συνήθους.

Αἱ διαστάσεις του θα εἶναι 521 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων καὶ πλάτους 70 ποδῶν, αἱ δὲ στροβιλούμενα πηγαναὶ τοῦ δυνάμεως 5000 ποδῶν, θὰ ἔξασφαλῶνται εἰς τὸ πλόιον μιὰν ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 13 μίλιων, ἐπτάπενταν τὴν ἀπὸ Φιλαδελφείας εἰς τὸν κόπον τοῦ Τέξας διαδρόμῳ ἐντὸς 6 μόνον ἡμερῶν.

Ἡ τύχη τῶν κυβερνητικῶν πλοίων

Ἡ ἀνωτάτη Ναυτική Ἐπιτροπή τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν προῆδε τελευταῖς εἰς ἀποφάσεις σχετικάς μὲ τὴν τύχην τῶν ἀπὸ ἐτῶν παροπλισμένων 188 πλοίων τοῦ κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. «Οσα ἐν τῶν σραφῶν αὐτῶν — κατὰ τὴν ἔκστοτε κοίσιον τῆς Ἐπιτροπῆς — δὲν θὰ ἔχουν ἐμπορικὴν ἀξίαν πρὸς περιτέρων ἐξμετάλλευσιν καὶ συγχρόνως δὲν θὰ ἔθεωρονται ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἐθνικήν ἀμύναν τῆς χώρας, θὰ ἔποιησται ἀπλῆν πρόσωπον τοῦ στόλου — διὰ τὴν ἀπεισούντας ἡ οἰασδήποτε ἀλλήλην χρήσην, θὰ τοῦ θάτα τοῦ παροπλισμοῦν τοῦ διαφοράς, πρὸς διάλυσιν ή οἰανδήποτε ἀλλήλην χρήσην, θὰ τοῦ θάτα τὰ ἀπεισούντας δημιουργίας τῆς ἐνεργού ἐπιφεύσιας. Προσεχώς θὰ προσηνούσῃ τοιούτοις διαγνωσμοῖς διὰ τὴν ἐπιτοπίαν ἀριθμοῦ τίνος πλοίων. «Οσα ἐν ἀλλοι σραφή κρίνονται κατάλληλα δι' ἐξμετάλλευσιν, θὰ διατίθενται πρὸς πόλησην ἢ ἐνοικίαν, ἐπόσον — ἐννοεῖται — δὲν θὰ χρειάζονται διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης. Πάντος ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισε νὰ μὴ προθῇ εἰς πωλήσεις, καθ' ἧν περιπτώσιαν τὸ οὗτο πλοιόνεμα πρὸς ἐξμετάλλευσιν πλοία, θὰ ἔματαίνονται ἡ καὶ ἀπλῶς θὰ παρεχώλωνται τὸ πορόγραμμα τῆς ἀνανεώσεως διὰ τῶν ναυπηγήσεων τῆς Ἀμερικανικῆς

TELEPHONE:

LEITH 37011
(4 LINES)

CABLES:

LINDSAY, LETH

W. N. LINDSAY LIMITED.

138, CONSTITUTION STREET,

LEITH

SHIPBROKERS AND STEVEDORES

KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING OR
DISCHARGING ALL CLASSES OF CARGO

ALL ENQUIRIES DIRECT TO W. N. LINDSAY LTD
LEITH

OR TO LONDON AGENTS,

A. E. SHEPPARD & Co.,

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

TELEPHONE: ROYAL 4954

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

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ναυτιλίας.

Τα πολούμενα πρόσωπα περιστέρων έχουνται λεπτούς της Αμερικανούς ιδιότας ή έταιρίας κυβερνήτηκα πλοΐα δεν θα λαμβάνουν έπαροφήγησην, είμι σε είς έξαρστικά μόνον πειρατόθεσις. Η έπιπονη πρόσεται να καλέσῃ πάντας τους υποψηφίους αγόραστας ή ναυλωτάς, όπως καθορίσουν την κατηγορίαν πλόιαν ή τακτικών γραμμών, είς ας προτίθενται ν' άπαγοντας πάντα τη ζητούμενα πλοΐα, καθώς και πάνα πληροφορίαν σχετικήν με την έχουνται λεπτούς της Επιτροπής υπηγορείην έξι των πολυαριθμών αιτήσεων, ποὺ υπεβλήθησαν διά την αγόραν ή ναυλώσιν τους έν λόγῳ πλοίων, υποβλέπει δέ κυρίως είς την άποφανην του συναγωνισμού πρός έτερα Αμερικανικά σκάφη.

Συγκρητηματικῶς πρός τ' ἀντέροι πρόσεται ή πληροφορία, διό προεκρήνθη ήδη ἵπο της «Ναυτικής Επιτροπής» ή πρώτη δημοπρασία διά την πολύην πρός διέλεγον 28 πλατών χαλινούντων φροτηγών πλοίων, προσπλισμένων ἀπό μαρούς ράφων και ἔχοντας χωρητικότητα ἀπό 1500 μέχρι 10.000 τόνουν ἔχαστον. Τέσσαρα τόνων ἐν λόγῳ σκαφών ἀργοῦν πλήσιον της Νέας Υόρκης, 17 ἄλλα εἰς Νόρφολκ, τῆς Βριτανίας και τὰ ὑπόλοιπα ἐπάλλια εἰς Νέαν Ορλεάνην. Κατά τούς τεθέντας ὅρους ή διάλυσις πρόσεται νά γενινή εἰς Αμερικανικά έργοστάσια, ενθισμένεα ἐντὸς τῶν ἡπειρωτικῶν δοιών τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν και νῦ συντελεσθεῖ ἐντὸς 18 μηνῶν ἀπό της κατακρύσσεως. Διά τὴν τηρούσιν προϋποθέσεων αὐτῶν οὐ προχρεοῦνται οἱ ἀγόραστα εἰς τὴν κατάθεσιν ἔγγρησεως 25.000 δολαρίων δι' ἔκαστον πλοίον.

Μεγ.Βρεταννία

‘Η Αύτοκρατορική διάσκεψις καὶ ή Ναυτιλία

Εἰς τὴν συνδραμίζουσαν ἀπό τίνον ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ Αύτοκρατορίην Διάσκεψιν, σημαντικὸν μέρος τῶν συζητήσεων θέλουν καταλάβει τὰ ναυτιλιακά ζητήματα τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, διὰ τὴν μελέτην τῶν ὅποιων κατηγορίην εἰδικῇ ὑπεπιτροπῇ, τεθείσας ἵπο τὴν προεδρίαν τοῦ ἡπονθοῦ τῶν Οίκουντων τῆς Νέας Ζηλανδίας κ. Walter Nash. Ή διατήσις, κυρίως καὶ η ἐνίσχυσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐκ τῆς Μητροπόλεως πρός τὰς Κτήσεις καὶ μεταξὺ αὐτῶν, καθὼς καὶ η ἀντιμετώπισις τοῦ δοσμέρων δύναμον ἀνταγωνιστῶν τῶν Αμερικανικῶν καὶ Ιαπωνικῶν πλοίων, πρόσεται ν' ἀποτελέσουν τὸ σύνθονον θέμα τῶν συζητήσεων. Εἰναι γνωστόν, διό τὰ ναυτιλιακά συμφέροντα τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὸν Εἰρηνικὸν καὶ Ίνδικὸν ὥκεανόν, ὑπέστησαν οὐδαμὸν κλονισμὸν ἐν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγημένων ξένων πλοίων, ἐνῷ ἔξι ἄλλον πλασμαῖς ἔκφρασταις καὶ τὸ ζῆτημα τῆς διατηρήσεως τῶν ἵπο Αγγλικής σημαίας γραμμῶν μεταξὺ Ανταρκτικῆς — Νέας Ζηλανδίας — Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ, καθὼς καὶ τὸ προβλήμα τοῦ ἀσκουμένου διεντάτου συναγωνισμοῦ εἰς τὰς γραμμὰς Ίνδιων — Απο Ανατολῆς, όπου η Ιαπωνική ναυτιλία τείνει νά ἐκτοπίσῃ τὰ Βρεταννικά σκάφη.

Μέχρι σήμερον εἰναι ἀληθές διό η Μεγάλη Βρεταννία ὑπερημνήνη τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ ἱρολούνθης τὰς πλέον φιλέλευθερας ἀρχὰς εἰς τὴν ναυτιλιαζήν της πολιτούμην. Αἱ ἐπιχορηγήσεις διος καὶ τὰ παντοῖα προστατευτικά συστήματα, ἀπίνα ἐφίμωσαν ὅλην σχέδιον αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ ζώμας, ὑποχρεώντων ηδη τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν νά προέλθῃ εἰς δύοισμένα μέτρα άμαντης, ἀπίνα καὶ θεωροῦντας ὡς ἀνατρέψαστα. Αἱ ἀποφάσεις, ποὺ πρόσεται νά ληφθοῦν ἀπό τὴν Αύτοκρατορίην διάσκεψιν καὶ αἴτινες θ' ἀποβλέπουν, κυρίως, εἰς τὴν ἐν-

σχρούν τῶν Αγγλικῶν πλοίων καὶ τὴν ὑλικήν αὐτῶν ἀκόμη προστασίαν ἀπό μέρους τῶν Κυβερνήσεων τῶν Κτήσεων, καθὼς καὶ εἰς τὴν καθιέρωσιν ιδιαιτέρων προστατευτικῶν μέτρων τῆς Βρεταννικῆς σημαίας διά τὰ πλοΐα τακτικῶν γραμμῶν, θά σημάνουν, ίσως μίαν ἔτι ἐντονούτεραν στροφὴν πρός τὸν προστατευτισμὸν δι' δρισμένους κλάδους τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας.

Λαμβανομένον, διος ἵπο διόψιν, διό τὰ Αγγλικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα διὰ περιφρίζοντα μόνον εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ καὶ τῆς Απο Ανατολῆς καὶ διό σημαντικά ἐπίσης είνε τὰ ὑφελήματα τῆς Βρεταννικῆς σημαίας ἐκ τῆς μεταφορικῆς ἐργασίας μεταξύ έπιπλεονταί πιστεύεται διό αἱ ἀποφάσεις τῆς Αύτοκρατορίης Διασκέψεως θά ἐντοπίζονται μόνον εἰς ἔκεινα πράγματα τὰ εὐπλανητικά, τοιούς καὶ τὰ ὅποια ἀπειλεῖται αὐτῇ η ἐπόπτειας τῶν Αγγλικῶν γραμμῶν, χωρίς καὶ νῦ προσδοθῆ εἰς αὐτάς γενικότερος γραφατήρ, διόσον ἀφορᾷ τὴν ὅλην ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν τῆς Μεγάλης Βρεταννίας.

‘Η μείωσις τῶν ἀποδεμάτων σίτου

Εἰς μίαν Αγγλικὴν ἔκθεσιν περὶ τῆς πορείας τῶν παγκόσμιων ἐσοδειῶν γεννημάτων ἀπό τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν, περιέχοντα ἀρκετά ἐνδιαφέροντα στατιστικά πληροφορία, χαρακτηριστικά τῶν μεταβολῶν, ποὺ ἐπήλθον εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ σίτου, κατὰ τὴν τελευταίαν, ίδιᾳ, τοιετίαν. Κατόπιν σειρᾶς ὅλης πτογῶν ἐσοδειῶν τῆς Βορείου Αμερικῆς, ἐν συνδραμῷ καὶ μὲ τὴν περιφρίσμένην παραγωγὴν τῆς Αργεντινῆς κατὰ τὸ 1935—36, τὰ παγκόσμια ἀποθέματα σίτου ἐμειώθησαν ἄπο 31 ἑκατομ., τόννων τὴν 1ην Αὔγουστον 1934, εἰς 19 ἑκατ., τόννων τὴν ίδιαν ἡμερομήνιαν τοῦ 1936, αναμένεται δὲ μία ἀκόμη ἐλάττωσις ἐπ 5 ἑκατ., τόννων μέχρι τῆς 1ης Αὔγουστον τοῦ.

Αναφέσται, διό η περιτέρω αὐτῆς μείονσις διωπολογεῖται ἐκ τῆς ζημιαίς, ποὺ ἐπεκράτησε πέριοδοι εἰς τὴν Βόρ. Αμερικήν καὶ ἐκ τῶν πτογῶν ἐσοδειῶν εἰς πλείστας χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, αἵτινες καὶ προεκάλεσαν εὐθυτέρων ζῆτησιν φορτίων ἀπό τὰς πέραν τοῦ ωκεανοῦ ἀγοράς.

Οσον ἀφορᾷ τὰς προβλέψεις διά τὸ μέλλον, ἐπιχρατοῦν διωρισμένοι τινὲς δινομενεῖς παραμόντες, ἀναφέρομενοι εἰς τὴν σποράν σίτου ἐπὶ μεγαλυτέρως ἐκτάσεως ἐν Εὐρώπῃ καὶ Βορείῳ Αμερικῇ, ἐνθαρρυνθέντων πρός τοῦτο τὸν γεωργῶν ἀπό τὰς ἐπιτυγχανομένας ὑψηλοτέρεας τιμὰς καὶ εἰς τὴν συνέχισιν ἐκ μέρους τῶν Εὐφοριαῖδων χωρῶν τῆς τακτικῆς τῆς Αποτακτικῆς, βάσει τῆς ὅποιας σημαντικῶς ἐλαττοῦται ἡ ἐξαρτήσις των ἀπό τὰς ἔκτασης τῆς Αποτακτικῆς οἱ φόδοι, διό μία ὑπερεσοδεία τοῦ σίτου ἡ οἵτινες οἱ φόδοι, διό μία ὑπερεσοδεία τοῦ σίτου θά είναι τὸ προοίμιον νέας οἰκονομικῆς κρίσεως. Οἱ φόδοι αὐτοὶ μετιάζονται ἐκ τῶν πληροφοριῶν ὅπι εἰς τινὰ μέρη τῆς Εὐρώπης ἡ κατάστασις τῶν ἐσοδειῶν δὲν είνε καὶ τόσον εὐχάριστος.

Νορβηγία

Αἱ συνέπειαι τοῦ 8ώρου ἐν τῇ θαλάσσῃ

Η συγχροτιθέσια ποὺ ἴμερον εἰς τὸ "Οσό ουνέλεντος τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἡσοχολήθη μὲ τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐφαρμογῆς τῆς 8ώρου ἐργασίας εἰς τὴν ναυτικήν διομηδανίαν, μὲ τὴν σωρᾶς ἀπωτομένην νέαν σύνθετον τῶν πληροφοριῶν καὶ τὴν ἐξ τῶν μέτρων τούτων ἀπτοῖς ζητούσιν τῶν Νορβηγικῶν πλοίων, ίδιᾳ δὲ τῶν ἐχόντων μείονσις

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ**

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΙΟΥ

ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 44-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΕΤΑΙΡΙΑ
Ι.Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

χρόνια χωριτζότητα. Κατά την συνέλευσιν διάφορης κ. Raust απεζάλψεν, διά πλοίου 1280 τ. γραδός, με μηχανής δυνάμεως 900 ίππων, θ' απαιτηθούν με τα νέα μέτρα πρόσθετοι δαπάναι 3876 κορωνών, καί διά πλοίου 2127 τ. γραδός, με μηχανής δυνάμεως 1366 ίππων, 6048 κορωνών επί πλέον έτησίως, ένοι, έξι άλλουν είς περιπτώσεις ζαμπλόν ναύλων, καθ' ήδη έτιθετο ζητήμα λειτουργίας ή παροπλισμού τῶν πλοίων, τὰ πρόσθετα ταῦτα ἔξοδα θὰ ἔπαιξαν σημαντικὸν φόλον εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ πλοιοστήτου διὰ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου του. Έαν τὰ συνεργητικὰ ταῦτα μέτρα — εἰτε — ἀποφασισθῆ τελικῶς νῦν ἐφαρμοσθὲν δύναται ἀπό τοῦδε νῦν θεωρηθῆ βέβαιον, διά τὰ μικρότερα Νορβηγικὰ οικαγένεια συντόμως θὰ φυγαδεύσουν ἀπό τὰς τάξεις τῆς ἑθνικῆς ζωηρητικότητος.

Δίκτυον ἀσυρμάτων τηλεφώνων

Η Νορβηγικὴ διεύθυνσις τῶν Τηλεφώνων ἀνερούνοσσεν, διά μελέτη τῆς ἐγκαταστάσιν εὐός δικτύον σταθμῶν ἀσυρμάτων κατά μῆκος τῶν ἑθνικῶν παραλίων, πρὸς διεργόλυνσιν τῆς τηλεφωνικῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων μὲ τὴν Σηρφάν. Αἱ μέχρι τοῦδε καταβληθεῖσα προσπάθεια ἐνείζον πειραματισμὸν μᾶλλον χαρακτήρα καὶ ἀπέδειξαν τὴν δυνατότητα μᾶς ἐπιτυχοῦς μονίμου ἐγκαταστάσεως.

Ρουμανία

Τὰ νέα ἐπιβατηγὰ σκάφη

Εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα «Burmeister & Wain» ηρχίσε πρὸ τίνος ἡ ἐργασία διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πόρτου ἐξ τῶν δύο μεγάλων μετῶν δηξελοπλοίον, 7000 τ. γραδός ἔωστον, ἄτινα παρήγγειλε πρὸ μηνὸν ή Ρουμανικὴ Κυβερνητικὴ διὰ τὴν δεξιότηταν τοῦ πλοιοῦ ἦλιον τῆς Κρατικῆς Ρουμανικῆς ἀποικοίας καὶ τὸν συγχρόνων τῶν Ρουμανικῶν πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον ταχιτῶν γραμμῶν. Η τῷτος τοῦ πρώτου σχάρου ἐτέθη τὴν 15ην Μαΐου, τὸ δὲ σχάφος, θὰ καθελκυθῇ μετά τίνας μῆνας καὶ ἐλπίζεται νῦν παραδοθῆ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1938.

Αἱ διαστάσεις τοῦ ἐν λόγῳ δηξελοπλοίον εἰναι μῆκος 405 ποδῶν, πλάτους 75.8 καὶ κούλου (βάθος) 30.3 ποδῶν, θὺν ἐφοδιασθῆ δὲ τοῦτο, δῆνος καὶ τὸ ναυπηγηθόμενον εὐθὺς κατόπιν ἀδελφὸν πλοίον, μὲ μηχανής Ντῆζελ, ἀτίνες θ' ἀποδίδοντα ταχύτητα 18 μιλίον τὴν ὥραν. Τὰ δύο ταῦτα σκάφη προορίζονται διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν Κωνσταντζῆς — Πειραιῶς — Ἀλεξανδρεῖας, θὺν διαθέτοντα διαφέρομενα δι' 85 ἑπάτας α' θέσεως, 110 δευτέρας καὶ 275 τρίτης καὶ θὺν ἐφοδιασθὲν καὶ μὲ χόρων φυγεῖσιν διὰ τὴν μεταφορὰν εὐθὺς.

Η ναυσιπλοΐα εἰς τὸν Δούναβιν

Τὴν 17ην Μαΐου συνήθισεν ἐν Γαλλαζίῳ ἡ Εὐρωποή τοῦ Δούναβεως ἀπασχοληθεῖσα μὲ διάφορο σημαντικὰ ζητήματα, ἀφορῶντα, κυρίως, τὴν διευκόλυνσιν τῆς ναυοπλοίας εἰς τὰς ἐκβαλλὰς τοῦ πλατανοῦ, διὰ τῆς ἐκβαθυντεως καὶ μετατροπῆς εἰς διώρυγα τοῦ ἀβαθοῦς διαδόλου Ἀγίου Γεωργίου εἰς τὸ Δέλτα τοῦ Δούναβεως. Η ναυτιλία χρησιμοποιεῖ, ὡς γνωστὸν, μέχρι σήμερον τὴν διώρυγα Σούλινα, η δοιαὶ ὅμοις ἐφίσταται διαρρεῖς προσχώσεις ἄμμου καὶ τείνει ἡδη νῦν καταστῆ πλοτὴ διὰ πλοία μικροῦ μόνον θεούσιας. Υπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἀντιμετωποῦθεν ἡ δινατότης ἐξτέλεσες μεγάλων ἔργων πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δι' ἄμμου προσχώσεων τῆς διόδου Σούλινα, οἱ εἰδικοὶ ὅμως ἐθεβάσισαν, διά τὴν σχετικὴ προσπάθεια θὺν εἶναι διατανηφά, ἀλλὰ καὶ ματάμ. Κατόπιν τούτου ἡ κατασκευὴ τῆς διώρυγος Ἀγίου Γεωργίου θεωρεῖται πλέον ὡς ἡ μᾶλλον πρακτικὴ καὶ προσφιδωτέρα λέσις.

Σοβιετικὴ Ρωσσία

Τὸ μεγαλύτερον παγοδραυστικὸν τοῦ Κόσμου

Ἐκ τῶν ναυπηγίων τοῦ Λένινγραδ, παθεικόσθη τὸ μεγαλύτερον παγοδραυστικὸν σκάφος τοῦ Κόσμου. Πρόσειται περὶ τοῦ ἀπὸ «Joseph Stalin», ἑπτοπάσιμος 11.000 τόνων, ἔχοντος διαστάσεις 347.9 ποδῶν μῆκος, 76 πλάτους καὶ 65.6 π. κούλου (βάθος), ἐφοδιασθομένον μὲ ἀτμομηχανής συνολικῆς δυνάμεως 3350 ιππων, τροφοδοτούμενα δι' ἀτμοῦ παρ' ἐννέα λεβήτων καὶ δυναμένων νῦν ἀποδόσιον εἰς τὸ πλοίον μίαν ταχύτητα 15½, τούλαζιστον, μιλίων τὴν ὥραν. Τὸ σκάφος ἔχει ἐν-

σχυθῆ καθ' ὃλον ὁ πόρος διὰ δευτέρας σειρᾶς καλυβδίνων πλευριῶν ἔλασμάτων, μέχρι 2 ἵντσῶν πάχους, οὕτως διότε τὰ σημεῖα ἐπαφῆς μὲ τὸν πάγον, τὰ καὶ ὑφιστάμενα τὴν μεγίστην πλειν, νῦν παροντάσσουν ἀνάλογον ἀντίστασιν.

Ο διατιθέμενος διὰ κανόνιμον ἔλινον χώρος, δύναται νῦν περιλαβεῖ 4000 τ. γωνιθράκων, ἐνῷ διὰ γύλινον ὄνδρον διατίθενται μεγάλα «πάνες», ἐπιτέρποντα τὴν ἐκτέλεσιν παροχορονίων πλόων ἀνά τὸν Ἀρκτικόν, ἀνενάγης ὑδρεύσεως τοῦ πλοίου. Ενα σύστημα δεξαμενῶν ἔδιμας επιτίθεται τὴν αὐξήσην η ἐλάττωσιν τοῦ βάρους οἰνοδήποτε σημείου τοῦ σκάφους, ὅπερ ἥμελεν ἐμπλακή εἰς πάγον. Τὸ ποδόσταμον τῆς πρόρρος ζηγάνει 21 τόννους καὶ τὸ γαλύδινον ποιόντον τῆς πολύνης 36 τόννους, ἐνῷ ἔπαστη τὸν τρίτον ἔλικον είναι βάρους 17½ τόνων. Τὸ πλοίον ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ φυγοζέντρους ἀντίλιας δριαίας ἀποδόσεως 15,000 τόννων, μὲ χόρων φυγεῖσιν, μὲ συρκεύνην καταπέλτου δι' αεροπλάνα, μὲ γραφοσποτίγην πυξίδα καὶ γενικῶς μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μηχανῆματα ναυπλιόδιας.

Τὸ ἡλεκτρικὸν φεύγια διὰ τὸν φωτισμὸν παρέχεται ἀπὸ ἓντα ἀτμοσίνητον γενετῆρα τῶν 25 κιλοβάτ, δένον στροβιλομετρικούς γενετῆρας τῶν 50 kw ἔκαστον καὶ ἓντα ἐφεδρικὸν πετρελαιοσίνητον γενετῆρα. Αἱ ἐγκαταστάσιες ἀσυρμάτων παροχῶν καὶ δραγεῖον κυμάτων περιλαμβάνουν καὶ ἐφεδρικὰ φροτῆτα συστήματα διὰ τὴν περίπτωσιν ἀναγκαστικῆς ἀποβίσεως ἐπὶ τῶν πάγων. Εἰς τὴν πρώτην τοῦ νέου παγοθραυστικοῦ διεσκευάσθη εἰδικὸς χώρος δι' ἓντα ἐνιμέγεθες ὄδροι πλάνων καὶ δύο μικροῦ αεροπλάνα, η ὅλη δὲ τεχνικὴ ἐξάρτησις τοῦ σκάφους συμπληρώνται διὰ τεσσάρων ἡλεκτροκονίητων γερανῶν τῶν 3 τόνων καὶ δύο τοῦ ἑνὸς καὶ ἴμεος τόνων.

Τὰ ναυαγοσοστικά τὸν μέσα συνίστανται ἐκ τεσσάρων σωστίων λέμβων, ἐκάστη τῶν ὅποιων δύναται διὰ περιλαβῆ 38 πτομα, ἐνῷ δύο φαλακρίδων καὶ μικρῆς βενζινακάτων. Διὰ τὸ πλήρωμα διατίθενται θαλαμίσσοι μὲ δύο καὶ τέσσαρας κλίναις, η δὲ αθηναϊκά στοιχαοῖσιν είνε πλοιοτιμένη μὲ ὄμιλοντα κυνηγατογράφων, ἐνῷ πάντα τὰ διαιρέσιμα τοῦ εἰναι ἐφοδιασμένα μὲ φαδίφωνα καὶ γραμμόφωνα. Τὸ «Joseph Stalin» προβλέπεται νὰ ἐκτελέσῃ τὸν πρότον αὐτοῦ πρὸς τὰς Ἀρκτικὰς

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

Θέλετε ἔξασφαλίση οἰκονομικωτάτην συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ ωραιοτάτην ἐμφάνισιν αύτῶν.

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 ξρωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα

χρησιμοποιοῦντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS



TRADE

MARK

(Συνέχεια ἐν τῆς δημοσίου σελίδος)
κῶν ἀρχῶν, οὐχὶ κατόπιν ἔκτελέσεως καταμετρήσεως, ἀλλὰ διὰ παραδοχῆς ὡς ἔγκυρου τῆς ἐπισήμου μεταφράσεως τοῦ πρωτοκόλλου, ὅπερ ἐκέκτητο τὸ πλοῖον ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν, ἢ ἀλλης χώρας, τῆς ὅποιας οἱ κανόνες ισχύουσιν ὡς ἴστιμοι. Δέν γνωρίζουμε κατόπιν τὸ μέτρον τοῦτο τηρεῖται εἰς δόλους τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ δι' ὅλα τὰ πλοῖα, ἐκτὸς ίδια τῶν νηολογούμένων ὑπὸ τῶν προξενικῶν ἀρχῶν ἐν Ἀγγλίᾳ. Πάντως δῆμος ἢ μὴ ὑπαρξίς οχετικῆς διατάξεως περιορίζει τὸν ἔκτελούντα τὴν καταμέτρησιν ἢ ἀνακαταμέτρησιν καὶ ἀποκλείει κανονικῶς τὴν ἐκτέλεσιν μετασκευῶν εἰς τὸ ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν ἥδη πλοῖα, πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νὰ θεωρηθῶσιν διάφοροι χώροι ἀνοικτοί. Σημειωτέον δέ, ὅτι τοιαῦται μετασκευαί πολλαὶ ἔλαθον χώραν ἔσχάτως εἰς δλα τὰ ξένα πλοῖα καὶ εἰς πολλὰ

Ἐλληνικά, πρὸς μείωσιν τῆς χωρητικότητός των. Ἡ συμπλήρωσις συνεπῶς τῶν κανόνων καὶ ὡς πρὸς τὸ σημείον τοῦτο εἰνε τελείως ἀπόραιτης. Μία τέλος πολὺ εύκολωτέρα τροποποίησις θά ἦτο ἡ ἀπόφασις τοῦ νὰ ἐκδίδωνται τὰ πρωτόκολλα καταμετρήσεως, οὐ μόνον ἐπὶ χάρτου ἀντοχῆς, ἐφ' ὅσον εἰνε καθημερινῆς χρήσεως, ἀλλὰ ίδιαιτέρως εἰς δύο γλώσσας, τὴν Ἑλληνικήν καὶ τὴν Ἀγγλικήν, δεδομένου, ὅτι οἱ ἔνοι ἐλεγκταί εὐρίσκονται πρὸ γρίφου ἐν τῇ ἔξετάσει τῶν Ἑλληνικῶν πρωτοκόλλων, εἰς τὴν λύσιν τοῦ ὅποιου ἐλάχιστα δύνανται νὰ θοηθήσουν καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ πλοίου. Τοιαύτη ἀρχὴ καθιερώθη ἡδη εἰς τὰ πιστοποιητικά γραμμῆς φορτώσεως καὶ λίαν ἀξιεπανως εἰς τὰ πρωτόκολλα τῆς ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν πλοίων.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1936 (ΕΤΟΣ 80Ν)

<u>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ</u>		<u>ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ</u>
ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ		
'Αξία 26 ἐπιβατηγῶν καὶ 68.45 ο.ο. α.π «Φωκίς»		
καὶ Εἴδους Δρχ. 131.269.799.65		
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΑΚΑ		
'Αξία 13 φορτηγίδων, 1 σλεπίον καὶ 2 φυμούλων Δρχ. 845.774.65		
ΕΠΙΠΛΑ ΚΑΙ ΣΚΕΥΗ > 1.—		
ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ > 1.—		
ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ > 1.—		
ΣΕΙΣ. ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΩΝ > 1.— > 845.777.65		
ΧΡΕΩΓΡΑΦΑ		
276 ὁμολογίαι 'Ανταλλαξίμων		
πρὸς δρχ. 700.— Δρχ. 193.200.—		
ΤΑΜΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΑΙ		
Μετρητά ἐν τῷ Ταμείῳ καὶ διαθέσιμα παρόν Τραπέζας > 1.774.636.—		
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝ		
'Υπόλοιπον εἰς νέον > 6.472.116.05		
ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΕΣ		
500		
'Αξία τόννου 4101.— γιαναντού 1000		
θράκεν ἐν ταῖς ἀποθήκαις > 2.256.967.85		
ΥΑΙΚΑ, ΕΦΟΔΙΑ, ΕΝΤΥΠΑ		
'Ως αἱ ἀποθήκαι > 2.527.670.45		
ΑΛΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ		
Μή δεδουλευμένα > 752.003.55		
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ & ΧΡΕΩΣΤΑΙ		
'Υπόλοιπον εἰς νέον > 9.905.168.90 > 23.881.762.80		
ΔΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ Δρχ. 155.997.340.10		
ΔΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ > 32.542.278.—		
		Δρχ. 188.539.618.10
		=====

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ "ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ,,

<u>ΧΡΕΩΣΙΣ</u>	<u>ΠΙΣΤΩΣΙΣ</u>
'Υπόλοιπον παρελθούσης χρήσεως Δρχ. 2.892.359.—	
Γαιάνθρακες Δρχ. 53.224.615.15	
Μισθοτροφοδοσίαν καὶ εἰσφοραί > 34.044.283.40	
Φόροι Δημοσίου & Ταμ. 'Εξαθ.	
'Επιβ. Στόλου > 21.061.192.70	
'Εξόδα ἐξμεταλλεύσεως > 50.004.360.15	
'Εξόδα κινήσων καὶ συντηρήσεως > 20.447.978.60	
Νοσήλεια καὶ ἀποζημιώσεις πληρωμάτων > 5.015.024.25	
'Εξόδα Διαζεύγσεως > 7.660.061.75	
'Ασφάλιστρα 'Ατμοπλοίον Δρχ. 991.071.—	
Τόκοι > 3.102.562.20	
'Αποζημιώσεις διάφοροι > 303.279.25	
Συν) καὶ διαφοραί > 778.594.45 > 5.175.506.90 > 196.633.022.90	
'Υπόλοιπον μεταφερόμενον εἰς νέον Δρχ. 203.147.252.10	
	Δρχ. 203.147.252.10
	=====

'Η τιμὴ τῆς Λίρας 'Αγγλίας εἰς δλα τοὺς λογαριασμοὺς 'Ενεργητικοῦ πρὸς Δρχ. 550.—

'Ἐν Πειραιῷ τῇ 24 Μαΐου 1937

ΕΝΤΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ Δ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΙΔΗ ΒΑΪΑΝΗΣ Δ ΚΑΪΔΑΚΤΙΔΗΣ

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. ΑΛΕΞΑΔΡΟΥ 5.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
"ΠΑΠΑΣΑ,"

Τεν. ἀντιωρόσωαοι δί' ὅյν τὴν Ἑλλάδα θῶν κάλωδι ἔργοσλασίων
καὶ διαρκῆς παρακαλαδήκη θῶν ωροϊόντων θῶν.

BELL'S ASBESTOS & ENGINEERING SUPPLIES LTD

Κατασκευασταὶ τῶν περιφήμων ΣΑΛΑΜΑΣΤΡΩΝ REEFER-DIAGONAL κτλ. κτλ.

Τὰ προϊόντα των εἰναι κατὰ 40 ο)ο ἔλαφορτερα ἀπὸ κάθε ἄλλου
ἔργοστασίου καὶ πολὺ ἀνώτερα ἀπὸ πάσης ἀπόψεως.

INTERNATIONAL PAINT & COMPOSITIONS CO LTD

(HOLZAPFEL)

Παγκοσμίου φήμιης ἔργοστάσιον ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ διὰ ΣΙΔΗΡΩΝ καὶ ΞΥΛΩΝ
12 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

Πλοῖα χωρητικότητος 20.000.000 τόννων χρησιμοποιοῦν κατ' ἔτος ὑφαλοχρώματα καὶ χρώματα

INTERNATIONAL

Κατέχουν τὸ ρεκόδο 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 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛΕΙΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΔΡΕΥΣΕΩΣ Α)ΠΛΟΙΩΝ
Μεγάλαι παρακαταθήκαι δλων τῶν εἰδῶν Ναυτιλίας καὶ Βιομηχανίας τράνζιτο καὶ ἐλεύθερα
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ καὶ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Οι Πράκτορες και οι Πρακτορείακοι ύπαλληλοι

Διά σχεδίου 'Αναγκαστικού νόμου, τέλοντος ήδη ώπο τὴν κρίσιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, λαμβάνεται πρόνοια κατοχυρώσεως τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν ναυτικῶν πρακτόρων καὶ τῶν πρακτορειῶν ὑπαλλήλων. Διὰ τοῦ σχεδίου καθορίζονται ἐν ἀρχῇ τὰ ἀπατούμενα προσόντα διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τινός, ὡς πράκτορος, τὸν τρόπον ὑποβολῆς τῆς σχετικῆς αἰτήσεως ὑπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου διὰ τὴν ζηργήσιν ἀδείας καὶ τὴν παρ' αὐτῷ κατάθεσιν χρηματικῆς ἔγγαρησεως εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελήτηριον τῆς Ἑλλάδος, ὅριζομένης τοιωτῆς εἰς 25.000 δρ. ἢ ἐθνικὰ χρεώγραφα ίσης ἀξίας διὰ τοὺς λιμένας α' κατηγορίας 10 χιλ. δραχμῶν ἢ ἐθνικὰ χρεώγραφα διὰ τοὺς λιμένας β' κατηγορίας καὶ 3.000 δρ. ἢ ἐθνικὰ χρεώγραφα διὰ τοὺς λιμένας, ἐνδιαφερόμενος πράκτορος ὑπὲριμηνία νὰ ἀσκήσῃ τὸ ἐπάγγελμά του. Κατ' ἔξαρσεν ἐπιτρέπεται η ἀναγνώρισις ὡς ναυτικῶν πρακτόρων ἄλλοτεν ναυτιλίους ἐπιχειρήσουν καὶ ξένων ἐπικόπων, ὥπο τὸν δρόν της ἀμοιβα-δητος, καίπερ μὲν συντρέχονταν τῶν κατὰ τὸ σχετικὸν ἀρθρὸν δρων καὶ προσόντων.

Ο ἀριθμὸς τῶν ναυτικῶν πρακτόρων εἰς ἔκαστος λιμένας θὰ είναι ώριμόνες, τιθεμένους πρὸς τοῦτο ἀνωτάτους ὄριους, κατόπιν γνωματεύσεως εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, προεργευμένης ἀπὸ τὸν οἰκεῖον λιμενάρχην. Κατὰ τὸ τον ἄρθρον, ἀδροὶ ναυλούσυμψών τοῦ ἀναγνώριστον ἡ προτιμητικὴν ἡ ιδιαίτεραι συμφωνίαι συναντάτομεναι μεταξὺ πλοιοκτητῶν ἢ ἐφοπλιστῶν ἢ ναυλωτῶν ἢ προτιμητῶν καὶ παραληπτῶν ἢ ἀντιπροσώπων αἴτων, διὰ ὃν ἀνατίθεται ἡ πρακτόρευσις τῶν πλοίων τοῦ εἰς Ἑλλάδα, μηδὶ δικαιούμεναν ἢ ἀσκήσουν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος, θὰ ώστι ἀκεράτων. Πάλι μὲν ἀνεγνωρισμένους πράκτορο, ἀναλαμβάνον τὴν πρακτορεύσιν οἰονδήποτε πλοίου, θὰ τιμωρήται διὰ χειρακίσεως μέχρι τριῶν μηνῶν. Διὰ τὸν αὐτὸν ποινὴν θὰ τιμωρήται καὶ ὁ ἀναθέτων τὴν ἔγασιν αἰτήσην μὲν μὴ ἀνεγνωρισμένου πράκτορα.

Οι κατὰ τὴν ἔναρξην τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου ἀσκοῦντες τὸ ἐπαργυριακὸν πρακτορείον τῆς ἐπιβατηγοῦ 'Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τῶν ἀλλοδαπῶν ἀτμοπλοΐῶν, αἵτινες ἔχεισθε τοῦν τακτικὰ δρομολόγια εἰς 'Ἑλληνικὸν λιμένας καὶ ἔχεισθαν δροστικά φροτοπιάς, καθὼς καὶ οἱ ὑπάλληλοι τῆς φροτηγοῦ 'Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τῆς ἔξινητούς γραμμᾶς ἐσωτερικοῦ (ἔξιαρσε τῶν πλοίων ποὺ μεταφέρουν ὡμοιοῦντα φροτία), διεβίλουν νὰ είναι ἐπωδιασμένοι δι' ἐπαγγελματικῶν βιβλιαρίων. 'Ανεν τοιωτὸν βιβλιαρίον, δύνανται κατ' ἔξαρσεν, νὰ ἐργάζονται εἰς οἰανδήποτε ἀτμοπλοΐην τὸ πρακτορείον ἐπιχειρήσουν τὰ τέκνα καὶ αἱ σύζυγοι τῶν ναυτικῶν πρακτόρων, προκειμένου δὲ περὶ ἀνονύμων ἀτελιῶν, τὰ τέκνα καὶ αἱ σύζυγοι τοῦ προέδρου καὶ τοῦ διευθέντος συμβούλου. 'Ο διευθύνοντας ἐπιχειρήσουν, ἀπαγολούσσαν ἀπαλλήλους μη ἐπωδιασμένους δι' ἐπαγγελματικῶν βιβλιαρίων, θὰ τιμωρήται μὲν φιλάραισιν 20 ἡμερῶν ἔως 2 μηνῶν καὶ μὲν χοηματικῶν ποινὴν 5.000 ἔως 30.000 δραχμῶν.

Οι κατὰ τὴν ἔναρξην τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου ἀσκοῦντες τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ή οἱ ἀσκήσαντες τοῦτο ἐπὶ μίαν πεντατεῖαν ἀναγνοῦσσονται αὐτοδικιαστὸς ὡς Ναυτικοῦ Πράκτορος. 'Αναγνοῦσσονται, ἐπίσης, κατ' ἔξαρσεν τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου, οἱ κατὰ τὴν ἔναρξην τῆς ισχύος αὐτὸν ἀσκοῦντες τὸ ἐπάγγελμα ζένοι ἐπήκοοι.

Δύο ἀκόμη νεοναυπήγητα φροτηγά

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἀνεγράφαμεν, ὅτι παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Short Brothers» (τοῦ Σόντερλαντ) δύο φροτηγά, τύπου «Aeriform», 9800 τ. d. w. ἔκαστον, τὸ ἔν διὰ λογαριασμὸν τῶν z. z. ἀδελφῶν Κονλουκοντῆς καὶ τὸ ἔτερον διὰ λογαριασμὸν τοῦ z. A. Βλάσσωθ. Συμπληρωματικὸς ἡδη πληροφορούμεθα, ὅτι οἱ z. z. ἀδελφοὶ Κονλουκοντῆς παρήγγειλαν διὰ λογαριασμὸν τῶν εἰς τὰ αὐτὰ

ναυπηγεῖα καὶ δεύτερον φροτηγόν, τὸν ίδιον διαστάσεων καὶ τέπου.

— Παρὰ τὸν π.κ. Ρεθύμνη καὶ Κονλουκοντῆς, ἐξ ἄλλον, ἡγοράσθη διὰ πελάτας τον, ώς ἀναγράφεται εἰς τὸ «Fairplay», ἀντί τημῆς 118.000 λιόν πρότιον, φροτηγὸν ἀτμοπλοίον 9100 τόννων d.w., τελούν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα φ. L. Thompson & Sons, τοῦ Σόντερλαντ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν τὸ προσεχῆ 'Οκτώβριον.

'Ανειλκύσθη τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ «Eridano»

Τὸ προσηρηγμένον εἰς 'Αντιρύθμηρα καὶ ἐγκαταλείψθεν ὑπὸ τὸν 'Ιταλικὸν ναυαγοσωστικῶν, κατόπιν ἀσάρων 20ημέρου ἔργασίας πρὸς ἀνέλκυσιν τον, βοηθητικὸν τὸν 'Ιταλικὸν στόλον «ÉRIDANO», ἀνειλκύσθη ἡδη ὑπὸ τὸν ναυαγοσωστικὸν «Εἰσινή N. Βερνίκον», μετὰ ἔδομαδιαίαν ἐντατικὴν προσπάθειαν. Τὸ ἐλόγῳ σράφος, ἀγορασθὲν — ὡς γνωστὸν — παρὰ τὸν Οίκον z. N. Βερνίκον, πρόκειται νὰ φιμούληθῇ εἰς Πειραιά ἐνδιαφορῇ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «ΔΗΜ. ΒΕΡΝΙΚΟΣ». Μετὰ τὴν ἐπέτειον πλαστικήν της προσενούν τῶν ἑψάλων τον, θὰ διατεθῇ τὸ πλοίον τοῦτο εἰς μεταφοράς κανονίσμων ἐλαίων. Τὸ δεξαιενόλιον «ERIDANO» ἀνήκει εἰς τὴν ἑπτησίαν τοῦ 'Ιταλικοῦ στόλου, ἐναυτηγήθη τὸ 1911 καὶ ἔχει ἐπότισμα 1203 τόννων, είναι δὲ διπλέλικον, μὲν ἐν κατάστροφα καὶ ἐφωδιασμένον μὲ δύο μηχανάς, συνολικῆς δυνάμεως 1200 ίππων, αἵτινες τῷ παρέχουν ταχύτητα 13 μιλών. Λέβητας φέρει δύο, πλέον 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνταν.

'Ο μόνος ἐπιζήσας τῆς «Λουκίας» ἀπέθανε

Κατὰ τὴν πλεγράφημα ἐξ Πόρτ Βάντο πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ 'Ευ-
ποικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπεβίωσεν εἰς τὸ νοσοκομεῖον τῆς πόλεως ταῦτης ὁ ναύτης N. Κανελλίτης, ὁ μόνος ἐπιζήσας ἐξ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀνα-
τιναχθέντος εἰς τὰ Ισπανικὰ διάτα, συνεπείᾳ προσφοράς εἰς νάρ-
κης, ἀπωγός δεξαιενοπλοίου «ΛΟΥΚΙΑ». 'Ο Κανελλίτης είχεν, ὡς
γνωστόν, ὑποτητή σοφαρὰ ἐγκαίματα, πειρασμελέγη δὲ ἀπὸ Γαλλικά
ἀινετικά καὶ μετεφέρθη πρὸς νοσηλείαν εἰς Πόρτ Βάντο.

Tὸ προεδρεῖον τῆς «Ενώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν»

Ἡ ἐκ τῶν τελευταίων ἀρχαιοτεσιῶν ἀνάδειγματος ἡ νέα διοίκησία τῆς «Ενώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» συνελθόδησε πρὸ ἡμερῶν ἐξέλεξε τὸ προεδρεῖον τῆς «Ενώσεως» διὰ τὸ ἔτος 1937—38, ως ἔξις: Πρόεδρος ὁ π.κ. Μιχαήλ I. Πνευματιός, 'Αντιπρόεδροι οἱ π.κ. Κονστ. E. Εμπειρίκος καὶ Γεώργ. A. Γιαννονιάτος καὶ Ταμίας ὁ π. κ. Αριστοτέλης Γ. Βλασπόνιος.

Nέα διπλώματα μηχανικῶν τοῦ E.N.

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξτασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀ-
τμομηχανικοῦ γ' τάξεως τοῦ E. N. ἐπέτυχον οἱ z. z. Λεων. Παμαλά-
κης, Μιχ. Κατζηδωνοστόμον, Θωμᾶς Θεοδωραζόπουλος, Παν. Φράγ-
κον, Δημ. Βεντούρης, Έμμ. Δαροπόνιας, Νίκ. Γιαννούλης, Αθαν. Νι-
ζητάρης, Στέφ. Βαγιάνος, Ενάγγ. Βρεττάκος, Αναστ. Κουντουράτος,
Χαρ. Πασσᾶς, Δημ. Λαγούντος, Ιω. Νιάρος, Γεώργ. Γεωργίου, Παν.
Μαριαμπούτος, Λέανδρο. Μιχαλόπουλος, Μιχ. Ζωδζος, 'Ανδρ. Δραζάκης,
Γεώργ. Μανώλης, Θεόδορος, Μάρ. Θεοχαρόπητης, Φράντ. Παραγεωδής,
Άντ. Βερεσέτης, Φρ. Παρασενάς, Στέφ. Κουνουλάρης, Δημ. Δούτας, Παν.
Λοράνδος, Κοσμ. Μανωλέσσος, Λουκᾶς Κουτσούφας, Κων. Σταροπούλος,
Νίκ. Κοντογάνης, Ιω. Μωράτης, Κονστ. Στονδατής, Άντ. Παναγιωτόπουλος, 'Ελενθ. Δόγκας, Σταμ. Καλμούζης, Δημ. Λαμπτιανός, Δημ. Γεωργίου, Στελ. Καραμετέσος, Ιω. Δαφνῆς, Ιω. Στογιαλάρης, Άντ. Αγοθέτης, Δημ. Αστέρης, Ιω. Αρβανίτης,

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
EN POTTEDDAM****ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD**

(N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVARAATBEDRIJF)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: «DIOSKUROI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20. Willemskade

ROTTERDAM

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

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemskade

ROTTERDAM,

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

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemskade

ROTTERDAM,

Ενέαγγ. Κόλλιας, Ενέαγγ. Βιτάλης, Αλέξ. Παρίδης, Νικ. Μόσχος, Σπύρ. Νταύσης, Νικ. Βαγιάνας, Απόστ. Στεργίου, Χρ. Χιόνης, Σπύρ. Μανωλέσος, Κωνστ. Φρέσης, Αντ. Γαβαλᾶς, Δομέν. Μονοτάξας, Δημ. Μενδρινός, Κωνστ. Γαβαλᾶς, Κλ. Γαμιονέδης και Παν. Κεφάλας.

Ο πλοϊκός τῶν λιμενικῶν δοκίμων

Τὴν 25ην Μαΐου ἀνεζώρθησαν ἐκ Πατρῶν ἐπιβαίνοντες τοῦ φορτηγοῦ «ΒΕΛΓΙΟΝ», τῆς ἑταῖρας «Εἰληναή, Α.Ε.», οἱ λιμενικοὶ δόκιμοι, πρὸς ἑκτέλεσιν διμήνιον ἐκπλανετικοῦ πλοίου ἀνὰ τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, εἰς τοὺς ὅποιος προσεγγίζει τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν. Τοὺς δοκίμους συνοδεύουν κατὰ τὸ πλοῦν τὸν ὁ πλοτάρχης - λιμενικὸς κ. Ἐμμ. Κανακάρης καὶ ὁ ἀνθεπολούσαρχος κ. Π. Παγώνης. Πρὸς τὸν ἄπολον τὸ φορτηγό προέβησαν εἰς ἐπιθεώρησην τῶν δοκίμων ὁ διευθυντὴς τῆς διοικήσεως τοῦ ὑφασμάτων Ναυτιλίας πλοιαρχος κ. Ν. Θαλασσινός καὶ ὁ προσωπάρχης τοῦ ὑπουργείου κ. Μιχ. Δουκάζος.

Η νέα διοίκησις τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν»

Ἡ νέα διοίκησις τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν» Ἐμπορικῶν ἀττικολοίων καὶ Βιομηχανικῶν ἐργοστασίων» κατηρτίσθη ὡς ἔξις: Προϊστάμενος τῆς δραγανώσεως ὁ κ. Ι. Πρόκως, γενικὸς γραμματεὺς ὁ κ. Β. Τσαγάρης, ταμίας ὁ κ. Στ. Ντάνος καὶ σύμβουλος οἱ κ. κ. Τούσκος, Σ. Σεργίου, Π. Δρίτσας, Μ. Λογοθέτης, Ν. Ποπολάνος, Γ. Μονοχρούδης, Ιωάν. Κόπελος, Ι. Μουστάζας, Ε. ἥ Δ. Κολένης, Α. Στελίου, Γ. Βόλτης, Θ. Κρητικόπουλος, Α. Λαγάς, Σ. Καμπάτης, Γ. Μωραΐτης, Ν. Κουφός, Α. Βαλμᾶς καὶ Κ. Κανταράκης. Τὸ Εποπτικὸν δὲ Συμβούλιον συνεργότησαν οἱ κ. κ. Ε. Δάλας, Νικ. Κολόνης καὶ Ν. Χρυσαρόπουλος.

Ο Κανονισμός ἐσωτερ. ψηφεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων

Διὰ ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθη ἔξαιρετὴ ἐπιτροπὴ ἐπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ διευθυντοῦ τοῦ ὑφασμάτων κ. κ. Κατσαπῆτην μετὰ τὴν ἐπόνησην τοῦ Κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων. Μετέπειτα τῆς ἐπιτροπῆς ταῦτης ὁ ἀντιπλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Π. Δουνγούτης, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. Παν. Γιαννούλατος καὶ Ἐμμ. Μιχαλινός, ὁ πρόεδρος τῶν πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. κ. Μιχ. Ἀμπονελάμη καὶ ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς «Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας» κ. Γ. Κοντάκος.

Νικόλαος Κανακάρης

Εἰς βαθύτατον γῆρας ἀπέθανε πρὸ τῆς ημέραν εἰς Κονσταντινούπολιν ὁ ἔκει ἀπὸ ἑτοῖς ἔγκατετημένος ναυτικὸς πράκτωρ καὶ ναυλομεσίτης Νικόλαος Κανακάρης, διατηρῶν τὸν εὐφήμιον γνωστὸν ὅμώνυμον ναυτικὸν Οἴκον ἀπὸ τοῦ 1895. Οἱ μεταστάς κατήγετο ἐκ Σίφνου, διευρίνετο δὲ διὰ τὰ πατριωτικά τοῦ αἰθίματα, ὑπεστήριξε μὲν θέμην τὰ ναυτιλιακὰ μας συμφέροντα, ἐν τῷ κύκλῳ τῆς δραστηριότητος τοῦ καὶ ἀπόρρητης τῆς βαθείας ἐπικήσεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου. "Ηδη καταλείπει ἀντάξιον οὐράνιον τὸν κ. Απόστολον Ν. Κανακάρην, δῆσις ἀπὸ ἑτῶν διευθύνει τὴν πατρικὴν ἐπιχείρησιν ἐπὸ τὴν ἐπονημάτων «Νικ. Α. Κανακάρης καὶ Υιός».

Τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν

Διὰ Β. Δ. ἐνεργοῦνταί αἱ ἀξόλουθοι τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν: ΠΛΩΤΑΡΧΑΙ: Ἀγ. Στάρου λιμενάρχης «Ηορακλείου», Ἐμμ. Κασσαβέτης λιμενάρχης Χίου καὶ Στέφ. Καρακάσης εἰς τὸ λιμενάρχειον Ηεραπόλεως. ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Ἀν. Καλλίδης εἰς τὸ Ν.Α.Τ., Νικ. Πετρόπουλος λιμενάρχης Καλαμῶν, Γ. Κοττούλας εἰς τὸ Υγρουργεῖον Ναυτιλίας, Νικ. Βλαδίμηρος λιμενάρχης Ἀργοστολίου, Ἄθαν. Παπαδαστίλειον λιμενάρχης «Υδρας» καὶ Π. Παπανικολάου λιμενάρχης Σάμου. Καὶ οἱ ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Παντ. Παγώνης εἰς τὴν σχολὴν Ναυτικῶν Δοκίμων, Ισίδ. Βασιλειάδης καὶ Διόδορος Βασιλειάδης εἰς τὸ λιμενάρχειον Ηεραπόλεως καὶ Νικολέρης Μίζος λιμενάρχης Ζακύνθου.

Πώλησις φορτηγοῦ

Τὸ φορτηγὸν «ΦΩΤΗΣ» τοῦ κ. Ν. Λυκιαδοπούλου τὸν γραφός 3.507 καὶ ναυτιγήσεως τοῦ 1912 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἀγοραστάς ἀντὶ 35.000 λιρῶν νέτ., μὲ τὴν ἐπωρχέσθων, ὅπος, διατάνατος τοῦ πολητοῦ, ἐκτελέσῃ τὸν λίγονταν ἐπιθεώρησην τοῦ.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Ὑπὸ τὴν ἐπονημάτων «Finchley Steamship Company, Ltd», ἰδούθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἑταῖρα, μὲ κεφάλαια 8000 λιρῶν καὶ μὲ σοπλὸν τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐν γένει ἐγγασίου. Διευθετᾶται ἀπὸ τῆς ὁρίσθησαν οἱ κ. κ. Ιο. Ν. Βασιλείου καὶ Λεων. Γ. Ιωαννίδης, τὰ δὲ γραφαῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς: 91—93 Bishopsgate, E. C. 2, London.

— Η πληθωροφρία, καθ' ἣν τὸ φορτηγὸν «PITA» 2495 τ. γραφός (τοῦ 1901) τοῦ κ. Γρ. Πανᾶ, τίθεται ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν, ἐλέγχεται ἀναρριπτής. Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον ἐπετελεῖ ἡδη ἐποικενάς εἰς τὴν Γένοβαν καὶ θὰ παραμείνῃ ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθέν ἀντὶ 22.500 λιρῶν παρὰ τὸν κ. κ. Παν. καὶ Μάρκου Λύρα Βελγικὸν φορτηγὸν «MATADI» 3094 τ. γραφός, 5250 d. w. καὶ μὲ σερβέν τοῦ 1936, παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ἐτέθη ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΛΥΡΑΣ Ν.». —

— Τὸ ἐπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «INVERGORDON» τὸν κ. Ρεθύμνην καὶ Κονιορκούντη, 6921 τ. γραφός καὶ ναυτιγήσεως 1923, ὑφισσεν εἰς τὸ Ἀμετερντα τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΟΡΟΣ ΧΕΑΜΟΣ». Ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐπίσης τίθεται καὶ τὸ ἐπεργον ἐν τῷ μετασκευασθέντων εἰς Ἀμετερντα φορτηγὸν «INVERGARRY», ἐνῷ τὸ «INVERLEITH» 6959 τ. γραφός (τοῦ 1921) ἀνήκονται εἰς τὸν κ. κ. Βλάσσον ἐτέθη ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «SUNSTONES».

— Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 2950 λιρῶν τὸ μικρὸν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «BEACONRAY», μὲ ἐν κατάστροφα, 344 τ. γραφός, 136 τ. νέτ καὶ 450 τ. φορτίου, μὲ ἐμφροτὸν βύθισμα 11.4 ποδῶν καὶ ναυτιγήσεως 1918, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935. Τὸ σκάφος τοῦτο θὰ παραληφθῇ εἰς Λονδίνον καὶ θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ταξίδια Ἰσπανίας.

— Τὸ ἐπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «CAMPDEN HILL», στάντα τὸ «B.», 4276 τ. γραφός, 7211 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1918, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1936, ἀνήκονται μίαν τῶν ἐπὸ τὴν διαχείρισιν τὸν κ. κ. Ρεθύμνην καὶ Κονιορκούντην Ἀγγλικὴν Ἐταιρίων, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας ἐφοπλιστάς, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 44.000 λιρῶν καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς ἔνα λιμένα τῆς Ἀπο. Ἀνατολῆς. Τὸ σκάφος τοῦτο ὄνομάζεται πρότερον «UMLAZI» καὶ εἶχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάιον τοῦ 1936, ἀνεν σερβέν, ἀντὶ 10.800 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΙΔΗ», στάντα τὸ «B.», 5210 τ. γραφός, 8400 τ. φορτίου καὶ ναυτιγήσεως 1920, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1937, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Ι. Α. Κοσμέτου καὶ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κονιορκούντη εἰς Γερμανίας ἐφοπλιστάς γύρω τῶν 55.000 λιρῶν καὶ παρεδόθη ἡδη εἰς τὸ Ἀμερικόν.

— Επίσης τὸ φορτηγὸν «ΦΛΕΘΩΝ», μὲ ἐν κατάστροφα, 4368 τ. γραφός, 7600 τ. φορτίου, μὲ ἐμφροτὸν βύθισμα 23.9 ποδῶν καὶ ναυτιγήσεως 1913, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Λιβανοῦ εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Ἀπο. Ἀνατολῆς ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς ἔνα Πατανούντον λιμένα.

— Η πόλης τοῦ φορτηγοῦ «ΙΘΑΚΟΣ» τοῦ κ. Γ. Δαραούλη, 3916 τ. γραφός (τοῦ 1906), ἡγιασθήσθη, μὴ παραληφθέντος τὸν πλοῖον ἐπὸ τῶν ἀγοραστῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΡΗΝΟΣ» 4394 τ. γραφός (τοῦ 1911), ὅπερ ἡγιασθῆ τὸν παρελθόντα Ιουνίου ἀντὶ 9.000 λιρῶν ἀπὸ Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστάς πρὸς διάλυσην, βάσει τοῦ σχεδίου «ναυτιγήσεων - διαλέσεων» καὶ είτη ἐπωλήθη παρ' ἀδελφῶν ἀντὶ 10.000 λιρῶν περίπου τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον εἰς Ἰάπωνας διαλεπτός, μὲ ἀμέσων παράδοσιν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἀγγέλλεται ἡδη, ὅπις ἐπανεπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Ἀπο. Ἀνατολῆς.

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α) Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,,

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 τ.)

'Αναχωρεῖ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ
'Αναχωρεῖ δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Παρασκευὴν 4 Ιουνίου 11 π.μ.
Σάββατον 12 Ιουνίου 4 π.μ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ μεσω ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΟΥ Α)Π "CA'I'RO CITY,,

'Αναχωρήσεις: 4 καὶ 18 Ιουν.,—2, 16, 30 Ιουλ.—13 καὶ 27 Αύγ.—10 καὶ 24 Σεπτ.

Σπεύσατε πρὸς ἐγγραφὴν

Πληροφορίαι: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ
Μέγαρον Βάττη—Τηλ. 43.027

λης πρός περιστέφω όχι μετάλλευσιν αντί τιμής 580.000 γιέν.

— Κατά πληροφορίας εκ Μοντεβίδεο, η διοίκησης τού λιμένος τούτου, έν συμβόλου της όποιας άπιστολήθη πρός καιρού εἰς τὴν ἀνέλκυσην τοῦ φρούριού της εἰς Λα Ραϊούν "Ελληνικού φροτηγού «ΜΙΧΑΛΗΣ», ἐπέβαλεν ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου συντηρητικήν κατάσχεσιν διὰ ποσού 130.000 χρυσῶν πέζων Οὐρανογάλης, πρὸς ἔξασφάλισην ἀπατητούσης τῆς διὰ σῶστρα. Τὸ φροτηγὸν «Μιχαλῆς» φέρει — ώς γνωστόν — ἔκτεταμένας ζημίας τῶν καὶ παραπλεύσιμένον εἰς Μοντεβίδεο.

— Τὸ «Λόιδ Λίστα» πληροφορεῖται ἐκ Βραζιλίας, ὅτι τὸ κατευθύνομενον ἐξ Ἀργεντινῆς εἰς Σίδνεϋ (τοῦ Καναδᾶ) καὶ προσεγγίσιον εἰς Ρίον "Ιανέψιον φροτηγὸν «ΕΛΕΝΗ Δ.», καθυστέρησεν ἐπει ἐπὶ τετραήμερον, λόγῳ σοβαρῶν προστριῶν, αἵτινες ἐσμειωθήσαν μεταξὺ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ. Πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς τάξεως εἰς τὸ φροτηγὸν παρενέβησαν ὄργανα τῆς λιμενικῆς ἀστυνομίας τοῦ Ρίον "Ιανέψιον, ἀπανα συνέλαβον τὸν ἀρχηγὸν τῆς στάσεως, τὸν ὥποιον καὶ πρόκειται ν' ἀποτελούν ἑπό τον συνοδείαν εἰς Πειραιά.

— Τὸ «ΟΡΟΣ ΧΕΛΑΜΩΣ» (ex "INVERGORDON") καταμετρήθη εἰς "Αμετερνταμ" μετά τὴν διασκενήν του ἀπὸ «τάκερο» εἰς «τράμπα», ενόρθη 5140 τ. γραδός.

— Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Billiter Steamship Company, Ltd» συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ νέα ἑταφία μὲν κεφάλαια 5000 λιρῶν καὶ μὲ σκοπὸν τὴν διενέγγυαν παντὸς ἕδους ἐφοπλιστικῶν ἔργων. Διενθύνεται τῆς νέας ἑταφίας φύσισθησαν οἱ κ. κ. Α. Λούζης καὶ Henry Hesketh, τὰ δὲ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς: 11—12 Bury Street, E. C.3, London.

— Ἐξετέλεσε γενικάς ἐποικενάς εἰς Λίθο τὸ φροτηγὸν «Δῆμη. Τιγγέση», ἐδεξαιμενίσθη δὲ εἰς Μπάρδον πρὸς ἐποικενήν ἐλασμάτων τινῶν εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς πρώσας τὸ φροτηγὸν «Άγιος Μάρκος». Ἐπειστράθησαν ἐπίσης εἰς Μπάρδον μὲν ἐποικενήν τῶν ἐν συγκρούσεσι ζημιῶν τοῦ φροτηγοῦ «Φραγκούλη. B. Γουλανδρῆ». Τὸ κόστος ἀπότον ἀνήθησεν εἰς τὸ ποσόν τῶν 7000 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ Οίκου τοῦ κ. N. Βερνίκου "Οἰλλανδίκον" ναυαγοσωστικὸν «EUROPE» 136 τ. γραδός καὶ ναυπηγήσεως 1906, παραληφθὲν εἰς τὴν Δουνγέρον ὑψώσει τὴν Ἐλληνικήν την σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΕΛΕΝΗ B.».

— Τὸ "Άγγλικὸν φροτηγὸν «TEMPLE LANE» 4289 τ. γραδός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ὥρη ἡγοράσθη, ώς γνωστόν, ὑπὸ τῆς ἑταφίας «Κάρος, Α. Ε.», πρόκειται νὰ παραληφθῇ εἰς Γένοβαν ἡ Μασσαλίαν, μετά τὴν ἐξ Ινδῶν ἐποικοφήν καὶ ἐκφόρτωσιν τοῦ. Τὸ ἐπὶ λόγῳ φροτηγόν, τιθέμενον ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν, θὰ μετονομασθῇ «ΠΑΝΑΓΙΑ».

— Εἰς Γένοβαν ἔξετέλεσεν ἐποικενάς τὸ φροτηγὸν «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ».

Αγοραπωλησίαι πλοίων

"Αγοραπωλησίαι πλοίων δὲν ἐσμειωθησαν κατὰ τὸ 6' 150ήμερον τοῦ Μαΐου εἰς εὐρεῖαν κλίμακα, λόγῳ ἀφ' ἐνὸς τῶν ὑψηλῶν τιμῶν καὶ τῆς πεποιθήσεως ἀφ' ἔτερον τῶν πλοιοκτητῶν, ὅτι οἱ ιανοποιητικοὶ ναῦλοι θὰ διατηρηθοῦν ἐπὶ μαρρῷ χρονισῶν διάστημα, ὥστε εἰς περίπτωσιν μᾶς ἀπότελεσαν πτώσεως τοῦτον ἀξιῶν τῶν πλοίων νὰ καλύπτεται ἡ ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶ ἀπὸ τὸ πραγματοποιηθόσθενον ἐν τῷ με-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΙΕΛΟΥ

ΖΗΤΕΙΤΕ ΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

KARL GRAMMERSTORF

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΞΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ ΑΒΑΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΣ
ΚΑΙ ΞΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΙ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΜΕΣΙΤΑΙΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

KIEL - HOLTEAU

HAMBURG

BRUNSBUTTELKOOG

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

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

ταξὶν παρ' ἀρτὸν κέρδος ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως. Τὴν τοιαύτην ἐφεκτικότητα ἐπηρέασσον καὶ ἡ ὑψηλὰ τιμὰ τῶν ναυπηγήσεων, αἵτινες ἐντὸς μᾶς τοιετίας ἀνῆλθον διὰ τὰ συνήθη φροτηγὰ ἀτμόπλοια τῶν 9000 τ. d. w. ἀπὸ 8.10.0 λίρας κατὰ τὸν τοῦ φροτηγού εἰς 13 ἕως 14 λίρας καὶ μὲ χρονιζή παράδοσιν πέραν τοῦ ἔτος. Νέότερα, ἐτομοπαράδοτα σχάη — ἀναφέρει σχετικῶς τὸ «Fairplay» — πραγματοποιοῦν ἔτι μεγαλύτερας τιμᾶς. Οὕτω σχάσις 9800 τ. φροτηγού παρηγέλθη πρὸς διμήνου ἀντὶ 11.17.0 λιρῶν κατὰ τὸν τοῦ φροτηγού παράδοσιν τὴν φροτηγὴν "Ανοίξιν", ἐνῷ ἔτερον 9100 τόννων, ναυπηγούμενον, ἡδη, ἡγοράσθη ἀντὶ 13 λιρῶν κατὰ τὸν τοῦ φροτηγού παράδοσιν τὸν φροτηγὴν "Οἰκτόβριον", ἔτερον δὲ 9200 τόννων μὲ παράδοσιν τὸν Ιούλιον προσεφέρθη πρὸς πόλησιν ἀντὶ 14.500 λιρῶν, ἡδη πρὸς λίρας 15.15.0 κατὰ τὸν τοῦ φροτηγού. "Ἐπι ὑψηλέρεων είναι ἡ τιμὴ τῶν μικρῶν μεγέθους νεοναυπηγήτων πλοίων, ἀναφέρεται δὲ ἡ φροτηγού παράδοσιν περίπτωσις τοῦ Νοθηγικοῦ ἀπὸ «Ηούπορ», φροτηγὸν μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ σέλτεο — ντέρε, 1318 τ. γραδός, 2410 τ. φροτηγού παρὰ ναυπηγήσεως 1936, ὅπερ ἐπωλήθη πρὸς ἔβδομάδας εἰς "Αγγλόνες ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 60.000 λιρῶν περίποτον. Παρ' Ἐλλήνων δὲν ἡγοράσθησαν, εἰμὶ ἐν μόνον μικρῷ "Αγγλίζον ἀπτολίσιον φροτηγὸν 344 τ. γραδός (τοῦ 1898), ἀνηγέλθη ὅμως, ἡ παραγγελία πρὸς ναυπηγήσην ἐνὸς δευτέρου φροτηγού 9800 τ. παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφὸν Κουλούρουντη καὶ ἡ παρὰ τὸν ίδιον ἀγορὰ διὰ πελάτας τοῦ ἔτερου ὑπὸ ναυπηγήσην φροτηγού 9100 τ. παραδοθησόμενον τὸν "Οἰκτόβριον".

Αἱ νυνιώτεραι ἀγοραπωλησίαι τοῦ 150ήμερου ἔχουν ὡς ἔξης:

«TEL — AVIV» Παλαιστινάκων, μικτὸν ἀτμόπλοιον, μὲ δύο καταστόματα, 6197 τ. γραδός καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη εἰς Τάπονας ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 31.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται παραπλισμένον εἰς τὴν Χάιφαν.

«BERAN» Νοθηγικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1127 τ. γραδός, 1830 τ. φροτηγού καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθη παρὰ Συνηδόνης ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 300.000 Σουηδικῶν κορωνῶν.

«ALMORA» Νοθηγικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 2433 τ. γραδός, 4000 τ. φροτηγού καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 16.000 λιρῶν.

«OTTERBURN» Αγγλίζον, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1548 τ. γραδός, 2300 τ. φροτηγού καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 21.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν "Οἰκτόβριον" τοῦ 1926 ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

«VILLE DE SETE» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1126 τ. γραδός, 1460 τ. φροτηγού καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 8000 λιρῶν.

«SANTA TECLA» Ἀμερικανικόν, μὲ δύο καταστόματα, 2492 τ. γραδός, 3956 τ. φροτηγού καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Γένοβας ἀντὶ 82.000 δολαρίων, μὲ παράδοσιν τὸν φροτηγὴν "Ιούλιον" εἰς ἔνα λιμένα τῶν "Ηνομένων Πολιτειῶν".

«ABU» Νοθηγικόν, διπλέλικον μότορ — τάνκερ, μὲ ἐν κατάστρωμα 6578 τ. γραδός, 10.660 τ. φροτηγού καὶ ναυπηγήσεως 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 105.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ ἀγορὰ τῶν πρὸς διάλυσιν πωλουμένων παλαιῶν πλοίων διετηρήθη καὶ κατὰ τὸ 6' 150ήμερον τοῦ Μαΐου σταθερὰ εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα, τιμῶν γύρω τῶν 4 λιρῶν κατὰ τὸν τοῦ φροτηγού, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους καὶ τῆς κατηγορίας τῶν πωλουμένων πλοίων. Ἡ προσφορὰ χωρητικότητος παρὰ τὰς ὑψηλὰς ἀπέτας τιμὰς ἐποχῆς λίαν περιωρισμένη, διότι οἱ πλοιοκτηταὶ, οἱ κατέχοντες παλαιῶν πωλητικότητα, ιανοποιημένοι ἐν τῆς ζωηρότητος τῆς ναυλαγορᾶς, ἐπιδιώκουν ἀκόμη εὐνοίες δέρουσι πωληθῆσεως, οἵτινες καὶ δὲν φάνεται δύσκολον νὰ ἐπιτευχθῶν. Ιταλοὶ διαλταὶ διαπλαγμένοις τινῶν Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων εἰς τὴν τιμὴν τῶν 90 — καὶ πλέον, κατὰ τὸν τοῦ φροτηγού πλοίον 7 μόνον πλοίον 4523 τ. γραδός, ὡς ἔξης:

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ "Άγγλικά ἀπὸ «Hayle» 476 τ. γραδός (τοῦ 1893) ἀντὶ 1000 λιρῶν, «St. Catherine» (ἐπιβατηγῶν) 1065 τ. γραδός (τοῦ 1893) ἀντὶ 5250 λιρῶν, «Jubilee Queen» (ἐπιβατηγῶν) 341 τ. γραδός (τοῦ 1897) ἀντὶ 1625 λιρῶν, παραδοτέα εἰς Μπίζενταντ καὶ τὰ ἀλευτικά «Sea Hawk» 169 τ. γραδός (τοῦ 1898) καὶ «Eastbourne» 163 τ. γραδός (τοῦ 1896) ἀντὶ 1275 λιρῶν μοῦ. ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μηδὲ γνωσθείσης τιμῆς τὸ ἓπο σημαίαν τῆς Χονδρίας ἀπὸ «Venator» 1113 τ. γραδός (τοῦ 1901) καὶ ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 2250 λιρῶν, παραδοτέα εἰς Γιβραλτάρ, ὡς ἔστι καὶ εὐνοίεσται μὲ ζημίας ἐπὶ βομβαρδισμοῦ παρ' Ισπανικῶν ἀεροπλάνων, τὸ Νοθηγικόν ἀπὸ «Guilnes» 1196 τ. γραδός (τοῦ 1888).

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

Ναυτικαί Δίκαι

Έκφρότωσις καὶ ύπολογισμὸς σταλιῶν

Ἐνδιαιρέοντας ἀπόφασις ἔξεδόθη πρὸς ἡμερῶν ὑπὲ τοῦ Ἐφετείου τῶν Βρυξελλῶν ἐπὶ πειπτώσεως προσδιορισμοῦ τῶν σταλιῶν ἐνὸς πλοίου. Τὸ φροτηγὸν «Selma» εἶχε ναυλωθῆ διὰ τὴν μεταφοράν φροτίου ζύλιας ἐκ Φινλανδίας εἰς Ἀμβέρσαν ἥ καὶ Βρυξέλλας, οἱ δὲ συμβαλλόμενοι διεφόνησαν, ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν ὁρισμένων ἄρθρων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἵδιον δὲ τῶν ἐπὶ ἄρθρ. 8 καὶ 27. Τὸ ἄρθρον 8 καθόδιζεν, ὅτι τὸ πλοῖον ὕφειλε νὰ φορτώσῃ καὶ ἐκφορτώσῃ κατὰ τὸν συντομότερο χρόνον, «ὅσον — δηλαδὴ — ταχέων ἡδύνατο νὰ παραλάβῃ ἥ νὰ παραδῷσῃ», ἐνῷ τὸ ἄρθρον 27, ἀποτελοῦντο γειρόγραμον συγκατήρομα τοῦ ἑντύπου ναυλοσυμφώνου, προέβλεπεν, ὅτι «ὅ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν χρόνος ἔδει νὰ ἐπολογίζηται ἀπὸ τοῦ κατάπλου καὶ ὅτι τὸ πλοῖον ὕφειλε νὰ ἐκφορτώνῃ μὲ ταχύτητα 20 στάνταρτς κατὰ κύτος καὶ ἐργάσιον ἡμέραν, καθορίζεται ἐπιτρέποντος».

Ο πλοίαρχος καὶ ἀπὸ προκειμένῳ ἑνάγον, ισχροῖσθι, ὅτι τὸ ἄρθρον 27 ὑπερίσχεται τοῦ ἄρθρου 8 καὶ ἐπέβαλεν εἰς τοὺς παραλίπατας περιόδου παραλαβῆς τοῦ φροτίου ἐκ τῶν προτέρων καθορισμένην. Τὸ δικαστήριον συνεψόντος πρὸς τὴν ἀπόφην ταῦτην καὶ ἐδέχθη, ὅτι, ἐπὸ ταῖς ἑπτεκαὶ συνιθήσας, ἡ περιόδος τῶν σταλιῶν ἦτο ἔνια καὶ συνεῖχε καὶ διὰ συνεπὸς οἱ παραλίπτωα δέν ἡδύνατο νὰ ἐπικαλεσθοῦν τὴν ἔλευθρην διαμαρτηρίας ἀπὸ μέρους τοῦ πλουάρχου, ὅταν ἡ ἐκφόρτωσις ἔβράδυε ἥ καὶ διεκόπητο ἀλόητη. Ἔτοντος ἐπὶ πλέον ὑπὲ τοῦ Βέλγου δικαστοῦ, ὅτι διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, ἐφόσον ἔδει νὰ διεξάγηται αὕτη μὲ ταχύτητα 20 στάνταρτς κατὰ κύτος καὶ ἐργάσιον ἡμέραν, καθορίζεται ἐπιτρέποντος, συμψόνων πρὸς τὸ ἄρθρον 27, δὲν ἔπειτε νὰ ληφθῇ ἐπὶ ὅριν τὸ περιεχόμενον τοῦ μεγαλυτέρου κύτου διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν σταλιῶν. «Ο δρος οὗτος — εἴτε — δὲν ἐπέβαλε τὴν ἰδίαν ταχύτητα δι' ἐκστοτοῦ κύτος, ἀλλὰ μέσον δρον παραδόσεως κατὰ κύτος, τῆς ἐλαχίστης συνολικῆς παραδόσεως καθορίζομένης εἰς 80 στάνταρτς δι' ἐκάστην ἑργάσιον ἡμέραν, ἐφόσον τὸ πλοῖον διέθετε τέσσαρα κύτη.

Τὸ «Selma» ὕφειλε νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς Ἀμβέρσαν καὶ Βρυξέλλας, ἔπειτος δὲ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς λημένος εἰς τὸν ἔτερον κατὰ Κυριακήν. Τὸ ἄρθρον 1 τοῦ ναυλοσυμφώνου καθώριζεν, ὅτι «τὸ πλοῖον θὰ κατευθυνθῇ εἰς Βρυξέλλας ἥ καὶ Ἀμβέρσαν, κατὰ τὴν ἀφεσιν τῶν ναυλωτῶν, διὰ δὲ ὅ καταναλογησμένους χρόνους διὰ τὸν πλόνυ ἀπὸ τοῦ ἐνὸς λημένος εἰς τὸν ἔτερον — ἐφόσον ἥπτεται προσδιορισμὸν τοῦ μεγαλυτέρου κύτου, διὰ τὸν ναυλοσυμφώνος ἔντερον». Τὸ ἄρθρον 8 ἔξι ἀλλον, προέβλεπεν, ὅτι αἱ Κυριακαὶ καὶ αἱ γενικαὶ ἡ τοπικαὶ ἔορται ἔξαρσταν, ἐφόσον δὲν γίνεται μετεια τις εἰδικῇ, περὶ τῶν ἑθίμων τοῦ λημένος τῆς Ἀμβέρσης.

Τὸ Ἐφετεῖον ἀπεδέχθη, ὡς προσανές, ὅτι τὸ ταξίδιον ἀπὸ Βρυξέλλων εἰς Ἀμβέρσαν ἔπειτε νὰ θεωρηθῇ ὡς περιλαμβανόμενον εἰς τὰς σταλίας. Νομίσκον περιοδικόν, σχολικὸν τὴν ἀνωτέρῳ ἀπόφασιν, τοιχεῖ, ὅτι ἀνατρέπει αὕτη τὴν ἱεροταμένην σχετικὴν νομολογίαν, συμψόνως πρὸς τὴν ὄποιαν ἡ χορηγομένη περιόδος πρὸς ἐκφόρτωσιν δέον νὰ καθορίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ περιεχομένου τοῦ μεγαλυτέρου κύτου, διὰ τὸ ναυλοσυμφώνον διῆγει τὴν πρὸς ἐκφόρτωσιν ποσότητα κατὰ κύτος καὶ ἡμέραν, ἐφόσον δὲν γίνεται μετεια τις εἰδικῇ, περὶ τῶν ἑθίμων τοῦ λημένος τῆς Ἀμβέρσης.

ROYAL EXPRESS MAIL LINE SIS "HELIOPOLIS,, ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

TAXEIA EΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΑΞΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ
Ἐκάστην Δευτέραν 4 μ.μ. κατ' εύθεταν ΑΛ)ΔΡΕΙΑΝ
» Παρασκευὴν 11 π.μ. » ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

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

Α)π "HELIOPOLIS,,

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

Διάρκεια ταξίδιον ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ μέχρι ΠΑΡΙΣΙΩΝ ὡραι 58.

Διαμονὴ εἰς ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ 11 ἥ 18 ἡμέραι εἰς τὰ καλλίτερα ἔνοδοχεῖα.

ΑΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΜΕ ΤΑΣ
ΕΥΝΟΓΚΩΤΕΡΑΣ ΤΙΜΑΣ

Διὰ πληροφορίας καὶ πράτησιν θέσεων ἀπευθυντέον εἰς τὸν Γενικοὺς Πράκτορας Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σια—Ο. μήρους 20, Πειραιᾶ. Τηλέφ. 41.053 - 40.060.

ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ-Πανεπιστημίου 40, Αθήνας. Τηλέφ. 22.243 καὶ εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων καὶ Τουρισμοῦ.

Η διάσκεψις τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Επιτροπῆς»

Ἡ συγκληθεῖσα πρὸς ἡμερῶν εἰς Παρισίους διάσκεψις τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Επιτροπῆς», μετὰ μαρούς ἐξονυχιστικάς συζητήσεις ἐπὶ θεμάτων ἐξαιρετικῶν ἐνδιατέλεοντος, ἀπαντά ἐπὶ σειράς ἐτῶν ἀπησχόλησην τοὺς πονηρούς, ἐπέτυχε τὴν ἐπὶ αὐτῶν πρᾶγματος τῶν διεθνῶν συμβάσεων, δι' ὃν ἐναρμονίζεται ἡ ποικιλία τοῦ ναυτικοῦ πονηροῦ, ἡ ἀφοδοσία τὴν πονηρούς καὶ ἀστικούς δικαιωδούσιαν τῶν δικαιωτηρίων ἐν περιπτώσει συγκρούσεως καὶ συντηρητικῆς κατασχέσεως πλοίου. Αντιτροπούσιον διότι τῶν ναυτικῶν χωρῶν μετέσχουν τῆς διασκέψεως ταῦτης, ἡ δοία συνεδρίασεν ἐπὶ τοῖς ημέρας, ὑπὲ τοῦ προεδρίας τοῦ C. Ripert καὶ παρονοίᾳ τοῦ Γάλλου ἐπαρχούγον τοῦ Εμπορίου κ. Bastid. Τὴν Ελλάδα ἀντεποδούσεν πεισθεῖσαν ὁ δόκτωρ Χαρολαμπίδης.

Κατὰ τὰς συζητήσεις ἐπὶ τῶν σχεδίων τῶν τριῶν συμβάσεων ἀνεπιύθησαν πολλαὶ γνῶμαι ὑπὲ τῶν διαφόρων ἀντιπροσώπων καὶ ἐγένοντο ἀποδεκταὶ τροποποιήσεις, οὕτως ὡστε τὰ τελικὰ αὐτῶν κείμενα διεπιτύθησαν ὡς ἔξης:

ΠΟΙΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ: Λέθρον 1.— Ἐν περιπτώσει συγκρούσεως πλοίου ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ, ἡ ἀλλον τινὸς ἀτυχήματος, ὁ πλοιαρχὸς καὶ πάντα ἔτερον μέλος τοῦ πληρώματος, περιπώς ἡ ὀλίγως ὑπεύθυνον διὰ τὴν σύγχρονον ἡ τὸ ἀτυχήματα, δὲν δύναται νὰ διωχθῇ πονηρούς ἡ πειθαρχίας, εἴμι μόνον ἐνόπλιον τῶν δικαιωτηρίων τῆς χώρας, ἡ τὴν σημαίαν ἔφερε τὸ πλοῖον κατὰ τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως ἡ ἀλλον θαλασσίον ἀτυχήματος.

Λέθρον 2.— Αἱ συμβαλλόμεναι χώραι, διαφυλάττουσαι τὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα τῶν διά την πονηρήν δίωξιν πάσης πολασίμου πράξεως, διαπραττομένης ἐντὸς τῶν θυντικῶν αὐτῶν χωρικῶν ὑδάτων, συμφωνοῦν ὅπως ἀποδεχθοῦν, ἵνα αἱ ἀρχαὶ, αἱ καθορίζουσαι ὑπὲ τοῦ ἄρθρου 1, ισχύσουν ἐν τῷ πράξει διὰ τὰς περιπτώσεις συγκρούσεως ἡ ἀλλον ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἐπισυμβολησμένον εἰς τὰ χωρικὰ ὑδαταὶ ἀλλος χώρας, παρὰ ἐξεινῆς, ἡς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον.

Λέθρον 3.— Εἰς τὴν περιπτώσειν τὴν προβλεπομένην ὑπὲ τοῦ προγονάρχου ἀρθροῦ, δὲν ἡ διατάσσεται ἡ δημιουρίας ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου, οὔτε ἀξόμην καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν προαναγράφεισεν. Τὴν τοιαύτην δημιουρίαν ἡ κατάσχεσης δύναται μόνον νὰ διατάσσῃ ἡ χώρα, ἡς τὴν σημαίαν φέρει τὸ πλοῖον.

ΛΑΣΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ: Τὸ κείμενον τῆς συμβάσεως περὶ τῆς ἀστικῆς δικαιωδοσίας ἐν περιπτώσει συγκρούσεως ἐπροποιήθη τελικῶς:

Λέθρον 1.— «Ἡ ἀγωγὴ δι' ἔπονθεσιν συγκρούσεως μεταξὺ πλοίων θαλάσσης ἡ μεταξὺ πλοίων θαλάσσης καὶ πλοίων ἐποτερικῆς ναυαπολοΐας δύναται νὰ ἐγερθῇ καὶ ἐπίσημην τοῦ ἑνάγοντος: α') Ἐνόπλοι τῶν δικαιωτηρίων τῆς κατοικίας τῶν ἑναγομένων ἡ τοῦ λημένος νηολογήσεως τοῦ πλοίου τοῦ ἑναγομένου, β') Ἐνόπλοι τῶν δικαιωτηρίων τῆς κατοικίας τῶν ἑναγομένων ταπεσκέθη, ἔστω καὶ ἀν ἐπὶ της μεταξὺ ληρη ἡ κατάσχεσις ἐπὶ τῇ καταθέσει ἐγγυήσεως πρὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς. Καὶ γ') Ἐνόπλοι τῶν δικαιωτηρίων τῆς κατοικίας, ἔντος τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς ὄποιας ἔλαβε κώραν ἡ σύγχρονος.»

Λέθρον 2.— «Ἡ καθορίζουσαι διὰ τοῦ προηγονάρχου δικαιωδοσία, δέν ἀφετεί ἀπὸ τοὺς διαδίκοντος τὸ δικαιόματα, νὰ ἐγέρσιν τὴν ἀγωγὴν ἔνωπον τῶν όποιων ἑγέρθη — καὶ τοῦ ἄρθρον 1 — ἡ κυρία ἀγωγή.»

Λέθρον 4.— «Ἡ παρασκευή σύμβασις ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ ἀγωγῶν διαποτοποιησμένων τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐπέλεσην ἡ παραλίενην χειρισμοῦ ἥ ἔξι ἀμελεῖας περὶ τὴν τήρησιν τῶν κανονισμῶν ναυαπολοΐας ἐναντίον ἄλλου πλοίου ἥ ἀντικειμένου ἡ προσώπων ἐπιβανόντων αὐτῷ, ἔστω καὶ ἐάν δὲν ἐπῆλθε κατὰ κυριολεξίαν σύγχρονος.»

Λέθρον 5.— «Ἐκ τῶν θεσπιζομένων διὰ τῆς παρόντος συμβάσεως οὐδὲλλως τροποποιοῦνται αἱ ἡδη ἰσχύουσαι νομοθεσίαι καὶ ἀρχαὶ τῶν διαφόρων συμβαλλομένων χωρῶν, δύον ἀφορᾶ τὰς συγκρούσεις πολεμικῶν σκαφῶν ἥ κυβερνητικῶν πλοίων, ἀπησχόλημένων ἀποκλειστικῶς εἰς δημιουρίαν ἐπηρεοσίαν.

ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΠΛΟΙΟΥ: Μετὰ εἰσήγησιν

VINKE & Co

Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines

ROTTERDAM

Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

τοῦ κ. Dor, τονίσαντος, ότι αἱ ἐπὶ τῆς συμβάσεως ταύτης δρυσηδειαὶ, αἵτινες ἀνένιψαν κατὰ τὰς συναφεῖς συγχρήσεις ἐν τῇ Διασκέψει τοῦ "Οολό, ἑψίστανται, ὡς πρὸς τὰς περιπτώσεις βλαβῶν, ἔλαβον τὸν λόγον ἀρχετοὶ ἀντιπόδου πιαταπόδους τὰς ἐν προσεκμένῳ γνόμοις τον καὶ ἐποτηρίζαντες ἀναλόγους τροποποιήσεις τοῦ σχεδίου. 'Ο κ. Atten (τῆς Νορβηγίας) εἶπεν, ότι εἴναι ἐπάναγκες νὰ εὐνοηθοῦν οἱ πιαταπόδαι τοῦ ἐφοπλιστοῦ, διεισιλούνομενης τῆς κρατήσεως τῶν πλοίων, νὰ προσταθοῦν, ὅμως, ἐπαρχός καὶ οἱ πλοιοκτήται ἀπὸ τὰς ἐνδεχομένας εἰς δάρος τον ἐπερθασίας.

Ο κ. Civiletti (τῆς Ιταλίας) ἔξειρασε τὴν εὐχήν, ὅπως τὸ δικαιόματα κατασχέσεως ἀνήκῃ εἰς πάντας τοὺς πιστωτὰς καὶ οὐχὶ μόνον εἰς ὁρισμένην κατηγορίαν ἢ εἰς αὐτῶν. Ἐπέσυρε ἐπίσης τὴν προσοχὴν τῆς διασκέψεως ἐπὶ τῆς διναστήτητος νὰ περιληφθοῦν αὐτοῦντα καὶ εἰς τὴν παροδοῦν διὰ τὰ πλοῖα σύμβασιν, ὥσιμενα διατάξεις τῆς συμβάσεως τῆς Ρώμης διὰ τὰ ἀεροσκάφη. 'Ο Γερμανὸς ἀντιπόδους κ. Brandt ἐπειθέμει, ὅπως η σύμβασις περιορισθῇ ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν σεντηριστικὴν κατάσχεσιν ἐν περιπτώσει συγκρουσίσεως, η σώστιον μὲν περιοριζόμενης ὅμως καὶ τῆς εὐθύνης τοῦ κατασχόντος, τὸν ἀποδεκνέαται ἀδικιαλόγητος η κατασχεσία. Οἱ Γάλλοι καὶ Βέλγοι ἀντιπόδους συνεπόνησαν μετὰ τοῦ κ. Brandt, ἐπό τινας προϋποθέσεις, η δὲ σύμβασις ἐνεργοῦμενη τελικῶς μὲν τὴν ἀκόλουθον διατύπωσιν:

Ἀρθρον 1.— Πᾶς πιστωτὴς ἐφοπλιστοῦ, δύναται, εἰς περίπτωσιν συγκρουσίσεως νὰ κατασχῇ συντηρητικὸς τὸ πλοῖον, ἕστος καὶ ἐὰν τοῦτο εἴναι ἔτοιμος πρὸς ἀπόπλουν. Τὸ παρεχόμενον δικαίωμα τῆς κατασχέσεως δύναται ν' ἀσφημῇ παρὰ πολιτῶν τῶν συμβαλλομένων χωρῶν ἐπὶ πλοίον φερόντων τὴν σημαίαν μᾶς τῶν συμβαλλομένων χωρῶν ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας τῶν δικαιοφόρων τῶν χωρῶν τοῦτων.

Ἀρθρον 2.— Η κατάσχεσις ἐπειδόλεται μόνον κατόπιν ἀδειας τοῦ δικαιοφόρου. 'Ο κατασχών πιστωτὴς δύναται νὰ κλήθῃ, ὅπως παράσημη ἐγγνησίες ἀναλόγους πρὸς τὴν ἀξίαν τῆς ἐπειδούσης ζημιάς εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν η κατάσχεσις ἥθελεν ἀποδευγμῆ ἀδικιαλόγητος.

Ἀρθρον 3.— Ο δικαιοτῆς διατάσσει τὴν ἄρσην τῆς κατασχέσεως, ὅπως ἥθελε κατατεθῆ ἐπαρχής ἐγγνήσιος.

Ἀρθρον 4.— Ή αἴτησις ἄρσεως τῆς κατασχέσεως ἔναντι παροχῆς ἐγγνήσεως, δὲν δύναται νὰ ἐμμηνοῦθῇ ὡς ἀναγνώρισις τῆς εὐθύνης η ὡς παρατήσις ἀπὸ τοῦ ἐνεργετήματος τοῦ νομίμου περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης.

Ἀρθρον 5.— Ἐν περιπτώσει ἀδικιαλογήτου κατασχέσεως, θὰ διατάσσεται ὁ κατασχὼν νὰ καταβάλῃ τὰ ἔσοδα διὰ τὴν δοθεῖσαν ἐγγνήσιον πρὸς ἀποφυγὴν τῆς κατασχέσεως η τῆς ἄρσεως αὐτῆς. 'Εὰν δὲ κατασχὼν δὲ καταβάλῃ καὶ ἐτέροις ἀποζημίωσιν διὰ προσγενούμενην εἰς τὸν ἀντιδίκον τοῦ ζημιάν ἐξ ἀδικιαλογήτου κατασχέσεως, θὰ ἀποφασίζεται παρὰ τῶν δικαιοφόρων τῆς ζώρας, ἐν τῇ ὅποις ἐννογήθῃ η κατάσχεσις.

Ἀρθρον 6.— 'Ο τύπος τῆς διαδικασίας τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐπιβολῆς ταύτης διαγράφεται ἀπὸ τοῦ νόμου τῆς ζώρας, εἰς ἣν ἥθελεν ἐνεργητῆ ἡ κατάσχεσις.

Ἀρθρον 7.— Η παροδα σύμβασις ισχεῖ καὶ διὰ περιπτώσεις κατασχέσεως ἐπὶ τῷ σκοτῷ ἀποζημιώσεως βλάβης, τὴν ὥρην ἥθελεν ἐπιτέρει, συνεπείᾳ ὥρισμένον ψειροπάτη, η παραλείψεων ψειροπάτη, η συνεπείᾳ μὲν συμμορφώσεως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς ναυτοπλοίας, πλοίον τις ἐναντίον ἐτέροις η ἀντιτεθέντος η προσόπου ἐπιβανόντον αὐτῷ, ἕστος καὶ ἐὰν ἀρόμη η βλάβη αὕτη δὲν προέρχεται, κατὰ κυριολεξίαν, ἐκ συγκρούσεως.

Ἀρθρον 8.— Τὸ κείμενον τῆς παρούσης συμβάσεως δὲν δύναται

νὰ τροποποιηθῇ τὸν νόμον η τὰς ἰσχεῖ ἀρχὰς εἰς τὰς διαφόρους γόρας τῶν συμβαλλομένων μερῶν, αἵτινες ἀφοροῦν συγκρούσεις πολεμικῶν πλοίων η κυβερνητικῶν τοινότων, ἀποκλειστικῶς ἀποστολημένων εἰς δημοσίας καὶ οὐχὶ εἰς ἐμπορικάς ἐπηρεσίας.

Η ΝΕΑ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ: Τὰ λοιπά θέματα τῆς ἡμερησίας διατάσσεται, ἵστο τῶν «ἄπτ» εὐθείας φορτωτικῶν καὶ τῆς «εὐθύνης αεροσπασαρδού παρεπέμψησαν εἰς εἰδίκην ἐπιτροπήν πρὸς εθνοτέραν μελέτην καὶ εισήγησαν εἰς τὴν νέαν διάσκεψιν, ὅποιος — ὡς ἀπερασίδη — θὰ συγκληθῇ ἐπὸ διοργάνωσης τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» εἰς τὸ 'Αμερικανικόν.

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοία

«ΛΙΓΕΥΣ»: Τὴν ἐν συγκρούσεις δύνησιν τοῦ φορτηγοῦ τούτου ἀνεγόμαψεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. 'Αναγγέλλεται ἡδη σηματικῶς, ὅτι τὸ Γερμανικὸν ἀπομόλοιον «INDALSALFVEN» μετέφερεν εἰς Κύπρον μίαν σωσίσιον λέμβον τοῦ «Αλγένεος», τὴν ὥραν περισυνέλεξεν εἰς πλάτος 55Β, καὶ μῆρος 16Α. 'Ο Γερμανὸς πλοιαρχός ἀνεψερεν, ὅτι εἰς τὴν ἀνότερον θέσιν παρεπήρησεν ἀρχετά ἐπιπλέοντα συντρίμματα, προσοχόμενα ἀπὸ τὸ καταποντισθὲν 'Ελληνικὸν πλοίον. Τὸ 'Αμερικανικὸν φορτηγὸν «NASHABA» ἀρ' ἐτέρον, ἔφθασεν εἰς τὴν Γδυνίαν ἀνέν τοντεματίαν, ἀπεβίσατε δὲ τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ «Αλγένεος». Τὸ 'Αμερικανικὸν πλοίον ἐπέστη καὶ αὐτὸ ἀρχετάς ζημιὰς εἰς τῆς συγκρούσεως, παρεπηρίθη δὲ λειαρχὸν διαφορὴ εἰς τὸ «φόροις τοῦ. Τὰ «τάνκες» εὑρέθησαν στεγανά.

Εἰς τὴν διεξαχθεῖσαν ἵπο τῶν ἀρμοδίων ναυτικῶν ἀρχῶν τῆς Γδυνίας ἀνάρχαισιν, κατετέθη ἵπο τοῦ 'Αμερικανοῦ πλοιάρχου, ὅτι η σύγκρουσις ὑπερέλετο εἰς τὴν περινήν ωιζήλην. Τὸ «NASHABA» ἐπλεε μὲ ἡλιαττικήν ταχήτητα, τὴν ὥραν ἐπεβίσασεν εἰς «ἔρεμα», ὅπε δὲ ἡρούσθησαν τὰ σήματα ὅμιλης ἐτέρου πλοίου (τοῦ «Αλγένεος»), τότε τὸ 'Αμερικανικὸν «εξόρατησε» τὰς μηχανάς του καὶ εὐθὺς τὰς ἐξίνησεν «ἔποιθεν όλοταχῶς». 'Αρ' ἐτέρον κατά τὸν 'Ελληνη πλοιάρχον, τὸ ἀρ' «Αλγένεος» ἐπλεε μὲ ταχήτητα τοινὸν μιλίουν, ὅπως ἡρούσθη τὸ σήμα ὅμιλης τοῦ «Nashaba». Τὸ «Αλγένεος» ἐστρεψε τότε τὸ πηδάλιον τοῦ δεξιῶν, ἐσταμάτησε τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν του καὶ εὐθὺς κατόπιν τὰς ἐξίνησεν «ἔποιθεν όλοταχῶς».

Λόγῳ τῆς μικρᾶς ἀποστάσεως μεταξὺ τῶν δύο πλοίων καὶ τῆς κεπτημένης αὐτῶν ταχήτητος, ἐπῆλθεν η σύγκρουσις. Τὸ φορτηγὸν «Αιγένεος» ἐπετηρήθη εἰς τὴν αἱροτεραίν πλευράν, παρὰ τὸ Νοτίον τοῦ ἴσποταν μέγα ωρῆμα ἐθνούσιθη ἐντὸς 40° λεπτῶν τῆς δῆρας. Τὰ ναυτιλιακά ἔγγαρα τοῦ πλοίου ἀπολεθρίσθησαν. Τὸ 'Αμερικανικὸν «Nashaba» ἐπετηρούσθη εἰς Γδυνίαν, τῷ ἐδόμῃ δὲ πιστοποιητικὸν ναυτικοῦς διὰ ταξίδιον μέχρι Γράλεωτον, ἀφο προηγούμενως ἐξετέλεσεν, ἀπὸ δαπάνης 50 λιρῶν, τὰς ἀποδειγμάτων παραπτήτους προσωρινάς ἐπονεύσεως. Τὸ κόστος τῶν δισκούσιων ἐπιελογίσθη εἰς 1500 ἔως 2000 λιρῶς. Τὸ φορτηγὸν «Αιγένεος» 3792 τ. χρόνος καὶ ναυτηρήσιος 1917, ὅποιος ησαναλισμένης ἀξίας 30.000 λιρῶν, τὸ δὲ φορτίον του ἐξ 5850 τ. γιανανθράκων, παραληρήθη εἰς Γδυνίαν καὶ προοικούμενον διὰ Ροζάριο, ἐκαλέπτετο δι' ασφαλείας 10.000 λιρῶν περίποτο.

«ΑΙΓΑΙΕΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»: 'Αποπλεῦσαν ἐξ Ροζάριο μὲ φορτίον γεννημάτων διὰ Νέαν Οολεάνην καὶ Μόντρεαλ, προοικούμενην εἰς τὸ Βόρειον τημήα τῆς διώρυγος Ινδίο, μεταξὺ τῶν ἡπ' ἀριθ. 19 καὶ 20 σημαντήρων. Τὸ σκάφος ἐπέτηγε μετά τίνας δῆρας ν' ἀνελκνθῆ ἀνεν τοντεματίας, λόγῳ ὅμως ἀνωμάλων λειτουργίας τοῦ πηδάλιον τοῦ προσήραξεν εἰς νέον ἔξωθι τῆς ίδιας διώρυγος, μὲ ὑψηλὰ ὄδατα καὶ μὲ βά-

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδιναυΐαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βρετανίου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Αμερικήν, Καναδάν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ εύθειαν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς 'Εταιρείας

θος του ποτιμού 24 ποδών. Η θέσης της δευτέρας ταύτης προσαράξεται είναι διά το σκάφος, ἐν περιπτώσει πακοπαΐας, ἀλλά καὶ διότι καθίσταται δύσκολος ἡ χρησιμοποίησης τῶν μηχανῶν του, λόγω παραμονῆς τῆς ἔλιος εἰς λασπώδη βυθόν.

Τὴν ἑπομένην τῆς προσαράξεως ἐπερχόμεναν Νότοι αἱρεῖται καὶ ἵσχυροι φεύγαται, ἀπένα παρέσχουν τὸ πλοῖον ἕτη περισσότερον πρὸς Βορρᾶν, εἰς τὰ ἔπειτα ἀβαθῆ. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ἀπατεῖται ἡ παροχὴ βοηθείας ἰσχυρῶν φυμούλων, μὲ συμβόλων τύπου «Λόνδον». Η ἑταῖρα Michalovici ἔχειται διὰ συμβόλων εἴοντο πρὸς 3000 λίρας, μὲ ὄψιν φυμούλησης καὶ μὲ ἐκφρότων ἀνέν παναφορτώσεως ἐπὶ τόπον, ἀλλ' εἰς Μοντεβίδεο. Ἐτέρᾳ πρότασις ἀφέρεται τὴν ἐλάφρυνσιν ἀπλῶς τοῦ σκάφους δι' ἐκφορτώσεως εἰς φροτήγιδας, μὲ διαπάνων 25 χαρτίνων πέζως κατά τόντον καὶ ἐλάχιστον διοίων ἐκφορτώσεως 2000 τόντον.

Ἐπὶ τόπον ἔφθασεν ὁ ἀριθμός ἐπιθεωρητῆς τοῦ «Λόνδον» ἐπιβαίνων ἰσχυροῦ φυμούλου, καθὼν εἰς τὸ πλοῖον ἔτη περισσότερον πρὸς Βορρᾶν, 500 πόδας ἀπὸ τῆς διώρυγας, μὲ πρῶταν ἔστρωμένην Ν.Α. καὶ μὲ ἐλαφρῶν κλίσιν πρὸς τὰ δεξιά. Τὸ δύνησα τοῦ πλοίου εἰς τὴν πορμήνων εἶναι κατά ἔνα πόδα ἐπὶ πλέον τοῦ κανονικοῦ. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ὑπεργάρῃ συμβόλων τοῦ «Λόνδον», ἐπειδὴ δὲ εἰ πρότατα προσπάθεια πρὸς ἀνέλκυσιν δι' ἰσχυρᾶς φυμούλησης ἀπέτευχον, λόγῳ τῆς ἀμπάτιδος, ἐρρίθμησαν ἄγκυρας εἰς τὴν ἥρην καὶ ἀπεσάσθη ἡ τιμητικῇ ἐκφροτώσις, ἐν ἀναμονῇ νέας προσπάθειας κατὰ τὸ παλίρροια.

Τὴν 16ην Μαΐου ἡ θέσης τοῦ προσαραγμένου πλοίου παρέμεινεν ἀμετάβλητος, εἰλογὸν ὅμοιον ἀριθμῷ δλλ. τὰ μέτρα ἀσφαλείας, διότι νὰ προληφθῇ κάθε κίνδυνος νὰ παρασυρθῇ περισσότερον πρὸς τὴν ἥρην. Δέοντος ἦν τοῦ προτηρέον ἔφθασαν παρὰ τὸ σκάφος δύο ἰσχυρὰ φυμούλα, ἀτὰν ἐπεξείδησαν μὲ τὴν παλίρροιαν νὰ ἐπιτυχούν τὴν ἀνέλκυσιν, χωρὶς δῆμος καὶ νὰ τὸ κατοδηθώσουν. Δι' ἰσχυρᾶς ὀλόνυκτου φυμούλησης ἐστράφη ἡ πρόφορα τοῦ σκάφους πρὸς τὴν διώρυγα, 15 μοίρας ἀρχικῶς καὶ ἔτερας 6 μοίρας ἀργότερον. Τὸ φροτήγον τοῦ πλοίου ἐξετασθὲν εὑρέθη εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Τὴν προίων τῆς 18ης Μαΐου, πρὸς ἀποφυγὴν μεγαλύτερων δαπανῶν, ἀπέλιθη τὸ φυμούλον «MIRADOR», ἀντικεπούσθη δέ, ὃ πλέον συμφέρουσα καὶ ἀποτελεσματική, ἡ ἐλάφρωσις τοῦ πλοίου διὰ τημητικῆς ἐκφροτώσεως. Τὸ προσληφθέντα συνεργεῖα ἐργατῶν καὶ τινες φροτηγίδες ἔφθασαν παρὰ τὸ πλοῖον τὴν γύρτα τῆς 20ης Μαΐου καὶ τὴν ἑπομένην ὥρισεν ἡ ἐκφρότωσις, τὴν δὲ 6.30^ο πρωινὴν τῆς 23ης Μαΐου, κατόπιν ἰσχυρῶν φυμούλησησ, ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσις. Τὸ φροτηγὸν ἐπλενεσσεν εἰς Μοντεβίδεο πρὸς ἐπιθεωρητῶν καὶ ἐπαναφόρτωσιν 2500 τ. περίπου, οὗτες ἐξεφορτώθησαν διωρούσις τῆς προσαράξεως, διὸ νὰ διευκολύνθῃ ἡ ἀνέλκυσις. (Μαΐου 11—25)

«ΠΟΑΙ»: Η δύνησα τοῦ πλοίου τούτου ἐπέλιθε τὴν 2αν Ἀπριλίου, 28 μίλια μακράν τοῦ San Antico, Οἰ «Ελλήνες ναναγοὶ ἐκ τοῦ πλήρωματος ἔφθασαν εἰς Πειραιά ἐν Γένοβας — Βοϊνδησίου, μέσω Κερκύρας — Πατρῶν τὴν 21ην Μαΐου. (Μαΐου 11—21)

«ΙΘΑΚΟΣ»: Ή Βραΐλας μὲ φροτήγον γεννημάτων διὰ Κοπεγχάγην προσέχοντεν εἰς τὰ τοιχώματα τοῦ ὑδατοφράκτου τῆς διώρυγος Κιέλου, παρὰ τὸ Μπρόνσμποτελ. — Κούγη καὶ προεκάλεσεν εἰς αὐτὰ ζη-

μίας τινάς. Τὸ πλοῖον, μὴ ἔποσταν οὐδεμίαν ὅλαδην, ἐπηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του, ἀφοῦ προηγουμένως κατέθεσε τὴν ζητηθείσαν ἑγγύσιον 1320 χρονῶν μάρκον. (Μαΐου 13)

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ»: Προσηραγμένον εἰς Ζινδήρι Βοραὶ Βανκ, εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς Καλλπόλεως, ὡς ἀνεγόραψεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζ. Ή θέσις τοῦ πλοίου διετηρέτο τὴν 12ην Μαΐου ἀμετάβλητος, τὸ δὲ σκάφος παρέμενεν ἐπὶ ἀνομάλων βυθοῦ, κατὰ τὸ πλείστον σιληροῦ καὶ ἐπεκάθητο ἀπὸ τοῦ εργοτηγα κέροι τῶν ὑφάλων τοῦ προσαραγμοῦ ἰστοῦ καὶ ἀπὸ τῆς γεφύρας μέχρι τοῦ πρυμναίου ἰστοῦ. Μετὰ τὴν ἑπομέραφην συμβολάκιον τύπου «Λόνδον» μὲ τὸ ναναγοσωστικὸν «HORA», ἡ σημαλίσθη ἀπὸ τοῦ κλινωνισμοῦ ἡ θέσης τοῦ πλοίου δι' ἀγύρων καὶ πηγῶν σκοτεινῶν εἰς προσαραγμόν τοῦ βυθοῦ πρὸς διάνοιξην αὐλακοῦ. Λί ζημία τῶν ὑφάλων ήσαν ἀσημαντοί, ἐλαφροὶ δὲ μόνον διαφοροὶ παρετηρήθησαν συνεργεία Τούρκων ἐργατῶν, ἄτινα ἐπελήφθησαν τῆς τημητικῆς ἐκφροτώσεως φασολίων καὶ σιτου ἀπὸ τὸ κύτος Νο2 καὶ κριθῆ ἀπὸ τὸ κύτος Νο2. Ή ἐκφροτωνούμενη ποσότης ἐναπετίθετο ἐπὶ τοῦ Τοντοκίουν ἀτμοπλοίου «ZONGULDAK». Τὴν πρότην ὥμεραν καὶ μετὰ τὴν ἐκφρότωσιν 200 τ. φροτίον ἀπὸ τὸ Νο3, ἔτερον 84 τ. ἀπὸ Νο2 καὶ 15 τ. ἀπὸ τὸ Νο1, ἐστράφη τὸ πλοῖον 18° πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, τὴν δὲ ἑπομένην, μετὰ συνολικήν ἐκφρότωσιν 420 τόννων ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσις ἀπὸ τὸ ναναγοσωστικὸν «HORA». Τὸ φροτηγὸν ἡγυνθούσησεν εἰς Καλλπόλιν, ὅπου καθισθήσθη, διὸ οὐ διαφοροὶ τοῦ Νο1 τὰς ἔξιμας ἔφθανε τὰς 8 ἴντος κατὰ 24ωρον. Κατὰ τὰ λοιπὰ οὐδεμία ἐτέρα βλάβη τῶν ὑφάλων παρετηρήθη, τὸ δὲ σκάφος ἀριθμῷ ἐξετέλεσε προσωρινάς ἐπισκενής εἰς τὸ διαφρέον τάντον, ἐπανεφόρτωσεν ἐξαπολούθησαν τὸ δι' Ἀμεβέρθαν ταξίδιόν του. (Μαΐου 12—16).

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ»: Εξ Ροζάριο διὰ Μπάρμπαντος (διαταγῆς) μὲ φροτίον ἀραβοσίτον, προσηράψεν εἰς τὸ Πλείτ καὶ παρὰ τὸ δύον κλινωμέτρον τῆς διώρυγας Φαραλον, ἀλλ' ἀνεικύσθη μετὰ πεντάωρον ἀνεν πονηθείσας καὶ ἐπηκολούθησε τὸν πλοῦν του. (Μαΐου 14)

«ΑΝΝΑ Τ.»: Μετὰ τὴν πλήρη ἐκφρότωσιν του εἰς Τονναγ Σαραγετε, ἐπεθωρητή καὶ ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναναπλοίας διὰ Ρότερενταν, ὅπου καὶ ἐπλενεσσεν κενὸν πρὸς ἐπισκενήν ζημιῶν τίνον τῶν ὑφάλων του ἐπ προσαράξεως. (Μαΐου 14)

«ΔΑΛΑΝΟΣ»: Καθ' ὃν χρόνον ἡλίασσεν ἀγυνθούσηλον ἐντὸς τοῦ λημένος Στέττιν, συνεργούσθη ἐλαφρῶς μὲ τὸ Γερμανικὸν ἀτμοπλοίον «ERIKA SCHUNEMANN». Τὸ Γερμανικὸν ἐπέστη μερικας ζημιῶν εἰς τὴν γέφυραν του, τὸ δὲ Ελληνικὸν ἐπιθεωρηθὲν ἐνέβη ἀδλαβές. (Μαΐου 14)

«ΒΕΑΤΣΑ» (Α. Λούζη): Τὸ ὑπὸ Ἀγγλαζήν σημιαίαν φροτηγὸν «BEATSA» 1569 τ. γκρός (τοῦ 1913), ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Angelus Shipyriη Co, Ltd», τοῦ π. Α. Λούζη, κατευθυνόμενον ἐξ Καρθαγένης εἰς Γδύνιαν μὲ φροτίον ἐπεριδιεύδων, προσήραψε τὴν προϊνὴν τῆς 15ης Μαΐου ἐπὶ δραχωδῶν ὑφάλων, Νοτίως τῆς ήσιου Μολείν. Τὸ ἀτηγμα ὑφέλεστο εἰς τὴν ἐπιραπούσαν πυνήν ὄμιζλην. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐξ τῆς προσαράξεως σοβαρὸν ρῆμα εἰς τὰ ὑφάλων τῆς πρώτης καὶ ὥρισε νὰ κατακλύσῃται ἀπὸ τὰ ἀκατασχέτως εἰσφέροντα ὑδάτα. Εἰς τὰ σήματα κατιδύνοντας ἐπενενεψεν ἐξ Χερσονήγου τὸ Γαλλικὸν κενηρητικὸν ναναγοσωστικὸν «CHERBOURGEOIS No4», ὅπλε αὖνερε τὸ φροτηγὸν μὲ τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ πρωταριά τὴν πλήρη ὑδάτον, τὸ δὲ ἐκ 19 ἀνδρῶν πλήρωμα ἐπὶ τῶν λέμβων. Οὐλίγας ὥρας βραδύτερον τὸ φροτηγὸν ἡμεβυθίσθη, κατινηθὲν ὑπὸ τῶν ὑδάτων ἀπὸ πρώτως μέχρι φεύγασεν. Οι ναναγοὶ ἀπενειδόθησαν εἰς τὴν Βρέστην. Ετερον ναναγοσωστικὸν ἐπισκεφθὲν τὸ ναναγόν ἡρήνθη ν' ἀναλάβη ἐργασίας διασώσεως, λόγῳ τῆς ἀπατημένης μεγάλης δαπάνης, ἔναντι τῆς μηράς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ καταστραφέντος ἐξ τῶν ὑδάτων φροτίου του. Μία ἀλλή ναναγοσωστικὴ ἑταῖρα ἐπέγραψε μετὰ τοῦ πλοιάρχου σημανοῖν διασώσεως παντὸς ἀντιειδούμενου νὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν ἥρην. Ή θέσης τοῦ φροτηγοῦ εἶναι λίαν ἐπικίνδυνος καὶ ἐπεκτείνεται δὲ τοῖς πρώτην περίπου τοῖς ημέραις. Οι ναναγοὶ προσπάθησαν νὰ καταστραφέντων τὸν φροτηγὸν τοῦ Νο4, διὸ τόποις, διὸ τὴν ζημιῶν την πλειανήν. Οι επισκεφθέντες τὸ ναναγόν ἀντιπόδωποι τῶν «Λόνδον» τὸ ἐχαρακτήροσαν, ώς «ἀλικήν ἀπόλαταν». (Μαΐου 15—20)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ»: Διῆλθεν ἐκ Σύρου, ἔνθα καὶ ἀνεφέρθη, διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Νοτίου Ατλαντικοῦ συνίντησε τὸ πλοῦν σφρόδαρον τριγύμα, παρετηρήθη δὲ ἐλαφροὶ διαφοροὶ εἰς τὸ «εργοτηγό» του. Ή περίπτωσις τῆς διαφορῆς ἀνεκτόνωθη καὶ εἰς Ντασάρο, δην τὸ σκάφος δὲν ἐδέχθη νὰ ἔποστη ἐπισκενής, ἵνα μὴ καθιστείηση ἀδικαιολογήτως. Η διαφοροὶ ἐσταμάτησε κατόπιν προσωρινῶν ἐπισκενῶν, αἵνεις

Κ. Α. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ"

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δροφ., Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

<p>ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ</p> <p>ΤΗΛΕΦ. { ΑΘΗΝΑΙ ΠΤΕΡΙΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ</p> <p>30-151 & 30-152 44-348 & 41-614 8-57</p> <p>ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ: HAMBURG - AMERIKA LINIE NORDDEUTSCHER LLOYD HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G. WOERMAN LINIE, DEUTSCHE OST-AFRIKA LINIE</p> <p>Κατ' εὐθεῖαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ BOPEION καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ</p> <p>ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ : DEUTSCHE LEVANTE LINIE</p> <p>Τακτικαὶ κατ' εὐθεῖαν ἀναχωρήσεις διὰ ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —</p> <p>“ΕΛΛΑΣ,, ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ — Τηλ. 30-153 — 30-154</p> <p>ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ</p>

ξέπελεσθησαν ἐπί πλῷ τοῦ τοῦ πληρώματος.

«ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΙΑΤΕΡΑ»: Προερχόμενον ἐπί Σάντα Λορέντιο μὲ πλῆρες φορτίον γεννημάτων κατέπλευσεν εἰς Ἀμβέρσαν. Ὁ πλοίος αὐτὸς ἀνέφερεν εἰς τὰς ἀρχὰς, ὅτι κατά τὸν διάπλου τοῦ Πλέιτ τὸ σκάφος ἤγγισεν εἰς τὸν θυέλλαν, χωρὶς νὰ ἴσποτῇ ζημίας. (Μαΐου 19)

«ΓΙΑΝΝΗΣ»: Κατευθύνομενον ἐπί Κέρτην τοῖς Νέαν 'Υδραχν μὲ φορτίον μεταλλευμάτων, προσήγγισεν εἰς Γιβραλτάρ πρὸς ἀποδίρθουσιν τῆς βλάβης ἐνὸς ἀτμοσωλῆνος. Η ἐπισκεψὴ ἐγένετο ἐπό τοῦ πληρώματος, τὸ δὲ φορτηγὸν μετὰ ὄλγων καθυστέρησεν ἔξικολούθησε τὸ πλόντον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Βλασπούνιον): Τὸ Γερμανικὸν φορτηγὸν «BARCELONA» ἀπολέπον ἐπί Σουλινᾶ συνεχούσθη μὲ τὸ φορτηγὸν «Άγιος Γεώργιος», ὅπερ ἦτο ἡγκυφοβολημένον παρὰ τὴν προνυμίαν. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ἔφερον πλήρη φορτία γεννημάτων. Εξ τῆς συγχροίσεως παρεσφόθη τημῆλα τὶ τῆς γεφνίας τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ καὶ κατεστράφη μία σοσιούσιος λέμβος τοῦ, ἐπέστι δὲ βλάβην τὸ πλάδιον τοῦ Γερμανικοῦ. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ἐπιθεωρηθένταν ἔλαβον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀπέλευθησαν διὰ τὸν προορισμόν τον.

(Μαΐου 21—26)

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: Μὲ φορτίον γαλανθάριον ἐξ 'Εμδεν διὰ Μπορένος "Άρρες ἀνέφερε τὴν 22αν Μαΐου διὰ τὸν ἀσνφράτον, ὅτι ἐνίσιεται εἰς ἀπόστασιν 200 μιλῶν ἀπὸ τὸν Ρίο Γκράντε καὶ ὅτι ἔχει ἀνάγκην βοηθείας, διότι, λόγῳ θράσσους τεθόν πτερούγον τῆς Ἐλλίσου τοῦ, ταξίδευε μετὰ δυσχερείας καὶ μὲ ταχύτητα δύο μόλις μιλῶν τὴν ὥραν. Τὸ σκάφος καθώφιζε τὴν θέσιν τοῦ εἰς στύγια πλάτους 29°—25°Ν. καὶ μῆκος 48°—30°Δ. Εἰς τὸ φαδιτήλεγχράμφα προσετίθετο, ὅτι ἐπιφρατεῖ κακονομίαν. Εἰς τὴν αὐλήσην βοηθείας ἀπήντησαν τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Σταυρός» καὶ «Ορος Παρνασσοῦ» καὶ τὸ Βραζιλιανὸν «Ιαπαγκά». Πλησιέστερον εὑρίσκετο τὸ φορτηγὸν «Σταυρός», ὅπερ καὶ κατηφύγη ὁλοταχῶς πρὸς παροχὴν βοηθείας, ἔξεπεμψε δὲ τὸ ἀκόλουθον φαδιτήλεγχράμφημα: «Σπενδοί ὁλοταχῶς εἰς βοηθείαν τοῦ ἀπ᾽ ταξιαρχῆς». 'Επιφρατεῖ κακονομίαν μὲ μεγάλον κυματισμόν. Τὴν 2,50' μ. π. τῆς 23 Μαΐου τὸ φορτηγὸν «Σταυρός» ἔρθασε παρὰ τὸν «Ταξιαρχῆς» τὸν προσέδεσε διὰ συμματοσύνην καὶ ἤξετο νὰ τὸν ψηνούντες πρὸς τὸ Μοντεβίδεο. Τὴν προσίν της 26ης Μαΐου ἡ ψηνούντης ἔξηκολούθησε κανονικῶς, τὸ δὲ φορτηγὸν «Σταυρός» ἀνέφερε διὰ τὸν ἀσνφράτον τοῦ: «Συνεχίζουμεν τὴν ψηνούντην πρὸς Μοντεβίδεο. 'Επιφρατεῖ μέτρος Νότιος ἀνεμοῦ καὶ ἐνιστάμεθα ἀψύτητο τὰ πλοῖα βαρύν κλιδωνομόν. Εφισκούμεθα εἰς πλάτους 31—18' Ν. καὶ μῆκος 49°—48° Δ., πλέοντες δὲ ταχύτητα 4½ μιλῶν.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ»: Διῆλθεν ἐπί Φιλωτικῶν πρὸς ἀνθράκενσιν. Κατὰ τὸ ἀπόλουν τοῦ, ἡγανάκην τὸ σκάφος νὰ ἀγυρφοβολήσῃ ἀπόσποτος πρὸς πλῷ ἀποτελεῖν προσαράξεων εἰς τὰ ἀβαθή. Τὸ πλοῖον δὲ ἤγγισε τὸν θυέλλαν, ἡγυρφοβολῆσε δὲ ἀπόλουθος εἰς τὸν προλιμένα πρὸς ἐπιθέρησιν. Διεποτόθη, ὅτι τὰ ἑψαλά τοῦ δὲν ἔβλασαν καὶ ὅτι κακία ἄλλη ζημία δὲν ἐγένετο εἰς τὸ πλοῖον, ὅπερ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνέργωσης διὰ Στάβαγκερ. (Μαΐου 25—26)

«ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ»: Κατευθύνομενον ἐπί Γρύνιας διὰ Μόνταν μὲ πλήρες φορτίον γαλανθάριον, συνεχούσθη εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλων καὶ παρὰ τὸ 39 χιλ. ἀπὸ τοῦ Μαρόνιμποτελ-Κούγκ, μὲ τὸ Δανισὸν ἀπόπλοιον «IDA CLAUSEN», ὅπερ κατηφύγητο μὲ γενικὸν φορτίον ἐπί Χάντερσολεθ εἰς Αμερικήν. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ἐπέστησαν ζημίας ἐπί τῆς συγχροίσεως, ἀνοικτῆς τῆς ισάλων ἀντῶν γραμμῆς, ἐπιθεωρηθέντα ὅμως ἔλαβον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἔξικολούθησαν τὸν πλοῦν τον.

(Μαΐου 25—26)

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ»: Άπολευθησαν ἐπί Ροζάριο μὲ φορτίον ἀμφοβούτον διὰ Μπάρμπαντος (διαταγάς), προσήρχασεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τῆς διώρυγος Ταλαβέρα τοῦ ποταμοῦ Παράνα καὶ παραμένει. 'Επιτίθεται νὲ ἀνέλκωσθη ἄνευ βοηθείας μὲ τὴν παλιόροιαν. (Μαΐου 26)

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ»: Έκ Βύλλας Κονσταντίου διὰ Μπορένος "Άρρες, πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φορτηγοῦ τοῦ, ἡγυρφοβολῆσε πλήσιον τῆς νησίδος Doradito, τοῦ ποταμοῦ Παφάνα, λόγῳ ἀνωμαλίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ. Αἱ ἀπαρατήτοι ἐπισκεψαν διεξήγιθσαν ἐπό τοῦ πληροκότος.

(Μαΐου 26)

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

DIRECTOR: A. FIRIOS

MANAGER: P. J. VAN VELZEN

CONTRACTORS FOR:

STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC

SHIPSTORES DEPARTMENT
MANAGER: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM
Tel. Adr. «FIRIOS»-Rotterdam

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Τόνος σταθερότητος, ἀλλὰ καὶ ζωηροτέρας κυνήσεως ἐξαραπήγιζε τὴν ἀγορὰν τῶν ναυλῶν κατά τὸ 6° 15θήμερον τοῦ λήξαντος μῆνος. Ἐξ ὅλων τῶν κέντρων φορτώσεως ἡ ζήτησις χωριτιστήτος ἦτο σημαντικῶς ἐποτηριγμένη, διότι ἀριθμός τῶν προσφερομένων πρὸς ναυλώσιν οκαφῶν, δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας, ὑπῆρχε τόσον πειρασμένος, ὥστε εἰς πολλοὺς τομεῖς οἱ φορτοτάι μετά δυσχερείας ἐξάλπησαν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν. Πάντως, τὸ ἀκαθόριστον εἶστι τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυλώσιν, ἵμεσον ἔχον ἐπίδασιν εἰς τὴν ἀβεβαύτητα τῶν τιμῶν τῶν γεννημάτων, ἐπιφέρει καὶ τὴν ἀπιφλακτούτητα τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν ἀνάγκην τὴν ἐπιφερόμενην ἐποχεύσεων. Είναι ἀναμφισῆτον ὅτι τούτοις, ὅτι καὶ καλὴ ζημία σιδάρησε διὰ φορτώσεως ἀφασίστον διὰ προσώπην κατά τους ἀμέσους ἐπομένους μῆνας διὰ Βόρ. Ἀμεφικήν, ἀλλὰ καὶ δι' Εὐρωπαϊκῶν προορισμῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐλάχιστος εἶναι εἰς τὸ Πλέιτ ὁ ἀριθμός τῶν ἐπό των ναυλῶν σαφῶν, ὡς ἐξ τούτου δέ, καὶ λόγῳ τῶν εὐνοϊκῶν προβλέψεων διὰ τὴν ἀπόδημην ἔργασίαν, ἡ Ἑπταπολίτη ἐπέτρεψε πρὸς ὑμέρων τὴν κάθοδον εἰς Πλέιτ καὶ ἀνάλογον φορτηγόν, μὲ ἡμερομηνίαν φορτώσεως μεχρι 10ης Ιουνίου. Λί πια τῶν ναυλῶν, εὐθὺς διά την ἐφοριασμού, ποιά τις ζωηροτέρας φορτίων καὶ δι' Ἑπταπολίτην λογαριασμῶν, ἐσπειρίσανται κατά τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Μαΐου μίαν χαραπτηριστικήν ἀνατίμων, ἐνῷ οἱ ἐφοριαστοὶ ἔτι μεγαλυτέρας τιμᾶς ἐπιδόντων. Οὕτω, σκάφος 8200 t. ἐπληρώθη δι' Ιουνίου ἐπί Μάρτιας Μπλάγκας δι' Αμβέρσαν 31)6, ἐνῷ μέτρια πλοία ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ ἐπληρώθησαν 35)— δι' Αγγλίαν καὶ διὰ διά Β. Ἀμερικήν ή Καναδῶν 41)— Δι' ἱμεσον φόροισιν, μέτριον σάφας ἐπληρώθη ἀπὸ τὸν Σάντα Λορέντζο τοῦ Ιούνιου 40)9 ἀπὸ Ροζάριο, ἐνῷ μικρὸν σάφας διὰ Πόρτα Φέ (ἀρχὰς Ιουνίου) διὰ Δονιγκέρην ἐπλείσθη εἰς τὸ 36)6.

Ζωηρότατος ἐπῆρξε καὶ ὁ τομεῖς τῆς Β. Ἀμερικῆς. Τὰ παλαιοσιδηρα μὲ καλὴν ζητησίαν τόσον δι' Ιαπωνίαν, δύσον καὶ δι' Εὐρώπην, μὲ ἔλλειρην, ὅμως ψευτικότητος, συνεπείτε ἐφετικότητος τῶν ἐφοριαστῶν διὰ τὸ εἶδος τοῦτο ἔργασίαν. 'Επληρώνοντο ἐπί Νόρδοφεν 9εντς 25)6 δι' Αγγλίαν ἐλένθερα ἐφορτωτούτων 26)6 διὰ Δάντσιγ—Γρίνια, 37)— Ιαπωνίαν καὶ δοζ. 7 διὰ Δ. Ιταλίαν. 'Αξιοσημείωτος ἐπῆρξε καὶ η σινητής διὰ φορτώσεις ζαχαρέων ἐπί Κούβας εἰς τὰ 27)— δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 26)— ἀπὸ Σάντα Ντομάγκο. 'Επι Μόντρεαλ ἐλάχιστα ναυλώσεις ἐπλείσθησαν εἰς τὰ 313 τὸ κονώπετο (Ιούνιον) δι' Αγγλίαν καὶ 3)— (Ιούνιον — Αγγλοντο). Η ἀγορά τοῦ Βορ. Εισηγνοῦ, μὲ ἔλλειρην τονιά, ἐμφανίζει ἀρετήν ζωηρότητα καὶ σταθεράς τιμᾶς ναυλῶν εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα δι' Απο 'Ανατολήν, ἐνῷ δι' Αγγλίαν η τιμὴ τῶν 40)— φιο δὲν ἐφάνετο ἐλάχιστα τοὺς ἐφοριασταί.

Εἰς τὴν "Απο 'Ανατολήν τὸ μᾶλλον ἀξιοσημείωτον γεγονός ἐπῆρξε — λόγῳ εὐφάτων πολλήσιον Αντσαλανοῦ σίτου — η ἑκεῖνες ζητησίας ψευτικότητος, δινοσολίος δημος ἐξενδισκομένης διὰ τὰς ἐγγυτέρας ὅμως ἡμερομηνίας. Οἱ ναυλοί ἐχωμάνοντο 16)6 ἕως 17)6 ἐπερ τὸ σχέδιον. Οἱ ἐλαύσοποι γενικῶς, ἐν μέτηποι. Απὸ τὸ Μαντράς διετηροῦθη τὶ τημὴ τῶν 43)9 δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ, ἐνῷ ἀπὸ Βιζαγαστατῶν (μεταλλεύματα) ἐπληρώθησαν 32)— ἕως 34)—. Αἱ δοφῆς Σαζήγων εἰς τὰ 47)6. 'Αρετά καὶ σκάφη ἐπλείσθησαν ἀπὸ Κείτ Τάουν (αἴραστον) εἰς τὰ 33)6 Ιούνιον καὶ 32)6 Ιούλιον, δι' Αγγλίαν, αἱ αἵτια δὲ τημὰ ὕσχασαν καὶ δι' Αγ. Λαρέντιον. Έπι Πόρτα Ρεντόντοντο (άνθρακατην) σελ. 43)— φιο διὰ Βόρ. Γαλλίαν.

Η Μεσόγειος, πάλι μᾶς σπουδαίης ἔργασίας ἐπὶ μεταλλευμάτων, οὐδὲν ἀλλο ἐνδιάμεσον ἐνεργάνειν. 'Επι Πόρτα έπληρωθησαν διὰ Κόντινεντ (μεταλλεύματα) σελ. 16)6 καὶ Μαρινοπόλεως διὰ Μόντρεαλ (ἀνθρακίτην) σελ. 22)—. Όσον ἀφοῦ τοὺς Αγγλακούς γαλανθαρας, ἡ ἀποσθήτης τῆς ἀπειληθείσης ἀπεργίας, ηρε τὰς ἐπιφερόμενες τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν ναυλώσιν ψευτικότητος, ἐφαγματοποιηθησαν δέ, μὲ ἀπότομον ζωηρότητα, ἀρετά ναυλώσεις εἰς ηφαλάς τιμᾶς διὰ Μεσόγειον καὶ Β. Αμερικήν. 'Από Τάγη καὶ Οδαλίαν έπληρωθησαν 14)6— δι' Αλεξάνδρειαν, 12)6 διὰ Ρίον, 13)6 διὰ Μοντεβίδεο, 14)— Μπ. "Άρρες καὶ 14)6 Ροζάριο. Αἱ έξ Αγγλίας ηφαλά τιμᾶς ἐπηρέασαν καὶ τὸ Ρότερνταμ, δόπεν ἐπίσης έπληρωθησαν 12)9 ἕως 13)— διὰ Πόρτα Σαΐδη, 10)3 διὰ Δ. Ιταλίαν καὶ 11)3 διὰ Ρίον. 'Από Στέτετην διὰ Σπαΐτητο 17)—.

Ο τομεῖς Βαλτικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης (διὰ Ζιλέιαν) μὲ ἔντασιν ζητησίας πλοίων διὰ «τάμη - τσάρτερος» καὶ διὰ μεμονωμένα ταξίδια. Διὰ «τάμη - τσάρτερος» έπληρωντο 7)6 (τέσσαρας ἔως πέντε μῆνας), μὲ παραλαβὴν εἰς Αγγλίαν, τελευταῖς δὲ 'Αγγλικὸν σάφας ἐπλείσθη εἰς τὰ 8)9—. 'Επι Σουηδίας καὶ Βίλποργκ δι' Αλεξάνδρειαν 72)6 ἕως 75)— κατά στάταρ. Αἱ χρονικαὶ ναυλώσεις τοῦ τομεῖς Βόρ. Αμερικῆς, μὲ ἀρετήν καὶ αἵτια ζητησίαν εἰς τημᾶς ναυλῶν μέχρις 11)6 (χελλακόν ταξίδιον ἀπὸ λιμένας Β. Αμερικῆς — Μεσόγειον). Διὰ «τάμη - τσάρτερος» ἐπὶ νιτράτων Χιλῆς σελ. 8)9, προσφερόντο δὲ διὰ πεντατελή περιόδου 5)— καὶ διὰ 2½ ἔτη 6)—. "Οσον ἀφοῦ, τέλος, τὰ εἰς Εὐρώπην παραλαβανόμενα σάφη, αἱ τημὰ ἐστρέφοντο εἰς τὰ 7)— (μεγάλα φορτηγά), μὲ ἐπαναπαθδόσιν εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ «τάμη - τσάρτερος» εἰς ταξίδια "Απο 'Ανατολῆς έπλεισθη σάφας εἰς τὰ 9)—, μὲ παραλαβὴν εἰς Ιαπωνίαν καὶ ἐπαναπαθδόσιν εἰς Εὐρώπην.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

—Ἐπι Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΛΙΑΣ» ἐπί Σάντα Λορέντζο 7200—7800 τ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ ή Κόλπου) — Καναδῶν 40)—, κανοτσέλλο 5 Ιούνιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.— Κον.) ἀπὸ κάτω λιμένας Πλέιτ 6700

τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 37)9, καντσέλλο 28 Ἰουνίου.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Ἀγγλίαν 31)6, ώρισμένος ἱμένας Ἀγγλίας — Ἀμερεγνταμ 31)3, ἐὰν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ρόττερνταμ 31)—, Ἀμβέρσαν 30)9, ὥριον Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — "Ἄγ. Λαυρέντιον 38)—, φόρτωσις 10 Ἰουλίου — 10 Ἀδριανόστον.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 6300 τ. δι' Ἀγγλίαν 31)—, ώρισμένος ἱμένας Ἀγγλίας — Ἀμερεγνταμ 30)9, ἐὰν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ρόττερνταμ 30)6, Ἀμβέρσαν 30)3, Δανίαν 32)3, ὥριον Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — "Ἄγιον Λαυρέντιον 38)—, φόρτωσις 1—15 Ἰουνίου.

«ΚΡΑΓΓΑΝ ΧΙΛΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — "Ἄγιον Λαυρέντιον 40)— φόρτωσις 5—20 Ἰουνίου.

«ΟΡΟΣ ΠΙΝΔΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάντα Λορέντζο 7.500 τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — "Ἄγιον Λαυρέντιον 37)9, φόρτωσις 15—28 Ἰουνίου.

«ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ» ἀπὸ Νεζοτέα ἢ Μπούνενος "Ἄρες ἢ Λά Πλάτας 5800 τ. διὰ Χάρδην ἢ Δουνγέρον 36)— ἔνα λιμένα, 37)—, ἀμφοτέρους, καντσέλλο 10 Ἰουνίου.

«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ» ἐπι Ροζάριο 5200 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαιρέσει Τελανδίας) σελ. 33)6, ὥριον Ἀδριατικὴν 36)—, φόρτωσις 10—26 Ἰουνίου.

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐπι Σάντα Λορέντζο 6000 τ. δι' Ἡνομένας Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 40)—, ὥριον ἀπὸ Σάντα Φέ 41)3, φόρτωσις 3—18 Ἰουνίου.

«ΜΑΚΗΣ» ἐπι Ροζάριο 5300 τ. δι' Ἀγγλίαν 32)—, ώρισμένος ἱμένας Ἀγγλίας — Ἀμερεγνταμ 31)9, ὥριον Δυτ. Ιταλίαν 33)9, ἐάν Ελλάδα 34)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐπι Σάντα Λορέντζο 7300 τ. δι' ώρισμένος ἱμένας Ἀγγλίας 35)—, ὥριον Ἡνομ. Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Κόλπου) — Καναδᾶν 41)—, φόρτωσις 10—25 Ἰουνίου.

— 'Εξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γαιανθρακας)

«ΘΕΜΩΝΗ» ἐπι Δάντσιγκ 5600 τ. διὰ Ροζάριο 16)3, ἐάν ὥριον Σάντα Φέ 17)3, καντσέλλο 10 Ἰουνίου.

«ΑΔΑΜΑΣ» ἐπι Κάρδιφ ἢ Μπάρον 6100 τ. διὰ Μπούνενος "Ἄρες ἢ Ζαράτ 14)3, καντσέλλο 10 Ἰουνίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κουν.) ἐπι Ρόττερνταμ 9500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδην 11)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΗΦΑΙΣΤΟΣ» ἐπι Πόρτ Τάλμποτ 6500 τ. δι' Ἀλεξανδρειαν 14)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΟΤΙΣ» ἐπι Βρέμης 2500 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 14)6, μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 Ἰουνίου.

«ΙΚΑΡΙΟΝ» ἐπι Γδύνιας 6500 τ. διὰ Μπόναν 15)—, α. φ.

«ΙΘΑΚΗ» ἐπι Δάντσιγκ 5500 τ. δι' "Ἄγιον Βιζέντιον 15)—, ἀρχὰς Ἰουνίου.

«ΙΘΑΚΟΣ» ἐπι Δάντσιγκ 6300 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 17)—, καντσέλλο 3 Ἰουνίου.

«ΝΕΔΩΝ» ἐπι Κάρδιφ 7600 τ. δι' Ἀλεξανδρειαν 14)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΙΩΝΗ» ἐπι Στέττιν 7000 τ. διὰ Σπαλάτον 17)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗ» ἐπι Στέττιν 5000 τ. διὰ Σπαλάτον 17)6, Ἰουνίου.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐπι Κάρδιφ ἢ Μπάρον 5500 τ. διὰ Μπούνενος "Ἄρες 14)—, φόρτωσις 2—15 Ἰουνίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ἐλληνιζόν) ἐπι Δάντσιγκ 6200 τ. δι' Ἀλεξανδρειαν 17)—, φόρτωσις 28 Ἰουνίου — 10 Ἰουλίου.

«ΟΡΟΣ ΚΙΟΔΑΙΡΩΝ» ἐπι Κάρδιφ 5800 τ. διὰ Ροζάριο 14)6, φόρτωσις 10—21 Ἰουνίου.

«ΦΑΛΑΕΙΑ» ἐπι Κάρδιφ ἢ Μπάρον 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδην 12)6, καντσέλλο 5 Ἰουνίου.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐπι Ρόττερνταμ 7000 τ. διὰ Μπούνενος "Ἄρες 14)3, α. φ.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) ἐπι Στέττιν 4000 τ. διὰ Πειραιᾶ 16)6, φόρτωσις 1—10 Ἰουλίου.

«ΑΛΙΚΗ» ἐξ Ἐμδεν 8000 τ. διὰ Πειραιᾶ (5500 τ. εἰς τὰ 14)— καὶ 2500 τ. εἰς τὰ 14)6, φόρτωσις 1—15 Ἰουλίου.

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐπι Κάρδιφ 7500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδην σελ. 12)9, φόρτωσις ἀρχὰς Ἰουνίου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐπι Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 14)1)½, φόρτωσις 20—30 Ἰουνίου.

«ΑΝΘ. Ν. ΜΙΧΑΛΑΟΥ» ἐξ Ἐμδεν 6000 τ. διὰ Βόλον 16)6, φόρτωσις 15—30 Ἰουνίου.

— 'Επ τοῦ Δουνάβεως

«ΘΡΑΚΗ» ἐπι Δουνάβεως 120 βαγ. ξυλείας διὰ Βηρυττὸν καὶ Τρίπολιν (ναυλὸς δὲν ἀνεκοινώθη), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» ἐπι Δουνάβεως 4300 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 23)—, μὲ πλήρη ὥριον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΡΟΥΛΑ» ἐπι Δουνάβεως 115 βαγ. ξυλείας διὰ διό λιμένας Συρίας λ. στ. 9.7.6, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἐπι Δουνάβεως 3300 τ. γεννημάτων διὰ Κόντινεντ σελ. 23)6, βάσον Ρόττερνταμ, μὲ πλήρη ὥριον, καντσέλλο 31 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΑ» ἐπι Δουνάβεως 120 βαγ. ξυλείας δι' Ἀλεξανδρειαν λ. στ. 9 κατὰ βαγόνιον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐπι Δουνάβεως 110 βαγ. ξυλείας (συντλήφων γεννημάτων) δι' Ελλάδα λ. στ. 950 κατ' ἀποκοπήν, Ἰουνίου.

«ΑΡΧΩΝ» ἐπι Δουνάβεως 130 βαγ. ξυλείας διὰ Συρίαν — Παλαι-

στίνην λ. στ. 9.5.0 κατὰ βαγόνιον, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΤΟΥΣΣΙΚΑ» ἐπι Δουνάβεως 3000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Νοτ. Ισπανίας 31)—, φίο, ὥριον ἐκ Μπουργκάς ἢ Βάρηνς 29)—, καντσέλλο 10 Ἰουνίου.

— 'Επ Μαύρης Θαλάσσης

«ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ» ἐπι Πότι 8500 τ. μεταλλεύματος διὰ Βαλτιμόρην ἢ Φιλαδελφειαν 20)3, φόρτωσις 1—15 Ἰουνίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΚΑΙΡΗ» ἐπι Πότι 6500 τ. μεταλλεύματον διὰ Κόντινεντ 16)7)½, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΦΑΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐπι Μαριουπόλεως 3100 τ. γανανθράκων διὰ Δούναβιν 5)9, φόρτωσις 10—25 Ἰουνίου.

«ΕΨΙΛΩΝ» ἐπι Πότι 7000 τ. μεταλλεύματον διὰ Κόντινεντ σελ. 16)9, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐπι Μαριουπόλεως 7000 τ. ἀνθρακίτων διὰ Μόντρεαλ 22)—, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΤΑΣΟΣ Κ.» ἐπι Μαριουπόλεως 6000 τ. γανανθράκων διὰ Ρούεν 16)6, φόρτωσις 5—20 Ἰουνίου.

«ΑΓΑΛΛΙΑΝΗ» ἐπι Μαριουπόλεως 2500 — 2600 τ. γανανθράκων διὰ Πειραιᾶ 9)— φίο, φόρτωσις 1—10 Ἰουνίου.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἐπι Μαριουπόλεως 3000 τ. γανανθράκων δι' Ἐλευσίνα ἢ Πειραιᾶ 9)— φίο, φόρτωσις 1—10 Ἰουνίου.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἐπι Μαριουπόλεως 6000 τ. γανανθράκων διὰ Ρούεν 9) Κουέν 17)—, φόρτωσις 1—15 Ἰουνίου.

— 'Επ τῆς Μεσογείου

«ΜΑΡΙΟΣ Τ.» ἐπι Καζαπλάγκας 1600 τ. φωσφάτων διὰ Δούναβη Καΐν 17)—, φόρτωσις 1—15 Ἰουνίου.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΙΑΣ» ἐπι Σφάξ 6700 τ. φωσφάτων δι' "Ἀμερεγνταμ 13)—, Ιουνίου 1—15.

«ΕΛΕΓΚΩ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐπι Σερίφου 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Ντάνονγκ — Γδύνιαν 13)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» ἐπι Κατάνης 1800 τ. θείου διὰ Δούναβιν 5)6 φίο, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐπι Καζαπλάγκας 1800 τ. φωσφάτων διὰ Μάργκερα 9)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΥΡΑ — ΠΑΝΑΓΙΑ Η» ἐπι Γερασινῆς 1400 τ. μεταλλεύματον διὰ Καρόντε 14)—, φόρτωσις 10—25 Ἰουνίου.

«ΚΥΘΗΡΑ» ἐπι Ελλάδος 1700 τ. μεταλλεύματον διὰ Δούναβιν 3)3, φόρτωσις 1—10 Ἰουνίου.

«ΡΟΥΛΑ» ἐπι Κύπρου 1400 τ. μεταλλεύματος διὰ Δούναβιν 4)3, φίο, φόρτωσις τέλη Ἰουνίου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐπι Κέπρου 3500 τ. μεταλλεύματον διὰ Μίδδλεσμπορο 16)—, φόρτωσις 5—20 Ἰουνίου.

«ΕΛΠΙΣ» (Πεζά) ἐπι Πόρτ Σαΐδ 2400—2500 τ. παλαιοσιδίου διὰ Δάντσιγκ — Γδύνια 19)— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΣΗΜΗ. ΜΠΑΓΚΑ» ἐπι Σπαλάτο (ζώμα) διὰ Χάιφαν 700 λιμάς κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις ἀρχὰς Ἰουνίου.

— 'Επ τῆς "Απω Ανατολῆς"

«ΝΥΜΦΗ» ἐπι Δυτικῆς Λέστραλίας 7000 τ. γεννημάτων (εἰς σάκους) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 48)—, ὥριον "Ελλάδα 52)6, φόρτωσις 20 Ἰουνίου — 10 Ἰουλίου.

«ΑΡΗΣ» ἐξ Ἀντενής 7500 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν 11)—, φόρτωσις Ιουνίου — Ιουλίου.

«ΑΡΗΣ» ἀπὸ Βιζαγκαταμ 7200—7800 τ. μεταλλεύματον διὰ Γάνδην 33)—, φόρτωσις 15 Ἰουλίου — 15 Ἀδριανόστον.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΕΑΟΣ» ἀπὸ Βιζαγκαταμ 8000 τ. μεταλλεύματον διὰ Καλαί 34)—, φόρτωσις 1—30 Ἰουνίου.

«ΓΛΑΑΞΙΔΑΣ» ἐπι Μαντράς 7000 τ. φυστία διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 43)9, φόρτωσις 15—25 Ἰουνίου.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (Ρεθ. — Κουν.) ἐπι Δυτικῆς Λέστραλίας 8800 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 49)9 (εἰς σάκους), 47)3 (ζῦμα), ὥριον ἐκ Νοτίων Λέστραλίας ἢ Βιζτούριας 50)9 (εἰς σάκους) 48)3 (ζῦμα), ἐὰν δι' Ἐλλάδη 4)6 ἔχτορα, φόρτωσις 1—25 Ἰουλίου.

«ΑΠΑΛΗΝΗ ΑΓΓΛΗΝΟΣ» ἐπι Ντόρμπουλ 7500 τ. γανανθράκων διὰ Πόρτ Σουδάν 20)—, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἀπὸ Σαΐγχον 8500 τ. δρύζης διὰ Μασσαλίαν — Βορδό — Ρόττερνταμ 46)—, φόρτωσις Ιουλίου — Λέγοντος.

«ΘΕΤΙΣ» ἐπι Μαντράς 7000 τ. σπόρων δι' Ἀμβέρσαν — Αμβούγον 43)9, φόρτωσις 12—28 Ἰουνίου.

— 'Επ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΛΟΥΔΟΥΔΗ» ἐπι Κόλπου Μεζιζοῦ 7500 τ. παλαιοσιδίου δι' Ιαπωνίαν 38)— φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ Λ.» ἐπι Βαλτιμόρης 6300 τ. γανανθράκων διὰ Μπούνενος "Ἄρες 14)10)½, φόρτωσις ἀρχὰς Ιουνίου.

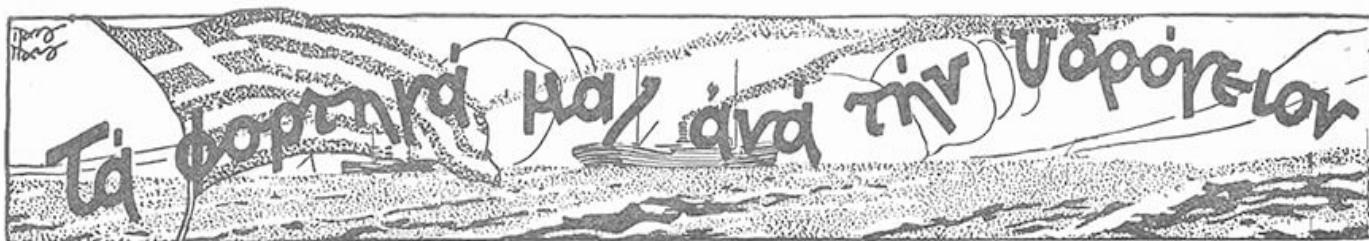
«ΕΛΕΝΗ Λ.» ἀπὸ Newfoundland 2000 φάδομες ξυλείας διὰ Καρδιφ ἢ Μπάρον 70)— κατὰ φάδομ, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΙΑΓΚΟΣ» ἀπὸ Newfoundland 2000 φάδομες ξυλείας διὰ Κάρδιφ ἢ Μπάρον 70)— κατὰ φάδομ, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Χατζηπατέρα) ἐπι Βαλτιζής 2200 στάγατος ξυλείας δι' Ἀλεξανδρειαν 75)— κατὰ στάνταρτ, φόρτωσις ἀρχὰς Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΑ Ρ.» (ex «MUNINDIES») ἐπι τοῖον λιμένου Κούβας 7.500 τ. ζυζάρων διὰ Λονδίνον, Λίβερπολή, Γρεήνον, Ἀμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἢ Αμερεγνταμ 26)—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» ἐπι δύο λιμένων Κούβας 6800 τ. ζυζάρων διὰ Λονδίνον, Λίβερπολή, Γρεήνον, Ἀμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἢ Αμερεγνταμ (Συνέχεια νανλώσεων εἰς τὴν 32αν σελίδα)



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	Έφθ. Βόλον 29 Μαΐου
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	διηλθε Φλώσιγχ 24 Μαΐου διά Στάβαγκερ, έφθ. 28
Άγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	Έφθ. Σάντα Φέ 19 Μαΐου.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	διηλθε Πειραιά 30 Μαΐου διά Σιδιταβέκιαν
Άγιος Βαρθόλαος	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ.	13	4572	άνεξ. Ροζάριο 27 Μαΐου διά Σιδιταβέκιαν
Άγια Βαρθάρα	Φρ. Συγάλα καὶ Σία	04	2434	Έφθ. Θεσσαλία 9 Μαΐου καὶ Μέκονον 19
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	Έφθ. Αζούς 25 Μαΐου
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	Έφθ. Γένοβαν 9 Μαΐου
Άγιος Μάρκος	Γ. Τούλια	19	4514	Έφθ. Μπάρρο 22 Μαΐου
Άγιος Νικόλαος	Εύαγ. Νομικοῦ	99	1106	άνεξ. Ηπειραία 29 Μαΐου διά Μάζον
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεξ. Πότι 21 Μαΐου, Κιονίλιν 25 διά Γάνδην
Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	Έφθ. Μαργαρίτην 17 Μαΐου
Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	Έφθ. Δονυγέρον 18 Μαΐου
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	Έφθ. Βόλον 13 Μαΐου
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άνεξ. Άλα Πλάταν 15 Μαΐου διά "Αγ. Βιζέντιον"
Άδειφότης	Καρρά	17	5838	διηλθε Σούνες 28 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
Άθωνάσιος	Ν. Αυγαρδοπούλου	07	4295	διηλθεν Κονίλιν 21 Μαΐου διά Χούλλ.
Άθηνδ. Λιθανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	διηλθε Κέπι Τάουν 8 Μαΐου διά Δ. Αντστραλίαν
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	Έφθ. Ρίον Ιανέριον 15 Μαΐου καὶ άνεξ. διά Ροζάριο
Άιγαι	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	άνεξ. Νεάστολιν 22 Μαΐου διά Γερασινήν
Άιγαίον	Έτ. «Άιγαιόν» Α.Ε.	19	5285	Έφθ. Υμουνίτεν 22 Μαΐου
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άνεξ. Μπουνέος "Άηρες 4 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
Άικατερίνη Π.	Χρ. Πέπλα	08	1800	Έφθ. Μαριουόπολην 9 Μαΐου
Άικατερίνη Τ.	Λ. Τερράζου	17	2719	Έφθ. Κύλια 20 Μαΐου (διά Ρόττερνταμ)
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	Έφθ. Χούστον 24 Μαΐου
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	Έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαΐου (διά Μόντφελ.)
Άινος	Λοιζή	10	3554	έτ. Σάντα Φέ 15 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Άιτις Γιώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεξ. Όστάνδην 19 Μαΐου διά "Ονέγκα
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διηλθε Ντακάρ 20 Μαΐου διά Βενετίαν
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	Έφθ. Ρίον Ιανέριον 27 Απριλ. Παρέμενε 15 Μαΐου
Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζμιντζή	06	4343	άνεξ. Ροζάριο 16 Μαΐου διά Μαδέρας
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	διηλθε Π. Σαΐδ 29 Μαΐου διά "Αμβέρσαν
Άλφιερις	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διηλθε Ντακάρ 14 Μαΐου διά Ντόρμπλαν
Άναστασία	Π. Πρωτοπαλᾶ	05	2883	Έφθ. "Άλεξάνδρειαν 10 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	Έφθ. Γένοβαν 12 Μαΐου καὶ Φολλόνικα 17
Άνδρέας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	Έφθ. Κοπεγχάγη 17 Μαΐου
Άνδρέας	είνοντα Α. Ε.	19	6566	Έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 5 Μαΐου
Άνδριώτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 9 Μαΐου διά Βραζιλίαν
Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	άνεξ. "Ειδεν 13 Μαΐου, Όράν 20 διά "Άλεξάνδρειαν
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	Έφθ. "Οσλό 10 Μαΐου καὶ Χόρσενς 27
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	άνεξ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Καλζούταν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διηλθε Ντακάρ 24 Μαΐου διά Εύρωπην
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5655	Έφθ. Χούστον 16 Μαΐου
Άννα Τ.	Α. Τεργάζου	06	2728	Έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	Έφθ. Τραγάνα 25 Μαΐου
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	Έφθ. Νεοτοσέα 25 Μαΐου
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος	άδ. Βλασπόπουλοι	17	1957	άργει Πέναφθ ἀπὸ 27 Ιουν. 1936
Άντώνης Μιχάλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου, Γιβραλτάρ 20 διά Πειραιᾶ
Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διηλθε Λάς Πάλμας 4 Μαΐου διά Μπουνέος "Άηρες
Άντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεξ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Μπάρεντσμπεργχ
Άξιός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	Έφθ. Ροζάριο 24 Μαΐου
Άργολικός	Μαρη̄ Εμπειρίου	21	4786	άνεξ. Βιζαγιαπατάν 25 Μαΐου διά Βόρειγκτεν
Άρεθουσα	Νιζ. Καμπούρη	11	3693	διηλθε Κονίλιν 21 Μαΐου διά Χάθρην
Άρης	Μ. Ξελᾶ	14	4810	Έφθ. "Άμβέρσαν 14 Μαΐου καὶ Ρόττερνταμ 23
Άριάδην	Ι. Νιζηφόρου— Ε. Λαμποῦ	12	4745	Έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆ	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	άνεξ. Βουγίε 17 Μαΐου, Γιβραλτάρ 12 Μίδδσλεξμπρο
Άρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	άνεξ. Πειραιά 19 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	Έφθ. Μαργαρίτην 20 Μαΐου
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	Έφθ. "Άλεξάνδρειαν 19 Μαΐου
Άρχων	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	άνεξ. Βραζιλίαν 13 Μαΐου διά Μάλταν, έφθ. 20
Άσημίνα Μπάτικα	Π. Μλάκα	95	1344	Έφθ. Κωνστάντζαν 14 Μαΐου καὶ Πόρτ Σαΐδ 23
Άστασια	Ι. Γαλάκη	14	4211	Έφθ. "Άμβέρσαν 16 Μαΐου
Άστεριά	Ι. Α. Ταζμιντζή	04	3313	διηλθε Λάδεστ 25 Μαΐου διά Γζόττεμπορογχ
Άστηρο	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	άνεξ. Γαλάτσιο 30 Μαΐου διά "Άλεξάνδρειαν
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άνεξ. Μα. "Άηρες 26 Μαΐου διά "Αγ. Βιζέντιον
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	διηλθε Κονίλιν 24 Μαΐου διά "Αμστερνταμ
Άσρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	Έφθ. Μπουνέος "Άηρες 24 Μαΐου
Άφροέσσα	Άδ. Κιρτάτη	05	2485	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά "Ααλιπαργχ
Βαθύ τῆς Σάμου	νίον Δ. Ιγγλέση	12	1556	Έφθ. Ζονγκούλας 24 Μαΐου
Βαρθόλαος	Άθ. Ζωϊστούλου	10	1354	άνεξ. Σέτταν 13 Μαΐου διά Σαγκούντο
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεξ. "Ειδεν 22 Μαΐου διά Σάντα Φέ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	διηλθε Ντακάρ 23 Μαΐου
Βάσος (τάνκερ)	Ίω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεξ. Γράλβεστον 26 Μαΐου διά Λά Παλλίς
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άνεξ. Πάτρας 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βικτωρία	N. Απόδιακον—X. Παπέρα	14	4202	Έφθ. Θεσσαλονίκην 12 Μαΐου
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	Έφθ. Λιμένος 24 Μαΐου
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	Έφθ. Ρόπτερνταμ 23 Μαΐου και ἀνεχ. 27 δι' Ονέγκα
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	Έφθ. Ρουέν 19 Μαΐου
Βιργινία Νικολάου	N. Νικολάου	20	6868	ἀνεχ. Χονστον 18 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθάκη	05	3885	ἀνεχ. Γδύνια 4 Μαΐου διὰ Μπούνενς "Αὔρες
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	ἀνεχ. Μελλύλαν 21 Μαΐου, Νίτον 27 διὰ Λάντσιγ
Γαλαξίας	Μάρο. I. καὶ Γ. N. Λέρα	18	4393	Έφθ. Αλεξανδρείαν 22 Μαΐου
Γαρδελάκι	E. Θεοφίλ.άτου	88	2282	παραμένει εἰς Σέονταν ἀπὸ 1 Απριλί.
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμοῦ	14	4708	ἀνεχ. Ροζάριο 23 Μαΐου δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» A.E.	09	1977	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 27
Γεώργιος	N. Λαγούντη	10	2216	ἀνεχ. Αρχάγγελον 13 Μαΐου δι' "Λιμστερνταμ, έφθ. 23
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	ἀφγει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτωβρ. 1930
Γεώργιος Π.	Θ. Έπιφανειάδη	03	4052	ἀνεχ. Λιβόνο 22 Μαΐου διὰ Μαρούλιν
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4353	Έφθ. Μπούνενς "Αὔρες 20 Μαΐου
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀνεχ. Σάντα Φὲ 13 Μαΐου διὰ Ροζάριο, έφθ. 16
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀνεχ. Αρμένος 19 Μαΐου διὰ Βαυαρίην
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Έμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Φαγιάλ 11 Μαΐου διὰ Σάνη Ντομάγκο
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἀνεχ. Κάρδιμ 22 Μαΐου διὰ Βίλλαν Κ) τούσιον
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
Γιάννης	Γ. Ανδρέουν κ.λ.π.	05	4391	διῆλθε Πειραιᾶ 26 Μαΐου
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	έφθ. Γρεεντίνενμανθ 26 Μαΐου
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	ἀνεχ. Βίλλαν Κ) τούσιον 18 Μαΐου διὰ Μπάρμπλαντος
Γρανικός	M. καὶ Γ. Λέρα	16	3689	ἀνεχ. Σάντα Φὲ 6 Μαΐου δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Πειραιᾶ 19 Μαΐου καὶ Κων.)ιν 28
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1013	ἀνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου διὰ Δούναβιν
Δαναός	Π. καὶ Γ. K. Λεμοῦ	06	4419	ἀνεχ. Στέττιν 15 Μαΐου διὰ Σπαλάτο
Δάναπτης	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Βραΐλαν 29 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Πειραιᾶ 15 Μαΐου καὶ Πεντοράζλειαν 23
Δάρφιν	N. Λυκαρδόπούλου	18	3798	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 23 Μαΐου
Δελφίν	Άῳ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	διῆλθε Μαδέρας 25 Μαΐου διὰ Moss
Δέσποινα	I. A. Κοσμᾶ	09	4461	ἀνεχ. Γδύνια 23 Μαΐου διὰ Νταζάρ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλίνου	06	3016	έφθ. Πειραιᾶ 20 Μαΐου καὶ Τεαγάνα 31
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	05	3338	διῆλθε Κον.)ιν 17 Μαΐου διὰ Σέτταν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἀνεχ. Ντουμπρόβνις 26 Μαΐου διὰ Λονδίνον
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀνεχ. Ροζάριο 22 Μαΐου διὰ Μπάρμπλαντος
Δημ. Ιγγλέσης	νίῶν Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Λήθ 14 Μαΐου
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομικοῦ	03	1171	διῆλθε Όράν 27 Μαΐου διὰ Βενετίαν
Δημ. Χανδρής	Ίο. Χανδρή	10	4643	έφθ. Ροζάριο 14 Μαΐου
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	17	4990	διῆλθε Άλδεσεντ 25 Μαΐου δι' Esbjerg
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	ἀφγει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Απριλί.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	διῆλθε Κον.)ιν 12 Μαΐου διὰ Γένοβαν, έφθ. 17
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	έφθ. Πόρτ Σούνδαν 18 Μαΐου
Διώνη	G. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	έφθ. Ρόπτερνταμ 20 Μαΐου καὶ Στέττιν 26
Δούναβις	Λεων. A. Έμπειρίκου	15	5604	έφθ. Brake 24 Μαΐου.
Δωρίς	Ήλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Μοντεβίδεο 19 Μαΐου
"Εθη	S. Λιθανοῦ	13	4521	έφθ. Αιμούδηγον 23 Μαΐου
"Εθρος	Ίο. Λιθανοῦ	19	5627	ἀνεχ. Τέμπλ. Μπάη 26 Μαΐου διὰ Πόρτ Νατάλ
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διῆλθε Μαδέρας 1 Μαΐου διὰ Μπούνενς "Αὔρες
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	εἰς Αρχάγγελον 25 Μαΐου ἐπὸ φόρτωσιν
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Ροζάριο 19 Μαΐου
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. N. Δρακούλη	18	5329	ἀνεχ. Ρίο Γράντε 21 Μαΐου διὰ Μ. π. "Αὔρες
"Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Σέριφον 30 Μαΐου
"Ελένα P.	Ρεθύμνη — Κονλουσκούτη	17	4576	εἰς Βαλτιμόρην 25 Μαΐου, Εναντιόθη.
"Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 12 Μαΐου, Κρίστομπαλ 26 δι' Οζάρα
"Ελένη	έτ. Π. Νομικοῦ	01	1882	ἀνεχ. Τεγέστην 22 Μαΐου διὰ Στρατόν
"Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπταση	19	5260	ἀνεχ. Μπούνενς "Αὔρες 10 Μαΐου, R. Ιανέριον 20 διὰ Σίδνεϊ
"Ελένη T.	A. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Πειραιᾶ 21 Μαΐου
"Ελένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	έφθ. Μασσαλίαν 18 Μαΐου καὶ Γένοβαν 21
Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	έφθ. Ρόπτερνταμ 16 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 22 δι' Ονέγκα
"Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Ντιέπτην 21 Μαΐου
"Ελλάς	έτ. «Ελληνική» A. E.	16	2081	έφθ. Μάλταν 23 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 31
"Ελληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	διῆλθε Όράν 22 Μαΐου διὰ Βατούμ
"Ελληνικό Βουνό	T. Παπαδημητρίου	04	3667	εἰς Βατούμ 15 Μαΐου
"Ελπίς	I. N. Γουλανδρή	12	3651	έφθ. Λ. Γκονάλεττ 15 Μαΐου
"Ελπίς	A. Ηεζᾶ	19	1492	έφθ. Αλεξανδρείαν 21 Μαΐου
"Εμμ	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	έφθ. Καλάμας 13 Μαΐου
"Επαν. K. Εμπειρίκος	νίῶν Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 20 Μαΐου
Εύανθια	'Ιο. Π. Γουλανδρή	15	3551	ἀνεχ. Ταβού 7 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ, έφθ. 24
Εύθοίκος	Μαρη̄ Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Γένοβαν 9 Μαΐου
Εγγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Κόντινεντ
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	έφθ. Ροζάριο 18 Μαΐου
Εγγενα Λιθανοῦ	S. Λιθανοῦ	36	4825	ἀνεχ. Ρόπτερνταμ 18 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανέριον
Εύγενια Χανδρή	'Ιο. Χανδρή	20	4862	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 18 Μαΐου
Εύδοξια	N. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	διῆλθεν Όράν 13 Μαΐου διὰ Καλαί, έφθ. 24
Εὕηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	έφθ. Νάντην 14 Μαΐου καὶ Ρούεν 24
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	ἀνεχ. Εμδεν 16 Μαΐου, Μαδέρας 24 διὰ Σάντος
Εύθαλια Μαρη̄	N. Μαρη̄	19	4196	ἀνεχ. Γδύνια 21 Μαΐου, Νέιτον 26 διὰ Μάρναν
Εϋπλοια	Γεώργη Λαμοῦ	11	4862	ἀνεχ. Ρίον Ιανέριον 18 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Εύρυμεδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	έφθ. Βόλον 24 Μαΐου
Εύτυχία	Γεώργη Βεργωτῆ	13	5123	ἀφγει Βεντίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	ἀνεχ. Σούσα 12 Μαΐου διὰ Βορδώ, έφθ. 25
Εψιλον	Λεων. N. Εμπειρίκου	11	4120	έφθ. Τεγέστην 18 Μαΐου (εἴτα Ρωσίαν)
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	ἀνεχ. Σάνη Νικολάς 5 Μαΐου διὰ Μπάρμπλαντος
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	διῆλθε Μοντεβίδεο 1 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	διηλθε Πόρτ Σαιδ 12 Μαΐου δι' Ινδίας
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	έφθ. Μπονένος Αὔρες 4 Μαΐου
Ζέφυρος	Α. Λουζή	09	4796	άνεξ. Μπάγιαν Μπλάγιαν 11 Μαΐου δι' Αγ. Βιζέντιον
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	έφθ. Σαλέρνο 18 Μαΐου
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νιζολάου	13	7156	έφθ. Αμερέσαν 6 Μαΐου
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού ελπ.	06	1516	έφθ. Μπονγράς 14 Μαΐου
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννονούλατον	12	3793	έφθ. Λίβερπολ 18 Μαΐου και Κάρδιφ 24
Θάλεια	'Ηλία Ξελᾶ	17	4574	έφθ. Μπάρρον 27 Μαΐου
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	άνεξ. Σέριφον 26 Μαΐου διά Γαλάτσι
Θεοδόλ. 2	Θωμά Ν. 'Επιφανιάδη	10	657	άργει 'Ελευσίνα από 24 Απριλ.
Θεμέλη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	έφθ. Μπέργιαν 14 Μαΐου καις Μόρ 22
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς και Σία	17	1054	άνεξ. Θεσνίζη 29 Μαΐου διά Κοννυτζαν
Θεοδώρος Γ.	Α. Τερζάζου	12	3409	διηλθε Πειραιά 26 Μαΐου διά Ρίγαν
Θεομήτωρ	Μιχ. Στ. Πολέμη	10	4427	άνεξ. Μπάρρον 6 Μαΐου διά Ρίον Ιανέντον
Θεοσκέπαστη	Β. Μάρφου—Σ. Μενδρινού	11	3726	έφθ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου
Θερμαϊκός	Μαροή 'Εμπειρίου	23	4785	έφθ. Σούνινά 23 Μαΐου (διά Βορδώ)
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	άνεξ. Λιβόρο 21 Μαΐου, Σονέζ 28 δι' Ινδίας
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	άνεξ. 'Εμδεν 13 Μαΐου διά Ρίο Γρανάτε
Θράκη	Α. Τερζάζου	17	982	άνεξ. Γαλάτσι 28 Μαΐου διά Βηρυττόν
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	έφθ. Μόμπιλ 22 Μαΐου
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαΐου
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	άνεξ. Τάν 19 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
'Ιγόρ	Πετζά και Σία	07	2693	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έφθ. 'Ελστριποργχ 22 Μαΐου και Αλις 26
'Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	έφθ. Κόρδοσ 21 Μαΐου και Οντάν 26
'Ικάριον	έτ. Βεργοτή	12	4013	έφθ. Γδύνια 25 Μαΐου
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	άνεξ. Γένοβαν 16 Μαΐου διά Πότι
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	έφθ. Μπονένος Αύρες 10 Μαΐου
'Ισμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	άνεξ. Πειραιά 29 Μαΐου διά Γερμαλτάρ
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Μαροή λιν 20 Μαΐου
'Ιωάννης	Δ. Δάματση	09	3667	άνεξ. Μίδδλεσμπρο 25 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
'Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	έφθ. Θεσσαλονίκην 16 Μαΐου
'Ιω. Μ. 'Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίου	24	3734	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου, Μαδέρας 20 διά Ροζάριο
'Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	έφθ. Πειραιά 19 Μαΐου
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γούλανδρη	10	3750	άνεξ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου, Τενερίφεαν 25 διά Σάντος
'Ιω. Φράγκος	Μάρο. Φράγκου	12	3442	άνεξ. Ροζάριο 11 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
'Ιωλίκος (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	έφθ. Βενετίαν 18 Μαΐου και άνεξ. 22 διά Κέρονιφαν
'Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	άνεξ. Ταμπίζο 6 Μαΐου διά Πόρτ Ντέ Μπούζ
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	άνεξ. Αμερέσαν 9 Μαΐου διά Κοννυτζαν, έφθ. 21
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διηλθε Κίελον 7 Μαΐου διά Σπαλάτο
Καδιώ	νίοι Γ. Σιγάλα	11	1430	άνεξ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου, Όραν 25 διά Πειραιά
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	διηλθε Χίον 22 Μαΐου διά Λίβερπολ
Καθαριώτισσα	νίοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	έφθ. Κέρπον 29 Μαΐου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άνεξ. Καμπαντέλο 21 Μαΐου διά Ρίον Ιανέντον
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεξ. Μπονένος Αύρες 22 Μαΐου διά Καναδᾶν
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	διηλθε Σφάλξ 26 Μαΐου διά Γάνδην
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Νόρφολκ 17 Μαΐου (δι' Οζάκα)
Καπετάν Σ τριτής	Ξενίδ—Κουμπής και Σία	06	3574	άνεξ. Σάο Πέντρο ('Αργεντ.) 20 Μαΐου διά Νταζάρ
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5234	διηλθε Νόρφ Φόρελαντ 25 Μαΐου δι' Αμερικανούν
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γούλανδρη	19	5106	άνεξ. Γένοβαν 15 Μαΐου, Γερμαλτάρ 19 διά Κόλπον Μεξικού
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεξ. Νιούπορο Νιούς 5 Μαΐου διά P. Ιανέντον
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Τζάνονσβιλ 17 Μαΐου
Κάτε	N. Ανικαρδοπούλου	18	5197	διηλθε Σούνε 16 Μαΐου διά Γιοζοχάναν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρός» Α. Ε.	87	2495	άργει Πειραιάς από 19 Μαΐου 1935. 'Εποσενή
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νίδων Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεξ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεξ. Νεοπότερα 26 Μαΐου δι' Ιταλίαν
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	εις Βοράλιαν 24 Μαΐου (διά Βορδώ)
Κεραμίες	N. Ανικαρδοπούλου	17	5085	έφθ. Στάβαγκεζ 12 Μαΐου και Ystad 27
Κεχρεώς	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου και άνεξ. 29 διά Μαροή λιν
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	άνεξ. Δουγκέζην 11 Μαΐου διά Ρίον Ιανέντον
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Σαργιόν 18 Μαΐου
Κονιστρα	Θωμά 'Επιφανιάδη	07	3530	εις Μπεζέρταν από 22 Απριλ.
Κορινθιακός	Μαροή 'Εμπειρίου	10	3562	διηλθε Αλγέριον 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, έφθ. 29
Κόρθιον	άδελ. Σύμπουρα	09	2116	άνεξ. Τάν 18 Μαΐου διά Σορόζα
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διηλθε Πειραιά 19 Μαΐου διά Χάδηνην
Κουμουνδούρος	Υιοι 'Επ. 'Εμπειρίου	25	3598	διηλθε Λάδσεντ 1 Μαΐου διά Πλέιτ
Κράγγων Χίλλ	Ρεθύμνη — Κουλουνουντή	18	3566	διηλθε Μαδέρας 7 Μαΐου διά Πλέιτ
Κύθηρα	Πολυχ. Κατσάκη	02	1970	έφθ. Γαλάτσι 22 Μαΐου (διά Θεσσαλονίκην)
Κῦμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	3994	έφθ. Βοστόνη 15 Μαΐου
Κῦμα	N. Λιβανού	11	3959	διηλθε Πιεραλτάρ 9 Μαΐου διά Ρίον Ιανέντον
Κυρά — Παναγιά ΙΙ	'Αντ. Ηλιάδη	99	1012	έφθ. Γαλάτσι 22 Μαΐου (διά Ναύπλιον)
Κυριακούλλα	A. και Δ. Λαμιού	18	4340	άνεξ. Βίλλαν Κ. τούσιον 6 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	διηλθε Νέπτον 26 Μαΐου διά Γάνδην
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γούλανδρη	22	4697	διηλθε Κολόποι 13 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	έφθ. Λιβόρο 24 Μαΐου
Κωστής	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	διηλθε Ρίον Ιανέντον 13 Μαΐου διά Νταζάρ
Λακωνικός	Μαροή 'Εμπειρίου	14	3803	έφθ. Μίδδλεσμπρο 21 Μαΐου
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρζούνη	98	3462	διηλθε Ζεεμπούγκε 20 Μαΐου διά Ρίγαν
Λέρος	Ιο. Θεοχαρίδη	99	846	έφθ. Γαλάτσι 22 Μαΐου (διά Καβάλλαν)
Λέσβος	'Αδ. Σιρναίου	10	1005	έφθ. Κέρπον 14 Μαΐου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διηλθε Σάντα Λοντσία 16 Μαΐου διά Καναδᾶν
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	άνεξ. Μίδδλεσμπρο 26 Μαΐου δι' Αρχάγγελον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίδην Λ. Κονδύλη	12	3923	έφθ. Ροζάριο 21 Μαΐου
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Νεάπολιν 18 Μαΐου
Λύρας Ν.	Παν. και Μέρχον Λέρα	19	3094	έφθ. "Ιμαγγάλι 20 Μαΐου
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	άνεγ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Μερσίναν
Μαίηντ όφ Σάμος	νίδην Η. Δ. Γούλανδρη	01	1190	έφθ. Κατάνην 23 Μαΐου
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Θεσσαλονίκην 18 Μαΐου και Θεοδόσιαν 26
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	διηλθε Ηγεραλτάρ 27 Μαΐου διά Χάδρην
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	εις Μπουένος "Άηρες 30 Μαΐου
Μαίρη Δευτεραρίου	Βασ. Δευτεράου	03	1383	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 15 Μαΐου
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	διηλθεν Ούζαν 21 Μαΐου διά Βρέμην, έφθ. 27
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	άνεγ. Ροζάριο 25 Μαΐου διά Νταζάρ
Μαλιακός	Μαρ. Έμπειρικού	12	3903	έφθ. Πάτρας 10 Μαΐου
Μαλέας	Ίω. Παπαδέα	17	5709	εις Μπάχιαν Μπλάγχαν από 7 'Απριλ. (δι' Ελλάδα)
Μανούλα	νίδην Γεωργ. Καραβία	20	2012	άνεγ. Πειραιᾶ 19 Μαΐου διά Ακτοσά, έφθ. 21
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
Μαργαρίτα	Γεωργάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	έφθ. Πάτρας 7 Μαΐου και Σέριφον 14
Μαργαρίτης	άδ. Ηεριβολάρη	13	4584	διηλθε Μπέργκετ 24 Μαΐου διά Μπούβικεν
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άνεγ. Γδύνιαν 11 Μαΐου διά Ρίον Ιανέζον
Μαρία	Σ. Περή — Δ. Τεατσαρώνη	00	1216	έφθ. Ζογκούνδάζ 16 Μαΐου και Βραΐλαν 24
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμού	12	4707	διηλθε Μαδέρας 11 Μαΐου διά Βαλτημόρην
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	άνεγ. Σιρασα 22 Μαΐου διά Λάνδσεντ (διαταγής)
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Ερμόνηρ 20 Μαΐου
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	άνεγ. Κάρδιφ 15 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	έφθ. Ρίον Ιανέζον 28 Μαΐου
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	13	6042	διηλθε Μαδέρας 1 Μαΐου διά Νεκοτσέα, έφθ. 25
Μαρίκα Πρωτοπατά	Π. Πρωτοπατᾶ	15	4447	διηλθε Μαδέρας 24 Μαΐου διά Φάλμουνθ
Μαριόγκα	άδ. Προύσιον	12	4236	διηλθε Σαμπάγη 16 Μαΐου δι' Σέρφοπην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	άνεγ. Βούρδαν 20 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	έφθ. Άλος "Αντζέλες 24 Μαΐου (δι' Οζάκα)
Μαριόγκα I. Καΐρη	Ίω. Δανιόλου	13	5143	έφθ. Σαβόναν 22 Μαΐου
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διηλθε "Άγ. Βικέντιον 22 Μαΐου διά Μαδέρας
Μάριος Τ.	Α. Τερζίου	04	1128	διηλθε Ηγεραλτάρ 22 Μαΐου, Όραν 24 διά Γαλάτει
Μαρουλίω	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	έφθ. Πόρτ Αρθορο 19 Μαΐου και Beaumont 27
Μάρτησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	έφθ. Georgetown 9 Μαΐου
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	άνεγ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διά Ρ. Ιανέζον
Μεμάς	«Αλγαίον» Α.Ε.	00	4359	διηλθε Μαδέρας 4 Μαΐου διά Μπουένος "Άηρες
Μεμάς	άδ. Κουρούπηλη	12	1735	διηλθε Κονγκλίν 14 Μαΐου διά Βενετίαν, έφθ. 21
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Βενετίαν 9 Μαΐου και Κονγκλίν 26
Μερόπη	Άνδρ. Παπᾶ	11	4181	έφθ. Αμβέρσαν 21 Μαΐου
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «ΠΙ Νομιζός» Α.Ε.	95	985	έφθ. Σέτταν 29 Μαΐου
Μίμης Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	έφθ. Θεσσαλονίκην 31 Μαΐου
Μιμόδια	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εις Ρόττερνταμ από 10 Μαρτ. Έπισκεψή
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρεη	22	6067	έφθ. Κοπεγχάγην 17 Μαΐου
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Μαργάλιν 23 Μαΐου
Μιχαηλή Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικού	18	5202	έφθ. Βοστώνην 9 Μαΐου
Μιχαηλή I. Γουλανδρῆ	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	έφθ. Βαγούνθερ 23 Μαΐου (διά Λονδίνον)
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 10 Μαΐου και Πότι 20
Μιχάλης	Δ. Φασοή	12	3646	άργει Μοντεβίδεο από 19 Μαρτ. Ζημιάν
Μιχαλιός	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	διηλθεν 'Οράν 25 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	διηλθε Κολόρπο 16 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετερόδλ»	89	2466	διηλθε Κονγκλίν 24 Μαΐου διά Ρούεν
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	παραμένει εις Σέονταν από 7 'Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσοο	04	3582	έφθ. Σέτταν 16 Μαΐου
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Ροζάριο 17 Μαΐου
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	άνεγ. Φάλμουνθ 15 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικοῦ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Πότι 17 Μαΐου
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαραλίου	12	3451	έφθ. Νεκοτσέα 21 Μαΐου
Νέδων	Α. Καλλινίζου	19	5263	έφθ. Μπάρον 24 Μαΐου
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	άνεγ. Πόρτ Αλμπέρον 21 Μαΐου διά Νέαν Υόροζην
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άργει Πειραιᾶ από 4 Μαρτ. Έπισκεψή
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηλθε Μονδόβια 4 Μαΐου διά Γκόλντντ - Κόστα
Νέστος	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	έφθ. Γενόβαν 16 Μαΐου
Νέστωρ	νίδην Γ. Γράτσου	18	1954	άνεγ. Πρέστον 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, έφθ. 22
Νήσιον	Α. Καλλινίζου	18	5154	έφθ. Ιφούτς 19 Μαΐου
Νηρεύς	Έμμι Χατζηλία	13	6694	διηλθε Κρίστομπλα 8 Μαΐου διά Κόμπτε
Νήρυτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διηλθε Νταζάρ 20 Μαΐου δι' Ερώπην
Νίκη	Άνδρ. Βαλσαμάκη	17	958	έφθ. Ρούεν 6 Μαΐου. ΕΠΩΔΗΘΗ
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	διηλθε Σάντα Λοντσία 23 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρυπαίον	14	3892	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Μαΐου
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τρικόργου	19	5175	άνεγ. Σαγζάνη 18 Μαΐου και Karatsu 22
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρον. Αθανασούλη	01	3575	άργει Πειραιᾶ από 7 Μαΐου 1932
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Αλαντικός	17	3201	διηλθεν "Άγ. Βικέντιον 21 Μαΐου δι' Ιφούτς
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεγ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Μπουένος "Άηρες
Νικόλαος Έμπειρικος	Κουλούρθον — Έμπειρικού	19	5295	διηλθε Ηγεραλτάρ 24 Μαΐου διά Ρίον Ιανέζον
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Μυτιλήνην 21 Μαΐου
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Σίδνευ 27 Μαΐου (διά Νιονφούντλαντ)
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	άνεγ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου διά Σφάξ
Νικόλας	Β. Σ. Ροσολίμου	10	4540	άνεγ. Εμδέν 11 Μαΐου, Ηγεραλτάρ 19 δι' Αλεξάνδρειαν
Νικόλας Αγγελός	Ίω. Αγγελού	12	4351	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνεγ. Πουέρτο Ομπλιγάντο 4 Μαΐου διά Νταζάρ
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. Γράρστον 22 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυγαρδοπούλου	21	4504	έφθ. Τοζογιάμα 25 Μαΐου
Όδυσσευς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	διηλθε Μαδέρας 6 Μαΐου διά Μπουένος "Άηρες
"Ολγα Έπ. Έμπειρικού	νίδην 'Επ. Έμπειρικού	22	4677	διηλθε Περναμπούζον 19 Μαΐου διά Μ. π. "Άηρες

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	άνεξ. 'Αμβέρσαν 23 Μαΐου Φινιστέρων 27 διά Πειραιᾶ
'Ολυμπίος	Κουλούθου — 'Εμπειρίζου	18	5249	άνεξ. Σίδνεϋ (Καν.) 19 Μαΐου διά Κόρω - Λίμερις
'Ομόνοια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άνεξ. Μαρόκον 22 Μαΐου διά Σιβιταβέζιαν
'Ορος "Αθώας	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	13	3578	ἔφθ. Κοντούφιον 18 Μαΐου
'Ορος "Άτλας	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	16	5647	ἔφθ. Ηδροτρίποντα 21 Μαΐου (διά Χούλλ.)
'Ορος "Ελικών	«Τράμπ, Σο»	18	5525	ἔφθ. Τάμπαν 25 Μαΐου
'Ορος 'Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	14	4191	ἔφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
'Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	18	7914	άνεξ. Quilon 16 Μαΐου καὶ Καράτοι 22 διά Β. Αμεριζήν
'Ορος Κιθαιρών	«Τεάμπ, Σο»	12	3876	διῆλθε Νταζάρ 14 Μαΐου διά Λίθεροντι
'Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλόνικ. — Σ. Πατέρα	19	6701	ἔφθ. 'Αρμέρσαν 17 Μαΐου
'Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	ἔφθ. Σάν Νικολάς 21 Μαΐου
'Ορος Λυκαβηττός	«Άτλαντιζός» Α. Ε.	17	4292	ἔφθ. 'Ειδοναμάνθ 13 Μαΐου καὶ Κάρδια 23
'Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	ἔφθ. Ρουέν 14 Μαΐου
'Ορος Μυρτώ	Κοσμέτον — Κουλούουσουντή	19	5658	ἔφθ. Σάν Νικολάς 20 Μαΐου
'Ορος "Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	20	5166	άνεξ. Μπέρια 23 Μαΐου διά Μόντρεαλ
'Ορος "Οθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	ἔφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
'Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	18	5201	ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου
'Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	21	5334	διῆλθε Σάν Τόμας 8 Μαΐου διά Μπονένος "Ανόρες
'Ορος Ράρνης	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	17	4371	ἔφθ. Νεάπολη 15 Μαΐου καὶ Σύρον 23 (διά Ρωσίαν)
'Ορος Πέρα	Κοσμέτον — Κουλούουσουντή	18	5208	άνεξ. Γιούνιον Μπάι 22 Μαΐου διά Γιοζοχάμαν
'Ορος Πεντελικόν	Κουλούουσουντή - Κωστομένη	17	5791	ἔφθ. Πότι 14 Μαΐου
'Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Ηλέιτ
'Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	20	5729	διῆλθε Σάν Τόμας 8 Μαΐου διά Μπονένος "Ανόρες
'Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	10	3986	ἔφθ. Νεάπολη 15 Μαΐου καὶ Σύρον 23 (διά Ρωσίαν)
'Ορος Ροδόπη	Κοσμέτον — Κουλούουσουντή	19	5182	άνεξ. Γιούνιον Μπάι 22 Μαΐου διά Γιοζοχάμαν
'Ορος Ταύρος	«Άτλαντιζός» Α. Ε.	20	6696	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 15 Μαΐου
'Ορος 'Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	21	6388	ἔφθ. Σιντιταβέζιαν 8 Μαΐου καὶ Σύρον 23 (διά Πότι)
'Ορος Χελμός	Ρεθύμνη — Κουλούουσουντή	23	5140	εἰς "Αιστερόντα 24 Μαΐου. 'Εναντίον θητή
Ούρανία	Παν. 'Αντέρα	02	1953	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Σάρπινες
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ἔφθ. 'Αγκόνα 16 Μαΐου
Παγασητικός	Μαρῷ 'Εμπειρίζου	14	3477	άνεξ. 'Αμβέρσαν 13 Μαΐου διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 26
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	άνεξ. Λάρχους 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	διῆλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Σαΐγκον
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	άνεξ. 'Αμβέρσαν 25 'Απριλ. διά Νεροτσέα, ἔφθ. 25 Μαΐου
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουντσούνου	15	4661	διῆλθε Νταζάρ 18 Μαΐου διά Χούλλ.
Παντελῆς	Κ. Λαμούρ καὶ Ι. Ποντικού	11	3845	ἔφθ. Μάντζεστερ 24 Μαΐου
Παντιάς	έτ. «Ωρεανός» Α. Ε.	12	5146	ἔφθ. Αιστερόντα 5 Μαΐου
Παπαλεμέδς	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεξ. Μπάρον 29 'Απριλ. διά Ροζάριο
Πάρασλος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	διῆλθε Περοναμπούζο 28 Μαΐου διά Σάντα Φέ
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 12 Μαΐου
Πάτρα	Τσαμιαράνη—Κων. νιδή	96	3256	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Μαΐου
Περράκης Α. Καμπάνης	ελην. Α. Καμπάνη	10	3584	διῆλθε Μοντεβίδεο 17 Μαΐου διά Νταζάρ
Περσέν	Α. Ανδρεάτου	18	5172	άνεξ. Χούστον 15 Μαΐου διά Γδύνια
Πεταλοί	Μαρῷ 'Εμπειρίζου	17	5126	άνεξ. 'Αμβούργον 10 Μαΐου, Σουέζ 26 δι' Ινδίας
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπλεθόβιλ»	03	4634	άνεξ. Λονδίνον 20 Μαΐου καὶ Ντόβερ 25 διά Σούσους εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 21 Οκτ. 1936. 'Επισκενή
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικού	14	7020	ἔφθ. Νεκοτσέα 21 Μαΐου
Πέτρος Ι. Γούλανδρης	άδ. Γούλανδρη	23	4693	άνεξ. 'Αιμοδύρογον 28 Μαΐου δι' Εμδεν
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	ἔφθ. Βορδόν 15 Μαΐου καὶ Μπάρον 26
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	ἔφθ. Ρίον Ιανείδον 21 Μαΐου
Πήλευς	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἔφθ. Μπάρον 24 Μαΐου
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	ἔφθ. Νεκοτσέα 25 Μαΐου
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	άνεξ. Χάμπτον ρόδες 23 Μαΐου διά Χάρτλεπον.
Πλειάδες	άδελφ. Προσίου	18	4620	άνεξ. Λάρχους 22 Μαΐου διά Λισσαβόνα
Πολέμιας	I. Δ. Παλαιοκρασοῦ	09	1457	διῆλθε Όράν 21 Μαΐου διά Κορίτην
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεξ. Λιβόρον 9 Μαΐου διά Ζογκούλδακος, ἔφθ. 19
Πολύμινια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	διῆλθε Φλόσιον 17 Μαΐου δι' Εμδεν, ἔφθ. 18
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άργητε Πειραιά ἀπὸ 21 Ιαν. 'Επισκενή
Πότη	Φ. Σιγάλα	94	2083	άνεξ. Πότι 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3895	άνεξ. Σπλάτο 15 Μαΐου, Γιβραλτάρ 23 διά Βορδό
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ. Κ.	09	3681	ἔφθ. Μπάρον 27 Μαΐου
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννούλατου	12	4340	διῆλθε Σαΐγκον 25 Μαΐου
Ρήνος	Δεσμ. 'Εμπειρίζου	19	4683	ἔφθ. Γένοβαν 5 Μαΐου. 'Επισκενή
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	διῆλθε Περοναμπούζο 17 Μαΐου διά Νταζάρ
Ρίτα Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	ἔφθ. Ρίον Ιανείδον 20 Μαΐου
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	άνεξ. Μπονένος "Αύρες 15 Μαΐου διά Νταζάρ
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτής» Α. Ε.	19	5637	ἔφθ. Κύπρον 15 Μαΐου
Ρούλα	Μιχ. Καραγάδημη	99	1044	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Καλκούταν
Σαρωνικός	Μαρῷ 'Εμπειρίζου	12	3548	άνεξ. Γαλάτοι 24 Μαΐου διά Ρούεν
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	διῆλθε Μαδέρας 29 'Απριλ. διά Πλέιτ
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεξ. Νιούπροτ 15 Μαΐου διά Βρινδήσιον, ἔφθ. 26
Σύνιον	Μαρῷ 'Εμπειρίζου	19	3054	ἔφθ. Μόζι 15 Μαΐου
Σπύρος	«Άγιανον» Α. Ε.	18	5153	διῆλθε Κονιόν 25 Μαΐου διά Βοστώνην
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίζου	36	3941	διῆλθεν "Αγ. Βισέντιον 23 Μαΐου δι' Εδρόπιην
Στάμος	Δ. Φαραλού	14	3801	διῆλθε Μοντεβίδεο 27 Μαΐου διά Πλέιτ
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άνεξ. Αιμοργόν 21 Μαΐου, Σουέζ 25 δι' Ιαπωνίαν
Σταῦρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διῆλθε Σουέζ 16 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	άνεξ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου, Κολόμπο 25 δι' Εθρόπην
Τάκης	Π. 'Αντέρα	04	1698	άνεξ. Σαΐγκον 13 Μαΐου, Κολόμπο 25 δι' Εθρόπην
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρίζου	14	3942	άνεξ. Βραζαλ 27 Μαΐου διά Κύμην
Τάναϊς	άδελφ. Λαμού	07	1545	ἔφθ. Μοντεβίδεο 27 Μαΐου, φυγωνίκων. ὑπὸ ἀπ. «Σταυρός»
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμού	13	4221	ἔφθ. Νταζάρ 16 Μαΐου καὶ ἄνεξ. 27 διά Freetown
Τάσσις	«Μυρτίφων» Α. Ε.	13	4706	ἔφθ. Κέρχυραν 24 Μαΐου
Τάσσος Κ.	'Εμ. Καραβία	01	3634	ἔφθ. Βίλλαν Κατούσιον 15 Μαΐου
Ταγγετος	Κουλούθου — 'Εμπειρίζου	18	4295	διῆλθε Βίλλαν Κατούσιον 15 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Γαυρίς	άδ. Συνοδινοῦ	03	2281	διηλθε Λά Παλλίς 28 Μαΐου διά Ρούνεν
Τέτη	ετοί Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. Βατούμι 13 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούη	11	3562	έφθ. Λάζ Πάλμας 6 Μαΐου. Ζημία.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεχ. Γόδυνας 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	έφθ. Βραζίλιαν 9 Μαΐου (έφθ. 24 διά Λανιάν).
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαπούδαρου	03	3075	έφθ. 'Αμβέρσαν 14 Μαΐου
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσουν	14	4211	διηλθε Πλεναντόνιο 25 Μαΐου διά Σάλν Τόμας
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	διηλθε Κρήτης 28 Μαΐου διά Τρίπολιν (Σνρίας)
Υδραίος	Α. Κουλόναρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Ρίον Τανέριον 10 Μαΐου
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	διηλθε Πιεριαν 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνεχ. Λιθόριον 21 Μαΐου διά Χονέλβαν, έφθ. 27
Φαίαξ	Σπ. Παραμιθιώτη	15	7188	έφθ. 'Ειδεναράνθ 18 Μαΐου
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	διηλθε Μαδέρας 16 Μαΐου διά Ρ. Τανέριον
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	έφθ. Στέττιν 27 Μαΐου
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	άνεχ. Λιθόριον 21 Μαΐου διά Χονέλβαν, έφθ. 27
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρή	18	5304	έφθ. Μπάρρον 5 Μαΐου. Έποκενή ζημιάν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου
Φώτης	Ν. Λυσιαφδούλου	12	3507	έφθ. Κόρη 16 Μαΐου
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρά	18	4465	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου δι' Ειδεναράνθ, έφθ. 20
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Λονδίνον 23 Μαΐου
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	διηλθε Μοντεβίδεο 21 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
Χίος	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	έφθ. Πιεριαν 24 Μαΐου
Χλόη	Ν. Λυσιαφδούλου	28	4641	διηλθε Σαμαράς 25 Μαΐου δι' Αμβούργον
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργοτή	19	5209	έφθ. Ζογκούλας 17 Μαΐου
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	έφθ. Ηόρη Σαΐδ 22 Μαΐου
Ωκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	διηλθε Σονές 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
Ωκεανής	Γ. Λουλιδή	10	3396	διηλθε Σάντα Λοντσία 19 Μαΐου διά Μόντρι
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	διηλθε Παναμάν 12 Απριλ. διά Μόντρι
Ωρίων	Πολ. Λίρα — Α. Λούζη	09	4798	διηλθε Μαδέρας 27 Μαΐου διά Λίβερπορν.
Ωρωπός	Μαρηή Έμπειρίου	13	3475	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου, Γιβραλτάρ 20 δι' Αλεξανδρείαν
Έλενη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	1138	έφθ. Πιεριαν 18 Μαΐου
Ίνθερληθ ('Παναμή)	Α. Βλάσοβ	21	6958	"Ιδε: «ΣΟΥΝΣΤΟΝ», σημαία Παναμή
Κάμπτεν Χίλλ ('Αγγλ.)	Α. Βλάσοβ	18	4276	έφθ. Κονιγκτζαν 19 Μαΐου δι' Αμβέρσαν. ΕΙΣΩΛΗΘΗ
Κάρμεν Σόλθα ('Ρουμ.)	Κατάρτου — Μαροή	03	1601	εις Πιεριαν ἀπό 14 Μαρτ. Έποκενή
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	διηλθε Κονιγκτζαν 18 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
Μπεάτος ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ εις νησον Μολέν, 15 Μαΐου
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζούλη και Σία	05	2539	άνεχ. Αμβέρσαν 17 Μαΐου διά Βαλέντσιαν, έφθ. 26
Μυριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Βατούμι, έφθ. 23
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Στανίο. Χριστοφορίδη	96	1437	άνεχ. Αλεξανδρείαν 15 Μαΐου διά Μαρζιλιν, έφθ. 21
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνσου	95	2499	άνεχ. Μασσαλίαν 12 Μαΐου δι' Αλμέριαν, έφθ. 16
Όλγα Σ. ('Αγγλ.)	άδ. Βλασσοπούλου	05	677	έφθ. Πιεριαν 5 Μαΐου
Όλιού, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσοβ	20	4308	άνεχ. Νεάπολιν 15 Μαΐου διά Χονέλβαν, έφθ. 21
Πήραχόθε (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσοβ	24	4895	έφθ. Μπούνενος Αύρες ρόδος 25 Μαΐου
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Α. Βλάσοβ	22	3609	διηλθε Κονιγκτζαν 25 Μαΐου δι' Ήνιομένας Πολιτείας
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Ν. Σταματίου	79	677	εις πλόας Ανατ. Αφριζής
Σούντον (Παναμ.)	Α. Βλάσοβ	12	3629	εις Ρόττερνταμ ἀπό 21 Απριλ.
Τζένη ('Αγγλ.)	Α. Βλάσοβ	21	6958	εις πλόας μετασκεψήν
Τουσούκα ('Αγγλικόν)	Σ. Λιβανού	12	1859	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
Χάτιγκμπουρυ ('Αγγλ.)	Κ. Λασαφαΐδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Βαρελένην 15 Μαΐου και Πιεριαν 29 διά Βούλγαριαν
Compostela ('Ισπαν.)	I. Βασιλείου—Α. Τιμανίδη	06	1781	έφθ. Βραζίλιαν 12 Μαΐου
Invergarry ('Αγγλ.)	"Ελληνες ἀγορασταὶ	85	1272	εις Σέτταν ἀπό παραλαβήν
Invergordon ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	24	6907	εις Αμοτερντάμ 25 Μαΐου ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
Leith Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	23	6921	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΧΕΛΜΟΣ», ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
Mary ('Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	29	4233	διηλθε Λάδεσντ 27 Μαΐου διά Λίθ.
Matadi (Βελγ.)	Π. Β. Παντελή	18	2151	άνεχ. Βαλτιμόρων 10 Μαΐου διά Χούλλ, έφθ. 28
Tumble Lane ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19	3094	"Ιδε: «ΑΥΡΑΣ Ν.», ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
Waldinge ('Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	εις Ίνδιας Θά μετονομασθή «ΠΑΝΑΓΙΑ»
	άδ. Συνοδινοῦ	09	2219	έφθ. Μπλάσθ 18 Μαΐου. Υπό παραλαβήν

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 26ης σελίδος)

νται σελ. 26)—, φόρτωσης Ιούνιον.

«ΝΙΚΟΚΑΗΣ» ἐξ Νόδερεν φέντες 5500 τ. πλατιωσ. δι' Αγγλίαν 25) 6, έλευθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσης Ιούνιον

—Τάιμ Τσάοτερος

«ΙΩΑΝΝΗΣ» 6100 τ. d. w. «τάιμ - τσάοτερο» 5 ἔως 6 μῆνας εἰς ταξίδια Βαλτικής — Λευκής Θαλάσσης, σελ. 7) 6, παραλαβή εἰς Αγγλίαν τέλη Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) 8100 τ. d. w. «τάιμ - τσάοτερο» δι' ένα ταξίδιον ἀπό Βόρ. Αμερικήν εἰς Εθνόπολην 8)—, δύπον δέο ταξίδια 7) 6, παραλαβή εἰς Αγίου Λαυρέντιουν ('Ιούνιον) και παράδοσην εἰς ένα λιμένα Αγγλίας — Κόντινεντ, μετά τὴν λῆξην τῶν συμβολαίων.

«ΟΡΟΣ ΧΕΛΜΟΣ» (ex «INVERGORDON» 9250 τ. d.w., «τάιμ-τσάοτερο» διά ταξίδιον Ατλαντικοῦ 7) —, παραλαβή εἰς Ρόττερνταμ 20 Μαΐου ἔως 10 Ιουνίου, παράδοσης μετά τὴν λῆξην τῆς μεταφορᾶς εἰς ένα λιμένα Αγγλίας — Κόντινεντ.

«ΟΡΟΣ ΗΕΡΑ» 8180 τ. d. w. τάιμ - τσάοτερο δι' ένα ταξίδιον ἀπό Καναδᾶ εἰς Εθνόπολην 8)—, παραλαβή εἰς Αγίου Λαυρέντιουν 15 Ιουνίου ἔως 15 Αύγουστον, παράδοσης εἰς ένα λιμένα Αγγλίας — Κόντινεντ.

—Ναυλώσεις τάνκερος

«ΝΑΥΣΙΚΑ» ἐξ Ήνιομένων Πολιτείων (λιμένας Κόλπου Μεξι-

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

διηλθε Λά Παλλίς 28 Μαΐου διά Ρούνεν

έφθ. Βατούμι 13 Μαΐου

έφθ. Λάζ Πάλμας 6 Μαΐου. Ζημία.

άνεχ. Γόδυνας 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ

έφθ. Βραζίλιαν 9 Μαΐου (έφθ. 24 διά Λανιάν).

έφθ. 'Αμβέρσαν 14 Μαΐου

διηλθε Πλεναντόνιο 25 Μαΐου διά Σάλν Τόμας

διηλθε Κρήτης 28 Μαΐου διά Τρίπολιν (Σνρίας)

έφθ. Ρίον Τανέριον 10 Μαΐου

διηλθε Πιεριαν 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ

άνεχ. Λιθόριον 21 Μαΐου διά Χονέλβαν, έφθ. 27

έφθ. Είδεναράνθ 18 Μαΐου

διηλθε Μπάρρον 5 Μαΐου. Έποκενή ζημιάν

έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου

έφθ. Κόρη 16 Μαΐου

διηλθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου δι' Ειδεναράνθ, έφθ. 20

έφθ. Λονδίνον 23 Μαΐου

διηλθε Μοντεβίδεο 21 Μαΐου διά Μπάρμπαντος

έφθ. Πιεριαν 24 Μαΐου

διηλθε Κονιγκτζαν 25 Μαΐου δι' Ηνιομένας Πολιτείας

εις πλόας Ανατ. Αφριζής

εις Ρόττερνταμ ἀπό 21 Απριλ.

εις πλόας μετασκεψήν

έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου

διηλθε Βαρελένην 15 Μαΐου και Πιεριαν 29 διά Βούλγαριαν

έφθ. Βραζίλιαν 12 Μαΐου

εις Σέτταν ἀπό παραλαβήν

εις Αμοτερντάμ 25 Μαΐου ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΧΕΛΜΟΣ», ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

διηλθε Λάδεσντ 27 Μαΐου διά Λίθ.

άνεχ. Βαλτιμόρων 10 Μαΐου διά Χούλλ, έφθ. 28

"Ιδε: «ΑΥΡΑΣ Ν.», ΣΗΜΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

εις Ίνδιας Θά μετονομασθή «ΠΑΝΑΓΙΑ»

έφθ. Μπλάσθ 18 Μαΐου. Υπό παραλαβήν

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

D. J. THEOPHILATOS.

STEAMSHIP AGENTS.

17, RUE CASSIERS,

ANTWERP,

378 (4 LINES.)

TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

4, Raadhuisstraat

Telephones: 48722—46225

AMSTERDAM C.