

# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1937

Αρ. Φύλλου 156

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 156

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΤΡΙΠΟΛΙΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1937

### Τὸ δεκαδευτήμερον

#### Συμπεράσματα ἀπὸ μίαν ἐγκύκλιον

Ἡ ἐν Λονδίνῳ ἀλληλασφαλιστική ὁργάνωσις τῆς «West of England» ἀπέστειλε πρὸς τοὺς μετέχοντας αὐτῆς Ἐλληνας Ἐφοπλιστάς τὴν κάτωθι ἀπὸ 26 Μαΐου ἐγκύκλιον, ἔχουσαν ἐν μεταφράσει ὡς ἔξης:

«Τὴν ἐποιῇν αὐτῆν, καὶ τ' ἔτος, ὅφεῖσμεν νὰ ἐποδάλωμεν εἰς τὴν Διοικούσαν Ἐπιτροπὴν, πρὸς ἐπιθεώρησιν, καταστάσεις τῶν λογαριασμῶν τῶν μελῶν τῆς «West of England», ἀναλόγως ἐντικότητος, καθὼς καὶ καταστάσις τῶν λογαριασμῶν ἐνὸς ἐκάστου ἰδιαιτέως στὸλου, ἐφόσον ἦνει τὸῦ ζητηθῆ. Τὰ μόλις συγκεντρωθέντα ἡδη ποσὰ διὰ τὸ 1936, παρονταῖσαν — διστυχῶς — τὸν Ἐλληνικὸν λογαριασμὸν μὲ πολὺ δυσμενῆ ἀποτελέσματα, ἵτοι μὲ πληρωμὰς μεγαλύτερας κατὰ 43.907 λίρας, τούλαιστον, ἔναντι τῶν εἰσποράζεον. Εἰς τὴν ἀπαλλαστικὴν γλώσσαν, σημαίνει τοῦτο διακανονισμὸν 140 o) ἐπὶ τοῦ λογαριασμοῦ, ἔναντι 121 o) διὰ τὸ 1935 καὶ 104 o) διὰ τὸ 1934. Ἡ σύγκρισις πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ τῆς Ἀγγλίας, ἀποδεικνύει, ὅτι ἡ ἀλλα ναυτιλία εὑρίσκονται εἰς πολὺ εὐνοϊκότεραν κατάστασιν καὶ ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ ἀριθμητικὴ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ, ὡς ἀποτελοῦσα «συμφέροντα ἀμοιβαῖον κίνδυνον».

»Ἀναγνωρίζομεν, ὅτι κατεβλήθη ποιά τις προσπάθεια πρὸς διόρθωσιν τῆς καταστάσεως ταῦτης, ὥστα κατὰ τὸ παρελθόν φινιρόων συνεπωνήθη ἡ ἀποβολὴ προσθέτου τέλους ἐξ 3 πεννῶν κατὰ τὸν διὰ τὴν κάλυψην τῆς διαφορᾶς μεταξὺ ἀπατήσεων θανάτων, τοαματισμῶν καὶ ἀσθενεῶν, ἐπὶ τὸν συνόλον τῆς Ἐλληνικῆς κλίμακος καὶ βάσει τοῦ Ἀγγλικοῦ νόμου. Ἡ αναγνωρίζομεν ἀκόμη, ὅτι ἔχτοτε ὁ Ἐλληνικὸς νόμος περὶ ἀποζημιώσεως ἐτροποποιήθη εὐνοϊκῶς δι' ἡμάς, διὰ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν παθήσεων τῆς καρδίας καὶ τῶν πνευμάτων.

»Δευτερότοτε, ὅμως, δὲν δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ αὔξησης τοῦ ποσοῦ τῶν Ἐλληνικῶν ἀπατήσεων περιορίζεται εἰς τὴν αὐξησην τῶν ἀπατήσεων τῶν ναυτεργατῶν. Κατὰ τὸ 1936 ἡνωχλήθημεν σοβαρῶς ἐκ τῆς αὐξησης τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν ἀπατήσεων ἐπὶ σιτοφορτίων, λόγῳ τῆς ἐλλειμμένης ἐπαρκοῦντος ἔνταξης τῶν διαχωρισμάτων καὶ σάκκων καθὼς καὶ λόγω ἀμειλίας, δύον ἀφορῷ τὸν ἀφρισμόν, εἰς μισθώσεον δὲ βαθμὸν δι' ἀπατήσεως, ποι προέντων ἐκ συγκρούσεων ἡ ζημιάν εἰς κορηπόδηματα, προβλῆτας ἡ παρόμοια ἀγίνητη ἀντικείμενα. Ἐάν ἡ κατάστασις αὕτη δὲν βελτιωθῇ, είνει φανερόν, ὅτι θὰ δεήσῃ νὰ ἔξετασθον τὸ ἐνδεχόμενον καὶ τὰ μέσα βελτιώσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ λογαριασμοῦ, εἰς τοόπον ὃστε νὰ ἔξισθω ἡ θέσις μεταξὺ τῶν διαφόρων μελῶν τῆς Ὀργανώσεως, εἴτε διὰ προσθέτου τελῶν ἐφ' ἔκστης προσεγγίσεως, εἴτε διὰ τοῦ ἀποκλεισμοῦ ὡρισμένου εἰδικῶν ἀπατήσεων.

»Ἀναγνωρίζομεν, ὅτι πρέπει νὰ δοθῇ μία πίστωσις χρόνου, πρὸς ἡ καταστῆ δυνατὸν νὰ κριθῇ ἡ ἔκτασις τοῦ κέρδους, ποὺ δυνάμεθα ν' ἀναμένουμεν ἐκ τῶν ληφθέντων μέτρων ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ νόμου πρὸς βελτίωσην τῆς καταστάσεως, ἔναν ὅμως τὰ ἀποτελέσματα τοῦ 1937 δὲν παρουσιάσουν σημαντικήν, ἔναντι τοῦ 1936, βελτίωσιν, θὰ κληροδοτεῖ, ἀναμφιβόλως, ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς μας, νι' εἰσιγνθῆμεν μέτρα ἐπανορθωτικά τῆς καταστάσεως. Ἐσωκλειόμεν πίνακα ἐμφαίνοντα τὴν θέσην τῶν λογαριασμῶν ἐνὸς ἐκάστου τῶν μελῶν, ἀπαντά ἀντιπροσωπεύετε, ὡς πράγματος καὶ θὰ σᾶς είμεσθα ὑπόχρεοι, ἐπὶν ἐπληρωφορούσατε τοὺς ἐνδιαφερούμενους διὰ τὸν σκοπὸν τῆς παρούσης ἐγκυκλίου μας, καλοῦντες συνάντα αὐτοὺς, όπως — πρὸς τὸ συμφέρον τοὺς πράξιν πάντα δυνατὸν πρὸς μετριασμὸν τῶν ἀπατήσεων των, ἵνα μὴ ενρεθῶμεν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ λάθισμεν προστατευτικά τῶν συμφερόντων μας μέτρα.

»Ἀναγνωρίζομεν, ὅτι μερικοὶ ἐπέδειξαν ζητησὸν ἐνδιαφέρον ἐπὶ τῆς καταστάσεως καὶ προσπαθοῦν — κατὰ τὸ δυνατὸν αὐτοῖς — νὰ ἐπιτύχουν εὐνοϊκότερα ἀποτελέσματα, πρέπει δημοσία νὰ κληροδοτεῖ, διὰ τὸν λονδίνιον πρόσπλαθειαν.

\*\*\*

Θλιβερά είνε τὰ ἀριστόμενα συμπεράσματα διὰ τὴν δληγὴν τοῦ

ναυτιλιακοῦ μας ὁργανισμοῦ κατάστασιν ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω ἐγκύκλιον. Ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὰς γραμμάς της ἡ διοικητικὴ ἐξάρθρωσις, ἡτοι μαστίζει τὴν τόσον διογκωθεῖσαν Ναυτιλίαν μας, ἐνῷ καὶ πάλιν διαγράφεται ἡ ἀπειλὴ νέας ἀσφαλιστικῆς διακρίσεως εἰς θάρος τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀφοῦ ἐκ τῶν ἀποτελεομάτων τῆς χρονεως τοῦ 1936 δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ, κατὰ τὴν ἐγκύκλιον, ἡ Ἐλληνικὴ χωρητικότης ὡς ἀποτελοῦσα «συμφέροντα ἀμοιβαῖον ἀσφαλιστικὸν κίνδυνον».

Τὴν φορὰν αὐτῆν δὲν είνε μόνον αἱ ἐξ ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων ἀθρόαι τῶν ναυτεργατῶν ἀπατήσεις, αἱ ὑπέρτεραι πάσης ἀλλῆς ναυτιλίας, ἐκ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ὁργάνωσιν τῆς «West of England». Αἱ θλάσαι τῶν μεταφερομένων σιτοφορτίων, λόγῳ τῆς ἐλλαποματικῆς στοιχεούσας των, ἐξ ἀμελείας τῶν ἐντεταλμένων νὰ ἐπιτέλεσουν αὐτῆν, ἡ ἐκ τοῦ κακοῦ ἀερισμοῦ τῶν κυτῶν, αἱ απατήσεις εἰς συγκρούσεων καὶ ζημιῶν εἰς τὰ κρηπιδώματα τῶν λιμένων, ἡ ἀσφαλιστικὴν συμφέροντα τῶν διαχειριζομένων κινδύνους ἐπὶ Ἐλληνικῶν σκαφῶν. Φροντίς ιδιαιτέρα πρέπει νὰ κατατέληθῃ διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν διαπανωμένων εἰς νοσήλια καὶ ἀλλα ἔξοδα, σχέσιν ἔχοντα μὲ τὸν λογαριασμὸν τῶν ἀσθενειῶν καὶ τῶν ἀτυχημάτων. Ἐξ δοσῶν ἡμεῖς τούλαχιστον γνωρίζομεν, αἱ δαπάναι αὐταὶ δύνανται νὰ περιορισθοῦν, ἀρκεῖ αὐτοτρόπερος νὰ διέξαγηται ὁ ἔλεγχος καὶ ἐνδελεχεστέρα νὰ είνει η παρακολούθησις, χωρὶς νὰ στερηθῇ τὸ παράπτων τῶν μεσῶν τῆς θεραπείας του διαθεσίμων ναυτεργάτης, ἐνῷ καὶ ὁ λογαριασμὸς τῶν διαπανωμένων διὰ τὰς ἀσθενείας τῶν πληρωμάτων θέλει αἰσθητῶς μειωθῆ.

»Οσον ἀφορᾷ τὸ διὰ τῆς ἐγκυκλίου ἀνακινούμενον ζήτημα τῶν ἀπατήσεων εἰς τὰς σιτοφορτίας καὶ τὰ κρηπιδώματα τῶν λιμένων, δοσον καὶ διὸν οἱ πλοιάρχοι εἰνε δι' αὐτὰς οἱ πρῶτοι ὑπεύθυνοι, δὲν μετέχουν δλιγυτέρων τῶν εύθυνῶν καὶ οἱ ίδιοι οἱ ἐφοπλισταί. Εἰς αὐτοὺς ἐπιπτίπτει ἡ υποχρέωσις δχι ἀπλῶς νὰ προθοῦν εἰς τὰς καταλλήλους συστάσεις, ἀλλὰ καὶ δραστικώτερα μέτρα νὰ λάσουν, νὰ φάνουν μέχρις ἀπολύσεως, μὴ δρωδούντες πρὸ τῶν συγγενικῶν ἡ πατριωτικῶν δεσμῶν, τοῦ πλοιάρχου ἐκείνου ή τοῦ ἀξιωματικοῦ, δόστις τοιαύτην συναίσθησιν ἔχει τῶν υποχρεώσεων του πρὸς τὸ φορτίον, ποὺ ἀνέλαβε τὴν μεταφοράν, ώστε νὰ ἐπιδείξῃ ἀμέλειαν εἰς τὰ στοιχειώδη αὐτοῦ καθήκοντα διὰ τὴν καλὴν στοιχεούσαν καὶ τὴν ἐπαρκή προφούλαξίν του.

Πρέπει νὰ κατανοηθῇ καλῶς, ἐπὶ τέλους, ὅτι διὰ νὰ σταθῇ ἡ Ναυτιλία μας εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς περιωπῆς, ποὺ δὲ δύκος αὐτῆς καὶ ἡ εὐρύτης τῆς δράσεώς της ἐπιθάλλουν, διὰ νὰ παγιωθῇ ἡ πρὸς τὰ πλοιάρχα μας, ἐμπιστούντη τῶν φορτωτῶν καὶ διὰ νὰ ἴδωμεν δελτιουμένην τὴν ἀσφαλιστικὴν τῆς πίστην, αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταί θ' ἀναλάσθουν τὴν εύθυνην τῆς ποδηγετῆσεως τῶν πληρωμάτων, ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου ναύτου, εἰς τὰ πρωταρχικά ἔναστι τοῦ φορτίου καθήκοντά των. Κάθε ἀμέλεια τοῦ πλοιάρχου πρέπει νὰ πατάσσηται ἀμειλίκτως, ἀλλὰ καὶ κάθε ἀξιοκατάρκτος ἔξοικονδημοσίης δλιγύων δεκάδων λιρῶν, διὰ τὴν προμήθειαν ἐπαρκῶν ξελινῶν διαχωρισμάτων καὶ σάκκων, πρέπει νὰ στιγματίζηται ὡς ἀντανακλῶσσα εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας. Διερωτάμεθα ποταὶ πρέπει νὰ είνει τὰ μέτρα κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἔκεινων, οἵτινες ἐπιλαμβάνονται τῶν πρὸς τὴν σημαίαν μας υποχρεώσεων των. Ἀποτελεσματική, πιστεύουμεν, ἡ θά δηλα τὴν ἐνέργειαν, εἰς ἡ ἀπὸ κοινοῦ θὰ ἐπρεπε νὰ προθοῦν τὰ Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, νὰ υποδείξουν δηλαδὴ εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ὁργανώσεις τὴν διάκρισιν κατά τὰς ἀσφαλιστικὰς καὶ τὰς εἰσφορὰς πρὸς τὰ «Clubs», ἐκείνων μόνον τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν δόπιων τοὺς μεγαλυτέρους κινδύνους ἐμφανίζουν τὰ σκάφη, τόσον

άπο τῆς πλευρᾶς τῶν ζημιῶν πρὸς τὰ φορτία, δύσον καὶ διά τὰ λοιπά ἀτυχήματα. Πρὸς τί τὰ σφάλματα τῶν δλίγων νὰ καταλογίζονται εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ νὰ καλῆται αὕτη διά νέων ἐπιταρθύνσεων νὰ ἐπανορθώνῃ τὰς ζημιάς των; Διατι νὰ μη γίνη δικαιούμενός τῶν προσβάτων ἀπὸ τὰ ἔριφα; Τότε θὰ αντιληφθοῦν δύοι, δτὶ κάθε δλιγωρία περὶ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν ύποχρεώσεών των θὰ έσαρψῃ αὐτούς καὶ μόνον καὶ δχι τὴν σημασίαν μας.

Διά νά ἐπιτύχωμεν τὴν ἀπασχόλησιν τῆς σημειρινῆς χωρῆτι-  
κότητός μας, ἀπαιτεῖται νά διευρύνωμεν πρός νέας ἀγοράς τὴν  
δράσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὴν προσπάθειαν ταῦτην θὰ ἀντι-  
μετωπίσωμεν προκαταλήψεις κατὰ τῆς σημαίας μας καὶ ἀντα-  
γωνιστάς Ισχυρούς, καλῶς ὡργανωμένους, μὲ πλωτόν καὶ ἔμψυ-  
χον ὄλικὸν ἀσυγκρίτως ἀνώτερα τῶν ίδικῶν μας. Πῶς θὰ δυνη-  
θῶμεν νά ὑπερπηδήσωμεν τὰ ἐμπόδια αὐτά, πού παρακωλύουν  
τὴν ἐμποροναυτικήν μας ἀνάπτυξιν, δταν ἐμφανίζωμεν τοιαύτην  
χαλάρωσιν εἰς τὰ τῆς δόλης δργανώσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ  
δταν τὰ εἰς τὴν ἔγκυλιον της *“West of England”* διατυπωμένεν  
παράπονα περὶ ὅλαδων εἰς τὰ φορτία καὶ ἀπαιτήσεων ἀποζημιώ-  
σεων κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν αὐτῶν  
δημιουργοῦνται καθημερινῶς;

"Ελλην ἐφοπλιστής, διευθύνων Ναυτικόν Γραφείον τοῦ Λονδίνου ἐκ τῶν εὐρυτέρας δράσεως, ἐπεσκέψθη πρὸ μηνός, πόλιν πρὸς πόλιν, τὰ μεγάλα κέντρα φορτώσεων τῆς Βορείου Ἀμερικῆς πρὸς τὸν σκοπὸν, διόπειτεν ἡ προέσβεια εἰς προσωπικάς συνεννοήσεις μὲ τοὺς ἑκάτερους καὶ εἰσαγωγικούς κύκλους καὶ ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησιν Ἐλληνικῆς χωριτικότητος εἰς τὰς μεταφορὰς των Ὑγιανίσθη νά καταρρίψῃ τὴν προκατάληψιν, ἀπὸ τὴν δοκίαν διακατείχοντο οἱ Ἀμερικανοὶ φορτωταὶ κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ μετὰ μεγάλου κόπου ἐπέτυχε νά νων λώσῃ δοκιμαστικῶς σκάφη τινά, μὲ τὴν ἐπίδια, κατόπιν τῶν ἐντὸνσιν συστάσεων πρὸς τοὺς πλοιοκήτας καὶ τοὺς πλοιάρχους μας, διτὶ τὰ ἀποτελέσματα τῶν πρώτων ἔργωνται θά ἐνθαρρύνουν τοὺς φορτωτὰς εἰς τὴν προτίμησιν τῆς σημαίας μας. Σήμειωτέον, διτὶ εἰς τὰς ἐνεργείας του ὁ "Ἐλλην ἐφοπλιστής είχε κυρίως ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἔμμονον προτίμησιν τῶν νων λώσων πρὸς τὰ Νορθγικά σκάφη, προτίμησιν πλήρως δικαιολογημένην ἀπὸ τὴν ἀσφαλῆ μεταφοράν τῶν φορτίων καὶ τὴν καλὴν ἀσφαλιστικὴν φήμην τῆς Νορθγικῆς ναυτιλίας.

"Αν ἀκριθῶς αἱ Σκαδιναῖκαι Ναυτιλίαι, αἱ στερούμεναι καὶ αὐταὶ κατά τὸ πλεῖστον ἔθνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, τοι-  
αύτην τὸν πρόδοδον ἐπιδεικνύουν, ἢν τοπρώνουν ἀμέριστον νά  
προσελκύουν τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ξένων ναυλωτῶν, ὅφείλουν  
τοῦτο κυρίως εἰς τὴν ἀξιοχήλευτον ἑσωτερικήν των ὄργανων,  
εἰς τὴν μετά θρησκευτικῆς εὐλαβείας καὶ μαθηματικῆς ἀκριθεί-  
ας ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρέωσεών των ἔναντι τῶν φορτίων, ποὺ  
μεταφέρουν. Εἰς ἐπιστήμην ἔχουν ἀναγάγει οἱ Πλοίαρχοι καὶ  
τὰ πληρώματα τῶν Σκαδιναϊκῶν σκαφῶν τὴν στοιθασίαν καὶ  
τὴν καλὴν μεταχειρίσι τῶν φορτίων, τῆς προτίμησεως δὲ ως ἐκ  
τούτου τῶν φορτωτῶν ἀπολαμβάνουν καὶ μονοπωλιακῶς, οὕτως  
εἰπεῖν, νέμονται ὡρισμένων μεταφορικῶν ἔργων.

Θά κατερθώσωμεν καὶ ήμεις νά ἀνασυγκρήσωμεν ἐπί τοιούτων βάσεων τὴν Ναυτιλίαν μας, νά ἔξυψωσωμεν τὴν πόστιν τῶν διειθῶν ἐμπορικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον; Δὲν τὸ πιστεύομεν ἀκατόρθωτον. Ἀρκεῖ συντονισμένη πᾶρ' ὀλῶν νά καταβληθῇ ἡ μέριμνα, μετὰ ζῆλου νά ἐπιδοθῶμεν εἰς τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κιεμένων εἰς τὰ τῆς ναυτιλιακῆς ὁργανώσεως μας καὶ νά ἀναλάβουν πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας ὃς σύνολον καὶ οὐνὶ μεμονωμένως τὴν προσπάθειαν ταῦτην.

\* \* \*

'Αλλ' ή έγκυλιος μᾶς ἐπανέφερει εἰς ἓνα ζήτημα, πού και  
ἀλλοτε ἔθιζαμεν εἰς τάς στήλας αὐτάς. Πρόκειται περὶ τῆς ἐπαρ-  
κοῦς μορφώσεως καὶ τῆς πλήρους καταρτίσεως, θίβικής καὶ ἐ-  
παγγελματικής, τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. Δέν εἰνε  
δυνατόν νὰ θεωρηθοῦν ὡς τυχαία γεγονότα αἱ ἀθροί αἴσιατη-  
σεις ἐξ ζημιῶν εἰς τὰ φορτία καὶ αἱ συχναὶ συγκρούσεις, πού ἀ-  
ναφέρει ἡ έγκυλιος τῆς *'West of England'*. Τὰ σκάφη μας θεωρί-  
ωνται συχνότεραι. Διά τάς ἐκ τῆς ἑλλείψεως δύμως διαχωρισμά-  
των ζημιάς, διά τάς θλάσσας ἐκ τοῦ κακοῦ ἀερισμοῦ, διά τοὺς ἐ-  
λλαττωματικοὺς χειρισμούς κατά τὸν εἰσπλουτὸν καὶ ἔκπλουτὸν λι-  
μένων δὲν εὑθύνεται τὸ σκάφος, ἀλλὰ οἱ ἐπιβαίνοντες αὐτοῦ. Τὰ  
τελευταῖς ἔξι ἄλλου σημειωθέντα κρούσματα ἔγκαταλείψεως πα-  
ρὰ τῶν πληρωμάτων καὶ αὐτῶν τῶν πλοιάρχων, πλοίων ἐμφόρτων  
καὶ εἰς κατάστασιν ἀκόμη πλεύσεως, καταδεικνύουν, ὅτι κάτι τὸ  
σαθρὸν, τὸ ἐξηρθρωμένον ἐνυπάρχει εἰς τὸν δόλον τῆς Ναυτιλίας  
μας δργανισμόν. Μίαν καὶ μόνην, ἡμεῖς τούλαχιστον, δυνάμεθα να  
δώσωμεν ἔξήγησην εἰς τὰ θλιβερά ταῦτα φαινόμενα, πού ὑποθιθά-  
ζουν τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν εἰς ήσσονα μοῖραν ἀπὸ ἀπόφε-  
ως πειθαρχίας, τάξεως καὶ συναισθήσεως ὑποχρεώσεων, ἔναντι τῶν  
ἄλλων σημαῖων. Πιστεύουμεν, ὅτι η ἀπότομος αἰξήσις τῆς χω-  
ρητικότητός μας, ὑπὲρ τὰ φυσιολογικά δρια, ἔφερε πρὸς τὴν θά-  
λασσαν καὶ ἀτομα μὴ ὑποστάτα προηγουμένων τὴν ἐπιθετική  
ηνη μακράν δοκιμασίαν εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα, μὲ περιωρι-  
σμένην κατάρτισιν, ἀλλὰ καὶ μὲ ρηχήν, διά τινα ἔξ αὐτῶν, τὴν ἐ-  
παγγελματικήν συνείδησιν. Δέν ήτο δυνατόν μία ναυτιλία, τῆς δο-  
πιάς ή χωρητικότητος ραγδαίων ἀνήλθεν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας εἰς  
τὸ διπλάσιον, νά μη ὑποστή τὴν ἔξάρθρωσιν τοῦ δργανισμοῦ της,  
ἀφοῦ διπλάσιον ἔχειάσθη ἐμψύχον υλικόν, ὅπερ καὶ ἀθρούς Ὁ-

πεχερώθη ν' ἀναζήτησι διοθενδήποτε. Δέν ελήφθησαν ύπό τοῦ Κράτους, ἐπὶ τῇ προδύμῃ τῆς τοιαύτης ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ δὲν ὑπεδείχθησαν ύπό τῶν ἀρμοδιωτέρων, ἐν προκειμένῳ, τῶν ἔφοπτοιστῶν, τά μέτρα, ποὺ θὰ ἔτεινον εἰς τὴν ἀρτιωτέραν κατάρτιον τοῦ ἐμψύχου ὄλικοῦ, εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ισίδουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα, τὸ τόσον τραχὺ, τὸ πλῆρες κινδύνων καὶ κακούχιων, προσώπων ἀκαταλήλων. Αὐτή ἀκόμη ή νοούρητις τῶν πληρωμάτων μας, ὅσον καὶ ἀν ἐπιτείνεται ἀπό τὰς φευδασθενείας, ἔκειθεν ἔχει τὴν προέλευσιν της.

Αλλά τὰ γινόμενα οὐκ ἀπογίνονται. Εἶνε ἀκόμη τώρα καιρὸς ν' ἀναζητηθῆναι διόρθωσις ἐνὸς κακοῦ, ποὺ ἀνάφεθη χωρὶς καταστατικά μέτρα θά δυσχεράνη τὴν ἀπόρσοπτον τῆς Ναυτιλίας μας ἔξελιξιν. Τὸ μὲν πρέπει νὰ γίνη ἡ ἑκατάρισις, θαυμαία ἀλλὰ καὶ συστηματική, τῶν τάξεων τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἀπὸ τούς ἐπιδεικνύντας ἀμέλειαν καὶ ἄγνοιαν τῶν καθηκόντων, εἴτε πλοίαρχοι εἶνε οὗτοι, εἴτε κατώτερον πλήρωμα, καὶ ἀπὸ τούς συχνὰ ἀσθενοῦντας, τὸ δὲ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ ζῆτημα τῆς μορφώσεως, τῆς ἀναπτύξεως του ἥθους καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν νέων, ποὺ θά εἰσέλθουν εἰς τὴν θάλασσαν, ἀκόμη δὲ καὶ αὐτῶν, ποὺ πρόκειται νὰ προσαχθοῦν εἰς ἀνωτέρας θαυμίδας τῆς ναυτικῆς λειραρχίας.

Γύρω μας, είς δόλας τάς ναυτικάς χώρας, ζηλευτή συντελεῖται από τῆς πλευρᾶς ταύτης ή προσπάθεια. "Ας τὴν μικηθῶμεν καὶ ἡμεῖς. "Ας σκεφθῶμεν, δτι κατέχομεν σήμερον μιαν ναυτιλίαν δύο έκατομμυρίων τόννων καὶ δτι διεκδικοῦμεν δι' αὐτὴν πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὸ διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον ἔμποριον.

事 家

Σχετικώς με την έγκυκλιον της «West of England», τό Ναυτικόν Έπιμελητήριον της 'Ελλάδος άπηγύθυνε πρός τους έφοπλιστάς την κάτωθι άνακοίνωσιν:

Kúqte,

Ἐσωτερίστως σᾶς ἀποστέλλουμεν ἀντίγραφον τῆς ἀλό 26ης Μαΐου  
. ἔκγνωστον τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἑδρεύοντος ἀλληλασφάλιστικοῦ Σώματού  
*The West of England Steam Ship Owner Protection and Indemnity Association, Limited.*

Τὰ διὰ τῆς ἐγκυούλιον ταῦτης θυγόμενα ζητήματα παρουσιάζουν τὴν συμπετέχουσαν εἰς τὸ ἀνωτέρῳ Σοματεῖον Ἑλληνικὴν χωρητικότητα, ὡς μὴ ἀποτελούσαν ἕνα εὐնογὸν ἀμοιβαίον ἀσφαλιστικὸν κίνδυνον.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἐγγύκλιον ταῦτην, ὁ Ἐλληνικὸς Λογαριασμὸς δεινέννει διὰ τὸ ἔτος 1936, σκέλος πληρωμῶν ἐπερθαίνον τὸ τῶν εἰσπράξεων κατὰ ἓνα ποσὸν περίπου £ 43.907.

'Ἐκ τῶν παρεχομένων διὰ τῆς ἐγγύκλιον ταῦτης στοιχείων, δὲν δῆταται βεβαῖος νὰ γίνῃ πλήρως ἡ ἐπιτιμοὶς αὐτῶν, οὕτως ὥστε νὰ κριθῇ κατά πόσον εἶναι εὐλόγιος ἢ δι' αὐτῆς ἐξαγγελλούμενη ἑπιβολὴ καὶ νέου πασφαλίστου εἰς βάρος τῶν Ἑλλήνων - μελῶν τῆς ἀλληλασφαλιστικῆς αὕτης Ὀργανώσεως, καθ' ἣν περιπτώσαν τὰ ἀποτελέσματα τῆς κοινωνίας τοῦ ἔτους 1937 δὲν ὕπερβολαί παρουσιάζονται.

Αλλά, άσχετός πρός τούτο άντιμετωπίζεται καὶ πάλιν ή διοάρετος πιθανότης μιᾶς νέας ασφαλιστικής διαφορίσεως εἰς βάρος τοῦ "Ελληνος πλοιοκτήτου. Άργοι δὲ έθνικοι γηρήτροι ἀφ' ἐνός καὶ ὑλικοῦ συμφέροντος ἀφ' ἔτερου, έπιβάλλουν νά ποτοραπή λάση θυσίᾳ ή θιεβού απτή διάγνωση.

Είναι περιττόν να ιποδείξουμεν εἰς τὰ μέλη ποιὸν εἶνε τὸ καθῆκον ὡν. Καὶ καθ' ὅσον μὲν ἀφορᾷ τὰς ἐκ βλαβῶν σιτοφροτίον ἀπατήσεις καὶ τὰς ἔγειρομένας συνεπειὰ συγχρόσεσσον καὶ ζημιῶν εἰς προσωπαῖς καὶ προβλῆτας, οὐδεὶς θεβαίος θάμνῳ ἀμελήσῃ νῦν προδῆν εἰς τὰς ἀπατικωτέρας τῶν συτάσσεων πρὸς τοὺς κινδύνους Πλοιάρχους, ἵνα κα-  
αβόλωσι πᾶσαν ἐπιμέλειαν πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῶν, ὅσον δὲ ἀφορᾷ τὰς  
καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ἀσθενειῶν ἀποζημιώσεων, δέον πρὸς  
ἀπότιτους αὐτῶν νῦν καταβάλλεται ίδιατέρᾳ ἐντελῶς φροντίς, διότι πατεῖ  
ἄς ἔκαστος ἐπανδρώσεις πλοιὸν ἀποφεύγοντα οἱ ἐπανειλημμένοις ἀ-  
σθενεύοντες λόγῳ ἀσθενείας, διότι εἴτε λόγῳ τῆς φιλασθένους των  
ράσεως, εἴτε λόγῳ τῆς φοτῆς των πρὸς τὸ ἐκ τῆς ἐπλιξομένης ἀποζη-  
μιώσεως εὔχολον κέρδος, καθίστανται οὗτοι παραστοὶ τῆς συνεχοῦς αὐ-  
τήσεως τῶν ἀπατήσεων τοῦ εἰδους τούτου. Παρομοίᾳ θάμνῳ ἔχει νῦν κα-  
ταβάλλεται φροντίς, ἵνα μὴ αἱ δατάνων νοσηγέλειας ἀνέρχονται εἰς ἐπίπεδα  
ιατρῶν.

Τό Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος ἐν τῇ ἐπινημίᾳ καὶ ὑ-  
οροφεώσει τοῦ, δῆς ἔργασθῇ διὰ τὴν περιστολὴν τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν  
Ἐπιστενειῶν ἀπωτήσεων, συνέστησεν ἐπιτροπὴν εἰδίκῶν πρὸς μελέτην  
οὗ ζητήματος. Ἐξ αὐτῆς ἤλιον ὅμως ἔχοντες σκόπουν νὰ προσῃ εἰς  
εγκέντωσιν ἀρχιδόνων στατιστικῶν στοιχείων ἐπ' αὐτοῦ. Πρός τοῦτο  
αφαγαλλεῖ πάντας ἡμᾶς, δῆς λάβετε τὴν καλωσόντην καὶ μᾶς ἀποστέλλετε  
τούτην γραφαν τοῦ συμβολῶν ἔξοφλήσεως πάσης συχετῆς ὡς ἄνω  
πτήσεως. Ἐνταῦθα τούτου διατυπωμένη τὴν παράλληλην, δῆς  
αὐτοῦ φοροῦτε δι' ἔγγράφου δηλώσεως σας τὰ ἀκόλουθα: α') Τὸ  
καμάτι τοῦ ἀπόζημωθεντος ναυτεργάτου, β') τὸ είδος τῆς παθήσεως,  
γ') τὴν διάρεσιν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του, δ') τὸν χρόνον  
ἢ νοσηλείας του, ε') τὰ ἔξοδα νοσηλείας καὶ τὸ ποσὸν τῆς καταβλη-  
τίσης ἀπόζημώσεως.

Εδώλαπτούμεν, ότι θέλετε προθυμοποιηθῆ νά συμβάλλετε εἰς τὴν πτυχίαν τῆς στατιστικῆς ταύτης προσπαθείας τοῦ N. E. E.

Μετὰ τηνῆς  
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

## Ο έσωτερικός κανονισμός των πλοίων

Την έκπόνησιν κανονισμού τής έσωτερικής ύπηρεσίας των πλοίων ύπεδειχναν κατά καιρούς, ως μίαν άνάγκην διά την καλήν διοίκησην τής Ναυτιλίας μας, οι άρμοδιώτεροι τῶν δυναμένων νὰ έχουν γνώμην, αύτοι οι Πλοιάρχοι τῶν ὀκεανοπόρων φορτηγῶν μας. Απὸ τῶν σητῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπανελλημένως ἔδιμοισεύθησαν ἐπιστολαὶ Πλοιάρχων, διαμαρτυρούμενων διά τάς ἀνυπερβλήτους πολλάκις δυσχερείας, ποὺ ἀντιμετωπίζουν εἰς τὸ διοικητικὸν αὐτῶν ἔργον, λόγῳ ἀκριθῶς τῆς ἀπονοίας σαφοῦς καὶ ἀκριθολόγου προδιαγραφῆς τῶν ὑποχρεώσεων καὶ τῶν καθηκόντων δλῶν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίων. Δὲν ἡμπορεῖ νὰ χωρήσῃ ἀντίθετος γνώμη, διτὶς ἡ ἔφαρμογῇ καὶ εἰς τὴν ίδικήν μας Ναυτιλίαν κανονισμοῦ καθορίζοντος τὰ ὑπηρεσιακὰ καθήκοντα ἐνὸς ἔκάστου, κανονισμοῦ δῆμως προσημένου ἀπολύτως εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ τείνοντος νὰ ἔξυψωσθε τὸ γόντρον, καὶ τὴν θέσιν τοῦ Πλοιάρχου, οὐσιαστικὴν πρόκειται νὰ ἔξυπηρετήσῃ ἀνάγκην τῆς Ναυτιλίας μας. Τὴν Ἐλλειψιν ταύτην ἔρχεται νὰ πληρόσῃ τὸ Ὅμιλον τῆς Ναυτιλίας. Συνέστησε μικτὴν ἐπιτροπὴν, ἔξι ἀνωτέρων Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἐφοπλιστῶν καὶ ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν δραγμῶν, διά τὴν σύνταξιν τοῦ κωδικοῦ τῆς έσωτερικῆς ύπηρεσίας τῶν πλοίων.

Αἱ θαλασσιναὶ, θεσμαὶ, παραδόσεις μας ἀπὸ μακροῦ ἥδη καθιέρωσαν τὸν ἄγραφον καταστατικὸν χάρτην τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Παρὰ τὴν ἀνυπαρξίαν σχετικῶν κανονισμῶν δὲν δύναται τὶς νὰ ισχυρισθῇ, διτὶς οἱ ναυτιλλόμενοι μας δὲν γνωρίζουν σήμερον τὰ ὑπερεσιακὰ τῶν καθηκόντων, ἔστω καὶ ἀν πολλάκις ἔγειρονται ἀμφισθήτοις περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν. Μὲ τὴν συντρητικότητα, ποὺ διακρίνει τὸν «Ἐλληνηναυτίλον», διετηρήσαμεν πράγματι ἀκεραίας τὰς παραδόσεις αὐτάς, αἵτινες καὶ μόναι ἀπετέλεσαν τὴν θάσιν τῆς δημιουργίας καὶ τῆς μέχρι τοῦδε ἐσωτερικῆς διοικήσεως τοῦ νεωτέρου Ἐμπορικοῦ δῆμου Ναυτικοῦ.

Ἡ κατά τὰ τελευταῖς δημοσίαις ἔτη σημαντικὴ αὔξησις τῆς χωρητικότητὸς μας καὶ ἡ εἰσόδος εἰς τὸ ἐπάγγελμα ναυτεργατῶν μὴ προερχομένων ἀπὸ τὰ γνωστὰ ναυτικά τῆς Ἑλλάδος διαμερίσματα, ξένων πρὸς τὰς παραδόσεις, τοὺς πατριωτικοὺς καὶ τοὺς συγγενικοὺς ἀκόμη δεσμούς, οἵτινες ἐσφυρηλάτησαν τὴν πραγματικὴν προσαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιβάλλοντας ἥδη τὴν ἀνάγκην τῆς ἔφαρμογῆς κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ύπηρεσίας, τῆς γραπτῆς δηλαδὴ διατυπώσεως δλῶν ἔκεινων, ποὺ ἡ πεῖρα καὶ ἡ μακρὰ συνήθεια καθιέρωσαν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Ἡ Ναυτιλία μας σήμερον μὲ τὰ ὑπερπεντακόσια σκάφη τῆς καὶ τὰς εἰκοσιπέντε χιλιάδας τῶν ναυτεργατῶν τῆς, δὲν συγκρίνεται πλέον μὲ τὴν προπολεμικήν, πολλῷ δὲ μᾶλλον δὲν ἡμπορεῖ νὰ διοικῇ μὲ τοὺς ἄγράφους κανονισμούς καὶ τὰς συνηθείας τοῦ παρελθόντος. Ναυτιλία τοσαύτης ἐκτάσεως καὶ μὲ τόσην ἀναπεπταμένην δραστηριότητα ἔχει ἀνάγκην διά νὰ χωρήσῃ ἀπροσκόπως εἰς τὸ ἔργον τῆς, ἐπακριθοῦς καθορισμοῦ τῆς θέσεως ἐνὸς ἔκάστου ἐπὶ τοῦ πλοίου, τῆς παροχῆς εὐρύτερας διοικητικῆς ἔξουσίας εἰς τὸν Πλοιάρχον, ὡς προϊστάμενον τῆς διακυβερνήσεως τοῦ σκάφους, τῆς ἐπιβολῆς κυρώσεων αὐστηρῶν διά τοὺς ἀρνουμένους νὰ σεβασθοῦν καὶ νὰ ἔκπληρωσουν τὰ ὑπερεσιακὰ τῶν καθηκόντων. Μόνον οὕτω ρυθμός καὶ τάξις θὰ ἐπέλθῃ εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ θὰ καταπάσουν τὰ ἔκάστοτε διατυπώμενα παράπονα ἀπὸ μέρους τῶν πλοιάρχων ἀφ' ἐνὸς καὶ αἱ ἀμφισθήτοις περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ύπηρεσίας τοῦ κατωτέρου πληρώματος ἀφ' ἐτέρου. Κοινὴ, ἀλλως τε, τόσον τῶν πλοιάρχων, τῶν ἐκπροσωπούντων ἐν προκειμένῳ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐργασίας, δόσον καὶ τῶν ναυτεργατῶν, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν, ἀφ' ὅτου τατεδείχθη ἡ ἀνάγκη, ἡ ἐπιδιώκις τῆς ἐκπνήσεως τοῦ κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ύπηρεσίας.

Τὸ ἀνατεθὲν εἰς τὴν συσταθείσαν ἐπιτροπὴν ἔργον δὲν θὰ είναι θεσμαὶ οὕτω εὐχερές, ἀλλ' οὕτε καὶ μικράς διαρκείας. Τὰ μέλη αὐτῆς θὰ ἔχουν τὸν τῶν τὰς κατά πάντα ἀξίας ἐκτιμήσεως πρωτοτύπους ἐργασίας τῶν κ. κ. Σ. Καρπέτη καὶ Μεταξᾶ καὶ τὰς μελέτας ἀλλών περὶ τὸ αὐτὸν θέμα ἀσχολήθεντων Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, θὰ χρειασθῇ δῆμως νὰ συντονίσουν τὰς ἐκατέρωθεν ἀπόψεις, νὰ συμπληρώσουν τὰ κενὰ τῶν προηγουμένων σχετικῶν ἐργασιῶν καὶ πρὸ παντὸς νὰ λάθουν ὑπὸ δύνην τὰς ἐν τῇ πράξει σήμερον ἐπὶ τῶν πλοίων κρατοῦντα, ἐν δλῶις αὐτῶν ταῖς λεπτομερείσαις.

Ἐπὶ τῶν παραδόσεων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς μακρᾶς ύπηρεσιακῆς συνήθειας πρέπει κυρίως νὰ στηριχθῇ ἡ σύνταξις τοῦ κανονισμοῦ. Τὰ εἰς τὰ ζένα σκάφη ἔφαρμοζόμενα συστήματα, πολυτελή καὶ δαπανηρά ἐν πολλοῖς, δὲν δύνανται καὶ δὲν πρέπει ν' ἀποτέλεσουν τὴν θάσιον τοῦ ἔργου τῆς ἐπιτροπῆς. Τὰ μέλη αὐτῆς, ἀνέχαρτήτως ἐπαγγελματικῆς προειδέσσεως, εἴτε εἰς τὴν ἔργοδοτικήν, εἴτε εἰς τὴν ἐργαστικήν τάξιν καὶ ἀνήκουν, μακρά τῶν ἐπὶ μέρους συμφέροντων αὐτῶν, δοφείλουν νὰ ἔχουν πάντοτε ὑπὸ δύνην τῶν, διτὶς τὰς ἀνάγκας κυρίως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου θὰ ἐπιδιώξουν νὰ θεραπεύσουν διά τῆς συντάξεως κανονισμοῦ ἔφαρμοσίους ἐν τῇ πράξει, δυναμένους νὰ ἔξυπηρετήσῃ τελεσφόρως τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ὅμαλότητα.

Οὔτε τοῦ ναυτεργάτου δὲν πρέπει νὰ ἐπιζητῇ ἥδη ὑπέρμετρος ἐπιθάρυνσις διά καθηκόντων, ποὺ σήμερον δὲν ἐκτελεῖ οὖτος, ἀλλ' οὕτε καὶ η δημιουργία συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων διαφόρων ἔκεινων, ποὺ ἥδη ἐπικρατοῦν. Πᾶν ὅτι ἐν τῇ

πράξει ἔφαρμόζεται ἥδη, πᾶν ὅτι ἀσφαφές καὶ ἐγείροντα ἀμφισθήτοις ἐνυπάρχει σήμερον εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ύπηρεσίαν, αὐτὰ διά καθορισθοῦν εἰς τὰ ἀρθρά τοῦ κανονισμοῦ, λεπτομερῶς, ὅμως, ἵνα καλύπτουν πᾶσαν περίπτωσιν, ἥδης ἀνακύψη κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ύπηρεσιακῶν καθηκόντων τῶν ναυτιλλομένων μας. Μὲ ίδιατέραν φροντίδα πρέπει ἀκόμη νὰ ἀποφευχθῇ ἡ καινοτόμος, ἔξι ἀντιγραφῆς ἀλλών ζένων κανονισμού, εἰσαγωγὴ δρῶν καὶ συστήματων ἐργασίας, ἥδης προώρισται νὰ δυσχεράνη παρὰ νὰ διευκολύνῃ τὴν διαίσθειαν τῶν πλοίων μας, ίσως δὲ καὶ νὰ ἐπιθάρυνῃ τὴν διαίσθειαν αὐτῶν.

Ἄλλα προκειμένου περὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ, μίαν οὐσιώδην ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν παρατήρησιν. «Οσον καὶ ἀν ἐπιτροπῇ ἐπὶ τῆς συντάξεως τοῦ προσπαθήσῃ νὰ περιλάβῃ μὲ πᾶσαν δυνατήν λεπτομέρειαν τῶν καθορισμόν τῶν ύποχρεώσεων τοῦ Πλοιάρχου καὶ τοῦ ὑπὸ αὐτὸν πληρώματος, πιθανὸν εἰνε νὰ διαφέγουν τῆς προσοχῆς τῆς ώρισμέναι τινὲς περιπτώσεις, σπάνιας ἀνακύψης ποὺ προσπαθεῖσαν τῶν πλοίων ύπηρεσίαν, δυνάμεναι δῆμως νὰ προκαλέσουν καὶ πάλι προστριθῆς καὶ ἀμφισθήτησεις περὶ τὰ καθήκοντα ἐνὸς ἔκάστου τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Τὰς περιπτώσεις ἀκριθῶς ταύτας θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διτὶς ίδιατέρως θὰ διερευνήσῃ ἡ ἐπιτροπή. Δι' ὅσας τυχὸν δὲν ἥθελεν ἐπιτευχθῆ ὑπὸ αὐτοῦ σημεῖον — δυνατὸν μεγαλυτέρων σύγχυσιν νὰ ἐπιφέρῃ εἰς τὰς σχέσεις Πλοιάρχου καὶ πληρώματος, νέας δὲ δυσχερείας νὰ δημιουργήσῃ εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων μας.

Ἐφοπλισταὶ τινὲς διακατέχονται ἀπὸ τὸν φόδον, διτὶς προσπάθεια διὰ τὴν τακτοποίησιν ώρισμένων διοικητικῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ καταλήξῃ εἰς τὴν ἐπιθάρυνσιν τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου, διὸ ύποχρεώσων υπερμετρων, ἀνωτέρων τῆς δυναμικότητος αὐτῶν. Μετὰ δέοντος ἀποβλέπουν εἰς τὸν παρεμβατικὸν, διότι πικράν ἐπὶ τοῦ κομματικοῦ παρελθόντος ἔχουν τὴν πεῖραν. Τότε αἱ πιέσεις καὶ αἱ φωνασκίαι τῶν πολλῶν καθίστων ἀδύνατον τὴν ἀντικειμενικὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ζητημάτων. Τὸ σημερινὸν δῆμος Κράτος τὰ συμφέροντα τῆς ἐργασίας καὶ τῆς πραγματικῆς τῆς Οἰκονομίας μας, ἐτακεν ὡς κύριον σκόπον τῶν ἐνέργειών του. Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται, διτὶς ἡ ἀδέκαστος τῆς κρατικῆς Διοικήσεως παρέμβασις ἐργάζεται κατὰ τρόπον πάγιον τὰς σχέσεις κεφαλαίου καὶ ἐργασίας. Πρὸς τὶ νὰ πιστεύωμεν, διτὶς προκειμένου περὶ τῆς Ναυτιλίας διάφορος θέλει τηρηθῆ τακτική; Θὰ ἀποδοθῇ θεσμαὶ εἰς τὸν ναυτεργάτην, πᾶν διτὶς δίκαιον καὶ λογικὸν ἐπιδιώκει οὗτος διὰ τὴν θελτισμού τῆς θέσεως του, ἐντὸς τῆς ναυτιλιακῆς μας πραγματικότητος, θὰ προστατεύῃ δῆμως καὶ τὸ πλοίον ἀπὸ πάσης ύπερθρασίας. Ίνα δυνηθῇ καὶ ἐπιτελέσῃ τὸν ὑψηλοτέραν παραγωγικὴν ἀποστολήν του. Εἰς αὐτὸν δὲ κύριον ἀποβλέπει διὸ κανονισμός τῆς ἐσωτερικῆς ύπηρεσίας. Εἰς τὸ νὰ ρυθμίσῃ παγιώτερον τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ίνα ἡ γαλήνη καὶ ἡ πειθαρχία ἐπικρατήσουν εἰς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν μας.

## Εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ἐναπόκειται ἡ πρωτοβουλία

Διακεκριμένος ἐφοπλιστής, μὲ μακράν εἰς τὸ κανονικὸν ἐπάγγελμα σταδιοδρομίαν, μᾶς ἀπευθύνει τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, εἰς ἀπάντησιν τῶν δῶν ἔγραψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἡ Ναυτιλία μας, ἐπωφελουμένη τῶν ύψηλῶν τιμῶν, ἀπαλλαγῆ τῆς ύπερηφανίου καρητικότητός της.

Κύριε Διευθυντά,

Μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς ἀνέγνωσα τὰς παρατηρήσεις, ποὺ διετύπωσαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» σχετικῶν μὲ τὴν πώλησιν τῶν παλαιῶν μας πλοίων. Τὸ δρόμον τῶν ἀπόφεων σας εἰνε ἀναμφισθήτον. Μᾶς διδέται πράγματι ἡ εὐκαιρία, νὰ ἔκποιησωμεν δόσα σκάφη ύπερθρέουσαν κάθε δριον ἐκμεταλλεύσεως καὶ καραδοκούντες τὴν κατάλληλην ἐποχήν ν' ἀνανεώσωμεν ταῦτα με ἄλλα καλύτερα, ἀναλόγως τῶν οἰκονομικῶν μέσων ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ. Τὴν τακτικὴν αὐτὴν ἥρχισαν ἥδη ν' ἀκολουθοῦν οἱ ἐπιφανέστεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, διότι ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὰ πράγματα.

Θέλω, δῆμως, νὰ τονίω δλῶις ίδιατέρως, διτὶς κανεῖς περισσότερον ἀπὸ τοὺς ίδιους τοὺς ἐφοπλιστὰς δὲν είνε εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ πότε καὶ πῶς πρέπει νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν πραγματικήν τῆς Ναυτιλίας μας. Ὁρισμένα γεγονότα τοῦ παρελθόντος, τὰ ὅποια ἔχουσαν οἱ παλαιότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, καταδεικνύουν, διτὶς Ναυτιλία, δημιουργῆ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἀνέῳρης παστήρεως τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, οἱ σάκκις ἀφέθησαν οἱ «Ἑλληνες ναυτιλλόμενοι» ἐλεύθεροι πάσας δεσμεύσεως, ύποδειξεως ἥ καὶ παραινέσσεως ἀκόμη, ἵνα ἐπιζητήσουν τὰ προσφορώτερα μέσα τῆς πρασινομογῆς τῶν εἰς τὰς τάξις ἐκάστοτε συνθήκας ἐργασίας. Τούναντίον τὸ ὑπὸ τὴν κρατικήν πιέσιν διαπραχθὲν ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον σφάλμα, τῆς ἀγροάς πλοίων με τὰς τάξις τότε ύψηλας τιμάς, ἔστοιχης τὴν ἀπώλειαν ἐκατομμυρίων λιρῶν καὶ ἐστέρησης τὴν Ναυτιλίαν μας τοῦ πλείστου τῶν πολεμικῶν τῆς κερδῶν. Καὶ τώρα, πάλιν μόνοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, αὐτοὶ ποὺ προσφάτως ἐπέρασαν μὲ τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ζημίας τὴν πρωτοφανή εἰς δξύτητα κρίσιν, εἰνε ἀρμόδιοι νὰ χαράξουν τὴν ἐπιθαλλομένην ἐκ τῶν

πραγμάτων τακτικήν.

Τό πρόβλημα τῆς παλαιότητος τῶν σκαφῶν μας τὸ ἀντιμετωπίζουν θεοῖς οἱ ἐφοπλισταῖ. Αὐτοὶ καταβάλλουν τὰς ὑπερόγκους δαπάνας τῶν ἐπισκευῶν καὶ ἀρκετὴν ἐκ τοῦ παρελθόντος ἔχουν πειραῖς τῶν δυσχερειῶν διὰ τὴν ναύλωσιν τῶν ὑπερηλίκων πλοίων. Ἐνδόμυχος ἐξ ἄλλου πόθος κάθε πλοιοκτήτου εἶναι ἡ ἀπόκτησις καλυτέρου σκάφους. Οὐ "Ἐλλην ἐφοπλιστής, καὶ ὁ εὐπορώτερος ἀκόμη, δὲν ἀποθέτει πρὸς τὸ πλοΐόν του ὡς πρὸς ἀπλοῦν ὅργανον προσπορισμοῦ κερδῶν. Παράδοσις εἶναι διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς μας, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς ιστοπλοίας, νὰ θεωροῦν τὸ πλοΐόν των ὡς τὸν ίδιον αὐτῶν οἰκον καὶ ἔξαιρετικάς φροντίδας νὰ καταβάλλουν διὰ τὴν καλήν του συντήρησιν καὶ τὴν ὥραιαν αὐτοῦ ἐμφάνισιν, τραντατάτη δὲ ἀπόδειξις εἶναι, ὅτι κατορθώνομεν πάντοτε τὰ πλοῖα, που οἱ ἄλλοι ἀπορρίπτουν, νὰ τὰ ἔκμεταλλεύμεθα ἀποδοτικῶτατα ἐπὶ σειράν ἐτῶν, ἔγειροντες τὸν δίκαιον θαυμασμὸν τῶν ἔνων.

Πάρις λοιπὸν νὰ μὴ πιστεύσωμεν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταῖ μας ποθοῦν τὰ ίδιους τὴν Ναυτιλίαν μας μὲν καλύτερα σκάφη, ἀφοῦ τὸ σημαντικὸν ποσοστὸν πλοία ὀπωδῆποτε παλαιά ἔξεμεταλλεύετο. Δὲν διέθετε καὶ δὲν διαθέτει ἀκόμη κεφάλαια μεγάλα καὶ πρὸ πατός εὐθηνά, διὰ νὰ τὰ ἀπασχολῇσῃ εἰς πλοῖα μὲν υψηλὸν κόστος. Τὸ εἰδος ἄλλων τῆς ἐργασίας τῶν «τράμπων», ἡ μεταφορά τῶν εἰς χώμα πρώτων ύλῶν τῶν κατωτέρων ἀξίας, δὲν ἀπαιτεῖ πάντοτε σκάφη πρωτίστως κλάσεως. Μᾶς χρείαζονται θεοῖς ναύτερα, ὅταν ὅμως ὑπάρχουν ἐργασίαι, θὰ ναυλωθοῦν καὶ τὰ παλαιά, ὅπως σχεδόν καὶ τὰ νέα.

"Υπὸ τὰς σημειρίνας συνήκης τῆς ναυλαγορᾶς τὰ παλαιά πλοῖα μὲ τὸ μικρὸν τῶν κεφάλαιον κερδίζουν περισσότερα, δὲν γνωρίζω δέ, ἀν καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν πτωχῶν ναύλων δὲν εἶναι μᾶλλον συμφέρουσα ἡ ἔκμεταλλευσις παλαιοῦ σκάφους, παρὰ ἐνὸς νεοναυπηγήτου μὲ τὸ δυγκώδες κεφάλαιον του, τὰς ὑψηλὰς ἀποσθέσεις καὶ τὰ τοκοχρεωλύσια. Ἀν ὁ κάτοχος ἐνὸς ἔστω καὶ εἰκοσιπέντε ἐτῶν σκάφους ἐπωφελῆται ἐπικερδῶν τινῶν ναύλωσεων κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον, εἶναι τὸ αὐτὸ δὲ νὰ ἐπώλησε τὸ παλαιόν τοῦ πλοίου εἰς καλὴν τιμὴν. Καὶ δταν ἀκόμη ἐκπέσουν αἱ ἀξίαι, θὰ ἔχῃ ἐν τῷ μεταξὺ συγκεντρώση μέρος τοῦ κεφαλαίου, που θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀντικατάστασιν τοῦ παλαιοῦ πλοίου. Καὶ αἱ δύο ἐπομένων ἀπόψεις καὶ τῆς ἀμέσου πωλήσεως καὶ τῆς διατήρησης τοῦ παλαιοῦ σκάφους πρὸς ἔκμεταλλευσιν ἐπὶ τινὰ ἀκόμη χρόνον, δοσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, εἶναι λογικαὶ, δι' αὐτὸ δὲ πιστεύω, ὅτι ὁ κάθε ἐφοπλιστής εἶναι ἀρμόδιος, ἀναλόγως τῆς θέσεώς του, νὰ κρίνῃ τὸ περιθώριον τῆς τακτικῆς τῆς ἀντικαταστάσεως.

"Οφείλομεν ἀκόμη νὰ λαμβάνωμεν ὑπὸ δύψιν καὶ τοὺς ναυτεργάτας μας. Κάθε πλοίον πωλούμενον καὶ μὴ ἀντικαθιστάμενον ἀμέσως, σημαίνει τὴν ἀπώλειαν τῆς ἐργασίας διὰ τριάκοντα ναυτιλλομένους, δεδομένου δὲ καὶ τοῦ οἰκογενειακοῦ χαρακτῆρος τῆς παρ' ἡμῖν πλοιοκτήσιας, ὁ ἐφοπλιστής ὁ ἔχων ἔνα ἡ καὶ δύο σκάφη σκέπτεται καὶ τοὺς συγγενεῖς ἡ πατριώτας του, ποὺ θὰ μείνουν ἄνευ ἐργασίας. Σήμερον θεοῖς οἱ πατριώτας της Ναυτιλίας, φόβος ἀνεργίας δὲν ὑπάρχει, ἔστω καὶ ὃν εἰκοσιν ἡ τριάντα σκάφη πωληθῶν, διότι ἐκ νέων ἀγορῶν προστίθενται ἄλλα καὶ ἡ χωρητικότης μας συνεχῶς αὔξανε. "Ολοι, δύως, ἐνθυμούμεθα τὴν ἀνεργίαν, ποὺ ἐμάστιζε τὰς τάξεις τῶν ναυτιλλομένων μας, δταν μὲ τὸν πόλεμον ἐχάσαμεν τὴν Ναυτιλίαν μας. Λάθετε ἀκόμη ὑπὸ δύψιν σας, διότι τὰ οἰκονομικὰ πράγματα τοῦ Κόσμου δὲν ἔξωμαλλύθησαν εἰσέτι. Ἀρχίζουν πάλιν οἱ οἰκονομολόγοι νὰ δημιουρῶν περὶ ἀναπροσαρμογῆς τοῦ δολλαρίου, περὶ ἐκπτώσεως τοῦ χρυσοῦ, περὶ κρίσεως κλπ. Δὲν θὰ ἡτο ἐπομένων φρονιμώτερον νὰ κρατήσῃ κανεῖς θετικάς ἀξίας εἰς χειράρχους του, δπως εἶναι καὶ τὰ πλοῖα, παρὰ κεφάλαια τῶν ὄποιων ἀδηλον εἰνε, μέχρις ἐκκαθαρίσεως τῆς καταστάσεως, τί θὰ ἀντιπροσωπεύῃ αὐτοῖς ἡ ἀνταλλακτική των ἀξία;

"Ολοι οἱ ἀνωτέρω λόγοι ἐπιθάλλουν μετὰ συντηρητικήτος καὶ περισκέψεων νὰ προχωροῦμέν εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλοτοῦ ὅλου τῆς Ναυτιλίας μας. Ή βίᾳ πάντοτε βλάπτει. Τώρα τὰ σκάφη ἀποδίδουν ἀρκετά. Θὰ ἔξοφλησμεν τὰς ὑποχρεώσεις μας καὶ θαθμηδόν θὰ ἀνακανίζωμεν τὸν στόλον ἡ-

μῶν. "Αν αἱ περιστάσεις μᾶς εύνοήσουν, πρέπει νὰ εἰμεθα θεοῖ, δτι μετ' ὅλιγα ἔτη θὰ ὑπερφανεύωμεθα ὅλοι διὰ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν.

"Αφοῦ μετὰ μίαν πολυετῆ κρίσιν, δυντέραν πάσης προηγουμένης, κατωρθώσαμεν, χάρις εἰς τὴν ἐπιχειρηματικότητα τῶν νεωτέρων ίδια ἐφοπλιστῶν μας, νὰ ἔξελθωμεν ἰσχυρότεροι ναυτιλικῶς, μετ' ἐμπιστοσύνης πλέον ἀς ἀποθέψωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Πρέπει νὰ ὄμοιογήσωμεν, δτι ἡ δευτέρα καὶ διὰ πολλοὺς ἡ τρίτη γενεὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας, αὐτὴ ποὺ σήμερον διαγειρίζεται τὸ μέγιστον μέρος τῆς χωρητικότητός μας, απεδείχθη ἀπὸ τῆς ἐπαγγελματικῆς πλευρᾶς περισσότερον τολμηρὰ τῶν ρυπαντέρων ἐφοπλιστῶν καὶ μὲ μεγαλυτέραν εύστροφίαν ἐκίνηθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως. Οἱ νέοι αὐτοὶ ἐφοπλισταῖ εἶναι ἡ ἐπλήσια τῆς αύριον διὰ τὴν ἐμποροναυτικήν μας ἀνάπτυξιν. Ήμεις οἱ παλαιότεροι, τούς θαυμάζομεν, διότι κατωρθώσαν νὰ φέρουν τὴν Ναυτιλίαν μας, καὶ υπὸ δυσκόλους, κρισίμους μαλιστα περιστάσεις, ἀπὸ τὰς ὄποιας πολλὰ ἐδιάχθησαν, εἰς εὐρύτερα πεδία δράσεως. Εἰς αὐτοὺς καὶ εἰς τὴν ἔμφυτον ροπήν τοῦ Ἐλλήνος πρὸς τὴν θάλασσαν στηρίζεται ἡ αισιοδοξία μου διὰ τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τῆς Χώρας μας.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
B. N. M.

### ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ Ή ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Σύμπασα καὶ ναυτική μας οἰκογένεια, ἀπὸ τοῦ εὐπόρου ἐφοπλιστοῦ μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου πτωχοῦ ναυτεργάτου, μὲ ἀκράπτον ἐνθουσιασμόν, ἐπιτελεῖ τὸ καθῆκόν της διὰ τὴν συγκρότησιν ἰσχυρᾶς Αεροπορίας. Ἐνῷ δὲ ἐφοπλιστικὸς ἔρανος μετά πλήρους ἐπιτυχίας συνεχίζεται, ώστε θασίμως νὰ πιστεύεται, δτι τὸ ποσόν, ποὺ θὰ συγκεντρωθῇ, θὰ καλύψῃ τὴν εἰσφορὰν πάσης ἀλλήλης ἐπαγγελματικῆς τάξεως, καὶ οἱ ναυτιλλόμενοι μας ἔξ ἄλλου δὲν παρέμειναν ἀσυγκίνητοι εἰς τὸν συναγερμὸν ὑπὲρ τῆς Βασιλικῆς Αεροπορίας. Θά εἰσφέρουν ἀπὸ τὸ ὑστέρημά των τὸν μόχθον μᾶς ἡμέρας καὶ θὰ χαρίσουν εἰς τὴν Πατρίδα ἔνα ἀεροπλάνον μὲ τὸ ὄνομα «Ναυτεργάτης». Κατὰ τὴν τακτήν ἡμέραν τῆς διενεργείας τοῦ ἔρανου, εἰς τὰ πέρατα τῆς Υδρογείου, ἐν μέσον τῶν Ωκεανῶν, συγκινητική ἱερότεστία θά λαθῇ χωραν. Ο κάθε Ἐλλην θαλασσινός, δινειροπόλων τὴν μακρυνόν του Πατρίδαν καὶ ἀτενίζων τὸ δράμα μᾶς Ἐλλάδος ισχυρᾶς καὶ σεβαστῆς, θὰ συμβάλῃ καὶ αὐτὸς εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς μεγάλης ἐθνικῆς προσπαθείας.

\* \* \*

Τὰ μέχρι πρό τινων ἡμέρων συγκεντρωθέντα ποσά ἔκ του ἐφοπλιστικοῦ ἔρανου ἀνήλιθον εἰς λίρας Ἀγγλίας 9.410—12—6 καὶ ἀντιπροσωπεύουν, θάσοι τοῦ καθορισθέντος ἐλαχίστου δρίου τῶν 6 πεννῶν, τὸ 1)5 περίπου τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας. Σημειώτεον, δτι δὲ ἔρανος διεξάγεται καὶ μεταξὺ τῶν ἐν Λονδίνῳ Ελληνικῶν Γραφείων, ἐλπίζεται δὲ νὰ ἔχῃ τερματισθῇ ἐντὸς τοῦ μηνὸς ἡ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐπομένου. Η ἐπιταγὴ ἐπὶ Λονδίνου τοῦ προίστοντος τῶν εἰσφορῶν θὰ ἔγχειρισθῇ εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἐν σεμνῇ πατριωτικῇ τελετῇ.

Ο δεύτερος κατάλογος τῶν εἰσφορῶν ἔχει ὡς ἔξης:

'Εκ προηγουμένων εἰσφορῶν	£ 4.232. 0. 0
Γεράσιμος Ν. Σταθάτος	T. Γκρ 9.414 » 235. 7. 0
Γιώργης Χρ. Λαϊμός	» 3.864 » 100. 0. 0
Διαμαντής Ι. Πατέρας καὶ Σία	» 9.938 » 265. 0. 0
Κ. Χατζηπατέρας καὶ Υλοί	» 12.032 » 315. 0. 0
Μιχαήλ Ν. Πιάγκος	» 4.499 » 115. 0. 0
Άνων. 'Εταρ. «Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ»	» 150. 0. 0
Εύάγγελος Π. Νομικός	» 4.086 » 100. 0. 0
Έμμανουηλ Καραβίας	» 3.634 » 100. 0. 0
Θεόδωρος Λ. Τεργιάζος	» 15.410 » 400. 0. 0
Ν. Γ. Κυριακίδης	» 7.982 » 210. 0. 0
'Εμπορική & 'Ἐφοπλιστική 'Αν. 'Ετ.	» 11.819 » 295. 9. 6
'Ἐλληνική Μεταφορική 'Ατμοπλοΐα	» 17.512 » 437.16. 0
('Αδελφ. 'Ιωσηφόγλου)	
'Αδελφοί Καρρά	» 23.416 » 600. 0. 0
Νικοκλῆς Μωραΐτης	» 3.576 » 90. 0. 0
Πάνος Πρωτοπαπᾶς	» 7.330 » 184. 0. 0
Παν. Χριστόπουλος	» 2.038 » 51. 0. 0
'Ελευθ. Κ. Βλασσόπουλος	» 3.546 » 90. 0. 0
'Αδελφ. 'Αν. Πατέρα	» 7.651 » 200. 0. 0
'Αδελφοί Φαφαλιού	» 7.252 » 200. 0. 0
'Αδελφοί Πίττα	» 6.923 » 185. 0. 0
'Ηλ. Ξενίος & ἀδελφ. Χριστοφορίδη	» 3.699 » 100. 0. 0
Κωνσταντίνος Λώδης	» 3.816 » 100. 0. 0
Γεώργιος 'Αγγελῆς	» 2.107 » 55. 0. 0
Στ. Κάστανος & Υλοί	» 5.217 » 135. 0. 0
Γεώργιος Κ. Δρακούλης	» 18.626 » 465. 0. 0
	£ 9.410.12. 6

\* \* \*  
'Επὶ πλέον, δι' ἀπ' εύθειας εἰσφορῶν πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, κατέθαλον ἡ Α. Ε. ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν «'Η Ελληνική» λίρας 500 καὶ ἡ Α. Ε. «Πέτρος Νομικός» λίρας 250. 'Ο Οίκος ἔξ ἄλλου Δρακούλη I.td εἰς τὴν Κοινότητα Λονδίνου λί-

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

TELEPHONES.  
378 (4 LINES.)

17, RUE CASSIERS,  
ANTWERP.  
TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

ρας 200.

— 'Υπό τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας συνεκροτήθη τὴν 9ην τρέχοντος μηνὸς σύσκεψις, τῆς ὅποιας μετέσχον καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων. 'Αντικείμενον τῆς συσκέψεως ἦτο ὁ τρόπος τῆς διενεργείας μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τοῦ ἔρανου αὐτῶν ὑπὲρ τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορίας, ἀπεφασίσθη δὲ ὄμοφώνως, ὅπως τάς εἰσφοράς ἐκάστου πληρώματος ἀτμοπλοίου, ρυμαυλικοῦ ἢ ιστοφόρου εἰσπράττῃ ὁ πλοιάρχος, διστις καὶ θά τάς ἐμβάζῃ δι' ἐπιταγῆς εἰς τὴν Ἐκδοτικὴν Τράπεζαν, ἐπ' ὄνδηματι τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐπορικῆς Ναυτιλίας. 'Άμα τῷ πέρατι τοῦ ἔρανου, θά παραδοθῇ, ἐν τελετῇ, τὸ συγκεντρωθόμενον ποσὸν εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. Τάς εἰσφοράς τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν θά καταθέσουν εἰς τὴν Ἐκδοτικὴν Τράπεζαν οἱ πλοιοκτήται.

— "Αφ' έτέρου οι γέροντες και άνάπτηροι, αἱ χήραι και τὰ δρόφανά — συνταξιούχοι τοῦ Ν.Α.Τ. — εἰσέφερον ύπερ τῆς 'Αεροπορίας 180.000 δρ., ποσὸν προερχόμενον ἀπό κράτησιν μιᾶς ήμέρας ἐκ τῶν συντάξεων των.

— «Η Έπος της Ελλάδος» Α.Ε. άπεστειλε πρός τους Πλοιαρχους των σκαφών της την κάτωθι έγκυκλιον, σχετικώς με την διενέργειαν του έρανου των πληρωμάτων.

Κύριοι Πλοίαρχοι,

Καθιστώμεν ύμιν γνωστὸν, ὅτι τὴν προσεκῆ Κυψαικὴν 13ην τόρε-  
μηνός, ἡμέραν, καθ' ἣν εὐγενῶς προσεφέρθησαν τὰ πλήρωματα νά ἐρ-  
γασθῶσι, διαβέτοντα τοὺς μισθίους αὐτῶν ἢ τὰ ἡμερομίσθιά των ὑπέρ  
ενισχύσεως τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπόριας, ἐπιθυμητέν, ὅπος ἄπαντες εἴτε  
ναυτολογημένοι, εἴτε ἐπὶ ἡμερομίσθιῳ ἔργασθων, ἐργασθῶσιν ἄνεν ἐ-  
ξαρθρεισι, ἵνα οὕτος ἔχοι πάντες τὴν ἴανοποίησιν, ὅτι συνεισφέρον  
τὸ κατὰ δύναμιν ὑπέρ τῆς ἐθνικῆς προσπαθείας.

Οι ήμεροι μίσθιοι ναντεργάτα θὰ έργασθων από της 8ης μέχρι της 14ης ώρας ἀνεν διακοπῆς.

<sup>14</sup> Ή παρόδσα κοινοποιηθήτω εἰς ἀπαντας τοὺς ὑψ' ὑμᾶς δι' ἀγαγνώσεως αὐτῆς καὶ ἐπικολλήσεως της εἰς δέν τούλαχιστον καταφανῆ μέρη τοῦ οἴκου.

ΑΚΤΟΠΑΘΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ Α. Ε.

Tò S.O.S. τῆς Ἀλιείας μας

Από την πρό διάγων ήμερων κυκλοφορήσασαν στατιστικήν του 'Υπουργείου 'Εθνικής Οικονομίας, περί της έν 'Ελλάδι άλιειας, πληροφορούμεθα, ότι ή κατά το παρελθόν έτος άλιευθείσα ποσότης ίχθυών ανήλθεν εις 9.900.904 χιλγρ. έν αντιθέσει πρός τό προηγούμενον έτος, τό οποίον άπειδεν 12.138.966 χιλγρ. Δηλαδή άντι νά βελτιωθεί ή τόσον σπουδαία και ζωτική διά την χώραν μας θιομηχανία, αύτη καταπληκτικῶς έλαττουται, μὲ κίνδυνον νά ίδωμεν μειουμενήν άκρην τὴν ἀπόδοσίν της.

“Η διαποτωσίς αύτη έχει μεγίστην σημασίαν. Αποτελεῖ οικτράν καταδίκην τής καταστάσεως, εις ήν έμμενομεν και τῶν ἐσφαλμένων κατευθύνσεων πού τυφλῶς ἀκολουθοῦμεν. Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον σημείον μάλιστα είνε ή στατιστική ἀπόδειξις, τῆς πενιχρᾶς ἀπόδοσεως τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς γείτονάς μας και ἄλλους λαούς, οἵτινες δὲν έχουν τόσον ἀναπτυγμένας ἀκτάς, οὕτε παραπλησίους περιοχάς ἀλιείας και τῶν ὅποιων ἐν τούτοις ή κατά τὸ ἔτος 1936 ἀπόδοσις ἐσημείωσε σημαντικωτάτην αὔξησιν.

Οι ἀριθμοί τῆς ὧς ἄνω στατιστικής δὲν περιλαμβάνουν τὴν ἀλιείαν λιμνῶν, ποταμῶν, λιμνοθαλασσών, οὕτε σημαντικήν ποσότητα ἰχθύων ἀλιευομένων εἰς τὰς διαφόρους περιοχάς, τὰς νήσους καὶ μῇ δεδηλωμένων, καθὼς καὶ τὴν τεραστίαν ποσότητα τοῦ εἰσαγομένου ὄπαλάσου, ρεγγῶν καὶ λοιπῶν ἀλιτάσων. Ε-<sup>ν</sup> αν προσθέσαμεν δόλους αὐτοὺς τούς ἀριθμούς ἔχομεν σαφῆ εἰκόνα τῆς καταναλισκομένης εἰς τὴν χώραν μας ποσότητος ἰχθύων ἐτησίως, ἡτοι περίπου 30.000.000 χιλιγρ., ἅτινα ἴσοδυναμοῦν πρός πέντε κιλὰ περίπου κατ' ἄτομον ἐτησίως.

"Οοσον ἀπίθανον καὶ ἄν φαίνεται τοῦτο εὐθύς ἐξ ἀρχῆς, ἐν τούτοις εἰνε ἀληθές. Πέντε κιλὰ ψάρι κατ' ἄτομον δι' ἔνα λαὸν ποὺ πειθρέχεται (τί εἰρωνεία!) ἀπό την Θάλασσαν, δι' ἔνα λαὸν ἀναγνωρισμένον ὡς ναυτικὸν καὶ κατέχοντα ζηλευτὴν θέσιν εἰς τὴν παγκόδιμον ναυτιλίαν. Δὲν θέλω να ἐπιμενων εἰς τὰ 230 κιλά, ποὺ καταναλίσκει ἑτησίως κάθε Νορθγός, τὰ 106 κιλά τοῦ Ἰάπωνος καὶ τὰ 40 κιλά τοῦ Ἀγγλου. Θα ἀναφέρω, δημως, ἔνα λαόν, δύστις ζῇ εἰς τὸ κέντρον τῆς Εύρωπης, ποὺ δὲν ἔχει γύρω του οὔτε θάλασσαν καὶ οὔτε ναυτικὸς υπῆρξε ποτέ, τὸν Ἐλβετικόν. Εἰς τὴν Ἐλβετίαν, χάρις εἰς τὸ διαιτολόγιον της, τὴν θαυμασιανὸν ὁργάνων μεταφορῶν καὶ τὴν ἀσκεμένην ρύθμισιν τῶν τιμῶν, ἐπετεύχθη ἡ κατανάλωσις ποσότητος ἰχθύων σχεδὸν ἵση πρὸς τὰς γειτονικὰς χώρας. "Αφθονοι ἰχθεῖς εἰσάγονται ἀπό την Βόρειον Θάλασσαν, κατ' εὐθεῖαν μὲν εἰδικά ὄσαγνια - ψυγεία, ἀπὸ τὴν Ὀστάνδην τοῦ Βελγίου, τὸ Υμοίντεν τῆς Ολλανδίας, τὴν Ἀλτόνα τῆς Γερμανίας καὶ ἀπὸ ἄλλους λιμένας. Η Ἐλβετία ἔχει σήμερον τὴν σπουδαιότεραν ἰχθυαγοράν τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης, εἰς τὴν Βασιλείαν, ἀπὸ ἑκεὶ δὲ τροφοδοτοῦνται αἱ διάφοροι πόλεις καὶ αὐτά τὰ «Βαγκόν - Λί».

Δέν πιστεύω νά είνε ἀνάγκη νά φέρω και ἄλλα παραδείγματα διά νά ἀποδείξω είς ποίαν ἀθλίαν κατάστασιν εύρισκεται ὁ παραγωγικός οὐδος κλάδος παρ' ἡμῖν. Είνε γεγονός ἀναμφισθῆτον, ότι ή δργάνωσις τῆς ἀλιείας μας ἀντιμετώπισεν είς τὸ

παρελθόν δῆλην τὴν ἔλλειψιν καλῆς θελήσεως καὶ ἐνθουσιασμοῦ, ἀκριβῶς μεταξὺ τῶν κύκλων ἑκείνων, παρὰ τῶν ὅποιών ἐδικαιοῦτο να ἀναμεινή μεγαλυτέρων συνδρομήν. Παρά τὴν ἐκδηλωθεῖσαν μέριμναν τῶν κατά κοιρὸν Κυθερίνησεων διά την προαγωγὴν τῆς θιομηχανίας τῆς ἀλείας δὲν διέφυγεν καὶ αὕτη τὴν τύχην, που συνοδεύει παρ' ἡμῖν κάθε ἔργον ὁργανώσεως καὶ προόδου. Εἴτε ύπό την ἐπίδρασιν τῆς ἐμφύτου ἀπαισιοδοξίας, ἡτις χαρακτηρίζει μεγάλην μερίδα τῆς Κοινωνίας μας, εἴτε ύπό την ἐπίρειαν τοῦ πνεύματος ἀνταγωνισμοῦ, εἴτε ἀκόμη ύπό την προχειρολογίαν που διακρίνει κάθε μας ἔνέργειαν, ἐχάθημεν εἰς ἀκαδημαϊκὰς ουζητήσεις, εἰς θεαματικάς διαλέξεις, εἰς ἀσκόποτας συνεδριάσεις καὶ εἰς μελέτας ἀπραγματοποιήτων λύσεων, τὰ δὲ ἀποτελέσματα εἶνε γνωστά. Ή ἐπίσημος στατιστική δύμιλει περὶ αὐτῶν.

Είναι ἀποκαρδιώτικὸν νὰ παρορᾶται ἡ πραγματικότης καὶ νὰ κατανήσῃ νὰ πιστεύεται, ὅτι ἐστείρευσαν αἱ θάλασσαι ἀπὸ ψάρια, νὰ ἐπικρατήσουν δὲ αἱ γνῶμαι τῶν πολυμαθῶν ἔρασιτεχνῶν, ὅτι Φάρια δὲν ὑπάρχουν εἰς τὴν Ἑλλάδα. «Ο γραμμάτων ἀπειρος, οὐ θλέπει θλέπων». (Θεόκριτος).

‘Αλλ’ ή ἀλήθεια εύτυχῶς είνε ἐντελῶς διαφορετική. Τὸ ζῆτημα τῆς ὁργανώσεως τῆς ἀλείεις μας ἐτέθη εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς κακῶς, διὰ τοῦτο δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἐπὶ τόσον καιρὸν ἐπιζητουμένη λύσις του. Ελέχθη καὶ ὑπεστηρίχθη μέχρι φορτικότητος μάλιστα, ὅτι ἡ θελτιώσις καὶ προσαγωγὴ του κλαδού τούτου θὰ πραγματοποιηθῇ μόνον ὅταν ὁργανώσωμεν καὶ ὑπεστηρίξωμεν τὴν παράκτιον ἀλείειαν.

Από την παναρχίαν ἐποχήν ψαρεύουμε εἰς τάς ἀκτάς μας. Η χρήσις τῆς δυναμίτιδος και διαφόρων ἄλλων καταστρεπτικῶν μέσων ἀλιείας, ἀλλώλθρευσε τὸν γόνον τῶν ἰχθύων και περιέστειλε τελείως τὴν ἀπόδοσιν τῶν παρακτίων ζωῶν. Ἐάν λοιπὸν ἔξαλκήσωμεν τάς προσπαθείας μας διά τὴν ὑποτεκτικὴν βελτίωσιν τῆς παρακτίου μόνον ἀλιείας, μὲ τὴν δικαιολογίαν, διτὶ τοῦτο δύναται ἡ ἐπιτευχθῆ μὲ μικρὰ σχεδόν κεφάλαια, δὲν θά ἐπιτύχωμεν ἀσφαῖς μεγάλα πράγματα. Ἰσως μὲ μιρίους κόπους και μόχθους νὰ τροσθεώμεν μερικάς χιλιάδας δοκάδων εἰς τὴν ἑτησίαν παραγωγῆς μας, ποσθήτη δηλαδὴ ἐντελῶς ἀσήμαντον και ἡ ὥποια δὲν ἔχει συντελέσθη εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῆς μιῆς τῶν ἰχθύων, και οὔτε ἡ ἐπαρκέση διά τὴν διατροφὴν τοῦ λαοῦ μας. Τὸ ψάρι θά ἔχει οὐλούθη νὰ είνει εἶδος πολυτελείας, θά είνει ἀπρόσιτον εἰς τὸν λαόν, ἀγνωστὸν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Χώρας, και θά κοστίζῃ πάντοτε περισσότερον ἀπό τὸ κρέας. (Ἡ μόνη χώρα εἰς τὸν κόσμον, που τὸ ψάρι κοστίζει περισσότερον ἀπό τὸ κρέας, είνε ή Ἐλλασσα). Καρί, λοιπόν, τάς σοφιστίας και τάς ἀκαδημαϊκᾶς συζητήσεις, οι θέσωμεν τὸ πρόβλημα τῆς ἀλιείας μὲ τὴν μεγαλυτέραν ἀπλότητα, μὲ μαθηματικὴν ἀκρίβειαν και μὲ δίλγους ἀριθμούς, τοὺς ποιούς και ὁ πεισό δύσκολος ὀφείλει νὰ παραδεχθῇ. Πρέπει τού-άχιστον νὰ φθάσωμεν τὸ ποσοστὸν καταναλώσεως ἰχθύων κατ' άριστος, ἀν δῆλον, τούλάχιστον τῶν Ἐλθετῶν, ητοι 10 κι-ά κατ' ἄτομον ἑτησίως.

Πληθυσμός της Ελλάδος 6.500.000X10 χιλyp.=65.000.000 χιλyp.  
Σημερινή κατανάλωσις ..... 30.000.000 >

Αρα μάς ύπολειπονται άκομη ..... 35.000.000 »  
 Ποῦ λοιπόν πρέπει νά ζητήσωμεν τὴν ποσότητα ταύτην, τῆς ποίας ἔχουμεν ἀπόλυτον ἀνάγκην; Εἰς τὸ Πασσαλιμάνι, τὰ Φάρα, τὴν Σαλαμίνα καὶ ἐν γένει τὰς παρακτίους ζώνας; "Ἡ πρέπει νά ἔξαγωμεν συνάλλαγμα διά νά ἀγοράσωμεν ψάρια ἀπό την Τουρκίαν, τὴν Ρωσίαν καὶ ἀλίπαστα ἀπό τὴν Ἰαπωνίαν, ὥρτογαλίαν καὶ ἄλλοι; Βεβαίως ὅν!

Πρέπει, θέλοντας και μή, νά τραπωμεν εις την ἀνοικτην Θάσσον, εις πλουσιωτέρας περιοχάς, εις θυθούς 60-250 δρυγιών, που τό «γρί - γρί» και ή δυναμιτις δὲν δύνανται νά πλησιάσουν. Ανά νά φθάσωμεν δώμας έως έκει μᾶς χρειάζονται σκάφη ειδικώς απασκευαμένα, με συγχρονισμένας εγκαταστάσεις, με τέλεια υγεία, και με δλά τά ἐργαλεία τῶν ὀπίων έχουν ἀνάγκην οι ἄεις διά νά έξασκησουν τό ἐπίπονον ἔργον των.

Επειδή ό πολὺς κόσμος και ἀσφαλῶς οἱ δῆθεν «εἰδικοὶ» ἀ-

**LIVERPOOL**  
**E A L I M I T E D.**

## TUG OWNERS

# BIRKENHEAD

γνοοῦν τάς ἐπὶ τῆς ἀλιείας τεχνικάς ἐκφράσεις, είνει ἀνάγκη νὰ καθορίσων τί έννοιο χρησιμοποιῶν τὸν όρον «ἀνοικτὴ θάλασσα». Τρία μίλια ἔξω ἀπὸ τὴν αἰγαίαλιτίδα ζώνων καὶ ἀπὸ τὰ χωρικά οὖτα ἀρχίζειν νὰ πλέῃ κανεὶς πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. Αὐτὸ δύμως δὲν θὰ πῇ, ὅτι ὅπου ὑπάρχει θάλασσα ὑπάρχει καὶ ψάρι, καὶ είνει δυνατή ἡ ἀλιεία. Εἰς τάς Ἑλληνικάς θαλάσσας λ. χ. δέν πρόκειται νὰ ἀλιεύσωμεν εἰς τὸ Φρέαρ τῶν Οίνουσῶν, δηλαδὴ εἰς τὸ φούστερὸν Θάθος τῶν 4400 μέτρων, τὸ θαβάτυτον τῆς Μεσογείου, τὸ εύρισκομένον 60 μίλια νοτιότερο τοῦ Ταινάρου, οὔτε εἰς τὴν Τάφρον τῆς Καρπάθου, 2400 μέτρα, οὔτε εἰς τὸ Φρέαρ τοῦ Θερμαϊκοῦ, 1260 μέτρα. Ἐχομεν πλείστας ὅσας περιοχάς εἰς τάς θαλάσσας μας, εἰς τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ μακρύτερον ἀκόμη, εἰς τὴν Ἐρυθράν θάλασσαν. Εἰς πλείστας τῶν ώς ἄνω περιοχῶν μεταβάνουν συχνά οἱ σφουγγαράδες μας καὶ ἐπὶ τῇ εύκαιρᾳ ἔλαθον διαφόρους ἐπιστολάς ἀπὸ καπετανέους, που ἐπὶ χρόνια γνωρίζουν τοὺς μπάγκους τῶν παραλίων τῆς Ἀφρικῆς, Αἰγύπτου κτλ. Αὐτοὶ μοῦ γράφουν, ὅτι διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ πληρώματος ψαρεύουν τακτικά ἐκλεκτά καὶ ἀφθονα ψάρια, καὶ ὅτι αἱ περιοχαὶ ἐκεῖναι βρίθουν ἀπὸ ἐκλεκτούς ίχθείς. Συγκεκριμένους οἱ κ. κ. Ἀντώνιος Ἀγγελίδης καὶ Κωλέτης σπογγοβομήχανοι, παρακολουθοῦντες τὸν ἀγώνα μου ὑπὲρ τῆς ἀλιείας, μοῦ δίδουν εἰς ἐκτενεῖς ἐπιστολάς των πολυτίμους πληροφορίας περὶ τῶν μπάγκων, δημοσιεύοντες τὰ σφουγγαράδικά των καὶ ὅπου ὑπάρχει ἀφθονο ψάρι.

‘Αλειέιαν ἀνοικτῆς θαλάσσης, λοιπόν, ἐννοῶ τὰς μακρυνάς ἀπό τούς λιμένας περιοχάς, ὅπου τὸ πλοῖον δύναται νὰ ἀλιεύσῃ μὲ οἰνοδήποτε καιρούς, (τηρουμένων θεάσιων τῶν τεχνικῶν ἀναλογίων διὰ τὴν ἀλειέαν), ἐπὶ πολλάς ήμέρας καὶ νὰ ἀποκομίσῃ ἀρκετὴν ποσότητα ἁγθύνων εἰς τὰ ψυγεῖα του καὶ νὰ τὰ φέρῃ εἰς τὸν λιμένα ἐν καλῇ καταστάσει

Σημειωτέον, ότι τά καταναλισκόμενα είς τὸ Λονδίνον, Παρισίους, Βρυξέλλας, Βερολίνον καὶ ἄλλας μεγαλουπόλεις φάρια δὲν είνε του 24ώρου, ἀλλά πολλών ἡμερών, πολλάκις δὲ καὶ ἔθδιμάδων. Ἐν τούτοις καταφθάνουν εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ παλαιοῦνται εἰς τὰς ἰχθυαγοράς, ύπό την αὐστηράν ἐπιτήρησιν τῶν ὑγειονομικῶν ἀρχῶν.

Εις δέ τα μέρη τοῦ κόσμου, δηπου ἡ ἀλιεία εἶνε προηγμένη, ἔχωρισθη αὐτή εἰς δύο κατηγορίας ἐντελῶς διαφορετικάς. Εἰς τὴν παράκτιον ἀλιείαν καὶ εἰς τὴν ἀνοικτῆς θαλάσσους. Ὁ διάκρισις τούτων δύο τούτων κατηγοριῶν εἶνε τόσον ἔκδηλος, ώστε ὑπάρχουν ἴδιατεροι μικρολιμένες δια τὰ πλοιάρια τῆς παράκτιου ἀλιείας καὶ ἄλλοι μεγάλοι εἰδικοὶ τοιοῦτοι, διὰ τὰ ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσας. Ὅπως π. χ. τὸ ΓΚΡΙΣΜΠΥ, τὸ ΜΙΛΦΟΡΔΧΑΒΕΝ τὸ ΑΒΕΡΔΗΝ τῆς Αγγλίας, ἢ ΜΠΟΥΛΟΝΗ, ἢ ΡΩΣΣΕΛ, τὸ ΛΩΡΙΑΝΤΗΣ τῆς Γαλλίας, ἢ ΟΣΤΑΝΔΗ τοῦ Βελγίου, τὸ ΥΜΟΥΝΤΕΝ τῆς Ὀλλανδίας, ΑΛΤΟΝΑ τῆς Γερμανίας κτλ. κτλ.

Καμμία σχέσις δὲν ύπάρχει μεταξύ των ώς σίνω δύο τούτων κατηγοριών. Πλοϊα, δίκτυα, μηχανήματα, πληρώματα, έγκαταστάσεις, όλα είναι έντελῶς διάφορα. Και αὐτοὶ ἀκόμη οἱ διέποντες αὐτὰ νόμοι είναι έντελῶς διάφοροι. Διότι ή μὲν παράκτιος ἀλίεια διέπεται ύπό τοῦ ἑσωτερικοῦ δικαίου ἐκάστης πολιτείας, ή δὲ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ύπό τῶν δι' αὐτὴν θεσπισθέντων κανόνων τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Δικαίου.

Μὲ τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης ἡ ἰχθυαγορὰ εἰνε πάντοτε ἐφωδιασμένη μὲ ἵχθεῖς εἰς οἰανδήποτε ἐποχὴν καὶ μὲ οἰανδήποτε καιρὸν. Τὸ ψάρι καθίσταται πλέον τακτικὴ τροφῇ, μεταφέρετα: τακτικὴ εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῆς χώρας καὶ πωλεῖται εἰς τιμᾶς προστάτες δι' ὅλους. Εἰς τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης ὑπάρχει ἔδαφος δράσεως, τὸ ὅποιον ἐπεκτίνεται καθημερινῶς καὶ καθιστᾷ εύτυχή μίαν μεγάλην μερίδα τοῦ πληθυσμοῦ μιᾶς χώρας. Ἰδιαίτερως διὰ τὴν Ἑλλάδα, ποὺ ἔχομεν σπουδαίους ναυτικούς, ποὺ κάθε νησιώτης μας εἰνε δοκιμασμένος ψαράς, ὑπάρχει ἔξαιρετικὸν ἔδαφος δράσεως. Διότι ἀφοῦ κατορθώσωμεν νά τροφοδοτήσωμεν ἀφθονίας τὸν λαόν μας θά δυνηθῶμεν νά τροφοδοτήσωμεν καὶ τάς Κεντρικὰς τῆς Εὐρώπης ἀκόμη χώρας, ὅπως τὴν Αὐστρίαν, Ούγγαριαν, Τσεχοσλοβακίαν κλπ. ὥχι μόνον μὲ ἀλίπαστα, ἀλλὰ καὶ μὲ φρέσκο ψάρι ἀκόμη.

ποτε μη διατίθεσαι, αντα καὶ μὲν φρεσκὸν φάρι ἀκομῇ.  
Τό γεγονός, δῆμως, ὅτι ὑποστηρίζω ἀνέκαθεν τὴν μεγάλην ἀ-  
λιείαν, αὐτὸ δὲν θά πῃ πῶς πρέπει νά ἔχοντάσιμεν καὶ τὴν πα-  
ράκτιον τοιαύτην. Ἡ ἔξελιξις θὰ είνε τόσον ἀπότομος, ὥστε οι  
εἰς τὰς ἀκτὰς ματαρικούντες γενναῖοι φωράδες μας θὰ ἀντιλη-  
φθούν τὴν ἀλλαγήν καὶ θὰ ἔχορμήσουν θαρραλέωτεροι εἰς τὴν  
ἀνοικτὴν θάλασσαν. Σὲ λίγον καιρό η παράκτιος ἀλιεία θὰ ἀνή-  
κη εἰς τὴν ιστορίαν.

“Η μεγάλη λοιπόν αλιεία, μέ τὸν στόλον της θά είνε διά τὴν χώραν μας μία θαυμασία πηγή ἐσόδων, θὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τοὺς θαλασσινούς μας ἔνα πρώτης τάξεως πόρους ζωῆς καὶ τὸ σπουδαιότερον ἀκόμη θὰ χρησιμεύσῃ αὐτὸς δ ὁ στόλος εἰς πολλάς περιπτώσεις διά τὴν ἄμμιν τῆς χώρας, ὅπως τούλαχιστον φαντάζεται τὴν ισχὺν τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου καὶ τὸ Ἀγγυλικὸν Ναυαρχεῖον.

Φρονῶ, λοιπόν, ὅτι εἰς αὐτάς τὰς δυσκόλους περιστάσεις κάθε ἔνας ἀπὸ ἡμᾶς, ποὺ εύρισκεται πλησιέστερον πρὸς τὰ πράγματα καὶ τὴν πραγματικότητα, ὀφείλει νὰ εἴπῃ τὴν ἀλήθειαν. Εἰς τὰς ιερωτέας καὶ ἀγνοτέας προσπαθείας τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως πρὸς ἔξυπηρτήσιν τοῦ δημοσίου πλούτου, πρέπει νὰ προσθέσωμεν κάθε μας ἐνέργειαν καὶ νὰ τὴν θοηθήσωμεν πρὸς εύδοσιν τοῦ σωτηρίου τῆς Ἕργου.

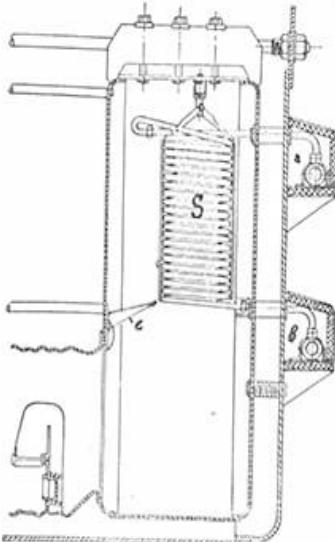
## Ναυτικά τεχνικά νέα

**ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗΣ.**— 'Υπο τού έργοστασίου North-Eastern Marine Engineering Co Ltd, **zate-** σευάσθη νέος τύπος πλανιδρομικής ατμομηχανής, προοριζόμενος διά τὰ ἀπὸ Lancaster Castle καὶ Lowther Castle, ἥτινα ἔξετέλεσαν ἡδη ἐπιτυχεῖς δοκιμαί. Τὰ σάφη ελε γιαστάσεων 45° 3'' μῆκονς, 57' 3'' πλάτους καὶ βυθισμάτος 24' 8'' διὰ φροτίου 9250 τόννων. Τὸ χαρακτηριστικώτερον οποιειδῶν τὸν νέον μηχανὸν είναι ἡ χρησιμοποίησις ὑπερ-θέρμου ἀτμοῦ πλεσεως 220 λιτρῶν καὶ θερμοκρασίας 775° Φαρενάτ. Αἱ μέχρι τοῦδε θερμοκρασίαι ἔξειλιγμένων ἀτμομηχανῶν περιορίζονται εἰς τους 600°F περίτον. Διὰ τῆς χρήσεως τοιούτου ἀτμοῦ ἐπετεύχθη μέχρι τοῦδε οἰκονομία κανονιμός, ἔναντι τοῦ κειροσεμένου, ἀνεργούμενή μέχρι 15 o. Τὸ μέγιστον μέρος τῆς οἰκονομίας ἐξ τῆς χρήσεως ὑπερθέρμου ἀτμοῦ ἔγκειται εἰς τὸ διὰ περιορίζεται κατὰ πολὺ ἡ ψεύσης καὶ ἡ ὑγροποίησις τοῦ ἀτμοῦ, ἐντὸς τῆς προς τὴν μηχανὴν σοληνώσεως καὶ ἐντὸς τοῦ κυλίνδρου τῆς ὑψηλῆς πλεσεως. Ἐντὸς ὅμως τοῦ κυλίνδρου τῆς μέσης ἄρχεται ἡδη ἡ ὑγροποίησις, ἥτις ἐπαυξάνεται εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς χαρηῆς. Εἰς τὴν νέαν μηχανὴν ἐπειχειρήθη ἐπιτυχῶς ἡ διατήρησις τοῦ ἀτμοῦ 770°F καὶ ἐντὸς τοῦ διο τούτου κυλίνδρου, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἐνὸς ἀναθερμαντήρος (reheater). Οὗτος ἐποιούσθη ἐπὶ τῆς μηχανῆς καὶ ἔγγὺς τοῦ κυλίνδρου τῆς Y. P., ἀποτελείται δὲ ἀπὸ δέσμων αὐλῶν ἐντὸς κελλών καὶ σκοπεῖ τὴν ἀναθέρμανσιν τοῦ ἀτμοῦ τῆς ἔξαγωγῆς τῆς ὑψηλῆς πλεσεως. Ὁ ἐν τῶν λεβήτων ἀτμὸς, πλεσεως 220 λιτρῶν καὶ θερμοκρασίας 750°F, εἰσέρχεται ἐντὸς τῶν σοληνῶν τοῦ ἀναθερμαντήρος μὲ τὴν θερμοκρασίαν ταύτην καὶ ἀναθερμαντίν τὸν περιβάλλοντα τοὺς σολῆνας ἀτμοῦ τῆς ἔξαγωγῆς τῆς Y. P., γάνει μέρος τῆς θερμότητὸς του, οὕτως ὥστε ἡ θερμοκρασία του κατέρχεται εἰς τοὺς 600°F. Μὲ τὴν θερμοκρασίαν ταύτην εἰσέρχεται τέλος εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς ὑψηλῆς, τὸν δόποιν ἔγκαταλείπει ἐν ὑπερθέρμῳ κατατάσει. Πρὸς καλύτεραν παρακολούθησιν τῶν θερμοκρασιῶν παρατίθεται ὁ κάπτων πίναξ διδών συνάμα καὶ τὴν σύγχρονιν πρὸς τὴν χρήσην κειροσεμένου ἀτμοῦ, ὡς καὶ τὴν χρήσιν ὑπερθερμαντῆρος ἀνεν δῆμος ἀναθερμάνσεως.

	Κενοδεσμένος	Υπέρθερμος	Υπέρθερμος μή
Υ. Π.	εισαγωγή 2 0)ο	ύγρος 200°F	ύπερθερμός 200°F άναθερμαντ.
"	εξαγωγή 6 0)ο	» 85°F	» 85 »
M. Π.	εισαγωγή 6 0)ο	» 85°F	» 240 »
"	εξαγωγή 9 0)ο	» 2 0)ο	ύγρος 125 »
X. Π.	εισαγωγή 9 0)ο	» 2 0)ο	ύγρος 125 »

» ξεαγωγή 120) » 50) » 0 »  
 Διὰ τῆς παρεμβολῆς δηλαδὴ τοῦ ἀνάθεμαντῆρος μετεξὺ τῆς ξεαγωγῆς τῆς Υ. Π., καὶ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς Μ. Π., ἐπιτυγχάνεται ἀναθέμαντος ξεασφαλίζουσαν εἰς τὴν Μ. Π. οὐ μόνον ξηρότητα ἀπιοῦ, ἀλλὰ καὶ ὑπερθέρμανσιν μεῖζονα τῆς τῆς ὑψηλῆς.  
 'Η μικρὴν εἶνε τρικύλινδρος μὲν διαστάσεις κυλίνδρου 23X38X66'' καὶ διαδικήρη 45''. Οἱ κύλινδροι τῆς ὑψηλῆς καὶ μέσης εἶνε ἔφωδια σημείον διὰ βαλβίδων (Poppet valves) τύπου τοῦ ἀγοραστού, ὁ δέ τῆς χαμηλῆς διὰ κοινοῦ ἀντισταθμισμένου ἐπιπέδου σύντονος. Διὰ τὴν καλύτεραν ἐπιτίθοσιν τῶν βαλβίδων ὁ κύλινδρος τῆς χαμηλῆς εἶνε τοποθετημένος εἰς τὸ μέσον, μὲ τὸν κύλινδρον τῆς ὑψηλῆς πρὸς πρώθαν καὶ τὸν τῆς μέσης πρὸς πρόμναν. 'Η διανομὴ γίνεται τῇ βοηθείᾳ κοινῶν τόξων Στήγενσον.

Διά τὴν ἐπίτευξιν τῆς θερμοκρασίας τῶν 750°F εἰς τὸν ἀναθεωρητήν.



S. 'Үлгөмбөгүнчтік. b. Еісаянғың жа-  
зодесмөнен. a. 'Езаянғың әпегөмбөмөн.  
c. 'Еуподистикөн әлаама ді' әнаңгасти-  
кілігі білдірін тән кашасағынан діл туң ү-  
леоғембөгүнчтік.

λειτουργίαντης, θήτω ἐν παρόδῳ, ὅτι μὲ τὴν σημειούντην πυρετώδῃ ἀπασχόλησιν τῆς ναυτικής διομηχανίας τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς παραγωγῆς τῆς παγκοσμίου ἡλεκτρικῆς διομηχανίας είσι κυνηγήσαι καὶ δργανά συνεχοῦς φρεμάτου διατίθεται διά ναυτικάς ἔγκαταστάσεις. Ἐξαίρεσιν ἀποτελοῦσι μόνον αἱ ἔγκαταστάσεις

δημέρην ηλεκτρικής προώσεως, ἐνθα ἐφαρμόζεται ἐναλλασσόμενον ρεύμα, ἐκτὸς τῶν μικρῶν τοιούτων τῶν ἀφορωσῶν φυμονέκα, πορφυρία ή ἄλλα μικρά σκάφη, ἐνθα ἐπικρατεῖ τὸ συνεχές.

Τὸ μεγαλύτερον πλεονέκτημα τοῦ ἐναλλασσομένου εἶναι ἡ ἐποκία καὶ ἡ σχετικὴ εὐθυνία τῆς μεταφορᾶς τοῦ ἀπὸ τὸν σταθμὸν παραγωγῆς, δι’ ἀγωγῶν ἐψηλῆς τάσεως εἰς τὸν τόπον τῆς κατανάλωσεως καὶ ὁ αὐτόν οὐτισμὸς τοῦ εἰς φεῦμα χαμηλῆς τάσεως, τὸσης ὅση ἀπαιτεῖται διὰ τὴν κίνησιν ἣ τὸν φωτισμόν. Τὸν πλεονεκτήματόν τοις ἡ ἐξετάλλενται εἶναι γενικῶς παραδεδεγμένη καὶ ἔφαμοδεται εἰς τὴν ἔργαν, διὰ παντοίας ὅσας χρήσεις, ἀνάλογον μὲ τὰς τῶν πλοίων, οἷον πρὸς ἀνύφορους βαριάν, διὰ τὴν κίνησιν ἀντλιῶν, ἀνεμιστήρων, πρὸς φωτισμὸν κλπ. καὶ ἔνθα διὰ τῆς συστηματοποίησεως τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς τιτλοποίησεως τῶν μηχανῶν καὶ τῶν ὄγκων ἔχει ἐπιτεγμῆθη ἀσύγκριτος ὑπεροχὴ εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸ κόστος καὶ τὴν συντήρησιν, ἔναντι τοῦ συνεχοῦς.

Η διὰ τὴν ἑφαδιογήν του εἰς ναυτικάς ἐγκαταστάσεις δροσοίᾳ, διὰ τὴν κίνησιν κυρίως βοηθητικῶν μηχανημάτων καὶ φωτισμοῦ ἔγκειται εἰς τὸ διὰ τὰ διάφορα βοηθητικά μηχανήματα τοῦ σκάφους, ἀλλὰ εἰς τὸ μηχανοστάσιον (ἀντίλια) καὶ ἄλλα εἰς τὸ κατάπτρυμα (βαρούλα, ἐγγάτης ἀγκύφας, μηχάνημα πηδαλίου) παρουσιάζονται ίδιας ἐκαπτούν συνθήκην λειτουργίας καὶ ίδια ἀνάγκην ὁριζόμενων στροφῶν, ἐντὸς ἐγνωτάτων ἐνιστό δριών, διὰ τὴν δοπίαν τὸ ἐναλλασσόμενον ρεῖμα ἐξ ἀπαρχῆς θεωρεῖται ὡς μὴ ἀνταποχρινόμενον. Η ἀνάγκη ἡλεκτροσινήσεως τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἀποδειχθεῖσα ἀλλως τε ὡς ὁ τελειότερος καὶ μᾶλλον οὐκονομακότερος τρόπος κινήσεως βοηθητικῶν μηχανημάτων, παρουσιάζεται κυρίως εἰς τὰ δημεταλλήτα πλοία, καὶ σύν τῇ ἐξελίξει αὐτῶν ἐμετελήτη καὶ η οὐκονομακή ἑφαδιογή τοῦ ἐναλλασσόμενον ρείματος, διὰ τῆς δημιουργίας τύπων καταλλήλων κινητήρων, παρουσιάζοντος σχετικὴν εὐρύτητα ὁριζόμενως τῶν στροφῶν.

Ἐφαρμογὴ τοιούτων κινητήρων διά τὴν κίνησιν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἐγένετο ἡδη τὸ πρότον ἐπὶ τοῦ Γερμανικοῦ λάνεο «Wuppertal» τῆς «Hamburg America», μὲ ίανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἀποδειγμένος, ὃς ἀνέμεντο, ὅτι τόσον ἡ ἀρχικὴ δαπάνη τῆς ἐγκαταστάσεως, ὃσον και ἡ συντήρησις καὶ τὰ ἔξοδα ἐπικεντρών, παρουσιάζονται κατά πολὺ μειωμένα, ἔναντι τῆς χρήσεως συνεχοῦς ρεύματος.

ΑΝΑΒΙΩΣΙΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ.

Διά τὴν ναυπήγησον ἐνὸς πορθμείον μεταξὺ Axeland καὶ Devonport ἀπέφασισθη, κατόπιν ἐπιμελοῦς μελέτης, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μικτοῦ ἐξ σιδήρου καὶ ξύλου συντήματος ναυπηγῆσεως, καθ' ὃ ὁ σκελετὸς τοῦ σκάφους κατασκευᾶται εἰς μετάλλου, ἕπει τὸν όποιον στερεοῦντα ξύλινον περιβλήμα καὶ ξύλινα καταστόματα. Τὸ γεγονός, μεμονώμενόν θεράψισθαι, δὲ ὅτι ἀφορᾷ μεγάλα πλοῖα, ἀγγέλλεται ὡς τί τὸ ἄξιοπερίσσεγον, δεδομένον, ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο ἔγκατελείψθη ὑφιστικῶς πρὸ πεντηκονταετίας καὶ πλέον. Ἀφοροῦν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδωλοῦ πρὸ αἰδόνος περίπου ἡ ἀνάγκη ἐνισχύσεως τοῦ σκελετοῦ τῶν ξύλινων τόπει πλοίων, ὅταν ἥρισεν αἰσχυνόντων τὸ μέγεθός του, καὶ τὸ ξύλον παρ' ὅλην τὴν σύνθετον κατασκευὴν τοῦ σκελετοῦ δὲν ἔξησφάλιζε τὴν ἀπατούμενην ἀντοχήν, ἐπιχειρησίσης ἐν ἀρχῇ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ξύλινων νομέων, διὰ σιδηρῶν. Τὸ πρῶτον ἄξιοπρόσεκτον σκάφος, μὲ τοιοῦτον σύστημα ἦτο τὸ ἀπόλυτον *«Assass»*, 450 τ. γρόδ., ναυπηγήθη ἐπὸ τοῦ Captain Andrew Henderson εἰς Ἰνδίας ἐν ἔτει 1883. Ἐξτοτε τὸ σύστημα ἐγενικεύθη εἰς πολλὰ πλοῖα, ίδιοι ιστοπλοῖοι ἢ ἀτμοκίνητα τοιαῦτα, σεισχθὲν μάλιστα καὶ διὰ τὴν ναυτήγησον πολλῶν πολεμικῶν ὀλον τῶν ναυτικῶν τοῦ κόσμου, μεταξὺ τῶν όποιων ἂς μνημονεύθῃ καὶ τὸ ἡμέτερον πάλαι ποτὲ εὑδόμον *«Μιαουλῆς»*. Σήμερον ἡ σύνθετος κατασκευὴ ἔχει περιορισθῆ ἐις τὴν κατασκευὴν μηροῦ ἢ μετρίου μεγέθους γιώτ καὶ πλοαιφίων, μὲ τὴν ἔγκατεταν των μηχανῶν Δῆμελ εἰς ξύλινα πλοιάφια, οὐ σιδηρᾶ ἐνισχύσεις τῆς ξύλινης κατασκευῆς είνει μία τῶν καλύτερων λύσεων τῆς ἐνισχύσεως τῶν βάσεων τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ μηχανοστασίου τῶν πλοαιφίων τούτου.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ «Κ. d. F.» ΠΑΙΟΙΟΝ. Καθειλύσθη ηδη ἐν Γερμανίᾳ τὸ πρῶτον πλοίον τῆς ὀργανώσεως «Κ. d. F.» (Kraft Durch Freude, Ἡ δύναμις διὰ τῆς χαρᾶς). Είναι ἐν ἑκατὸν 30 πλοίον, τὰ οποῖα συμφόνως πρὸς τὸ πρόγραμμα τῆς Χιτλερικῆς ταύτης ὀργανώσεως θά καροποιοῦνται διὰ τὴν ἀναψυχὴν ὅλην περιέχου ταξειδίου διὰ 2,000,000 Γερμανῶν ξούράτων.

Εις τὴν ἴστοριαν τῶν ναυπηγήσεων εἰνὲ τὸ πρῶτον πλοῖον τοσούτουν ιεγέθους, ἀποκλειστικῶς προοριζόμενον δι' ἀνάψυχὴν ἐργατῶν, μὲ ἀ-ἀνθρώπουν διαρρόντων. Τὸ πλοῖον τοῦτο μήκους 684 ποδῶν, πλάτους 77, τε τὸν 25.000 κόρδους τῆς χωρητικότητός τον εἴνε τὸ πέμπτον κατὰ μέ-  
γενος Γερμανικὸν πλοῖον μετὰ τὸ «EUROPA», «BREMEN», «COLUM-  
BUS» καὶ «CAP ARCONA». Είναι δηξελούντων μὲ 4 μηχανάς συνολι-  
κῆς ιπτερωνάμεως 9.500 ίππων και θὰ ἀναπτύσσῃ ταχητητα 15  $\frac{1}{2}$   
ὅμιλον.

Εις κοινωνίσκους 2 καὶ 4 κλινῶν, θά μεταφέρω 1500 περίπον τριγά-  
ας. Διαθέτει ενθατάς τραπέζαρις, κοινωνητήν δεξιαινή καὶ ι-  
πατέρως ενέργατα έλευθερα καταστόματα, 6000 περίπον τετραγωνι-  
κούς μέτρων, ἐπτάσεως δηλ., μηδέποτε μέχρι σήμερον ἐπιτευχθεῖσας εἰς  
ποιονδήν πενθέμενος τίτλον.

Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ  
Ναυπηγὸς Β. Ν.

### Γενική άβαρία και έπιδαλάσσιος άρωγή

ΤΟῦ κ. ΑΛ. ΣΕΦΕΡΙΑΔΟΥ

Ἐάν καὶ κατὰ πόσον διπάναι ἡ ὑποχρεώσεις ἔξι, ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς φέρουν τὸν χαρακτῆρα Γενικῆς Ἀθαρίας εἰνε ὁ σοκοπός τῆς παρούσης μελέτης.

Ἐκ τοῦ τοιούτου χαρακτηρισμοῦ τῶν ἔξ, ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς δαπανῶν καὶ ὑποχρέωσεων ἔκτροποι πλεῖσται ζητήματα ἐνδιαφέροντα τὴν πρᾶξιν ὡς π. χ. ὁ τρόπος τῆς διανομῆς τῶν ὕδρων τούτων ὑπὸ τῶν συνεισφερουσῶν ἀξιῶν, αἱ ὑποχρέωσεις τῶν ἀσφαλιστῶν ὅταν δὲν καλύπτωσι παρὰ μόνον κινδύνους διλικῆς ἀπωλειάς καὶ Γενικῆς Ἀθαρίας ὡς καὶ ἄλλα.

Σκόπιμος, ομως, θα ήτο μία σύντομος άνασκόπησης του θε-  
αμού της Γενικής Αθαρίας προτού εισέλθωμεν εις τὴν ἔξετασιν του  
κυρίου Θέματος.

Γενική Αθαρία είνε ή δι' έκτάκτου ένεργειας τοῦ πλοιάρχου θυσία περιουσιακού ἐν κινδύνῳ στοιχείου ή ή έκτακτος δαπάνη, πρός ἀποφυγὴν ἀμέσου κινδύνου ἐπαπειλούντος τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον ή καὶ τὸν ναῦλον, ἐπιτευχθέντος δὲ τὸ σκοποῦ τούτου ἔσθω καὶ ἐν μέρει. Κατά τὸν δρισμὸν τούτον ουστατικὰ στοιχεῖα τῆς ἐνοικίας τῆς Γενικῆς Αθαρίας είνε:

α') Τὸ ἔκτακτον τῆς ἐνέργειας τοῦ Πλοιάρχου, δηλαδὴ ἡ ἐνέργεια δὲν πρέπει νὰ φέρῃ τὸν χαρακτήρα συνήθους καὶ τα-  
κτικῆς ἐν ναυσιπλοΐᾳ πράξεως, ἕστω καὶ εάν ἐν συγκεκριμένῃ  
περιπτώσει συνεπείᾳ ταύτης προέκυψε ζημία καὶ χάριν τῆς ζη-  
μιας ἐσώθησαν τὰ ἐν κινδύνῳ ουμφέροντα. Π. χ. ἡ χρησιμοποίη-  
σις ἀρμένων ἡ ἔξαρτίων τοῦ πλοίου ἡ τῶν μηχανῶν ἡ ιστιῶν αὐ-  
τοῦ διὰ σκοπὸν ἐγκείμενον ἐν τῷ προορισμῷ των, ἕστω καὶ εάν  
αὕτη ἐγένετο υπὸ τοῦ Πλοιάρχου κατὰ τρόπον ὑπερβαίνοντα τὰ  
ὅρια τῆς ἀντοχῆς των καὶ εάν συνεπείᾳ ταύτης ἐσώθη τὸ πλοῖον  
καὶ τὸ φορτίον, δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἔκτακτος ἐνέρ-  
γεια, καὶ ἡ προκύψασα διὰ τῆς τοιαύτης χρήσεως ζημία δὲν φέ-  
ρει τὸν χαρακτήρα γενικῆς ἀδιάριας.

‘Ο Πλοιάρχος ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ πλοῖον του, τὰ ἔξαρτήματα καὶ τὰ παραφρήματα αὐτοῦ δχι μόνον ἵνα διεκπεραιώσῃ τὸ ταξίδιον, δ ἀνέλαβεν, ἀλλά προσειτι καὶ να διαφύλαξῃ τὰ ἐν τῷ ταξίδιῳ συμφέροντα. Συνεπείδει δ’ ἀκριβῶς τῆς ὑποχρέωσεως ταύτης τοῦ μεταφορέως, πᾶσα προκύπτουσα ζημία ἐκ τῶν ὡς ἀνώ αἰτίων, δηλαδὴ ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως οὐ πλοίου καὶ τῶν παρακολούθημάτων του, συμφώνως μὲ τὸν προορισμὸν των, ἐπιθαρύνει τὸν κύριον τῶν οὕτω ζημιουμένων ἄντικειμένων καὶ μόνον.

Ούτω π. χ. έν περιπτώσει προσαράξεως ή χρησιμοποίησης  
ῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου, δῆπας ἐπαναπλεύσῃ τοῦτο δύναται νά  
τεωρηθῆ γενική ἀθαρία, καθ' ὅτι αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου προο-  
ίζονται, δῆπας ἐργάζωνται μόνον ὅταν τὸ σκάφος πλέῃ, εἰνε δ'  
κτακτοῦ ἡ ἑνέργεια τῆς χρησιμοποίησεως αὐτῶν ἐν προσαράξει.  
Τούναντίον, ὅμως ἐν περιπτώσει χρησιμοποίησεως τῶν μηχα-  
ῶν πέραν ἔστω τοῦ ὄριου ἀντοχῆς των, ὅταν τὸ πλοῖον εὑρίσκε-  
ται ἐν πλῷ καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ὠρισμένου κινδύνου ὡς π. χ. τῆς  
πελεύσεως καταιγίδος, δὲν δύναται κατὰ τὴν γνώμην τοῦ γρά-  
οντος νά χαρακτηριθῇ ὡς γενική ἀθαρία καὶ κατὰ τὸ ἡμέτε-  
ον δίκαιον, ἀλλὰ ὡς ἡμίημις ὁφειλομένη εἰς συνήθη ἐν τῇ ναυσι-  
λοΐᾳ κινδύνου ἀποτελοῦντα στοιχεῖον τῆς ἀθεβαιότητος τῆς ἐπι-  
ειρήσεως τοῦ μεταφορέως.

Την άρχην ταύτην έκφράζουν και οι Κανόνες της 'Υόρκης, Αμερικής VI και VII, τόσον τοῦ 1890, κατηγορηματικώτερον, 'έπι διατυπουμένην εἰς τοὺς τοῦ 1924, οὐδὲν δέ διά τῆς διαπλωσίας τῶν δύο τούτων κανόνων (ἀφόρωντων ἀφ' ἐνὸς τῆς εριπτώσιν τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ιστίων ή τῶν μηχανῶν διρκούσης προσαράξεως καὶ ἀφ' ἔτερου τῆς χρησιμοποίησεως ὑπάν στοιχεῖον) έσκοπείτο ή καθιέρωσις ἔξαιρεσεως εἰς τὰ γενικῶς ρατούντα, ἀλλὰ τούναντίον πρόκειται περὶ ειδικῆς ἔφαρμογῆς ενικῆς ἀρχῆς. Ήτο, δῆμως ὅπωσδήποτε ἀναγκαία ή διατύπωσις ὡν κανόνων VI και VII δεδομένου, διτὶ ἐν τῇ ἐπιστήμῃ καὶ τῇ πολιορκίᾳ τῶν ἀλλών, πλὴν τῆς Ἀγγλίας, Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν, φιστατο ἀμφισθήτησις ἐπὶ τοῦ συχνότατα ἐν τῇ πράξει παρουσιαζομένου θέματος τούτου.

Τό δτι δέ οι Κανόνες VI και VII είνε έφαρμογή γενικής άρ-  
χης και ούχι έξαιρεσις προκύπτει και έκ του ύπο τών κανόνων  
ης Υόρκης - Αμερικής του 1924 διδομένου δρισμοῦ τῆς Γενικῆς

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

## “WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

## ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEGR: DOCKAGE

---

**ALL SHIPREPAIRS**

JAN B  
WILHELM ERGONI

Telegrams: ERGON  
Telephone: 48722-48825

4, Raadhuisstraat  
AMSTERDAM C

"Αθαρίας, διόπου τὸ στοιχεῖον τοῦ ἔκτακτου μετ' ἐμφάσεως τονίζεται. Οὕτω κατὰ τὸν Κανόνα Α «ύπάρχει Γενική 'Αθαρία δῖταν, καὶ μόνον δῖταν οἰαδῆποτε ἔκτακτος θυσία ἡ δαπάνη ἔθελουσίως καὶ λογικῶς ἐγένετο ἡ ἐπῆλθε διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν μὲ τὸν οκοπὸν ὅπως προφυλαχθῆ ἀπὸ κίνδυνον ἡ συμμετέχουσα εἰς ναυτικὴν περιπέτειαν περιουσία» (1).

Διὰ νὰ χαρακτηρισθῇ ἐπομένως ἡ ἐνέργεια τοῦ Πλοιάρχου ὡς ἔκτακτος δέον νὰ μὴ ἐπεβαλλετο ὑπὸ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, νομίμων ἡ συμβατικῶν, ὡς εἰνεὶ ἡ χρησιμοποίηση τοῦ πλοίου καὶ τῶν παραρτημάτων αὐτοῦ πρὸς ἐπιτυχῆ καὶ λισσοφαλῆ περαίωσιν τοῦ πλοῦ. Δὲν συμβαίνει τοῦτο δῆμως δῖταν ἡ χρήσις, ἐσταὶ καὶ ὑπερβολική, ἐγένετο ἐν τῷ κύκλῳ τοῦ προορισμοῦ τῶν χρησιμοποιηθέντων ἀντικειμένων.

Ἡ ἀντίθετος ἄλλως τε λόγισι, ἡτὶς οὐδόλως εύρισκει ἔρεισμα

(1) Κατὰ τὸν ὄρισμὸν τοῦ 'Αγγλικοῦ Νόμου *Marine Insurance Act 1906* ἄρθρο. 66 «*There is a general average Act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time or peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure*».

«Πρᾶξις Γενικῆς 'Αβαρίας ὑγίσταται δῖταν, οἰαδῆποτε θυσία ἡ δαπάνη ἐθελουσίως καὶ λογικῶς ἐγένετο ἡ προέκυψην, κατὰ τὴν διάρκειαν κινδύνου, μὲ τὸν οκοπὸν διαφυλάξεως τῆς κατὰ τὴν κοινὴν περιπέτειαν ἐν κινδύνῳ περιουσίας».

'Ο ώς ἄνω κανῶν τοῦ 'Αγγλικοῦ Δικαίου ἀπεκρινταλλάθη κατόπιν μαρφᾶς νομολογικῆς ἔξελλησεως πρὸς ἑκατὸν καὶ πλέον ἐτῶν. Οὕτω π. γ. ὁ Πλοιάρχος ἥπατος περισσότερον τοῦ δέοντος τὰ ιστία καταδιώκειν αὐτὸς πειρατάς, δὲν ἐθεωρήθη Γενική 'Αβαρία, *Corington v. Roberts* (1806) *Power v. Whitmore* (1815), ἔτερον θέμα *Taylor v. Curtis* (1816), ζητηματοποίησης ρυμανῆς πρὸς ἀποφυγὴν ὑποθεσίου: *Nouvelle d'Armement v. Spiliers and Bakers Ltd.* (1917) *Birkley v. Presgrave* (1806), δῶν διατυπωτὰ ὁ κανὼν, διτὶ ἡ ἐν τῆς ζητηματοποίησεως ἔξαρτιν ἡγιαία ἀντὸν πρὸς κοινὴν σωτηρίαν διὰ νὰ ἐνεὶ Γενική 'Αβαρία θῦ ἔρεπε νὰ ἐχρησιμοποιήθησαν κατὰ τόπον μὴ κείμενον ἐν τῷ προορισμῷ τοῦ. *Wilson v. Bank of Victoria* (1867) *Harrison v. Bank of Australasia* (1872) καὶ δὴ *The Bona* (1895) *s. r. l., s. t. l., Carver, Carriage By Sea παράγ.* 383, 384, 385, *Arnoulds, Marine Insurance* (10η ἔκδοσις), σελὶς 1180 — 1182 *Lowndes-General Average* (6η ἔκδοσις) σελὶς 118. Βέλγιον ἡ ἀνὴρ λόσις, *Haute Cour de Justice* 30 crt. et 13 Nov. 1894, *Smeesters* No 583 ἔκδοσις 1912. Ἀντίθετον ἐπὶ τοῦ ζητήματος λόσιν δίδει παρ' ἡμῖν ὁ 'Αναστασιάδης σελὶς 212 σημ. 21 ἔκδοσις 1927. Ἐπίσης ἀντίθετον λόσιν δίδουσι συνήθως οἱ Γάλλοι συγγαρακτεῖς εἰς τὴν περιπέτειαν τῆς ζητηματοποίησεως πέραν τῆς ἀντοχῆς τῶν ιστίων ἡ μηχανῶν, τοῦ σκάφους εἰρησομένου ἐν πλ. Ἡδ. π. γ. *Ripert Droit Maritime* ἔκδοσις 1930, No 2294 καὶ No 2295, οὐχ ἡτοῦ δῆμος ἡ Γαλλικὴ νομολογία κυμαίνεται. Τούναντίον ὁ Γερμανικὸς Κώδικας (πρ. ἄρθρον 707) φαίνεται δίδον τὴν ἀποτομημένην λίσταν. Ἡδ. Ταύλον Κώδικα 634 ἀδ. 4 ἀπόφασιν. Α. Π. 520/1906 μὴ δεχομένην γενικὴν ἀδαρίαν εἰς περιπέτειαν ζημιάς τοῦ φροτίου συνεπειὰ συνήθους χειρισμοῦ τοῦ Πλοιάρχου. 'Ο Χαραλαμπίδης εἰς *Des caractères distinctifs des Avaries Communes* 2α ἔρ. σ. 278 καὶ ἐπ.ώς καὶ *Procos* εἰς *Sur les Avaries et leur règlement* δὲν ἀπατοῦσι τὸ ἔκτακτον εἰς τὴν ἐνέργειαν, ἀλλ' εἰς τὴν ζημιάν ἡ τὴν δαπάνην.

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



ἐπὶ τῆς ἡμετέρας νομοθεσίας, δίδει λαθήν ἐν τῇ πράξει εἰς πλειστας καταχρήσεις, ὡς καὶ οἱ δεχόμενοι αὐτὴν δύολογούσιν (2) ἀφ' ἔτερου, δῆμως, εύρισκεται καὶ εἰς τὴν ριζικὴν ἀντίθεσιν μὲ τὴν ὁσημέραι ἐν τῷ θέματι τούτῳ ἐπιθαλλομένην εἰς τὰ λοιπὰ τοπικὰ δικαιαὶ πρακτικὴν τῶν ἀγγλοσαξωνικῶν χωρῶν διὰ τῆς κατὰ κανόνα πλέον συμβατικῆς ἀποδοχῆς τῶν κανόνων 'Υόρκης — 'Αμβέρσης εἰς τοὺς διαποντίους πλάσας.

(3') "Ἐτερον συστηματικὸν στοιχεῖον τῆς ἐννοίας τῆς Γενικῆς 'Αθαρίας, μὴ ἀμφισθητούμενον δέ, εἰνεὶ ἡ ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου (ἢ γενικῶτερον τοῦ ναυτιλιακῶν προϊσταμένου δύρισμένου πλοῦ) θυσία περιουσιακοῦ ἐν κινδύνῳ ἀντικειμένου, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ὅπως ἀποφευχθῆ κοινὸς διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον, ἡ καὶ τὸν ναῦλον, κινδύνος ἡ ἡ ὑπ' αὐτοῦ γενομένη ἔκτακτος δαπάνη ἐπὶ τῷ ίδιῳ τέλει.

'Ἐπομένων διὰ νὰ ὑπάρξῃ Γενικὴ 'Αθαρία εἰνεὶ ἀπαραίτητον ὅπως διὰ τῆς ἐνουνειδήτου ἐνέργειας τοῦ Πλοιάρχου νὰ ἐπέρχηται ζημία ἐν τῇ γενικωτέρᾳ τῆς λέξεως ἐννοίᾳ, εἰς ἐν τῶν ἐν κινδύνῳ συμφερόντων καὶ χάριν τῶν λοιπῶν, χωρὶς θεοφαίως νὰ ἀποκλείεται ὅπως διὰ πλειόνων ἡ οὐ παρομοίων ἐνέργειων ἐν τῇ αὐτῇ ναυτικῇ περιπέτειᾳ νὰ ζημιωθῶσι διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν πλειόνων τοῦ ἐνὸς τῶν ἐν κινδύνῳ συμφερόντων, ὅποτε θά ἐπακολουθησοῦσι πλειόνες ἀξιώσεις συνεισφορᾶς.

Καὶ ἡ ἀνάληψις, δῆμως, ὑποχρεώσεως, συντατιζομένη μὲ τὴν δαπάνην, δύναται νὰ φέρῃ τὸν χαρακτήρα τῆς Γενικῆς 'Αθαρίας, ἐφ' ὅσον συντρέχουσι καὶ τὰ λοιπὰ συστατικά τῆς ἐννοίας ταῦτης στοιχεῖα, ὑπὸ τὴν ἀπαραίτητον δῆμως προϋπόθεσιν, ὅπως διὰ τῆς ἀναληφθεῖσης ὑποχρεώσεως ἐπιθαρύνεται δύρισμένον περιουσιακὸν στοιχεῖον ἐν τῷ συμμετεχόντων εἰς τὴν ναυτικὴν περιπέτειαν, δηλαδή, ὁ τρίτος, ὁ δανειστής δέον ὅπως ἔχῃ εὔθειαν ἀγωγὴν ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον ἐναντίον τοῦ θεοφαίως νὰ ἀποκλείεται ἐν δρισμένῃ ναυτικῇ περιπέτειᾳ νὰ δημιουργηθῶσι πλειόνες τοισάνται αὐτοτέλεις ἀπατήσεις διὰ πλειόνων ἐνέργειῶν, δόπτες, ὡς καὶ ἐν τῷ προγραμμένῳ παραδείγματι, θά ἐγερθῶσι πλειόνες ἐκ τῶν λόγων τούτων ἀπατήσεις ἐκ συνεισφορᾶς.

'Ως πρὸς τὰ λοιπὰ συστατικά στοιχεῖα οὐδόλως θά ἐπιμειναμέν, ἀλλ' ἀπλῶς μνημονεύομεν ταῦτα, ἀτινα εἰνε:

(4') Κινδύνος. Δέν εἰνε ἀνάγκη νὰ εἰνε πραγματικός, ἀλλὰ ἐκ τῶν περιστάσεων νὰ δικαιολογῆται ἡ πεποίθησις τοῦ Πλοιάρχου περὶ τῆς πραγματικότητος τοῦ κινδύνου. Νά εἰνε δὲ ἀμεσος καὶ ἐπικείμενος μολονότι ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου σημείου ὑπάρχει ἀμφισθητος. (3)

(5') Νά ἐπαπειλοῦνται διὰ τοῦ κινδύνου τὸ πλοῖον, τὸ φορτίον

(2) Εἰς τὴν περιπέτειαν ζητηματοποίησεως ιστίων ἡ μηχανῶν πέραν τῆς ἀντοχῆς τοῦ Ἡ. *Ripert* 2294, Χαραλαμπίδης σελ. 197.

(3) "Ἡ. *Ripert* No 2268. Χαραλαμπίδης: *Des caractères distinctifs des Avaries Communes* σελὶς 102 καὶ ἐπ. δὲν ἀπατοῦσι ἐπιτείμενον κινδύνον. Ἀντιθέτως 'Αναστασιάδης παράγ. 340 καὶ σημ. 2, *Arnould* παράγ. 913. Τὸ 'ἐπιτείμενος' ἔχει τὴν ἐννοίαν ἀναποφέύκτου κινδύνου ἀνεν τῆς μεσολαβήσεως πράξεως Γενικῆς 'Αθαρίας, *Carver* παράγ. 368.

*berger*

# MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

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

COLOUR PATTERNS & FULL 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

ον ή καὶ ὁ ναῦλος. Ἐάν ὁ κίνδυνος ἀπειλῇ μόνον τὸ πλοῖον η μόνον τὸ φορτίον δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ περίπτωσις γενικῆς ἀβάριας.

ε') Ἡ ἐνέργεια τοῦ Πλοιάρχου νὰ ἥτο ἀποτελεσματική ἔστω καὶ ἐν μέρει. Οὕτως ἔαν χάριν ἐνέργειας φερούσης τὸν χαρακτῆρα τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας ἔσωθή μόνον τὸ πλοῖον ὑπάρχει κατὰ τὴν ὄρθωτέραν ἐκδοχὴν περίπτωσις Γενικῆς Ἀθαρίας; *Smeesters* (589). Εἰδικὴ ὅμως διάταξις τοῦ ἡμετέρου δικαίου (E. N. 427) ἀποκλείει τὴν Γενικήν Ἀθαρίαν εἰς περίπτωσιν ἀπωλείας τοῦ πλοίου. (4)

Καὶ ἡδη τίθεται τὸ ἔρωτημα: δαπάναι η ὑποχρέωσεις ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς φέρουν τὸν χαρακτῆρα τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας;

Βεβαίως τὸ στοιχεῖον τοῦ κοινοῦ κινδύνου δὲν εἶναι συστατικὸν τῆς ἐννοίας τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς. Ἀμφισθεῖται δὲ ἔαν ἀπαιτῆται διὰ τὴν ὑπαρξίν ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ἀπλῶς κίνδυνος. (5)

Ἡ ὑπαρξίας καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ κινδύνου εἶναι ὄπωσδήποτε λόγοι ἐπιτρέζοντες τὸν καθορισμὸν τῆς ἀμοιβῆς τοῦ παρασχόντος τὴν ἐπιθαλασσίουν ἀρωγήν.

Δὲν δύναται προδῆλως νὰ γίνη λόγος περὶ Γενικῆς Ἀθαρίας εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἦν ὁ ἀποφευχθεὶς δι' ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς κίνδυνος δὲν ἥτο κοινός, ἀλλ' ἀπλῶς μονομερῆς ὡς πρὸς τὸ πλοῖον η τὸ φορτίον. Ἄλλ' εἰς ἦν περίπτωσιν ὑφίσταται κίνδυνος ἀπειλῶν τὸ τε πλοῖον καὶ τὸ φορτίον καὶ παρέχεται ὑπὸ τρίτου ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς η ἐπιγενομένη ἐκ τοῦ λόγου τούτου δαπάνη η ὀφειλὴ φέρει η οὐ τὸν χαρακτῆρα τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας;

Ἐκ πρώτης ὅψεως η καταφατικὴ λύσις φαίνεται δικαιολογημένη, ἀφοῦ πρόκειται περὶ δαπάνης πρὸς ἀποφυγὴν κοινοῦ κινδύνου. Τὴν λύσιν ταύτην ἀκολουθεῖ η ἡμετέρα νομολογία καὶ η πρᾶξις ἔφαρμόζουσα π. χ. τὸ ἄρθρον 426 τοῦ E. N. καὶ εἰς τὰς τοιαύτας δαπάνας καὶ μάλιστα ἄνευ διακρίσεως εἰς οἰσανδρήποτε περίπτωσιν δαπάνης ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, εἴτε ὑφίσταται, εἴτε οὐ τὸ στοιχεῖον τοῦ κινδύνου. (6)

Οὐχ ἡτον ὅμως μήτε αἱ προϋποθέσεις τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ὑπαρξίν τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς μήτε αἱ συνέπεια εἰνεὶ αἱ αὐταὶ. Ἡ νομικὴ διάκρισις τῶν ἐννοιῶν τούτων, εἶναι κατάδηλος. Ὁ παρασχὼν ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς πρὸς πλοῖον καὶ πρὸς τὸ ἐν αὐτῷ φορτίον ἔχει προνομιούχον κατ' αὐτοῦ ἀπαίτησιν καὶ ὀδόκληρον τὴν ἀξίαν του. Πῶς εἶναι δυνατόν η ἀξίωσίς του αὐτῆς νὰ θιγῇ διὰ συμβατικῶν σχέσεων τοῦ πλοιοκτήτου μετά τρίτου, ὡς εἶναι η οὐμέσαις τῆς ναυλώσεως καὶ οὕτω κάποτε τὸ πλοῖον νὰ εἰναι ὑπέγυρον δι' ὀδόκληρον τὴν ἀξίαν του, κάποτε δὲ διὰ τὸ ἡμισυ αὐτῆς. Ἄλλως τε καὶ νομοθετικῶς παρ' ἡμῖν η διάκρισις εἶναι καταφανής. Ὁ Ἐμπορικὸς Νόμος οὐδόλως συγχέει τὰς δύο ταύτας ἐννοίας καὶ οὐδεμίαν μνείαν ποιεῖται περὶ τῶν τόδων συνήθων ἐν τῇ πράξει περιπτώσεων δαπανῶν ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς εἰς τὸ κεφαλίον τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας, ἐκτὸς μιᾶς ὥριμενας περιπτώσεως ὃπου ὅρθως χαρακτηρίζει τὰ ἔσοδα τὰ γενόμενα πρὸς ἀνέλκυσιν πλοίου ἐκουσίως προσαράξαντος, ώς δαπάνας γενικῆς ἀθαρίας.

Ἄλλ' η οὐσιώδης καὶ χαρακτηριστικὴ διαφορά τῶν ἀξιώσεων καὶ δαπανῶν ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς καὶ τῶν ἐκ γενικῆς ἀθαρίας εἶνε, διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν δὲν ὑπάρχει θυσία ἐνός περιουσιακοῦ στοιχείου χάριν τῶν λοιπῶν, δὲν ὑπάρχει ὄφελος ἐνός περιουσιακοῦ στοιχείου χάριν ἑτέρου, ἀλλὰ τούναντίον κάθε ἀντικείμενον ἐπιθαρύνεται ἀναλόγως διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν πρὸς αὐτὸν ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐφ' ὅσον ἐπέρχεται ἐκ τοῦ λόγου τούτου διανομῆς δὲν ὑπάρχει ἔδαφος ὅπως ἔφαρμοσθων αἱ περὶ συνεισφορᾶς διατάξεις τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας. Ἐν περιπτώσει δὲ ἔξιφλήσεως τοῦ παρασχόντος τὴν ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου καὶ χάριν τοῦ φορτίου, δύναται δὲ Πλοιάρχος νὰ ἀναζητήσῃ τὰ χάριν τοῦ φορτίου ὑπὸ αὐτοῦ δαπανῶντα κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς εἴτε διὰ τῆς *condictio idebiti* εἴτε ἀφ' ἑτέρου διὰ τῆς ἀρωγῆς ἐκ διαχειρίσεως ἀλλοτρίων η καὶ ἐντολῆς, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Ἐπίσης δὲ Πλοιάρχος δὲ δεχόμενος ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, χά-

(4) Ὁ Χαραλαμπίδης δὲν ἀπαιτεῖ ἀποτελεσματικότητα τῆς ἐνέργειας. *Id. oēl. 98* καὶ *zivōis 288* καὶ ἐπ. ἐνθ. ἀν.

(5) *Id. L.A Senigallia «The Elpidophoros etc»* ἐν *Marine Underwriter Vol. XV No 11*. Κατ' ἀρχὴν ὁ κίνδυνος δὲν εἶναι συστατικὸν στοιχείου τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, μολονότι παρ' ἡμῖν ὑπάρχει διστρέφεια εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῆς ὁρθῆς ταύτης ἀρχῆς, λόγῳ τῆς διατελόσεως τοῦ ἄρθρου 443 τοῦ E.N.

(6) Ὁ Ἀναστασάδης θεωρεῖ τὰ ἔσοδα ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, διὰ ἀποτελοῦσι Γενικὴν Ἀθαρίαν μόνον διὰ τὴν ὑφίσταται τὸ στοιχεῖον τοῦ κοινοῦ κινδύνου. Παράγ. 340 σημ. 31.

ριν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου, ἐνεργεῖ τὴν πρᾶξιν ταύτην ὑπὸ τὴν διπλὴν ιδιότητά του, τοῦ ἐκπροσώπου τῆς πλαιοκτησίας ἀφ' ἐνός καὶ ἀφ' ἑτέρου τοῦ φύλακος (ἐντολοδόχου) η διαχειριστοῦ τοῦ φορτίου. (7)

Ὑπάρχουν, δημος περιπτώσεις, δηποτὴ δαπάνη η ἡ ὀφειλὴ ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς φέρει τὸν χαρακτῆρα τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας, εἶναι δὲ αὐταὶ:

α') "Οταν πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου ἐπαπειλοῦντος τὸ τε πλοῖον καὶ τὸ φορτίον παρασχεθῆ ἐπιθαλασσίος ἀρωγὴ αἱ δαπάναι τῆς ὄποιας λόγῳ εἰδικῶν συνθηκῶν ἐπιθαρύνουν μόνον τὴν πλαιοκτησίαν, ἡτοι ὅπου ὑφίσταται τὸ στοιχεῖον τῆς θυσίας ἐνός κινδυνεύοντος περιουσιακοῦ στοιχείου χάριν ὀλοκλήρου τῆς ὅμαδος ὡς π. χ. εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἐν καιρῷ κινδύνου μισθώσεως ὑπηρεσίων προσώπων πρὸς ἐνέργειαν ὀρισμένων πράξεων ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, η ἐκ ναυλώσεως ὑπὸ αὐτοῦ φορτηγίδων η ἐν γένει σκαφῶν πρὸς κουφισμὸν κτλ., μολονότι εἰς τὰ παραδείγματα ταῦτα δὲν πρόκειται κυρίως εἰπεῖν περὶ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, ἀλλὰ περὶ ἐκτάκτων δαπανῶν Γενικῆς Ἀθαρίας, (*Carrer* παράγρ. 396) καὶ διὰ περίπτωσιν ρυμουλκήσεως πρὸς ἀποφυγὴν κοινοῦ κινδύνου, *Anderson v. Ocean S.S.C.* (1884), καὶ θ') "Οταν ἡ ἐπιθαλασσίος ἀρωγὴ εἶναι συνέπεια πράξεως φερούσης τὸν χαρακτῆρα τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας (ἰδ. περίπτωσιν ἄρθρου 419 ἐδ. στ'). Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας η ἀξίωσις τοῦ τρίτου έξι, ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς δύναται νὰ συνυπάρξῃ μετά τῆς ἀξίωσεως τοῦ Πλοιάρχου ἐκ Γενικῆς Ἀθαρίας. Οὕτως ἐνῶ διατίθεται τὰ ἐκ τῆς παρασχεθῆσθαις ὑπὸ αὐτοῦ ἀρωγῆς δικαιώματα του, κεχωρισμένας καὶ ἀναλογικῶς, κατὰ τῶν κυρίων τῶν ἀντικειμένων, πρὸς ἀπαρεχέθη ἡ ἀρωγὴ, ἐν τούτοις καὶ διὰ τοῦ Πλοιάρχου ἔχει ἀξίωσιν κατὰ τοῦ φορτίου, δημος κατανεμηθῶν αἱ δαπάναι κατὰ τὰς κανόνας τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας καὶ δύναται νὰ ἀναζητήσῃ τὰς ἐπὶ πλέον τῆς ἀναλογίας ταύτης καταβληθέντα υπὸ αὐτοῦ χρήματα.

Παρατηρητέον ὡσάρτως διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἦν η ἐπιθαλασσίος ἀρωγὴ εἶναι συνέπεια πράξεως Γενικῆς Ἀθαρίας, διὰ της ὑπαρξίας ἐν τῇ συμβάσει ναυλώσεως ὅρου ἀπαλλάττοντος τὴν ἐν περιπτώσει Γενικῆς Ἀθαρίας συνεισφοράν, οὐδόλως θίγει τὰ δικαιώματα τοῦ τρίτου, τοῦ παρασχόντος τὴν ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, ἀλλ' ἀπλῶς στέρει τὸν πλοιάρχον τοῦ δικαιώματος τῆς ἀνακατανομῆς τῆς συνεισφορᾶς κατὰ τὰς διατάξεις τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας.

Α. ΣΕΦΕΡΙΑΔΗΣ  
Δικηγόρος

(7) Ἀξιοσημείωτος ἐπὶ τοῦ προκειμένου μελέτη εἶναι η ὑπὸ τοῦ *Dr. Leone Adolfo Senigallia «The Elpidophoros judgment of the Rome Court of Appeal»*. Ἐν *The Marine Underwriter Vol. XV No 11*, δηποτὸν μολονότι ὑποστηρίζεται ἀντίθετος αἴσιψις ὄμολογεῖται δι: «Ἐάν ἔξετασθῇ ἡ πραγματικὴ καὶ ἀρχικὴ φύσις τῆς Γενικῆς Ἀθαρίας, θὰ ἔπειπε τὶς ἴσως νὰ ἀρνηθῆ εἰς τὴν ἀμοιβὴν ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς καὶ ναναγιαρέσεως...». «Ἐν τῷ πόνῳ τῶν νόμων ἀπατούμενοι δηρού διὰ τὴν πράξην Γενικῆς Ἀθαρίας δὲν εἶναι οἱ ἴδιοι μὲ τοὺς ἀναγκαῖους τοιούτους δηρούς ἔπαρξη ὀφειλή ἀποζημώσεως ἐξ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς καὶ ναναγιαρέσεως.....». «Ἐν Ἀγγλίᾳ δὲν ἀμφιστητά κατ' ἀρχὴν η διάζοισις μεταξὺ Γενικῆς Ἀθαρίας καὶ ἐπιθαλασσίου ἀφογῆς ιδ. *Carrer* παράγρ. 393, 394 καὶ 395 *Arnowell* παράγ. 964, μολονότι ὡς ἀμφότεροι οἱ συγγραφεῖς οὗτοι ἀναφέρουσιν ἐν τῇ πράξει γίνεται ποιός τις σύγχυσις).

## 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

ΤΙΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF η SUNDERLAND

## ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ

# Ο ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

## ΑΙ ΘΥΣΙΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ

II

Η «Journal of Commerce», του Λίθερπουλ, συνεχίζουσα την μελέτην της ἐπὶ τῶν προστατευτικῶν συστημάτων, ποὺ ἡκολούθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἥ ἔφαρμόδουν ἥδη αἱ Κυβερνήσεις διαφόρων ναυτικῶν Χωρῶν, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτικῆς των θιομηχανίας, προέβη εἰς τὴν δημοσίευσιν καὶ ἔτερων ὅρθρων, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν ἔχει ὡς ἔξῆς:

### Ο προστατευτισμός εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν

«Οὐδεμίᾳ ἄλλῃ Χώρᾳ, τονῖζε ἐν ἀρχῇ ὁ ἀφορμογάρος, ἔχει ἀνάγκην μᾶς τόσον ὀγκώδους εἰς τοννάς καὶ τόσον ἴανης εἰς μεταφορικὴν δημιακότητα, ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὃσον ἡ Μεγάλη Βρετανία. Ὁ νησιωτικὸς χαρακτὴρ τοῦ Ἰνούμενου Βασιλείου, μὲ τὰς εὐνότατὰς εἰσαγωγὰς τροφιμῶν, διὰ τὸν ἐπιστιπούντον τοῦ μεγάλου πληθυνμοῦ τον καὶ πρότον ὥλων, διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς βιομηχανίας τον καθὼς καὶ αἱ ἀνάλογοι ἔξαγωγαι γιανθράκων καὶ βιομηχανοποιημένων εἶδον, προσποθέτει τὴν ἑπαρξὴν ισχυρῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν μέσων. Ἡ πρατικὴ ἐν τοῖς ἀρωγῇ ἡ παρεχομένη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν θεωρεῖται ἀσήμαντος — σχετικῶς — ἐάν συγκριθῇ πρὸς τὸν ἰσχὺν προστατευτικῆς συστήματος εἰς ἄλλας χώρας, τῶν ὅποιων αἱ μεταφοραὶ ἀνάγκαια εἰνεὶ πολὺ διλγότερα. Δύναται μάλιστα νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησης παρεμποδίζει μᾶλλον, εἰς τινὰς περιπτώσεις, ἀντὶ νὰ ἐνισχύῃ, τὴν ἀνάταξιν τῆς ἐθνικῆς της ναυτιλίας.

Κατ' ἐτος εἰσάγοντα εἰς τὴν Ἀγγλίαν 10 ἐπατομμάτια, περίπου, τόνοι σιτηρῶν, αἰσθητρὰ δὲ διατάξεις ἔχονταν θεσπισθή διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων, ποὺ ἐνεργοῦν τὰς μεταφορὰς ταῦτας καὶ τῶν πληρωμάτων τον. Αἱ διατάξεις τηροῦνται ἕπο τὸν Ἀγγλικὸν ἐπατομμόντων, ἀγνοοῦνται δικαὶοις ἐπειδὸν τῶν ζένων, οἵτινες, ἐποκελούμενοι τῶν προσβλεπομένων ἀνέπαρχων ποιῶν, εἰνεὶ σῦτος εἰς θέσην νὰ συναγονίζονται ἐπιτυχῶς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα εἰς τὰς ἐθνικὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἔξαγωγάς. Αἱ ἀποτοποῖαι αἱ ἀρέταις ἔχονται ἐργασίαις καὶ αἱ ἐνδοιατοκοποιαὶ μεταφοραὶ εἰνεὶ ἐντελῶς ἐλεύθεραι διὰ τὰ ζένα σάρη ἐν ἀντιθέσει πρὸς πολλὰς ἄλλας χώρας, οἵτινες διαφυλάττουν τὴν ἀποτοποῖην τῶν ἐργασίων ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς ἐθνικῆς των σηματας. Ἄντι ἐλεύθερίας, πνεῦμα, ἐνδυτάτων ἐθνισμοῦ καὶ γενικωτέρας πρατικῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὑλικῆς βοηθείας ἀκολουθοῦνται εἰς διαφόρους ζένας χώρας, μὲ θυμὸν προσδετικῶς αὕτη.

Ο δρός «ἐπιχορήγησις» είναι κάπως ἀόριστος. Ἐφιμνεύεται — συνίθως — ὡς παροχὴ βοηθείας πρὸς μίαν ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν κοινῆς ὀψελάσις, πολλάκις δικαὶοις συνιδαινεῖ ἐν τῇ πραγματικότητι ἡ ἐνίσχυσην ἐπιχείρησης που μὴ διέπεται ἀπὸ τὸν χαρακτῆρα τῆς κοινῆς ὀψελάσις. Ως εἰνεὶ γνωστόν, δταν ἡ Ἀμερικανικὴ Ἐταιρία Collin ἐπεδιοίχει τὴν ὑπὲρην ἀρογὴν τῆς Κυβερνήσεως τῆς Βασιλείου, προέβαλε τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι ἡ ἀντίπαλος αὐτῆς «Κιούναρ Λάΐν» ἐπεστηρίζετο εἰς μέγιστον βαθμὸν ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησην διὰ τῶν ταχυδρομῶν ἐπιχορήγησεων.

Βραδύτερον, καὶ εἰδίκῶς τὸ 1874, ὁ τότε πρόδεδρος τῆς «Κιούναρ» John Burns, ὄμιλων ἐνώπιον μᾶς κοινούντευτης ἐπίτροπος εἰχειεὶ περι, ὅτι ἡ λέξις «ἐπιχορήγησις» τῷ ἀπήρεσε, διότι δὲν ἐπρόκειτο περὶ πρατικῆς βοηθείας, ἀνεν ἀναλόγων ἀνταλλαγμάτων, ἀλλὰ «περὶ πληρωμῶν ναύλου διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ταχυδρομῶν σάκκων», ἦτοι δὲ ἐκτέλεσην ὑπηρεσίας. Αἱ παρόδου πληρωμῶν — συνεχεῖται ἡ Ἀγγλος ἀφορμογάρος — διὰ τὰς ὑπιστημένας ταχυδρομικὰς γραμμάς, μὲ ἐπρεπε νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς αὐτὴν τὴν κατηγορίαν, δεδομένου — μάλιστα — δι' ἓνα ποινὸν δίκτυον συγκοινωνῶν πρὸς τὴν Ἀσίαν, Ανταρκτικήν, Βόρειον καὶ Κεντρικόν Ἀμερικήν, Ἀφρικήν καὶ Εὐρώπην, παταύλωνταν μάρκαν 700.000 λιρῶν, ἀλλὰ δὲ τὴν ἐργασίαν ταῦτην δὲν ἀποκλείεται ν' ἀποκομῇ καὶ πέρδος ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησης.

Θετικοτέρα πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν ἀρωγή, ἥτοι ἡ παρασχεθείσα τὸ 1903 διὰ τῆς συμφωνίας Μόργκαν. Βάσει αὐτῆς ἐναπτυγήθησαν τότε ὑπὲρ τῆς «Κιούναρ» δέοντα περιορισμάτων, τὰ «Lusitania» καὶ «Mauretania», τῶν ὅποιων τὰ σχέδια ἔτυχον τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ναυαρχείου. Τὰ σάκη ἔκεινα ἀνέπτυσαν ταχηδρομία 23—25 μιλῶν, διὰ δὲ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐχορηγήθη δάνειον 2.600.000 λιρῶν, μὲ τόκον 2.340 οἱο, ἔξοφλητέον εἰς 20 ἐτησίας δόσεις, ἡγγυημένον δὲ διὰ πρότης ὑποθήκης ἐπὶ τῶν δέοντων πλοίων καὶ ἄλλων τῆς Ἐταιρίας σκαφῶν.

Συμφωνία ἔτι μεγαλερέας σπονδαίτης συνυμβολγήθη τὸ 1934, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νέου ναυτικοῦ Νόμου, διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ἡ συμφωνία ἔχειν ὀψελέτο ἐν μέρει εἰς τὴν ἀναστολὴν τῶν ἐργασιῶν ναυτηρήσεως τοῦ «Queen Mary», κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1931, λόγῳ σίκουνοιων δισεργειῶν τῆς «Κιούναρ», ἀπέβλεπε δὲ κυρίως εἰς τὴν ἀποφυγὴν κάθε συναγωνισμοῦ εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν ἐπερχομένων, διὰ τὴν συγχωνεύσεως τῶν Ἐταιριῶν «Κιούναρ» καὶ «Οὐάιτ Στάρ». Ἡ Κυβέρνησης ἐνέκρινε τὴν χορήγησην προσαταροῦσας 3.000.000 λιρῶν διὰ τὴν ἀποφεράτωσιν τοῦ «Queen Mary», ἐχορηγήσεν, ἐν συνεχείᾳ, συμπληρωματικά τινα κεφάλαια διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν καὶ τέλος διέθεσεν ἔτερα

5.000.000 λιρῶν διὰ τὴν κατασκευὴν δευτέρου ἀδελφοῦ «εσούπερ - λάινερ», ἥδη ὃσον τελικῶς μὲ προεξόντεο ἡ ναυτηρήσης τον.

Ρητὴ — ἐννοεῖται — προέπεισε τῆς ἀρωγῆς ἐτίθετο ἡ συγχώνευσις τῶν δέοντος Ἐταιριῶν, ἵτις καὶ ἐπῆλθε, μὲ ἀναλογίαν σηματευτής εἰς τὰ μετοχικὰ κεφάλαια τῆς νέας Ἐταιρίας «Κιούναρ — Οὐάιτ Στάρ», 62 οἱ τῆς «Κιούναρ», μὲ 6 μέλη εἰς τὴν διοίκησιν καὶ 38 οἱ τῆς «Οὐάιτ Στάρ», μὲ 4 μέλη εἰς τὴν διοίκησιν.

Ἄλλα καὶ πρὸ τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας, ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησης δὲν είχεν διλογερός παρίδει τὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλίας της βιομηχανίας. Κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐντατικῆς κρίσεως, ποὺ διεδεχθή τὴν ἐπιφανειακὴν εὐημερίαν τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἐτῶν, ἐνηρφισθήσατο τὸ νομοσχέδιον, ἀπὸ τοῦ 1921 μέχρι τοῦ 1926, διὰ τὸν ὅποιον παρείχοντα ἀρεταῖς διευκόλυντος εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν. Κύριος σοσοπὸς τῶν νομοσχέδιων ἐξείνων ἦτο ἡ προσθόμιος — γενικῶς — τῆς βιομηχανίας δραστηριότητος καὶ ἡ ἐλάττωσις τῆς ἀνεργίας διὰ τῆς ἐνθαρρύνσεως τῶν κεφαλαίων. Διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν σηματευτήτατα διφελήθη καὶ ἡ ναυτηρήση βιομηχανία. Παραπλήσιως καὶ ἡ Κυβέρνησης τῆς Βορείου Ισλανδίας εἰσήγαγε νομοθεσίαν ἐπιτρέπουσαν τὴν κρατικὴν ἐγγύησην διὰ τὴν σύμβασην ναυτικῶν δανείων, οὗτοι δὲ ἐπεβοήθησαν τὴν ταπεικήν τοῦ Λονδίνου.

Τὰ ἀποτελέσματα τῶν προσπαθειῶν πρὸς ὑποστήθησιν τῆς ναυτιλίας βιομηχανίας ἐσχόλιασθαι ποικιλοτάτως. Πολλοὶ ἐπιπλέσται κατέτροιναν τὴν συνεργητικήν ποιηθείαν, ὡς συντελοῦντα εἰς τὴν αὔξησην τοῦ ὄγκου τῆς συναγωνικούμενής χωρητικότητος, καθ' ἥν ἐποχὴν ἡ προσφορά πλοίων ἦτο πολὺ μεγαλούτερα ἀπὸ τὴν παγκόσμιον ζήτησην. Ωριμεῖναί ἔταιρισι «τακτικῶν γραμμῶν» ὑπερέχθησαν ἀσμένες τὴν νομοθεσίαν, διότι παρείχεν εἰς αὐτὰς εὐκολίας διὰ τὴν συγκρέτωσιν κεφαλαίων μὲ χαμηλοτέρους τόπους, ἔναντι τῶν ἐπιτυχανούμενῶν εἰς τὴν ἐλεύθερην χορηταγοράν. Λί οφείδαι ἔταιρισι ἡδύνατο, τοιοντοτάρως, πλούτους τῶν στόλων των διά συγχρονισμένων σκαφῶν, ἀπίνατος ἀφ' ἔνος μὲν ἐπηρέσαν τὸ κύρος των καὶ ἀφ' ἔτερον ἰσχυροποιούσιν τὴν οἰκονομικήν αὐτῶν θέσον διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν ζένων συναγωνιστῶν. «Οσον ἀφορᾷ τοὺς ναυτηρούς, ἥσαν οὐτοὶ ἐνθυσιασμένοι μὲ τὰς νομοσχέδιας ταύταις πόροιν καὶ τὴν ναυτιλίαν διευκόλυντος, διότι τοὺς παρείχετο ἡ διεύρυνση τῶν ναυτιλίων διελέγουσαν τὰς ἔχαστασίες των καὶ νὰ ἐπολογήσουν θετικῶς εἰς τὴν προσέλκυσιν μεῖζονς ἐργασίας.

Τὸ 1935, ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησης ἐδέψει νὰ παράσῃ περιστέρω ἀρωγὴν πρὸς τὴν ναυτιλίαν διὰ τὸ Νόμον περὶ ἐπιχορήγησεως τῶν «τράμπτε». Προεβλέπει δι' αὐτοῦ μία ἀμοιβὴ ναυτοπλοίους διὰ τὴν ἐκτάλευσιν φροτηγῶν σκαφῶν, ἔργασιον, βάσει ναυλωσμάρων, βάσει ναυτοπλοίουν, εἰς μεταφορὰς γενικῶν εἰδῶν διόπειδον φροτίων, ἀνά τὸ ἐξωτερικὸν ἐπιπόδιον καὶ μὴ παραλαμβανόντων περιστοτέρους τῶν 12 ἐπιβατῶν. Εἰς τὰς ἐπιχορήγησεις ταύτας δὲν ἐπήγοντο τὰ ἀλευτικά, τὰ πλοῖα — φυγεῖα καὶ τὰ «τάνακερα». Αἱ καταβολαὶ, αἵτινες — συνολικῶς — δὲν ἐπερπετοῦν τὸ φημισθὲν κονδύλιον τῶν 2 ἐξαπομισμάτων λιρῶν, παρείχοντα κατὰ τὸν πόλεμον τὰ ίμέραν ταξιδίου, συνετέλεσαν δὲ εἰς μίαν ταχείαν καὶ οὐσιαστικήν μείσων τῆς παραπλοίους γενικῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος. Αἱ ἐπιχορήγησεις αὕτη ἐπληρώθησαν ἐπὶ δύο συνεχῆ ἔτη, παρατάθη δὲ ἡ ισχὺς των καὶ διὰ τὸ 1937, ὑπὲρ τὴν φημισθὲν δέοντα προϋπόθεσιν, διότι δὲ καταργήθησαν αὐτῶν μέσοις, ἔργον ὃ μέσος δρός τῶν ναυτιλίων ἦθελε διατηρηθῆναι ἐπερόνων τοῦ ἐπιπέδου τοῦ 1929.

Τὸ δεύτερον μέρος τοῦ διόν οὐσιαστικοῦ Νόμου προέβλεπε τὴν χορήγησην δανείων — μέχρι τούσιον πλοϊκοῦ ποσοῦ 10 ἑκατ. λιρῶν καὶ μὲ ἐξόφλησην ἐντὸς 12 ἑτῶν — διὰ τὴν ναυτηρήσην φροτηγῶν πλοίων. Αἱ παρατάθης δρός διὰ τὴν παραχωρήσην τοιούτων δανείων ἐτίθετο ἡ διάλυση τῶν τόννων γραφὸς παλαιᾶς χωρητικότητος, ἔναντι ἐνὸς νεοναυτηρήτην, εἰς δὲ τὴν περιπτώσιν φιλικῆς βελτιώσεως ὑφισταμένων πλοίων, ἡ ἀναλογία αὕτη ὅριζετο εἰς ἔνα τόννον γραφὸς πρὸς ἔνα. «Ἐπὶ τῷ βάσει τοῦ ἐν λόγῳ σχεδίου ἐναπτυγήθησαν ἡ ναυτηρήσην ταῖστι.

**VINKE & Co.**  
Shipowners - Shipbrokers  
Agents of regular lines

**ROTTERDAM**  
Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

ψη 186.000 τ. γκρός ἀντί δαπάνης ἀνωτέρας ποις τῶν 3 1)2 ἑκατομμυρίων λιρῶν, διετέθησαν δὲ πρός διάλυσιν 97 παλαιὰ σκάφη 386.000 τόννων γκρός.

## Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας

Τὸ διὰ τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν ἀσθενοῦν ἔχει ὡς ἄποινα:

«Η Κρήτηντις τῶν Ἡνομένων. Πόλιτεῖν ἀπέδουν ἀπὸ τινῶν ἑτῶν ἴδιαιτέρων προσοχὴν εἰς τὰ ἀπασχολοῦντα τὴν ἐμπορίκην τῆς ναυτίλιας ζητήματα, διότι ἀντέλεγεν, ὅτι ἡ μεταπολεμικῶς ἀκολουθηθεῖσα τακτικὴ παφῆ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν καλήν θέλησιν, δὲν ἐπέτυχεν ἐν τούτῳ να ἔξασφαλίσῃ εἰς τὰ ἔντικά πλοῖα, τὴν ἐπιθυμητὴν ἀνάλογιαν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον καὶ τὴν ἐπιβατικὴν σίνησιν τῆς Χώρας. Σήμερον ὁ Ἀμερικανικὸς ἐμπορικὸς στόλος — ἔξαιρεσι τῶν πλοίων λιμνῶν — περιλαμβάνει μίαν χωρητικότητα οὐχὶ μαρτυρέαν τῶν 9 ½ ἑκατ. τόννων γκρός, τὸ δὲ ἔξωτερον τῶν Ἡνομένων Πόλιτεῖν ἐμπόριον ἀναβιβάζεται κατ' ἄξιαν εἰς 900 ἑκατ. λι-  
ρῶν, ἔναντι ἀντιστοίχου διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἀριθμῶν ἐξ 17.183.000 τ. γκρός καὶ 1200 ἔκαπτονμισθίων λιρῶν. Εἰς τὸν τομέα τοῦ Ἀτλαντικοῦ αἱ εἰσαγωγαὶ ἔφθασαν τὸ 1935 εἰς 6 ἑκατ. τόννους καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς 12½ περίποτον ἔκαπτονμισθίων τόννους, μὲν συμμετοχὴν τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ἐργασίαν ταῦτην κατὰ ποσοστὸν 22 ο/ο διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 24 ο/ο διὰ τὰς ἔξαγωγάς, ἐνῷ εἰς τὸν τομέα τοῦ Ειρηνικοῦ τὸ συνολικὸν ποσοστὸν συμμετοχὴν ἀνήρχετο μόλις εἰς 20 ο/ο.

»Ο νόμος τοῦ 1936 ἀποβλέπει εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἀνωτέρῳ ποσοστῶν διὰ τῆς δημιουργίας ἐποφορικοῦ στόλου, ἵκανον νὰ μεταφέρῃ τὴν ὀλότητα τοῦ ἀποτολόικοῦ ἐμπορίου καὶ μίαν σημαντικὴν ἀναλογίαν τῶν ὑπεροπτικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, συγχρόνως δὲ νὰ ἔχαπτασθήται πινεπτέρων δίκτυον θαλασσών ἐπηρεοῦντων πρὸς ὅλας τὰς κυριοτέρας κατεύθυνσεις, κάρφον τῆς διαπολιτειώτερης μᾶς ἀνωτέρας διὰ τὴν Ἀμερικὴν θέσεως εἰς τὸ θαλασσινό στίβον· Ο νέος ἐποφορικός στόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρέπει ἐπίσης νὰ είναι ἴσανός, διόπις ζητημένης εἰς βοηθησίας ἐπηρεοίας ἐν καιρῷ πολέμου. Πρὸς τὸν οποιὸν αὐτὸν τὰ νέα Ἀμερικανικά πλόια πρέπει νὰ φέρουν τὴν ἐθνικὴν σημαίαν, ν' ἀνήσυχον εἰς Ἀμερικανοὺς ἐπικρόνους, νὰ είναι ἀπὸ πάσης πλευρᾶς συγχρονισμένα, νὰ προσαρμόζωνται εἰς τοὺς καταληγατέρους τυπους διὰ τὴν ἐργασίαν ποὺ προσφέρονται, νὰ ἔχουν ναυπηγηθῆνεις εἰς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ νὰ είναι ἐφιδιασμένα μὲ ἔμπειρα καὶ μορφωμένα πλούσιάν την, ἐξ Ἀμερικανῶν ἀπογόνων.

»Διά νά έφαρμοσθή ή μεγαλεπιβολός αὐτή τακτική — ή όποια, ομηριστέον, έγινε επιτύχη, θ' ἀναβιβάσῃ την Ἀλεξανδρικήν ναυτιλίαν εἰς ἔζησουσαν θέσιν—συνεστήθη διὰ τοῦ ομήντεος νόμου ή πενταεμήλης «Ἀνοτάτη Ναυτική Ἐπιτροπή», ητος, ἐπὶ πλέον τῶν ἄλλων δικαιωμάτων της, ἀνέλαβεν ὅλας τὰς ἀρμοδιότητας καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ «Shipping Board» καὶ τῆς «Merchant Fleet Corporation». Η Ἐπιτροπὴ ἐφίσταται ἦδη ἀπὸ τινῶν μηνῶν καὶ μολονότι ἡ σοζόλημη μέρχι τοῦδε εἰς προκαταρκτικάς ἐργασίας καὶ μελέτας, ἐν τούτοις διαγράφονταί αἱ κατευθυντήριοι γραμμαί, ποὺ πούσεται γ' ἀπολογισμοῖς αὐτῶν.

»Ἐξ τῶν πρώτων μελλόματον τῆς Ἐπιτροπῆς ὑπῆρχεν ἡ τόχη τῶν 197 παροπλισμένον σκάφον τοῦ κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Έξ τούτων τὰ 27 πρόσκειται νῦ πολὺθυδίνιον κατ' αὐτάς πρὸς διάλυσιν, ἐνῷ τερα 131 ἔργιθμασ, ὃς μὴ ἔχοντα μὲν ἐμπορικὴν ἀξίαν, δυνάμενα δικαῖος νῦ χρησιμοποιηθεὶν ἐν πρωτότοισι Ἐθνικῆς ἀνάγκῃς. Τὰ ὑπόλοιπα δύνανται, προφανῶς, νῦ ἐπαναφερθεῖν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν. Τὸ «Leviathan» θεωρεῖται πολὺν πλωτὸν καὶ δαπανηρὸν σκάφος πρὸς περιπτέρῳ ἔχεταί λείπειν, ἀντ' αὐτοῦ δὲ πρόσκειται νῦ κατασκευασθῆ ἐτερον ὑπεροκεάνιον, τύπου «Manhattan» — «Washington», ἀλλ' ἀριστότερον καὶ ἔνδεχομένως, μεγαλύτερον. Η Ἐπιτροπή καταρτίζει δικαῖον καὶ ἔνα σχέδιον, προσωρισμένον νῦ ἐνδιαφύνη τοὺς Ἀμερικανούς, ὅπος ταξιδεύοντας καὶ μετασεύοντας τὰ ἀναπόδειπνα πόλεις.

πλοίου,

»Ἐναὶ ἄλλο καθηκὸν τῆς Ἐπιτροπῆς, μὴ ὑστεροῦν εἰς οποιδαύτη-  
τα, ἀφορὰ τὸν καθορισμὸν μᾶς κρατικῆς ἀρωγῆς διὰ τὰς νέας Ἀμε-  
ρικανικάς ναυπηγήσεις. Ὁ ἐνδιαιρεόμενος ἐφοπλιστής, δοτὶς δὲ ἐπι-  
διώκῃ νά τοῦ τῆς ὑλῆς βοηθείας διὰ νέαν ναυπηγήσον, δοεῖται προ-  
ηγουμένων νά πεισθή την Ἐπιτροπήν, ὅτι τὸ νέον πλοῖον διὰ εἶνε εἰς ὕ-  
στην γένειν ἀντιμετωπίζει ἐπιτυχῶς τὸν ἔξοντα συναγωνισμὸν καὶ νά προαγύ-  
γη τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόδιον τὸν Ἕνομένων Πολιτειῶν καὶ ὅτι διὰ τοῦ  
συμποιηθῆ πρὸς τὸν σχόλον αὐτὸν ἀποκλειστικῶς. Μετὰ τὴν διαπίστω-  
σιν τῶν ἀνωτέρω προϋποθέσεων, ὑποβάλλονται καὶ ἐγγύοντα τὰ σχέ-  
δια, προκηρύσσονται δὲ διαγωνισμὸς ἥπο τῆς Ἐπιτροπῆς, ἥτις, κατά τὴν  
διαβίβαστα τῆς παραγγελίας, συμβάλλεται μὲ τὸν ἐφοπλιστὴν διὰ τὴν  
παραγγελίαν τοῦ πλοίου, ἡμᾶς τὴν συμπληρώσεις τοῦ, ἀντὶ τιμῆς  
ἀντιστοιχούσης πρὸς τὴν δαπάνην ποὺ διὰ ἀπρέπει, ἐνάντι τὸ σάφος ε-  
ναυπηγεῖτο εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ἡ ἔπιπτωσις αὕτη δίνεται νά καλύψῃ  
εἰς τὸ ἀκέρωμον τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους, ἀλλ' ὅχι καὶ νά ἴπερθάνῃ  
αὐτήν. Ὁ ἀγροαστῆς πληρώνει προκαταβολικῶς τὰ 25 οἱ τῆς οὗτο-  
καθοριζομένης ἀξίας τῆς νέας κατασκευῆς, τὰ δὲ ὑπόλοιπα ὑποχρεούνται  
νά τὰ ἔξοφληση εἰς εἰκόσιν ἰσας ἑτησίας δόσεις — ἀρχομένας μετὰ τὴν  
συμπλήρωσιν τοῦ σκάφους — καὶ μὲ τάρος τὰ 16 οἱ

»Ἐάν διὰ τὴν αἰτούμενην ναυπηγησιν δὲν ἐποβλήθουν προσφοραὶ ή δοῦιν ὑπερβολικαὶ τοιαῦται καὶ ἀσύμφωνοι, δόνατα ἡ Ἐπιρροὴ ν' ἀναβέσῃ τὴν κατασκευὴν εἰς ἐν Κρατικὸν ναυπηγεῖον, ἀνεὶ ἔτερας ἐπιβα-  
ρύνσεως τοῦ ἀγόραστον. Ταῦς διαφορᾶς τοῦ κόστους θὰ καλύπτῃ καὶ ἐν προξειμένῳ ἡ Κυβεληνός, ἡ ὥπια θὰ ἐπιβαίνεται καὶ μὲ κάθε πρόσ-  
θετον δαπάνην τείνουσαν νὰ προσωμόψῃ τὸ νέον πλοῖον εἰς τὰς θοηθη-  
τικὰς, ἐν καῷ ἀνάγκης, ἐπηρρεαῖς τοῦ πολεικού στόλου.

Αναφορικώς μὲ τὰ πλοιά τα ἀπασχολούμενα εἶπε τῶν κερίων το-  
μέων τοῦ ἔξωτεριον Ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου, δύναται ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ  
ταφέξῃ ἀφόγητον εἰς τοὺς κατόχους σκαφῶν ἡμίκιας μέχρις 20 ἑτῶν, ὥστε  
νὰ είνει εἰς θέσιν οὗτοι νὰ συναγωνίζονται, εἴναι ιστορικὰ δρῶν, τὰ ἐπιχο-  
ριούμενα η μὴ ξένα πλοῖα. Η τοιαύτη ἐπαγροφή για τῆς «διαφορας κό-  
στους ἐκμεταλλεύσεως» δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὸν ποδὸν τῆς ἐπὶ  
πλέον διατάντης ἀσφαλίσεως, συντηρήσεως, ἐπισυνθήσης μὴ ἀσφαλίσιμων,  
ιωσθῶν καὶ ἀντιμισθῶν τροφῆς ἀξιοματικῶν καὶ πληρωμάτων η οίνων  
δηπότε ἄλλων κονδύλων, διὰ τὰ πλοιά η Ἐπιτροπὴ θέβειε κρίνει, ὅτι ὁ  
ἐποπλιστής εὑρίσκεται εἰς ομητάκως μειονεκτική θέσιν, ἔναντι τῶν  
έξιν συναγωνιστῶν τοῦ τομέως ἔργωνας του.

»Είναι πρόδορον — ἔξαπολουθεὶς ὁ ἀριθμογάφας τῆς Ἀγγικῆς ἐφημερίδος — νὰ ἐπολογήσῃ τις τὸ μέγενος τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος, εἰς τὸ πλαίσιον δύναται, ἐξ τῆς ἐνισχύσεως ταύτης, νὰ ἀζῆθῃ ἡ Αμερικανικὴ ναυτιλία εἰς τὸ πλαίσιον τῶν Παργκοσμίων μεταφορῶν, δε-  
μονέων, ὅτι πολλὰ πράγματα θὰ ἔξαρτηθοῦν ἐξ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν  
η Ἐπιτροπὴ θὰ ἐμπινένησῃ καὶ ἐκτελέσῃ τὰ εὐθείας, ἐν προσεκτικῷ, κλι-  
μακος, καθιερωτά της.

»Πόθε τὸ παύον — πάντως — ἡ Ἐπιτοξή προβάνει εἰς ἐφεύνας αἱ μελέτας, ὡς ποδὸς τὰς ἡμενικὰς ἐγκαταστάσεις, τὰς ἴκανότητας τῶν αντηγείων καὶ τὴν διαφορὰν κόστους νωντηγήσεων καὶ κόστους ἐξμεταλλεύσεως μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ζένοντων νωντηγείων καὶ πλοιον. Ως ποὺς τὰ τελευτά, ἡ ἐπιγορύγησης καὶ λύνθεος τῶν δύο διαφορῶν κόστους καὶ ἐξμεταλλεύσεως, φανετα, δη τὰ εἶνε μεγίστη.

»Βάσει τούτου ιδίου ναυτικού Νόμου τού 1936, τά διαχώρατα, απίνα πορημένως ανήγον εἰς τὴν Ταχιδρομικήν ὑπηρεσίαν, μετεβιβάσθησαν εἰς τὴν Ναυτικήν «Επιφορτήν», ἐπιφορτισθεῖσαν μὲ τὴν ἀνάθεψίαν τῶν ὑπισταένων ταχιδρομικῶν συμβολαίων δι' ὑπερφορεανίους γραμμάτους. «Ἐτερον ἡττίμα ἔπειγονθης μορφῆς καὶ σπουδαιότητος, ποὺ ἀπασχολεῖ τὴν Ἐπιφορτήν, είνε ἡ ἀναπροσαρμογὴ τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν κυβερνητικῶν γραμμῶν, ἡ λειτουργία τῶν ὅποιων ἀπὸ τοὺς διευθύνοντας πράκτορας δὲν είνε αναποτητική.

»Ἐρευνᾷ ἀκόμη ἡ Ἐπιτροπή τὸ ζήτημα τῆς παλαιότερος τοῦ δικαιο-

# **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. LTD.

OMIROU 16  
PIRAEUS



κού στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Ο σημερινός στόλος περιλαμβάνει 1579 πλοία, 2000 τ. γρόδες και ἄνω ἔκαστον, ἐξ αὐτῶν δὲ 1177 πλοία 6 ½ ἑκατ., τόννων εἰναι ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἑτῶν, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν 137 εἰναι ἡλικίας ἵπερτέρας τῶν 25 ἑτῶν. Πάντως, τὸ πρόβλημα τῆς παλαιότητος ἀντιμετωπίζεται μετ' ἀποφασιστικότητος καὶ πεποιθήσεως, ἐκφράζονται δὲ βάσιμοι ἐλπίδες, διτὶς ἡ ἐπιχοργήσης καλύψεως τῶν διαφορῶν κόστους κατασκευῆς καὶ ἐξμεταλλεύσεως θὰ συντείνουν εἰς τὴν ὑψηλού τοῦ γενικοῦ ἐπιπέδου ἀποδοτικότητος τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων καὶ θὰ αὔξησουν οὕτω σημαντικῶς τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ἐμπορίου στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν».

### Διά τὴν Ἰταλίαν

Εἰς τὸ ἀρχόν, τὸ ἀφειδωμένον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν κρατικὴν ἐνίσχυναν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, παρατηρεῖται ἐν ἀρχῇ, διτὶς ἡ Ἰταλία διαβέτει σήμερον μίαν χωρητικότητα 3.056.753 τ. γρόδες, ἥτις ὅμως εἴνει κατὰ 400.000 τ. καὶ πλέον μικρότερά τῆς ἴπαρχουσῆς τὸ 1927, μιλονότι προσετέθησαν τὸ 1932 τὰ δύο μεγάλα σούπερ - λάτινες «Rex» καὶ «Conte di Savoia», διπλῆς χωρητικότητος 100.000 τόννων. 'Ἐν συγχρίσει ἐν τούτοις πρὸς τὸ 1919, διτὶς ἡ Ἰταλικὴ χωρητικότητας ηρίθμει 1.370.000 τ. γρόδες μόνον, εἴναι ἐνδιάμεσον νὰ σημειωθῇ, διτὶς ἡ Ἰταλία κατατάσσεται μεταξὺ τῶν δύλιγον ἐπεινῶν χωρῶν — ἐν αἷς ἡ Γερμανία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ἑλλάς — αἵτινες μεταπολεμικῶς ἐδιπλώσασαν τὸν ἐμπορικὸν τὸν στόλον. Προσκείμενον διὰ τὴν Ἰταλίαν, συνεπέλεσε, κατὰ κύρων λόγον, εἰς τὴν τοιαύτην ἀνάπτυξιν ἡ ἀφειδῶς παρασχεδεῖσα κρατικὴ ἀρχηγίη.

Τὸ 1850 ἁπόμενη, ὅποτε ἡ κυβερνητικὴ πρὸς τὴν Σαρδηνίαν γραμμὴ ἐλειτόρηγει μὲ ζημιάν, ἡ κυβερνητικὴ τῆς Ρώμης εἰχε προέβλεψι εἰς τὴν ἀπόκαιρον νὰ δοθῆσῃ διτὶς ἐπιχοργήσεων τοὺς ἰδιώτας ἐφοπλιστάς διὰ τὴν ἐπὸ τῶν πλοίων τῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ταχυδρομείου. 'Ἡ ἀπόφασις ἐπεινὴ ἀπεδείχθη ἐπιτυχής καὶ τὸ εἰσαγόμενον σύστημα ἐπεξετάθη σὺν τῷ χρονῷ, εἰς τρόπον ὥστε τὸ 1934—35 ἀνεγράφετο εἰς τὸν Ἰταλικὸν προϋπολογισμὸν κονδύλων 300 ἐκατομμύριαν λιρεττῶν διτὶς ἐπιχοργήσεως 17 ταχικῶν γραμμῶν, αἵτινες συνέδεον τοὺς Ἰταλικὸν καὶ μεταξὺ μὲ τὴν Ἀπο 'Ανατολήν, τὴν Λιότραλιαν, Βόρ. καὶ Νότ. Ἀμερικήν, Βόρειον, Νότιον καὶ Ἀνατολικήν Ἀφρικήν, τὰ Μεσογειακὰ κέντρα, τὸν Εεσείνον Πόντον, τὴν Βορειοπεριφερεικὴν Εὐρώπην κλπ.

Αἱ ἐπιχοργήσεις καταβάλλονται εἰς τὰς γραμμὰς τὰς γαρακτηρίζουμενας, ὡς ἐθνικῶς ἀναγκαῖας, ὡς τοιαῦτα δὲ λογίζονται αἱ ἀφορδοσιαὶ τακτικὰς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν ἐθνικῶν λιμένων καὶ τῶν γειτονιῶν νήσων, αἱ συμβάλλουσας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου μὲ τὰς Κτήσεις καὶ αἱ ἔξασφαλίζουσα μεγαλύτερον ποσοτὸν συμμετοχῆς τῶν Ἰταλικῶν πλοίων εἰς τὰς ἐθνικὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἐξαγωγὰς, καθὼς καὶ αἱ ἀποτελεσματικῶς λειτουργοῦσα γραμμὴ ἐπαρτήσης τῆς Μητροπόλεως μὲ τὰς μεγάλας Ἰταλικὰς παροικίας τοῦ ἐξωτερικοῦ, κυρίως δὲ τὰς ἐγκατεστημένας εἰς τὴν Βόρ. καὶ Νότ. Ἀμερικήν.

Διὰ τὴν προώησην τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξεως ἐκρίθη ἀναγκαία καὶ ἡ ὑποβοήθηση τῶν Ἰταλικῶν ναυτηγείων. Τὸ ζῆτημα τοῦτο, διμος, παροντιάζει πολλὰς δυνοσερέας, σοβαρωτέα τῶν πολιών ἵητο ἡ ἀνεπίφερα τῆς Ἰταλικῆς ἀγορᾶς εἰς γαύμαθασας, σίδηρον καὶ χάλυβα ἐγχωρίῳ παραγωγῆς. Ἐχεριζόντο, συνεπός, πλούσια πρὸς τὰ ναυτηγεῖα ἀμοιβαί, αἵτινες ἐφθασαν πρὸς στιγμὴν εἰς ποσὸν ἄνω τῶν 3 λιρῶν κατὰ τόννων γρόδες. Κατὰ τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν τῶν πρώτων, μετά τὸ 1930, ἔτῶν οἱ Ἰταλοί ἐφοπλισταὶ ἐνεδραρύθησαν εἰς τὴν πόλην τῶν παλαιότερας ἡλικίας φροτηγῶν σκαφῶν τοὺς πρὸς διάλυσιν, ἐπὶ τῷ σχοτῷ ἀποτήσεως συγχρονισμένων μονάδων. Πρὸς τοῦτο, ἡ Ἰταλικὴ κυβερνητικὴ παρέσχεν ἀμοιβήν 25 λιρεττῶν κατὰ διαλυόμενον τόννων γρόδες παλαιᾶς χωρητικότητος, μὲ ἀποτέλεσμα, ἀφ' ἐνός μὲν τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας ἀπὸ σεβαστὸν ἀριθμὸν παθητικῶν πλοίων, ἀφ' ἐτέρου δὲ τὴν προμήθειαν εἰς τὴν μεταλλογενικὴν διοικησιαν

καὶ τὴν ναυπηγικὴν ίκανῶν ποσοτήτων πρώτων ἔλλων.

'Ἡ ἀπὸ τοῦ 1800 ισχύοντα νομοθεσία, διτὶς καθιστάσαν αἱ ἀρχαὶ διὰ ναυτηριγήσεις, ὑπέστη πολλὰς ἀναθεωρήσεις καὶ συμπληρώσεις, ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε διακυμάνσεων τῆς ναυτικῆς διοικησιανῆς. Οὗτοι, δυνάμει νόμων γηφεισθέντων τὸ 1926 καὶ ἐξόντων ισχὺν διὰ δώδεκα ἑτη, καθιερώθη ἡ ἐπησιά δατάνη 60 ἐκαποντικῶν λιρεττῶν, ἥτις ὅμως ἐμειώθη μετά τὴν πρώτην τετραετίαν, ὥστε αἱ ἀμοιβαὶ ναυτηριγήσεως περιορίσθησαν εἰς 32 λιρέττας κατὰ τόννων γρόδες.

Αἱ ναυτηρικαὶ ἐπιχοργήσεις διαδίδονται εἰπὲ τῆς γρόδες χωρητικότητος, τῆς προσωτικής δυνάμεως καὶ τῆς ἀναπτυξομένης ταχυτήτου. 'Ως πρὸς τὰ τελευταῖαν αὐτὸν παράγοντα, τὸ ποσοτόν τῆς ἀμοιβῆς τὸ 1929, πρὸς ἐνθάρρυνσιν τῶν ἐπιμέτρων ταχύτητος 16 ἐν 15 μιλίων, 50 ὥρα ἐπὶ πλοίου ταχύτητος 19—20 μιλίων καὶ 135 ὥρα ἐπὶ πλοίου ταχύτητος 25 ἐν 26 μιλίων. 'Υπελογίσθη, ὅτι ἐπερφεκεάνιον 40.000 τ. γρόδες καὶ ταχύτητος 26 μιλῶν θὰ ἐκαρποῦστο ἐξ ἐπιχοργήσεων σγάρφους καὶ ταχύτητος 27 ½ ὥρας δι' ὑλικὰς κατασκευῆς, ἐνός στρογγυλοῦ ποσού 150.000 λιρῶν περίπον καὶ διτὶς ἡ πρόσθετος ἀμοιβὴ ταχύτητος 20 καὶ 27 μιλῶν κατὰ 27 ½ ὥρα. Αἱ πρόσθετοι αὐτὸν ἀμοιβαὶ ταχύτητος τοῦ ποσηγοντανή ηδη καὶ εἰς πλοία, τῶν ὅποιων ἀντικατεστάθησαν αἱ μηχαναὶ προσώπεως δι' ἐτέρους καὶ ἀπίνα εἴνει 18.000 τ. γρόδες καὶ ἄνω, ἡ δὲ ταχύτης τῶν ηρίζηθη κατὰ τρία, τούλαπτον, μῆλα.

'Ἐπι τῶν περιπτώσεων τοῦ μότορού «Augustus» καὶ τοῦ ἐφωδιασμένου διὰ στροβίλων λάινεο «Romæ», δένο δηλαδὴ σταφών 32.500 τ. γρόδες, ναυτηριγήσεντον τὸ 1926 καὶ 1927, αἱ ἀρχαὶ αὐτῶν ταχύτητες τῶν 19 καὶ 21 μιλίων, θὰ ἐπιδιωχθῆ νὰ αὔξηθοῦν — κατὰ τὸ δυνατόν — εἰς 26 μιλία. Λέγεται ὅτι ἡ ἀπατηθησομένη πρὸς τὸν σοπὸν αὐτὸν μεγάλη δατάνη 27 ½ μιλίων περίποντα τοῦ 1935, διότε ἡμισύνη εἰς 50 ἔκαπτον. Διὰ τοῦ ὅρθεντος σχεδίου — ἀφορῶντος τὰ φορτηγά πλοία — ἡ ἀμοιβὴ κατεβάλλεται ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ γρόδες τονιάς καὶ τῶν διανυμένων μιλῶν, ἡ δὲ ἀναλογικὴ κλίμαξ ἡλιούστητο μὲ τὴν πρόσδον τῆς ἡλικίας τοῦ φορτηγοῦ. Προσποθέσεις τῆς ἀμοιβῆς ταύτης ἐτίθεντο νὰ μη ἐπέλθῃ τὸ φορτηγὸν ἐπιχοργησμένην γραμμὴν καὶ νὰ μη εἴνει ἡλικίας μεζονώς τῶν 12 ἑτῶν, ἐφόσον ἡγοράσθη εἰς τῆς Ἀλλοδαπῆς.

Οἰσονομακή ἀφ' ἐτέρους ἀρώγην πρὸς τοὺς Ἰταλούς ἐφοπλιστὰς δύναται νὰ κορηγηθῇ καὶ ὑπὸ τοῦ «Ινστιτούτου τῆς Ναυτικῆς Πίστεως», ἐνός δργανισμοῦ τελούντος ὑπὸ τὸν κρατικὸν ἐλεγχον καὶ ἐξουσιοδοτημένου νὰ παρέχῃ δάνεια καλέπτων ποσοτὸν μέχρις 60 ὥρα τῆς ἀγοραίας ἀξίας τοῦ προσφερόμενου πλοίου καὶ μὲ ἐγγυότην, τὴν ἐγγραφὴν ἐπὶ αὐτῷ πρώτης ὑποθήκης. Εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίου ἀγοραζομένου εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς, ἡ Ἰταλικὴ κυβερνητικὴ ποσηγοντανή 1 οἶνος ἐπησιώνει τοῦ τόκου ἐπὶ τὸ διευλογέμενο ποσοῦ καὶ 2 ½ ὥρα, ἐπάν τὸ σκάφος ἔχοντας μεζονώς τῶν 12 ἑτῶν, ἐφόσον ἡγοράσθη εἰς τῆς Ἰταλίαν.

Τὸ ἀμειωτὸν ἐνδιαφέρον τῆς κυβερνητικῆς τῆς Ρώμης πρὸς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν — ἐπλέγει ἡ «Journal of Commerce» — καταφένεται, ἔτι περιτέρω, ἀπὸ τὴν προσφερόμενην ποσοτήταν ταχικῶν σταφῶν ταχύτητος 19—20 μιλίων περίποντα τοῦ 1932, πρὸς τὴν προσφερόμενην ποσοτήταν ταχύτητος 25 μιλίων περίποντα τοῦ 1933, διότε ἡμισύνη εἰς 26 μιλίων περίποντα τοῦ 1934, διότε ἡμισύνη εἰς 27 μιλίων περίποντα τοῦ 1935, διότε ἡμισύνη εἰς 28 μιλίων περίποντα τοῦ 1936, διότε ἡμισύνη εἰς 29 μιλίων περίποντα τοῦ 1937, διότε ἡμισύνη εἰς 30 μιλίων περίποντα τοῦ 1938, διότε ἡμισύνη εἰς 31 μιλίων περίποντα τοῦ 1939, διότε ἡμισύνη εἰς 32 μιλίων περίποντα τοῦ 1940, διότε ἡμισύνη εἰς 33 μιλίων περίποντα τοῦ 1941, διότε ἡμισύνη εἰς 34 μιλίων περίποντα τοῦ 1942, διότε ἡμισύνη εἰς 35 μιλίων περίποντα τοῦ 1943, διότε ἡμισύνη εἰς 36 μιλίων περίποντα τοῦ 1944, διότε ἡμισύνη εἰς 37 μιλίων περίποντα τοῦ 1945, διότε ἡμισύνη εἰς 38 μιλίων περίποντα τοῦ 1946, διότε ἡμισύνη εἰς 39 μιλίων περίποντα τοῦ 1947, διότε ἡμισύνη εἰς 40 μιλίων περίποντα τοῦ 1948, διότε ἡμισύνη εἰς 41 μιλίων περίποντα τοῦ 1949, διότε ἡμισύνη εἰς 42 μιλίων περίποντα τοῦ 1950, διότε ἡμισύνη εἰς 43 μιλίων περίποντα τοῦ 1951, διότε ἡμισύνη εἰς 44 μιλίων περίποντα τοῦ 1952, διότε ἡμισύνη εἰς 45 μιλίων περίποντα τοῦ 1953, διότε ἡμισύνη εἰς 46 μιλίων περίποντα τοῦ 1954, διότε ἡμισύνη εἰς 47 μιλίων περίποντα τοῦ 1955, διότε ἡμισύνη εἰς 48 μιλίων περίποντα τοῦ 1956, διότε ἡμισύνη εἰς 49 μιλίων περίποντα τοῦ 1957, διότε ἡμισύνη εἰς 50 μιλίων περίποντα τοῦ 1958, διότε ἡμισύνη εἰς 51 μιλίων περίποντα τοῦ 1959, διότε ἡμισύνη εἰς 52 μιλίων περίποντα τοῦ 1960, διότε ἡμισύνη εἰς 53 μιλίων περίποντα τοῦ 1961, διότε ἡμισύνη εἰς 54 μιλίων περίποντα τοῦ 1962, διότε ἡμισύνη εἰς 55 μιλίων περίποντα τοῦ 1963, διότε ἡμισύνη εἰς 56 μιλίων περίποντα τοῦ 1964, διότε ἡμισύνη εἰς 57 μιλίων περίποντα τοῦ 1965, διότε ἡμισύνη εἰς 58 μιλίων περίποντα τοῦ 1966, διότε ἡμισύνη εἰς 59 μιλίων περίποντα τοῦ 1967, διότε ἡμισύνη εἰς 60 μιλίων περίποντα τοῦ 1968, διότε ἡμισύνη εἰς 61 μιλίων περίποντα τοῦ 1969, διότε ἡμισύνη εἰς 62 μιλίων περίποντα τοῦ 1970, διότε ἡμισύνη εἰς 63 μιλίων περίποντα τοῦ 1971, διότε ἡμισύνη εἰς 64 μιλίων περίποντα τοῦ 1972, διότε ἡμισύνη εἰς 65 μιλίων περίποντα τοῦ 1973, διότε ἡμισύνη εἰς 66 μιλίων περίποντα τοῦ 1974, διότε ἡμισύνη εἰς 67 μιλίων περίποντα τοῦ 1975, διότε ἡμισύνη εἰς 68 μιλίων περίποντα τοῦ 1976, διότε ἡμισύνη εἰς 69 μιλίων περίποντα τοῦ 1977, διότε ἡμισύνη εἰς 70 μιλίων περίποντα τοῦ 1978, διότε ἡμισύνη εἰς 71 μιλίων περίποντα τοῦ 1979, διότε ἡμισύνη εἰς 72 μιλίων περίποντα τοῦ 1980, διότε ἡμισύνη εἰς 73 μιλίων περίποντα τοῦ 1981, διότε ἡμισύνη εἰς 74 μιλίων περίποντα τοῦ 1982, διότε ἡμισύνη εἰς 75 μιλίων περίποντα τοῦ 1983, διότε ἡμισύνη εἰς 76 μιλίων περίποντα τοῦ 1984, διότε ἡμισύνη εἰς 77 μιλίων περίποντα τοῦ 1985, διότε ἡμισύνη εἰς 78 μιλίων περίποντα τοῦ 1986, διότε ἡμισύνη εἰς 79 μιλίων περίποντα τοῦ 1987, διότε ἡμισύνη εἰς 80 μιλίων περίποντα τοῦ 1988, διότε ἡμισύνη εἰς 81 μιλίων περίποντα τοῦ 1989, διότε ἡμισύνη εἰς 82 μιλίων περίποντα τοῦ 1990, διότε ἡμισύνη εἰς 83 μιλίων περίποντα τοῦ 1991, διότε ἡμισύνη εἰς 84 μιλίων περίποντα τοῦ 1992, διότε ἡμισύνη εἰς 85 μιλίων περίποντα τοῦ 1993, διότε ἡμισύνη εἰς 86 μιλίων περίποντα τοῦ 1994, διότε ἡμισύνη εἰς 87 μιλίων περίποντα τοῦ 1995, διότε ἡμισύνη εἰς 88 μιλίων περίποντα τοῦ 1996, διότε ἡμισύνη εἰς 89 μιλίων περίποντα τοῦ 1997, διότε ἡμισύνη εἰς 90 μιλίων περίποντα τοῦ 1998, διότε ἡμισύνη εἰς 91 μιλίων περίποντα τοῦ 1999, διότε ἡμισύνη εἰς 92 μιλίων περίποντα τοῦ 2000, διότε ἡμισύνη εἰς 93 μιλίων περίποντα τοῦ 2001, διότε ἡμισύνη εἰς 94 μιλίων περίποντα τοῦ 2002, διότε ἡμισύνη εἰς 95 μιλίων περίποντα τοῦ 2003, διότε ἡμισύνη εἰς 96 μιλίων περίποντα τοῦ 2004, διότε ἡμισύνη εἰς 97 μιλίων περίποντα τοῦ 2005, διότε ἡμισύνη εἰς 98 μιλίων περίποντα τοῦ 2006, διότε ἡμισύνη εἰς 99 μιλίων περίποντα τοῦ 2007, διότε ἡμισύνη εἰς 100 μιλίων περίποντα τοῦ 2008, διότε ἡμισύνη εἰς 101 μιλίων περίποντα τοῦ 2009, διότε ἡμισύνη εἰς 102 μιλίων περίποντα τοῦ 2010, διότε ἡμισύνη εἰς 103 μιλίων περίποντα τοῦ 2011, διότε ἡμισύνη εἰς 104 μιλίων περίποντα τοῦ 2012, διότε ἡμισύνη εἰς 105 μιλίων περίποντα τοῦ 2013, διότε ἡμισύνη εἰς 106 μιλίων περίποντα τοῦ 2014, διότε ἡμισύνη εἰς 107 μιλίων περίποντα τοῦ 2015, διότε ἡμισύνη εἰς 108 μιλίων περίποντα τοῦ 2016, διότε ἡμισύνη εἰς 109 μιλίων περίποντα τοῦ 2017, διότε ἡμισύνη εἰς 110 μιλίων περίποντα τοῦ 2018, διότε ἡμισύνη εἰς 111 μιλίων περίποντα τοῦ 2019, διότε ἡμισύνη εἰς 112 μιλίων περίποντα τοῦ 2020, διότε ἡμισύνη εἰς 113 μιλίων περίποντα τοῦ 2021, διότε ἡμισύνη εἰς 114 μιλίων περίποντα τοῦ 2022, διότε ἡμισύνη εἰς 115 μιλίων περίποντα τοῦ 2023, διότε ἡμισύνη εἰς 116 μιλίων περίποντα τοῦ 2024, διότε ἡμισύνη εἰς 117 μιλίων περίποντα τοῦ 2025, διότε ἡμισύνη εἰς 118 μιλίων περίποντα τοῦ 2026, διότε ἡμισύνη εἰς 119 μιλίων περίποντα τοῦ 2027, διότε ἡμισύνη εἰς 120 μιλίων περίποντα τοῦ 2028, διότε ἡμισύνη εἰς 121 μιλίων περίποντα τοῦ 2029, διότε ἡμισύνη εἰς 122 μιλίων περίποντα τοῦ 2030, διότε ἡμισύνη εἰς 123 μιλίων περίποντα τοῦ 2031, διότε ἡμισύνη εἰς 124 μιλίων περίποντα τοῦ 2032, διότε ἡμισύνη εἰς 125 μιλίων περίποντα τοῦ 2033, διότε ἡμισύνη εἰς 126 μιλίων περίποντα τοῦ 2034, διότε ἡμισύνη εἰς 127 μιλίων περίποντα τοῦ 2035, δι



## 'Αργεντινή

### Η ναυτιλιακή κίνησις τοῦ Πλεύτη

Οι κατάλοιποι άποικοιών και μότοροις εἰς τοὺς λιμένας τῆς 'Αργεντινῆς κατὰ τὸν τέσσαρας πρώτους μῆνας τοῦ τρέχους, ἔτους ἀνὴρθον εἰς 1342 πλοῖα καθαρῶς χρονιτιζότης 4.486.370 τόννων νέτ., μὲ αὐξησθεῖσιν 484 σκαφῶν, 1.353.907 τ. νέτ., ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τετραμηνού τοῦ π. ἔ. Εἰς τὴν ναυτιλίαν ταῦτην κίνησιν μετέσχεν ἡ Ἀγγλικὴ σημαία διὰ 469 πλοίων 1.718.843 τόννων νέτ., σημειώσασα αὔξησην ἔναντι τοῦ ἴδιου τετραμηνού π. ἔ. κατὰ 184 πλοῖα καὶ 546.096 τ. νέτ. Τὴν δευτέραν θέσιν κατέχει σταθερῶς ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ 232 πλοῖα καὶ 635.888 τ. νέτ. καὶ αὔξησην, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περισσωτῆς κινήσεως, κατὰ 115 πλοῖα καὶ 320.448 τ. νέτ., εἴπετο δὲ ἡ Ἰταλικὴ σημαία μὲ 61 σκάφη 301.649 τ. καὶ αὔξησην κατὰ 36 πλοῖα καὶ 12.015 τ. νέτ. Η κίνησις τοῦ Ἀργεντίνου περιέλαβε 229 πλοῖα 794.711 τόννων, μὲ αὔξησην ἔναντι τοῦ Ἀργεντίνου π. ἔ. κατὰ 36 πλοῖα 56.420 τ.

## Δανία

### Τὰ ναυτιλιακὰ πεπραγμένα τοῦ 1936

Εἰς τὴν ἐπησίαν ἔχουσιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν», ἀνακοινεῖται ἡ ἔργασια τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ τούτη, ὅτι διὰ πρώτην φοράν, μετὰ πάροδον μᾶς ἔξαστις, δικαιολογεῖται ἔνα αἰδοῦμα ἰναντοπίσεως καὶ αἰσιοδοξίας ἀπὸ τὰ ναυτιλαῖα πεπραγμένα. Ἀπὸ τοῦ 1935—ἀναμέρει ἡ ἔκθεσις — εἰζον διαφανῆ σημεῖα ἑλαφρᾶς βελτιώσεως εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων, ἀλλ' αἱ ἐπιχρηστήσασαι, πρός στιγμὴν, ἐπίπλευτο νάρας διαφεύγουσιν. Τὸ 1935 ἔτηξε μὲ παράποταν τῆς κύρωσις καὶ τὸ 1936 εἰσῆλθε μὲ λίαν δυσμενεῖς διὰ τὴν ναυτιλίαν συνθήκους. Ὁ ἀριθμὸς τῶν παφωτλισμένων σκαφῶν ἥψηνή κατὰ τὸ πρότον τοῦμπον καὶ ἔφθασεν εἰς τὸ ἀνώτατον αὐτοῦ ὄρους τὸν Ἀργεντίνον, ὅποτε καὶ ἔθεσπισθησαν, εἰς τὰς κυριωτέρας μεταφοράς, τὰ σχέδια ἐφαρμογῆς εκπατωτάτων ὁρίων τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν.

Βάσει τῶν σχεδίων αὐτῶν καὶ ὑπὸ τὴν προκύψασαν, σὺν τῷ χρόνῳ προσδευτικὴν βελτίωσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἐπεκράτησε μία εὐρυτέρα ἔργασία καὶ μία βαθμαία ἀνάτιμος τῶν ναυλῶν, ἥτις ἔσχεν ὡς συνέπειαν, τὴν ἐπάνοδον ἀρχετῶν σκαφῶν ἐκ τῶν παφωτλισμοῦ εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ 1936, ἡ βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς ἀπέβη ὀνομαστικῆς θετικότερά, γάρις εἰς τὴν πτωχὴν ἐσόδειαν εἰς στιγμὴν τὸν Ἕνομένων Πολιτεῖον καὶ τῆς Ἐφόδης, εἰς τὴν ἐκπαταζοῦ ἵσορρητη τῆς βιομηχανίας τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ εἰς τὸν συνεχίζομενον ἐμφύλιον σφαραγμὸν τῆς Ἰσπανίας. Εἰς τὴν βελτίωσιν αὐτήν ἀριθμῶς ὀφείλονται καὶ τὰ ενοντικά ἀποτελέσματα, ποὺ προήλθον ἀπὸ τὴν ἔργασίαν τῶν Δανικῶν πλοίων.

Αἱ ἀκαδήμαρτοι εἰσπράξεις τῆς ναυτιλίας, διακηρυγμένεσσι πέφιξ τὸν 191 ἔπατον. Δανικῶν κορωνῶν διὰ τὸ 1934 καὶ 201 ἔκατ., κορωνῶν διὰ τὸ 1935, ἀνὴρθον τὸ 1936 εἰς 215 ἔκατον, αἱ δὲ ναυτικαὶ ἑταῖραι ἡδυνήθησαν, οὕτω, νὰ καταβάλων ἔνα μέτρον εἰς τοὺς μετόχους τῶν μερισμάτων. Παραφερεῖται συναρφῶς, κατὰ τὰς στατιστικὰς τῆς «Ἐνώσεως», ὅτι τὰ μετοχικά κεφαλαὶ 13 ἐκ τῶν μεγαλύτερων Δανικῶν ναυτικῶν Ἐταιρῶν ἐμειώθησαν ἀπὸ τοῦ 1932 καὶ ἐντεῦθεν εἰς 68 ἔκατ., κορωνῶν (ἔναντι 95 ἔκατομμαρίων) καὶ ὅτι κατὰ τὸ ὑπὸ κρονικὸν διάστημα τὰ ἀποθεματικά τῶν κεφαλαὶ περιέπεσαν ἀπὸ 67 εἰς 24 μόνον ἐκατομμύρια κορωνῶν, ἐνῷ τὰ χρηγούμενα μερισμάτα, ἀτινα συνήθως ἐκμαίνοντο

μεταξὺ 9.6 ἔως 7.3 ο)ο κατῆλθον καὶ αὐτὰ μέχρι 2 ο)ο κατὰ τὴν περίοδον 1931—33. Ἀναφέρεται ἀκόμη, ὅτι αἱ αὐταὶ ἑταῖραι, αἵτινες τὸ 1926 κατεῖχον στόλον 540.000 τ. γκρός, παρέτασσαν τὸ 1936 μόνον 460.000 τ. γκρός.

«Ἄς ἐπίσιμον — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — ὅτι ἡ Δανικὴ ναυτιλία, ἥτις ἐπέτυχεν ἄνευ οὐδεμαῖς κρατικῆς βοηθείας, νὰ διεξέλθῃ τὴν τελετῶν πολυετῆ κρίσιον, ὅτι δινηθῇ νὰ καρπωθῇ ἀπὸ τὴν παρούσαν βελτίωσιν κερδή τινά ἐκ τῆς ἔργασίας της, καρδίς νὰ δεχθῇ νέα δάρη ἀπὸ ἐνδεχομένην ἄκαρδον κυβερνητικὴν παρέμβασιν. Ἡ πρόσφατος εἰσέτι ἐποχὴ τῆς κρίσεως, ἥτοι κατεπαραμένη μὲ διαγεσίας, ἄνευ προηγουμένου διὰ τὴν παρούσαν δύοσιν γενεάσι. Αἱ δυοσιλίαν παραβούσιαν καὶ τὰ ἐμπόδια πάντα διὰ τὴν Δανικὴν ναυτιλίαν. Τὰ ἔξοδα τῶν Δανικῶν σκαφῶν είνε μεγάλα, αἱ ἀρχαὶ δεύτερην παρατετικῶς αὐτηρούσια διὰ τὰς πλοίων συνθήκας διαβιώσεως καὶ ἔργασίας καὶ αἱ ἀπατήσεις τῶν πληρωμάτων διὰ τὴν τροφοδοσίαν κρίνονται, ὡς ὑπερβολικαὶ.

«Οἱ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ — καταλήγει ἡ ἔκθεσις — ἔχουν ἀνάγκη ὀμαλότητος διὰ νὰ σταθεροποιήσουν τὴν θέσιν των. Εἴναι δὲ ἡ ἀνάγκη αὕτη δὲ γίνη ἐγκαίρως ἀντιληφτή ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν καὶ ἀπὸ τὸν ἐργατικὸν παφάγοντα, τότε ἡ ἔντικὴ ναυτικὴ βιομηχανία, αἱ ὑπερηφανοὶ παραδοσίες της καὶ διὰ τὰς ὀφέλους ποὺ προσπορίζει ἡ ἔργασία τῶν πλοίων εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου, διὰ εὐρεσθούν μοιραίως ἐν κινδύνῳ.»

## Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

### Τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως

Πολλὰ ἀναμένει ἡ κοινὴ γνώμη τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν, ιδίᾳ δὲ οἱ ναυτικοὶ κέρδοι, ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ περὶ ναυτιλίας νόμου τοῦ 1936, βάσει τοῦ ὅποιον συνεστήθη, ὡς γνωστόν, ἡ «Ἀνοτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ». Φαίνεται ἐν τούτοις, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ διάζονται νὰ ἴδουν πραγματοποιημένην τὴν ἀναδιογάνωσιν τοῦ ἐμποριοῦ τῶν στόλων, ἐνῷ ἀντιθέτως, ἡ Ἐπιτροπὴ προχωρεῖ εἰς τὸ ἔργον τῆς μετὰ βραδύτητος καὶ περισσέφεως. Εἰς λόγον τοῦ ἐκφωνηθέντα πρὸς ἡμερονήσιον τῶν μελῶν τοῦ Ἀμερικανοῦ Ἐπιτροποῦ Ἐπιμελητηρίου, ὁ ἀντιπλεόδος τῆς «United Fruit Company» ἐτόνεισε, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι ὁ νεούστατος ὄργανος πρέπει νὰ ἐμπανίσῃ γοργώτερον οὐθιμὸν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματός του. Η Ἐπιτροπὴ — εἰπεν — ἤξατο τὸν ἔργασιν τῆς παραβούσαν Ὁκτώβριον καὶ ὑπέβαλε τὴν ἔκθεσιν αὕτη τὸν περαγμένων τοῦ 1936, ἀτινα ἀερώνων, ὡς ἥτο ἄλλως τε φυσικόν, τὴν προκαταρκτικὴν ἔργασίαν της.

Τὸ ἔργον τῆς πρὸς διαφώτισιν τοῦ Κογχρέσσου ἐπὶ τοῦ καλυτέον τρόπου ἐνίαροντες τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας είνε βεβαίως δυσχερεῖς καὶ λεπτόν, ἡ Ἀμερικανικὴ ὄμοις σπουδὴ ἡτεῖ, διότι τὰ ἐκάστοτε προκέπτοντα προβλήματα ἐπιλύνονται ἀνεν κρονοτικῆς. «Οφειλομεν, εἰπεν, δὲ ὄμιλητης, ν' ἀποκτήσουμεν ἀρκετά πλοῖα, ὅποτε τὸ ἔξτερον μαζὶ ἐπόφοιον νὰ μεταφέρεται δι' Ἐδενικῶν σκαφῶν, ἐργαζομένων ἐν ἴσοτητι δαπανῶν πρὸς τὰς ἔνας σημαίας». Οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ οἱ ἔσοντις ἐφοπλισταὶ, ιδίᾳ δὲ οἱ Ἀγγλοί, ἐνδιαφέρονται ζητοῦσι διὰ τὰς μεθόδους, ποὺ θὰ ἐφαρμοσθοῦν, ἐνδεχομένως, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς Ἀμερικανικῆς ταῦτης προσπαθείας, ἥτις διὰ τείνη εἰς τὴν ἔξασφάλισην μεγάλυτερον ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ἔντικων πλοίων εἰς τὸ ἔξτερον τῆς γόρας ἐμπόδιον.

Κατὸ τὸ 1935, περὶ τὰ 19 ἔκατ., τόννοι ἐμπορευμάτων εἰσήχθησαν ἡ ἔντικη σκαφήσαν μέσω τῶν Ἀμερικανικῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐκ τοῦ ποσοῦ δὲ τούτων μόνον 4.370.000 τ. ἥτοι τὰ 23 ο)ο μετεφέρθησαν δι'

## 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 ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

## ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Αμερικανικῶν πλοίων. Εἰς τὸν τομέα τῶν λιμένων τοῦ Ειρηνικοῦ ἡ κίνησις φορτίων ἀνήλθεν εἰς 13 ἑκατ. τόννους, ἐκ τῶν δύο μόνον 2.6 ἔστι, τόννοι, ἣτοι ποσοστὸν 20 ὥρα, μετεφερόμενα δι' ἐθνικῆς χορηγιότητος. Προσεκμένον ν' αὐξηθοῦν ἡ ἀνάλογία ἀντανακλάσονται πλοῖα. Σήμερον — ἔχοντος ὑπόθεσεν δι' ὅμιλητης — αἱ Ἰνδομέναι Πολιτεῖαι διαθέτουν 1580 σκάφη ἄνω τῶν 2000 τόννων γραδός — ἔχοντες τῶν πλοίων λιμένων — ἔξι αὐτῶν δὲ 8 μόνον πλοῖα εἶναι χωρητικότητος ἄνω τῶν 10.000 τόννων, ἐνῷ ἡ Μεγάλη Βρετανία κατέχει 2450 πλοῖα ἄνω τῶν 2000 τ., ἐκ τῶν δύο μόνον 230 εἶναι ἄνω τῶν 10.000 τ. ἔχαστον.

Πολλὰ ἔξι ἄλλον Ἀμερικανικῶν σκάφη, δὲν παρουσιάζονται ἐπιχεροδῆ ἔχοντα πλοίων, λόγῳ τῆς μεγάλης ἡλικίας των. Οὕτως, ἐκ τῶν 1580 σκαφῶν τῶν 2000 τ. γραδός καὶ ἄνω, οὐδὲ διλεγότερα τῶν 1436, συνολικὴς χωρητικότητος 7.820.000 τ. γραδός, εἶναι ἡλικίας μεγάλυτερας τῶν 15 ἑτοῖς, ἵνα τοῦ 947 Ἀγγλικῶν σκαφῶν 5.753.000 τ., τῆς ἴδιας ἡλικίας. Πλοῖα ἡλικίας 25 ἑτοῖς καὶ ἄνω κατέχουν αἱ Ἰνδομέναι Πολιτεῖαι 137 χωρητικότητος 645.000 τ. γραδός διὰ τὰς θαλασσινὰς γραμμὰς καὶ 335 τ. γραδός 1.669.000 διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν λιμένων, οὗτος διότε τὰ 30 ὥρα τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς πλοῖα τῆς μεγάλης ταύτης ἡλικίας ἀνήκουν εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν.

Ἡ ἀντικατάστασις τῶν πεπλανισμένων αὐτῶν πλοίων ἀποτελεῖ — κατὰ τὸν ὄμιλητην — ἔνα ἐξ τῶν πολλῶν προβλημάτων, ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπή». Θάτερον — εἴτε — νὰ ἰδομενεῖ τοῦ τρόπου ὃν διαχειρισθῆται τὸ πρόβλημα τούτο ἡ «Ἐπιτροπὴ» καὶ ποιάν γραμμὴν ὃν ἀπολογίσῃ εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν νέων κατασκευῶν, λόγῳ — ἴδιᾳ — τοῦ χαμηλοτέρου ναυπηγικοῦ κόστους ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ τῷ πιο μικροτέρῳ ἔξοδῳ ἔχοντας ταύτης τῶν πλοίων ἔναντι τῶν Ἀμερικανικῶν.

## Ίαπωνία

### Ο γύρος τοῦ Κόσμου

Κατὰ τὴν συγχροτεῖσαν τελευταῖς γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς «Nippon Yusen Kaisha», ὁ πρόεδρος τῆς ἑταρίας ταύτης ἀνεργούντων, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι ὁ ισχυρός ούτος ἐφοπλιστικὸς δργανισμὸς πρόσκειται νὰ ἐγκαταστῇ ἀπὸ τῆς Ιαπωνίου μηνιάν προτηγήγον γραμμῆς τοῦ γέρου τοῦ Κόσμου. Ἡ νέα ἀντὴ Ιαπωνικὴ ἑπτερεσία ὃν ἀρχεται ἐκ τῶν ἀνθικῶν λιμένων καὶ ὃν περιλαμβάνει προσεγγίσεις εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ειρηνικοῦ, ὀπόδει, μέσω Παναμᾶ, ὃν διέρχεται διὰ τῶν λιμένων τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τὰ σκάφη ὃν κατευθύνονταν εἴτα πρὸς τὴν Βόρειην Εὐρώπην. Ἐκεῖθεν δὲ προσεγγίζουν εἰς δύο ἡ τρεῖς ἐκ τῶν κυριοτέρων λιμένων τῆς Μεσογείου καὶ διὰ Σούεζ ὃν ἐπανακάμπτουν εἰς τοὺς ἀνθικοὺς λιμένας. Τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν πρωτοφανῆ εἰς ἑταρίαν γραμμὴν ταύτην «φροτηγή - λάϊνερξ» ὃν ἀναπτύσσουν ταχέτητα 19½ μιλῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ πρόγραμμα νέων κατασκευῶν τῆς «N. Y. K.» περιλαμβάνει 11 φροτηγά τῶν 7000 τ. γραδός ἔκαστον καὶ ταχύτητος 19 μιλῶν, 4 φροτηγά τῶν 4000 τόννων γραδός καὶ ταχύτητος 17 μιλῶν, ἐνῷ — ὡς ἀνεγράφαμεν ἡδη — πρόσκειται νὰ ναυπηγηθοῦν ὑπὸ τῆς ἴδιας ἑταρίας καὶ ἐπτὰ ἐπιβατηγά ἑπεροικεάνια, ἣτοι τρία τῶν 16.500 τ. γραδός καὶ ταχύτητος 21 μιλῶν διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν πρὸς τὴν Εὐρώπην, δύο τῶν 11.700 τ. γραδός καὶ ταχύτητος 20 μιλῶν διὰ τὴν γραμμὴν

πρὸς τὴν Λιβύην καὶ δύο τῶν 10.600 τ. γραδός καὶ ταχύτητος 20 μιλῶν διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὸν «Λγ. Φραγκίσκον».

## Μεγ. Βρεταννία

### Ο δάνατος ἐνὸς «μεγιστάνος» τῆς ναυτιλίας

Ἄπειδεν πρὸς ἔθιδονάδος ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ εἰς ἡλικίαν 74 ἑτοῖς, ὁ λόρδος Kyllant, ἐκ τῶν ἑπανεστέρων «Ἀγγλικὸν ἑφοπλιστῶν», ἡ σταδιοδορία ποὺ δύο πόλεις ἑπήρξεν ἀπαράμιλλος εἰς λαμπρὰς ἐπιτυχίας, ἀλλὰ καὶ εἰς πιρατὰς ἀπογοητεύσεις καὶ δοκιμασίας. Γεννήθεις τὸν Μάρτιον τοῦ 1863, ἀπέκτησε τὴν πρότην αὐτοῦ εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα πειραν εἰς τὸ Νοτικαστή, καὶ κατόπιν εἰς τὴν Γλασκώθην, ἐνθα εἰργάσθη διά πάλληλος εἰς ναυτικάς ἑταρίας. Τὴν πρώτην αὐτοῦ ἑταρίαν ἰδούση τὸ 1889, διὰ καὶ ἔνωνήγησε τὸ πρῶτον του ἀπόπλοιον διὰ τὴν ἑταρίαν «King Line».

Τὸ 1902 συνεχενεῦθη ἡ ἑταρία του μὲ τὴν «Royal Mail Steam Packet Company», τῆς δύοις βραδύτερον ἔξελέγη πρόσθερος. Τὴν ἐποχὴν ἔτεινην ἡ «Royal Mail» ενδισκετο εἰς ἀδηλίαν οἰκονομικὴν κατάστασιν, μηδ δυναμένη νὰ χρηγίζῃ μέρισμα εἰς τὸν πετόντος της, ὡς νέος δημιουργὸς αὐτῆς, ἐργασθεῖς μὲ πάσιν καὶ δραστηριότητα, ἐπέτικεν ν' ἀποκαταστήσῃ τὴν περιουσίαν τῆς ἑταρίας καὶ ἐντὸς μαζὸς τριανταετίας νὰ θέσῃ ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς μίαν καὶ ἀπολογίθιος ἔτερον ἀνέζαρτης ἑταρίας.

Τὸ 1912 ὑπέγραψεν ἐπιταγὴν 5.000.000 λιρῶν καὶ πλέον, διὰ τὴν ἀγορὰν τῆς «Union Castle Line», ἐνῷ μία ἀζόμη ἀπὸ τὰς ώρωντερές ἐπιτυχίας του ἑπήρξεν ἡ ἑπαγωγὴ ἐκ νέου τῆς «Oriënt Star Liner» ὑπὸ τὸν Ἀγγλικὸν ἔλεγχον, μετά μίαν περιόδου «Ἀμερικανικῆς κυριότητος». Ἐχομητίσιεν ἐπὶ σειράς ἑτοῖς βοητεύτηκε τοῦ 1923 εἰσῆλθεν εἰς τὴν Βοηλή τῶν Λόρδων. Εἰς τὸν κολοφόναν τῆς δράσεώς του δημιύνει 41 ἑταρίας, ἥτο διευθύνων σύμβουλον τεσσάρων καὶ προήδεσεν ἔτερον 33, δικαιώματος δὲ ὡς ἐκ τούτων ἐπωνόμασθη ὁ «Βασιλεὺς τῶν θαλασσῶν». Ἐχομητίσιεν ἐπίσης καὶ πρόσθερος πολλῶν ἑπταρικῶν ὁργανώσεων, ὡς ί. ζ. τῆς «Ομοσπονδίας τῶν Εμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων τῆς Βρεταννίης Αὐτοκρατορίας, τοῦ Εμποριοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ἀγγλίας κλπ.

Ἐδοξίασεν δῆμος καὶ πιρατίας πολλάς. Κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικά ἔτη, ὅταν τὴν ζωτρόπτητα τὸν ἑπεροπτήν μεταφροῦν διεδέχθη μία μεγάλη δυσπραγία, αἱ μετοχαὶ ἐνίον ἐκ τῶν ἑταρῶν του ἐπρολόγησαν, κατὰ δὲ τὸ 1929 ἡ «Royal Mail» ἀπόλεσεν ἐντὸς ἔξι ἔθιδον περισσότερο τὸν 3.000.000 λιρῶν ἐκ τῶν κεφαλαίων της. Ἐπρολόγησεν ἔπικαθαρίσιος τῆς ἑταρίας καὶ ἔκδοσις ἐντάλματος κατὰ τὸν λόρδον Kyllant, διστις εἰσαγέθεις εἰς τὸ Κακονογιοδικεῖον κατεδιάσθη εἰς φυλάσσιον ἐνὸς ἑτοῖς. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1933 ἀνέλαβε καὶ πάλιν τὸν δῆμον καὶ τὴν θέσιν του ἐν τῇ Βοηλῇ τῶν Λόρδων, παρεγάγησεν εἰς ἀρετὰς συνεδριάσεις καὶ κατόπιν ἀπεσύρθη εἰς τὰ κτήματά του, δύον καὶ ἀπεβίωσεν.

## Νορβηγία

### Σπάνις διαδεσίμων μηχανικῶν τοῦ E.N.

Λί από τον παραπομένειν δυσχέρεια εἰς τὴν ἔξενύσειν μηχανικῶν τοῦ E. N. ἐν Νορβηγίᾳ ἐνεφάνισαν τὴν ἀνάγκην τροποποιήσεως

# ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

## ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

### ΛΑΥΔΙΟΥ

### ΘΕΣ]ΝΙΚΗΣ

### ΠΕΙΡΑΙΩΣ

#### ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ  
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ

Ε Τ Α Ι Ρ Ι Α

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ  
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ



## Σουηδία

Η έλάττωσις τού άριθμού τῶν «τράμπες»

Μία άπομινη διάφορης διά τὴν συνεχίζομένην έλάττωσιν τῆς «τράμπας» Σουηδίκης χωρητικότητος περιέχεται εἰς τὴν πρώτην ήμερον δημοσιευθεῖσαν έτησίον τῶν «Ναυτασφαλιστικῶν Ἐταιριῶν» τῆς Σουηδίας. Τὰ παλαιότεράς ἡλικίας ἔθνυτά πλοῖα — ἀναφέρει ἡ ἔτησις — πωλοῦνται, ἀντικαθιστάμενα ἐν μικρῷ την μόνον ἀνάλογήν. Συμφώνων πρὸς τὴν ἐπίσημον στατιστικὴν τοῦ ἑπονυμείου «Εμπορίου», δὲ Σουηδίκος ἐπιπομπὸς στόλος ἀποτίζετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 ἐκ 2254 σκαφῶν 1.758.000 τ. γκρός, εἴχε δὲ μειωθῆ τὴν 1ην Ἀπριλίου τῷ. ἐ. εἰς 2245 πλοῖα 1.569.000 τόννων, ἔναντι δυνάμεως κατὰ τὸ 1932 ἀνερχομένης εἰς 2496 σκάφη τοῦ 1.799.000 τ. γκρός. Καθ' ὃν χρόνον ὁ στόλος τῶν «τράμπες» φορτηγῶν ἐμειώθη ἀπὸ 417 σκάφη 1.090.000 τ. γκρός τὸ 1934, εἰς 417 πλοῖα 1.023.000 τ. τὸ 1935, διὰ νὰ κατέληψῃ περιστέρω τὸ 1936 εἰς 406 μόνον πλοῖα 1.011.000 τ. γκρός.

Η ὑπολογίζομένη ἀξία καὶ ἡ ἡσφαλισμένη τοιάντη — ἔξαρσολονθεῖ ἡ ἔτησις — ἐμειώθησαν ἐπίσης, τὰ δὲ εἰσπραγχθέντα ἀσφάλιστρα ἡλιατῶθησαν ἀπὸ 9.38 ἔκατ. κορωνῶν τὸ 1934 εἰς 8.51 τὸ 1935 καὶ εἰς 8.14 τὸ 1936. Τὸ 1932 ἡ «Ἐνοισις τῶν Ναυτασφαλιστικῶν Ἐταιριῶν» ἐνδιεφέρετο διὰ κινδύνους 506 Σουηδίκων πλοῖων 1.777.000 τ., μὲ ὑπολογίζομένην ἀξίαν 324 ἔκατ. κορωνῶν καὶ ἡσφαλισμένην τοιάντην 221 ἔκατ. κορωνῶν. Τὸ 1933 οἱ ἀνωτέρῳ ἀριθμοὶ ἡλιατώθησαν εἰς 476 πλοῖα 1.151.000 τόννων, μὲ ἀξίαν 320 ἔκατονμηρίων καὶ ἡσφαλισμένην τοιάντην 219 ἔκατ. κορωνῶν. Τὸ πασὸν ἀφ' ἐτέρου τῶν ἀντασφαλεύων ἀνήρχετο κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 156 ἔκατ. κορώνας, ἔναντι 156 ἔκατ. διὰ τὸ 1935 καὶ 162 ἔκατ. κορωνῶν διὰ τὸ 1934.

## Σοβιετική Ρωσσία

Αἱ ἐφετειναὶ ἔξαγωγαι ξυλείας

Εἰς τελευταῖς ἀνακοινώσεις τοῦ, ὁ πρόεδρος τοῦ Σοβιετικοῦ ὁργανισμοῦ ναυλώσεων «Σόβφραγτ» τῆς Μόσχας κ. Ανθρόσκις, ἐτοίσεν διὰ τὴν μεταφορὰν 200.000 στάνταρτς προνοιαμένης Ρωσσικῆς ξυλείας ἐκ τοῦ τομέως τῆς Λευκῆς Θαλάσσης ἐκλείσθη ἡδη ἡ ἀναγκαιόν σα χωρητικότητη. 'Αφ' ἑτέρου, ὁ ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν Ρωσσικῆς ξυλείας ὄργανος «Εξφράγτες» ἐξησάφαλε τοιούτου ἀποκλειστικῶς χωρητικότητα διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκ Λευκῆς Θαλάσσης 300.000 τεραζίων ξυλείας διαφόρων εἰδῶν καὶ μεγεθῶν, ἥδηνήθη δὲ νὰ καλύψῃ, δι' ὀλόκληρον τὴν ἐφετεινὴν περιοδὸν καὶ τὰς ἐκ Λειτουργοῦ ποθιλεπομένας φορτώσεις ξυλείας, μεταλλίων καὶ σιδηροδρόμων. 'Ενας σημαντικὸς ἐπίσης ἀριθμὸς πλοίων ἐκλείσθη καὶ διὰ τὰς ἔξαγωγὰς προνοιαμένης ξυλείας ἐκ Λειτουργοῦ, οὗτος ὅστε ἐλάχιστον ἡδη ἀπομένει ἀναγκαιόν τονιάς πρὸς ναῦλωσιν, διὰ νὰ ἔσαψαλισθῇ τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν ξυλείας κατὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον.

TELEPHONE:  
LEITH 37011  
(4 LINES)

CABLES:  
LINDSAY, LEITH

## W. N. LINDSAY LIMITED.

138, CONSTITUTION STREET,

LEITH

SHIPBROKERS AND STEVEDORES

KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING OR  
DISCHARGING ALL CLASSES OF CARGO

ALL ENQUIRIES DIRECT TO W. N. LINDSAY LTD  
LEITH

OR TO LONDON AGENTS,

A. E. SHEPPARD & Co.,

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

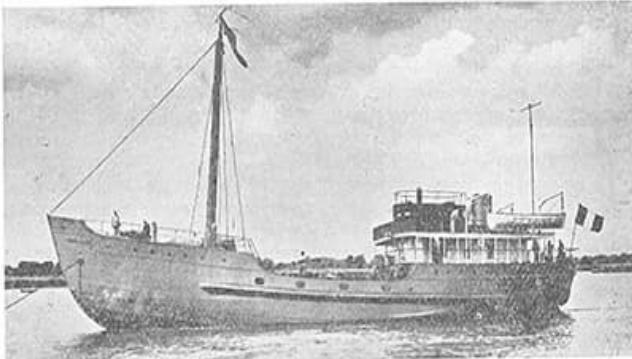
TELEPHONE: ROYAL 4954



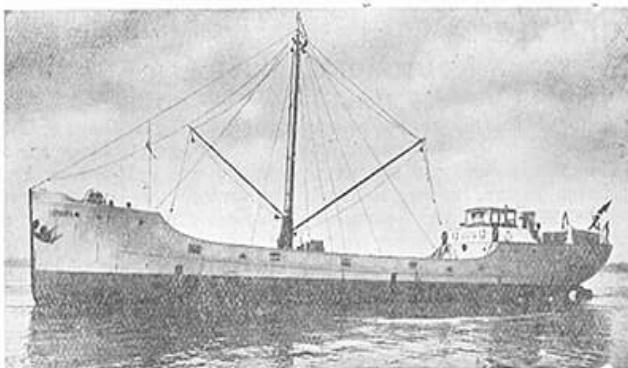
GÜTEHOFFNUNGSHUTTE  
OBERHAUSEN A.G.

Ναυπηγεῖα εἰς WALSUM Γερμανίας

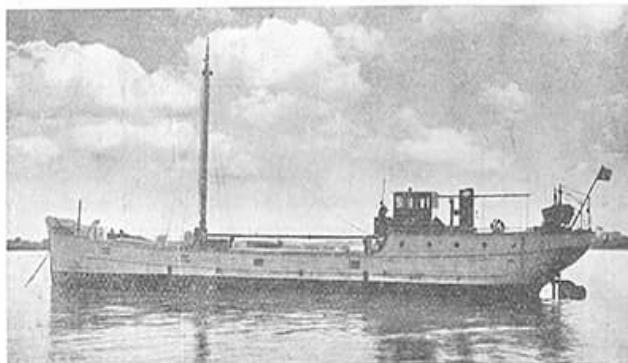
ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΠΟΤΑΜΟΠΛΟΙΩΝ  
καὶ ἐν γένει πλοίων διὰ τὴν ὑπηρεσίαν  
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ καὶ ΛΙΜΕΝΩΝ



Πετρελαιοκίνητον ἀκτοπλοίας, 300 τόννων μὲ καμπίνες Ιης καὶ Πας θέσεως διὰ 30 ἐπιβάτας, κινητήρ DIESEL.  
M.A.N. δυνάμεως 400 ἵππων πραγματικῶν.



Πετρελαιοκίνητον ἀκτοπλοίας, 400 τόννων, κινητήρ DIESEL δυνάμεως 300 ἵππων πραγματικῶν.



Πετρελαιοκίνητον ἀκτοπλοίας, 250 τόννων, κινητήρ DIESEL M.A.N.150 ἵππων πραγματικῶν.

Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος K. A. ΜΑΤΣΑΣ  
Πολιτικὸς Μηχανικὸς A.I.G.

ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΣΙΝΑ ΑΡΙΘ. 6. (ΜΕΓΑΡΩΝ ΛΟΥΡΟΥ)  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ, 30209



ρωμαϊκόν, ωπερό θάλασσανού ποιητήν ως σχολή τῶν Αιγαίνων δοξίμιον. Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν οἱ κ. κ. 'Υφετονογόνοι τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸν Ναυτικὸν, οἵτινες καὶ ὡμῇσαν σχετικῶς, ὁ λιμενάρχης Πειραιᾶς καὶ πόλοι αἴξιωματικοὶ τοῦ B. N. καὶ τὸν Αιγαίνων Σώματος.

### Αἱ φορτώσεις ὁρίζῃς εἰς Σαΐγκον

Εἰς τὰ συναπτόμενα ναυλοσύμφωνα διὰ τὴν μεταφορὰν ὁρίζεται ἐκ Σαΐγκον περιλαμβάνεται, ὡς γνωστόν, καὶ ὁ δρός ἀναθέσεως τῆς φορτώσεως καὶ στοιχείων εἰς τοὺς πράκτορας τῶν ναυλωτῶν, δαπάναις τῶν ἐφοπλιστῶν. Διὰ τὸν ὄφον τούτου ἐπιδίωκεται ἡ προστασία τῶν φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν ἐξ ἔημον, δυναμένων νὰ προκύψουν ἐκ κατῆς στοιχείων τοῦ φορτίου ὁρίζης ἢ καὶ ἐξ ἐλλείμματος κατὰ τὴν παραλαβὴν καὶ παράδοσιν. Τελευταῖς ἐν τούτοις ἐστιμειώθησαν κατ' ἐπανάληψιν ἀρκετά ἀνωμαλίαι εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἐργολάβων τῶν ὑποδεικνυμένων ὥπο τὸν ναυλωτῶν ἡ τῶν πρακτόρων τον. Αἱ ἀνωμαλίαι αὗται ἀφοροῦν τὴν χρέωσιν ἐπερδολικῶν δαπανῶν διὰ τὴν προμήθειαν ἔντινων διαχωρισμάτων, συνήθως δὲ καὶ ἐλλείμματα κατὰ τὴν παράδοσιν τῶν φορτίων. Είναι γνωστή, ἐν προσεμένῳ, ἡ ἀχθείσα ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν διαστηρίων διαφορὰ τῆς «Ben Line» μετὰ τῆς ἑταῖρας «Optorg», καθ' ἥν τελικῶς ἐδικαίωθησαν οἱ ἀφοροῦσται.

Ο ἐν Λονδίνῳ Οίζος «A. E. Sheppard & Co» (6 Lloyd's Avenue, London, E. C.3), ἐνεργῶν ὡς πράκτω τῆς ἐργοληπτικῆς ἑταῖρας «The Stevedoring Franco — Chinois», συνιστᾶ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅπος κάμνοντες χρήσουν τοῦ ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου δικαιωμάτος τῶν, συνάφων συμβόλαια μετὰ τῆς ὄηθείσης ἑταῖρας διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν προμήθειαν τῆς ἀπαντούμενῆς διὰ τὴν στοιχείων ἔντινας εἰς τιμὰς 30 οὐρών τοῦ κατωτέρας τῶν ἴσχυνοντων, ἐν περιπτώσει ναυλώσεων τῶν πλοίων τῶν ἐξ Σαΐγκον. Εἰς παρομοίαν πρὸς τὰ μέλη τῆς σύντασιν προέδη διὰ ἐγχυλίου τῆς καὶ ἡ «Βατικὴ Διεθνής Ναυτικὴ Διάσκεψις». Πλείστοι Ἀγγλοί ἀφοροῦσται, καθὼς καὶ ὅλα σχεδὸν τὰ Ἑλληνικά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου συνιήναν ἡδη συμβόλαια ἀναθέσεως τῶν φορτώσεων ὁρίζης, ἀραβοσίτου πλ. διὰ τὰ προσεγγίζοντα εἰς Σαΐγκον σκάφη των, εἰς τὴν ὄηθείσαν ἐργοληπτικὴν ἑταῖραν.

Διὰ τῶν ἐλόγων συμβόλαιων ἔξασφαλίζονται οἱ πλοιοκτήται τὴν καλὴν στοιχείων τοῦ φορτίου εἰς τὰ σκάφη των καὶ ἐπιπροσθέτως ἐπιτυγχάνουν μίαν σημαντικὴν οἰκονομίαν. Συνιστᾶται ὅνειρος ἐκδύματος καὶ εἰς τοὺς λιοπόντες πλοιοκτήτας, ὅπος προσθέν εἰς τὴν σύναψιν παρομοίων συμβόλαιων, διασφαλίζοντες οὕτω τὰ συμφέροντα τῶν διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἥν τὸ σάρεός των θὰ ἐνανθάνεται ἐξ Σαΐγκον.

### Τὰ πληρώματα τῶν ρυμουλκῶν

Ὑπὸ τοῦ 'Υφετονογείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθη 'Αναγκαστικὸς Νόμος «περὶ προσθόντων τῶν πληρωμάτων ρυμουλκῶν λιμένος καὶ τρόπου προσθήσεως αὐτῶν». 'Υπὸ τὴν ἔννοιαν καὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ 'Αναγκαστικοῦ τούτου νόμου, «ρυμουλκόν» νοεῖται πάντα μικρανοίντων σκάφος, τὸ δόπιον, λόγω διασενής καὶ δυνάμεως τῆς πηγανίνης του, εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μόνον ἐργασίαν ρυμουλκήσεως ἐντὸς λιμένου, μὴ ἀπέργοντον ἀπ' ἀλλήλων πέραν τῶν 9 μιλίων. Περὶ τῆς ίκανότητος καὶ καταλληλότητος τῶν σκαφῶν τούτων, ὡς ρυμουλκῶν λιμένος μόνον, ἀποφαίνεται ἡ «Ἐπειρώθης Ἐμπορικῶν πλοίων». Εργάτα ρυμουλκῶν νοοῦνται οἱ ἀπαρτίζοντες τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τούτων, ἢντος κινεργοῦται, μηχαναταί, θερμασταὶ καὶ γανταί.

Οἱ ἐργάται ρυμουλκῶν, ἀπαντῶν δὲν ἐφοδιάζονται διὰ ναυτολογίου, θεωροῦνται μεμονωμένοι ἐργάται θαλάσσης καὶ ἐποχεροῦνται εἰς τὴν καταβολὴν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. τελῶν μεμονωμένων ἐργατῶν θαλάσσης, ἀναλόγων πρὸς τὸν βαθμόν, τὸν δόπιον φέρει ἔκαστος καὶ συμφόνως πρὸς τὰς οἰκείας περὶ Ν.Α.Τ. διατάξεις. Διὰ ν' ἀναγνωρισθεῖται τις ὡς ἐργάτης ρυμουλκῶν, κατὰ τὴν πρώτην τὸν παρόντος Νόμου ἐφαρμογήν, πρέπει νὰ κέπτηται τὰ ἀκόλουθα προσόντα: Νὰ είναι πολίτης Ἐλλήν, ἐγγεγραμμένος εἰς τὰ μητρόφα τὰρ ἀρρένων, νὰ ἔχῃ ἀπογραφὴ ὡς ἐργάτης θαλάσσης, νὰ ἔχῃ συμπληρώση τὸ 16ον ἔτος τῆς ἡλικίας του καὶ νὰ κέπτηται

ὑπηρεσίαν ἐπὶ ρυμουλκῷ ἐνός, τοῦλάχιστον, ἔτος, κατὰ τὴν τελεταῖαν τριετίαν, πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Νόμου. Ἡ ὑπηρεσία βεβαιοῦται διὰ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἢ διὰ πιστολούχου τῆς ἀμοδίας λιμενικῆς ἀρχῆς. Ἔποιησ, πρέπει νὰ ἐνθεῦθι μόνον τῆς ἀμοδίας λιμενικοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Σώματος καὶ νὰ ἔπιπλη εἰς τὰς οἰκείας ἐξετάσεις ἐνώπιον ἐπιτροπῆς ἀποτελουμένης ἐξ ἑνὸς ἀνοτάτου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἐνός πλοιάρχου, καὶ ἑνὸς ιδιοκτήτου ρυμουλκῶν ἢ ναναγοσοστικῶν.

Ἐξαιρετικῶς, οἱ ἔχοντες δεκτήτη ὑπηρεσίαν ἐργάτων ρυμουλκῶν πιστοποιουμένην διὰ ἑνόρχου βεβαιώσεων ἐντόπιον τοῦ λιμενάρχου καὶ κατὰ τὴν κρίσιν αὐτοῦ, μὴ ὄντες δὲ ἀπογεγραμμένοι ἐργάται θαλάσσης, δινανταὶ ν' ἀπογραφῶν ἐντὸς τοῦμάρην ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου, ἔπειτα καὶ ἔτονται εἰς τὴν ἡλικίας του. Πάντοις, πρέπει καὶ οὗτοι νὰ κριθῶσιν ὑγεῖς. Αἱ ἐξετάσεις είναι πρακτικαὶ καὶ προφορικαὶ ἐπὶ ρυμουλκῷ ἐπὶ πλ. παρονόμη τοῦ.

Διὰ Β. Δ. καθορίζεται ὁ ἀνότατος ἀριθμός τῶν εἰς ἔκαστον λιμένα δυναμένων νὰ ἐργασθῶσιν ἐργάτων ρυμουλκῶν κατὰ εἰδικότητας καὶ ἡ πλατανούμενη ὑπηρεσία διὰ τὴν ἀπόκτησιν πτυχίων ναύτων, θερμαστῶν, μηχανικῶν καὶ κυβερνήτων ρυμουλκῶν. Ἡ ἐκλογὴ τοῦ κυβερνήτη καὶ τοῦ πληροφόρατος ἐπαφίεται εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Ἐπιτρέπεται ἐξ ἄλλον, όπως διὰ Κανονισμῶν λιμένος, ἐγκρινούμενον διὰ ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υφετονογείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ωθούμενον τὰ τῆς ἀμοδίας καὶ ἐργασίας τῶν πληρωμάτων ρυμουλκῶν. Διαφορά, προκύπτουσα κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν αὐτῶν, ὑπόκειται εἰς τὴν ἐποχερούτην διατήσιαν τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, ἐν ἀποτυχίᾳ δὲ τοῦ συνιδιότατος, παραπέμπεται ἡ διένεξης ἐνώπιον τοῦ κ. 'Υφετονογείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

### Σύντομοι ναυτικαὶ ειδήσεις

— 'Ο «Πανελλήνιος σύνδεσμος τῶν ἀτμοπλοίων καὶ πρακτοφειάκων ἐπαλλήλων» ἀπέστειλεν εἰς τὸν 'Υφετονογείον τῆς Ἐργασίας κ. Δημητράτον ἐπιταγὴν 10.000 δραχμῶν, ὃντος διαθέση ταύτας κατὰ βούλησην ὁ κ. Πρωθυπουργός. Οἱ αὐτοὶ ἐπαλλήλοι ἐπιφυλάσσονται ὅπως προσφέρουν ἐπίσης καὶ τὸ ἥμισυ τῆς αὐξήσεως ἀπὸ τὸν πρότον, βάσει τῆς ἐποχεραφέσης συλλογικῆς συμβάσεως, μισθόν του.

Τὸ ἀπὸ «INVERGARRY» 6907 τ. γρούς καὶ ναυτηρήσεως 1924, συμπληρώσαντα εἰς «Αμερικανική, κατόπιν πενταμήνου ἐπισκεψῆς, τὴν διαρρόθησιν τοῦν ἀπὸ «τάναχο» εἰς «τράπεζα»», ὑφίσει τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη τὸν «ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ».

— 'Επίσης τὸ «Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «LEITH HILL» 4233 τόννων γρούς (τοῦ 1928) τὸν κ. Ρεθύμνη καὶ Κονιορκοντῆ, ὑφίσειν εἰς 'Ειθιονάυσθ τὸν Ἐλληνικὴν σημαίαν μετονομασθὲν «ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Κινέζους ἐφοδιλιστῶν ἀντὶ 35.000 λιρῶν, φορτηγὸν «ΦΩΤΗΝ» 3507 τ. γρούς, 6250 τ. φορτίου καὶ ναυτηρήσεως 1912, θὰ παραδοθῇ ὑπὸ τῆς «Κεφαλληνιακῆς» Α. E., εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ἐν 'Αγγλίᾳ ἢ Κόντινεντ, τὸν προσεχῆ Ἀγγονίστον ἢ Σεπτέμβριον.

— Τὸ φορτηγὸν «ΔΕΣΠΟΙΝΑ» 4461 τ. γρούς, 7540 τ. φορτίου καὶ ναυτηρήσεως 1909, μὲ σορθέν Νο3 τοῦ 1936, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Κοσμᾶ εἰς Κινέζους ἐφοδιλιστῶν ἀντὶ 32.000 λιρῶν καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς 'Αγγλίαν ἢ Κόντινεντ. Τὸ σκάφος τοῦτο είχεν ἀγορασθὲν τὸν Μάιον τοῦ 1930 ἀντὶ 14.250 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τῶν ἐφοδιλιστικῶν Οίζον Γ. Νικολάου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «YORK CITY» 6397 τ. γρούς, 6250 τ. φορτίου καὶ τεθὲν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν μετονομάσθη «ΟΥΡΑΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ».

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Α. Δελεληφῶν τοῦ Μιλάνου, ἐτέθη καὶ αὐτὸν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, μετονομασθὲν «ΚΟΛΧΙΣ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Νικ. Βερνίκον 'Ολλανδικὸν ναναγοσοστικὸν «EUROPE» (μετονομασθὲν «Ελένη Β.»), είναι 119 τ. γρούς καὶ οὐρῇ 136, ὡς προσανεγέρθη. Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του, ὡς ἀναγοράς του, είναι 85.000 Γαλλικὰ φράγκα.

## ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

### Α)Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,"

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 τ.)

'Αναχωρεῖ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴν 18 'Ιουνίου 11 π.μ.  
'Αναχωρεῖ δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 26 'Ιουνίου 4 μ.μ.

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΕΣΩ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

### ΤΟΥ Α)Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,"

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

Σπεύσατε πρὸς ἐγγραφὴν

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

— Τὸ ἀπ «KATINA II. II» 1045 τ. γρόδος, τοῦ κ. Κ. Δεσποτοπούλου, μετωνομάσθη «ΛΑΡΙΣΑ» καὶ τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΕΛΕΝΗ» 509 τ. γρόδος, τοῦ κ. Ε. Γεωργίου, μετωνομάσθη «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ».

— Μετεγάρθησαν ἐξ Λονδίνον εἰς τὰ νησιῶνα Πειραιᾶς τὰ φορτηγά «ΚΡΑΤΣΑΝ ΧΙΛΑ» 3566 τ. γρόδος καὶ «ΟΡΟΣ ΠΙΝΔΟΣ» 5729 τ. γρόδος, τοῦ κ. Γ. Κουλουκούντη καὶ Σίας καὶ ἐξ τῶν νησιογίων Χίου εἰς Πειραιᾶ τὰ φορτηγά «ΧΙΟΣ» 1882 τ. γρόδος, τῆς Ατταρίας Π. Νομικοῦ καὶ «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» 4929 τ. γρόδος, τοῦ κ. Γεωργαντῆ.

— Παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Ν. Λύρα μηχανόσθησαν ἀντί 1850 λιβρῶν, τὰ 7 οὐρανά τοῦ φορτηγοῦ «ΦΡΕΔΑ» 4043 τ. γρόδος.

— Τὰ 82 οὐρανά τοῦ φορτηγοῦ «ΙΑΚΩΒΟΣ» 2107 τ. γρόδος, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Γ. Ι. Αγγελίδη εἰς τὴν κ. Αγγελίδην Γ. Αγγελίδη ἀντί 800.000 δολ.

— Τὸ πολλήθεν εἰς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ παραδοθὲν εἰς Ἀμερικανὸν φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΙΑΗ» 5210 τ. γρόδος (τοῦ 1920), ὑψούσε τὴν Γερμανικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «MENDOZA».

— Παρὰ τοῦ Όλλανδικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «WITTE ZEE» ἐργανούμενη τὴν 3ην Ιουνίου ἐξ Σαΐν Ναζάρε εἰς Ζεεμπρούντε, πρὸς διάλυσιν, τὸ φορτηγόν «ΑΓΓΕΛΙΚΗ» 3240 τ. γρόδος (τοῦ 1899).

— Αἱ ἐποικεῖσαν τὸν σοβαρῶν ζημιῶν, ἃς τινας ὑπέστη συνεπείᾳ ἐρχομένων τὸν παρελθόντα Οστώδιον, τὸ δεξαμενούλιον «ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» 7020 τ. γρόδος (τοῦ 1914), ἐπερατώθησαν εἰς Ρόττερνταμ, τὸ δὲ σκάφος ἐπανελθὸν εἰς τὴν ἐνεργὸν ἐπηρεούσαν, ἀπέλευθεν ἔκειθεν τὴν 2αν Ιουνίου (σενόν) διὰ Las Piedras, πρὸς φότωσιν πετρελαίου.

— Τὰ ἄπο μακροῦ χρόνου παραπλισμένα εἰς τὸ Ἀμπελάκι, παλαιᾶς ἡλικίας, ἐπιβατηγάν ἀττικόλοιπα «ΘΑΣΟΣ» 544 τ. γρόδος καὶ «ΣΠΕΤΣΑΙ» 871 τ. γρόδος, ἐπωλήθησαν παρὰ τῆς «Ἀντοπλοίας τῆς Ἐλλάδος, Α. Ε.» εἰς Ἰταλίαν διαλέντας, παραδοτέα εἰς τὴν Σαδόνναν, ἀντί τιμῆς 5800 λιρῶν, ἥτοι πρὸς 82— κατὰ τὸν τόνον γρόδος.

— Τὰ ἄπο ἔτον ἀνάγκαστικῶς ἀργοῦντα εἰς τὸ Ἀμπελάκι, συνεπείᾳ διαστατικῶν ἀποφάσεων, φορτηγὸν «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΗΣ» καὶ ἐπιβατηγὸν «ΠΥΛΑΡΟΣ» ἐκποιοῦντα ἥδη ὑπὸ τοῦ «Ταρείον τοῦ Ἐθνικοῦ στόλου δὲ ἐσονίας πλειοδοτικῆς δημιουργίας. Πρότι τοποσφόρο ὥρισθη τὸ ποσὸν τῶν 5.000.000 δο.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὸ τὸν 1885 φορτηγὸν «COMPOSTELA» 2272 τ. γρόδος καὶ ναυπηγήσεως 1885, παραληφθὲν εἰς τὴν Σέτταν καὶ τεθὲν ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «ANNA - MARIA».

— Τὸ φορτηγόν «ΗΦΑΙΣΤΟΣ» 3793 τ. γρόδος καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Γεωργ. Α. Γιαννούλατον εἰς Ἰάπωνας ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 33.500 λιρῶν νέτη καὶ θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς Ἀγγλίαν ἡ Κόπτινεν.

— 'Επίσης τὸ φορτηγόν «ΑΡΕΘΟΥΣΑ» 3693 τ. γρόδος, 6250 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲν σερβέν 1937, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. ζ. ἀδελφὸν Κουλουκούντη καὶ Νίκ. Καπιούντη εἰς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 34.000 λιρῶν, πρόκειται δὲ νὰ παραδοθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Ἀμβούργον. Τὸ σκάφος ἔξετέλεσε πρὸς μηνὸς εἰς Πειραιᾶ γενικὴν ἐπιθεώρησιν, στοιχίσασαν λίρας 7.000 περίπου.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Ν. Ἀνδρονίκον καὶ Γ. Σιγάλα μικρὸν Γαλλικὸν φορτηγὸν «LA MASTA» (ex «Φανερωμένη») 1098 τ. γρόδος καὶ ναυπηγήσεως 1901, παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ μηνὸς εἰς τὴν Μασσαλίαν ἡ τεθῆ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ μετωνομάσθη «ΜΥΚΟΝΟΣ».

— 'Εδεξαμενίσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ τελευταῖς διὰ καθαρισμὸν ἡ ἐποικεῖσαν τὸ φορτηγόν «Άγιος Μάρκος» καὶ «Πρέκλα» εἰς Μάρρουν, «Ιονίνην» καὶ «Ἐδη» εἰς Τάιν.

— Τὸ πολλήθεν εἰς Ἰάπωνας φορτηγόν «Προμηθεὺς» ὑψούσεν εἰς τὸ Ρόττερνταμ τὴν Κινέζικην σημαίαν, τὸ δὲ πολλήθεν εἰς Ἀγγλίαν ἀπὸ τὸ «Νίζη» παραδοθὲν εἰς τὸ Ροτέντη ἐτέθη ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «LINGFIELD».

τος 2048 τόννους.

— Εγείρει πρόμναν καταδρομικοῦ, φέρει δύο καταστρώματα καὶ «σέλτερ - ντέρ», μὲ τρίτον κατάστρομα ἐπὶ τοῦ Νο4, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 450.4 ποδῶν, πλάτους 58.4 καὶ κοιλὸν (βάθος) 37.2 ποδῶν. Εἶναι διπλέλικον, μὲ ταχύτητα 12 μιλίων, καὶ φέρει δύο μηχανάς τριψιλίνδρους, δινάμειος 1138 ἥπτων καὶ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 26 ½'', 44'', 73'' καὶ διαδορούμην ἐμβόλου 48'' ἵντσον. Ελέντας φέρει τρεῖς, πλέοντας 200 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

— «YORK CITY» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ Οίκου Γ. Νικολάου, ἀντὶ τιμῆς 63.000 λιρῶν. Εγείρει κλάσιον Νο 3 τοῦ 1934 παρὰ τὴν «British Corporation», εἰναι 6397 τ. γρόδος, 4054 τ. νέτη καὶ 9820 τ. φορτίου, κατασκευάσθη δὲ τὸ 1922 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «J. L. Thompson & Sons, Ltd.», τοῦ Σύντερλαντ. Ξύρων διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζῆμα διαθέτει 552.000 κ. π., διὰ δέματα 500.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνκες 18.450 κιβ. ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστρομα καὶ κλειστὸν «σέλτερ - ντέρ» καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 411.8 ποδῶν, πλάτους 55 καὶ κοιλὸν (βάθος) 33.6 ποδῶν μὲ διύθισμα 27.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «Blair & Co» τοῦ Σύντερλαντ, καὶ δινάμειος 402 ὄνομα, ἵππων, εἰναι τριψιλίνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 28'', 46'', 75'' καὶ διαδορούμην ἐμβόλου 51'' ἵντσον.

— «LA MASTA» Γαλλικόν, ἡγοράσθη ἀντὶ 7500 λιρῶν παρὰ τὸν κ. Ν. Ἀνδρονίκον καὶ Γ. Σιγάλα, τελεῖ δὲ ὑπὸ παραλαβὴν εἰς τὴν Μασσαλίαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἰναι 1098 τ. γρόδος, 516 τ. νέτη καὶ 1780 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορον διύθισμα 15.6' ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1901 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Mackie & Thompson» τῆς Γλασκώβης, ἔχει παρὰ τῷ «Λόιδ» κλάσιον 100A1 καὶ διῆλθε σερβέν Νο2 τὸ 1933. Ξύρων διὰ φορτία γεννημάτων διαθέτει 92.000 κ. π. διὰ ζῆμα καὶ 88.000 κ. π. διά δέματα, χρησιμοποιεῖ δὲ ζῆμα διάτος 312 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστρομα καὶ κλειστὸν «sawing-deck», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 228.4' ποδῶν, πλάτους 34 π. καὶ κοιλὸν (βάθος) 14.3' ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δινάμειος 167 ὄνομα, ἵππων, εἰναι τριψιλίνδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 18'', ¼, 30'', ¼, 48'' καὶ διαδορούμην ἐμβόλου 33'' ἵντσον. 'Υπέστη ἀναλεβήτωσιν τὸ 1925, φέρει δὲ δύο λέβητας τῶν 160 λιβρῶν καὶ ἐν βοηθητικὸν, πλέοντας 80 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

— «CAP FERRAT» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρομα, 643 τ. γρόδος, γύρω τῶν 1000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ὅπερ εἰχε πωλήθη πρὸ μηνὸς εἰς Γάλλους ἀντὶ 230.000 Γαλλικῶν φράγκων, ἀγγέλλεται ἥδη, ὅτι ἐπανεπωλήθη, εἰς Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 3.500 λιρῶν.

## Μόλις ἔξεδόθη:

### ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ "ΣΑΠΟΡΤΑ,,

Περιέχων μεταξὺ ἀλλων τὰς ἔξῆς χορηγίμους λεπτομερεῖας δι' ἔκαστον Ἐλληνικὸν ἀ.)π.

"Ονομα καὶ Διεύθυνσιν Πλοιοκτητῶν.

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

'Ολ. Ξύρων εἰς Κ.Π. Ξύρων Γαιανθρακαποθηκῶν Εμφορτον βύθισμα. 'Αριθμὸν καταστρωμάτων Κατασκευὴν - Επιθεώρησιν - Κλάσιν.

Καταγραφ. Χωρητικότητα (Γρόδος καὶ Νέτη).

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ "Η ΑΝΓΓΡΟΣΩΠΟΥΣ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ ι.τ.λ., ι.τ.λ.

Δι' ἐγγραφὰς ι.τ.λ. ἀπευθυντέον πρὸς τὰ Γραφεῖα τοῦ «ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ «ΣΑΠΟΡΤΑ», 12 'Οδὸς Κομνηνῶν, Τ.Θ. 82. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

## Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«KUMARA» Ἀγγλικὸν μικτὸν ἀττικόλοιπον-ψυγεῖον, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Α. Λούζη & Σιάς ἀντὶ 38500 λιρῶν καὶ θὰ μετατραπῇ εἰς «τερτίπιο» φορτηγόν. Πρόκειται περὶ σκάφους 7926 τ. γρόδος, 4845 τ. νέτη καὶ 9670 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορον διύθισμα 29.3 ποδῶν ἵππων τοῦ τῷ Λόιδ κλάσιον 100A1 καὶ κατασκευασθέντος τὸ 1919 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Harland & Wolff, Ltd.», τοῦ Μπέλφαστ. Διῆλθε σερβέν Νο2 τὸ 1933, διαθέτει χώρον 452.000 κ. π. διὰ φορτία εἰς ζῆμα, 426.000 κ. π. διὰ δέματα καὶ 52.756 κ. π. διὰ μπόνκες, χρησιμοποιεῖ δὲ ζῆμα διάτος

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

## 'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Ζωηρότερης έπεκράτησε καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ιουνίου εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Ἡ ζήτησις σκαφῶν διετηρήθη ἐντονος ἐκ μέσου, ἴδια, τον Ἰαπόνων καὶ ἐν τινι μέτωπῳ τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες προέβησαν εἰς ἀφετάς νέας ἀγορᾶς, συντελέσαντες αὖτος εἰς τὴν διατήρησιν καὶ ἐν τινι μέτωπῳ εἰς τὴν περιστέραν δελτίων τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων. Οἱ Γερμανοὶ ἡγόρασαν ἀντὶ 34.000 λιρῶν καὶ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Ἀρέθονσα», οἱ δὲ Ἰάπονες ἔζησαν ἐπίσης τὴν ἀγορὰν τῶν φορτηγῶν «Δέλπονας καὶ «Ημαστοῖς», ἐνδισκούντα δὲ καὶ πάλιν ἐν τῇ ἀγορᾷ διὰ τὴν πρόσωσιν καὶ νέας ψωφιτικότητος. Μεγάλοι ἐμποριοὶ καὶ βιομηχανίαι Οἴκοι τῆς Ἰαπωνίας ἔχοντες ἄμεσον ἀνάγκην σεβαστοῖ τοννᾶς πρὸς κάλυψιν τοῦ κύριου τῶν μεταφορῶν τον, ἐπέτευχον, ὡς λέγεται, τὴν ἀδειαν τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τοκιοῦ διὰ τὴν ἀρσιν τῶν ἐνισταμένων περιορισμῶν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν μεταχειρισμένων πλοίων καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τούτων ὡς Ἰαπωνίων. Ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς, ἐξ ἄλλου, πλευρᾶς, τὸ λῆξεν 15θήμερον δὲν ἦτο ἀμειρόνεντος. Παρελήφθησαν τέσσαρα φορτηγά ἐκ τῶν ἀγορασθέντων πρὸς καρφοῦ, ἡγοράσθησαν δ' ἐξ τῆς ἀλλοδαπῆς ἄλλα 4 τ. γρόδες 16.064 ἀντὶ δαπάνης 112.500 λιρῶν, ὡς γράφουν εἰς τὴν οἰσείαν στήλην. «Ἐν ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὸ φυγεῖον λάμενος «Κυμαρά», 7926 τ. γρόδες, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Α. Λοΐζη κ.λ. ἀντὶ 38.500 λιρῶν, πρόκειται νὰ διασκευασθῇ εἰς τὸ θάμπτο μὲ προβλεπόμενην διὰ τὸν σκοπὸν αὐτῶν δαπάνην 20.000 λιρῶν.

Αἱ γνωτέρεα ἀγοραπωλησίαι τοῦ 15θημέρου ἔχουν ὡς ἔξης:

«MACDONALD» Ἀγγλικὸν μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «οξελτε-ντέκ», 4859 τ. γρόδες, 8850 τ. φορτίου, μὲ δέσμισμα 25.7 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1912 καὶ μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' Ἰαπωνίων ἀντὶ 50.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Ἰαπωνίαν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωλήθη τὸν Φεβρουάριον π. κ. ἀντὶ 18.000 λιρῶν.

«PLUVIOSE» Γαλλικὸν τάνκερ, μὲ ἐν κατάστρωμα, 9561 τ. γρόδες, 13.500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἐπωλήθη ἀντὶ 13 ½ ἑκατ. Γαλλικῶν φράγκων.

«BOSCOMBE CHINE» Ἀγγλικὸν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 3847 τ. γρόδες, 6570 τ. φορτίου, μὲ δέσμισμα 22.1 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς ἀντὶ 25.000 λιρῶν καὶ παρελήφθη εἰς Κάρδια. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο είχε πωλήθη τὸν Ιούνιον τοῦ 1935 ἀντὶ 13.000 λιρῶν καὶ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1920 ἀντὶ 185.000 λιρῶν.

«OFFHAM» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 4062 τ. γρόδες, 7750 τ. φορτίου, μὲ δέσμισμα 24 ποδῶν, κατασκευῆς 1928, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, καταναλίσκον δὲ 20 τ. γαναθράσκον διὰ ταχύτητα 9 μιλίων, ἡγοράσθη ἐπὸ Γιουγκοσλαύων ἀντὶ 62.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ πλοῖον ἐπωλήθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1932, ἀφοῦ διήλθε σερβέν No1, ἀντὶ 24.000 λιρῶν, τὸ δὲ κόστος τῆς ναυπηγήσεως τοῦ ἡτο 60.000 λιρῶν.

«NORMAN QUEEN» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 863 τ. γρόδες,

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ  
30-151 & 30-152 44-348 & 41-614 8-57

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

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

Κατ'εύθειαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ  
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ,  
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

### ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

**"ΕΛΛΑΣ,"**  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ - Τηλ. 30-153 - 30-154

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

1990 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτον δύναμισμα 15 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλιος ἀντὶ 6.500 λιρῶν.

«SURREYBROOK» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 859 τ. γρόδες, 920 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτον δύναμισμα 13.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλιος ἀντὶ 7900 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωλήθη τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1935 ἀντὶ 3.000 λιρῶν.

«ODDVAR II» Νορβηγικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1873 τ. γρόδες, 3000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ τιμῆς 360.000 Νορβηγικῶν κορδονῶν.

«BEIRA» Δανικόν, μὲ δύο καταστρώματα, 1273 τ. γρόδες, 1500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἐπωλήθη εἰς Δανοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς περιτέρων ἐμπετάλλενον ἀντὶ 134.000 Δανικῶν κορδονῶν.

«BETTY» Νορβηγικόν, 2439 τ. γρόδες, 4050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τοῦ "Οσλο ἀντὶ 530.000 Νορβηγικῶν κορδονῶν (26.500 λιρῶν 'Αγγλίας).

«CADARETTA» Ἀμερικανικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 2648 τ. γρόδες, 3507 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἡγοράσθη παρ' Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 70.000 δολαρίων.

«STANHILL» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1236 τ. γρόδες, 1860 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτον δύναμισμα 17.3 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1900, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ 7.600 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωλήθη τὸ παρελθόντα Δεκέμβριον ἀντὶ 3.250 λιρῶν.

«ROBERT» Σουηδικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 2709 τ. γρόδες, 4200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1897, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλιος πρὸς περιτέρων ἐμπετάλλενον ἀντὶ τιμῆς 12.500 λιρῶν.

«VILLE DE MOSTAGANE» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 966 τ. γρόδες, 1425 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1901 καὶ «VILLE DE SETE» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1126 τ. γρόδες, 1460 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθησαν ἀντὶ 9.000 λιρῶν ἔκαστον.

«EDINBOURG» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 2012 τ. γρόδες, 3100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβιλούς, ἐπωλήθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ προσπάθεια συστάσεως ἐνὸς διεθνοῦς «καρτέλ» διὰ τὴν ἀναλογικὴν κατανομὴν τῶν πλαιῶν μετάλλων καὶ τὴν φύμασιν τῶν τιμῶν τῶν πρὸς διάλυσην πλοίων, συνεχίζεται. Μετὰ τὴν γνωστὴν διάσκεψιν τῆς Βενετίας, νέα τοιάτη συνεκφοτή τὴν Ἰονίου ἐν Λονδίνῳ, τῇ συμμετοχῇ ἀντιπροσώπων τῶν "Αγγλῶν διαλιτῶν καὶ τινῶν τῆς Ηπειροτικῆς Εὐρώπης. Αἱ διεξαγόρειαι συνητήσονται δὲν ἀνεγνωνόθησαν, ἔγνωσθη ὅμως, ὅτι προσεκτικήν σηματίζει οἱ Γερμανοὶ, Ἰταλοὶ καὶ Ἰάπονες διαλιταί, προειμένον νὰ ἐπιδιωχθῇ μία εὐρωτέα συμφωνία σταθεροποίησις τῶν τιμῶν. Κατὰ τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τόπον, ἡ σύναψις παρομοίας συμφωνίας ὅταν ἔχῃ δισμενή διὰ τοὺς πλοηγατὰς ἀντίτυπον, δύστι ὅταν επεξειστο ὁ συναγωνισμός. Ἡ σύναψις τῆς ὥμως θεωρεῖται

## 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

Πρόσκοπος:

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

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON

Τηλ. Διεύθ. ROYAL 4140

άμφιβολος, λόγω τῶν δισταμένων ἀντιλήψεων τῶν Ἰαπώνων, ιδίᾳ καὶ τῶν Ἰταλῶν διαλυτῶν, οἵτινες, μὲ τὴν παροῦσαν ἀσύμματην προσφορὰν παλαιᾶς ψωφιτητῆς, δὲν ὅτι θελήσουν νὰ ἔξαρθσουν τὴν κάλυψην τῶν ἀναγκῶν τῶν ἀπὸ τὴν ἀναλογικὴν κατανομὴν μεταξὺ ὄλων τῶν κατὰ χώρας διαλυτῶν, τοῦ ἐκάστοτε ἔξαστα παλαιζομένου ἐπὸ τοῦ «καρτέλ» παλαιοῦ τοννᾶς.

Αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν πλοίων ὑπέστησαν κατὰ τὸ διαφρεῦσαν 15θήμερον ποιῶν τινα χαλάρωσιν, αἱ δὲ πραγματοποιηθεῖσα πωλήσεις περιελάβον 16 πλοῖα διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, συνολικῆς χωρητικότητος 32.500 τ. γραδός. Κριώτεροι ἀγορασταὶ ἦσαν οἱ Ἰάπωνες καὶ μετ' αὐτοὺς οἱ «Ἀγγλοι» καὶ Ἰταλοί διαλυταί. Οἱ τελευταῖοι ὅποι ήγόρασαν τὰ παλαιᾶς ἡλικίας Ἐλληνικὰ ἐπιβατηγά «Θάσος» καὶ «Σπέτσα» ἀντὶ 82 — κατὰ τ. γραδός, παραστέα εἰς τὴν Σαβδόναν, οἱ δὲ «Ἀγγλοι» ἡγόρασαν ἀντὶ 3000 λιρῶν πέντε ἀλευτικά 851 τ. γραδός τὸ τάνκερ «Hera» 4774 τ. γραδός (τοῦ 1912) ἀντὶ 13.500 λιρῶν, παραδοτέον, ὃς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται καὶ τινὰ ἄλλα μικρὰ πλοῖα. Οἱ Ἰάπωνες διαλυταὶ ἡγόρασαν ἀντὶ 42.000 λιρῶν τὰ μικτά Ἀγγλικά ἀτμόπλοια «Απόγορα» 4298 τ. γραδός (τοῦ 1911) καὶ «Αγρανκόλα» 4129 τ. γραδός (τοῦ 1911) μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Καλούπαν καὶ ἀντὶ 30.000 λιρῶν, ὃς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται εἰς Μανιλᾶν κατεστραμμένον ἐξ περιστάτης, τὸ Ἀγγλικὸν μότοροπιλ «Silvercypres» 6770 τ. γραδός (τοῦ 1930).

## Ναυτικαὶ Δίκαι

### Σωστρα διὰ «ναυαγοσώστην ἐκβληθέντα»

Μία ἀπαίτησις ναυαγοσωστῶν διὰ τὴν πληρωμὴν σώστρων, βάσει συμφωνίας παροχῆς βοήθειας εἰς κινδυνεύοντα πλοίον, ἥτις συνήρθη μὲν κανονικῶς, οὐδέποτε ὅμως ἔξετελέσθη, ἔτυχε πλήρως δικαιώσεως ἐκ μέρους τῶν Γερμανικῶν δικαστηρίων. Τὸ Ἰταλικὸν ἀτμόπλοιον Κ. καταληφθὲν ὑπὸ σφραδοτάτης τρικυμίας πλησίου τῶν Βισκαϊκῶν κόλπων καὶ παραμεινά ἀσύνεργον, συνεπειὰ ἀπολείας τῆς ἔλιξ του, ἔξεπειμε τὸ σῆμα κινδύνου, ζητήσαντα βοήθειαν ὁμοιόταπο. Τὸ σῆμα ἔληφθη ἀπὸ τὸ ναυλογοῦν εἰς τὴν βάσιν τῆς Κορδονίας Γερμανικὸν ναυαγοσωστικὸν Σ., τὸ δόπιον καὶ ἀπέλευσε πάραντα, ἀναγγεῖλαν συγχρόνως διὰ τὸν ἀσυμμάτων του, ὅτι προσφέρει τὴν βοήθειάν του ἐπὶ τῇ βάσει συμφωνίας τῶν «Λόδων». Τὸ ἀσύνεργον πλοῖον ἀπήνησεν εἰς τὴν προσφορὰν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ διὰ τὸν ἀκολούθον φαδιοτήλεγραφάματος: «Δεπτή ἀφογή, βάσει τύπου «Λόδων».

Τρεῖς ὥρας βραδύτερον καὶ ἐνῷ τὸ ναυαγοσωστικόν, παρὰ τὴν σφραδὸν τρικυμίαν, ἡγωνίζετο πάσῃ θυσίᾳ νὰ φάσῃ εἰς τὸν τόπον τοῦ κινδύνου, τὸ ἀσύνεργον πλοῖον παρέσχε φαδιοτήλεγραφικῶς τὴν εἰδοποίησην, ὅτι τὴν ἐργασίαν τῆς ωμοιότητος θὰ ἔξετελε τὸ ἀτμόπλοιον Π., καὶ διὰ συνεπῶς δὲν είλεγεν ἀνάγκην τὸν ὑπέροχον τοῦ ναυαγοσωστικοῦ. «Η εἰδοποίησις αὕτη ὠφεύεται εἰς ὁδηγίας τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὸν πλοιαρχὸν τοῦ ἀσύνεργον τοῦ σκάφους του, διὰς ζητήση τὴν βοήθειαν τοῦ ἀτμόπλοιον Π., τῆς ίδιας ἐταιρίας, εὐφροσύνην πλησίου τῆς θέσεως τοῦ κινδύνου. Τὸ ναυαγοσωστικόν, παρὰ τὴν εἰδοποίησην των ταύτην, δὲν ἀνέζηψε τὸν πλοῦν του, ἀλλὰ τούτωντὸν ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τοῦ κινδυνεύοντος σκάφους περὶ τῆς σιβαρότητος τοῦ κινδύνου, ὃν ὅτι διέτρεχεν, ἐνών ἐργασμούκετο ὑπὸ συνήθους ἀτμόπλοιον. «Επίσης, διὰν ἔφθισε πλησίον, προσφέρει καὶ πάλιν τὰς ὑπηρεσίας του, αἵτινες, δημος, ἀπεριούσθησαν. Τὸ ναυαγοσωστικὸν παρέμεινεν ὀλόκλη-

ρον τὴν νύκτα πλησίου τοῦ ἀκυρεργήτου φροτηγοῦ, διότι ἔξηρκολούθει σφραδοτάτη ἡ τρικυμία, ἐδήλωσε δὲ διὰ τοῦ ἀσυμμάτου εἰς τὸν πλοιαρχὸν αὐτοῦ, ὅτι τὸν καθιστᾷ ὑπέρθινον διὰ τὴν φῆξιν τῆς συμφωνίας.

«Οταν, περὶ τὴν πεστηρίαν τῆς ἐπομένης ἡμέρας, ἔφθασε καὶ τὸ ἀτμόπλοιον ΙΙ., καὶ ηὔρισε νάριστακή τὸ ἀκυρεργήτον σάφες, τὸ ναυαγοσωστικὸν παρηκόλουθησεν ἐπὶ τινας ὥρας τὴν φυμούλκησην, μέχρις ὅτου ἔδεχθη κλήσιν βοήθειας παρὰ κινδυνεύοντος Ἐλληνικοῦ φροτηγοῦ, πλησίου τοῦ δόπιον καὶ ἔσπεισε. Τὸ ἀκυρεργήτον Ἰταλικὸν πλοῖον περιῆλθεν ἐν νέον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυμούλκησης του, εἰς κίνδυνον, διότι ἔθρασθησαν οἱ κάλποι προσδέσιος καὶ τὸ ἀτμόπλοιον ΙΙ., δὲν ἦτο πλέον εἰς θέσιν νὰ παράσῃ ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν. Ἐγένετο τότε νέα κλήσις βοήθειας, ἔφθασε δὲ καὶ ἀνέλαβε τὴν φυμούλκησην μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Σαάς Ναζαΐρ ἵνα Γαλλικὸν ναυαγοσωστικόν.

«Η ἑταρία τοῦ ἀπορροφεύεντος ναυαγοσωστικοῦ Σ., ἤγιερεν ἀγωγὴν κατὰ τὸν πλοιοκτήτον τοῦ ἀτμόπλοιον Κ., βασίσασα τὴν περὶ σόδρων ἀπαίτησιν τῆς εἰς τὸ ἐπιχείρημα διαφορῆσες τῆς συναφείσες συμβάσεως διαώσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐπέριον τῶν συμβαλλομένων μερῶν. Τὸ Γερμανικὸν Ἐφετεῖον διὰ τῆς ἐκδοθείσης ἀποφάσεως του ἐκήρυξε βάσιμον τὸν ἀγωγὴν τῶν ναυαγοσωστῶν καὶ ἀπεδέχθη τὴν ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως τουν ἀγωγὴν τῶν ναυαγοσωστῶν καὶ ἀπεδέχθη τὴν ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως τῆς συμφωνίας, διὰ τῆς Ἐφετειακῆς τοιαύτης παρετηρεῖτο, ὅτι εἰς τὴν προσεκμένην ὑπόθεσιν δὲν συνέτρεχε περιπτώσις ἐφαμογῆς τοῦ ἐθνικοῦ δικαίου, ἀλλὰ τὸν συναρπάνην διεθνῶν Κανόνων.

Τὸ ἐγειρόμενον ζῆτημα περὶ τοῦ εἰς ποίας περιπτώσεις προσέπτει ἀπαίτησις ἀμοιβῆς διὰ παρασχεθείσας ὑπηρεσίας διασώσεως (ἀνελκύσεως ὡς ἡ φυμούλκησης), δύσκις τὰ ἐνδιαφερόμενα σκάφη ἀνήκουν εἰς διαφόρους ἐθνικότητας καὶ ἐπὶ ποιῶν βάσεων δέον νὰ ἐπολογήσουνται αἱ ἀμοιβαὶ αὗται, συνθίζεται — κατὰ τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν — ἐφόσον δὲν ἐπάρχουν ἄλλα ἰδιαίτερα μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων συμφωνίας, ἐπὶ τὴν βάσιν τῶν Κανόνων Βρυξελλῶν (1910), οἵτινες ἀφοροῦν τὸν ἐνιαίον καθορισμὸν παροχῆς βοήθειας καὶ διασώσεως κινδυνεύοντος πλοίου. Διὰ τὴν ἐφαμογήν τῶν ἐν λόγῳ Κανόνων, ἀρκεῖ μόνον, δῆλος τὸ ἐν τῶν σκαφῶν — τὸ βλαβένη ἢ τὸ παρασχόν τὴν βοήθειαν — ἀνήκη εἰς Κράτος προσωρινῶν εἰς τὸν Κανόνας τῶν Βρυξελλῶν. Εἰς τὴν προσεκμένην ὑπόθεσιν ἀμφότεροι τὰ σκάφη ἀνήκουν εἰς Κράτη συνοδεύαντα τοὺς Κανόνας.

Τὸ διὰ ἐξ ἄλλου συνήρθη συμφωνία παροχῆς βοήθειας ἐπ' ἀμοιβῇ μεταξὺ τῶν πλοιάρχων τῶν δύο σκαφῶν καὶ διὰ τὴν σύμβασιν αὕτη ἑφίστατο, ὑποχρεόντα ἀμφότερα τὰ διάδικτα μέρη, οὐδεμία ὑπῆρχε μηδέποτε αἴσια. «Ἐπειδόν περὶ τούτου πλήρως, τὰ ἀνταλλαγέντα φαδιοτήλεγραφήματα. Τὸ Πιωτοδικεῖον είχεν ἀποφανθῆ, διότι δὲν ἐφίστατο ἀπαίτησις ἀποζημιώσεως διὰ παροχῆς βοήθειας, διότι ἡ συμφωνία δὲν ἔσπεισθη ὑπὸ τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου καὶ διὰ τὴν συνεπῶς δὲν ἐπετεύχθη ἀποτελεσμά τι. Εἰς τὴν γνώμην ταύτην ἀντετάχθη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου, διότι τὸ ἐπίμαχον σημείον τῆς διαμορφᾶς — ἔαν, δηλαδή, τὸ παρασχόν τὴν βοήθειαν ἐδίκιωστο νὰ προσάλη, ἔξιστον διεθνῆ ποτε λόγου, ἀπαίτησιν ἀποζημιώσεως — ἔπειτε νὰ κριθῇ κατὰ τοὺς Κανόνας.

Περιστέρω τὸ Γερμανικὸν Ἐφετεῖον δὲν ἀπεδέχθη τὴν ἀποψίαν τῶν Ἰταλῶν πλοιοκτητῶν, καθ' ἣν, διὰ τῆς εἰδοποίησεως, ὅτι καταφέναιει εἰς τὸν πλοιαρχὸν ΙΙ., τῆς ίδιας ἐταιρίας, ἡδόνει τοὺς Κανόνας τῶν Βρυξελλῶν.

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

### "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

(HELLENIC LINES LIMITED)

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

·Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βρετανίαν Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου ·Αμερικήν, Καναδᾶν 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 ἄπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

τον κινδύνου και έξελιπον — συνεπώς — αἱ προσποθέσεις παροχῆς βοηθείας ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ, ἐφόσον μάλιστα τὸ τελευταῖον τοῦτο ἔγκαίσιος εἰδοποιήθη διὰ τὴν αἰνόρων τῆς συμφωνίας. Κατὰ τὴν κοίτην τοῦ Ἐφετείου καὶ ἐὰν θεωρηῇ ἀρκετόν, ὅτι δὲν παρίστατο ἀνάγκη ἀμέσου βοηθείας, ἐπειδὴ τὸ οκάφος ἐφανέτο μῇ διατρέχον ἄμεσον κίνδυνον, καὶ πάλιν εἰς τὴν προσεμένην περιπτωσιν δὲν δύναται νὰ γίνῃ δεκτὸν τοῦτο, ἐφόσον ἡτο ἐντελῶς ἀδέβαιον, ἐὰν καὶ πότε τὸ ἀτμόπλοιον Π. Θὰ συγήνη τὸ ἀκυβέρνητον, καθὼς καὶ ἐὰν ἔνα σύνημες φορτηγόν, ὃς ἦτο τὸ ἄ)π Π., θὰ ἦτο, γενικῶς, εἰς θέσιν νὰ παράσῃ ἀποτελεσματικὴν βοηθείαν.

Ἀπεράνθη ἀζόμη τὸ Ἐφετεῖον, ὅτι μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἥν προσεδηθῇ τὸ ἀκυβέρνητον ἀτμόπλοιον ἐπὸ τοῦ φορτηγοῦ Π., ὁδεμίᾳ ἐπῆρχον, ἔναντι τοῦ ναυαγοσωστικοῦ Σ., ἀπαγόρευσις παροχῆς βοηθείας. Τούναντίον μάλιστα, τὸ ἀκυβέρνητον πλοῖον εἶχεν ἐποδέξει στάσιν ἀναμονῆς. Ἀνεγνωρίσθη ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἡ παραμονὴ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ πλήσιον τοῦ ἐπὸ ἀδραίαν φορτηγοῦ, ὅπως τῷ παράσῃ — ἐνδεχομένως — καθέ βοηθείαν, μέχρι τοῦ κατάπλον τοῦ φορτηγοῦ Π., ἀπέτελε πραγματικὴν παροχὴν ἀφογῆς, διότι καὶ ἡ ἀπλῆ παρονοία ἡ συνοδεία κινδυνεύοντος πλοίου, ἀνεὶ ἄλλης ἐνεργοῦ ἑπτρεοῖς, δύναται νὰ ἐρμηνεύῃ ὡς παροχὴ βοηθείας ἐν καρῳγὶ κινδύνου. "Ἄν — ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει — ἡ παρονοία τοῦ ναυαγοσωστικοῦ, πλὴν τῆς τονότερος τοῦ ἡμέρας τοῦ πληρόματος τοῦ ἀκυβέρνητον σχάσους, δὲν ἐβελτίωσε κατὰ τὰ ἄλλα τὴν δέσιν ἀποτοῦ, ἀφείλεται τοῦτο ἀπλῶς εἰς τὴν ἄρνησιν τοῦ βεβλαμμένου φορτηγοῦ καὶ μάλιστα ἄρνησιν ἀντικυρῶντος πρὸς τὴν ἐποχεούσαν αὐτῷ σύμβασιν. Τὸ βλαβέν ὅθεν καὶ ἀρνηθὲν νὰ δεχθῇ τὴν βοηθείαν πλοίου, παρὰ τὴν κλεισθείσαν συμφωνίαν, δὲν δύναται ν' ἀπογίνη τὴν καταβόλην πώστρων διὰ παροχῆς ἀφογῆς, ἐφόσον ἐξ τοῖς ἴδιας ἀπωτότητος ἐματάσσει τὸ ἀντικειμενικὸν τῆς συμφωνίας ἀπότελεσμα.

Τὸ Ἐφετεῖον, ἐπικαλεσθὲν ἐν προσεμένῳ καὶ τὴν σχετικὴν Ἀγγλικὴν, Γαλλικὴν καὶ Γερμανικὴν νομολογίαν, ἀπεράνθη, ὅτι ἡ ἐνάγοντα ναυαγοσωστικὴ ἑταῖρα δικαιοῦται ἀπωτήσεως πρὸς ἀτοξημάτων διὰ παροχῆς βοηθείας «ὅς ἐκβλήθεις ναυαγοσωστῆς» καὶ δι, συνεπάκεια, ἡ ἀγωγὴ τῆς εἰνεῖς βάσιμος.

## 'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

**'Απετεφρώθη τὸ ἄ)π «Μαρία» εἰς τὰ Βραζιλιανὰ παράλια**

Ἄνηγγέλθη τὴν 7ην Ἰουνίου, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Μαρία» 4225 τ. γρόδος (τοῦ 1907), κατευθυνόμενον ἐκ Δάντσιγκ μὲ φορτηγὸν γαναθράπων διὰ Ριόν Ιανέριον, ἀπετεφρώθη παρὰ τὸ Φεργάντο Νοσόνγα ἔγκαταλεψθὲν ὑπὸ τοῦ πληρόματος τοῦ. Τὸ πόν ἐνεργασθῆσθαι ἀρχικῶς εἰς τὰ κύτη Νο2 καὶ 3, παρ' ὅλας δὲ τὰς καταβληθεῖσας ἐπὶ τρεῖς ἡμέρας συντόνους προσπαθείας τοῦ πληρόματος δὲν κατωφθῆται νὰ ἐντοπισθῇ λόγῳ τοῦ πνέοντος σιφοδοῦ νοτίου ἀνέμου. Ὁ πλοίαρχος ἡθέλησε νὰ ὅδηγῃ τὸ σχάσος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Περούαπούκον, ἡ ἐξάπλωσις δύος τοῦ πυρός καὶ ὁ ἄμεσος κινδύνος τῶν ἐκρήξεων τὸν ἐπερχόμενον νὰ καταφύγῃ εἰς Φεργάντο Νοσόνγα, ἔνθα καὶ ἡγυαρούλησε τὸ φορτηγόν.

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 7ης Ἰουνίου ἀνηγγέλθη μέσῳ τοῦ Ἀγγλικοῦ μότοροπα «Western Prince», ὅτι τὸ πόν καταστὰ ὅλονεν ἔδαφος καὶ δι τὸ φορτηγὸν «Μαρία» νὰ καταστραφῇ ὀλοσχερῶς. Τὴν ἐπομένην, μέσῳ τοῦ σταδιοῦ Olinda ὁ Ἐλληνικός πλοίαρχος ἀνεύοντας εἰς τὸν πλοιοκτῆτας: «Λεπτούμεθα βαθέως, διότι ἐγκατελείψαμεν «Μαρίαν» σήμερον. Τὸ πλοῖον φλέγεται ἀπὸ πρώτας μέχρι πρώτης. Ἄδιναν νὰ πλησιάσωμεν, λόγῳ φλογῶν καὶ καπνῶν. Βραδύτερον διεβιβάσθη καὶ λεπτομεροτέρα ἀνάφορά τοῦ πλοιάρχου, εἰς ἣν ἐτοίχετο, διότι δὲν ἐπιδρεπε καμία ἐπίπεδη διασύσσεως τοῦ πλοίου, διότι ἀπαντᾷ τὰ κύτη καὶ τὰ «μπλόντερ» ἐφλέγοντο. Γέρνωμα καὶ ἐπερχατασκενάσματα παρεδόθησαν εἰς τὰς φλόγας, τὰ δὲ ἐλάσματα τοῦ καταστρόματος καὶ τῶν πλευ-

ρῶν ἐκάμφησαν, συνεπείᾳ πυραπτώσεως.

Τὴν 9ην Ἰουνίου ἤρχισαν σημειώμενα ἀλληλοδιάδοχοι σφοδραὶ ἐκρήξεις, τεμαχίζουσαν τὸ πυρολούσμενον, ἀλλ' ἐπιπλέον εἰσπέτι σκάφος. Ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ δόλχηρον τὸ πλήρωμα παρελήφθησαν ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν πλοῖον πλευτὸν ἀεροδόρῳ «Westfalen» μεταφερόμενος εἰς Φεργάντο Νοσόνγα, ὅποτε θὰ ἀναγιωρύσουν διὰ Περούαπούκον ἢ Ριόν Ιανέριον. Πρίν ἡ ἀρχίσουν σημειώμενα ἀκρίξεις ὁ πλοίαρχος μετὰ τῶν αἰσιοδικῶν καὶ ὅμαδος ναυτῶν εἰς ταπελάρει μίαν ἀκόμη ἀνεπιτεχημένη προσπάθειαν πρὸς καταπολέμησιν τοῦ πυρός.

**«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ»:** Ή ἀπολεθείσας ἀγκυρα αὐτὸν μετ' ἀρκετῆς ἀλυσίδεως εἰς τὸ Φλόριγκ άνεσύθη καὶ ἐποπθετήθη ἐξ νέου ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ. Κατόπιν τούτου τὸ σκάφος ἐξηρκούσθη τὸν πλούν του διὰ Στάβακερ, πρὸς ἐκγάρδωσιν.

(Μαΐου 27)

**«ΕΒΗΣ»:** Εξ Ἱσπανίκ δι 'Αμβούργον ἀπώλεσεν εἰς Ἀλτόνα μίαν τῶν ἀγκυρῶν του μετὰ 20 δρυμῶν ἀλάσσεως. Ἀγκυρα καὶ ἄλιστος ἀνεσθόμησαν βεαδύτερον καὶ μετεφερόμενα εἰς 'Αμβούργον.

(Μαΐου 27)

**«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»:** Ρεμουλκούμενον ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Σταρός» μὲ ταζύτητα δι μιλίων τῆς ώραν κατέπλευσεν εἰς Μοντεβίδεο τὴν 27ην Μαΐου, ἀγνωρισθέλαν εἰς τὸν ἐποτερικὸν λιμένα. Τὸ ἄ)π «Σταρός» ἐξηρκούμενος τὸν πλούν του διὰ Ροζάριο. Κατὰ τὴν πλεύσιν τοῦ ἄ)π «Ταξιάρχης» προσέσθησε τὸ σκάφος εἰς τὸν πλούν τοῦ κορηπίδωμα γερανούς, εἰς τῶν διποίων ἐβλάβη. Διὰ τὴν ἐποισενή του θὰ ἀπατηθῇ δαπάνη 60 λιρῶν. Τὸ φορτηγόν δὲν ἐπέστη ἡμίμιαν. Η βεβλαμμένη ἔλλει τὸν σκάφους αργεῖη τὴν ἐπομένην τοῦ κατάπλον ἀντικατασταθείσα διὰ τῆς ἐφεδονῆς. Ἐπηρολούμησεν ἐπιθεώρησις καὶ τὸ φορτηγὸν ἀνεχόρησε διὰ Βύλλαν Κονστιτούσιον.

(Μαΐου 27—Ιουν. 7)

**«ΑΙΓΑΙ»:** Παρέμενεν εἰς Νεάπολιν ἀπὸ τῆς 24ης Μαρτίου, συνεπίδιον βλάβης τῶν μηχανῶν του. Μετὰ τὴν ἐπέτειον εἰσόσεων, τὸ φορτηγόν ἀνεχόρησε τὴν 22αν π. μ. διὰ Γερασινήν.

(Μαΐου 28)

**«ΛΙΚΑΡΕΠΗΝ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»:** Επαναπορτώσαν εἰς Μοντεβίδεο καὶ ἐπιθεωρήθησεν ἐλατε ποτοποιητικὸν ναυσιπλοίας, ἀνθρακεύσαν δὲ ἀπέπλευτο διὰ Μπάρμπατος (διαταγάς).

(Μαΐου 29)

**«ΛΟΥΛΗΣ»** (εκ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ») Λαγυνοβολούν εἰς Βαλέντιαν προσέρχουσεν ἐπὶ τῆς ξυλίνης πρώτας τοῦ Ισπανικοῦ βοηθητικοῦ «GERMINAL». Άλι προσένθεται εἰς τὸ Ισπανικὸν ξυλίαν θὰ ἐπισενασθοῦν — ὡς ἀπεράνθητος εἰπειρογνόμων τοῦ οἰκείου λιμεναρχείου — ἀπὸ δαπάνης 200 πεσετῶν.

(Μαΐου 29)

**«ΝΑΡΚΙΣΣΟΣ»:** Αποπλέεσσαν ἐπὶ Ροζάριο μὲ 5566 τ. ἀραβοσίτον, λινοστόρον καὶ κριθῆς καὶ κατευθυνόμενον εἰς Μπονένος. Αὔρες πρὸς συμπλήρωμαν τοῦ φορτίου του, προσήρχασεν εἰς τὰ ἀβαθή τῆς διώρυγος Μάρτιν Γράφτσια, ἀλλ' ἀνείλκυσθη μετά τινας ὥρας καὶ ἐξηρκού-

TO NAYTIKON PAKTOREION  
Σ. Δ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

EN ISTAMPOULA

ίδιαιτέρως συνιστᾶται ἀπὸ πολλοὺς φίλους του καὶ τελάτας του διὰ τὴν συστηματικὴν ἐργασίαν του καὶ τὴν ἐνεργητικότητά του.

Γραφεῖα: ΓΑΛΑΤΑ, ΚΑΡΑΜΟΥΣΤΑΦΑ, 75

Τηλεγραφήματα: PULOS-ISTANBUL

Τηλέφωνον: 43448—Ημέραν καὶ Νύκτα.

**BITULAC LIMITED**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

**ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:**

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

BEDNIKIA & ENAMELS

EIDIKΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. BITULAC LIMITED

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

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:  
**ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ**  
7, BURY COURT, LONDON E.C. 3  
TELEPHONE: AVENUE 37.33

θήσε τὸν πλοῦν τού. Ζημίας ἐκ τῆς προσαράξεως δὲν ὑπέστη.

(Μαΐου 30)

«EMMY» (ex «ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ»): Κατευθυνόμενον κενὸν εἰς Ίνδιαν, ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσύνατου τοῦ εἰς τὰς ναυτικὰς ἀρχὰς τοῦ Σουέζ, ὅτι ἀνοικτὰ τοῦ Newport Rock συνεργούσθη τὴν 3ην νευτερινὴν τῆς 28ης Μαΐου μὲ ἓνα ἀλιευτικὸν πλοῖον, τὸ ὥπον καὶ κατεβύθισεν. Οἱ ἐπιβάνοντες ἀλλεὶς διεσώθησαν ἐπὸ τοῦ φορτηγοῦ καὶ ἀπεβιβάσθησαν εἰς τὴν Τσαμάσιαν. Τὸ φορτηγὸν δὲν ὑπέστη ζημίας. (Μαΐου 31)

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ»: "Εμφόρον ἐξ Δουνάβεως δι' Ἀγγίαν — Κόπινεν, εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ὁράν πρὸς ἐπιδιόθεσμον ζημίας τινὸς ἐπισημάτους κατὰ τὸν πλοῦν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ. Αἱ δεούσαι ἐποικεν ἔξετελέσθησαν καὶ τὸ φορτηγὸν ἀνεχώρησε διὰ Χούλη, μετὰ καθιστέρησην πέντε ἡμερῶν. (Μαΐου 31—Ιουν. 4)

«ΕΑΠΙΝΙΚΗ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Πειραιῶς εἰς Σουάκι μὲ 380 τ., πλαωσιδίρησην προσήρχεν εἰς τὰ ἀβαθή τῆς Λευκίμης. Εἰς δοϊθειαν κατέπλευσεν ἐξ Πατρῶν τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μαργάρη Μάτσα», ὅπερ καὶ τὸ ἀνέλκυσεν, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξεφορτησαν 70 τ. ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ. Μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν, τὸ πλοῖον κατημύνθη εἰς Κέρκυραν, ὅπου ἐπειθεωρήθη, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἐπανερρότωσε. Ἡ ζητηθεῖσα ἐπὸ τῶν ναυαγοσωστῶν ἐγγύησις κατετέθη καὶ τὸ πλοῖον ἀνεχώρησε διὰ Σούδας. (Ιουν. 1—6)

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΑΡΗΣ»: "Εμφόρον μὲ γεννήματα κατέπλευσεν εἰς Μπονένος Ἀὔρες, μὲ θρανάμενον τὸν κύλινδρον ἡγρῆς πέσεως καὶ τὸ ἔμβολον. Μετὰ τὴν ἔκτελεσιν προσωρινῶν ἐποικεν, ἔλαβε τὸ σάρας πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ Νταράρ. Αἱ δοϊστικαὶ ἐποικεν ὃν διεξαγόνθη ἐν Εδρώτη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. (Ιουν. 3—7)

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΛΗΝΗΣ»: "Απολέσον ἐξ Ἀμερίκης δι' Ἀπο Ανατολὴν ἀπώλεσεν εἰς τὸν ποταμὸν Scheldt μίαν τῶν ἀγνικῶν τοῦ μεθ' ἀλούσεως. (Ιουν. 4)

«ΑΙΩΝΗ»: Καθ' ὃν χρόνον τὸ Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον «BERNHARD BLUMENFELD» ἥλασεν ἀγνυφοβόλουν εἰς τὸ Στέττιν, προσέρχοντεν ἐπὶ τὸν πλησίον ἀντὸν ἡγρυφοβολημένον Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον «SARK», διπερ καὶ ἀνέστη ζημίας εἰς τὴν πλώραν τοῦ. Ἐλαφρὰς ζημίας ἐκ τῆς προσφρούσεως ὑπέστη καὶ τὸ Γερμανικόν. (Ιουν. 4)

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ»: "Ἐλισσόμενον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ζογκούλακα προσέρχοντες διὰ ἐπὶ τοῦ ἡγρυφοβολημένου πρὸς ἀνθράκεντον φορτηγοῦ «CAMPDEN HILL». Τὸ δεύτερον φορτηγόν, προσωριθέν, προσέρχοντες ἐπὶ τοῦ πλησίου ἀντὸν ἡγρυφοβολημένον Τουρκικὸν ἀτμόπλοιον «SARK», διπερ καὶ ἀνέστη ζημίας εἰς τὴν πλώραν τοῦ. Ἐλαφρὰς ζημίας ἐκ τῆς προσφρούσεως ὑπέστη καὶ τὸ «Βαθὺ τῆς Σάμου», ἐνῷ τὸ «CAMPDEN HILL», ἐπιθεωρήθεν τὴν ἐπομένην εἰς Κονιόρδου, ἐνῷ θημένη τὰ παλαιότερα λυγισμένα ἔλαιαρδος καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. Η πρόσφροντος ἐπῆλθε κατὰ τὴν διάρκειαν σφροδοῦ Βορείου ἀνέμου. (Ιουν. 3—5)

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ»: "Ἐνῷ ἥλασεν ἀγνυφοβόλουν εἰς Γρεβεντζενμάνθη, πρὸς ἀνθράκεντον, ἐν καιρῷ νυκτός, προσέρχοντεν ἐπὶ τοῦ κορηποδάματος, ἐποστὰν ζημίας τινὰς εἰς τὸ ποδόσταμον, προσαλέσσαν δὲ ζημίας καὶ εἰς τὴν προσιμαίαν. Ἐξ ἀφομῆς τοῦ ἀτυχήματος τούτου καθιστέρηθη ἡ ἀναχώρησης τοῦ πλοίου δι' Ἀρχάγειον. (Ιουν. 5—7)

«ΔΕΩΝΙΔΑΣ Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ»: Κατερούμενον τὸν Ποταμόν, ἥμ-

φορτον, ἐκ Ροζάριου διὰ Μπάρμπαντος (διαταγάς) προσήρχαξε τὴν 4.45 π. μ. τῆς 4ης Ιουνίου εἰς τὰ ἀβαθή παρὰ τὸ χιλιόμετρον 51ον. Τὴν ἴδιαν περίοδο ὥραν δύο Ἀγγλικὰ φορτηγὰ προσήρχασαν εἰς τὸ 53ον χιλιόμετρον. Ἐλπίζεται ν' ἀνελκυσθοῦν καὶ τὰ τοια σάρη μὲ τὴν παλιόσσιαν, ἀνεν δοηθείας ρημονιλῶν. Κατὰ νεωτέραν πληροφορίαν, τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἀνελκυσθεὶς ἔξηρολούθησε τὸν πλοῦν τοῦ. (Ιουν. 5—8)

«ΑΛΦΕΙΟΣ»: Απολέσον ἐξ Νταράρ προσέρχοντες ἐφ' ἐνός γερανοῦ ἐκφορτώσεως γαναθράκων, εἰς τὸν ὥπον καὶ προεξάλεσε ζημίας 3500 Γαλλικῶν φράγκων. (Ιουν. 7)

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ»: Έξ Πλέιτ μὲ ἀραβόσιτον διὰ Ράντερς προσήρχασεν εἰς τὰ φιόδη τοῦ Ράντερς. Τὸ σκάφος δὲν εἰρίσθεται ἐν ἀμεσωπούντοφθαλμῷ, θα παραστῇ ὥμως ἀνάγκη τηματικῆς ἐκφορτώσεως διὰ ν' ἀνελκυσθῆ. (Ιουν. 7)

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ»: Προσηραγμένον εἰς Πλέιτ. Ἀναφέρεται, ὅτι τὸ σάρας δὲν διατρέχει σινδενον, διότι ησφαλίσθη ἡ θέση τοῦ δι' ὄπτη ἀγνυφοβόλου. Οἱ φορτοτάται κατέστησαν ἐπευθύνους τὸν πλοϊαρχὸν καὶ τοὺς πλαισιότατα διὰ πλασαν ἐνδεχομένην ζημιάν τοῦ φορτίου ἐκ τῆς καθιστέρησης. Ἡ ἀνέλκυσις θὰ πραγματοποιηθῇ μετὰ τὴν πλήρωσιαν. (Ιουν. 7)

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ»: Έξ Ροζάριου διὰ Μπάρμπαντος προσήρχασεν εἰς τὸ 45ον χιλιόμετρον τοῦ Πλέιτ, ἀλλ' ἀνειλκυσθῇ ἀνεν δοηθείας ρημονιλῶν τοῦ πλοῦν τοῦ. (Ιουν. 6—8)

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ»: "Εμφόρον εἰς Λάζ Πάλμας, μὲ βλάβην τοῦ πηδαλίου. Τὰ ἀπαραίτητα ἀνταλλακτικά ἔχαστηματα μετεφέρθησαν ἐξ Ἀγγίας καὶ ἐποπθετήσθησαν, τὸ δὲ πλοῖον ἀνεχώρησε διὰ τὸν προσιστόν του. (Ιουν. 6—11)

«ΓΑΛΑΞΙΑΣ»: "Αγγέλλεται ἐξ Πλέιτ Σουδάν, ὅτι κατέστη ἡζοντος ὅτι ἀντίλια κεκλοφορίας τοῦ σάραν τούτου καὶ δέον ν' ἀντικατασταθῇ. Συστάσει τοῦ ἀραιδίου ἐπιθεωρητοῦ θὰ πλέσῃ τὸ σάρας μὲ ἡλιττωμένην ταζύτητα εἰς Κολόμπο, ἀφοῦ προηγουμένως ὑποτῆ προσιρινάς ἐποιενάς. Εἰς Κολόμπο θὰ γίνη νέα ἐπιθεώρησις. (Ιουν. 8)

«ΜΕΜΑΣ»: "Ἀπὸ Σάν Νικολάς μὲ 6375 τ. ἀραβόσιτον διὰ Μπάρμπαντος προσήρχασεν ἀνατολικῶς τῆς διώρυγας Farallon, εἰς τὸ 49ον χιλιόμετρον καὶ παραμένει ἐν ἀναμονῇ τῆς παλιρροίας. (Ιουν. 9)

«ΙΩΑΚΟΣ»: "Ἐξ Κονιόντες μὲ πετρέλαια δι' Ἰσπανίαν προσήρχεται εἰς τὸν οὖν Ἀγίου Γεωργίου, ἐνῷ ἡγρυφοβόλει, ἀλλ' ἀνειλκυσθῇ ἀνεν δοηθείας ρημονιλῶν. (Ιουν. 8—10)

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

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

20. Willemskade  
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY  
(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)  
SHIPBROKERS AGENTS

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

20. Willemskade  
ROTTERDAM,

NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF  
EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

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

20. Willemskade  
ROTTERDAM,

# C.K. HANSEN

STEAMSHIP OWNER, COALMERCHANT STEAMSHIPS,  
AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING-AGENT

SALE & PURCHASE

# COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

## ROYAL EXPRESS MAIL LINE S.S. "HELIOPOLIS,"

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

TAXEIA EBAOMALIAIA GRAMMI METAEU  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ  
Εκάστην Δευτέραν 4 μ.μ. πατ' εύθειαν ΑΛ)ΔΡΕΙΑΝ  
» Παρασκευὴν 11 π.μ. » ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

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

### ΑΠ "HELIOPOLIS,"

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

Διάρκεια ταξιδίου ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ μέχρι  
ΠΑΡΙΣΙΩΝ ὥραι 58.

Διαμονὴ εἰς ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ 11 ἡ 18 ἡμέραι  
εἰς τὰ καλλίτερα ξενοδοχεῖα.

ΑΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΜΕ ΤΑΣ  
ΕΥΝΟ·Ι·ΚΩΤΕΡΑΣ ΤΙΜΑΣ

Διὰ πληροφορίας καὶ κράτησιν θέσσεων ἀπευθυτέον εἰς  
τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σια—Ο.  
μήρου 20, Πειραιᾶ. Τηλέφ. 41.053 - 40.060.  
ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΠΕΡΙΓΗΣΕΩΝ·Πανεπιστη-  
μίου 40, Αθήνας. Τηλέφ. 22.243 καὶ εἰς ἄπαντα τὰ  
Γραφεῖα Ταξιδίων καὶ Τουρισμοῦ.

**ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ "Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ,, A.E.**  
**ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1<sup>η</sup> ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1936 ΜΕΧΡΙ 31<sup>η</sup> ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1936 (ΕΤΟΣ 7<sup>ον</sup>)**

<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ</b>		<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ</b>	
'Αξία άτμοπλοίον Έταιρίας μας .....	Δρχ. 17.511.540.70	Κεφάλαιον Μετοχέων .....	Δρχ. 14.000.000.
Συνάλογησία μας ἐπί ἀ)π «Ελλήν» καὶ «Φεοϊδής» .....	623.887.—	Άποθεματικὸν Ταχτικὸν Παλαιόν .....	» 397.467.45
'Αξία τριών φορτηγίδων μας .....	» 119.402.05	Τρέζοντες Λογαριασμοὶ .....	Δρχ. 2.280.615.90
'Εξοδα συντάσσεως Έταιρίας μας .....	» 1.—	Τρέζοντες Λογαριασμοὶ φορείδων μας .....	» 3.124.682.80 » 5.405.298.70
'Εξοδα ἔγκαταστάσεως .....	» 1.—	Λήξεως 1939 .....	»
Μετρητά ἐν τῷ Ταμείῳ καὶ παρά Τραπέζως .....	» 3.711.856.60	Φόροι Λημοσίου κλπ. τέλη διεπιδύμενα εἰς τὸ Δημόσιον καὶ Τ. Ε. Ε. Σ. .....	» 1.137.951.90
'Ελληνικὸν Δημόσιον: 'Οφειλόμενον ναῦλον καὶ ἔξι ἐπιτάξεως Ατμοπλοίον μας .....	» 927.488.65	Άπομαρτικὰ καὶ Προνοίας πληρωμάτων, Ταμείον Φυματίων 'Εργατῶν Θαλάσσης καὶ Φόροι Καθαρᾶς Προσόδου .....	» 329.114.60
Ναῦλοι εἰσπρακτέοι .....	» 189.454.35	Γραμμῆπα πληρωτέα .....	» 1.755.088.—
Γαιάνθρακες: 'Υπόλοιπα ἐν τοῖς Ατμοπλοίοις μας καὶ 'Αποθήκη .....	» 259.625.—	Προκαταβολαὶ ἐπί φορτωτικὸν Πρακτορείων μας .....	» 25.961.—
Χρεόστωι .....	» 418.415.20	Πειραιῶς .....	» 127.153.95
Τρέζοντες Λογαριασμοὶ .....	» 3.489.871.55	Προσωρινοὶ Λογαριασμοὶ .....	» 2.584.816.05
	Δρχ. 27.251.543.10	Μέρισμα παρούσης χοήσεως .....	» 1.400.000.—
	=====	Κέρδη καὶ Ζημία: 'Υπόλοιπον εἰς Νέον .....	» 88.691.45
			Δρχ. 27.251.543.10
	=====		=====

**ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ "ΚΕΡΔΩΝ & ΖΗΜΙΩΝ,,**

Φόροι Δημοσίου κλπ. τέλη καὶ ποσοστὸν 2 ο)ο 'Εξαθ.		Δρχ. 684.900.95
'Επιβατ. Στόλου .....	Δρχ. 5.904.805.65	
Γαλάνθρακες: 'Αξία κατανάλωμέντον γωνινθράκων .....	» 9.476.757.55	Εισπράξεις ἀπό Ναῦλος ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων ἀπό 1/1/36 μέχρι 31/12/36 καὶ ὅλωι διάφοροι ἔπιτάκτοι εἰσπράξεις .....
Μισθωτοφορδοσία Πληρωμάτων .....	» 5.536.773.75	» 37.001.222.25
'Επισκεναὶ καὶ Συντήρησις Ατμοπλοίοιν, Καθαρισμὸς 'Υφαλῶν καὶ Λεβήτων αὐτῶν .....	» 2.579.174.10	
'Υλικά καὶ Έφόδια Ατμοπλοίον .....	» 1.347.257.—	
Γενικὰ ἔξοδα καὶ ἔξοδα ἐξμεταλλεύσεως, Πλυντήρια, ἔξοδα Ατμοπλοίον καὶ Πρακτορείον, 'Υδρεύσεις, Διόδια, 'Αποζημιώσεις καὶ Νοσήλεια Πληρωμάτων, Δημοπειστής, 'Ασφάλιστρα Ατμοπλοίον καὶ Πληρωμάτων, Τηλεγραφικά καὶ Τηλεφωνικά, 'Εντυπα καὶ Γραφική ὑλη, Φαρμακά καὶ 'Υγειονομικά Φόρος 'Επιτηδένματος, 'Ενοίκια Γραφείων καὶ Παραπτηγμάτων Ο. Α. Π. 'Αποζημιώσεις, Μεστείαι καὶ Προμήθεια, Ποσοστά Πρακτόρων, Ναῦλοι καὶ ἔξοδα Μεταφορώσεων, 'Ενοίκια 'Ασυρμάτων Τηλεφώνων, 'Εργατικὴ κλπ. .....	» 10.558.100.90	
'Αποδοχαὶ Προσωπικοῦ Γραφείων καὶ Διευθύνσεως .....	» 794.562.80	
Πιστωτικὸν 'Υπόλοιπον διατιθέμενον ως κατωτέρῳ .....	» 1.488.691.45	
	Δρχ. 37.686.123.20	
	=====	
		Δρχ. 37.686.123.20
	=====	

**ΚΑΘΑΡΟΝ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΝ ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΔΡΧ. 1 488 691.45 ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΟΝ**

Διὰ μέρισμα πρὸς δραχμὰς 50 κατὰ μετοχὴν .....	Δρχ. 1.400.000.—
'Υπόλοιπον ἀφίεμενον εἰς Νέον .....	Δρχ. 888.691.45

'Ο ἐντεταλμένος Σύμβουλος

**ΠΕΤΡΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**

Σημείωση: Τὸ ἐπί δραχμῶν 50.— κατὰ μετοχὴν ἐλεύθερον φόρον μέρισμα πληρωθήσεται μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων ἔχοντος Τοῦ παρόντος Ισολογισμοῦ ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τῶν ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 2 μερισματαποδείξεων καὶ εἰς ιμέραν ὁρισθησούμενην ὑπὸ τοῦ Διοικητοῦ Συμβουλίου.

(Οδηγεία δημοσίευσις ἀναγνωρίζεται ἀνεν ἐγγάφου ἐντολῆς)

**ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES**

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
EN **ΚΕΡΚΥΡΑ**

**ΒΟΥΔΛΕΥ&ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY&CONDI**

**ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ**

**ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ**

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-KERKYRA CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)  
THA DΙΕΥΟΥ { WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS  
TΗΛΕΦΩΝΟΝ 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI

## Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Δέος ἡσαν τὰ κύρια γαραζητησικά τοῦ 15θημέρου τῆς ναυλαγορᾶς, ἵε τοῦ Πλέετ σταθερά ξένησις χωρητικότητος, μὲ ναῦλος ὑψηλός — τοὺς ἀνοτέρους πληρωθέντας κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπαετίαν — καὶ ἡ ζηρότης τῶν χρονιῶν ναῦλωσεν διὰ μαραύς, ὄπωδεποτε, περιόδους καὶ εἰς τιμᾶς συνεχώς βελτιωμένας. Εἰς τὸ Πλέετ, παροδικά ἴπποζαν αἱ διαυμάναεις γαλαζότητος, ὅφελόμενα κυρίως εἰς τὴν ἐφετεικότητα τῶν φορτιστῶν, λόγῳ τῆς ἀσταθείας τῆς σιταγορᾶς. Η ἔλλειψις χωρητικότητος δι' ἐγγυέστας ἡμερομήνιας ἐπέδοσεν, ὅχι μόνον εἰς τὴν διατήμον, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναῦλων. Τόσον τὰ δι' Εὐρώπην, όσον καὶ τὰ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν πλειστάντα σκάψη ἀπῆλαναν ἔξαιρετικῶς παῦλον ναῦλον, ἢ δὲ ξητησι πλοίον ἐπεξετάθη μέχρι καὶ τοῦ Σεπτεμβρίου, μὲ τιμᾶς 36 δι' ὥρημένους λιμένας Ἀγγλίας (Ίονίου), 34) — διὰ 1—15 Ίουλιον, 32) 6 ἦντος 33) 3 διὰ 15—31 Ίουλιον καὶ 32) 9 δι' Αὔγουστον — Σεπτεμβρίου, διὰ δὲ τὰς Ἰνού. Πολιτείας ἡ Καναδῶν 40) — ἦντος 41) 3. Δεδομένης τῆς ἐνθείας διαθέσεως φορτίων ἀφοβούτον εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ τῆς περιωρισμένης προσφορᾶς χωρητικότητος, ποτεντά, διὰ αἱ ἀνοτέρω τιμᾶς θέλουσι διατηρηθῆναι διὰ τὰς ἐπομένους μῆνας.

Τὰ πλαϊσιόδημα τῶν Ἰνού. Πολιτείων καὶ τὰ σιτηρά τοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου μισχῶν ἀπησζόησαν χωρητικότητα, οἱ ναῦλοι, δῆμος, καὶ ἐντεῦθεν διετηρήθησαν σταθεροί, παρὰ τὴν ἐν τοῦ Πλέετ προβλεπομένην σισσώρευσιν διαλεκτισμῶν πλοίων. Ἀπὸ Κόλπου (πλαϊσιόδημα) σελ. 28) — ἦντος 29 — δι' Ἀγγλίαν, 37) — φίο δι' Ιαπωνίαν καὶ μέτωπο Νόρδεργον φέντε 26) διὰ Γδυνίαν, 25) δι' Ἀγγλίαν καὶ δολ. 7.75 διὰ Δυτ. Ιταλίαν. "Οσον ἀφορᾷ τὰ σιτηρά τοῦ Μόντρεαλ, ἡ αντὴ διετηρήθη βάσις τῶν 3) — τὸ κοντρότερο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ζωηροτέραι ἐπήρξεν ἡ κίνησης ζαζάραφεν. Δι' Ίουλιον ἐπληρώθησαν εἰς μετρον σάψας 26) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἐπειδὴ Κούνεας. Ἀρχετά τὲ ἀλλοι πλοῖα ἐκλείσθησαν δι' Ἀμερικανῶν «τάμη - τούρτερος». Οὕτω, διὰ δύο Μεσογειακά ταξίδια ἀπὸ Νόρδεργον φέντε (Ἔναρξης Ίουνου) μὲ ἐπαναπλάσιον εἰς Ἡν. Πολιτείας (Ατλαντικῶν), ἐπληρώθησαν 10) —, ἐνῷ 7) 6 ἦντος 8) — ἐπληρώνοντο δι' ἐπέρας κατευθύνοντες. Δι' ἓνα κυριλικὸν ταξίδιον "Ἀπὸ Ἀνατολῆς μεγάλῳ σάψαφος ἐκλεισθῆνε τὰ 11). Ἐν τῆς ζωηρότητος ταύτης ἀποδεινώντων ἡ σταθερότης τῆς ἀγορᾶς καὶ αἱ αισιόδοξοι προβλέψεις ἐργασίας διὰ τὰς προσεγγίες μῆνας. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰσηγήσοντο διεποδήποτε ἐργασία, μὲ τιμᾶς δῆμος ικανοποιητικάς. Ἐλληνικὸν ἀπὸ 11.000 τ. ἐκλεισθῆ ἀπὸ Βόρ. Κολομβίαν (Ίουνου) δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 37) 6, φίο.

Σχετικὴ ημερία ἐπερχόμενην, ἀρ̄ ἐτέρου, εἰς τὰς τομεῖς τῆς "Ἀπὸ Ἀνατολῆς, τὸ ἐκεῖ δῆμος διαθέσιμον τοννᾶς εἰνε τόσον περιωρισμένον,

ὅστε καὶ διὰ σποραδικὰς ἀκόμη διαταγὰς μετὰ δυσχερείας ἔξενοισονται πλοῖα. Ναῦλωσεις τινὲς ἔξελείσθησαν ἀπὸ Σαγκάν (δρυνῶν) εἰς τὰ 45) 6—46) 6 (Ίουλιον—Αὔγουστον) διὰ Β. Γαλλίαν, ἐνῷ δι' ἐλαιοπόροφόρους οὐδεμίᾳ ἐσημειώθη ζήτησε. Μερίδες μόνον φορτίον ἀπὸ Νταλνύ ἐπληρώθησαν εἰς τὰ 42) — διὰ Ρόττερντα — Ἀμβούργον. Διὰ ζαζάραφες Ἀγ. Μαρικίον ἐπληρώθησαν εἰς Ἀγγλικὰ σπάρη 37) 6 δι' Ἀγγλιαν καὶ 40) — δι' Ἀγ. Λαυρεντίου καὶ δι' ἀνθρακίτην ἐπὶ Πόρτο Κάμπας διὰ Βαλτιμόρου 43) —, Ίουλιον. "Οσον ἀφορᾶ τοὺς φορτωτὰς τῆς Αὐστραλίας, ἐλάχιστον ἐνδιαιρέθον ἐπέδειξαν διὰ τὴν ναῦλωσιν χωρητικότητος. Διὰ τὰ Ιαπωνικά «τάμη - τούρτερος» ἐξ ἄλλου ἐπληρώθησαν 10) 6 διὰ 5 διὸ 7 μῆνας, μὲ παραλαβὴν—παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν, ἐνῷ μία κατὰ ἐργασία παρετομῇ καὶ δι' ἀράδοσιν Ν. Ἀφρικῆς εἰς τὰ σελ. 32) 6 ἀπὸ Κέιπ Τάνον δι' Ἀγγλίαν καὶ 33) 9 δι' Ἀγ. Λαυρεντίου.

Οἱ Μεσογειακοὶ τομεῖς, πλὴν μᾶς συνήθους κανήσεως μεταλλευμάτων μὲ σταθεροὺς ναῦλους καὶ τινῶν διαταγῶν ἀπὸ Μ. Θάλασσαν (μεταλλεύματα καὶ ἀνθρακίτην) δι' Ἡν. Πολιτείας εἰς τὰ 20) — ἦντος 21) —, οὐδεμίᾳ ἀλλη ἐνδιαιρέσσαν ἐργασία ἐσημειώθη. Τελευταῖς μόνον ἐχητούντο μικρὰ σπάρη διὰ «τάμη - τούρτερος» 4 ἦντος 6 μηνῶν ἐπὶ Μ. Θάλασσης εἰς τὰ 9) 3. Τὰ ταξίδια Βαλτικῆς διὰ ζηνέσιν ἐν πλήρει δργασμῷ καὶ εἰς τιμᾶς κατὰ 30) — ἐπερχόμενας τοῦ γνωστοῦ σχεδίου.

Οἱ γαύινθωραις Ἀγγλίας καὶ Κόρτινεντ μὲ ἀρχετὸν κίνησιν καὶ μὲ τιμᾶς ἐπὶ Ν. Οραλλίας 14) 3 ἦντος 14) 9 διὰ Πλέετ, 15) — διὰ Χάιμαν, 13) 6 δι' Ταΐλιαν καὶ 14) — δι' Ἀλεύριον, Π. Σαΐδ ἡ Ἀλεύανδρειαν ἀπὸ δὲ τὸ Δάντοιγε εἰς τὰ 17) 6 δι' Ἀλεύανδρειαν καὶ 17) 9 διὰ Μάρ Ντέλ Πλάτα.

### Ἡ γραμμὴ Κύπρου-Παλαιστίνης

Ἡ ἐπὶ τῶν ἀγόνων γραμμὴ Ἐπιτροπῆ, μελετήσασα τὰς ἐποβληθεῖσας αὐτῆς προσφορὰς διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Θεσσαλονίκης—Πειραιῶς — Κέρδου — Σιρίας — Παλαστίνης — Αἴγυπτον, ἀπεδεχθῆ τὰς προτάσεις τῆς Ἀζτολίοις τῆς Ἐλλάδος, Α.Ε.· Δι' αὐτῶν ἀνατιθάνται ἡ ομήδαιος ἐπαριστήσι τὴν γραμμὴν διὰ τὸν ἀπὸ Ἀττικῆς, «Κέρδου», «Ἄνδρος» καὶ «Θράκη», ἐναλλάξ, μὲ ἐπιχορήγησιν ἡγεμονεύοντας κατὰ 35 οἱ, ἔναντι τῆς τοῦ π. ἡ λόγῳ τῆς ἐπερτυμήσεως τῶν γνανθράκων.

### Ἄτυχημα εἰς φορτηγὸν

Τὸ φορτηγὸν «Μεσσαριά Νομιζοῦ» ἀπέστειλε τὴν πρώταν τῆς 14) το. μ. οδιμανούντοντον εἰς θέσεων πλ. 38—48' καὶ μήκους 24—50'. Τὸ ἐγγυς ἐνιστόμενον φορτηγὸν «Τάσσος» ἐπεστρεψεν εἰς βοῆθειαν καὶ θᾶττοις οἰκήσιμην νὰ φυμανθῆσῃ τὸ κινδυνεύον σάψαφος εἰς τὴν Σκῆνον.

### Τὰ ναῦλωδέντα φορτηγά μας

#### —Ἐπὶ Ρίβερ Πλέετ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΜΑΡΙΑ» ἐπὶ Σάνν Λορέντζο 6200 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 34) 9, ἐνώ γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 35) —, μὲ ὄψιὸν Μεσογείου — Ἀδριατικὴν, καντούέλο 30 Ίουνου.

«ΦΑΙΑΞ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάνν Λορέντζο 10.000 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλι, Λίβερπολ, Μπλόουντ, Είβονμάουθ ἡ Ἀμιστερντα 32) 6, φόρτωσις 1—15 Ίουλιον.

«ΛΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάνν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλι, Λίβερπολ, Μπλόουντ, Είβονμάουθ ἡ Ἀμιστερντα 33) —, φόρτωσις 1—15 Ίουλιον.

«ΛΙΛΗ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάνν Λορέντζο 7300 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 34) 6, ἐνώ Κάρδιμ, Μπλόουντ Ρόττερντα 34) 3, δήμον Ἀμέρερσαν 34) —, ἐνώ Ηνομένας Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ ἡ Κόλπου) — Καναδῶν 40) —, φόρτωσις 25 Ίουνου — 10 Ίουλιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ» ἐπὶ Σάνν Λορέντζο 6000 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 36) —, ὄψιὸν Βόρειον Ἀμερικὴν (λιμένας Ατλαντικοῦ ἡ Κόλπου) — Καναδῶν 41) —, φόρτωσις 20—30 Ίουνου.

«ΕΥΒΟΙΚΟΣ» ἐπὶ Σάνν Λορέντζο 6500 τ. δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 33) —, ὄψιὸν Μπλέργκεν — Αζορες 35) —, φόρτωσις 1—15 Ίουλιον.

«ΩΡΩΠΟΣ» ἐπὶ Σάνν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν 34) 6, δήμον Γένοβαν, Νεάπολιν ἡ Λιθόρο 35) 6, ἐνώ Ελλάδα 37) —, φόρτωσις 1—15 Ίουλιον.

«ΡΟΚΟΣ» ἐπὶ Σάνν Λορέντζο 9000 τ. δι' Ἀμέρερσαν 35) —, δήμον Ελλάδας 37) —, φόρτωσις 1—15 Ίουλιον.

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ**  
**ΡΑΝΗΕΛΛΕΝΙΚ 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

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 ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

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

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"  
PIRAEUS

ΤΗΛΕΦ. 42633

Ρόπτερνταμ 35)3, καντσέλλο 12 'Ιουνίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» από Νεοκούρα μὲ συν-  
πλήρωσιν εἰς Μάρτιον ντὲ. Πλάταν, Μπούνεος "Αὔρες, Μπάζιαν Μπλάγ-  
χαν ἡ Λά Πλάταν 7400 τ. δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόπτερνταμ 36)—, ἀμφο-  
τέρους 36)6, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΣΟΥΝΙΟΝ» ἐξ Ροζάριο 4400 τ. δι' 'Αγγλίαν 35)—, μὲ πλῆρες ὄ-  
ψιὸν διὰ Κόντινεντ, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΠΑΡΑΛΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5200 τ. διὰ Λίθ 37)—, ἐν τούτον  
— Χοῦλλ 36)6, Ρόπτερνταμ 36)3, 'Αμβέρσαν 36)—, ὄψιὸν φορτώσε-  
ως ἀπό Σάντα Φέ 38)3 βάσιν, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΚΑ ΗΡΩΤΟΠΑΙΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7200 τ. διὰ Λονδί-  
νον — Χοῦλλ 34)—, δημὸν Σκανδινανίαν 36)9, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούλ.). — δηρ ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο  
9000 τ. δι' 'Αμβέρσαν 32)—, φόρτωσις 5—20 'Ιουλίου.

«ΝΙΚ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ὅχι ἀνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι'  
φορτιμένους λιμένας 'Αγγλίας ἡ 'Αμστερνταμ 34)6, φόρτωσις 25 'Ιου-  
νίου — 10 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' φορτιμένους λιμένας  
'Αγγλίας 34)6, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 15—30 'Ιουλίου.

### —'Εξ 'Αγγλίας—Κόντινεντ (Διὰ γαλάνθρακας)

«ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» ἐξ Κάρδιφ 7200 τ. διὰ Ρίον 'Ιανέντρον ἡ Σάν-  
τος 13)6, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΧΑΛΙΩΤΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 6500 τ. διὰ Μπούνεος "Αύ-  
ρες ἡ Μοντεβίδεο 16)6, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΟΣ» ἐξ Κάρδιφ ἡ Μπάρρων 6600 τ. διὰ Μπούνεος "Αύ-  
ρες 13)9, φόρτωσις 17—23 'Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ» (ex «INVERGARRY») ἐξ Ρόπτερνταμ 9500  
τ. διὰ Ρίον 'Ιανέντρον 11)6, φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 5 'Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗΣ» (ex «ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΚΟΥΛΑΟΥΘΡΟΥ») ἐξ  
Μπάρρων 3800 τ. (τρίμηνα φορτίον) διὰ Κολόν (Αργεντινής) σελ. 18)—,  
καντσέλλο 12 'Ιουνίου.

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 7500 διὰ Μπάρρων 15)—,  
φόρτωσις 20 'Ιουνίου.

«ΤΑΣΙΣ» ἐξ Δάντσιγκ 6800 τ. δι'. 'Αλεξανδρείαν 17)6, φόρτωσις  
15—30 'Ιουνίου.

«ΝΙΤΣΑ» ἐξ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Μπάζιαν Μπλάγχαν 14)9, ἀμεσος  
φόρτωσις.

«ΚΟΥΛΑΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ» ἐξ Ρόπτερνταμ 6500 τ. διὰ Πειραιᾶ  
14)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΦΡΕΔΑ» ἐξ Ρόπτερνταμ 7000 τ. διὰ Μοντεβίδεο 12)7½, ἀμεσος  
φόρτωσις.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρρων ἡ Νιούπορτ 5000 τ. διὰ  
Ζαράτ 13)6, φόρτωσις 14—19 'Ιουνίου.

«ΒΑΣ. Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Σόντερλαντ 6500 τ. διὰ Μπούνεος  
"Αύρες — Ροζάριο 15)6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρρων ἡ Νιούπορτ 5800 τ. διὰ Ροζάριο  
16)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

### —'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΕΝΤΩΡ» ἐξ τοῦ Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 24)  
1½, νέτ - τέρμις, φόρτωσις 'Ιουνίου.

### —'Εκ τῆς Μεσογείου

«ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Πότι 6800 τ. μεταλλεύματος διὰ  
Γένοβαν 12)6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κέρδου 2600 τ. μεταλλεύματον διὰ Ρένι  
4)3 φίο, καντσέλλο 25 'Ιουνίου.

«ΚΥΘΗΡΑ» ἐξ Κέρδου 1700 τ. μεταλλεύματον διὰ Ρένι 4)3 φίο,  
φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΚΑΛΙΩΣ» ἀπό Μαντούδη 2200 τ. μεταλλεύματον διὰ Ρόπτερνταμ  
18)6 φίο (ναῦλος πληρωτέος εἰς δραχμάς), φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΙΓΟΡ» ἐξ Καλαμῶν 4200 τ. σταφίδα (εἰς σάκκους) διὰ Βρεμήνη—  
'Αμβούργον 15)9 (ναῦλος πληρωτέος εἰς δραχμάς), φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΗ Τ.» ἀπό Στρατούν 4000 τ. μεταλλεύματον διὰ Σούντσβαλ  
16)—, ἀμεσος φόρτωσις.

### —'Εκ Μανής Θαλάσσης

«ΟΜΟΝΟΙΑ» ἐξ Πότι 6000 τ. μεταλλεύματος δι' 'Αμβέρσαν ἡ  
Γάνδην 17)—, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΦΩΤΗΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. γιανθρώπουν δι' 'Αμβέρσαν  
16)6, ὄψιὸν Ρογέν 18)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

### —'Εκ τῆς "Απω Ανατολῆς

«ΟΡΟΣ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ» ἐξ Πότι Κάμφας ἡ Hongay 7700 τ.

ἀνθρακίτον διὰ Μασσαλίαν, Σέτταν, Βορδό, Ρότοεφορτ, Νάντην ἡ  
Ρογέν 43)—, φόρτωσις 1—20 'Ιουλίου.

«ΘΕΤΙΣ» ἀπό ἓνα τέσσαρας λιμένας Μαντράς 7000 τ. φο-  
τίνια δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον φέντε 43)9, φόρτωσις 12—28  
'Ιουνίου.

«ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ» ἀπό Chinwangtao 8000 τ. γιανθρώπουν διὰ Σιγ-  
κατσέφην 12)6, φόρτωσις 15—30 'Ιουλίου.

### —'Επι παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» ἀπό ἓνα ἡ δύο λιμένας Νόρδερν - φέντε 6000 τ.  
παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἐὰν δύο  
λιμένας ἐκφορτώσεως σελ. 26)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» ἐξ Τάμπας 8000 τ. φορτάτων διὰ Γκάρστον  
σελ. 17)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΩΚΕΑΝΙΣ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν)  
6000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 28)6 ἔνα λιμένα, 29)— δύο λιμέ-  
νας, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΑΟΣ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πο-  
λιτειῶν) 6000 τ. παλαιοσιδήρων 28)6 ἔνα λιμένα, 29)— δύο λιμένας  
ἐκφορτώσεως, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, καντσέλλο 15 'Ιουνίου.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἐξ Ντόρμπαν 7000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβέρσαν  
— Ρόπτερνταμ 26)— φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἀπό Νιούφοντλαν 2000 φάδοις ξυλείας διὰ  
Μπριστόλ Τάννεν 72)6, φόρτωσις ἀρχής 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούλ.). — τὸ κονδώ-  
τρο, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Χάμπτον φόδες 6500 τ. γιανθρώπουν  
διὰ Μοντεβίδεο 14)3, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» ἐξ Νέας 'Υδρας 8000 τ. παλαιοσιδήρων διὰ  
Ρόπτερνταμ 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—25 'Ιουνίου.

«ΝΗΡΕΥΣ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 11.000 τ. γεν. εἰδῶν δι' 'Αγ-  
γλίαν 37)6, φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου.

### —Τάχιμ τσάρτερος

«ΝΕΛΛΑΥ» 8883 τ. φορτίου «τάχιμ - τσάρτερο» διὰ ταξίδιον Χιλῆς—  
Ἐνόρπητης (νιτράτα) σελ. 7)6, παράδοσις εἰς Χάμπτον φόδες 1—15 'Ι-  
ουλίου ἐπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον μετὰ τὴν  
συμπλήρωσην τῆς μεταφορᾶς.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» 10.400 τ. φορτίου, «τάχιμ - τσάρτερο» εἰς ταξίδιον  
Ἐνόρπητης — Απο 'Ανατολῆς (μέσῳ 'Αλεξανδρείας, μετ' ἐπιστροφῆς,  
σελ. 6)10)½, παραλαβὴ εἰς Μπάρρων 1—15 'Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'Αγ-  
γλίαν — Κόντινεντ μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολαίων.

«ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ» (ex «INVERGARRY») 10.300 τ. φορτίου,  
«τάχιμ - τσάρτερο» διὰ δύοτερα μῆνας εἰς ταξίδια Βρετανίας — Βορείου  
'Αμερικῆς ἡ Κόντινεντ, 7)— ἔναρξης τέλη 'Ιουλίου — ἀρχῆς Αὐγού-  
στου.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» 6270 τ. φορτίου, «τάχιμ - τσάρτερο» εἰς ταξίδια Βαλ-  
τικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης (Ξυλεία) διὰ τέσσαρας ἔως 33 μῆνας 7)9,  
παραλαβὴ εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, ἔναρξης 'Ιουνίου.

«ΧΡΥΣΗ» 8500 τ. φορτίου «τάχιμ - τσάρτερο» δὰ τρία ταξίδια Με-  
σογείου — Βορείου 'Αμερικῆς — Ενόρπητης, 6)9, παραλαβὴ εἰς Πόρτ  
Σαιδ, 'Ιουνίου, παράδοσις εἰς ἔνα λιμένα 'Αγγλίας ἡ Κόντινεντ μετὰ  
τὴν λήξιν τῶν συμβολαίων.

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» (ex «LEITH HILL») 7983 τ. φορτίου, «τάχιμ-  
τσάρτερο» εἰς ταξίδια Βορ. 'Αμερικῆς δι' 6 ἔως 8 μῆνας, σελ. 8)—, πα-  
ραλαβὴ εἰς 'Ειδομονόθ 'Ιουνίου, παράδοσις εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ  
μετὰ τὴν λήξιν τῶν συμβολαίων.

«ΔΙΟΝ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ» 8000 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» διὰ ταξίδιον  
'Ηνωμ. Πολιτειῶν — Ιαπωνίας 8)—, παράδοσις 'Ην. Πολιτείας  
'Ιουλίου — Αἴγυπτον καὶ ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

«ΤΑΥΓΕΤΟΣ» 8052 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» διὰ μεταφορὰν νι-  
τούτων Χιλῆς 7)9, παραλαβὴ Χάμπτον φόδες ἡ Ταύρλεστον 5—15 'Ι-  
ουλίου, παράδοσις εἰς Κόλπον, μετὰ πέρας συμβολαίων.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» 8200 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» διὰ μεταφορὰν νι-  
τούτων Χιλῆς 7)6, παραλαβὴ εἰς Βόρ. 'Αμερικήν, 'Ιουλίου, παράδο-  
σις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον.

### —Ναυλώσεις τάκνερος

«ΙΩΝΙΑ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνομένων Πολιτειῶν)  
8000 τ. πετρέλαιον διὰ Δυτικήν Ιαπωνίαν 30)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

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

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ**

**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155**

**ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ, ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ**

**ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ**

**ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΛ, ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΛΑΙΑ**

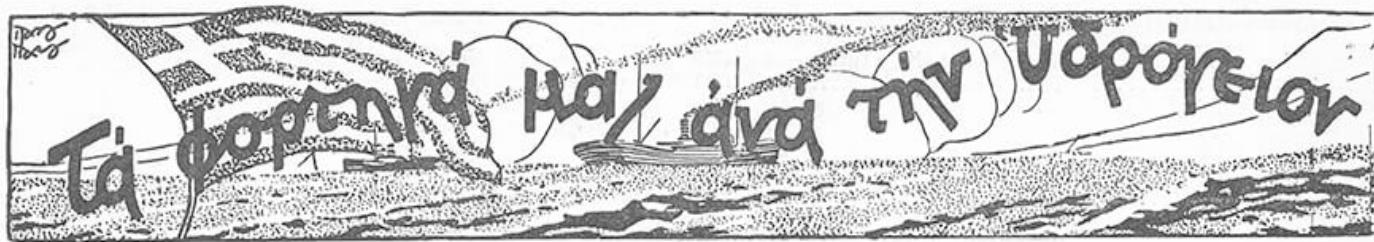
**ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ · ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ**

**ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ**

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

**NAVAL ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS**

**PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155**



## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος  
ναυπ.  
γκρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ. γκρ.
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11 1656
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14 4297
Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11 4248
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12 3283
Άγια Βαρθάρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13 4572
Άγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα και Σία	04 2434
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11 3809
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12 4151
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19 4514
Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99 1106
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15 3687
Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάστος	12 1864
Άδαμας	έτ. «Αδάμας» Α.Ε.	18 4144
Άδαμ. Γεωργαντής	άδειφ. Γεωργαντή	16 3445
Άδαμ. I. Πειθής	άδει. I. Πειθή και Σία	08 4537
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17 5838
Άθανασίος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07 4295
Άθηνά Λιθανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36 4824
Άιας	άδ. Πατέρα	15 4729
Άιγαλ	Γ. και Α. Φόρσα και Σία	96 1406
Άιγαλον	'Ετ. «Άιγαλον» Α.Ε.	19 5285
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13 4929
Άικατερίνη Π.	Χρ. Πέπλα	89 1800
Άικατερίνη Τ.	Α. Τερμάζου	17 2719
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17 7777
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17 6600
Άινος	Α. Λοϊζη	10 3554
Άις Γιώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08 2098
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20 4261
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13 4355
Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιμτζή	06 4343
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17 5140
Άλφειδος	Σ. Λιβανοῦ	20 5116
Άναστασία	Π. Πρωτοπατά	05 2883
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14 3382
Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17 4933
Άνδρεας	Ιόνιον» Α. Ε.	19 6566
Άνδριωτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12 4393
Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19 5173
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12 4603
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γονλανδρή	21 4358
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13 5411
Άννα Μαρία	έτ. Σταθάτου	85 1272
Άννα Σταθάτου	Α. Τερμάζου	18 5655
Άννα Τ.	Κ. Μιχάλου	06 2728
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Σ. και Π. Λαμπού	05 3298
Άντωνης	Α. Γεωργαντή	15 3729
Άντωνιος	άδ. Βλασπόνιοι	83 1187
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	17 1957
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	01 3514
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	15 3557
Άξιός	Σ. Λιβανοῦ	20 3836
Άργολικός	Μαρ. Εμπιπούρου	19 5289
Άρεθουσα	Νιζ. Καμπούρη	21 4786
Άρης	Μ. Σνάλη	11 3693
Άριάδην	I. Νικηφόρου- Ε. Λαμπού	14 4810
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γουλανδρή	12 4745
Άρκαδία	άδ. Ρούσθη	05 3470
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	66—21 904
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	06 1433
Άρχων	Κεοτή Λαμπού	17 4349
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	21 1364
Άσπασιά	I. Γαλάζη	95 1344
Άστερια	Ι. Α. Ταζιμτζή	14 4211
Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	04 3313
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντις» Α.Ε.	96 1335
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόδη» Α.Ε.	19 5446
Άϋρα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	09 4009
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτα	12 4652
Βαθύ τής Σάμου.	νιών Δ. Ιγγλέση	05 2485
Βαρθάρα	Άθ. Ζωϊοπούλου	12 1556
Βασ. Δευτούνης	Π. Δευτούνη	10 1354
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	12 3299
Βάσος (τάνκερ)	Ίω. Δ. Χανδρή	07 3429
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	12 4733
		19 2844

## ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

έρθ. Βόλον 5 Ιουν.  
έρθ. Άράχους 10 Ιουν.  
διηλ. Μοντεβίδεο 5 Ιουν. διά Σάντα Λουτσία  
έρθ. Σιτιταβέκιαν 4 Ιουν.  
άνεξ. Μοντεβίδεο 29 Μαΐου δι' "Αγ. Βιζέντιον  
διηλ. Μπόναν 13 Ιουν. διά Γρόττεμπουργκ  
άνεξ. Στέττιν 6 Ιουν. διά Μπονένος "Άιρες  
άνεξ. Γένοβαν 5 Ιουν., Όραν 9 διά Πλέιτ  
άνεξ. Μπάρου 4 Ιουν. διά Πλέιτ  
άνεξ. Φετιγιέ 8 Ιουν. διά Σέτταν  
έρθ. Γάνδην 10 Ιουν.  
έρθ. Πειραιά 5 Ιουν.  
άνεξ. Μπάρου 5 Ιουν. διά Μπονένος "Άιρες  
έρθ. Μαρούλιν 1 Ιουν.  
διηλ. Αγ. Βιζέντιον 5 Ιουν. δι' Ελδόπατην  
διηλ. Αδεν 3 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν  
άνεξ. Όραν 4 Ιουν. διά Χούλι  
έρθ. Geelong 2 Ιουν.  
έρθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 2 Ιουν.  
άνεξ. Πειραιά 11 Ιουν. δι' Όραν  
άνεξ. Υμούνιτεν 9 Ιουν. διά Βεΐρα  
έρθ. Φιλαδέλφειαν 6 Ιουν.  
έρθ. Μαρούλιν 1 Ιουν.  
διηλ. Πειραιά 6 Ιουν. διά τό Ρόττερνταμ  
έρθ. Χούστον 24 Μαΐου  
άνεξ. Μοντεβίδεο 28 Μαΐου διά Μπάρματντος  
διηλ. Μαδέρας 2 Ιουν. δι' "Αμστερνταμ, έρθ. 12  
είς Ονέγκα 10 Ιουν.  
διηλ. Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Βενετίαν, έρθ. 5 Ιουν.  
άνεξ. Ρίον Ιανέριον ἀπό 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ  
άνεξ. Μπονένος "Άιρες 2 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον  
διηλ. Γιβραλτάρ 7 Ιουν. δι' Αμβέρσαν  
έρθ. Πόρτ Νατάλ 6 Ιουν.  
άνεξ. Άλεξάνδρειαν 3 Ιουν., Μπόναν 9 διά Χούλι  
άνεξ. Φολλόνικα 1 Ιουν., Γιβραλτάρ 7 δι' "Αμστερνταμ  
έρθ. Κάρδιφ 3 Ιουν.  
άνεξ. Μπονένος "Άιρες 29 Μαΐου διά Λός "Αντζελες  
έρθ. Ρίον Ιανέριον 5 Ιουν.  
άνεξ. Πόρτ Σαθάρ 8 Ιουν. διά Γάνδην  
άνεξ. Δάντσιγ 7 Ιουν. διά Μπονένος "Άιρες  
διηλ. Περιόμ 3 Ιουν. διά Καλκούταν  
διηλ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν. διά Μπέργκεν  
άνεξ. Σέτταν 3 Ιουν. διά Γένοβαν, έρθ. 6  
άνεξ. Χούστον 1 Ιουν., Κρίστομπαλ 9 διά Kamaishi  
άνεξ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν. διά Πειραιά  
διηλ. Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Κόντινεντ  
άνεξ. Νεκοτόσα 9 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον  
άργει Πλέναφ ἀπό 27 Ιουν. 1936  
έρθ. Πειραιά 1 Ιουν. και Κέαν 4  
άνεξ. Ρούάριο 5 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον  
έρθ. Μπλέρεντομπουργκ 28 Μαΐου  
έρθ. Μπονένος "Άιρες 29 Μαΐου  
άνεξ. Βιζαγκαπατάμ 25 Μαΐου διά Βόραιγκτων  
έρθ. Ρούν 7 Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΙ είς Γερμανούς  
άνεξ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου, Γιβραλτάρ 4 Ιουν. δι' "Άλεξάνδρειαν  
έρθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου  
άνεξ. Τάιν 10 Ιουν. δι' Αρχάγγελον  
έρθ. Πειραιά 3 Ιουν.  
έρθ. Χαλκίδα 12 Ιουν.  
διηλ. Σούνες 30 Μαΐου διά Μαντράς  
έρθ. Γαλάτοι 2 Ιουν. (διά Χάϊφαν)  
έρθ. Πειραιά 31 Μαΐου και Σονσάζ 8 Ιουν.  
έρθ. Ήρα 5 Ιουν.  
έρθ. Γκόττεμπουργκ 1 Ιουν.  
έρθ. Άλεξάνδρειαν 5 Ιουν. και άνεξ. 12 διά Κέπρου  
άνεξ. Μπονένος "Άιρες 26 Μαΐου διά Μπάρματντος  
διηλ. Άλγεριον 31 Μαΐου δι' "Αμστερνταμ  
έρθ. Μπονένος "Άιρες 24 Μαΐου  
έρθ. Norresundby 8 Ιουν.  
έρθ. Βοάλλαν 5 Ιουν. (διά Πειραιά)  
άνεξ. Σέτταν 4 Ιουν. διά Καζαμπιλάγκαν, έρθ. 10  
διηλ. Δαμέρας 30 Μαΐου διά Σάντα Φέ  
έρθ. Λισανδρόνα 1 Ιουν. και Χούλι 7  
άνεξ. Γκάλθεστον 26 Μαΐου διά Λά Παλίς  
έρθ. Αμβούργον 14 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βικτωρία	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	εφθ. Νιζολάιεφ 3 Ιουν.
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	άνεξ. Άμερισαν 30 Μαΐου δι' Ονέγα
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γούλανδρή	19	3598	εφθ. Όνέγκα 6 Ιουν.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εφθ. Ρότερνταμ 5 Ιουν.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	διηλθε Κρίστομπαλ 26 Μαΐου διά Γιαβάτα
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	εφθ. Μπουένος "Αὔρες ρόδες 9 Ιουν.
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβο	17	5166	άνεξ. Μελλήλαν 21 Μαΐου διά Δάντσιγκ, εφθ. 2 Ιουν.
Γαλαξίας	Μάρος. I. καὶ Γ. Ν. Λέρα	18	4393	εφθ. Πόρτ Σουδάν 5 Ιουν. (διά Μαντζάς)
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	εἰς Σένταν από 1 Απριλ.
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 23 Μαΐου διά Καναδᾶν
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	εφθ. Σμύρνην 10 Ιουν.
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	άνεξ. "Υμούντεν 4 Ιουν. διά Κερετ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπλαση	18	4289	διηλθε Κωνίλιαν 2 Ιουν. διά Ρίον Ιανέντρον
Γεώργιος Π.	Θ. Έπιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γούλανδρή	13	4353	εφθ. Μαρζιάν 1 Ιουν.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 5 Ιουν. διά Νταζάρ
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διηλθε Μοντεβίδεο 31 Μαΐου, Περούμποντο 10 Ιουν. δι' Αάδονες
Γεώργ. Μ. Έμπειρικος	Σ. Γ. Έμπειρικον	21	5728	διηλθε Κρίστομπαλ 8 Ιουνίου διά Βαγχούσβερ
Γεώργ. Μ. Λιθανδός	άδ. Λιθανδόν	28	3831	διηλθε Σαίν Τόμα 1 Ιουν. διά Λάδσεντ
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	διηλθε Μαδέρας 28 Μαΐου διά Βίλλαν Κ) τούσιον
Γιάννης	Γ. Ανδρούσην κ.λ.π.	05	4391	άνεξ. Χάμπτον ρόδες 6 Ιουν. διά Πενσακόλαν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εφθ. Γροείντενμανθ 28 Μαΐου
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	διηλθε Σάντα Λοντσία 9 Ιουν. διά Β. Αμερικήν
Γρανικός	Μ. καὶ Γ. Λέρα	16	3689	εφθ. Ντιέπλην 9 Ιουν.
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπόλου	19	2546	άνεξ. Ναύπλιον 11 Ιουν. διά Νάξον
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1013	εφθ. Γαλάται 6 Ιουν. (διά Κέπρου)
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Σπαλάτο
Δάναστρις	άδελ. Συνοδιονῦ	14	2113	άνεξ. Βοαίλαν 5 Ιουν. διά Μπάρι
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άνεξ. Κέαν 12 Ιουν. διά Καντιλί
Δάρκην	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	3798	εφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 23 Μαΐου
Δελφίν	Άδ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	εφθ. Πειραιᾶ 31 Μαΐου
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	εφθ. "Οσλο 9 Ιουν.
Δέσποινα	I. Α. Κοσμᾶ	09	4461	διηλθε Λάδσεν 28 Μαΐου διά Νταζάρ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	εἰς Τραγάνα 1 Ιουν. ἐπό φόρτωσιν
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	05	3338	εφθ. Σέπταν 27 Μαΐου
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	Ν. Βεργίνου	11	1203	εἰς Ηεραμᾶ ἐπό ηπεσενήν ζημιῶν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεξ. Ντουμπόβνις 28 Μαΐου διά Λονδίνον, εφθ. 11 Ιουν.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	εἰς Ρίβερ Ηαράνα ἐν προσαράξει ἀπό 23 Μαΐου
Δημ. Ιγγλέσης	νιῶν Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεξ. Ρότερνταμ 3 Ιουν. διά Σάντος
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομικοῦ	03	1171	εφθ. Βενετία 5 Ιουν.
Δημ. Χανδρῆς	Ίο. Χανδρῆ	10	4643	διηλθεν Ολόντα 7 Ιουν. διά Μαδέρας
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Eslbjerg 2 Ιουν. διά Ράντερς, εφθ. 4
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Απριλ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	εφθ. Μαρζιάν 2 Ιουν.
Δίρφυς	Άδ. Πατέρα	17	4240	διηλθε Πόρτ Σουδάν 5 Ιουν. καὶ Σουέζ 9
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	άνεξ. Στέπτων 3 Ιουν., Νέτον 9 διά Σπαλάτον
Δούναβης	Αεων. Α. Έμπειρικον	15	5604	εφθ. Δάντσιγ 31 Μαΐου καὶ Γδύνα 5 Ιουν.
Δώρις	Ήλ. Χατζηλία	17	4604	εφθ. Μπουένος "Αὔρες 1 Ιουν.
"Εβη	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	άνεξ. Τάϊν 5 Ιουν. δι' Αρχάγγελον
"Εθρος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	άνεξ. Πόρτ Νατάλ 10 Ιουν. διά Νταζάρ
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διηλθε Μοντεβίδεο 7 Ιουν. διά Μπάριμπαντος
Ειρήνη Ν. Ράλλι	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	εφθ. Γκάρστον 5 Ιουν.
Ειρήνη Σ. Έμπειρικον	Στ. Έμπειρικον	27	4164	άνεξ. Μοντεβίδεο 1 Ιουν. διά Σάνιν Τόμας
"Εκατόνταρχος Δρασκούλης	Γεώργ. Ν. Δρασκούλη	18	5329	άνεξ. Μπ. "Αὔρες 9 Ιουν. διά Νταζάρ
"Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	εἰς Σέριφον 6 Ιουν. ἐπό φόρτωσιν
"Ελένα Ρ.	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	17	4576	άνεξ. Βαλτιμόρη 5 Ιουν. διά Μανζανίλο
"Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διηλθε Κρίστομπαλ 26 Μαΐου δι' Οζάζα
"Ελένη	έτ. «Π. Νομικοῦ»	01	1882	διηλθε Κωνίλιαν 9 Ιουν. διά Δούναβην
"Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπλαση	19	5260	διηλθε Ρίον Ιανέντρον 20 Μαΐου διά Καναδᾶν
"Ελένη Τ.	Α. Τεργιάσου	97	3039	εφθ. Στρατόν 3 Ιουν.
"Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	άνεξ. Καζαπιτάγκαν 5 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	εἰς Όνέγκα 10 Ιουν. ἐπό φόρτωσιν
"Ελισάβετ	άδ. Μαζαράρη	22	3553	εφθ. Κάρδιφ 3 Ιουν.
"Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	εφθ. Πειραιᾶ 3 Ιουν. Επιστενή
"Ελληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	εφθ. Βατόνη 6 Ιουν.
"Ελληνικό Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	διηλθε Κωνίλιαν 10 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
"Ελπίς	I. N. Γουλανδρή	12	3651	άνεξ. Α. Γουλανδρή 28 Μαΐου διά Γλαζούβην, εφθ. 9 Ιουν.
"Ελπίς	Α. Πεζᾶ	19	1492	άνεξ. Αλεξάνδρειαν 30 Μαΐου, Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Γδύνιαν
"Εμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	διηλθε Ισμαήλιαν 28 Μαΐου διά Κολόμπο
"Επαμ. Κ. Έμπειρικος	νιῶν Επ. Έμπειρικον	27	4385	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 3 Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Ευανθία	'Ιω. Η. Γουλανδρή	15	3551	άνεξ. Τάϊν 1 Ιουν. διά Λευκήν Θάλασσαν
Εύδοικος	Μαρη̄ Έμπειρικον	22	4792	εφθ. Μάλταν 5 Ιουν.
Εῦγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Έμπειρικον	98	3470	εφθ. Στέπτων 3 Ιουν.
Εύγ. Σ. Έμπειρικον	Στ. Έμπειρικον	20	4882	άνεξ. Μοντεβίδεο 31 Μαΐου διά Μπάριμπαντος
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4825	εφθ. Ρίον Ιανέντρον 9 Ιουν.
Εύγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	4862	άνεξ. Μοντεβίδεο 8 Ιουν. διά Νταζάρ
Εύδοξια	N. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	άνεξ. Τάϊν 4 Ιουν. δι' Ελλάδα
Εῦηνος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	εφθ. Ρότερνταμ 4 Ιουν.
Εύθαλια Μαρη̄	άδ. Γούλανδρη	18	3553	εφθ. Σάντος 11 Ιουν.
Εύπλοια	Ν. Μαρη̄	19	4196	εφθ. Μάρναν 3 Ιουν.
Εύρυμέδων	Γεώργην Λαμπού	11	4862	άνεξ. Ροζάφιο 1 Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Εύτυχια	Π. Α. Μαρκεσίνη	04	3564	εφθ. Βάλον 24 Μαΐου καὶ Μαρζιάν 9 Ιουν.
Εύτυχη	Γεωργ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	διηλθε Φλωτίου 4 Ιουν. διά Στέπτων, εφθ. 7
"Εψιλον	Λεων. Ν. Έμπειρικον	11	4120	διηλθε Κωνίλιαν 10 Ιουν. διά Ροσσίαν
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	εφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Ιουνίον.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	άληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	εφθ. Γκαίμπερ 3 Ιουν. καὶ Ν. Υόρζην 11

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	άνεξ. Βιζαγκαπατάμι 3 Ιουν., Κολόπτο 8 διά Βάργανγκτον
Ζέύς	'Ηλ. Χατζήλια	20	4279	έφθ. Ροζάριο 16 Μαΐου
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 Ιουν. δι' Εύρωπην
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	έφθ. Πειραιά 3 Ιουν. και Κέαν 12
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	άνεξ. 'Αμβέρσαν 27 Μαΐου διά Β. Αμεριζήν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού ολπ.	06	1516	έφθ. Μπουγκάς 14 Μαΐου
Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεξ. Κάρδιφ 28 Μαΐου διά Πόρτ Σαιδ
Θάλεια	'Ηλια Ξελᾶ	17	4574	άνεξ. Μπάρον 10 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	έφθ. Ρένι 3 Ιουν. (διά Συρίαν — Κύπρον)
Θεόδολ 2	Θωμά Ν. Επιφανειάδη	10	657	άργει 'Ελευσίνα από 24 Απριλ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	έφθ. Γδύνια 3 Ιουν.
Θεοδώρας (τάνκερ)	Πατᾶς καὶ Σία	17	1054	έφθ. Κονυντζαν 3 Ιουν.
Θεόδωρος Γ.	Α. Τεριάζου	12	3409	διήλθεν Ούζάν 8 Ιουνίου διά Ρίγαν
Θεομήτωρ	Μηχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεξ. Ρίον Ιανέζον 8 Ιουν. διά Μπονέος "Αϊρες
Θεοοκέπαστο	Β. Μάνουν—Σ. Μενδρινού	11	3726	άνεξ. Μόντρεαλ 30 Μαΐου διά Νιουφούντλαν, έφθ. 5 Ιουν.
Θεοφάνιος Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	37	4800	καθειλική στη Εύρεστ Χάρτελεπούλ 26 Μαΐου
Θερμαϊκός	Μαρού Έμπειριζου	23	4785	διήλθε Πρινθαλάρ 6 Ιουν. διά Βορδό
Θέτις	Ε. Χατζήλια	30	4123	διήλθε Σονέζ 28 Μαΐου διά Μαντρώς
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	διήλθε Λάδσεντ 16 Μαΐου διά Ρίο Γρανάτε
Θράκη	Α. Γεριάζου	17	982	άνεξ. Βηρυττόν 10 Ιουν. διά Κέντρον
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	έφθ. Νέαν Όρελενην 2 Ιουν.
"Ια	Π. Χατζήλια	17	4860	έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαΐου
'Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Όνεγρα 1 Ιουν.
'Ιγόρ	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έφθ. Γδύνια 4 Ιουν.
'Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	άνεξ. Δάντσιγκ 9 Ιουν. διά Πόρτ Σαιδ
'Ικάριον	έτ. Βεργωτῆ	12	4013	άνεξ. Γδύνιαν 30 Μαΐου, Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Μπόναν
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	άνεξ. Πότι 3 Ιουν., Κονυντζαν 7 δι' Αμβέρσαν
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζήλια	14	4352	άνεξ. Σάνι Νικολάς 1 Ιουν. δι' Αγ. Βικέντιον
'Ιουλήνη	Στεφωτη καὶ Σία	90	2399	άνεξ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Ρένι 6 Ιουν.
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	εἰς Αρχάγγελον 11 Ιουν. ἐπό τρόπωσιν
'Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	έφθ. Σέριφον 1 Ιουν.
'Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειριζου	24	3734	διήλθε Μαδέρας 20 Μαΐου διά Ροζάριο
'Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	έφθ. Κονυντζαν 4 Ιουν. και Πειραιά 10
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διήλθε Περαμπούνο 5 Ιουν. διά Σάντος
'Ιω. Φράγκος	Μάροι. Φράγκου	12	3442	άνεξ. Ροζάριο 11 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
'Ιωλικός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	διήλθε Πειραιά 10 Ιουν. διά Βαλένθιαν
'Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	έφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 5 Ιουν.
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	έφθ. 'Αλγύριον 5 Ιουν.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Σπαλάτο 23 Μαΐου και Πειραιά 6 Ιουν.
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Πειραιά 3 Ιουν. και άνεξ. 13 διά Μαντούδη
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	έφθ. Λίβερπουλ 8 Ιουν.
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	διήλθε Μπόναν 8 Ιουν. διά Δονυγκέρκην
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Σάνι Νικολάς 4 Ιουν.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διήλθε Μοντεβίδεο 23 Μαΐου διά Μπάρμπαντος
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	έφθ. Γάδην 8 Ιουν.
Καλυψώ Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	18	5686	άνεξ. Νόρδούκ 29 Μαΐου, Κρίστουπλα 7 Ιουν. δι' Οζάκα
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	διήλθε Ρίον Ιανέζον 27 Μαΐου διά Ντακάρ
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5234	έφθ. Αμπούργον 27 Μαΐου και Γδύνια 7 Ιουν.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έφθ. Τέξας 9 Ιουν.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεξ. Ρίον Ιανέζον 6 Ιουν. διά Μπονέος "Αϊρες
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Τζάσονβιλ 17 Μαΐου (διά Γιαβάτα)
Κάτε	N. Λυκαρδοπούλου	18	5197	διήλθε Σαμπάγκ 8 Ιουν. διά Γιοζοζάμαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόβ» Α. Ε.	87	2495	άργει Πειραιά πάλιο 19 Μαΐου 1935. Εποζενή
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιών K. Χατζηπατέρα	13	3661	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν.
Κατίνα Βούλγαρη	N. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεξ. Μοντεβίδεο 28 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιον
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κονιλόντα φ Κ. Σένου	05	3890	άνεξ. Υσταδ 1 Ιουν. διά Δάντσιγκ, έφθ. 4
Κεραμίες	N. Λυκαρδοπούλου	17	5085	έφθ. Μαρούλιν 3 Ιουν. και Πειραιά 13
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άνεξ. Δουγκέρζην 11 Μαΐου διά Ρίον Ιανέζον
Κλεάνθης	A. Βογιατζίδη	11	4153	έφθ. Σόντερλαντ 9 Ιουν.
Κολχίς	άδ. Συνοδονίου	09	2219	άνεξ. Σαίγκον 4 Ιουν., Σαμπάγκ 10 δι' Ενθόποτην
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 29 Μαΐου
Κονιότρα	Θωμᾶ Επιφανιάδη	07	3530	έφθ. Α. Γουνέττη 6 Ιουν.
Κορινθιακός	Μαρού Έμπειριζου	10	3562	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
Κόρθιον	άδελ. Σίμπουρα	09	2116	άνεξ. Σορόζα 5 Ιουν. διά Χούλλ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κονιλόντα-Κυρ. Σένου	15	4914	έφθ. Χάρλον 2 Ιουν.
Κουμουνδούρος	Yioi 'Επ. Έμπειριζου	25	3598	έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 29 Μαΐου
Κράγγαν Χίλλ	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	18	3566	έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 6 Ιουν.
Κύθηρα	Πολύχρ. Κατράκη	02	1070	έφθ. Πειραιά 2 Ιουν.
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	άνεξ. Χάπτον ρόδος 1 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
Κύμα	N. Λιθανοῦ	11	3959	έφθ. Ρίον Ιανέζον 3 Ιουν.
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Γερανιήρη 9 Ιουν.
Κυριακούλλα	A. καὶ Δ. Λαμιοῦ	18	4340	έφθ. Αλμπανι 6 Ιουν.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Γάνδην 27 Μαΐου και Κάρδιφ 6 Ιουν.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Ιουν. διά Λονδίνον
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Yioi K. Χατζηπατέρα	13	4684	άνεξ. Αιθόρνο 5 Ιουν., Όραν 9 διά Πλεύτη
Κωστής	Μουσούρη και Βενιεράζη	19	5438	άνεξ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν. διά Γδύνια, έφθ. 7
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	διήλθεν Ούζάν 10 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Λακωνικός	Μαρού Έμπειριζου	14	3803	άνεξ. Αμβέρσαν 5 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρούνφ	98	3462	έφθ. Ρίγαν 26 Μαΐου
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	έφθ. Καβάλλαν 2 Ιουν. και Πειραιᾶ 10
Λέσβος	'Αδ. Σιρναίου	10	1005	έφθ. Πειραιᾶ 25 Μαΐου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	zληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Γκαίμπεργκ 30 Μαΐου
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	έφθ. 'Αρχάγγελον 5 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίδην Λ. Κονδύλη	12	3923	άνεξ. Μοντεβίδεο 8 Ίουν. διά Σάντα Λουτσία
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνεξ. Νέαπολην 28 Μαΐου. Γιβραλτάρ 3 Ίουν. διά Πλέιτ
Λύρας Ν.	Παν. και Μάροκον Λύρα	19	3094	άνεξ. "Ιμιγχαμ" 29 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Μαίανδρος	Σ. Αιβανού	19	4581	διηλθε Ηγετική 2 Ίουν. διά Μερσίναν
Μαίηντ σφ Σάμος	νίδη Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	διηλθε Κονγκλίν 11 Ίουν. δι' Ερζενον
Μαίρη	Ν. Αιβανού	09	1459	έφθ. Μαργκλίν 26 Μαΐου και Πειραιά 11 Ίουν.
Μαίρη II	Ν. Αιβανού	20	1517	έφθ. Χάβρην 2 Ίουν. και Ρόττερνταμ 9
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Μπονένος "Άρρες φόδς" 28 Μαΐου
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. "Άλεξάνδρειαν" 15 Μαΐου
Μαϊώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	άνεξ. Βρέμην 9 Ίουν. διά Θεσσαλονίκην
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546	άνεξ. Μοντεβίδεο 29 Μαΐου διά Νταζάρ
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρηκον	12	3903	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
Μαλέας	Ίο. Παταδέν	17	5709	άνεξ. Μπάζ. Μπλάγκαν 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Μαννούλα	νίδη Γεωργ. Καραβία	20	2012	άνεξ. "Αζτάι" 2 Ίουν. διά Λά Παλλίς
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεξ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου. Μαδέρας 2 Ίουν. διά Πλέιτ
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανού	89	2187	άνεξ. Βενετίαν 2 Ίουν. διά Πειραιά, έφθ. 7
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	έφθ. Μπέργκεν 4 Ίουν.
Μαρία	Σ. Βλασπούλου	07	4225	έγκατελείφθη καιόμενον 8 Ίουν. εις Φεράντο Νορόντζα
Μαρία	Σ. Ηερή —Δ. Τρατσαρώνη	00	1216	έφθ. Γαλάτσι 1 Ίουν. (δι' Άλεξάνδρειαν)
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμού	12	4707	έφθ. Βαλτιμόρην 27 Μαΐου
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	έφθ. Λίβερπουλ 9 Ίουν.
Μαρία Νομικού	Αουρά Νομικού	99	1165	έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Ίουν. (Είτα Κέρωνων)
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διηλθε Wiek 9 Ίουν. διά Νέαν Υερσένη
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	έφθ. Ρίον Ιανέριον 28 Μαΐου
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	έφθ. Μάρ. Ντέλ. Πλάτα 3 Ίουν.
Μαρίκο Πρωτοπατᾶ	Π. Πρωτοπατᾶ	15	4447	έφθ. "Άμερέσαν 3 Ίουν.
Μαριόγκα	άδ. Πρωίου	12	4236	διηλθεν Σουέζ 9 Ίουν. δι' Ενρώπην
Μαριόγκα Δ. Θερμώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	διηλθεν "Άδεν 1 Ίουν. δι' Άμερέσαν
Μαριόγκα Γ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	διηλθε Λός "Αντζέλες 24 Μαΐου δι' Οζάκαν
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιάλου	13	5143	άνεξ. Σαδόνναν 1 Ίουν. διά Πότι, έφθ. 10
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Ίουν.
Μάριος Τ.	Α. Τεριάσου	04	1128	έφθ. Ρένι 4 Ίουν. (δι' Άλεξάνδρειαν)
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	εις Ρόττερνταμ ἀπό 1 Μαΐου.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	άνεξ. Πενσαρόλαν 10 Ίουν. δι' Αγγλίαν
Μάρπησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	έφθ. Γκάμπετ 7 Ίουν.
Ματρόννα	Ν. Βογατζίδη	02	2846	διηλθε Ντάντζενες 9 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριον
Μεμάς	"Αλγαίνας Α.Ε.	00	4359	άνεξ. Σάν Νικολάς 7 Ίουν. διά Μπλάμπαντος
Μεμάς	άδ. Κουρουζήλη	12	1735	άνεξ. Βενετίαν 28 Μαΐου διά Τράπανι
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Βούλιαν 29 Μαΐου (διά Δανίαν)
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	άνεξ. Ρόττερνταμ 8 Ίουν. διά Ρίον Ιανέριον
Μεσσαριά Νομικού	'Ετ. Π. Νομικός» Α. E..	95	985	διηλθε Κέαν 12 Ίουν. διά Δούναβην
Μίμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	έφθ. Θεσάνην 30 Μαΐου και Σούνδαν 9 Ίουν.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσοβ»	05	3071	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 Ίουν. διά Γδύνιαν
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Ίουν.
Μίνα Λ. Καμπάνη	άληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	διηλθε Πειραιά 14 Ίουν. διά Μόντρεαλ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρηκος	άληρον. Μ. Γουλανδρῆ	18	5202	άνεξ. Βοστόνην 8 Ίουν. δι' Ιστονίαν
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	Ν. Ενσταθίου	21	6669	άνεξ. Λός "Αντζέλες 2 Ίουν. διά Λονδίνον
Μιχαλάκης	Α. Φατοή	19	5234	διηλθε Κωνγκλίν 9 Ίουν. Βαλτιμόρην
Μιχάλης	άδ. Ξελᾶ	12	3646	εις Μοντεβίδεο ἀπό 19 Μαρτ. Ζημιά
Μιχαλίδης	Δημ. Κυδωνιέως	08	3742	έφθ. Άμερέσαν 5 Ίουν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	άδ. Γουλανδρῆ	15	3874	άνεξ. Ρόττερνταμ 5 Ίουν. διά Μπονένος "Άρρες
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	έτ. «Γρανσπετόρδ»	18	5199	διηλθε Ηγετική 11 Ίουν. δι' Αγγλίαν
Μοτορίνα (τάνκερ)	Ν. Ανδρονίκ. —Γ. Σιγάλα	89	2466	διηλθε Ηγετική 4 Ίουν. διά Χάβρην, έφθ. 12
Μύκονος	I. Αιβανοῦ	01	1098	εις Μασαλίαν ἐπό παραλίαν 10 Ίουν.
Ναγός	Ι. Αιβανοῦ	12	1926	εις Σέονταν ἀπό 7 Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	άνεξ. Στέττιν 30 Μαΐου, Ηγετική 9 Ίουν. δι' Άλεξάνδρειαν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεξ. Μπονένος "Άρρες 1 Ίουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιέλου	22	5005	άνεξ. Πόρτ Αλθονο 7 Ίουν. δι' Εύφωπην
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	διηλθε Κωνγκλίν 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	άνεξ. Νεζοτσέα 9 Ίουν. διά Μοντεβίδεο
Νέδων	Α. Καλλινίζου	19	5263	άνεξ. Μπάροφ 5 Ίουν. Γιβραλτάρ 10 δι' Άλεξάνδρειαν
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. E.	13	4826	άνεξ. Πόρτ Αλθονο 21 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
Νεράδιδα	Π. Νομικού	03	2759	άργει Πειραιάς ἀπό 4 Μαρτ. Επισκεψή
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Ρίο Μπενίτο 29 Μαΐου και Span Guinea 3 Ίουν.
Νέστος	'Ιω. Γ. Αιβανοῦ	19	5764	έφθ. Σμύρνην 3 Τούν.
Νέστωρ	νίδην Γ. Γράτσου	18	1954	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
Νήσιον	Α. Καλλινίζου	18	5154	έφθ. Νιούπορτ 6 Ίουν.
Νηρέυς	Έμμ. Χατζηλία	13	6694	διηλθε Κριστούπαλ 8 Μαΐου διά Κόμπε
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Άμερέσαν 5 Ίουν.
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	ΠΑΡΕΛΟΘΗ εις Ρουέν. Σημαία Αγγλική
Νικοκλής	Ν. Γ. Μορφάτη	21	3576	έφθ. Βοστόνην 1 Ίουν.
Νίκος	Α. Γρυπαίον	14	3892	έφθ. Στρατόνι 2 Ίουν.
Νίκος T.	'Ελευθ. Τριπόδηλον	19	5175	διηλθε Καράτσου 22 Μαΐου
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρη. Αθανασούλη	01	3575	άργει Απελάκης ἀπό 7 Μαΐου 1932
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Ιψουτς 4 Ιουνιού
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	έφθ. Μπονένος "Άρρες 7 Ίουν.
Νικόλη. M. Έμπειρηκος	Κουλούνθου — Έμπειρηκον	19	5295	διηλθε Ηγετική 24 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριον
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	εις πλάνας ἐν Ελλάδι
Νικ. Πιάσγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεξ. Νιούφοντντλαντ 10 Ίουν. διά Κάρδιφ
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	έφθ. Σαράξ 7 Ίουν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολίμου	10	4540	άνεξ. Άλεξάνδρειαν 3 Ίουν., Σουέζ 5 διά Βιζαγιαπατάμ
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	διηλθε Λάδσεντ 10 Ίουν. διά Χούλλ.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. Κάρδιφ 4 Ίουν.
Νόμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άνεξ. Μόζι 2 Ίουν. δι' Ανστραλίαν
Όδυσσευς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	έφθ. Ροζάριο 29 Μαΐου
"Ολγα" Έπ. Έμπειρηκου	νίδην Έπ. Έμπειρηκον	22	4677	έφθ. Ροζάριο 29 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΛΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Όλλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	άνεξ. Πειραιᾶ 11 Ιουν. διὰ Θεσσαλονίκην
Όλυμπος	Κουνόθρου — Έμπειρίζου	18	5249	έφθ. Λίμερις 29 Μαΐου καὶ Κέρχη 6 Ιουν.
Όμόνοια	Ξενιοῦ-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Σιδηταβέζιαν 30 Μαΐου
Όρος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	άνεξ. Λάρ. Πλάταν 2 Ιουν. διὰ Μαδέρας
Όρος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	29	4233	έφθ. Σονάνης 7 Ιουν.
Όρος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	16	5647	άνεξ. Πόρτ. Αλμέρην 21 Μαΐου διὰ Χούλλ.
Όρος Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	24	6907	εἰς Αμστερδαμα 10 Ιουν.
Όρος "Ελικών	«Τράπατ, Κος» .....	18	5525	άνεξ. Τάμπλαν 27 Μαΐου διὰ Γράφστον
Όρος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	έφθ. Ροζάριο 24 Μαΐου
Όρος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	διηλθε "Άδεν 7 Ιουν. διὰ Βίλμιγκτον
Όρος Κιθαιρών	«Τρέμπα, Κος» .....	12	3876	έφθ. Κάρδιφ 6 Ιουν.
Όρος Κυλλήνη	Ε. Κουλούκ. — Σ. Πατέρα	19	6701	άνεξ. Αμβέρσαν 1 Ιουν., Γιβραλτάρ 9 διὰ Κόμπε
Όρος Κύνθος	«Τράπατ, Κος» .....	18	5188	άνεξ. Μπουένος "Άιρες 1 Ιουν. διὰ Μόντρεαλ.
Όρος Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	17	4292	άνεξ. Κάρδιφ 3 Ιουν., Μαδέρας 8 διὰ Ηλέτη
Όρος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλ. καὶ Σιά .....	07	3556	έφθ. Μπάρδου 6 Ιουν.
Όρος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	19	5658	άνεξ. Μπουένος "Άιρες 27 Μαΐου διὰ Νέαν "Ορλεάνην
Όρος "Ολυμπίτος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5166	διηλθ. Κέιπ Τάουν 30 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ.
Όρος "Οθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε. ....	19	4817	άνεξ. Μπουένος "Άιρες 6 Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
Όρος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	5201	άνεξ. Εμδεν 3 Ιουν. διὰ Κούβαν
Όρος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	5334	άνεξ. Μπουένος "Άιρες 6 Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
Όρος Πάρνητης	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	4371	έφθ. Ροζάριο 4 Ιουν.
Όρος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	έφθ. Μαρούλιν 31 Μαΐου
Όρος Πεντελικόν	Κουλουκουντῆ - Κωστομένη	17	5791	διηλθ. Γιοννίνον Μπαΐη 22 Μαΐου διὰ Κόμπε
Όρος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε. ....	17	5655	άνεξ. Πότι 29 Μαΐου καὶ Κονγκλιν 5 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Όρος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	έφθ. Μοντεβίδεο 8 Ιουν.
Όρος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	άνεξ. Σφάξ 9 Ιουν. διὰ Καππέλλης
Όρος Ροδόπη	έτ. «Ωξεανός» Α.Ε. ....	19	5182	άνεξ. Νιούρρος 29 Μαΐου, Μαδέρας 4 Ιουν. διὰ Ηλέτη
Όρος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε. ....	20	6696	άνεξ. Νέαν "Ορλεάνην 4 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Όρος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	6388	έφθ. Πότι 30 Μαΐου
Όρος Χελμός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	23	5140	έφθ. Φούεϊ 6 Ιουν.
Ούρανία	Παν. Ἀντέπα .....	02	1953	έφθ. Σάρτνες 6 Ιουν.
Ούρανία Νικολάου	Γ. Νικολάου .....	22	6397	εἰς Κάρδιφ ἐπὸ παραλαβὴν 10 Ιουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη .....	13	4979	άνεξ. Βενετία 1 Ιουν., Σονές 8 δι' Ασσάμη
Παγασητικός	Μαροή Έμπειρίζου .....	14	3477	έφθ. Θεσσαλονίκην 2 Ιουν. καὶ Κονγκλιν 11
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός επ. ....	20	2012	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου
Παναγής	Ν. Λυκαδοπούλου .....	20	5187	έφθ. Σαγγάρη 28 Μαΐου
Παναγή Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5839	έφθ. Μπάχιαν Μπλέγκαν 6 Ιουν.
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουντούζου .....	15	4661	έφθ. Χούλλ. 3 Ιουν.
Παντελής	Κ. Λαμπού καὶ Ι. Ποντικοῦ .....	11	3845	άνεξ. Κάρδιφ 9 Ιουν. διὰ Βίλλαν Κατούσιον
Παντιάς	έτ. «Ωξεανός» Α.Ε. ....	12	5146	άνεξ. Υμουντίνεν 9 Ιουν. δι' "Εμδεν
Παπαλεμδός	Γ. Α. Γεωργιλ. ....	10	3748	έφθ. Ροζάριο 1 Ιουν.
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη .....	06	3435	διηλθ. Μαδέρας 13 Μαΐου διὰ Σάντα Φέ
Παρθενών	άδ. Πειθή .....	08	3189	εἰς Αλεξανδρειαν ἀπὸ 12 Μαΐου
Πάτρα	Τσαμιζάνη-Κονγκ νίδη .....	96	3256	έφθ. Πειραιᾶ 3 Ιουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρο. Α. Καμπάνη .....	10	3584	διηλθ. Νταζάρ 5 Ιουν. δι' Εὐφόρων
Περσέν	Α. Ἀνδρεάτου .....	18	5172	διηλθ. Ντούτζενες 8 Ιουν. διὰ Γδύνια
Πεταλοί	Μαροή Έμπειρίζου .....	17	5126	διηλθ. Σονές 27 Μαΐου διὰ Μαγτράς
Πετρού (τάνικερ)	έτ. «Τρανσπετερόβιλ» .....	03	4634	διηλθ. Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διὰ Σονούζ
Πετράκης Νομικός(τάνικερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ .....	14	7020	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν. διὰ Λάζ Πιέντρας
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	άνεξ. Μοντεβίδεο 6 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ .....	13	4044	άνεξ. Εμδεν 5 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη .....	15	1795	άνεξ. Σονάνς 8 Ιουν. διὰ Νάντην
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία .....	28	4695	έφθ. Ροζάριο 6 Ιουν.
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη .....	19	6559	άνεξ. Μπάρδου 10 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
Πίνδος	Α. Λούζη .....	08	4360	έφθ. Μάρ. Ντέλ. Πλάτα 7 Ιουν.
Πλειάδες	άδελφ. Πρωοίου .....	18	4620	άνεξ. Νόρφολ 23 Μαΐου διὰ Χάρτελεπονή
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκορασσᾶ .....	09	1457	έφθ. Λισσαδῶν 27 Μαΐου καὶ Πόρτ. Τάλιπτον 8 Ιουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη .....	14	4077	έφθ. Ζουγκουνάδης 10 Ιουν. ἐπὸ φόρτωσιν
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου .....	07	4937	διηλθεν 'Αλγέριον 5 Ιουν.
Πότη	Μιχ. Βερνίκου .....	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιαν. Επισκενή
Πότη	Φ. Σιγάλα .....	94	2083	διηλθ. Βορδώ 29 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Ποσειδών	άδ. Πήττα .....	09	3895	έφθ. Βορδώ 29 Μαΐου καὶ ἀνεξ. 7 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.-Κ.	09	3681	έφθ. Βορδώ 29 Μαΐου καὶ ἀνεξ. 7 Ιουν. διὰ Ν. Ονάλλιαν
Πρέκλα	Θ. Επιφανάδη .....	12	1820	έφθ. Μπάρδου ἀπὸ 27 Μαΐου ΕΠΩΛΗΙΘΟΝ
Προμηθεύς	Γεωργ. Α. Γιαννούλατου .....	12	4340	ΠΑΡΕΔΟΘΙ οὐεὶς Ρόττερνταμ. Σημαῖα Κινεζίζη
Ρήνος	Αεων. Έμπειρίζου .....	19	4683	άνεξ. Σαγγάρη 2 Ιουν., Σιγαπούόρη 5 διὰ Ρουέν
Ρίτα	Γ. Πανᾶ .....	01	2495	έφθ. Γένοβαν 5 Μαΐου. Επισκενή
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	14	4648	διηλθ. Μαδέρας 7 Ιουν. διὰ Μπέλφαστ
Ρόκος :	«Ιόνιον» Α.Ε. ....	18	6429	έφθ. Ροζάριο 8 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε. ....	19	5637	διηλθ. Μαδέρας 7 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη .....	99	1044	έφθ. Γαλάτοις 29 Μαΐου καὶ Κονγκλιν 9 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαροή Έμπειρίζου .....	12	3548	άνεξ. Καλκούταν 7 Ιουν. διὰ Π. Σαΐδ
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	17	2290	διηλθ. Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διὰ Ρουέν, έφθ. 14
Σουλιώτης	Μαλάμου .....	17	4300	διηλθ. Μοντεβίδεο 1 Ιουν. διὰ Νταζάρ
Σούνιον	Μαροή Έμπειρίζου .....	19	3054	εἰς Βιρονδήσιον 8 Ιουν.
Σπύρος	«Αλγανόν» Α.Ε. ....	18	5153	άνεξ. Βασαμάτους 31 Μαΐου διὰ Σιγκαπούόρη
Σταμ. Γ. Έμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου» .....	36	3941	διηλθ. Μαδέρας 4 Ιουν. διὰ Βοστόνην
Στάμος	Δ. Φαρασλού .....	14	3801	έφθ. Βενετίαν 12 Ιουν.
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε. ....	25	4853	άνεξ. Μπουένος "Άιρες 9 Ιουν. διὰ Μαδέρας
Σταῦρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5528	διηλθ. Σονές 26 Μαΐου διὰ Φουζίζη
Στρυμών	Στ. Αιθανού .....	19	5250	διηλθ. Σιγκαπούόρη 8 Ιουν. διὰ Μήνες
Τάκης	Π. 'Αντέπα .....	04	1698	έφθ. Πειραιᾶ 11 Ιουν.
Τάμεις	Αεων. Α. Έμπειρίζου .....	14	3942	διηλθ. Κολόμπο 25 Μαΐου δι' Εὐφόρωην
Τάναις	ίδελφ. Συνοδίνον .....	07	1545	έφθ. Πειραιᾶ 3 Ιουν.
Ταξιάρχης	άδελφ. Αλαιμού .....	13	4221	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 8 Ιουν.
Τάσις	«Μυρτόν» Α.Ε. ....	13	4706	εὐσίσκετο 1000 μῆλα ἀπὸ τοῦ Λάδεσεντ 6 Ιουν. διὰ Δάντοιγκ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γραμ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάσος Κ.	'Εμπ. Καραβία	01	3634	άνερ. Ηειραδ 14 Ίουν. διά Ρωσίαν
Γαύγετος	Κουλούδηον — 'Εμπειρίου	18	4295	άνερ. Μπ. "Άρες 29 Μαΐου διά Μάλιμπλαντος
Γαυρίς	άδ. Συνοδινοῦ	03	2281	ἔφθ. Ρονέν 31 Μαΐου. ΕΠΙΩΛΗΘΗ εἰς Λεττονούς
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	ἔφθ. Βατούνι από 14 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	εἰς Λάζ Πάλμας 11 Ίουν. ἐπό μάναζόρ. διά Φάληρον
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνερ. Ρόττερνταμ 13 Ίουν. διά 'Αμβούργον
Τουρλιανή	Γ. Λευκομάτη	19	2486	διηλθε Κονίουλιν 4 Ίουν. διά Δανίαν
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποδάρον	03	3075	άνερ. Αμέριδαν 28 Μαΐου. Οράνι 7 Ίουν. διά Βριλεττόν
Ιρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διηλθε Περιουπόρο 25 Μαΐου διά Σάντα Λουτσία
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	άνερ. Σεκκα 10 Ίουν. διά Ηειραδ
Υδράσιος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	άνερ. Ρίον Ιανέριον 2 Ίουν. διά 'Ιμπιγζαν
Υδρόνησσα	Η. Χριστοπούλου	22	2038	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Ίουν.
Φαεθών	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνερ. Χονέλβαν 2 Ίουν. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 9
Φαίαξ	Σ. Παρασκιώτη	15	7188	άνερ. Μάρρον 2 Ίουν., Μαδέρας 8 διά Πλέιτ
Φανερωμένη	Α. Βλαζέζη	08	3501	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 4 Ίουν.
Φλώρα	έτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	άνερ. Στέτιτν 4 Ίουν., Ντότζενες 9 διά Θεσσαλονίκην
Φλώρα Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Ηειραδ 8 Ίουν. καὶ ἀνερ. 11 διά Ρωσίαν
Φραγκούδη Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γονιλανδρῆ	18	5304	εἰς Μάρρον 10 Ίουν. ἐπό φόρτωσιν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνερ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου, Μαδέρας 8 Ίουν. διά Μοντεβίδεο
Φώτης	Ν. Λυκιαδόπούλου	12	3507	ἔφθ. Μάρρον 30 Μαΐου
Φωτεινή Κορρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	ἔφθ. Κάρδιας 2 Ίουν.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνερ. Γδόνια 7 Ίουν. διά Μαρούνος "Άρες
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άνερ. Μοντεβίδεο 21 Μαΐου διά Χονστόν
Χίος	Ενάγγ. Νομικοῦ	88	1356	ἔφθ. Στρατώνι 5 Ίουν.
Χλόη	Ν. Λυκιαδόπούλου	28	4641	διηλθε Σαρανάγ 25 Μαΐου διά 'Αμβούργον
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	εἰς Ζουγούντας 10 Ίουν. ἐπό φόρτωσιν
Χρυσή	Η. Γουλανδρῆ	13	5367	άνερ. Πλότ Σαΐδ 1 Ίουν. διά Βραζίλιαν, ἔφθ. 8
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	διηλθε Νίτον 9 Ίουν. διά Δάντοιγκ
Ωκεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	ἔφθ. Μόριλ 29 Μαΐου
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	ἔφθ. Μόρι 28 Μαΐου
Ωρίων	Πολ. Λέρα — Α. Λούζη	09	4798	ἔφθ. Λίβερπολ 3 Ίουν. καὶ ἀνερ. 9 διά Κάρδιας
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρίου	13	3475	άνερ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Ίουν. διά Πλέιτ

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

'Ελένη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κονίουσντη	21	1138	ἔφθ. Ρένι 3 Ίουν.
Κάμπυτεν Χίλλ ("Αγγλ.)	Α. Βλάσοβ	18	4276	διηλθε Κονίουλιν 30 Μαΐου διά 'Αμβερόσαν
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καλάτου — Μαροή	03	1601	ἀργεῖ Ηειραδ από 14 Μαρτ.
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κονίουσντη	94	2483	ἔφθ. Βαροελώνην 30 Μαΐου
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μινασούλη καὶ Σία	05	2539	ἔφθ. Βαλένθιαν 26 Μαΐου
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Βαλίδη	21	7012	διηλθε Γιβράλταρ 7 Ίουν. διά Γάνδην
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	διηλθε Κονίουλιν 8 Ίουν. διά Αίγυπτον
Νοέμη—Τζάσιλια ('Αγγλ.)	Α. Μινασούλη—Ρουσάνου	95	2499	ἔφθ. Βραζίλιαν 8 Ίουν.
"Ολγος Σ. ('Αγγλ.)	Ρ. Βεργωτῆ	05	677	άνερ. Πιούρα 4 Ίουν., Κενινίλιν 6 διά Ρομανίαν
"Ολιύλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσοβ	20	4308	άνερ. Χονέλβαν 29 Μαΐου, Μαδέρας 2 Ίουν. διά Τσάρλεστον
Πήραρτον ('Αγγλ.)	Α. Βλάσοβ	24	4895	άνερ. Μπονέρος "Άρες 5 Ίουν. διά Καναδᾶν
Πράχοδα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσοβ	22	3609	διηλθε Μαδέρας 7 Ίουν. διά Κέν Ούέστ
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλόιας Ανατ. 'Αργιλῆς
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσοβ	12	3629	εἰς Ρόττερνταμ από 21 Άπριλ.
Σούντοντον (Παναμ.)	Α. Βλάσοβ	21	6358	άνερ. Ρόττερνταμ 1 Ίουν. διά Ρίον Ιανέριον
Τζέννιν ('Αγγλ.)	Σ. Λιβανοῦ	12	1859	άνερ. Ρόττερνταμ 7 Ίουν. διά Ντόβερ
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαφίδη — Α. Δάλλα	03	1828	διηλθε Κονίουλιν 8 Ίουν. διά Βαροελώνην
Χάγκικμπουρυ ('Αγγλ.)	Ι. Βασιλείου—Α. Ιοανίδη	06	1781	ἔφθ. 'Αλγέριον 6 Ίουν. (διά 'Αλισάντες)
Compostela ('Ισπαν.)	"Ελλήνης ἀγόρασται	85	1272	"Ιδε: «ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Invergarry ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονίουσντη	24	6907	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ», σημαία 'Ελληνική
Kumara ('Αγγλ.)	Α. Λούζη ςτλ.	19	7926	ἔφθ. Λονδίνος 5 Ίουν.
La Maeta: (Γαλλ.)	N. 'Ανδρονίζ—Γ. Σιγάλα	01	1098	"Ιδε: «ΜΥΚΟΝΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Leith Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονίουσντη	29	4233	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ», σημαία 'Ελληνική
Mary ('Αμερ.)	Η. Β. Παντελή	18	2151	ἔφθ. Χούλι 29 Μαΐου
Mill Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονίουσντη	30	4318	άνερ. Σαιν Τόμας 3 Ίουν. διά Σορέτη
Temble Lane ('Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	ἔφθ. Βοϊδάρη 31 Μαΐου. Θά μετονομ. «ΠΑΝΑΓΙΑ»
Waldinge ('Αγγλ.)	άδ. Συνοδινοῦ	09	2219	"Ιδε: «ΚΟΛΧΙΣ», σημαία 'Ελληνική
York City ('Αγγλ.)	Γ. Νιολάου	22	6397	"Ιδε: «ΟΥΡΑΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ», σημαία 'Ελληνική

## 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