

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1937

Αρ. Φύλλου 157

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 157

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1937

Tο δεκαωνδήμερον

Διά την άσφαλιστικήν χειραφέτησιν τῆς Ναυτιλίας

"Όλως έπικαίρως, έν συνεχεία τῆς ἐγκυκλίου τῆς «West of England», ἀριθμέθα ἔξι ἐγκύρου πηγῆς ἀριθμούς τίνας, ἐναργῆ παρέχοντας τὴν εἰκόνα τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποτελεσμάτων διὰ τὰ ἐκ τοῦ Πλέιτ ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν μεταφερέντας φορτία γεννημάτων κατὰ τὰ ἔτη 1933 καὶ 1934. Εἰς παραχημένην θεσσαλίαν ἀναφέρονται περίοδον οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι καὶ δὲν περιλαμβάνουν τὸ σύνολον τῆς ἐξ Ἀργεντινῆς Ἑλληνικῆς κινήσεως, χαρακτηρίζουν, δῆμος, ἐπαρκῶς τὸν δυσχερῆ ἀσφαλιστικήν θέσιν, εἰς ἣν ἔχει περιέλθει ἡ Ναυτιλία μας καὶ δικαιολογοῦν κάθε ἀπαιόδον πρόδειψιν διὰ τὸ μέλλον αὐτῆς. Τὰ ύπό τῶν φορτών, ἄλλως τε, εἰσπραττόμενα ἥδη ἀσφαλιστρα, καθ' ἐκάστην ναύλωσιν Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, μᾶς πείθουν, ὅτι καὶ διὰ τὰ ἔτη 1935 καὶ 1936 δὲν ἡσίαν εύνοικώτερα τὰ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως τῶν ἐπὶ φορτίων Ἑλληνικῶν κινδύνων. Ἀνεπίσημοι πληροφορίας ὑπῆρχον, ὅτι δύλεια τίνες ἀπώλεια σιτοφόρων ἐκ τοῦ Πλέιτ σκαφῶν δυσμενέστερον ἐμφανίζουν καὶ διὰ τὰ ἔτη ταῦτα τὸν ἀσφαλιστικὸν ἀπολογισμὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Στατιστικαὶ ἀτυχῶς πλήρεις τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων δὲν ἀνεκούνθησαν ποτὲ ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς καὶ τοὺς φορτωτάς, ἀλλ' οὔτε καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ μας ἀντεμετώπισαν μέχρι πρὸ τίνος ἀνάγκην τῆς συγκεντρώσεως ἐπαρκῶν σχετικῶν στοιχείων.

"Ἐξ ὅσων πάντως στατιστικῶν δεδομένων ἀνεκοινώθησαν, τὴν ἀκρίβειαν τῶν δοιών δὲν ἔχομεν λόγον νὰ θέσωμεν ἐν ἀμφιθέλω, ἀποδεικνύεται, ὅτι ὁ γνωστὸς οιτεμπορικὸς Οἶκος Μπούγκε μετέφερε δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν κατὰ τὸ ἔτος 1933 τὰ 27 % τῶν ἐκ Πλέιτ ἐδαγωγῶν του. Αἱ καταβληθεῖσαι διὰ λογαριασμὸν τῶν φορτίων συνεισφοραὶ εἰς γενικάς ἀδαρίας φορτηγῶν μας πλοίων ἀνῆλθον εἰς 17.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ἔναντι 19.000 λιρῶν, ποὺ κατεβλήθησαν ύπό τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς συνεισφοράς ἀδαρίων δλῶν τῶν ἄλλων ἔνων φορτηγῶν σκαφῶν, ἀτίνα σημειώσαν μετέφεραν τὰ ὑπόλοιπα 71 % τῶν ἐδαγωγῶν τοῦ Οἴκου Μπούγκε, εἰς τὸ ποσὸν δὲ τοῦτο περιλαμβάνεται καὶ μία ἀδική ἀπώλεια φορτίου ἡσαφαλισμένης ἀξίας 10.000 λιρῶν. Ἐπομένως ἔναντι 17.000 λιρῶν διὰ τὰ 27 % τῆς συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας ἔχομεν μόνον 9.000 λιρῶν διὰ τὰς συνεισφοράς εἰς ἀδαρίας τοῦ 71 % τῶν λοιπῶν σημαῖων.

"Ετερος σημαντικὸς γεννημάτων ἐκ Πλέιτ ὁ Οἶκος De Rijder κατέβαλε διὰ τὸ 1933 ἀσφαλιστρα διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων μεταφερούμενων ἔξι Ἀργεντινῆς φορτίων του λίρας Ἀγγλίας 20.000, ἐνώ αἱ ἀντίστοιχοι συνεισφοραὶ καὶ αἱ ἀποζημιώσεις τῶν ἀσφαλιστῶν δι' ἀδαρίας καὶ δλικάς ἀπωλείας τῆς Ναυτιλίας μας συνεποσθήσαν εἰς 30.000 λιρῶν. Διὰ τὸ 1934 τὰ μὲν ἀσφαλιστρα ἀνήλθον καὶ πάλιν εἰς λίρας 20.000, αἱ δὲ ἀποζημιώσεις εἰς 23.000.

Εὐχερές είναι ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν νὰ συμπεράνῃ τις κατὰ πόσον οἱ Ἑλληνικοὶ κίνδυνοι ἀποτελοῦν συμφέρουσαν ἀσφαλιστικὴν τοποθέτησιν. Διὰ τὸν ἀσφαλιστὴν τὰ εἰσπραττόμενα ἀσφαλιστρα πρέπει νὰ είναι τούλαχιστον κατὰ 10 % ἀνώτερα τῶν ζημιῶν. Λύτο ἐνε τὸ κέρδος που ἀποκομίζει οὗτος ἐκ τῶν καταπομένων κινδύνων. "Αν ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων ἐνός ἔτους δὲν θελεῖν ἐπιτευχθῆ τὸ κέρδος αὐτό, ἀντιμετωπίζεται τότε ἡ αὔξησις τῆς κλίμακος τῶν ἀσφαλιστῶν ἢ μᾶλλον ἡ διάκρισις τῆς σημαίας ἔκεινης, τῆς δοιαίς οἱ κίνδυνοι ζημιάς ἀπέφερον. Οὕτως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐκλήθη πρὸ ἔτῶν, εὐθὺς ὡς αἱ ἀδαρίαι ἐπιληφθύνθησαν, νὰ πληρώσῃ διὰ τῶν ἀπασφαλιστῶν τὰ

ἴδια αὐτῆς σφάλματα.

Δὲν είναι μήπως ἀρκετὰ τὰ δλίγα ὡς ἄνω στατιστικὰ στοιχεῖα, ἵνα καταδείξουν, ὅτι ἡ οἰκτρά ἀσφαλιστικὴ κατάστασις τῆς σημαίας μας, διὰ τὸν ὄποιαν οὐκ δλίγον ἡμεῖς οἱ ἴδιοι εὐθυνόμεθα, ἐγκυμονεῖ τοὺς σοβαρωτέρους κινδύνους διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὅτι ἡ ἔκπτωσις τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀνυπέρβλητον θ' ἀποτελέση καλύματα εἰς τὴν προσαγωγὴν του;

Δικαιολογίαι πολλαὶ θὰ μᾶς προσθήθουν καὶ πάλιν παρά τῶν ἀθελοτυφλώντων ἡ παρ' ἔκεινων ποὺ ἀδιαφόρως προσθέπουν εἰς τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὑπάρχουν ἀτυχῶς τοιούτοι μέσα εἰς τὰς τάξεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Θὰ προσθῇ λ. χ. ἡ πρόφασις τῆς παλαιότητος τῶν σκαφῶν μας καὶ τοῦ ἀνακριθοῦς τῶν στατιστικῶν, τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τῶν στατιστικῶν κατὰ τῆς σημαίας μας αἰτίας φορτωτῶν καὶ ἀσφαλιστῶν. Θὰ μᾶς ἀναφέρουν ἀκόμη τὴν ἐχθρότητα τῶν ξένων κατὰ τῆς τόσον ἀναπυχείσης Ναυτιλίας μας, θ' ἀπόδωσυν τὰ ἐπασφαλιστρα καὶ τὴν διάκρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς οἰουσδήποτε ἄλλους λόγους παρὰ εἰς τὰ δυσμενῆ διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς ἀποτελέσματα τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων. Τινὲς ἀκόμη θὰ φθάσουν μέχρι τοῦ σημείου νὰ δικαιολογήσουν καὶ τὰς ἀδαρίας, ἐλάχιστοι δὲ ἔτι εἰκεῖνοι, ποὺ θὰ δικαιολογήσουν, διὰ πιθανόν μὲν νὰ ὑπερβάλλουν ἔν τινα μέτρων οἱ ἀσφαλισταὶ διὰ νὰ δικαιολογοῦν τὴν ἐπιθολήν τῶν ἐπασφαλιστῶν, πιθανόν νὰ ἀνευρίσκουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν ἀνοργάνωτον ἀσφαλιστικῶν εὔκολον λείαν, διὰ νὰ καλύψουν διὰ τῶν προσθέτων ἀσφαλιστρῶν τὰς ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν σιτοφορτίων τοῦ Πλέιτ ζημιάς των, πάντως, δῆμος, γεγονός ὀνταμφισθῆτον είνε, διὰ ἡ συχνότης τῶν ἀδαριῶν καὶ τῶν ζημιῶν τῶν φορτίων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας δὲν είναι μικρά, σημαντικά, εἰνε ἀνωτέρα πολλῶν ἄλλων σημαῖων. Αἱ προφάσεις περὶ ἐχθρότητος τῶν ξένων δὲν ἡμπορούν ν' ἀλλιώσουν τὰ πράγματα, οὐδὲ νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἀχαρακτήριστον ἀδιαφορίαν, ἢν μέχρι σημερον οἱ πλειστοί τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἐπέδειξαν διὰ τὴν τελεσφόρον ἀντιμετώπισιν τοῦ σοβαρωτέρου τῶν ἐμποροναυτικῶν μας προβλημάτων.

"Ισως καὶ ἄλλαι ναυτιλίαι, λέγεται περὶ τῆς Ἱαπωνικῆς, νὰ μὴ βαρύνωνται δλιγάτερον μὲ ταχύματα καὶ ἀδαρίας. Εκεῖναι δῆμος ἔχουν ίδια ἀσφαλιστικά ίδρυματα, συμμετέχουν εἰς τοὺς κινδύνους τῆς ἑθνικῆς των χωρητικότηος, κατέχουν στατιστικὰς ἀπηκριθωμένας, καὶ δύσει αὐτῶν ἐπιλέγονται οἱ κίνδυνοι καὶ ρυθμίζονται τὰ ἀσφαλιστρα. Η Ναυτιλία μας τούναντίον είναι τὸ εὐάλωτον σημεῖον τῆς διεθνούς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, εύρισκεται εἰς τὴν κατωτέραν ἀσφαλιστικήν κλίμακα μεταξύ δλῶν τῶν σημαῶν, ποὺ ἀπασχολούνται εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ἐνῷ ἡμεῖς αὐτοὶ παρέχομεν τὰ δόλα, διὰ τῶν δοιών θάλαττον τοῦ πλατών μας όλικον, ἡ ἀπερκεία τοῦ ἐμψύχου τοιούτου, ήτις μὲ τὴν ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότηος μας καὶ τὴν ἐν τῷ συνδέοντα σημεῖον τῆς διεθνούς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, εύρισκεται εἰς τὴν κατωτέραν ἀσφαλιστικήν κλίμακα μεταξύ δλῶν τῶν σημαῶν, ποὺ ἀπασχολούνται εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ἐνῷ ἡμεῖς αὐτοὶ παρέχομεν τὰ δόλα, διὰ τῶν δοιών λοιπῶν της σημαῖων.

"Πρός τη νὰ ἀποκρύπτωμεν τὴν ἀλήθειαν καὶ νὰ ἐπιζητῶμεν διὰ τῶν διαστρέβων τῆς πραγματικότηος; Αἱ ἀδαρίαι καὶ αἱ ζημιαὶ εἰς τὰ φορτία θὰ ἡσαν δλιγάτεραι, ἀν δλῶι οἱ πλοίοι καὶ τὰ πληρώματα μᾶνων συηρέσεις των. Η Ναυτιλία μας δὲν θὰ ἀπησχολεῖται σημερον μὲ τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόθλημα, ἀν δλῶι ἀνειρέτως οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς εἰσίν εἰς τὸν πάσαν περιστασιν πλήρη τὴν συνείδησιν τῶν θλιβερῶν συνεπειῶν, ποὺ ημπορεῖ νὰ ἐπιούρη κατὰ τῆς πίστεως καὶ τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας κάθε ηθελημένη, εἴτε καὶ μῆ, ἐπιζήμιος ἐνέργεια καθαπτομένη τῶν συμφερόντων τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν.

"Είναι δλίγοι οἱ ἐπιλήσμονες τῶν ὑποχρεώσεων των καὶ οἱ διαπράττοντες ἀδικήματα κατὰ τοῦ καλοῦ τῆς Ναυτιλίας

μας δύναματος, άλλα πολλοι οι άδιαφορούντες διά τάς οικτράς αύτάς μεθόδους. Οι δίλγοι αύτοι, οι τυχοδιωκτικώς έπαγγελλομενοι τὸν έφοπλιστήν, τάς άγαθάς και τιμίας προσπαθείας τῶν συναδέλφων των διά τὴν ἔξψωσιν τῆς πίστεως τῆς Ναυτιλίας μας παρακωλύουν, ἔχθροι τῆς ομηρίας μας πρέπει νὰ θεωρηθοῦν. Γνωρίζομεν έφοπλιστάς, οίτινες μὲ θυσίας διετήρησαν στο πότιλον τὸ δύνομά των εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν ἀγοράν. Ανεγνώσαμεν ἐπιστολάς των καὶ παρέστημεν πολλάκις μάρτυρες κατά τάς πρὸς τοὺς πλοιάρχους τῶν θερμάς συστάσεις, δηλαδὴ προτίτιδα φροντίδα καταβάλλουν διά τὴν καλὴν τῶν φορτίων μεταχειρίσιν, τὸν ἐπαρκῆ ἀερισμὸν τῶν καὶ τὴν ἀνέτον αὐτῶν στοιχείαν, δηλαδὴ προφύγουν καὶ τὴν ἀναγραφὴν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου μικροζημᾶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ προθοῦν εἰς τὴν σύστασιν ἀδερφίας, μὴ δικαιολογημένης ἀπολύτως ἀπὸ τὰ περιστατικά τοῦ ἀτυχῆματος. Ἀντεθῆμεν τὴν δυσφορίαν τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου, δηλαδὴ εὑρέθησαν ποτὲ εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ζητοῦν τὴν Ἑκατόριστην ἀδερφίαν τινὸς σκάφους πελάτου των, δχι καὶ τόσον καθαρᾶς καὶ ἱκούσαμεν δριμεῖας παρατηρήσεις Διευθυντῶν τῶν Γραφείων τούτων πρὸς πλοιοκτήτας καὶ πλοιάρχους διὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἀσύνετειαν πρὸς τάς ὑποχρεώσεις τῶν ἔναντι τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν. Καὶ δημας οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτοὶ, τῶν δόπιον αἴ τίμαι παραδόσεις καὶ τὸ ἀνεπιληπτὸν τοῦ δύναματος τῶν πανθομολογοῦνται καὶ ἀναγνωρίζονται εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, καλοῦνται νὰ ὑποστοῦν τάς ζημιὰς ἀπὸ τὰ σφάλματα τῶν διλγῶν ἀσυνειδήτων συναδέλφων τῶν ή τῶν ἀνικάνων πλοιάρχων.

Πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς αὐτοὺς ἀπευθυνόμεθα διὰ νὰ τονίσωμεν διὰ μίαν ἄκομη φοράν, δηλαδὴ χάριν τοῦ μέλλοντος τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν, χάριν αὐτοῦ τοῦ δύναματος τῶν ὡς Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, χάριν τῆς γενικωτέρας ἐμποροναυτικῆς μας ἀναπτύξεως, ιεράν ἔχουν ὑποχρέωσιν ν' ἀναλάβουν τὸν ἀγῶνα τῆς ἐπιλύσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προθλήματος τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν ἀρκοῦν ή μεμονωμένη προσπάθεια ἐνὸς ἀκάτου έξ αὐτῶν, οὐδὲ μόνα τὰ καλὰ ἀποτελέσματα διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς καὶ φορτωτάς τῶν κινδύνων τῶν ἴδιων αὐτῶν πλοίων, ἀπαιτεῖται συντονισμένος καὶ ἐπίμονος νὰ διεξαχθῇ ὁ ἀγῶνας διαπαιδαγωγῆσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς ήθικοποιησεως τῶν ἀσυνειδήτων, προϋποθέντων καὶ θυσίαι συμφερόντων. Θά ἐκβληθοῦν ἐν ἀνάγκῃ οἱ ἀδιόρθωτοι καὶ θά συνεργασθοῦν αὐτοὶ ποὺ συναιτοῦνται τοὺς ἐπαπειλοῦντας τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον κινδύνους. Κάλλιον ήμῶν γνωρίζουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας αὐτοὶ, οἱ ὥργανωμένοι εἰς ἐπιχειρήσεις τιμώσας τὸ Ἐλληνικὸν ὄνυμα, πῶς καὶ πότε πρέπει νὰ ληφθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα. Πληροφορούμεθα εὔχαριστως, δηλαδὴ πάντα ἀξέπαινος ἔργασία συντελεῖται παρὰ τὴν Ἐπιτροπὴν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀπαραιτήτων στατιστικῶν στοιχείων, ἵνα δι' αὐτῶν ἀντιμετωπιοῦνται αἱ ἀπατήσεις τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ θάσει αὐτῶν στηριχθῆ ἡ ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος τῶν ἀσφαλιστῶν. Πληροφορούμεθα, δημας, ἔξ ὅλου, δηλαδὴ πλήν τῶν προσθέτων ἀσφαλιστῶν, ἥρχισεν ἐκδηλούμενη ἡ ἐπιδιώξις τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν ἐπιβολὴν νέας ήδη μένης κλίμακος εἰς τάς ἀνανεουμένας ἀσφαλίσεις τῶν σκαφῶν. Νὰ πιστεύσωμεν, δηλαδὴ ἔναντι τῶν δυσχερεῶν καὶ τῶν νέων ἐπιβαρύνσεων, ποὺ πρόκειται ν' ἀντιμετωπίσῃ η Ναυτιλία μας, δὲν θὰ διαρραγῇ ὁ πάγος τῆς ἀδιαφορίας; Τὴν φορὰν αὐτῆς ὅμολογοῦμεν, δηλαδὴ αἱ προϋποθέσεις ὑφίστανται καὶ δηλαδὴ τὰ μέσα διαθέτουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ἵνα μόνοι αὐτοὶ ἐπιτύχουν τὴν ἀσφαλιστικήν χειραφέτησιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ Ἰταλικὸν παράδειγμα

Ἀνεγράφη πρὸ δημερῶν ή πληροφορία, δηλαδὴ μεταξὺ τῆς Ἰταλικῆς καὶ Τουρκικῆς Κυβερνήσεως διειδάγονται διαπραγματεύσεις διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Ἰταλικῶν λιμένων, ὡς κέντρων διοχετεύσεως τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Τουρκίας πρὸς τὴν Κεντρικήν καὶ τὴν Βόρειαν Εὐρώπην. "Αν ληφθοῦν ὑπὸ δύνην τὸ πλήρες δίκτυον τῶν Ἰταλικῶν γραμμῶν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῶν Μικρασιατικῶν παραλίων καὶ πρὸς τοὺς Τουρκικούς λιμένας τοῦ Εὔξεινου Πόντου, ή ἀρτιότης τῆς συγκροτήσεως τῶν λιμένων τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Γένοβας, τὸ εὐθηνὸν τῶν τιμολογίων τῶν καὶ αἱ πυκναὶ ἀστερικαὶ συγκοινωνίαι ποὺ διαθέτουν οὗτοι διὰ τῶν αὐτοκινητόδρομών των καὶ τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς τὴν Κεντρικήν Εὐρώπην, διεφίλουν νὰ ὅμολογησαν, δηλαδὴ δὲν εἶναι μικρά τὰ πλεονεκτήματα, ἀτίνα παρέχονται εἰς τὸ Τουρκικὸν ἐμπόριον διὰ τῆς Ἰταλικῆς προσφορᾶς.

Τὰ Ἰταλικὰ πλοῖα γραμμῆς, χάρις εἰς τάς ἀφθόνους κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, πληθωρικάς ἐπικόπτονται τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. ἔχουν τὴν εὐχέρειαν πρὸς τὴν ὑποτηρίξιν τῶν ἔθνητων τῶν θάσεων νὰ ἐφαρμόζουν ναυλολόγια χαρηταλά, ἀσυναγώνιστα καὶ τοῦτο ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς ομηρικαὶ ἐκπτώσεις εἰς τὰ τιμολόγια τῶν Ἰταλικῶν λιμένων καὶ τῶν σιδηροδρόμων. Η Τουρκία ἔξ ὅλου δὲν διαθέτει ἀκόμη πλοία γραμμῶν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ιδίων μεταφορικῶν τῆς ἀναγκῶν πρὸς τὸ ἔξωτερον. Εἰνε καὶ αὐτὴ ὑποτελής εἰς τάς ξένας ἑταρίας, αἵτινες ἔχουν μεταξὺ τῶν κατανεύει τὴν ἐμπορικήν κίνησιν ὀλοκλήρου τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τὰ Τουρκικά προϊόντα, δηλαδὴ καὶ τὰ Ἐλληνικά ἀτυχῶν, διὰ τῶν ξένων πλοίων γραμμῆς μεταφέρονται κατά μέγιστον μέρος εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ ἐκεῖθεν διοχετεύονται εἰς τὴν κα-

τανάλωσιν. "Ολαι συνεπῶς αἱ εὐνοϊκαὶ προϋποθέσεις μιᾶς συμφωνίας καρποφόρου καὶ ἀποδοτικῆς διὰ τὰ ἀμοιβαῖα συμφέροντα τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Ἰταλίας υφίστανται, ὥστε, ἀλλοι λόγοι δὲν παρακωλύουν τὴν συμφωνίαν ταύτην, νὰ προθέλεται ἀσφαλής ή ἐπίτευξις αὐτῆς. Εὐθύνοτερον θὰ είνε τὸ μέσω τῶν Ἰταλικῶν λιμένων κόστος τῶν μεταφορῶν, ταχύτερον θὰ διειδάγωνται αὖται, θετικά δὲ παρέχονται τὰ ἔχεγγυα εἰς τὸ Τουρκικὸν ἐμπόριον διὰ τὴν ἀνέτον τῆς κινήσεώς του.

Γνωστή είνε ἡ ἐπιδιώξις τῆς Ἰταλίας, δικαιολογημένη ἐκ τῶν μεγάλων θυσιῶν, εἰς ἃς μέχρι σήμερον ὑπεβλήθη, πῶς καταστήσῃ τοὺς λιμένας τῆς ομηρικαὶ κέντρα διαπορθμεύσεως τῆς ἐπιδιώξικῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως πρὸς τὴν Ἐγγύην Ἀνατολήν καὶ ἔξ αὐτῆς πρὸς τὴν λοιπὴν Εὐρώπην. Διείδε καλῶς ή Ρώμη, δηλαδὴ νὰ στρέψῃ πρὸς τὴν Τεργέστην, τὴν Βενετίαν καὶ τὴν Γενοβαν τὸ Ἀνατολικὸν ἐμπόριον ἀπόποιτο πλοία καὶ λιμένες. Δισκεταμύρια λιρεττῶν ἐδαπανήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, ὥστε ἡ Ἰταλία σήμερον διαθέτει τὸ πυκνότερον δίκτυον, ἔξ δλων τῶν χωρῶν τῆς Μεσογείου, εἰς τακτικά Μεσογειακάς καὶ ὑπερωκεανίους γραμμάς καὶ οἱ λιμένες τῆς ἀρτίως συγκεκριτημένοι ἀμιλλῶνται πρὸς τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα τῆς Βορείου Εὐρώπης.

Οι κατά καιρούς δινειροπόλοι, οἱ ὄραματισθέντες νὰ ίδουν τοὺς λιμένας της Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης κέντρα διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, πολλὰ θὰ ἡδύναντο ν' ἀποκομίσουν θετικά διδάγματα ἀπὸ τὴν Ἰταλικήν προσπάθειαν. Ἡ γεωγραφική θέσις τῆς Ἐλλάδος καὶ μάλιστα τῆς Μακεδονικῆς πρωτεύουσης, ἐμφανίζει θεβαίως τὰς μεγαλυτέρας δυνατότητας, δηλαδὴ προσελκύσας δύμας πραγματικότης ή ἐπιδιώξις αὐτῆς, διὰ νὰ προσελκύσαμεν ξένην ἐμπορικήν κινήσιν, προϋποτίθεται δηλαδὴ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ὡς προσφόρωτος διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, θὰ είνε καὶ εἰς θέσιν νὰ τὴν ἐξυπηρετήσῃ διὰ τῆς καλῆς τεχνῆς της διαρρυμίσεως, ἦτοι εὐτύχων ἥρξατο τὴν ίδην συντελουμένη, διὰ τῶν εὐθηνῶν οἰδηροδρομικῶν κομιστρῶν πρὸς τὴν ἐνδοχώρων καὶ διὰ τῶν τακτικῶν ἀπὸ θαλάσσης γραμμῶν, πυκνῶν καὶ μὲ συγχρονισμένων πλωτῶν ωλικῶν, πρὸς δλα τὰ Μεσογειακά κέντρα, ἀκόμη δὲ καὶ πέραν αὐτῶν. Μὲ τὰ πενιχρά μέσα, ποὺ διαθέτουμεν οἴμερον, μὲ τὴν ἔλλειψιν ἀρτίου δικτύου συγκοινωνιῶν, τόσον ἀπὸ θαλάσσης, δσον καὶ ἀπὸ ηρᾶς, οὐδὲν νὰ διανοθῶμεν κακῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ ἐμφανιζόμεθα ἐπιδιώκοντες τὴν συγκέντρωσιν εἰς τοὺς λιμένας μας ζένης διαμετακομιστικῆς κινήσεως, ποὺ δὲν είμεθα εἰς θέσιν νὰ ἐξυπηρετήσωμεν, ἀν καὶ πλεῖστοι δοσοι λόγοι συνηγοροῦν περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐπιτυχίας μιᾶς τοιαύτης προσπάθειας, ἐρειδομένης δημας εἰς τὸ Ἰταλικὸν παράδειγμα.

Τὸ ταξίδιον τῶν λιμενικῶν δοκίμων

Ἀναντίρρητον είνε, δηλαδὴ ἐκπαιδευτικὸς πλοῦς τῶν λιμενικῶν δοκίμων διὰ τὸν φορτηγὸν γραμμῆς τοῦ Βέλγιουν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης, συντελεστικὸς θ' ἀποδῆ της πληρεστέρας πρακτικῆς καταρτίσεως τῶν νέων στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Αὐτοὶ ποὺ θὰ διοικήσουν αἱρέσιον τὴν Ναυτιλίαν μας, ποὺ θὰ κληθοῦν νὰ ἐφαρμόσουν τὴν ἐμποροναυτικήν ήμῶν νομοθεσίαν, πολλὰ θὰ μάθουν καὶ πλείστα σοσα ἀδιόλογα στοιχεῖα θ' ἀριθμούντα πότε τὴν ἐπίσκεψιν τῶν εἰς τὰ μεγάλα λιμενικά συγκρήτηματα τοῦ Κόντινεν. Θά τοις δοθῇ ή εὐκαρίπτη νὰ παρακολουθήσουν ἔκ τοῦ σύνεγγυς τὴν ἐπί τοῦ πλοίου ἔργοσιν, νὰ γνωρίσουν ἐν ταῖς λεπτομερείσι του τὸ ἔργον τοῦ πλοιάρχου καὶ διὰ τὴν ἀκάστου τοῦ πληρώματος, νὰ πληροφορηθοῦν τὰ κατά χώρας ουσιτήματα διοικήσεως τῶν λιμένων καὶ ἐν τῇ πράξει πλέον ν' ἀντιληφθοῦν τὶ σημαίνει σύγχρονος λιμὴν καὶ ποῖαι ἐντατικαὶ παντοῦ καταβάλλονται προσπάθειαι διὰ τὴν ταχυτέραν, τὴν ρυθμικήν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας, τοῦ ἐμπορίου, τῆς θιομηχανίας.

Πειραιωσιμένα θεβαίως είνε, κατά τὸ ταξίδιον αὐτό, τὰ πειριώδια χρόνου, ποὺ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των οἱ λιμενικοὶ δόκιμοι, ὥστε καὶ δύσκολον νὰ είνε εἰς αὐτούς, κατά τὰς δλίγας ήμέρας τῆς παραμονῆς των εἰς κάθε λιμένα, θαθύτερον πως νὰ ἐγκύψουν εἰς τὴν μελέτην τόσων καὶ τόσων ζητημάτων. Θά λάθουν δημας μίαν ὥσπεδοπήση του συγκεκριμένην ἐπ' αὐτῶν ἀντιληφτῶν, ήτις καὶ σημαντικῶς θέλει προώθησε τὴν ἐπαγγελματικήν των μόρφωσιν. Η ἔγκαινιασθείσα, ἀλλως τε, παρά τοῦ Υφουπουργείου τῆς Ναυτιλίας τακτική τῶν μεγάλων ἐπὶ φορτηγῶν σκαφῶν ταξίδιών τῶν λιμενικῶν δοκίμων δύναται σύν τῷ χρόνῳ νὰ ὅργανωμενη πληρέστερον. "Αν λ. χ. τὰ νέα στελέχη τῆς Διοίκησιν τοῦ Ε. Ν. πρὶν ἡ τοποθετηθοῦν εἰς τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας, ἔξετελουν ἔξαμηνον ή καὶ πλέον ἐκπαιδευτικὸν ταξίδιον ἐπὶ ὀκεανοπόρων πλοίων, ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν ἐκλεκτῶν εἰς ἥθος καὶ πόρφωσιν Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν., πολλὰ θὰ ἡδύναντο νὰ γνωρίσουν χρήσιμα, ἀν μὴ ἀπαραιτήτα, διὰ τὴν περατέρω καλὴν καὶ ἀπόδοτικήν ὑπὲρ τῶν Ναυτιλιακῶν μας συμφερότων σταδιοδρόμων των.

Οἱ ἀπόδοτοι τῆς Σχολῆς τῶν λιμενικῶν δοκίμων θὰ ἡδύναντο νὰ ἐπιβισθοῦνται ἀνά δύο ἐπὶ δρισμένων φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν ὁποίων κυβερνήται θὰ ήσαν οἱ ἄριστοι τῶν ἐμποροπλοίων γραμμῆς μεταφέρονται κατά μέγιστον μέρος εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ ἐκεῖθεν διοχετεύονται εἰς τὴν κα-

νων τεχνικῶν ναυτικῶν γνώσεων, θά ἐγνώριζαν ἐν τῇ πράξει τὴν διεξαγωγὴν κάθε ἔργασίας τοῦ πλοίου ἐν πλῷ καὶ εἰς τοὺς λιμένας, καθὼς καὶ τάς κρατούσας συνθήκας τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγέλματος, θά ἐμελέτων κατά τάς μακρὰς ήμέρας τῶν ταξιδίων τῶν τά ναυλοσύμφωνα, τά ἀσφαλιστήρια συμβόλαια καὶ γενικῶς κάθε τι σχέσιν ἔχον μὲ τὸ πλοῖον, θ' ἀπέκτων ἐνī λόγῳ θετικῶρεαν ναυτιλιακὴν συνείδησιν.

Τὰ ταξίδια αὐτὰ τῶν νέων Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ἀνὰ τὰ μεγάλα κέντρα τῆς ὄρδογειού, δηπού ἐργάζεται καὶ Ναυτιλία μας, θά προσέδιδον εἰς αὐτοὺς ἀρτιωτέραν κατάρτισιν, ἡτὶς σημαντικῶς θὰ ουνέθαλεν, ἵνα ἀργότερον, δηταν θὰ ἀναλάβουν τὴν ὑπεύθυνον διαχείρισιν τῶν ζητημάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ήμποροῦν νά ἀντιμετωπίσουν εἰς ἔκστην περίπτωσιν τὴν ἐπιθετικήν ἐκ τῶν πραγμάτων κατεύθυνσιν, ἔχοντες σαφῆ ὅπωσδήποτε ἐπ' αὐτῶν γνώμην. Εὔτυχῶς, ὅτι ἡ ἀξία πάσης ἑξάροεως ἀπαρχὴ τῆς τοιαύτης πρακτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἐγένετο ήδη ἀπὸ τὸ Υψητούργειον τῆς Ναυτιλίας. Τὰ ἀγαθά ἀποτελέσματα ἐκ τοῦ πρώτου ταξιδίου τῶν λιμενικῶν δοκίμων θὰ συντελέσουν εἰς τὴν διεύρυνσιν τῆς προσπαθείας, ἵνα τὰ νέα στελέχη, πέραν τῆς θεωρητικῆς των μορφώσεως, θετικήν ἀποκτήσουν καὶ πρακτικήν κατάρτισιν.

Αὐτὴ ἡ Ναυτιλία πολλαπλὰ ἔχει ν' ἀποκομίσῃ ὠφελήματα ἀπὸ τὴν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα διαπαιδαγώγησιν τῶν κρατικῶν ὄργανων, που πρόκειται αὐτοῖς νά τὴν διοικήσουν. "Οταν πρὸ ἑτοῖς οἱ λιμενικοὶ δόκιμοι ἐπειθάσθησαν τοῦ θαλαμηγοῦ «Πατρίς II», ἵνα ἐκτελέσουν δῆθεν ἐκπαιδευτικὸν πλοῦν ἀνά τὴν Μεσόγειον, πραγματικῶς ὅμως ταξίδιον ἀναψυχῆς, τὰς αὐτὰς περίπου εἶχομεν διατυπώσει παρατηρήσεις. Μὲ ίκανοποίησιν μας θλέπομεν σήμερον, δηταν τὸ Υψητούργειον τῆς Ναυτιλίας θέτε εἰς ἔφαρμογήν πᾶν διτι ἐπεβάλλετο πρὸ πολλοῦ νά γίνη.

Οι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ καὶ ἡ Ἀγγλικὴ σημαία

Εἰς τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικὸν «The Financial News» ἀνεγράφη πρὸ ἡμερῶν η ἀκόλουθος εἰδῆσις: «Πλεῖστοι Ἐλληνικοὶ ἐφοπλιστικοὶ Οἰκοὶ ἐγκατεστημένοι ἐν Λονδίνῳ καὶ ἐκεταλλεύμενοι φορτηγά ὑπὸ Βρετανικὴν σημαίαν μελετοῦν σοθαρός τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς τῶν σκαφῶν τῶν ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν τοιαύτην. Σημειοῦται μᾶλιστα, δηταν μία η δύο ἐκ τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν τελοῦν ὑπὸ διαπραγμάτευσιν, δὲν ἐγνώσθησαν, ὅμως, περισσότεραι λεπτομέρεια.

«Ἐίνε ἔκτος ἀμφισθήτησεως, δηταν οἱ ἐκμεταλλεύμενοι τὰ σκάφη ταῦτα "Ελληνες ἐφοπλισταὶ συναντοῦν σημαντικὰς δυσχερεῖας, ὅπως προσαρμοσθοῦν εἰς τὴν Βρετανικὴν νομοθεσίαν, σχετικῶς μὲ τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων τῶν, ἀφοῦ καὶ αὐτοὶ ἀκόμη οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ δοκιμάζουν σοθαράς δυσκολίας διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐπιτελείου, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν σύνθεσιν αὐτοῦ ἔτι τοῦ κατωτέρου πληρώματος τῶν πλοίων τῶν. Ταῦτα, χωρὶς νά λάθῃ τις ὑπὸ δύνων καὶ τάς μείζονας δυσχερείας εἰς τὴν ἑξεύρεσιν μηχανικῶν, δεδομένου δηταν αἱ βιομηχανίαι Ἑρῆρας προσφέρουν σήμερον καλυτέρους μισθούς.

«Ἐίνε ὅθεν φυσικόν, οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ Βρετανικῶν πλοίων ν' ἀντιμετωπίζουν εἰς εύρυτεραν κλίμακα τὰς ἀνωτέρω δυσχερείας, μολονότι τὰ σκάφη τῶν εύρισκονται εἰς ίκανοποιητικὴν κατάστασιν, δησον ἀφορᾶ τὴν διαρρύθμισιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος κλπ. Ἐάν οἱ ἐφοπλισταὶ οὗτοι ἀποφασίσουν ν' ἀλλάξουν τὴν ἐθνικότητα τῶν εἰς χειράς των Βρετανικῶν πλοίων, τιποτε, θεσίαις, δὲν δυναταν νά τοὺς ἐμποδίσῃ. Διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν ὅμως θά ἐνισχυθῇ ὁ συναγωνισμός, δεδομένου, δηταν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ, οἵτινες μέχρι σήμερον, ὅπως καὶ οἱ Ἀγγλοι, ἀπήλαυν τῶν ἐπιχορηγήσεων, θὰ εἰνε εἰς θέσιν ἐφεδῆς νά ἐργάζωνται ὑπὸ μᾶλλον εὐνοϊκούς δρους».

«Ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀνωτέρω εἰδῆσεως, ὁ ἐφοπλιστικός κ. Ἐμμ. Κουλουκούντης παρέσχεν, ἐν συνεπεύτερι πρὸς τὸ «Λόδος Λιότ», τὰς ἀκόλουθους σαφεῖς ἐπειγήσεις, διὰ τῶν ὅποιων τὰς ἐργασίας διεύθυνει διὰ τὸν Οἰκος, ἐνολογιήθησαν ήδη ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀλλ' ἐτόνισεν, δηταν η μεταβολὴ αὕτη ἐπῆλθε συνεπείχε πραγματικῶν πωλήσεων καὶ οὐχὶ δι' εἰκονικῆς ἀλλαγῆς σημαίας.

«Ως εἰνε γνωστὸν — εἶπεν — ἐπὶ ἀκότετα κατά τὸ παρελθόν ἔτη καὶ πρὶν ἡ ἀνακοινωθῆ καν ἡ σκέψις περὶ παροχῆς ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν φορτηγὸν Βρετανικὴν ναυτιλίαν, ὁ Οἰκος Ρεθύμνη — Κουλουκούντη ἡγόραζε διὰ λογαριασμὸν Ἐλληνικῶν καὶ Ἀγγλικῶν διμίλων πλοίων, ἀτινα καὶ παρέμενον ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. Η τακτικὴ αὕτη συνίστατο εἰς τὴν ἀπόκτησιν τοννάς εἰς χαμηλὰς τιμάς, μολονότι εἶχον ἀγορασθῆ σκάφη καὶ εἰς υψηλοτέρας ἀξίας.

«Πολλαὶ χιλιάδες λιρῶν ἐδαπανήθησαν διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν τῶν πλοίων αὐτῶν, ἐκ τῶν ὅποιων μερικά ήσαν ἐπ' ἀρκετὸν διάστημα παρωπλισμένα. Αἱ δαπάναι ἀφεώρων τὴν ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως καὶ τὴν ἀνετίσιμην τῶν σχορασθέντων σκαφῶν. Εἰς τινα ἡ αὐτῶν ἐποπειθήθησαν νέαι μηχαναῖ, ἐνῶ ἔτερα, διὰ ριζικῆς διασκευῆς, μετατράπησαν ἀπὸ τὰνκερές εἰς τρόμπες. Τὰ ἀπασχοληθέντα κεφάλαια ήσαν σεθαστὰ — ἐκκολούθησεν δ. κ. Κουλουκούντης — μετὰ δὲ τὴν ἀνατίμησιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ἐμορφώσαμεν τὴν γνώμην, δηταν θὰ ήτο δυνατὸν

νὰ πωλήσωμεν φορτηγά τινα μὲ ίκανοποιητικὸν κέρδος. Τῆς ἀντιλήψεώς μας ταύτης συνέπεια ήτο ή πώλησις μερικῶν πλοίων τελευταίως.

»Υπῆρξαν, δημως, περιπτώσεις, καθ' ὃς δλοι οἱ μέτοχοι φορτηγοῦ τίνος δὲν συνεφώνουν εἰς τὴν πώλησιν, ἐνῶ εἰς μερικάς ἄλλας περιπτώσεις οἱ μέτοχοι ἐπεύθυνον τὴν πώλησιν τοῦ μεριδίου των. Αἱ οὕτω πωλούμεναι μετοχαὶ ἡγοράζοντο παρ' Ἐλλήνων, ἐφόδον δὲ ή κατοχὴ τοῦ πλοίου περιήρχετο εἰς Ἐλληνικάς χειρας, ἐπικολούθει φυσικῶς ή νηολόγησίς του ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν».

»Ἐν συνεχείᾳ δ. κ. Ἐμμ. Κουλουκούντης προσέθεσεν, δηταν ἔκ τῶν προθλημάτων, ποὺ ἀντιμετωπίζει διόπτη τὴν διεύθυνσιν τοῦ Οἴκος, ὅπως ἄλλως τε συμβαίνῃ καὶ διὰ τοὺς Ἀγγλούς ἐφοπλιστάς, ἔγκειται εἰς τὰς δυσκολίας ἑξευρέσεως Βρετανικῶν πληρωμάτων καὶ κυρίως μηχανικῶν. Αἱ δυσκολίασι ασταται — εἰπεν — ἀπεκορυφώθησαν διὰ τὸν Οἰκόν του, λόγω τοῦ δηταν πλοία Ἀγγλικήν σημαίαν διεύθυνον παρ' ἐφοπλιστῶν Ἐλληνικής έθνικότητος. Πρόκειται περὶ λυπηροῦ φαινομένου, διότι εἰς τὸ πλοίας περιπτώσεις ή ιδιοκτησία τῶν διαχειρίζομένων πλοίων ήτο ἀμιγῶς Βρετανική, ἐφ' δησον ή δόλοτης τῶν μετοχῶν ἀνήκεν εἰς Ἀγγλούς.

Καὶ δ. κ. Κουλουκούντης κατέληξεν: «Ἐσχάτως προέθημεν εἰς τὴν πώλησιν ἔνος ἐκ τῶν παρ' ἡμῶν διεύθυνομένων πλοίων εἰς Γερμανούς ἐφοπλιστάς. Τὸ πλοίον αὐτὸν είχεν ἀγορασθῆ τὸ 1932 εἰς χαμηλήν τιμήν, ἔδαπανήθησαν ὅμως διὰ τὴν θελτιώσιν του ἀρκεταὶ χιλιάδες λιρῶν καὶ ἔκτοτε ἐτέλει ἐν ὑπηρεσίᾳ. Η πώλησίς του ὑπηρεσία διότι πλοίων, αἵτινες δικαιολογούν πειστικῶς, κατά τὴν γνώμην μου, τὴν ἀπόφασιν πωλήσεως».

Η Ναυτιλία μας ὑπὲρ τῆς Β. Αεροπορίας

'Εκ προηγουμένων εἰσφορῶν, ἐπὶ T. γκρ. 368.318 £ 9.410.12. 6	
Ἐταιρίας «ΗΗΡΕΥΣ»	» 20.116 » 537. 0. 0
Ἡλίας Ε. Χατζηλίας	» 4.278 » 115. 0. 0
Παύλος Ε. Χατζηλίας	» 4.860 » 130. 0. 0
Ἐμμανουὴλ Π. Χατζηλίας	» 4.352 » 118. 0. 0
Ίωάννης Παπαδέας	» 5.709 » 145. 0. 0
Γεώργιος Φ. Ἀνδρέαδης	» 8.292 » 210. 0. 0
Ίωάννης Π. Χαδούλης & Σιτινᾶς	» 8.646 » 250. 0. 0
Νικόλαος Δ. Ράλλιας	» 3.860 » 100. 0. 0
Δημήτριος Ν. Κουφός	» 3.528 » 100. 0. 0
Δημήτριος Ν. Κονδύλης	» 3.923 » 100. 0. 0
Μιχαήλ Βερνίκος	» 1.594 » 40. 0. 0
Ἀδελφοὶ Λιθανοῦ	» 83.093 » 2.077. 6. 6
Νικόλαος Δ. Λυκιαρδόπουλος	» 20.198 » 504.19. 0
Ἀνών. Κεφαλληνική Ναυτική Ε-ταιρία (Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλος)	» 13.387 » 334.13. 6
Ἀδελφοὶ Μαζαράκη	» 3.553 » 90. 0. 0
Δ. Κ. & I. Κ. Μαζαράκης	» 5.411 » 136. 0. 0
Δημήτριος Δ. Σταθάτος	» 19.958 » 498.19. 0
Ἀνδρέας Βεστάρχης	» 6.067 » 151.13. 6
Μάρκος Ι. Λύρας & Σία	» 8.082 » 235. 0. 0
Π. Κ. Λαμπός	» 4.419 » 115. 0. 0
Ίωάννης Α. Κοσμάς	» 9.334 » 250. 0. 0
Νικόλαος Γ. Νικολάου	» 41.082 » 1.027. 1. 0
Αναστάσιος Δ. Καλλίνικος	» 10.446 » 260. 8. 0
Καλούδης & Ι. Ποντικός	» 3.845 » 100. 0. 0
Ίωάννης Ν. Αγγελός	» 4.351 » 115. 0. 0
NEILL & PANDELIS LTD.....	» 7.938 » 220. 0. 0
Υἱοί Γ. Μάντακα	» 3.246 » 85. 0. 0
Δημήτριος Α. Κυδωνίευς	» 3.874 » 100. 0. 0

Σύνολον ἐπὶ T. γκρ. 685.760 £ 17.556.13. 0

Γ' Κατάλογος μέχρι τῆς 29 Ιουνίου Δρχ. 9.656.157.—

Πλὴν τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ εἰσπραχθέντος ἐξ εἰσφορῶν τῶν ἐν Αθηναῖς ἐφοπλιστῶν, δ. Οἰκος «Ρεθύμνη—Κουλουκούντη Λτδ» τοῦ Λονδίνου κατέθεσε Λίρας Ἀγγλίας 6.485.16.0, θάσει τοῦ κατωτέρω πίνακος:

ΑΤΜΟΠΛΟΥΔΑ ΚΑΣΣΟΥ Πνευματικός — Ρεθύμνης	
Γιανναγάς	£ 890. 0. 0
«ΑΔΑΜΑΣ» Ατμοπλοΐας Αδάμας καὶ Σία	» 103.12. 0
«ΑΙΑΣ» Αδελφοὶ Πατέρα	» 118. 4. 6
«ΑΣΠΑΣΙΑ» Ίωάννης Γαλάζης καὶ Σία	» 105. 5. 6
«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ» Αδελφοὶ Κουλουκούντη καὶ Σία	» 136. 3. 0
«ΓΚΡΑΙΤΑΝ ΧΙΛ» Αδελφοὶ Κουλουκούντη	» 89. 3. 0
«ΔΕΑΦΟΙ» Δ. Λαμπός καὶ Σία	» 118. 9. 6
«ΕΛΕΝΑ Ρ.» Αδελφοὶ Κουλουκούντη καὶ Α. Ρούσσος	» 114. 8. 0
«ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» Δ. καὶ Α. Γ. Λαμπός καὶ Θεόδωρος	
Χατζαντονάγης	» 108.10. 0
«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» Νικόλ. Ενσταθίου καὶ Σία	» 151. 1. 0
«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» Νικόλαος Ενσταθίου καὶ Σία	» 136.18. 0
«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» Νικόλαος Ενσταθίου καὶ Σία	» 130.17. 0
«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» Ήλίας Ξενίας καὶ Σία	» 93.11. 0

Εἰς μεταφορῶν £ 2.296.02. 6

«Εξ μεταφορᾶς	£ 2.296,02.
«MAOYNT ΛΘΩΣ» 'Αδ. Κουλούουντη καὶ Κ. Σκαρβέλης » 89. 9. 0	
«MAOYNT ΑΤΛΑΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 141. 3. 6
«MAOYNT ΚΥΘΩΝΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 129.14. 0
«MAOYNT ΕΛΙΚΩΝ» 'Άδελφοι Κουλούουντη καὶ Σία	» 138. 2. 6
«MAOYNT ΥΜΗΤΤΟΣ» 'Ι. Κοσμέτος, 'Άδ. Κουλούουντη	» 145.10. 0
«MAOYNT ΙΩΩΜΗ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 105. 3. 6
«MAOYNT ΚΑΣΣΙΟΝ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 197.17. 0
«MAOYNT ΚΙΘΑΙΡΩΝ» Κουλούουντης καὶ Σία	» 96.18. 0
«MAOYNT ΚΥΑΛΗΝΗ» Κουλούουντης καὶ Σία	» 132.16. 6
«MAOYNT ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη.....	» 107. 6. 0
«MAOYNT ΜΥΚΑΛΗ» Μ. Γεωργίης καὶ ἄδ. Κουλούουντη	» 88.18. 0
«MAOYNT ΜΥΡΤΩ» I. Κοσμέτος καὶ Α. Μαρφόλεων....	» 135. 1. 6
«MAOYNT ΟΑΥΜΠΙΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη καὶ ἄλλοι	» 129. 3. 0
«MAOYNT ΟΣΣΑ» 'Άδελφοι Κουλούουντη καὶ Ι. Κοσμέττος	» 129.14. 0
«MAOYNT ΘΟΡΥΞ» 'Εμπανούη. Μάροι	» 120. 8. 6
«MAOYNT ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 133. 7. 0
«MAOYNT ΠΑΡΝΗΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 109. 5. 6
«MAOYNT ΗΗΑΙΟΝ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 141. 7. 6
«MAOYNT ΗΕΝΤΕΑΙΚΩΝ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 115. 0. 0
«MAOYNT ΗΕΡΑ» 'Άδ. Κολούουντη καὶ Ι. Κοσμέττος	» 130. 7. 0
«MAOYNT ΗΙΝΔΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 143. 4. 6
«MAOYNT ΗΡΙΩΝΑΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 99.13. 0
«MAOYNT ΡΟΔΟΠΗ» 'Ατμοπλόια «ΩΚΕΑΝΟΣ»	» 129.11. 0
«MAOYNT ΤΑΥΡΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 167. 8. 0
«Ν. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 80. 0. 6
«ΝΕΛΔΗ» 'Ατμοπλόια «ΩΚΕΑΝΟΣ»	» 120.13. 0
«ΠΑΝΤΙΑΣ» 'Ατμοπλόια «ΩΚΕΑΝΟΣ»	» 124.10. 6
«ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» Δ. Γεωργόπουλος καὶ Σία	» 92. 0. 6
«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη καὶ ἄδ. Λαμπον..	» 105.10. 6
«ΦΑΛΑΕΙΑ» 'Αριστ. Συλλᾶς καὶ Ι. Βαρζάκος	» 114. 7. 0
«MAOYNT ΑΙΤΝΑ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 105.16. 6
«MAOYNT ΔΙΡΦΥΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 172.10. 0
«MAOYNT ΧΕΛΑΜΟΣ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 125.10. 0
«ΑΡΕΘΟΥΣΑ» 'Άδελφοι Κουλούουντη	» 92. 6. 6

Σύνολον Λίραι Ἀγγλίας 6.485.16. 0

"Ητοι γενικὸν σύνολον εἰσφορῶν μέχρι τῆς 29ης Ι-νίου Λίραι Ἀγγλίας. 24.042.9 0
ἐπὶ τόννων γκρός 945.212.

三三三

· 'Αφ' έτερου τά διοικητικά συμβούλια τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν δύο Ταμείων Προνοίας ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, συνελθόντα εἰς κοινήν συνεδρίασιν, ἀπέφασισαν νὰ διαθέσουν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Βασιλικῆς Αεροπορίας τὸ ποσόν τοῦ 1.000.000 δρ., ἥτοι 500.000 δρ. τὸ Ν. Α. Τ. καὶ ἄνα 250.000 δρ. ἔκατερον τῶν δύο Ταμείων.

‘Η Ναυτιλία μας είσ τοὺς λιμένας τοῦ Πλείτ

ΤΟῦ κ. Σ. BOPEIOΥ

Ο κ. Σ. Βόρειος, ἐπίλεκτος δημοσιογράφος, εύρισκεται ἀπό μηνὸς εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν, ως ἀπεσταλμένος τῆς «Βραδυνῆς». Κατά τὴν μακρὰν ἀνά τὰς μεγάλας Λατινικάς δημοκρατίας περιοδείαν του, θά μελετήσῃ οὗτος ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν κοινωνικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀντώνων σύνθεσιν, θά γνωρίσῃ τὰς ἐκεῖ Ἐλληνικὰς παροικίας καὶ θά παράσχῃ θετικάς πληροφορίας διά τὴν προώθησιν τῶν ἔμπορικῶν μας σχέσεων μὲ τὰς Χώρας τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ.

Ο κ. Σ. Βόρειος είχε την καλωσύνη γά δώσῃ διά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τάς πρώτας αὐτοῦ ἐξ Ἀργεντινῆς ἐντυπώσεις, τάς ἀναφερομένας εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὴν εὐρωτικήν συμμετοχήν της εἰς τὴν κείθεν ἔξαγωγικήν κίνησιν. Εἶνε ἀξιοσημείωτον, ὅτι, ἔνος οὕτου πρός τὰ ἐμποροναυτικά μας προβλῆματα, ἔψυσε τὴν ἀσθενή πλευράν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὄργανωσεως, διά τῆς διατυπώσεως, εἰς ἡν προβάνει περὶ τῆς ἀνάγκης, δύος καλύτερον ἀνασυγκροτήσωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ συσσωματώσωμεν τάς ἔγκατεσπαρμένας δυνάμεις της εἰς Ισχυρούς ὄργανισμούς.

‘Η ἀνταπόκρισις τοῦ φίλου συναδέλφου ἔχει ως ἐξῆς:

“Οταν διαπλέη κανείς τὸν ποταμὸν Λά Πλάτα καὶ τούς τε-
ραστίους παραποτάμους του, ιδίως δὲ τὸν Παράνα, δὲν θὰ εἴνε
ύπερβολή, έαν εἶπῃ, ότι εἰς κάθε θῆμα συναντᾶς καὶ κάτι, ποὺ τὸν
μεταφέρει νοερῶς εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἔνα σύνερχόμενον ἢ κατερχό-
μενον τὸν ποταμὸν Ἑλληνικὸν φορτηγὸν. Εἰς τὸ Ροζάριο λ. χ.
ἐπὶ 14 πλοίων ναυλοχούντων ἔκει, ὅταν τὴν πρωΐαν τῆς 16ης Μα-
ΐου ἐπόντισε τὴν ἀγύκρων του, μετά ἔνα πλοῦν τριάκοντα ήμε-
ρων, τὸ φορτηγὸν «Ορος Μυρτώ», τὰ 8 ήσαν Ἑλληνικά. Ἡ πλέ-
ον αἰσιόδοξος ἀντιληψις, διὰ τὸ μέλλον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας
μας, είνει δυνατὸν ὡς οχηματιθῆ ἀπό τὴν παραστατικὴν αὐτῆς
εἰκόνα. “Οταν, μάλιστα, αἱ ἀπλαῖ, ἀλλὰ τόσον χαρακτηριστικαὶ
αὐταὶ παραστάσεις συμπληρωθοῦν μὲ στατιστικὰ δεδομένα ἀπό
τὴν δόλην ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Πλέειτ, τότε ἡ αἰσιόδοξα ἀπο-
κτᾶ μάλισθη θετικωτέραν θάσιν.

Μερικοί έναν προκειμένων άριθμοι είναι λίαν εύγλωττοι. Τό 1926, η Ελληνική σημαία έρχομένη τετάρτη κατά σειράν — μετά την

Αγγλικήν, Ιταλικήν καὶ Γερμανικήν— έκάλυπτε τὰ 6.20 % τῆς ολίγης ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ Πλέιτ, μὲ 737.692 τ. νέτ, ἐπὶ ολικής κινήσεως 11.862.737 τ. νέτ. Τὸ παρελθόν ἔτος αἱ ἀναλογίαι ήσαν ἐντελῶς διαφορετικαί. Τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Ἐλληνικῆς οπημαίας ἔφθασε τὰ 10.70 %, μὲ 1.075.063 τ. ἐπὶ συνολικῆς κινήσεως 10.047.353 τ. νέτ. Κατέλασε, δηλαδή, ἡ Ναυτιλία μας σταθερώς τὴν δευτέραν θέσιν, ἔρχομένη εύθυνη μετά τὴν Ἀγγλικήν. Τὸ Πλέιτ ἔγινεν ὁ νέος Δούναβις διὰ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν.

Τά στατιστικά δεδομένα διὰ τὴν ὅλην κίνησιν καὶ τὰς ἀναλογίας συμμετοχῆς ἐκάστης σημαίας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτ κατὰ τὸ α' 3μηνον τοῦ τρ. ἔτ. εἰνὲ ἔτι πλέον χαρακτηριστικώτερα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. "Ἐπι συνολικής κινήσεως 3.691.659 τ. νέτ., ἡ Ἑλληνική σημαία ἐμφανίζεται μὲ 540.410 τ., ἀντιστοιχούντας εἰς ἔνα ποσοστόν 14.5 % καὶ πλέον. "Αν αἱ φορτώσεις ἐκ τοῦ Πλέιτ δὲν ἥθελον διατηρήσῃ καθ' ὅλον τὸ ἔτος τὴν σταθερότητα των, εἶνε πιθανόν τὸ ποσοστόν τούτο νὰ μειωθῇ κάπως διὸ τοὺς μετά τὸν Αὔγουστον μῆνας, ἐν ἀναλογίᾳ δῆμως πρὸς τὰς ἄλλας σημαίας θὰ κρατηθῆ, πάντως, εἰς τὰ 14 % περίπου. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1927 ἔως 1937 ἡ συμμετοχὴ τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας εἰς τὰς ἐκ Πλέιτ μεταφορὰς ηὐθήτη καὶ αὐξάνεται σταθερώς, ἐν ἀντιθέσεις πρὸς τὰς ἄλλας ναυτιλίας. "Εντὸς μᾶς δεκατίας κατωθάρωθι, χάρις εἰς τὰς ἐντατικάς τῶν Ἑλλήνων ναυτιλῶν προσπαθείας, νά μεταπδήσῃ τὸ ποσοστόν συμμετοχῆς μας εἰς τὸ ὄπερδιπλάσιον καὶ νά φθάσῃ ἀπὸ 6.20 εἰς 14.5%. Τὸ ἀντίθετον παρατηρεῖται μὲ τὰς ἄλλας σημαίας, εἰς τὸ τοννάλ τῶν ὅποιων περιλαμβάνονται καὶ μεγάλα ταχυδρομικά ὑπερωκανία. "Ο ἀκόλουθος χαρακτηριστικός πίνακας ἐμφανίζει τὰς ἀναλογίας συμμετοχῆς τῆς Ἀγγλικῆς, Ἰταλικῆς καὶ Γερμανικῆς σημαίας εἰς τὴν κίνησιν τῆς Ἀργεντινῆς, κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ποσοστόν τῆς Ἑλληνικῆς συμμετοχῆς:

Έπι	Λγγλ.	Ιταλ.	Γερμ.	Έλλην.
227	47.35	8.19	9.76	6.20
228	43.62	8.28	9.33	6.37
229	43.46	7.49	8.27	7.56
230	43.38	7.58	9.70	6.62
231	44.30	6.82	6.92	6.67
232	43.40	8.33	5.72	6.42
233	37.18	10.31	7.15	8.89
234	36.79	9.19	7.62	11.50
235	39.99	6.10	7.91	10.90
236	37.70	6.43	8.35	10.70

Κατά τὸ τρέχον ἔτος, ἀν κρίνῃ τις ἀπὸ τὰ δεδομένα τοῦ α' Ζημῆνου, τὸ Ἑλληνικὸν ποσοστὸν θά ἐνισχυθῇ σημαντικῶς, αἱ δὲ κρατοῦσαι διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον προβλέψεις πειθουν, ὅτι ἡ ομαία μας κατέλαβεν ὄριστικῶν τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Πλεύτη, μὲν ἀναλογίαν τείνουσαν πρὸς μίαν ἔτι περιπτέρω αὐξῆσιν. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἀσκεῖ καὶ ἡδη, πρόκειται δέ ν' ἀσκήση καὶ εἰς τὸ μέλλον ἔξαιρετικὴν ἐπιδρασιν ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς Ἑλλάδος, ώς ναυτικῆς δυνάμεως, διεθνοῦς μορφῆς. Ἐν τῇ πραγματικότητι, ἡ διλούνεν αὐξανομένη Ἑλληνικὴ συμμετοχὴ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πλεύτη, ἀπέφερεν ἡδη τὰς πρώτας σημαντικὰς μεταβολάς, τόσον εἰς τὴν ποσοστικὴν σύνθεσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, όσον καὶ εἰς τὸ περιεχόμενον καὶ τὴν μορφὴν τῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ ποντοπόρον φορτηγὸν τῶν 7500 τόννων l. w. καὶ ἄνω συγκεντρώνει πλέον τὴν προτίμησιν κάθε Ἑλλήνος ἐφοπλιστοῦ καὶ ἡ ὑπερατλαντικὴ Ἕργασία ἀποτελεῖ τὴν κατ' ἔξοχὴν ἀπασχόλησιν τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι καὶ οἱ ὄριζοντες είνε ἡδη εὑρύτεροι, ἀλλά καὶ τὰ ἐγειρόμενα προβλήματα περισσότερα.

προστέθεται.
Τά προθόληματα αύτά είνε άμεσα και γενικώτερα. Τά ά-
μεσα άφορούν την έπιχειρηματικήν και τεχνικήν της Ναυτιλίας
μας δργάνωσιν, τά δὲ γενικώτερα σχετίζονται μὲ την άνανεωσιν
του πλωτού υλικού μας και τας μελλοντικάς κατεύθυνσις. Ή έ-
πιχειρηματική δργάνωσις, δπως την θλέπουν οι έδω άρμοδιοι
κύκλοι, υστερεῖ κάπως. Έφόσον δὲ τό Πλεΐτ άντικατοπτρίζει την
νέαν μας ναυτιλιακήν δράσιν, ή γνώμη των έδω κύκλων είνε θα-
ρύνουσσα. Πρέπει άλλως τε νά κατανοθῇ γενικῶς, δτι μέσα εἰς
ένα άνταγωνισμό δόσμερά εντεινόμενον ή οίκονομική δργάνωσις
μας Ναυτιλίας άπατε και έφδοια, άλλαν και συγκέντρωσιν περισ-
στέραν. Έχομεν παράδειγμα την μεγάλην έφοπλιστικήν έπι-
χειρησιν των κ.κ. Ρεθύμνη — Κουλουκουντή, τού Λονδίνου, ή ό-
ποια, λόγω των μέσων και της εύρυτητος των έργασιων της και
την τελευταίαν πολυετή κρίσιν διήλθεν εύκολωτερον και τας ύ-
φισταμένας δημη νέας εύνοικάς συνθήκας έκμεταλλεύεται έπω-
δελέστερον.

“Η ὄργάνωσις τῶν ἐφοπλιστικῶν μας ἔταιρῶν ἐπὶ εὑρυτέρων βάσεων, η συσσωμάτωσις αὐτῶν εἰς ισχυρούς δミλούς, η ἐπωφελεστέρα χρησιμοποίησις τῶν ἀποθεματικῶν των, θεωρεῖται ἀπαραίτητος διὰ τὴν διατήρησιν καὶ διεύρυνσιν τῆς ἐμπορουματικῆς μας δραστηριότητος. Τὸ γεγονός δὲ ὅτι ἡ ἀγορά τοῦ Πλείτ παρουσιάζει σήμερον ἑξαπετρικός εὐνοϊκάς συνθήκας, τόσον διὰ τούς μικρούς, δύον καὶ διὰ τοὺς ισχυροτέρους πλοιοκτήτας, δὲν τρέπει ν' ἀποτελέσῃ λόγον ἀδιαφορίας διὰ τὴν αύριανθήν ἐργασίαν μας. Διότι ἡ αύριον, δὲν είνε πάντοτε ἡ σήμερον.

Μπουένος "Αὔρες, Ίούνιος.

ΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ ΑΓΟΡΑΙ

ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΑΚΡΥΝΑΣ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Φίλος συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δ ἐφοπλιστής κ. Κων. Γ. Γράτσος, ἐπέστρεψε πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὸ μακρὸν ἄνα τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν καὶ τὴν "Απω" Ἀνατολήν ταξίδιον του. Μὲ τὴν διειδυτικὴν παραπτηρικότητα ποὺ τὸν διακρίνει καὶ μὲ τὸν πόθον τῆς γνώσεως, ἀπὸ τὸν ὅποιον διακατέχεται, ἐπεοκέφθη καὶ παρέμεινεν ἐπ' ἄρκετὸν εἰς τὰ μεγαλύτερα λιμενικά κέντρα τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ, τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῆς Κίνας, παρηκολούθησε δὲ καὶ ἐμελέτησε τὸν ὁργανισμὸν τῆς κινήσεώς των, τὸν ἐν πολλοῖς ἀγνωστὸν εἰς ἡμᾶς. Ο' Γράτσος εἰς τὴν κατωτέρω μελέτην τοῦ ἡμέλησε νά συνοψισθῇ, ἐντὸς τῶν περιωρισμένων ὅριών τῶν στηλῶν αὐτῶν, τάς ἐντυπωσίες τοῦ ταξίδιού του.

Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν ἑστερημένην τῆς ὄργανώσεως ἐκείνης, ἡτὶς θὰ ἡδύνατο νά παρέχῃ εἰς αὐτὴν κάθε σχετικὴν μὲ τὴν κίνησιν καὶ τὴν κατά τομέας ἔξελιξιν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν χρήσιμον πληροφορίαν, αἱ παραπήρεις τοῦ κ. Γράτσου εἶνε ἔξαιρετικῶν πολυτιμοῖ. Εἰς τὰς Σκανδιναϊκὰς ναυτιλίας δὲν ὑποβάλλουν μόνον οἱ πλοιαρχοὶ πρὸς τοὺς ἑφοπλιστὰς τῶν λεπτομερεῖς ἐκθέσεις περὶ τῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἐκάστου λιμένος καὶ κάθε ἀγορᾶς ποὺ ἐπισκέπτονται τὸ πρῶτον, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ οἱ ἑφοπλισταὶ μακρά ταξίδια ἐπιχειροῦν, ἵνα ἐκ τοῦ σύνεγγυς ἀντιληφθοῦν τὰς ἀνάγκας τῶν διαφόρων τομέων τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου καὶ χρησιμοποιήσουν τὸ πρὸς ἔξυπηρέτησιν αὐτῶν κατάλληλον πλωτὸν ὄλικόν. 'Ο κ. Γράτσος ἐγνώρισεν εἰς τὸ Βανκούμερ, τὸν 'Αγιον Φραγκίσκον καὶ τὴν Σαγκάην υἱούς πλουσίων Σκανδιναວιῶν ἑφοπλιστῶν, ὑπέρτετοντας εἰς μεγάλας ναυτιλιακὰς καὶ ἔξαγωγικὰς ἐπιχειρήσεις, καὶ ἀποκαταστά- πως κατεποιηθοῦν πλήρως ἐπὶ τῶν ὅρων τῆς ἐργασίας τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ καὶ δυνηθοῦν αὔριον ἀποδοτικώτερον νά ἔκμεταλλευθοῦν διὰ τῶν πλοίων των τὴν ἐκείθεν μεταφορικὴν κίνησιν.

ΤΗ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας διωγκώθη εἰς σημεῖον, ώστε

Αἱ Δυτικαὶ ἀκταὶ τῆς Β. Ἀμερικῆς, μᾶς ἐν τῶν πλούσιωτέρων γορῶν τῆς Γῆς, αἱ Ἀνατολικαὶ ἀκταὶ τῆς Ἀσίας, οἱ πνεύμονες ἐνὸς διόληρου κόσμου ἐν δραγμῷ ἀναγεννήσεως, αἱ Ὀλλανδικαὶ Ἰνδίαι, αἱ Φιλιππίναι καὶ αἱ μυριάδες τῶν νήσων τῆς Εἰρηνικοῦ, προμηθευταὶ οὐειροφών όλων σχεδὸν τῶν φυτικῶν πράσων τοῦ κόσμου, ἐν μᾶ ἱεραῖς μὲν Εἰρηνικός Ωκεανός, οὐδέποτε ἀποσύρησε σοβαρῶς τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοτισμόν.

Καὶ τοῦτο πρὸς μεγίστην ἔμμιαν του, διάτι τόσον ὁ ὄγκος τοῦ ἐνδο-
εἰρηνικοῦ ἐμπορίου, δύνανται ὁ τοῦ πρὸς τὰς ἄλλας Ἰπείρους εἶναι μέγιστος,
μία δὲ πρὸς τὰ ἐξεις ἀπασχόλησις μέρους τῆς Ναυπιλίας μας, ὅχι μόνον
τερόδηθι θὰ μάς ἀπεκόψει, ἀλλὰ καὶ θὰ ἡλίστωνται ομηρικαῖς τὴν πείσειν,
τὴν δποίαν ἔχασκει ἡ ἀθρόα προσφορά τῆς χωροτάπετης μας εἰς τὰς
ἄλλας ἀγοράς του κοσμου, ήτις καὶ προνικάλεσε τὴν μήνην τῶν ἔνεγκον
ουναδέλφων μας, μὲ πολὺ δυσάρεστα δι' ήμας ἀποτελέσματα.

Οι λόγοι τῆς μὴ διευδύνεως τῆς σημαίας μας εἰς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς είνε πολλοί, οἱ κριτικέφοροι τῶν ὄποιον είνε ἡ τελεία σχέδιο παρ' ἡμῶν ἄγγους τῶν ἀγορῶν τῆς "Απο' Ανατολῆς, ὀφειλομένη κατὰ μέρος εἰς τὸ ὅτι αἱ περισσότεραι τῶν νωνήσων τοῦ Εἰρηνοῦ δὲν κλείνονται εἰς τὸ Λονδίνον, τὸ ἀκατάλληλον τῶν σκαφῶν μας καὶ ἡ ἀσφαλιστική τῆς σημαίας ἡμῶν ἀνίστοτες.

Θὰ θελήσουμεν παφακιώντες νῦ παράχωμεν ἀκριβῆ συνοπτικὴν εἰκόνα τῶν συνθηκῶν ἐργασίας, αἵνες ἐπιφαστὸν εἰς τὰς μακρινὰς ἀγορὰς τῆς "Αἴγα" Ἀνατολῆς καὶ τοῦ Βορᾶ. Εἰρηνικῷ, δύοτε πιστεύομεν, ὅτι τοῦτο θέλει διεισδύειν τὴν προσπάθειαν τῆς πρὸς τὰ ἔκει ναυτιλίας τῆς διεισδύσεώς μας.

ΑΟΝ. ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ.—Τὸ νῦ προσδιορίσθι κανεὶς ποῖον εἰνε τὸ καταλληλότερον σκάφος διὰ τὰς ἀγορὰς τῆς Ἀπο 'Ανατολῆς καὶ τοῦ Εἰ-
δηνικοῦ Ὑπερανοῦ, δὲν εἰνε πρᾶγμα εὐκολόν, ιδίως ὅταν ληφθῇ ἐπ' ὅψιν,
ὅτι ὁ τύπος του ὀφειλεῖ συγχάζεις νὰ πληροὶ θρούς τελείως ασυμβιβάστους
μεταξύ του.

Τὰ πλοιά τα ταξιδεύοντα τὸν Ειρηνικὸν Ὡκεανὸν δύνανται νὰ δια-
ρέθουν εἰς δύο μεγάλας κατηγορίας: Αὐτοὶ ἔχειν, ἄπινα παραμένουν
πάντοτε ἐντὸς τοῦ Ειρηνικοῦ Ὡκεανοῦ καὶ τῆς Σινικῆς Θαλάσσης, ἐπε-
λοῦντα πλόαις ἀνὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Σινικῆς Θαλάσσης, τῶν Ὀλλαγδιζῶν
Ἰνδῶν, Φιλιππίνων κτλ., χωριτζότης 3—5000 τόν. d.w. καὶ Βον.
Ἐχεῖν, ἄπινα ἐπελοῦν πλόαις ποδὸς ἢ ἀπὸ τῆς Δυτικῆς καὶ Ἀνα-
τολικῆς ἀκτῆς τῆς Β. Ἀμερικῆς, Εὐρώπης, Αὐστραλίας, Ἀφρικῆς κτλ., χω-
ριτζότης 9—12.000 τόν. d. w.

Η ΣΗΜΑΙΑ. — 'Η πλέον κατάλληλος σημαία διὰ τὰς ἀγοράς αὐτάς, τόσον διὰ τὰ μεγάλα σκάφη δύον και διὰ τὰ μικρά, είνε τὴν Ἀγγίλην σημαίαν, τοῦ Χόρκ - Κόκγη ή τῆς Σαγκάης, διότι τὰ πλοῖα δύον τὸν ταύτας ἔχουν πλεονεκτήματα, τὰ όποια η ίδικη μας δύον θὰ δενθῆται ποτὲ να ἀποτησθῆται.'¹⁰⁹ Ενεκό τῶν ἵπαρχουσῶν διότι οὐδεὶς έχει τὴν Αγγίλην σημαίαν σκάφη δύον δάναντα νὰ ἐκτελοῦν πλόας ἀποτολούσους, τόσον μεταξὺ τῶν Κινεζικῶν λιμένων θαλάσσης και ποταμῶν, δύον και μεταξὺ τῶν διαφόρων Αγγίλικῶν ἀποικιῶν τῆς 'Απω 'Ανατολῆς (Malay set-

ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. Κ. ΓΡΑΤΣΟΥ

έπιτακτική νά άνακυπη ή άνάγκη της στροφής της ναυτιλιακής ήμῶν δραστηριότητος και πρός άλλους τομεῖς τοῦ υπερβαλλασσού εμπορίου, διπού μέχρι σήμερον ουμπτωματικώς ἀπηγολήνθασμεν τά σκάφη μας. 'Η διάνοιξη, δύομάς, ευρύτερων δρίζοντας τών δράσεων εἰς τὰ φορτηγά μας πλοΐα προσποθέτει γνωσιάν τῶν εἰς ἔκστην ἀγοράν υφισταμένων συνθηκῶν ἐργασίας, λεπτομερῆ και ἀκριβολόγον παρακολούθησιν τῶν εἰς πλωτά μέσα άναγκῶν, σαφεῖς πληροφορίας περὶ τῶν δυνατοτήτων τής ἐμπορουματικῆς διεισδύσεώς μας και τέλος θαθεῖαν συνείδησιν τῶν μειονεκτημάτων τῆς σημαίας ἡμῶν, ἵνα θάσει αὐτῶν προσαρμόζουμενοι είσι τάς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου και διορθώνοντες τά κακῶς κείμενα ἐπιτύχουμεν τὴν διεισδύσιν ταύτην.

Χωρὶς τάς ἀνωτέρω προύποθέσεις, πού ἀποτελοῦν τὸ ἄλφα τῆς ὁργανώσεως, διὰ τάς ἄλλας ναυτιλίας καὶ δὴ τάς Σκανδιναϊκάς, τάς ἀπασχολουμένας καὶ αὐτάς εἰς τάς μεταξύ τῶν ξένων χωρῶν μεταφοράς, ἀφελές θά ἡτο νά πιστεύσωμεν, ὅτι θά ἡτο ποτὲ δυνατόν, ὑπὸ ὅμιλωτέρας συνθήκης ἐργασίας, νά συντήρησωμεν τὸν δύκον τῆς σημερινῆς χωρητικότητός μας καὶ νά διαινούεμεν εἰς τό Ἑλληνικόν πλοίον ἀγοράς, τὴν κίνησιν τῶν ὄποιων ἀπό ἑτῶν ἡδη νέμονται ένει ναυτιλίαι ἀρτίως ουγκεκριτμέναι εἰς ἔμψυχον καὶ πλωτὸν ύλικόν.

Από της πλευρᾶς αὐτῆς ἀκριθῶς, ἡ μελέτη τοῦ κ. Γράτσου σημαντικῶς θέλει συμβάλει εἰς τὴν γνῶσιν, μιᾶς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἀγορῶν τοῦ Κόσμου, τῆς τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ, ὅπου ἡδη, χάρις εἰς τὴν δραστηριότητα τῶν κατοικούντων τὰς πλουσίας ἔκεινας χώρας λαῶν, μία ἐμποροδιομηχανική κομμογονία συντελεῖται. Αἱ ταξιδιωτικοὶ παρατηρήσεις τοῦ κ. Γράτσου, λόγῳ τοῦ ὅγκου αὐτῶν, θὰ δημιουρεύσουν ἐν συνεχείᾳ εἰς σειράν τευχῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

tlements, B. Borneo, Hong - Kong, e. t. c.). 2ον) "Ενεκα τοι ζητήματος τού έπωσαφάλιστρων φορτίου. 3ον) "Ενεκα τῆς ενθηνοτέρας ἐκμεταλλεύσεώς των, διφευλομένη εἰς τὸ ὅτι τὰ πληρωματά των ἀπαρτίζονται ἀπό Κινέζους, πλὴν ἔλαχιστον Ἀξιωματικῶν, τὸ δὲ μισθολόγιον τῶν Κινέζων πληρωμάτων είνε περίπου τὸ 1/3 τοῦ Ἐλληνικοῦ, ὡς θύ διδούνται περιστέρω. Καὶ 4ον) "Ενεκα τῆς προστασίας, ἣν ἔξασφαλίζει ἡ Ἀγγλίκη σημαία, προστασίας ἀπαρατήτου εἰς κύρως ενριζοκόμενας ἐν διαφερεῖ ἐμφυλίῳ σπαραγμῷ.

Δι' ὄλους ἀντούς τοὺς λόγους, διὰ σκάψη ἐκτελοῦντα πλόας ἐνδοιαι-
ρηνικούς καὶ μάλιστα ἐντὸς τῆς Σινικῆς θαλάσσης, (διὰ πλοία μετρίας
χωρητικότητος), ἡ σημαία μαζί μειονεκτεῖ κατὰ ποιὸν τῶν ἄλλων καὶ δι-
ατέθει τῆς Ἀγγίκης, οὐδόλως δῆμος ἀποκλείεται ἀπὸ τοῦ νὰ ἔργαζε-
ται ἐκεῖ ἐπικεφαλή.

Ιον) Νά είνε αφίσα τιμή Carriers δηλαδή, όχι μόνον νά μεταφέρουν τό μέγιστον δυνατόν φορτίον ζελείας, ανάλογως μὲ τὴν χωρητικότητά των, ἀλλὰ νά είνε ὑφ' ὅλας τὰς ἀπόψεις κατάλληλα δι' αὐτάς τὰς μεταφοράς. Τὰ κύτη των νά είνε ἀπολύτως ἀνεύ έμποδιων, τὸ κατάστρομά των ἐλεύθερον, τὰ βαροῦντά τουν τοποθετημένα ἵψηλά ἢ τοιοτορόποι, ὅστε νά μη καταλαμβάνουν χώρους ζητηματοποιίσμον διὰ φορτίων καὶ τέλος νά ἔχουν ὅλα τὰ ἀναγκωντα ἔξαρτηματα διὰ τὴν ἀσφαλῆ μεταφοράν τῶν φορτίων καταστρόματος.

φη με κυβιζά βαλε περ Τον, ολγιστέρα τον εδ-60 είνε μειονεκτικά.
3ον) Νά έχουν αριστα και αέρθοντα μέσα φορτοεκφορτώσεως, δυνά-
μενα νά σηκώσουν βάρη μέχρις 8 τόννων, και 2 τουλάχιστον γερανούς
τού 25 τόννων.

40v) Τὸ διάθεμα τοῦ στάχατος διὰ μὲν τὰ 3—3500 τόν. νὰ μὴ ἐπεργάσῃ τοὺς 18 πόδας, διὰ δὲ τὰ 9—10000 τοὺς 26 πόδας, (διὰ τὸν ποταμὸν Γίαγκ - Τσέ).

7ον) Νά είνε έφωδιασμένα με τελειας γυατιστασεις ηλεκτρικου φωτός, άσφαλτον, Direction Finder και Echo Sounding, ει δυνατόν και 8ον) Νά διαθέτουν ένα χώρον 35—40.000 c. f. διά φορτία ένων γψειφο.

τούς περισσοτέρους μήνας τοῦ έτους, τὰ ισχροὶ καὶ ἀμελέτητα σχεδὸν ζεῦματα, καθιστοῦν τὸ ζῆτημα τῆς ταχύτητος πολὺ σπουδαιότερον παρὰ εἰς τὰς ἄλλας θαλάσσας, ὅπων δὲ ληφθῆ ἐπ' ὄψιν, ὅτι ἐν τῷ Εἰρηνικῷ Ὡκεανῷ ἔργαζονται σήμερον τὰ τελείωτερα σκάφη τοῦ κόσμου, τόσον Ἱαπωνικά, όσον καὶ Σκανδινανέα, εἰναι ἐμφανές, ὅτι τὰ σκάφη μας τῶν 8—8,5 μιλίων δυνατῶν εξενίσουν ἔργαναν καὶ ταύτην ἵπο λιαν μειονεύτικος ὄρους. Τὸν Ιούνιον τοῦ 1936, οἱ Ἱάπωνες, ἐνῷ ἐπλήρωναν διὰ time-charter ἐνός έτους 2/3 — 2/4 διὰ σκάφη Ἐλληνικά 8 — 9000 τόνων, ἐπλήρωσαν 4/6 διὰ τὰ Νοσθηγικά δημερόπλοια.

Η ΚΑΥΣΙΜΟΣ ΥΔΗ. — Τὸ ζῆτημα τῆς πλέον συμφερούσης δι' ἐν πλοίον τοῦ Εἰρηνικοῦ κανόμενον ὑλῆς εἶναι ἀρκετὰ περιπλοκον διότι, εἰς μὲν τὴν Ἀσιατικὴν ἀστήν, δην ἐπάρχονται ἄνθρακες ἀρθρον καὶ εὐθηνοί, εἶναι προτιμότερα ἴσως ἡ δι' ἀτμοῦ πρόσθια, εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ὥμινας ἀστήν, δην τὰ πετρέλαια εἶναι εὐθηνά, εἶναι φυσικὸν νὰ προτιμῶνται τὰ μότοροπλ., ἀτινα διὰ χρονικάς νανλώσεις πληρόνονται καὶ 2) — πλέον τῶν ἀτμοπλοίων.

Οἱ μόνοι τρόποι προσώσεως, διστι δόναται νὰ συνδιάσῃ ἐν τινι μέτρῳ ἀμφοτέρας τὰς ἀπατήσεις, εἶναι ἡ δι' ἀτμομηχανῆς, νευτάτου καὶ δίκονομοκον τύπου, μὲ λέβητας ὅμως καταναλίσκονταις καὶ ἄνθρακας καὶ πετρέλαιον καὶ ἐφωδιασμένους μὲ τεχνικὸν ἐλκυσμον, ἔνεκα τῆς δυνατῶν καύσεως τῶν ἐξει ἀνορυσσομένων γανθιδάκων.

Ἀνεξαρτήτως ὥμινας τοῦ ποία εἶναι ἡ οἰκονομικότερά καὶ καταληλότερά κανόμενος ὑλὴ διὰ τὸ σάφες, τὰ δημερόπλοια, καθὼς καὶ τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιον, ἀπέρτερον τῶν ἀτμοπλοίων, κατὰ τὸ δῆλον ἐν τινι μέτρῳ τὸ πρόβλημα τῶν πληρωμάτων, δητε, ὡς ὃδι ἰδωμεν, εἶναι ἀγανθιδέστατον εἰς τὰς μαρχινάς αντάς θαλάσσας.

ΒΟΥ. ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ. — "Οσοι ἔστειλαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ πλοῖα εἰς τὴν Ἀπο Ανατολήν, καὶ τὰ Clubs ποὺ είχον τὴν ἀτυχίαν νὰ τὰ ἀσφαλίσουν δι' ἀσθενείας, δραπετεύσεις, ἀτυχήματα κλ. μὲ διατηρήσουν ἀσφαλῆς ἐπὶ μαρχών, ξοπάνων καὶ ἀλγενήν ἀνάμηνησον ἀπότων τῶν ταξιδίων. Στάσεις, δραπετεύσεις, συμπλοκαί, ὑμαδισαὶ παλιννοστήσεις, ἀσθενεία πραγματικά καὶ μή, εἶναι οἱ πρῶτοι καρποί, ποὺ ἀπεκούμασμεν ἀπὸ τὰς μαρχινάς χώρας τοῦ ἀνατελλοντος Ἡλίου.

Τὰ πληρώματα μαρχῶν πάσης κρατικῆς ἐποπτείας, παντοδόναμα ἐν τῇ ἐπιγύνονται τῆς ἀδύναμίας τῶν ἐφοπλιστῶν, δην ἀπαλλαγοῦν αὐτῶν, δηργίασαν κυριολεκτικός. Δια νὰ εἴμεθα ὅμιοι δίκαιοι, δηρείουμεν νὰ ὁμολογήσωμεν, δην τὰ ταξίδια τῆς Ἀπο Ανατολῆς καὶ τὸ Εἰρηνικόν, εἶναι μαρχά καὶ ἐπίπονα, αἱ δὲ κληματολογικά συνήκη, τόσον ἐν πλ. δην καὶ ἐν δρμ, τελείως δυσμενεῖς διὰ τὸν Εὐρωπαίον. Τοῦτο καλῶς κατανοήσαντες οἱ Ἀγγλοί καὶ Σκανδινανοί ἐφοπλισταί, ἀπὸ πολλοῦ καροῦ ἀντικατέστησαν τὰ κατόπερ πληρώματα τῶν ἐπὶ Εἰρηνικῷ ἔργαζοντων πλοίων τῶν διὰ Κινέζον.

Ἡ ἀντικατάστασις τοῦ κατόπερ προσωπικοῦ δι' ιδιαγενῶν, ιδίᾳ τοῦ τῆς μηχανῆς, δὲν ἐπιβάλλεται μόνον, δι' οὓς λόγους προανεφέραμεν, ἀλλὰ καὶ ἔνεργα τὸν ποιητήν τῶν γανθιδάκων τῆς Ἀπο Ανατολῆς, τοὺς δηνούς μόνον Κινέζοι ἡ Ιάπωνες θερμασταὶ δηναται νὰ ἔργασθων κατὰ τρόπον ικανοποιητικόν, ιδίως ἐπειδή ἔναντι τῶν 9 Εὐρωπαίων θερμαστῶν ἐνός μετρίου μεγεθούς σκάφους, δηναται τις νὰ διατηρητῇ διὰ τῶν ιδίων ἔξδοτων 18 Κινέζους, πράγμα σπουδαίατον διὰ τὴν κοπούδη κανούν ἀνθράκων πτωχῶν, ὡς οἱ τῆς Ἀπο Ανατολῆς.

Τὸ Ελληνικὸν Κράτος, ἢν θέλῃ νὰ ίδῃ τὴν σημαίαν μας ἔξαπλουμένην ἐν τῇ Ἀπο Ανατολῇ, πρέπει, αὐλούσθων τὸ παρόδειγμα τῆς Ἀγγλικῆς καὶ τῶν Σκανδινανῶν, νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν "Ελληνας ἐφοπλιστᾶς τὴν πρόσληψιν τούλαξιον θερμαστῶν Κινέζων. Πρόδε ἐμπεδωσον δὲ τῆς τάξεως καὶ ἀνίρωσιν τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας, πρέπει τάχιστα νὰ φροντίσῃ νὰ θεραπεύῃ τὴν ἀξιοθόρηντον τῆς Ἑλλάδος ἀπὸ ἀπόνεις Προξενικῶν ἀρχῶν ἐν τῇ Ἀπο Ανατολῇ.

Η ΠΡΟΣΛΗΨΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΩΝ KINEZIKΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ. — Εἰς τὴν Σαγκάνην καὶ τὸν ἄλλους λιμένας τῆς Κίνας, εἶναι πράγμα εὐχόλον νὰ ἔξεσῃ τις τοὺς ἀναγκωδάτας θερμαστάς η ναύτας πλὴν ὅμιος, πρὸς ἀποργήη περιπλοκῶν, ιδίᾳ ἐν περιπτώσει μεταβάσεως τοῦ πλοίου εἰς U.S.A., δηειλεὶ ὁ Πλοιάρχος η ὁ Πράκτωρ τοῦ πλοίου νὰ ἀτενθύνεται εἰς ειδικάς ὑμεσοπονδίας, αἵτινες

προμηθεύονται ἡγγυημένους ἄνδρας.

Ἐὰν δὲ πλοίηρον τὸ πληρώμα τοῦ λεβητοστασίου ἀπαρτίζεται ἀπὸ Κινέζους, τῶν δηνοίον ὡς ἀριθμός θὰ ποιητῆλη ἀπὸ 9 μέροι 18 ἡ καὶ 20, τότε εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως προσληπθῇ καὶ μάγειρος τῆς ιδίας ἐθνικότητος. Οἱ μισθός του εέντολως καλέπτεται ἐκ τῆς διαφορᾶς ἐπὶ τὸ ἔλαττον τῆς προφοδοσίας τῶν Κινέζων.

Ἄλι ομοσπονδίαια αἴτων προμηθεύονται τοὺς ναυτοθερμαστάς ἐπὶ συμβολαίῳ, τριμήνῳ συνήθως, δηναται δὲ νὰ τοὺς ἀποστεῖλον καὶ εἰς πλησίον κειμένους Ιαπωνικὸν λιμένας. "Οσον ἀφορᾷ τὸ μισθολόγιον τῶν Κινέζων ἀξιωματικῶν καὶ λοιποῦ πληρώματος, παραβέτομεν λεπτομερῆ πίνακα τῶν ἐν ισχύι μισθῶν.

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΚΙΝΕΖΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΙΑ ΤΟ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ	ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΑΓΚΑΗΝ
Ναύληρος Δολ. (*) 36.—	Ναύληρος Δολ. 43.—
Συλογός » 42.—	Συλογός » 39.—
Δ' Πλοιάρχος » 33.60	Τέταρτος Πλοιάρχος » 37.—
Ναύτης » 28.80	Ναύτης » 33.—
Ναυτόπατης » 12.—	Ναυτόπατης » 8.—
Αιπαντής No 1 » 36.—	Αιπαντής No 1 » 43.—
Αιπαντής No 2 » 35.—	Αιπαντής No 2 » 41.—
Θερμαστής » 31.20	Θερμαστής » 33.—
Άνθρακες » 28.80	Βοηθός θερμαστοῦ » 8.—
Τροφοδ. - θαλαμ. α' » 69.—	Μάγειρος α' » 55.—

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'.

Η ΙΑΠΩΝΙΑ. — "Η Ιαπωνία καὶ ἡ ἀποικιαζή της Αὐτοκρατορία συμπεριλαμβάνονται τὴν Κορέαν, τὴν Φορμόζαν, τὸ Kwantung Leased Territory, τὸ Karafuto ἡ N. Sagalánην καὶ τὴν ἐντολήν τῶν Southsea Islands, εἶναι πέντε μεγάλων εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου, εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ δηνοίου ἡ συμμετοχή τῆς Ναυτίλιας μας εἶναι πιστοπάτη, θὰ ἴστο διημαντίνη, ἀν ἐξέλειπον καὶ αἱ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη χρονικάι νανλώσεις Ελληνικῶν πλοίων.

"Ο κάτωθι πίνακας ἐμφαίνει τὴν πατανομήν κατὰ σημαίας τῆς ἐποχεπιμένης τῶν Ιαπωνικὸν λιμένας διεθνοῦς χωρητικότητος. "Η Ελληνική σημαία δὲν ἀναφέρεται ιδιαίτερως μέροι τοῦ Iou ἔξαμπνον τοῦ 1935.

	1934		1η ἔξαμπνη	
'Εθνικότης	Άριθμ. πλοίων	Τόν. Γραδός	Άριθμ. πλοίων	Τόν. Γραδός
Ίαπωνικά	13.267	40.689.000	6.937	21.905.000
Μαντσουρί	70	69.000	34	27.000
Kwantung	1.320	3.396.000	697	1.831.000
Κινέζα	606	1.147.000	315	599.000
Χόγκ — Κόγκ	99	324.000	69	234.000
Οἰλανδία — Ινδία	199	939.000	112	516.000
Αγγλικά	2.015	9.470.000	1.248	5.559.000
Γαλλικά	46	364.000	26	149.000
Γερμανικά	374	1.607.000	251	1.135.000
Ιταλικά	39	139.000	27	95.000
Ολλανδία	117	517.000	56	229.000
Σουηδικά	115	415.000	58	201.000
Νορβηγικά	599	1.883.000	405	1.322.000
Ρωσικά	7	12.000	1	2.000
Δανικά	152	602.000	89	352.000
Αμερικανικά U. S. A.	541	3.317.000	312	1.867.000
Καναδάς	87	666.000	48	323.000
Διάφοροι Σημιαῖα	122	364.000	178	554.000
Σύνολον	19.775	65.980.000	10.863	36.899.000

ΤΟ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΙΚΟΝ ΕΜΠΙΟΡΙΟΝ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ. — "Η ἔξαπλωσις τοῦ Ιαπωνικοῦ ἐμπορίου κατὰ τὰς τελευταῖς δεκαετηρίδας, ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τὰ θάβατα τοῦ 20οῦ αἰώνος, δηναται δὲ

(*) Τὸ δολάριον τοῦ Χόγκ - Κόγκ εἶναι συνήθως κατὰ 10 ορού πηλότερον τοῦ δολαρίου Σαγκάνης ἔναντι τῆς Αγγλικῆς λίρας.

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

νά χρησιμεύσῃ ως φωτεινόν παράδειγμα καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα, τῆς ὁποίας τὴν δρὶς τόσους ἀκμαίους κατάστασιν προσπλαθοῦντας πάντοτε νᾶ διζωλογήσομεν διὰ τῆς πτωχείας τοῦ ἐδάφους της τοῦ ἑπερῷον μηνισμοῦ καὶ τῆς μηχανῆς, καθ' ἡμᾶς, περιόδου ὑπάρχειν της ὧς ἀνέξαρτήν κράτους.

Ἡ Ἰαπωνία, στερεωμένη σχεδὸν πρότοιν ὥδη, ἀσφυκτικῶς κατοκημένη καὶ μόλις πρὸ διετίας ἔξελθοῦσα τοῦ μεσωπονισμοῦ, κατώρθωσε νᾶ καταστῆ μία μεγάλη δύναμις καὶ νᾶ ἐπερτιπλασιάσῃ ἀπὸ τοῦ 1914 μέχρι τοῦ 1934 τὸν ὅγκον τοῦ ἐμπορίου της, ὡς σαφῶς δεινούνται ὁ κάτωθι λίγας εἰς χιλιάδας Γιὲν:

	1914	1924	1934
Εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον (εἰς χιλιάδας Γιὲν)	586.000	2.151.000	2.283.000
Ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον (εἰς χιλιάδας Γιὲν)	591.000	1.807.000	2.172.000
Σύνολον εἰς χιλιάδας Γιὲν	1.177.000	3.958.000	4.455.000

Ποία δημος δύναται νᾶ εἶναι ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ ὄγκουδον αὐτοῦ ἐμπορίου; Δυστυχῶς ἐλαχίστη καὶ τοῦτο διὰ πολλοὺς λόγον.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον, ὅπερ συνίσταται κυρίως ἐξ διοικητοποιημένων εἰδῶν ἴματοιοῦ, τοῦτο διεξάγεται κυρίως δι' Ἰαπωνικῶν πλοίων, ἔνεκα τοῦ ἐπιφραστοῦ ἐν Ἰαπωνίᾳ συστήματος τῆς συμμετοχῆς καὶ τοῦ ναύλου μεταφορᾶς εἰς τὸ *prix de revient*. Ἐκτὸς τούτου τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη εἶναι τελείως ἀκταλληλὰ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἴπαθων αὐτῶν φορτίων, ἀτίνα προσποθέτουν πλοῖα ταχύτατα καὶ εἰδίκως πρὸς τοῦτο διασκευασμένα.

Τὰ νέα Ἰαπωνικά σκάφη, ἀτίνα ναυπηγοῦνται σύμμερον, χάρις εἰς τὴν κρατικὴν ἀρμογήν, τείνουν νᾶ πληρῶν δόλους αὐτοὺς τοὺς δροῦς, τινά δὲ ἐξ αὐτῶν εἰδίκα διὰ τὴν μεταφορὰν ἀκταργάστουν μετάξης εἰς Ἀμερικήν, εἶναι θαύματα ναυπηγικῆς τέχνης καὶ ἀποδοτικῆς ἐξεταλλεύσεως, ταξύτητος 19–20 μιλίων μὲν χώρων φυγείου, δινάμενα κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ἐκ Β. Ἀμερικῆς νᾶ φορτώνουν καὶ 4–5000 τόν. πετρελαίου ἢ διενέγνης.

Μόνον τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Ἰαπωνίας δύναται νᾶ ἀπαρολῆσῃ σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, δεδομένου, ὅτι τὰ 70 οἱ αὐτοῦ συνίσταντα ἐξ πρώτων ὥδην εἰς ζῆμα (Βάμβας 32 οἱ), Μαλλά 8.5 οἱ). Χυτοσίδηρος 7.5, 0.0). Συλεύει, πλατωσίδηρος, μεταλλεύματα, ἄλας, γεννιμάτα κλπ. Ἡ σημασία τῶν Ἰαπωνικῶν εἰσαγωγῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας εἶναι μεγίστη, διότι αὐταὶ ἀποτελοῦν σχεδὸν καθ' ὅλοκληραν τὴν ἀπαραίτητην βάσιν τῆς μεταβάσεως τῶν πλοίων μας εἰς τὴν Ἀπο. Ἀνατολήν, δόπεντα ταῦτα δύναται νᾶ ἔξενονταν ναῦλους ἐπιστροφῆς ἵγαντονταις καὶ δι' αὐτῶν τὸν λόγον διερίσουμεν δοῦ μόνον νᾶ προσεταιρισθῶμεν δοῦν τὸ δεντράνιον μερός αὐτῶν, ἄλλα καὶ νᾶ δοθῆσομεν τὰς ἔξαγοντας ὄρθιμένων δρυτάνων.

Ἄλι μεταφορᾶς ἀλατος, διενέγνης, παγγανέζας καὶ χυτοσίδηρον ἐξ τῶν λιμένων Μεσογείου, Ἐγγύς Ἀνατολῆς καὶ Μ. Θαλάσσης πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, δύναται εὐκόλως νᾶ διενεργοῦνται σχεδὸν ἀποκλειστῶς δι' Ἑλληνικῶν πλοίων, διότι ταῦτα εὐρισκόμενα πλησίον τῆς βάσεως του, πλεονεκτοῦν τῶν ξένων. Τὸ αὐτὸ δύναται νᾶ λεζηθῇ καὶ διὰ τὰς μεταφορὰς μεταλλεύμάτων καὶ ἀλατος ἐκ Κοσσεΐ, Δ. Ἀφρικῆς κλπ. Ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ Ανταρκτικῆς ἐπίσης δοθῆσαι αὐξοντας ποσότητες γεννιμάτων ἔξαγοντα πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, μέγα μερός τῶν ὅπιων δυνάμεθα ἐπίσης εὐκόλως νᾶ ἀναλάβωμεν τὴν μεταφορᾶν.

Μεγάλαι ποσότητες ξενίεις καὶ χυτοσίδηρον ἐξ τῶν ἐπὶ τοῦ Ειρηνικοῦ λιμένων τοῦ Καναδᾶ καὶ τοῦ Ηνωμένων Πολιτειῶν, δάμβασος

καὶ εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου ἐκ Καλιφορνίας καὶ παλαιοσιδήρου ἐξ τῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ κόλπου τοῦ Μεξικοῦ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔξαγονται ἐπηρίσιος πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, μεταφερόμενα σχεδὸν ἀποκλειστικῶς δι' Ἰαπωνικῶν, Ἀγγλικῶν καὶ Σκανδιναվικῶν πλοίων.

ΤΟ ΛΑΑΣ, Ο ΒΩΣΙΤΗΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ.— Πρὸ ἔτους εἰς οἰκονομολογικὸν περιοδιόν τοῦ Ἀθηνῶν, ὁ ἐν Σαγγάρῃ ἐγκατεστημένος διακεψιμένος δύογενής κ. Ἐμ. Γιαννούλατος, τοῦ ὄποιον ἡ δρᾶσις τόσον ὡς Προξένον, ὅσον καὶ ὡς ἰδιώτος, πρὸς διάδοσιν τοῦ Ἑλληνικῶν προϊόντων ἐν τῇ "Ἀπο. Ἀνατολῆ καὶ οἱ ἀγόνες του διὰ τὴν εἰσχώρησιν τῆς Ναυτιλίας μας ἐν τῷ Ειρηνικῷ, είνε ὅξιοι παντὸς ἑπαίνον, διαγράφει σαφῶς τὰς δυνατότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορίου ἐν τῇ "Ἀπο. Ἀνατολῆ".

Ἄριντοντες κατὰ μέρος τὰ ἄλλα εἰδη, ἀτίνα ὄφειλον ἀμέριστον νὰ προσαλέσουν τὴν προσοχὴν τῶν εἰδίδων. Ἄσχολημόνευ μόνον μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἔξαγωγῆς ἀλατος καὶ διενέγνης εἰς Ἑλλάδος εἰς Ἰαπωνίαν, ἡτις δύναται νᾶ ἔχῃ εὐεργετικὴν ἐπέδρασιν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας μας.

ΛΟΝΤΟΣ ΤΟ ΛΑΑΣ.— "Ἡ Ἰαπωνία εἰσάγει κατὰ ἔτος περὶ τὸ 1.100.000 τόν. ἀλατος, μέγα ποσοστὸν προέρχεται ἐξ τῶν Μεσογειακῶν χωρῶν καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης. "Ἡ Τορρίζια, ἡτις μέχρι τοῦ 1935 δὲν ἔχηγεν οὔτε τόνων ἀλατος εἰς Ἰαπωνίαν, κατὰ τὸ 1936 ἔχηγε μεγάλας ποσότητας, τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ὄποιων μετεφέρθη δι' Ἑλληνικῶν πλοίων.

"Ἡ Ἑλλάς, δῆ μόνον δύναται νᾶ ἔχῃ ἀλλας ἀρίστης ποιότητος πρὸς ἔξαγωγήν, ἀλλὰ καὶ εὐέρδως ἡμιοφεῖ νᾶ αέξηση κατὰ διούλησιν τὸ πρὸς ἔξαγωγήν περίσσευμά της.

"Ἐν τῷ προαναφερόμεντι ἀριθμῷ του ὁ κ. Γιαννούλατος τονίζει, ὅτι ἡ μὴ ἀγόρα παρὰ τῶν Ἰαπωνῶν Ἑλληνικοῦ ἀλατος, δρείλεται κυρίως εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ τιμὴ μας είναι ἀνέῳδει τῶν συναγωνιστῶν μας πρᾶγμα, τὸ δόπιον, τὸ Κράτος δύναται εὐνόλως νᾶ κανονίσῃ, ἰδίως ὅταν ληφθῇ ἡντὶς ὅμινος, ὅτι τὰ 60 οἱ τῆς ἀξίας τοῦτο τὸ ἀλατος σύγκειται ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ τὰ 40 οἱ ἀπὸ τὴν τιμὴν τοῦ ἀλατος, ἡτις ἔχειται ἀπὸ τὸ Κράτος.

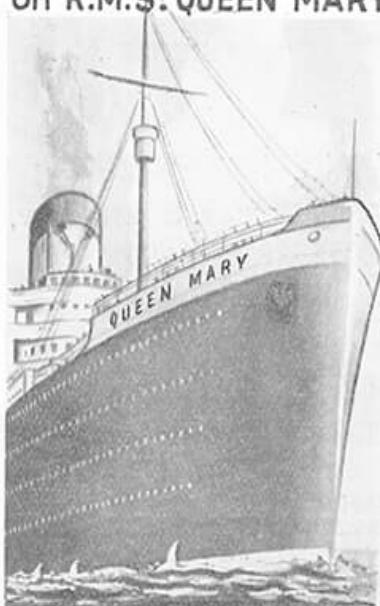
Μολονότι δὲ διὰ τὸ Κράτος ἡ ἐκ τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ ἀλατος προκύπτωσιν ὡφέλεια δὲν ὑπὲν καὶ τόσον ἀξιόλογος, πάντως 50 η 60.000 τόνωνη ἡ καὶ περισσότεροι, ἔξαγοντει κατ' ἔτος εἰς Ἰαπωνίαν καὶ ἐογνίσιαν εἰς πολλοὺς Ἑλληνας θὰ δώσουν, θὰ ἀποτελέσουν δὲ κυρίως μίαν βάσιν ἀναχωρήσεως τῶν πλοίων μας πρὸς τὴν "Ἀπο. Ἀνατολήν".

Αἱ διεργέσια, τὰς δημος συναντά σήμερον ἡ Ναυτιλία μας εἶνε τόσον μεγάλα, ἡ δὲ συνεισφορά της εἰς τὴν Ἐθνικήν ἡμῶν οἰκονομίαν τόσον σημαντική, ἡ δὲ σημαντική τοῦ Κράτος δὲν πρέπει νᾶ διστάσῃ διὰ νᾶ προδῆστο καὶ εἰς μικρὰς τιμὰς θυσίας.

ΒΟΥ. Ο ΒΩΣΙΤΗΣ.— "Ο Βωξίτης εἶναι σήμερον ἀπὸ τὰ πλέον ἐμπορεύματα μεταλλεύματα. Ἀποτελεῖ τὴν βάσιν τῆς βιομηχανίας τοῦ ἀλουμινίου, ἡτις εἶνε σὸν τοῖς ἀλλοῖς ἀπὸ τὰς κυριωτέρας πολεμικὰς βιομηχανίας. "Ἡ Ἰαπωνία, κράτος βιομηχανικὸν καὶ ἐν διαφορεῖ καὶ πιο τελεόδοτο τοῦ διεθνούς εὐρισκόμενον, εἰσάγει μεγάλας ποσότητας δοθῆστον. "Ἡ Ἑλλάς, μολονότι ἔχει σημαντικὰ κοιτάσματα αὐτοῦ τοῦ μεταλλεύματος, δὲν κατώφθωσε μέχρι τῆς στιγμῆς νᾶ ἐπιβληθῇ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀγοράν. "Ο κυριότερος λόγος τῆς ἀδύναμίας ταῦτης είνε ὁ σηναγονισμός τοῦ διούλησιν τῆς νήσου Βόρεο. Ενριστούμενος οὕτος πλησιέστερον τῆς Ἰαπωνίας, δύναται νᾶ ἐκ τοῦ μικροτέρου ναύλου μεταφορᾶς νᾶ προσφέρεται εἰς χαμηλότερα τιμάς.

Τὸ Κράτος ὅμως δύναται δι' εὐόληδων πρὸς τὰ μεταλλεία ταῦτα

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



Berger
MARINE PAINTS
ANTI-FOULING
COMPOSITIONS
(MERCURY BRAND FOR TROPICAL WATERS)
(ROSE BRAND FOR ATLANTIC AND SIMILAR WATERS)
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

καὶ ἐν ἀνάγη δι' ἑνὸς export premium εἰς δραχμάς, καὶ τούσσῃ τὰς ἔξαγωγάς βωξίτον, αἵτινες ἐκτὸς τοῦ ὀφέλου ποὺ παρονοῦσσον διὰ τὴν Ἐθνικήν μας οἰκονομίαν, εἶναι καὶ ἀπαραίτητοι διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

ΤΑ «TIME — CHARTERS». — 'Η χρονιτέρα ἀπασχόλησις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἐν τῷ Εἰρηνικῷ Ωκεανῷ, εἶναι σήμερον ἡ ἐπτέλεσις μεταφρόδων ἐμπορευμάτων ἐπὸ τούτων χρονικῶν ναυλώσεων εἰς Ἰαπωνίας ἐφοπλιστάς ἡ ἐμπόρους.

'Η Ἱαπωνική Ναυτιλία, ἀνερχομένη εἰς 3.811.000 τόν. καὶ ἀπησχολημένη κυρίως εἰς τὴν μεταφρόδων εἰδῶν Γενικοῦ ἐμπορίου, δὲν ἐπαρχεῖ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἱαπωνικοῦ ἐμπορίου, τούτου δὲ ἔνεκεν οἱ Ἱαπωνες ἐφοπλισταὶ ἀναγκάζονται γατ' ἔτος νὰ ἐνοικιάζουν πλοία ζένων ἐθνικοτήτων, ἀνερχόμενα 500.000 — 700.000 τόνων καὶ τὰ ὄποια ἀπασχολοῦνται κυρίως εἰς τὴν μεταφρόδων τῶν εὐθηνῶν εἰς χῶμα φορτίου.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου, οἱ Ἱαπωνες ἔχασαν μάζαν ἀφ' ἑνὸς μὲν εὐθηνῆς κυριοτήτητα, ἀποκλειόνται δὲ ἀφ' ἑτέρου πάντα μέλλοντα συναγωνισμού ἐν τῷ Εἰρηνικῷ, τὸν δόποιον σοσοτεύοντας νὰ ἐκμεταλλεύονται μονοπωλιακῶς. Αἱ τιμαὶ, τὰς ὄποιας πληρωνούν, ίδιαι εἰς τὰ Ἑλληνικά πλοια, εἰναι ἔξεντελοτικαὶ, ίδιαι διατηνούνται ληφθοῦνται διὰ δύον οἱ ναῦλοι, τοὺς δόποις οὗτοι εἰσπράττονται. Πράγματι, κατὰ τὰ ἔτη 1934—1935, διατηνούνται τὰ Ἑλληνικά πλοια ἔφθασαν νὰ δέχονται μέχρις 1) 10 κατὰ τὸν d. w., οἱ Ἱαπωνες ἐπλήρωνται διὰ πλοια Ἱαπωνικά, η ἐνοικιάζον ζένα σκάφη time - charter εἰς τὰς κάτωθι τιμά:

	1930	1931	1932	1934	1935
Μεγάλα	Γιὲν	1.12	1.00	1. 25	3.125 2.45 2.9
Μέτρια	»	1.10	1.32	1. 95	2. 25 2.82 3.4
Μικρά	»	1.50	2.12	2.275	3. 75 4.70 6)—

Ταῦτοχρόνως οὗτοι εἰσέπραττον, εἴτε διὰ τῶν ἀτομοπλοίων τον, εἴτε διὰ τῶν ζένων ποὺ ἐναύλωνται τοὺς κάτωθι ναῦλους:

Ναῦλοι γανανθόρα.	(Wakamatsu-Yokohama)	1934	Γιὲν τὸν τόν. 1.80
» Bean Cake (Dairen-Yokohama)	1934	» » 12.00	
» Σεντείας (Sakalin-Yokohama)	1934	» τὸ Στάντ. 112.50	
» Γεν. ἐμπορευμάτων (Εὐρώπης)	1934	Σελ. τὸν τόν. 81.—	
» (Αμερικῆς)	1934	Δολ. » 9.00	
» (Ανταρκτικής)	1934	Σελ. » 63)—	
» (Ινδίας)	1934	» » 23)—	

ΒΟΥ ΤΟ ΜΑΝΤΣΟΥΚΚΟ.— 'Η νεοσυσταθείσα αὐτοκρατορία τοῦ Μαντσουρζοῦ ἔχοντα μίαν συνολικὴν ἐπιφάνειαν 1.500.300 τετρ. χιλιού, καὶ 31.000.000 κατοίκους, εἶναι σήμερον ὁ μεγαλύτερος ἔξαγωγενς κεύμων (Soya-Beans) καὶ ὅλων γεωγραφῶν προϊόντων, προφόρωται δὲ συντόμως νὰ καταλάβῃ ἐπίζηλον θέσιν μεταξὺ τῶν μεγάλων ἔξαγωγηκῶν καθὼν τοῦ κόσμου, διότι, ἐκτὸς τοῦ μεγάλου γεωγραφοῦ πλούτου τῆς χώρας, τὰ μεταλλικὰ κοιτάσματά της εἰναι σημαντικάτατα, ἀνερχόμενα εἰς:

Ανθρακας	.....	4.800.000.000	Tons M.
Iron Ore	.....	1.226.000.000	» »
Oil Shale	.....	5.400.000.000	» »
Magnesite	.....	384.000.000	» »

Κατὰ τὸ 1934, τὸ συνολικὸν εἰσαγωγικὸν ἐμπόδιον τῆς αὐτοκρατορίας ταῦτης ἀνήλθεν εἰς 593.562.248 Μ. Υαν τὸ δὲ ἔξαγωγικὸν εἰς 445.427.267 Μ. Υαν εἰς τὸν δόποιον ἀνοι τὸν 40 ο)ο ἀντιπροσωπεύονταν τὰ Soya - Beans καὶ Bean - Cake, οἵτινα κυρίως ἐνδιαφέρουν τὴν Ναυτιλίαν μας, η δόποια καὶ ἐδῶ κατέχει τὴν προτελευταίαν θέσιν, διότι ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ κάτωθι πίνακος:

	Ἐλεσθόντα	Ἐξελθόντα
Σημαία	'Αριθ. πλοίον T. γραφός	'Αριθ. πλοίον T. γραφός
Μαντσουρζό	359	211.474
K. L. T.	1.149	1.705.378
Ιαπωνικά	2.092	4.105.681
Κινεζικά	1.440	1.083.590
Ρωσικά	2	3.414
Ἀγγλικά	438	1.158.919
Γαλλικά	2	5.058
Γερμανικά	78	343.211
'Ολλανδικά	40	167.263
Δανικά	20	93.311
Σουηδικά	15	52.318
Νορβηγικά	61	175.305
Ιταλικά	17	61.726
Ἑλληνικά	14	45.023
Αμερικανικά	50	223.738
Παναμαϊκά	1	3.452
Ογγυρικά	1	2.721
Σύνολον	5.779	9.445.000
		5.735 9.466.956

"Οταν ἡγεμονίη ἐπ' ὅρην, δητη ἡ συνολικὴ ἔξαγωγὴ Soya - Beans καὶ Bean - Cake ἀνήλθε κατὰ τὸ 1934, ἔτος πτωχότατον ἐν παραβολῇ μὲ τὸ 1929 εἰς:

Soya Beans	.....	2.686.735 τόννους
Bean Cake	.....	1.358.692 »
Beans Oil	.....	104.899 »

Σύνολον 4.150.327 »

η πεντηδέκη τῆς πρὸς τὰ ἔτεις ἐπιδόσεως τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι ἔτι ἐμφανεστέα, ἐν παραβολῇ μὲ τὰς λαμπτοὺς ἐπιδόσεις τῆς εἰς τὰς ἄλλας ἀγορὰς τοῦ κόσμου.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΑΝΤΣΟΥΚΚΟ.— "Ολοι σχεδόν τὸ ἐμπόδιον τῆς αὐτοκρατορίας διενεργεῖται διὰ τῶν λιμένων τοῦ Ντάρτεν, Νταλνύ καὶ τοῦ Ρυούν (Πόρτο Αρθονό), οἵτινες ἀνήκουν εἰς τὸ Kwantung (Leasend

Territory), τὸ οὗτον παρεχομένη εἰς τὴν Ἱαπωνίαν ἐπὸ τῆς Ρωσίας μετὰ τὸ πέρας τοῦ Ρωσοϊαπωνικοῦ πολέμου τὸ 1905.

'Αμφότεροι οἱ λιμένες εἶναι τελείως συγχρόνιμοι, δύνανται δὲ νὰ θεωρηθῶσιν ἀπὸ ἀπόφεως διατυπώσεων καὶ ἔξοδων, ὡς δημοιο πρὸς τοὺς Ιαπωνικούς.

ΓΟΥ) ΟΙ ΙΑΠΩΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Περιστοῦντες τὴν σύντομον αὐτὴν μελέτην περὶ Ἱαπωνίας καὶ Μαντσουρζοῦ, κρίνομεν σούποιμον νὰ παραθέσουμεν μερικάς πληροφορίας σχετικῶς μὲ τὰς συνήθικας ἐργασίας τῶν λιμένων τον, τὰ ἔξοδα των, τὰς συνηθείας των, τὰς εὐκολίας των διὰ τὴν διενέγειαν ἐποικευόντων καὶ δεξαμενούμων, τὰς τιμὰς τῶν τροφίμων κλπ. (*)

Οι Ἱαπωνικοὶ λιμένες, καθὼς καὶ ὁ λιμήν τοῦ Κέλελογκ τῆς Φορούμας καὶ οἱ λιμένες τοῦ Ντάρτεν καὶ Πόρτο Αρθονό εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, λιμένες φρούριοι, εὐρύζονται, μὲ μεγάλα βάθη.

Τὸ κύριον τῶν γαραζητοποιικῶν εἶναι τὰ χαμηλά λιμενικά, φαρικά, πλοηγικά καὶ λοιπά ἔξοδα των, η ταχύτης τῆς ἐκφοτόσεως καὶ τὰ εὐθηνά φροτοεψφροτωτικά, η εὐθηνία τῶν τροφίμων καὶ τῶν ψυκτῶν καὶ η λογιστής τῶν τιμῶν δι' ἐποιευόντων.

Αἱ διατυπώσεις εἶναι πολύπλοκοι, δύνανται δὲ νὰ καθυστερήσουν τὸ πλοίον ἐπὶ πολὺ, ἀν δὲ πλοιάρχος δὲν ἔχῃ φροντίσει νὰ πάρῃ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου εἰναι ἐποχεμένον νὰ τροφοδοτηθῇ.

Δυστυχῶς εἰς πλεισταὶ Ἑλληνικά ἀττάποια, οἱ Πλοιάρχοι δὲν συμπειψέονται ὡς θὰ ἔρει πρὸς αὐτοὺς, ἀφού μένονται τροφήν καὶ συγνάζουσι ἐκδιώκοντες αὐτοὺς σκαύτατα, κατὰ τρόπον ἥκιστα ἐποικοδομητικῶν διὰ τὸν πολιτισμὸν μας καὶ λίαν ἐπιβλαβῆ διὰ τὰ συμφέροντα τῶν ἐποικοποιητῶν των.

Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Εἰς τὸ ἐπόμενον: Η KINA καὶ δ BΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

(*) Σχετικοὶ πίνακες ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ ὑπεβλήθησαν δι' ἐποικομάτος πρὸς τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον καὶ τὴν Ἔνωσιν τῶν Εφοπλιστῶν.

THE COPPERS COAL Co.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL.."

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

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πράκτορες:

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

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON

Τηλέφ. No. ROYAL 4140

**'Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας
κατά τὸ 6'. τρίμηνον τοῦ 1937**

'Η αὐτή περίπτου χωρητικότης

"Η καθ' ὅλον τὸ 6' 3μηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους προϊόντας βελτίωσις τῶν ναύλων καὶ αἱ αἰσιόδοξοὶ προβλέψεις περὶ τῆς ἐπὶ μαρζόν εἰσέτι σταθεροτήτος τῆς ναυλαγοφᾶς προεξάλεσαν, ὡς γνωστόν, καὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων τὴν ἀνατίμησιν, μέχρι τοῦ σημείου, ὅστε νῦ μὴ θεωρήται πλέον ἡ ἀγορὰ πλοίων — ἐπὸ τὰς προτούσιας τιμᾶς — ὡς πρᾶξις μὴ ἐνέχουσα τὰ στοιχεῖα τυχοδιωτικοῦ ἐγχειρίματος. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς οἱ Ἑλληνες πλοιοπτήταις ἀπεσύνθησαν, σχεδόν, τῆς ἀγορᾶς καὶ τελοῦν ἐν ἀνάμονῃ ἐκκαθαρίσεως τῆς καταστάσεως, ἵνα καὶ πάλιν ἀναλάβονταν τὴν προσπάθειαν βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ἥλκου τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τῆς προσθήκης κατερέοντα μεταχειρισμένων μονάδων. 'Ο τόσον γνώριμος κατὰ τὴν παρελθόνταν πενταετίαν ταχὺς θυμός τῶν νέων ἀγορῶν ἀνεκόπτη καὶ ἡ ἐπιδιωξίς τῶν ἐποικιστῶν μας ἐστράφη κυρίως εἰς τὴν ἑπτούσιν τῶν παρολίκων σημείων τῆς φρεγτιγοῦ ναυτιλίας μας.

Αἱ ὑπρέπαι πράγματα τιμῶν καὶ διὰ σχάρη 20 ἑτῶν καὶ ἄνω, αἵτινες ἐπληρώθησαν, ιδίᾳ παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς "Ἄπω Ἀνατολῆς, παρέσχον τὴν ἐνκαριαίαν πολύσεος εναρίθμητην φρεγτιγόν μας εἰς ἴκανον ηττικάς τιμᾶς, χωρὶς ὅμοις ἡ κινητής αὕτη νὰ προσέλθῃ γενικοτέραν πορφήν, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως ἀγοραστῶν, χωρὶς δηλαδή ἡ ἐποικιληθῆ ἡ Ναυτιλία μας, εἰς οἷαν θὲ ἔπειτα πλήματα, τῆς ἐνκαριαίας τῶν ἐψηλῶν τιμῶν, ἵνα ἑπτούση μέρος τῆς τόσον ὀγκώδοις πεπλανωμένης χωρητικότητός της. Οἱ Ἰάπωνες ἀγορασταί, οἵτινες καὶ μόνον, λόγῳ τῶν εἰδικῶν μεταφρούσιν συνθήσαν εἰς τὰς ἕδατα τῆς "Ἄπω Ἀνατολῆς καὶ τῆς σπάνεως «τρόμπα» σκαφῶν, θὰ ἱδούντων νὰ ἀγοράσουν ἀρκετά πλοῖα, παρημποδίζοντα εἰς τοῦτο ἐκ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν τῆς ζώρας του.

"Η διατήρησις ἐξ ἄλλου καὶ τῶν τιμῶν τοῦ πλανοισιδήρου εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα συντελέσεων εἰς τὴν ἔξοδον ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας μικροῦ τινος ἀριθμοῦ ἀπεργλίκων πλοίων. 'Εν τῷ μεταξὺ ἀπό ταῦτα ἀραιαὶ παραγγελίαι διὰ νέας ναυπηγήσεως, αἵτινες ἐσπειρώθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἐπινεύσθησαν κατὰ τὸ διαφεύγον τὸ 6' 3μηνον εἰς τὸ πρόποντον ὅστε κατασκεψήν 12 πλοῖα 117.300 τ. φορτίου, ἀντιπροσωπεύοντα μιαν μικτὴν χωρητικότηταν γύρω τῶν 65.000 τ. γκρός. 'Η στροφὴ αὕτη πρὸς τὰ νεότερα πλοῖα, ἀποτελοῦσσα ἀνάγκην διὰ τὴν ἐνούσιην διαφορῶν τοῦ κόστους μᾶς ναυπηγήσεως — παρὰ τὴν ἐπελθοῦσαν αἰσθητὴν αὔξησιν τοῦ μέχρι καὶ τῶν 13 λιρῶν κατὰ τὸν νοννὸν φορτίου διὰ συνήμησον σκάφη τῶν 9000 τόννων d. w. — ἔναντι τῆς ὑπερβολῆς ἀξίας τῶν ὅλιγων ὑπὸ προσφορῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας, δύσον καὶ ἀπὸ τὰς μεγάλας οἰκονομικὰς διευκολύνσεις, ποὺ παρέζουν τὰ ναυπηγεῖα, διὰ μικροπροθέσμου διενείων εἰς ἐξόφλησην τῆς ἀξίας τῶν καινονοργῶν φρεγτιγῶν.

Οὕτως, εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' τριμήνου ἡ Ναυτιλία μας ἐνεφάνισε μείον τῆς χωρητικότητος της, ἥτις θὰ καθίστατο περισσότερον αἰσθητή, ἔναν κατὰ τὸ ἀντὸν διάστημα δὲν παρελαμβάνοντα μερικὰ φρεγτιγά, αἵτινα είχαν ἀγορασθῆ πρὸ μηνὸν καὶ ἐτέλουν ἔκτοτε ὑπὸ ἐποικισμὸν ἡ διαρρόματαν καὶ ἐὰν δὲν μετεφέροντο ἐκ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔτεφά τινα φρεγτιγά σκάφη, εἰς τὴν ἰδιοτητοίαν τῶν ὅπιον ἐνιαχένθη ἡ κυριότης τῶν Ἑλλήνων μετόχων τον. Λί παρατηρεῖσαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τούμην μεταβολαί, συνοψίζοντα εἰς τοὺς κατωτέρου παρατημένους πλαναῖς. Οὕτω, παρελήφθησαν τὰ κάτωθι φρεγτιγά, αἵτινα είχαν ἀγορασθῆ πρὸ καιροῦ:

"Ἐλενα P. ex «Munindies»	τ. γκρ. 4576	ναυπ.	17
"Ορος Δίφυς ex «Invergarry»	» 6907	»	24
"Ορος Πάρνητς ex «American Eagle»	» 4371	»	17
"Ορος Χελμός ex «Invergordon»	» 5140	»	23
"Πλειάδες ex «Munaires»	» 4620	»	18

"Ἀπ.) 5 » 25.614

"Υψωσαν ἀφ' ἐτέρου τὴν Κυανόλευκον τὰ ἄπ.:
«Εσπερος» (Θαλαμ.) ex «Διάπτον Ἀστήρ» τ. γκρ. 191 ναυπ. 11
«Κράγγαν Χίλλ» ex «Graggan Hill» » 3566 » 18
«Ορος Λίτνα» ex «Leith Hill» » 4233 » 28

"Ἀπ.) 3 » 7990

"Ἐνα ἐπίσης ἀτμόπλοιον, τὸ τάνκερ «Δημη. Βερνίκος» (ex «Eridano») 700 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἡγοράσθη ἡμεριδιαίων παρὰ τὰ Ἀντικύθηρα καὶ ἀνελκυσθὲν ἐπισκεψάστα, προσεμένου νῦ ἐγγασθῆ περιστέρῳ ἐπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Νέαι ἀγοραὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ διαφεύγον 6' 3μηνον αἱ ἀκόλουθοι:

"Αννα—Μαρίας ex «Compostela»	1272	85	—
"Ελένη B. (ναναγ.) ex «Europe»	119	09	770
"Κολζίς ex «Walding»	2219	09	12.500
"Λιόνας N. ex «Matadi»	3094	19	22.500
"Μύζονος ex «La Maeta»	1098	01	7.500
"Νιζολάν Οδηγίας ex «York City»	6397	22	63.000
"Ορος Ηίνδος ex «Zinal»	5729	20	36.500

"Ἀ(π) 7 19.928 £. 142.770

Εἶχομεν οὖτο προσθήκας 16 ἐν ὅλῳ σκαφῶν 54.232 τ. γκρός, ἐν τῶν ὅπιοιν 7 μόνον νέας ἀγοραὶ πλοίων 19.928 τ. γκρός, ἀντὶ τιμῆς 142.770 λιρῶν, ἐπαγματοποιήθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς κατὰ τὸ 6' 3μηνον. Τὰ ἑπτάποια 9 πλοῖα 34.304 τ. γκρός είχον ἀγορασθῆ πρὸ καιροῦ καὶ παρελήφθησαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν 3μηνον.

Διαγραφαὶ ἐξ ἄλλου Ἐλληνικῶν πλοίων ἐσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι:

1) ΕΚ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ ΠΡΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΝ:

Όνομα πλοίου	Τ. γκρ.	Ναυπ.	Τιμὴ £	Άγορασται
"Λιανάσιος (*)	4279	07	19.500	"Ιάπωνες
"Αρέθουσα (*)	3693	11	34.000	Γερμανοί
Βιζαρία	2345	00	10.000	Φινλανδοί
Δέσποινα (*)	4461	09	32.000	"Ιάπωνες
"Ηφαστος (*)	3793	12	33.500	"Ιάπωνες
"Ιο. Βάτης	4418	12	30.000	"Αγγλοί
Νίζη	958	17	6.500	"Αγγλοί
"Οφες "Ιδη	5210	20	55.000	Γερμανοί
Πάνις	1781	06	15.000	"Αγγλοί
Πρέξιλα	1820	12	19.000	"Αγγλοί
Προμηθεύς	4340	12	35.100	"Ιάπωνες
Τζέννυ	1859	12	16.000	"Αγγλοί
Φαέθων (*)	4368	13	40.000	"Ιάπωνες
Φότης (*)	3507	12	35.000	"Ιάπωνες

"Ἀ(π) 14 46.832 380.600

2) ΕΚ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ:

"Αγγελική	3240	99	11.000	Βέλγοι
"Αλκυόνη	1499	12	5.846	"Ιταλοί
"Αργεντίνα	4248	12	10.250	"Αγγλοί
"Ελλή Δασαλάκη	721	99	2.811	"Ιταλοί
Θάσος	544	81	5.800	"Ιταλοί
Σπέτσαι	871	78	9.300	"Αγγλοί
Σελίδια	3175	98	9.300	"Αγγλοί

"Ἀ(π) 7 14.298 £. 45.007

3) ΕΚ ΘΑΛΛΑΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Αίγανες	3792 (τοῦ 17)	ἐκβιθίσθη ἐκ συγκρούσεως
Μαρία	4225 (τοῦ 07)	ἀπετεφράσθη
Μιζάλης	3646 (τοῦ 12)	ἐγκατελείφθη λόγῳ ζημιῶν
Πόλι	2861 (τοῦ 99)	ἐκβιθίσθη παρ' Ισπανῶν

"Ἀ(π) 4 14.524

Κατὰ ταῦτα, αἱ προσθήκαι τοῦ 6' 3μηνον περιέλαβον 16 πλοῖα τ. γκρός 54.232, αἱ δὲ διαγραφαὶ, κατὰ τὸ ἀντὸν χρονικὸν διάστημα, 25 πλοῖα 75.654 τ. γκρός, προσωνιψάσης οὖτο μᾶς ἐπὶ ἔλαττον διαφορᾶς κατὰ 9

(*) Τὰ πολύθεντα ταῦτα φρεγτιγά τελοῦν ὑπὸ παράδοσιν, ἥτις καὶ θὰ πραγματοποιήσῃ μεταξὺ Αἴγυπτου — Σεπτεμβρίου, πλὴν τοῦ ἄπ. «Αρέθουσα», ὅπερ ἦδη παρεδόθη.

2) ΕΚ ΘΑΛΛΑΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

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

πλοίων και 21.422 τ. γκρός. Δέοντας έντασθα νά σημειωθῇ, ότι διαφορούντος τοῦ 6' ζημίου πολλά φορτηγά μαζί αντικατέστησαν τὸ ἀνοικτὸν «εσέλτερο - ντέρε» διὰ κλειστοῦ, ἀποκτήσαντα οὕτω μεζονα τιμολογικότητα. Αἱ σχετικαὶ ἀνακαταμετρήσεις ἀτέδωσαν διαφορὰν 10.937 τ. γκρός ἐπὶ πλέον, ὡς ἔξης:

Αἰγατ., Νιζολάου	ἀπὸ	5177	τ. γκρός	εἰς	6600
Α'νδρεας	»	4763	»	»	6566
Βιργ., Νιζολάου	»	5388	»	»	6868
Νέστος	»	4399	»	»	5764
Οφες Πήλιου	»	4592	»	»	5655
Πηγελόπη	»	4736	»	»	6559
Πέλαρος (ἐπιβ.)	»	600	»	»	932
Ρόρος	»	4781	»	»	6429
		34.436			45.373

Οὕτως, ἡ διαφορὰ τῶν 21.422 τ. γκρός περιορίσθη μόνον εἰς 10.485 τ. γκρός καὶ 9 ἐπὶ ἔλαττον πλοία. Ἡ διαφορὰ αὕτη ἀμειωμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου τῷ. ἔ. δύναμαν 602 πλοίων 1.824.558 τ. γκρός (ἐπαναφοριστέθεντος καὶ τοῦ ἀπὸ π. «Ἄλογον» 1364 τ. γκρός, οὐτινος ἡκυρώθη ἡ πώλησης εἰς "Αγγλους"), μᾶς δίδει σημειούντην δύναμαν τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας ἀπό:

593 Σ ΚΑΦΗ 1.814.073 ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ

Δέοντος δημοσίας νά σημειωθῇ, ότι ἡ ἐλαφρὰ αὕτη μείωσης τῆς χωρητικότητός μας είνει προσωρινὴ καὶ ἐπιφανειακή, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι τελοῦν ὑπὸ ναυπήγησαν 12 πλοία 65.000 τ. γκρός καὶ ἀφ' ἐτέρου, διότι ἐνύσσουντα ἥδη ὑπὸ παραλαβὴν τὰ ἀκόλουθα πλοία 52.287 τ. γκρός (εἴς ἀγόρων καὶ ἀλλαγῆς σημαίας):

Beaconray, (Αγγλ.)	344	18	£	2.950
Cap Ferrat, (Γαλλ.)	643	18	»	3.500
Kumara, (Αγγλ.)	7926	18	»	38.500
Mill Hill, (Αγγλ.)	4318	30	»	—
Munerie, (Αιγα.)	5035	19	»	—
Richmond Hill, (Αγγλ.)	5491	14	»	—
Temple Lane, (Αγγλ.)	4289	28	»	65.000
Tower Field, (Αγγλ.)	4241	35	»	—
	32.287			

'Α)π 8

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Στατιστικὴ τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν,,

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' ζημίου τρ. ἔ. εὐρύσκοντο παρωπλισμένα 12 μόνον φορτηγά μας (500 τ. γκρός καὶ ὅντα ἔκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 31.243 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν 10 πλοία 24.163 τ. γκρός ἡσαν παρωπλισμένα ἐν Ἐλλάδι (ἀπαντα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν) καὶ 2 φορτηγά 7080 τ. γκρός, εἰς τὸ ἔξωτερον. «Ἐναντὶ τοῦ α' ζημίου τρ. ἔ. ἡ ἀργοῦσα αὕτη χωρητικότης παρουσιάζει μείωσιν κατὰ 3 πλοία καὶ 19.297 τ. γκρός, ἐν συγκρίσει δημοσίας πρὸς τὸ ἀντίστοιχον 6' ζημίου τοῦ π. ἔ. ἐμφανίζει σημαντικὴν μείωσιν κατὰ 48 σκάφη καὶ 169.508 τ. γκρός. Ὡς γνωστόν, κατὰ τὸ α' ζημίου τοῦ π. ἔ., κυρίως δὲ κατὰ τὸ πρῶτον αὐτοῦ τρίμηνον, εὐρύσκοντο ἐν ἀργίᾳ, ἐλλείπει ἐργασίας, 98 φορτηγά 288.496 τ. γκρός, λόγῳ τῆς πολυμήνου ἀπραξίας τοῦ Πλείστ καὶ τῶν πτωχῶν ἔξαγωγῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, Δουνάβεως καὶ Μεσογείου. Ἐκτοτε, ἡ ἀναζωγόνησις τῶν μεταφορῶν, ὑραδεῖα κατ' ἀρχάς, ταχυτέρα δὲ ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου π. ἔ. καὶ ἐντεῦθεν, συνέτεινε εἰς τὴν προσδευτικὴν μείωσιν τοῦ παρωπλισμένου τοννά εἰς 200.751 τ. γκρός κατὰ τὸ 6' ζημίου π. ἔ., εἰς 74.477 τ. γκρός εἰς τὸ τέλος Σεπτεμβρίου καὶ εἰς 37.927 τ. γκρός, κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου π. ἔ. Ἡ προκύψασα κατὰ τὸ α' ζημίου τ. ἔ. αὔξησις ἔναντι τοῦ δ' ζημίου 1936 ωφείλετο — κυρίως — εἰς τὴν ἀργίαν μερικῶν τάκνερς καὶ ἐνίων φορτηγῶν υποστάτων ζημιάς ἐκ προσαράξεως, ἐνῷ διαρκοῦντος τοῦ 6' ζημίου, τὰ δεξαμενόπλοια «Ιωλόκος» καὶ «Πετράκη Νομικός» ἐπινήλθον εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, ἀπὸ δὲ τὰ ἀργοῦντα, λόγῳ ζημιῶν, φορτηγά, τὸ μὲν «Ἐλένη Τ.» ἐπεσκευάσθη, τὰ δὲ φορτηγά «Ἀγγελική» καὶ «Ἀργεντίνα» ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν.

Οὕτως, εἰς τὸ τέλος τοῦ Ιουνίου ἐτέλουν ἐν παρωπλισμῷ 12 μόνον πλοία 31.243 τ. γκρός, ὡς δεικνύει ἀναλυτικώτερον ὁ ἀκόλουθος στατιστικός πίνακας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 6' ζημίου τοῦ π. ἔ.

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ Β' ΖΗΜΙΝΟΥ 1937		ΕΝΑΝΤΙ 6' ΖΗΜΙΝΟΥ 1936	
Λιμένες ἀργίας 'Α)π	Τ. γκρός	25	τ. γκρ.
Πειραιεὺς	10	24.163	»
Σῦρος	—	—	2
Χίος — Οίνονσα..	—	—	»
Ἐσωτερικὸν	10	24.163	30
Ἐξωτερικὸν	2	7.080	»
			84.843
Σύνολον:	12	31.243	60
			200.751

Ο χρόνος ἀργίας τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος σημειούται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον 6' ζημίου τοῦ π. ἔ.

	B' Ζημινον 1937	B' Ζημινον 1936
'Ο χρόνος τῆς ἀργίας τον	'Α)π	T. γκρ.
'Απὸ τὸν ἀρχῶν Ιουνίου.....	2	5.337
Διαφορούντος τοῦ Μαΐου	1	657
Διαφορούντος τοῦ Απριλίου	1	2.018
Πρὸ 3 ἔνως 6 μηνῶν	2	4.842
Πρὸ 6 ἔνως 12 μηνῶν	1	1.957
'Αργοῦντα πλέον τοῦ ἔτους	5	16.432
Σύνολον:	12	31.243
		60
		200.751

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω συγκριτικῶν ἀριθμῶν, ότι παρέμενον ἀργοῦντα ἀπὸ τριῶν καὶ πλέον μηνῶν 8 μόνον φορτηγά μας 23.231 τ. γκρός, ἐνῷ δέ περισσοὶ κατὰ τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον ἡ τοιαύτη χωρητικότης περιελάμβανε 31 φορτηγά 93.090 τ. γκρός. Κατὰ τὸ 12μηνον δύμως Ίουνίου 1936 ἔως Ιουνίου 1937, μετεθλήθησαν ριζικῶς αἱ συνθῆκαι τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν. Αἱ πτωχαὶ ἔσοδεῖαι γεννημάτων εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Βόρειον Αμερικήν, ὁ δρυγασμὸς τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ ὁ ἐμπόλιος Ἰσπανικὸς σπαραγμός, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν φυσικὴν ἀναθίωσιν τοῦ ἐμπορίου μετά μιαν ἐπτατῆ περιόδον κρίσεως, προεκάλεσαν τὴν θαμμιαίαν προσδευτικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, ἡτοις ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου προσέλαβε τὸν χαρακτῆρα δασύνηθους ζωηρότητος. Ἡ ἔξι δόλων τῶν κατευθύνσεων ἔντονος ζήτησης χωρητικότητος, ἡτοις ἐκάλυπτε πολλάκις τὴν προσφορὴν τοννά, εἰχεν ὡς συνέπειαν τῶν ναυλῶν εἰς ἐπίπεδα ἴκανοποιητικά, ἐπιτρέποντα τὴν ἐπικερδῆ ἐκμετάλλευσιν καὶ αὐτῶν ἔτι τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας σκαφῶν. Τὸν μετά τὸ ἄλλο τὰ παρωπλισμένα φορτηγά ἐγκατέλειπον τὰ ἀγκυροφόρδια τὰ ἀργίας των, ἐνῷ πλοίαι, τῶν διοικητῶν ἀνεμένετο ἡ πώλησις πρὸς διάλυσιν, κατέστη ἐφίκτον νάρανέλουθον εἰς τὸν στίθιον τῆς ἐργασίας. Εύνοητον δύνεται, ότι ὁ δόλοκληρος ὁ δύκος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας εύρισκεται ἡδη εἰς ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, δεδομένου, ότι καὶ ἀπὸ τὰ παρωπλισμένα 12 φορτηγά μας, δύο 3.152 τ. γκρός είνει μικρὰ δεξαμενόπλοια τελούντα ὑπὸ ἐπισκευήν, τρία δὲ φορτηγά 12.750 τ. γκρός («Γεώργιος Π.», «Νίκ. Ἀθανασούλης» καὶ «Εύτυχια») είνει ἀναγκαστικῶς, λόγω δικαστικῶν διενέξεων, παρωπλισμένα ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν. Ὁ ἀκόλουθος πίνακας πίνακες δεικνύει τὰς τριμηνιαίας διακυμάνσεις ἀργίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἀπὸ τοῦ 1931 μέχρι σήμερον:

A' Ζημινον	B' Ζημινον	C' Ζημινον	D' Ζημινον
'Ετη 'Α)π.	T. γκρ.	'Α)π.	T. γκρ.
1937 15	50.540	12	31.243
1936 94	288.496	60	200.751
1935 74	210.905	46	136.255
1934 45	129.029	64	224.290
1933 69	206.458	73	238.508
1932 92	292.781	164	562.062
1931 124	379.900	97	300.133
		26	75.933
		33	101.351

Πρόδηλον ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω στατιστικὰς καθίσταται, ότι ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης τοῦ 6' ζημίου τρ. ἔτους ἀποτελεῖ τὸ κατώτατον σημειωθέν δριον κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπτατήσιαν, μὲ τὴν χαρακτηριστικὴν μάλιστα παρατήρησιν, ότι ἡ Ναυτιλία μας είνει σήμερον ηδημένη κατὰ 38 πλοίοι 406.265 τ. γκρός, περιλαμβάνουσα 593 σκάφη 1.814.073 τ. γκρός (ἐξαιρέσει τῶν τελούντων ὑπὸ παραλαβὴν 8 εἰσέτι φορτηγῶν 32.287 τ. γκρός), ἔναντι δυνάμεως τῆς Ιησ. Ιανουαρίου 1931 ἐξ 555 πλοίων 1.407.888 τ. γκρός, μὲ παρωπλισμένην τότε χωρητικότητα ἐξ 124 σκαφῶν 379.900 τόννων.

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ: ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Η εμποροναυτική πολιτική της Ιαπωνίας

Μία καταπληκτική πρόοδος

Με τὸ κατωτέρω ἄρθρον τῆς «Journal of Commerce» περὶ τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας κλείει καὶ ἡ δὴ μελέτη τῆς Ἀγγλικῆς ἐφημερίδος περὶ τοῦ κατὰ χώρας ἐμποροναυτικοῦ προστατευτικοῦ συμβουλίου. Τῆς ἔρευνης ταύτης ζητεῖται τὰ Σκανδιναϊκά κράτη, οἷοι Κάτω Χώραι καὶ ἡ Ρωσία, ἵσως διότι αἱ μὲν ναυτιλίαι τῶν δύο πρώτων ἀνεπτύχθησαν, χωρὶς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν — κατὰ τὰ τελευταῖα μόνον ἐπὶ τῆς κρίσεως ἡ Ὀλλανδικὴ κυβέρνησις παρέσχε σχετικὴν τινὰ ἀρωγὴν εἰς τὴν ἑθνικὴν ναυτιλίαν τῆς — τὸ δὲ Ρωσικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν, δημιούργημα τοῦ κράτους καὶ ἅμεσον ἔξαρτημα τοῦ κρατικοῦ θησαυροφυλακίου, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχει μὲ ταῖς ναυτιλίαις τῶν ἀστικῶν χωρῶν. Ἐκεῖ τὸ Κράτος ὑποκατέστησε πλήρως τὴν ἴδιωτικὴν πρωτοθουλίαν καὶ εἰς τὰς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Εἰς τὸ διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἄφθον τῆς «Journal of Commerce» τούτην ἐν ἀρχῇ ἡ δῆλη ἐξαιρετικὴ ταχύτης, μεθ' ἡς ἀνεπτύχθη ἡ Ιαπωνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία. Κατὰ τὸν 17ον καὶ τὸν 18ον ἀρότρον ἡ νησιωτικὴ ἀρτὶ τῆς "Αἰο" Ἀνατολικὴς ἀπορροφατοίᾳ εἰνόσκετο εἰς πλήρη ἀπὸ τὸν ὑπόλοιπον καθούν ἀπομόνωσιν, λέγεται δὲ ὅτι μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1778 καὶ 1817 πέντε μόνον ἔνεα πλοῖα προσήγισαν εἰς Ιαπωνικὸν λιμένας. Η ἑθνικὴ ναυτιλία ἀπετελεῖτο τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐκ μικρῶν, κυρίως, καὶ ἀρχεγόνων ιστιοφόρων πλοίων, ἀτίνα διενήργησε τὰς μεταξὺ τῶν Ιαπωνικῶν νήσων μεταφοράς καὶ ἥσαν ἀπατάλληλα διὰ συγκοινωνίας ἐπὶ περισσότερον μαζονῶν ἀποτάσσειν. Ἐπῆλθεν δῆμος τότε μία ἀσθητὴ μεταβολὴ εἰς τὴν ἑθνικὴν πολιτικὴν τῶν «εἰλευστῶν θυρῶν» καὶ κατὰ τὸ 1854 κατεσκενάσθησαν δέον μικρὰ μὲν πλοῖα — οἱ πρωτοπόροι τὸν σημερινὸν Ιαπωνικὸν στόλον — ικανὰ δῆμος νὰ ταξιδεύειν πέραν τῶν ὁρίων τοῦ νησιωτικοῦ συμπλέγματος.

"Ἀνεγνοοῦσι τὴν ἐπίσης, ὅτι ἡ ἀδηψη τοῦ πληνεύμονος καὶ ἡ προσδετικὴ ἀνάπτυξης τῆς Ιαπωνικῆς βιομηχανίας ἀπότομον εὑρίστεται, σὺν τῷ γρόνῳ, εἰσαγωγῆς τροφίμων καὶ πρώτων ἄλλων, ἐνῷ τὰ Ιαπωνικὰ προϊόντα εἴχον ἀνάγκην τὸν ξένων ἀγορῶν διὰ τὴν τοποθεσίαν τοῦ. Λί έπιπλατικά αὕτη ἀνάγκαι προήγαγον τὴν ἰδέαν τῆς ἀποκτήσεως ἀναλόγου ἐμπορίου στόλου, ἀλλὰ καὶ ἐνίσχυσαν τὴν σεραλαώδην καὶ μέγαρον σήμερον πιστῶς ἀπολουσιανήν ἀρχῆν, διότι ἡ Ιαπωνία ἀποδῆται στάσιμης προσφορᾶς εἰς φαλάσσια μεταφορά καὶ μέσα. Κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς ἐξελίξεως τῆς ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία ἀνεπτύχθη σημαντικῶς, λόγῳ τῆς πολεμικῆς δράσεως τοῦ ἔδυνος. "Οταν, δηλαδὴ, ἐπορύζθησαν οἱ πόλεις μεταξύ τῆς Κίνας ἀρχικῶς καὶ κατόπιν ἐναντίον τῆς Τσαρικῆς Ρωσίας, διεπιστώθη, ὅτι ἡ χρηματοποίησης τῶν ἐμπορίων πλοίων εἰς τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς παρεξάλλει σπουδαῖος τὸ ἑθνικὸν ἐμπόριον, ἡ δὲ κυβέρνησης τοῦ Τόκιο ἐρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ναυπηγήσῃ, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀγοράσῃ ἀρκετὰ πλοῖα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Τὰ σκάφη ταῦτα προστέθησαν κατόπιν εἰς τὴν Ιαπωνικὴν ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας καὶ ἐνίσχυσαν, κατὰ τὴν εἰρηνικὴν περίοδον, τὴν συναγωνιστικὴν ικανότηταν.

Τὸ 1894 ἡ Ιαπωνία κατεῖχεν ἐμπορίουν χωρητικότητα 182.000 τόνων (εἰς σκάφη τὸν 20 τόνων καὶ ἄνω), ἐπηρέζησε δὲ ταύτην τὸ ἀμέσως ἐπόμενον ἔτος κατὰ 100.000 τόνων ἀρότρον. Τὸ 1900, ἡ χωρητικότης της είχε φθάσει εἰς 488.000 τ., καὶ τὸ 1914 περιελάμβανεν ἀπότομοις καὶ μότοριστις 1.708.000 τ. γκρός. Διαφορούντος τοῦ ἐθνοπλατοῦ πολέμου ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία εἰργάσθη — κυρίως — μαρχάντων τῶν ἐπικανδίων ζωνῶν, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸν, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν προβλεψίσαν ἐπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο ἐλλειψιν χωρητικότητος ἀνὰ τὸν κόσμον, συνέβαλεν εἰς τὴν σοφράνων τῆς δυνάμεως τῆς ἐπαύξησην. Κατόπιν ἔνος ναυπηγικοῦ δργασμοῦ κατὰ τὴν πολεμικήν περίοδον, εὐρέσθη ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία τὸ 1920 μὲν δέναντι 3.000.000 τ. γκρός, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν Βρετανικήν, ἡ ὅποια κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικόν διαστήματα ἐμεύθη μετά 1.000.000 τ. περίοδον. Σήμερον, ἡ Ιαπωνία κατέχει πλοῖα 4.2 ἑκατομμύριων τόνων γκρός καὶ πλέον, ἐργομένη εὐθὺς μετά τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Παρὰ τὴν σημαντικὴν ταύτην αὔξησιν, μελετῶνται ἀπὸ τίνος καὶ ἀλλα προσθήται, αἵτινες, πραγματοποιούμεναι ἐντὸς μᾶς πενταετίας, πρόσκειται ν' ἀναβιβάσουν τὴν Ιαπωνικὴν χωρητικότητα εἰς 6.000.000 τ. γκρός. Τὰ ναυπηγόμενα ἥδη, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑπὸ τηματικὴν ἐφαρμογὴν σχεδίουν, νέα πλοῖα, περιλαμβάνουν διότι ἐπιβατηγά λάινες τῶν 23.000 τ. γκρός, μὲ ταχύτητα 26 μιλίων, ἀρκετὰ φορτηγά γραμμῖς, συνολικῆς χωρητικότητος 450.000 τ. γκρός, μὲ κατώτατον ὕψος ταχύτητος τὸ 17 μιλία καὶ ἀφιθόνιον τίνα δεξαμενοπλοίων, μὲ ταχύτητα 20 μιλίων.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ιαπωνικοῦ ἐμποριοῦ στόλου, τόσον οὐ ἐφοπλισταί, δύσον καὶ οἱ ναυπηγοὶ ἔτυχον εἰς εὐδαίμαντα κλίμακα τῆς κυβερνητικῆς ἀρμόγησης, ἐνῷ τὴν δῆλη προστάθειαν ταύτην σημαντικῶς ἀνεβοθῆσαν καὶ τὰ εὐθὺνά ἡμερομίσθια τῶν Ιαπώνων ἐφαγατῶν. Τὸ μηνιαῖον μισθολόγιον λ. η. ἐνῷ 5000 τόνων, διά παρόμοιον Ιαπωνικού. Μέγα τιμῆμα τοῦ σημερινοῦ πλοίου, ἔναντι 25 μόνον διά παρόμοιον Ιαπωνικού. Μέγα τιμῆμα τοῦ σημερινοῦ Ιαπωνικοῦ στόλου, δέναται νὰ λεχθῇ διά πλοτερίζεται ἀπὸ ὑπερήλικα πλοία. Οὕτω, τὸ 1936 τὰ ἄνω τῶν 2000 τ. γκρός Ιαπωνικά σκάφη συνεπούσσοντο εἰς 3.520.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν διόποιον οἱ 570.000 τ., ἡτοὶ τὰ 16 ο). ἀνεφέροντο εἰς πλοῖα ἡλικίας μείζονος τῶν 25 ἑταῖρων. Η ἀναλογία αὐτῆς τῶν πεπαλαιωμένων σκαφῶν θὰ ἡτοὶ ἀπόρη μεγαλυτέρα, ἐάν δὲν ἐφημορθεῖτο, ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου τοῦ 1932 μέχρι τοῦ Μαρτίου 1935, τὰ γνωστά σχέδια, «διαίλυσεων — ναυπηγήσεων». Βάσει αὐτῶν, πλαταί πλοία 400.000 τ. γκρός ἀντιτεστάθησαν διά καινούργων 200.000 τ., ἀπίνα τοῦ σημερινοῦ πλοίου 4.000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκστον καὶ ταχύτητος οὐργίη μεριστέως τῶν 13 ½ μιλίων. Η διάλυσης ὑφέλησε καὶ τοὺς ναυπηγόντος, οἵτινες ἐπάλιψαν σοβαρὸν ποσοστὸν τῶν ἀναγκῶν τῶν εἰς πόρους ἥπατος, ἐνῷ ἀφ' ἑταῖρου η 'Ιαπωνικὴ ναυτιλία ἐπλούσιοθεῖ μὲ 31 καινούργη σκάφη, ἐκ τῶν δύοισιν, ὡς πόδες τὸ μέγεθος, τὰ 15 ἥσαν ἄνω τῶν 7000 τ. γκρός καὶ, ὡς πόδες τὴν ταχύτητα, 13 σκάφη ἥσαν τῶν 16 μιλίων καὶ ἔτερα 15 ἥσαν τῶν 18 μιλίων καὶ πλέον.

Η 'Ιαπωνία — συνεχεῖται ἡ Ἀγγλικὴ ἐφαρμογής — δέν κατέχει μεγάλα ἀποθέματα σιδήρου καὶ συνεπῶς τὸ ζήτημα τοῦ κάλυντος παροντασίας ἀνέκαθεν μίαν σοβαράν εἰς τὴν ναυπηγικήν της βιομηχανίαν διστρέφειν, ιδίᾳ δὲ κατὰ τὴν πολεμικήν περίοδον καὶ τὰ ἀμέσως μετ' αὐτὴν ἐτη, ὅποτε κατεβάλλοντο αἱ μεγάλαι προστάθεια αὐτῆσσος τῆς Ιαπωνικῆς χωρητικότητος. Ἐπετεχθῆσε τότε προσωρινὴ τὶς λύσις διὰ συμφωνίας μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, δυνάμει τῆς δύοις η 'Ιαπωνία ἐφωδιάσθη μὲ 250.000 τ. γάλινος, ἔναντι ὑποχεώσεως νὰ ναυπηγήσῃ διά τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 45 πλοία 374.400 τόνων d. w. ἀντὶ 40 λιρῶν κατὰ τὸν τόνον. Οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ ἐπραγματοποίουν τόσον μεγάλα κέρδη, ὅποτε ἡ κυβερνήσης κατήργητο τὸ 1918 τὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ἀν καὶ ἐξηκολούθει νὰ τὴν ἐνισχύει ἐμπέδωσι διὰ τῆς ἥπατος βοηθείας πρὸς τὰ καλυμνογεία καὶ διὰ τῆς μειώσεως τῶν δασμῶν τῶν εἰδαγόμενων ναυπηγήσιν ἥπατον.

Βραδύτερον καὶ εἰδίκως τὸ 1935 ἀπεισοδίθη ἡ παροχὴ ἐπιχορηγήσεων διά τὴν ναυπηγούν πλοίων 50.000 τ. γκρός, ὑπὸ τὸν δύον ἀντιστοίχων διαλύσεων ισαριθμῶν πλαιών, μὲ μισθοῦν 3 λιρῶν κατὰ τὸν τόνον. Η πρὸς τὴν ναυτιλίαν κρατική ἀρμόγητη ἀπόβητη πληροεστέρα διὰ τῆς προσφάτου ἀποφάσεως, διότι παρασχεθῆσε 2.000.000 λιρῶν περίοδον, ητοὶ θὰ διατεθῆ, ὡς λέγεται, διὰ τὰ νέα — κυρίως — ἐπιβατηγά «λάινες», ποὺ προκειται νὰ ναυπηγήσουν ἡ «Nippon Yusen» καὶ ἡ «Osaka Shosen». Η πρώτη, θὰ ἐνισχύσῃ τὸν στόλον τῆς ἐντὸς τῆς προσεχούντος τετραετίας δι' ἐπτά πλοίων 94.000 τ. περίοδον καὶ ἡ δευτέρα διὰ πέντε, 56.000 τ. γκρός.

Ἐπὶ πλέον τῆς παραχωμένης ἀρωγῆς δι' ἀμοιβῶν ναυπηγήσεως καὶ ναυπιλίων καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν ταχνοδρομικά ὑπηρεσίας καὶ εἰς τέταρτας ἀπαρατήτους τοιαύτας, ὑποδειγμάτων, μὲ τηνέτης διά πλοεστέρα τῶν της Συγκονιωνίας, η 'Ιαπωνικὴ ναυτιλία ἔτυχε καὶ ενέργειας τοιαύτης σκάφης διά πλοτερίζεται ἐπωφελῶν δανείων. Η 'Ιαπωνικὴ βιομηχανή τράπεζα, λ. η., ἐξουσιοδοτήθη ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως νὰ χορηγῇ δάνεια ἔναντι ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων τελούντων ἐν ὑπηρεσίᾳ ἢ ὑπὸ κατασκευήν. Τὰ δάνεια αὕτη είναι ἐξοφλητέα ἐντὸς 15ετίας δι' ἑτησίου δόσεων, ἐνῷ ἔτερα δάνεια καρογγόντων καὶ πρὸς τοὺς ναυπηγούς, μὲ ὑποθήκην ἐπὶ τῶν ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων.

SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Μεταφορτώσεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης.
Ρήνου, Σκανδιναυΐας καὶ Βαλτικῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Πειραιεὺς, Μέγαρον Σπυράκη

'Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332



Αίγυπτος

Νέα συμφωνία διά τὴν διώρυγα Σουέζ

Εἰς τὸν ξένον τύπον ἀνεγράψη τελευταίως ἡ πληροφορία, καθ' ἥν νέα συμφωνία ἔκλεισθη μεταξὺ τῆς Αἰγυπτιακῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς διεθνοῦς ἑταῖρις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Βάσει τῆς συμφωνίας ταῦτης, ἡ ἑταῖρις θὰ καταβάλῃ ἐπησίως εἰς τὸ Αἰγυπτιακὸν Θησαυροφλάκιον τὸ ποσὸν τῶν 300.000 λιρῶν, ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦδε καταβαλομένων 200.000 λιρῶν, θὰ θέσῃ δὲ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς κυβερνήσεως τοῦ Καΐρου ἓνα ἀρκετό σημαντικὸν κονδύλιον, κατὰ τὸν κρίσιν τῶν ἀμφοδίων ὑπερεσιῶν τοῦ οἰκείου ὑπουργείου, διὰ τὴν κατασκευὴν στρατιωτικῆς σκοπιμότητος ὅδος ἐξ Πόρτ Σαΐδ εἰς τὸ Σουέζ. Τέλος, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπαλλήλων Αἰγυπτιακῆς ἑταῖρος αὐξάνεται διὰ τῆς νέας συμφωνίας μέχρι τοῦ 1/3 ἐπὶ τοῦ δούλου ἀριθμοῦ τοῦ ὑπαλλήλου καὶ ὑπερτικοῦ προσωπικοῦ τῆς ἑταῖρας.

Βουλγαρία

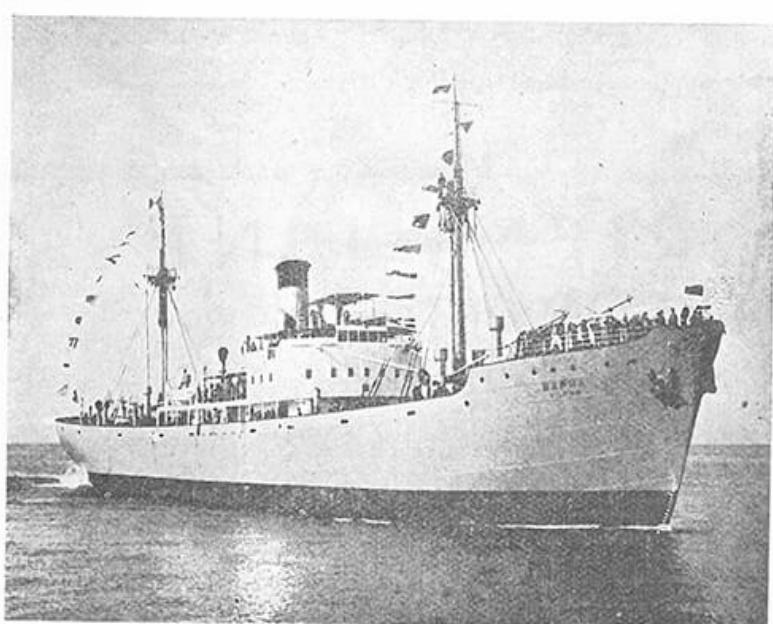
Καὶ τρίτον πλοίον-ψυγεῖον

Ἡ «Βούλγαρική Ἀμπολοΐα» παρέλαβε τελευταίως ἐκ τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων «Neptun», τοῦ Ροστόζ, τὸ κατασκευασθὲν ἔκει διὰ λογαριασμὸν τῆς πλωτὸν ψυγείου «Varna», διὰ τοῦ δούλου προτίθεται νὰ συμπληρώσῃ τὸ πλωτὸν ἴλιπον τῆς Βουλγαρικῆς πόρος τῆς Ἡ πειραιώτικην Ἔνδρόν γραμμῆς καὶ ἀρτιότερον ὅπτῳ νὰ ἔξυπρετησῃ τάς ἑθνικὰς ἔξαγογάς νοτῶν καρπῶν καὶ λοιπῶν ἐνόπλων προϊόντων. Ως εἶνε γνωστόν, ἡ ίδια ἀμπολοΐα ἔχει ἐπὸ κατασκεψήν εἰς τὰ ἀντὶ Γερμανικά ναυπηγεῖα καὶ δεύτερον ἀδελφὸν πλοίον, δύορες θὰ δοματισθῇ «Chirka». Ήδη, ἀνηγγέλθη ἡ πραγματοποίησις καὶ τοίτης παραγγελίας πλοίου-ψυγείου, ἔχοντος, ὡς καὶ τὰ δύο ἄλλα, χωρητικότητα 3000 τ. δ. w καὶ ἀναπτύσσοντος ταχύτητα 12 μιλίων τὴν ὥραν. Τὸ τρίτον αὐτὸν σκάφος θὰ δοματισθῇ «Selupka».

Γιουγκοσλαυία

Ἐπανάληψις τακτικῆς γραμμῆς

Ἡ διακοπεῖσα ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους τακτικὴ Γιουγκοσλανικὴ γραμμὴ μεταξὺ τῶν Δαλματικῶν λιμένων καὶ τῆς Παλαιστίνης ἐπανεἴληφθη πρὸ τίνος, μὲ ἀναχωρήσεις κατὰ 15θημερον. Ἡ ἔργασία τῆς γραμμῆς βασίζεται κυρίως εἰς τὸ πρός τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον τουριστικὸν ρεύμα καὶ τὴν ἀνταλλαγὴν ἐμπορευμάτων μεταξὺ Γιουγκοσλανίας καὶ Παλαιστίνης καὶ Αἰγύπτου.



Τὸ νεότερυτον φορτηγὸν γραμμῆς μὲ χόρον ψυγείου, «Βάρνα», 2200 τόν.
γνωρίστης τῆς «Εμπορικῆς Βουλγαρικῆς Ἀμπολοΐας».

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Ἀδρόα ναυπήγησις σκαφῶν

Ἄναφορικῶς μὲ τὴν καταβαλομένην προσπάθειαν ἐπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ἔξυγιανσι τῆς ἑθνικῆς της ναυτιλίας καὶ τὴν ἀπόκτησιν ἐπαφοροῦν ἐμπορικοῦ στόλου νεοναυπηγήτων σκαφῶν, ἔγνωσθησαν πρὸ ἡμέρων αἱ γενικαὶ λεπτομέρειαι τοῦ ἐγχριθέντος ἐπὸ τοῦ προέδρου κ. Ρούσεβελτ προγράμματος. Προβλέπει τοῦτο μίαν δαπάνην 160 ἐκαποιμάτων δολαρίων (32 ἐκατ. λιρῶν) διὰ τὴν κατασκευὴν 95 νέων πλοίων, ἢτοι 60 φορτηγῶν, ἐκ τῶν δούλων τὰ 14 μεγάλης ταχύτητος, 24 μικτῶν σκαφῶν, 10 τάγκερς καὶ ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ «ελάνιο» τοῦ ποτίου «Manhattan». Τὸ ἥμισον τοῦ ἀνωτέρου προγράμματος θὰ ἐφαρμοσθῇ κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος, ὡς ἀνεργίωνος ὃ πρόσδρος τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Επιτροπῆς» κ. Κεννέδυ. Τοῦτο, τὰ δὲ ναυπηγηθόμενα σκάφα θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος κυμανομένου μεταξὺ 18 μηνῶν ἵνα τριῶν ἐτῶν ἀπὸ τῆς διαβιβάσεως τῶν παραγγελμῶν. Διὰ τὰς ναυπηγήσεις ταῦτας θὰ διατεθοῦν, κατὰ τὰς ὑπαρχόνσας πληροφορίας, καὶ ὑπὲρ τὰ 50 ἐκατ. δολαρίων, ἐξ ἴδιωτικῶν κεφαλαίων, ἡ δὲ παρασχεθμούμενή ἐργασία, ὁ ἀπαρχόληση ἐπὶ μίαρον χρόνον τὰ 'Αμερικανικά ναυπηγεῖα καὶ τὰς συναντίς βιομηχανίας.

Ἄναφερόμενος εἰς τὴν ἀνάγκην τῶν νέων αὐτῶν κατασκευῶν ὁ κ. Kennedy ἐτόνισεν, ὅτι ὁ νῦν κυβερνητικὸς στόλος ἐκ 235 πλοίων 1.400.000 τ. γνρὸς θὰ είναι κατὰ 100 οὐρανού περιπλόκων περιπλόκων 1942. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ἔτος θὰ είναι ἐνεργοῦντον ἑπερήλικες κατὰ 91 οὐρανού προς 487 σκαφῶν 2.182.000 τ. ἀποτύπων στόλους καὶ κατὰ 88 οὐρανού προς 341 σκαφῶν 2.464.000 τ. γνρὸς στόλους τῶν ὑπεροπτῶν φορτηγῶν εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου καὶ Νοτίου Ατλαντικοῦ, τοῦ Κόλπου καὶ τὸν απτόν τοῦ Ειρηνικοῦ, θὰ προπλέθετε — κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ κ. Kennedy — μίαν ἑτησίαν δαπάνην 80 ἐκατ. δολαρίων, διὰ περιόδου πέντε ἐτῶν. Εάν εἰς τὴν δαπάνην ἀντὴν προσετίθετο καὶ ἡ ἀπαιτούμενη δι' εἰδίκους τύπους πλοίων, ἐπεξετανετὸ δὲ ἡ πρόνοια δι' ὅλας τὰς ἐκ τῶν Ἀμερικανικῶν λιμένων γραμμάς, καθίσταται πρόσφατός, ὅτι ἡ δολαρίωσις τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος θὰ ἀπῆται ἔνα ποσὸν ἀρκετὸν σημαντικόν.

Ο κ. Kennedy διέφευσεν ἐξ ἄλλου τὸ λεγθέν, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα τῶν Ἕνωμένων Πολιτεῶν δὲν διαβέτουν, τόσας εὐνοίας καὶ τεχνικῆς μέσα, ὅστε νὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὴν ταῦτα χρόνον ἔναρξιν τοῦ ἡμίσεος ἀριθμοῦ τῶν προβλεπομένων νέων κατασκευῶν, ώμολογησεν ὅμως, ὅτι ἡ ἐλλειπής πετειαμένου προσωπικοῦ θὰ ἐμφανίσῃ ποιάς τινας δυσχερείας. Σχολιάσων περαιτέρω ὁ κ. Kennedy τὸ ἐγχριθέν πρόγραμμα ἑπετοήσεν, ὅτι πολὺ περισσότερα ποσά, ἀπὸ τὰ ζητηθέντα παρὰ τοῦ Κογχρέσον 160 ἐκατ. δολαρίων, εὑρηταὶ ἡδη διαθέσιμα διὰ νέας ναυπηγήσεως. Ἀπὸ τὸ Κεφάλαιον — εἰπε — τῶν 200 ἐκαποιμάτων δολαρίων, τὸ τελοῦν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», ἀφοῦ ἀφαρεθοῦν τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως καὶ 30 περίπου ἐκαποιμάτων δολαρίων διὰ ταχυδρομικῆς ἐπιχορηγήσεως, τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν διὰ χρησιμοποιηθῆ καὶ αὐτὸν εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος.

“Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ταχινδρομικῶν συμβολαίων διὰ τοῦ προβλεπομένου ἐπὸ τοῦ τελευταίου Ἡμερικανικοῦ νόμου νέου συστήματος ἐπιχορηγήσεων, βασιζόμενον, ὡς γνωστόν, ἡ διαφορᾶς τοῦ κόστους ἐξηταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὸν ἔνειδιν συναγονισμὸν, ποὺ ἀντικειτοῦσεν ἐκάστη Ἡμερικανικῆς τακτικῆς γραμμῆς τῆς, ἀνεκοινώθη, ὅτι ἡδη αἱ σχετικαὶ συνεννοήσεις τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» μὲ τὰς ἀνδιαφερομένας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεως. Διὰ πλείστας μάλιστας ἐταιρίας αἱ διαπραγματεύσεις αὐτὰ κατέληξαν εἰς προσωρινάς συμφωνίας ἔξαρήν των διασκείας, μὲ ἔναρξιν ισχύος ἀπὸ 1ης Ιουλίου. Αἱ διατικαὶ συμφωνίας διὰ μίαν εἰκοσιστή τηρίδην περίοδον, προβλέπεται νὰ συναθίσουν ἐνθῆς ὡς ἡδη λεπτετῆρη καὶ ὅτοπος ἐξεινέσεως τῶν ἀναγκωνότων κεφαλαίων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῶν ἐπιχορηγούμενων ἐταιριῶν.

Υπὸ τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν Ἕνωμένων Πολιτεῶν ἀπεργίθησαν, ἐξ ἄλλου, αἱ ὑποβληθεῖσαι προσφοραὶ διὰ τὴν ναυπηγήσεων τοῦ τρίτου ἐπιβατηγοῦ «ελάνιο» τῶν «United States Lines», τίτου «Manhattan», τοῦ προσφεζούμενου, ὡς γνωστόν, ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ παραπλανόνταν «Λεβιάναμ». Εἰς τὸ δημοσιεύθην διὰ τὴν ἀπόρρηψιν ἀνακοινώθην τοῦτο, ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ συνελθοῦσα εἰς ἀπανεύημαντας συνεδριάσεις, τῇ συμμετοχῇ καὶ ἀντιπροσώπου τῶν ναυπηγῶν καὶ τῆς ἐν-

διαιφρομένης ἐταιρίας, ἥκθι μετὰ ἔξουσιοτεκνή μελέτη τῶν προτάσεων, εἰς τὴν διαιτοστοιχίαν, ὅτι δὲν παρείχον αὐταὶ θετικά στοιχεῖα, ἐφ' ὃν βασιζομένη ἡ Ἐπιτροπή θὰ ἀδύνατο νὰ προβῇ εἰς τὴν παραγγελίαν τοῦ πλοίου. Δὲν κατορθώθη, δηλαδή, κατὰ τὰς διεξαγθείσας συζητήσεις νὰ καθορισθῇ ἕνα «ἀνότατος» κόστος του νέου υπεροπειάνιου, ώστε νὰ ἐπογραφῇ τὸ συμβόλαιον τῆς παραγγελίας. Ἐξαιρεῖ
ὅτε νούσοπτον ν' ἀπορριφθούν αἱ προσφοραὶ καὶ νὰ ζητηθοῦν νέα ἐντος συντόμου προθεσμίας.

Συμφόνως πρὸς τοὺς ὅρους διακηρύξεως τῆς 1ης Ἀπριλίου, ἡ Ἑπιτοποὶ ἔζητε προσφοράς ἐπὶ δύο σχέδιον, ἐκ τῶν διοίσιν τὸ ἐν προθέτει τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς τελειοτυπίμενου «Manhattan» καὶ τὸ ἐπερούτην τὴν ναυπήγησιν σκάφους μεγάλυτερον, κατὰ τὸ διαστάσεων. Προσφοράς εἰχον ἑποβάλει τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούες καὶ τοῦ Κάμπτεν. Τὰ πρώτα ἀνελάμβανον τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς ἀδελφοῦ πρὸς τὸ «Manhattan» ὑπεροχειανίου ἀντὶ 14.375.000 δολλαρίων, ἐνῷ διὰ μεγαλύτερον ποιεὶς σκάφος ἔζητον 15.455.000 δολλάρια. Συγχρόνως εἴχον ἑπονταί φει καὶ ἴδιον σχέδιον διὰ σκάφους παραπλήσιου τύπου, μὲ προθέτομενον κόστος 14.560.000 δολλαρίων. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Camden, ἐξ ἄλλος, ἔζητον 14.395.000 δολ. διὰ σκάφους τύπου «Manhattan» καὶ 15.665.000 δολ. διὰ σκάφους, οὕτως τὰ σχέδια ἔζεπον ηθησαν παρὰ τῶν τεχνικῶν.

'Italgia

Πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων φορτηγών

‘Η Κυβερνησίς της Ρώμης προήλθε τελικώς είς τὴν ἀπόφασιν ἐφαμογῆς πενταετοῦ προγράμματος νέων ναυπηγήσεων, μὲν προβλεπούντων κατασκευὴν πλοίων 240.000 τ. γρόβος κατ’ ἕτος. Η ἀπόφασις αὗτη ἀποσκοπεῖ νὰ ἔξασφαλίσῃ μίαν ἀνοτέφαν θέσιν εἰς τὴν Ἰταλίκην ναυτιλίαν καὶ νὰ βελτιώσῃ ποιοτικῶς τὴν σύνθεσιν τῆς ἑθνικῆς κυριοτήτητος, ιδίᾳ δὲ τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν. Ανεξαιρόντη σχετικῶς, δὲ τὰ μέλλοντα νὰ κατασκευασθοῦν φορτηγά διὰ εἶνεν ἔνος νέου τύπου, ἡ παραδοξὴ τοῦ ὅποιον εἴλεν ἀπόρροια τῶν συζητήσεων μᾶς προσφάτως συγκληθεῖσῆς διασκέψεως τῶν ἐνδιαφερομένων Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τεχνικῶν, διασκονιούμενον δὲ ἀπὸ καρατηριστικά, ἀπίστημα οὐδέποτε ἐσκέψθησαν νὰ ἐπιδύωσον οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ ναυτιγοὶ ἄλλων κυριῶν. Λεπτομέρεια τῶν καρακτηριστικῶν αὐτῶν καὶ τῶν ἀναμενόμενῶν ἐπωφελῶν ἀποτελεσμάτων τούτων δὲν ἀνεγνούθησαν. Τὴν ἀνοτέφαν εἰδήσιν σχολιάζον τὸ «Fairplay» τοῦτο, διὰ εἶνε ἄγνωστον εἶσεται κατὰ πόσον ἄλλα κύρων ἐνδέχεται ν' ἀκολουθήσουν τὸ Ἰταλικὸν παράδειγμα, καθόσον οἱ διασκέψεις ἐπὶ τῶν νέων τύπων πλοίων οὐδέποτε μέχρι σήμερον ἐπέτυχον. Οἱ “Ἄγγλοι” ἐφοπλισταὶ — γούφει — πιθανὸν νὰ πιστεύουν, διὰ τοῦ προσπάθειαν τῶν πρὸς ἐπίτευξιν οἰκονομικωτέρων πλοίων, ἀνεν τῆς διασκέψεων καὶ κρατικῶν παρεμβάσεων, ἀπέφερον ἵκανοποιητικά ἀποτελεσμάτα, εἰς τὴν εὐόδωσιν τῶν ὅποιων συνέτεινεν ἐν ταῖς μέτροι καὶ ἡ κυβερνητικὴ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας πρόνοια. Τὰ Ἰταλικὰ ὅμως ναυτιλιακά συμφέροντα εἴλεν, πάντος, τυχηρότερα, διότι ἀπόλαμψον ἀπὸ ἐτῶν μᾶς πλονοίας κρατικῆς ἀσυγκρίτης.

Αἱ μεταφοραὶ εὔπαθῶν φορτίων

Οι Ἰταλοί ἔξαγωγες νωπόν δύποδών, λαχανικῶν καὶ ἄλλων εὐπαθῶν φροτίων, ἀντιμετωπίζουν σοβαράς δυσχερείας διὰ τὴν ἀποστολήν τῶν προϊόντων τὸν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐλεῖται ἀτ' εὐθείας μεταφράσιῶν μέσων πρὸς τὰ κέντρα καταναλώσεως. Οἱ ἔξαγωγες ἀναγκάζονται νῦν χορηγοποιοῦν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν διαιρόφορους ἐνδιαιμέσους συγχρονίνες ἔσχατος, αἵτινες ὅμως καὶ τὸ κόστος τῶν προϊόντων τὸν επιβαρύνουν ἐμμέσων, ἀλλὰ καὶ ἐπιζημιών. φυσιοφόνων καὶ ἀλλοιώσεων γίνονται πολλάκις πολλένεν. Ἀπομηνύθησαν δῆλον οἱ ἐνδιαιμέσουν ἔξαγω-

γείς είς τὰς Ἰταλίκας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις καὶ ἔξητοσαν παρ' ἀντὸν τὴν ἔξασφάλισιν κατ' εὐθείαν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ἡπειρωτικὴν Ἐδρόπολην καὶ τὰς Σανδινιανικάς χώρας. Αἱ ἐπακόλουθησαι σασαρία μετάξι τῆς αγωγήσεων καὶ ἐφοπλιστικὸν συνεννοήσεις, προεμβιεῖσαν καὶ τὸ Κράτος, φάντατα ὅτι προσωθήσαν μεχρι τὸ σημεῖον, ὥστε τὴν ἀποφασισθῆ ἀμέσως μὲν ἡ ἰδρυσις μᾶς νέας Ἰταλίκης γραμμῆς πρὸς τὴν Βαλτικήν, βραδύτερον δὲ ἡ ἰδρυσις καὶ ἄλλων ἵντηρεσιῶν, διὰ τῆς διαθέσεως 11 νεοναυπηγήτων πλοίων — ψυγείων, ἔκαστον τῶν ὅποιων θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 5000 τ. φορτίου καὶ θὰ ἀνταύτηση ταχύτητα 16 μ.λίνων. Διὰ τῶν νέων ἀτῶν ναυπηγήσεων δὲν πρόκειται μόνον νὰ ἔσχασφασθῇ ἡ μεταφροὰ τῶν νεοπόνων ἐπ τῆς Μεσογείου εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Ἐδρόπολην, ἄλλα καὶ τῶν βανανῶν τῆς Σολαΐας. Προβλέπεται ὅτι τὰ πρώτα πλοία - ψυγεία, ἀπὸ τὰς ἀνωτέρων ἔνδεκα νέας ναυπηγήσεις, θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἵντηρεσιάν περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

Μεγ.Βρεταννία

‘Η ἐπιχορήγησις καὶ οἱ ναῦλοι

Ἐάν ἀπὸ σήμερον καὶ μέχρι τέλους τοῦ τρέχ. ἔτους δὲν ἥθελε σημειωθῆ ἀπόσποτόν τι γεγονός ή φίεζη διαταραχὴ εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγορὰν τῶν ναών, δὲν ὑπάρχουν πιθανότητες, ὅτι η κυβέρνησις τοῦ Λονδίνου θὰ στέρεξῃ εἰς τὴν ἀνανέωσιν καὶ διὰ τὸ προσεχές ἔτος τῶν πρὸς τὴν φροτηγὸν ναυπιλίαν ἐπιχορηγήσεων.

Κατά τα πρώτα πεντάμηνα του 1937, το επιπέδον των ναυάλων έβελτιώθη σταθερώς από 31 εις 45 οδ. έπι πλέον τῶν τιμῶν του 1929, συμφώνως δὲ πρὸς τὸν νόμον τὸν διέποντα τὴν ἀφωγήν πρὸς τὴν Ἀγγλίκην ναυτιλίαν, αἱ ἐπιχορηγήσεις καταργοῦνται ἀντομάτως, ὅταν ὁ μέσος ὄρος τῶν ναυλοτιμαριθμῶν ὑπερβῇ τὸ δισεῖσιν 93 οδ. ἔναντι 100 διι τὸ 1929.

Είναι ένδιαφέρον νά σημειωθῇ, ότι πρό τοι τιττίας οι ναῦλοι ήσαν 25 οι κατώτεροι του μέσου όρου τού 1929 καί ότι δὲν έφθασαν εἰς τὸ ἐπάντιον τοῦ ἔτους ἔπεινον, εἰμὶ μόνον ὅτι Οὐτόβιον τοῦ 1936. Τὸ Ἀγγίλικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἔχακολονθεῖ νά συγχρίνῃ τὰς στατιστικὰς τοῦ ἐπί τῶν διακαμάσσων τῆς ναῦλαγορᾶς μὲ τὸ ἔτος 1920, μολονότι θεωρεῖται θετικοτέρα η βάσις συγχρίσεως μὲ τὸ 1929.

Λαμπανομένης ἐν τούτοις ἐπ' ὅψιν τῆς βάσεως 100 διά τὸ ἔτος 1920, ὁ ναυλοτιμάριμος τοῦ Ἐπιμελητηρίου διά τὸν παρελθόντα Μάϊον ἦτο 36,05 (ἔναντι τοῦ Μαΐου 1929 ἦτο 144,95 καὶ ἔναντι τοῦ Μαΐου 1938 ἦτο 177,00).

1913 ήτο 154,06), ήτοι 4,77 ο) έπι πλέον τον ναυλοτιμάριδμον τού Ἀπριλίου το. ἔτ. καὶ 74,15 ο) έπι πλέον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάιον π. ἔ.

Ο ναυλοτιμάριθμος διὰ τὸν Ἐφορευτὴν τομέα ἔφθασσεν εἰς τὰ 41,35, μὲν δύοπιστα 27,66 ο) ἔναντι τοῦ Ἀπριλίου το. ἔ. καὶ 87,78 ο) ἔναντι τοῦ Μαΐου π. ἔ. Διὰ τὸν τομέα Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, Ἀραβίας καὶ Ἰνδίων (μὲν μόνον κατὰ Μάιον ναυλωσιν ἀπὸ τοὺς λιμένας ὅρυζης δι' Ἀγγίλων), ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαΐου σημειώσαται ἐπὸ τοῦ Ἐπιμετρητησίου εἰς τὰ 39,34, μὲ πτῶσιν 3,6 ο) ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Ἀπρίλιον το. ἔτ., ἀλλὰ καὶ μὲ ὑψησιν 106,62 ο) ἔναντι τοῦ Μαΐου π. ἔ.

Ο ναυλοτιμάριθμος διὰ τὰς μεταφορὰς ἐξ Αντστραλίας εἰς Ἀγγλίαν κατηῆθε τὸν Μάιον εἰς τὰ 34,33 ο), μὲ πτῶσιν 10,04 ο) ἔναντι Ἀπριλίου το. ἔ. καὶ αὔξησην 71,91 ο) ἔναντι τοῦ Μαΐου 1913. Διὰ τὸν Ἐρυθρὸν θαλασσαῖον ποταμὸν τοῦ Καναρίου ποταμοῦ 1,34 ο)

Πλευραίνωντι εἰς τα 34,72, με ελαφρών μείωσην κατά 1,14 ο)ο εναντί του 'Απριλίου και έφεσον 84,68 ο)ο ἐν συγχρόσει πρὸς τὸν Μέσον π. ἔ.

Διά τὸν Καναδᾶν, τὸ ἐπίπεδον 28.01 οὐ δημόσιον ἀνέτεον τοῦ Ἀπούλου κατὰ 4.17 καὶ ἔναντι τοῦ Μάιον π. ἔ. 53.56 οὐ δημόσιον. "Οσον ἀφορεῖ τὰ ἄταξ - ταπετώσεις ὡν νανοταπετώσεις δημόσιοι καὶ κατὰ Μάιον

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

**CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY**

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



εις τὰ ἐπίτευκτα τοῦ προηγούμενού μηνός, ὅτο δὲ ηὔξημένος ἔναντι τοῦ Μαΐου 1936 κατά ποσοστὸν 159,06 ὁ)

Ο κατωτέρῳ πίναξ ἐμφανίζει ἀγαλητικότερον τὴν διαιρίσμασιν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἀπὸ τοῦ 1934 μέχρι σήμερον, μὲν ἀντίστοιχον σύγχρονιν πρὸς τὰ τρία βασικὰ ἔτη 1913, 1920 καὶ 1929:

	1913 (100)	1920 (100)	1929 (100)
1934	80.60	18.86	75.83
1935	81.07	1897	76.28
1936 α' θημόνος	96.50	22.58	90.79
Σεπτέμβριος 1936	103.76	24.28	97.63
'Οκτώβριος >	110.73	25.91	104.18
Νοέμβριος >	111.41	26.07	104.82
Δεκέμβριος >	135.51	31.71	127.50
'Ιανουάριος 1937	139.49	32.64	131.24
'Φεβρουάριος >	139.15	32.56	130.92
Μάρτιος >	140.60	32.90	132.29
'Απρίλιος >	147.05	34.41	138.36
Μάϊος >	154.09	36.05	144.95

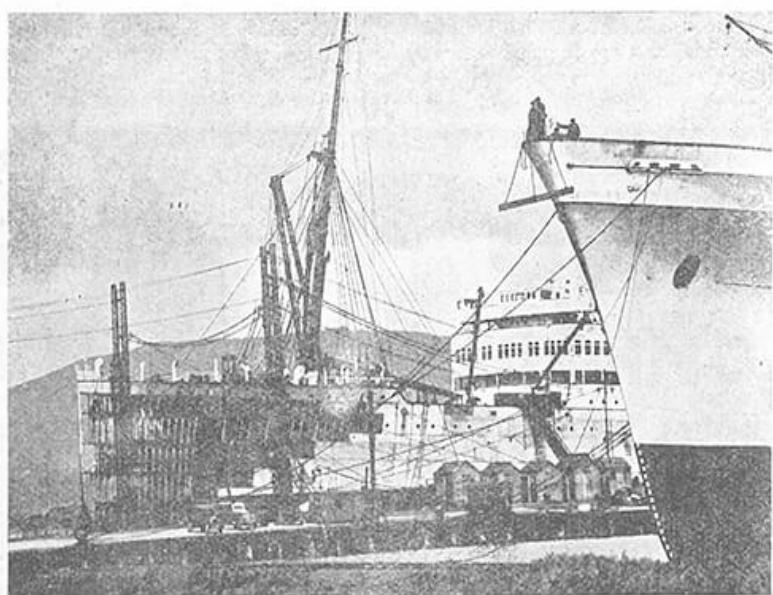
Αἱ γραμμαὶ τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ

'Υπό της Αντοκρατορικής Βρεταννίκης Διαισχέφεως είχε συσταθῆ ώς γνωστὸν, ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἑπονυγοῦ τῶν Οἰζονομά-
κῶν τῆς Νέας Ζηλανδίας κ. Walter Nash, ἵνα μελετήσῃ γενικά τινα
ζητήματα, ἐνδιαφέροντα τὴν Βρεταννίην ναυτιλίαν, Ιδίᾳ δὲ τὰ σχετι-
ζόμενα μὲ τὴν ἔνισχον τῶν γραμμῶν τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ καὶ τῆς.
'Απο 'Ανατολῆς, δύον τῷ 'Αγγλικὸν πλοίον ἔβλεπε περιφρίζουμένην ὅσ-
μερα τὴν δραστηριότητά του, λόγῳ τοῦ ἀνταγωνιστοῦ τῶν 'Ιαπωνι-
κῶν καὶ τῶν 'Αμερικανικῶν ἐπιχορηγημένων πλοίοιν. 'Η ἔκθεσις τῆς
Ἐπιτροπῆς ταῦτης, δημοσιευθεῖσα ἐν ἀνακοινωθέντι πρὸ τῆς μερῶν ἐν
Λονδίνῳ, ἀναποτελεῖ ἐν ἀρχῇ τὴν ἔσον τοῦ συνόλου τῆς 'Αγγλίκης ναυ-
πλίας καὶ διαπιστώνει, ὅτι ἡ διατήρησις ἐνὸς ἴσχυροῦ καὶ συγχρό-
μενού ἐμπορικοῦ στόλου ἀποτελεῖ ὑψηλήν ἀνάγκην, τόσον διά
την Μητρόπολιν, ὃσον καὶ διὰ τὰς Κτήσεις.

την απειρούλων, όσον καί ότι τας Κήπους.
Σημειώνεται είτε ή Επιτροπή εν τῇ ἐπέδει της, διτί ξένα τινὲς κε-
βερνῆσις ἀκόλουθον συστίματα προστατευτικά τῶν ἔθνικῶν των πλοι-
ων δι' ὑλικῶν παροχῶν καὶ μέτρων διαρρίσεως, ἐκ τῶν ὅποιων σοβα-
ρῶς παραβλέπτεται εἰς τινὰς τοιεῖς, ἀλλά μὴ καὶ ἐπαπειδεῖται διά πλῆ-
γος ἀποκλεισμοῦ, ἡ Βρετανική ναυτιλία. Συντάχθη δὲν ή Επιτροπή,
ὅπως ή Αντοχατορική Διάσωσης ἐπαναλάβῃ τὴν δῆλωσιν, εἰς ἣν προ-
έβη τὸ 1923 ἡ Οἰκουμενική Αντοχατορική Διάσωσης, διὰ τὴν ὑπερόπου-
τιον ναυτιλίαν καὶ ὥπος εἰς οἰανδήποτε περίπτωσιν σοβαρᾶς ζημίας καὶ
κινδύνου τῶν Βρετανικῶν ναυτιλιαρχῶν συμφερόντων ἐξ μέρους τῶν
ἐπιχορηγημένων ζένων πλοίων, λαμβάνονται ἐν συνεργασίᾳ ἐπὶ τῶν
θυγατρέων Κτήσεων τὰ προσφορώτερα μέτρα ἀντιμετωπίσεως τῆς κα-
ταστάσεως.

Συγκεκριμένος, μία περίπτωσις δυσχερειῶν τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, συνεπεί τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ — ἀνάφεσι ή ἔκθεσις — ὑφίσταται ἀπό τινος εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βασιλείου Εἰρηνικοῦ, μεταξὺ Καναδᾶ—Ηνομένων Ποταμῶν καὶ Αἴστοσαλίας — Νέας Ζηλανδίας. Τοις περίπτωσις αὕτη τελεῖ ἐπὸ λεγέντων παρὰ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Ηνομένου Βασιλείου, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Αἴστοσαλίας καὶ τῆς Νέας Ζηλανδίας.

ΤΟ ΝΕΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΠΑΛΑΙΟΝ



Μία χαρακτηριστική ἀντίθεσης τῆς ποδώμας δύο παλαιᾶς νωπηγήσεως ὑπεροχεανίων τῆς «Union—Castles». Είς τὸ πρόσθιον μέρος τῆς εἰκόνος, ἡ ποδῶμα τοῦ «Arundel Castle» ἐπιμικρυνθεῖσα κατὰ 30 πόδας κατὰ τὸ στημα Μάγιερ, προσσωματίζουσα ἀποικίων πρὸς τὴν πρόσωπα τῶν νεοαπογήγνητων σχαρφῶν τῆς αὐτῆς ἑταίριας καὶ εἰς τὸ βάθος τὸ «Windsor Castle» ἔτοιμον διὰ τὴν ἁγγείσησιν, ήτις θὰ ἐπιμικρύνῃ τὸ σάλιός κατὰ 30 πόδας καὶ θὰ προσδύσῃ εἰς τὰς γοινιάς του νέαν ὅλως ἐμφάνισιν.

λούσες και να λρυθρίσεις τις γυναικας του νεανικού στρατού.

ἐπὶ τῷ σοτῷ, ὃπως διατηρηθῶν αἱ Ἀγγίται γραμμαὶ τοῦ Βοοῦ. Εἰ-
ρηνικοῦ εἰς τὸ ἐμπόρευον δὲ αὐτὰς ἐπίπεδον, ἀνετέθη δὲ εἰς ὑπεριπο-
πήν ἡ ὑπόδειξις τῶν λόγων τοῦτο καταλληλούτερον μέτρον. Παρομοία
θεωρεῖται ἐπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἡ περίποσις τοῦ ἔνικοῦ σημαγο-
νισμοῦ εἰς τὰς Βρεταννικὰς γραμμὰς τῆς Κεντρίους (Ίνδια) καὶ τῆς
Ἀπο-Ἀνατολῆς. Διὰ τὰς γραμμὰς αὐτὰς συγχεντρώνονται ἡδη τὰ ἀ-
παραίτητα νεώτερα στατιστικά δεδομένα, ἐπὶ τῶν ὅποιων αἱ συνεργή-
σεις τῶν ἐνδιαφερομένων Κτήσεων θὰ βασίσουν τὴν περιπέτερον τακτi-
ζήν του.

"Οσον ἀφορᾷ εἰδίκωτερον τὰς γραμμὰς τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ, είναι ἀρχετά ἐνδιαφέρουσα μὲν γενόμενα, μετά τὴν δημοσίευσην τῆς ἀνοτέτερων ἐκθέσεως, δηλώσεις τοῦ προύδρου τῆς «Canadian Pacific» κ. Edward Beatty, Ἐτόνισεν οὕτως, ὅτι ἐπετεύχθη ἡδη μεταξὺ τῶν ἀντιπροσωπεῶν τὸν τεσσάρων κυβερνήσεων μία κατ' ἀρχὴν συμφωνία, δύον ἀφορᾶ τὸν τρόπον καὶ τὸ ποσὸν τῆς ἀνιτής ἀφογῆς ἐκάστης Κτήσεως διὰ τὴν βελτίωσην τῆς Βρετανικῆς γραμμῆς Βορείου Ειρηνικοῦ — Λαζαραῖας — Νέας Ζηλανδίας. Ωστόμενα μόνον λεπτομερεῖαν ἡγήματα ἀπομένουν εἰσέτι πρὸς ἐπίλυσιν, ὅστε μία πλήρης συμφωνία βασίμως ἀναμένεται νὰ ἐπέλθῃ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔβδομαδων. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ σχέδια καὶ αἱ προδιαγραφαὶ διὰ τὴν κατασκευὴν δύο ἐπειρωταριῶν 23.000 τ. γραδῶν εἰνίστονται ἐν τῷ περιοδούσθι, ή δὲ παραγγελίᾳ τῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Vickers» ὑπὸ δοθῆ, εὐθὺς ὡς ἀναγγελθῆναι τελικῇ συμφωνίᾳ τῶν τεσσάρων κυβερνήσεων διὰ τὴν καταβληθούσαντη παρ' αὐτῶν οἰκονομικὴν ἀριθμήν.

Πιστώσεις διὰ τὰς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ναυπηγήσεις

Κατά τὴν σιζήντησιν ἐν τῇ Βοηλῇ τῶν Κοινοτήτων ἐπὶ τῶν κονδύλιών ἀρρωγῆς πρὸς τὰς διαιρόδους ἔθνικάς βιομηχανίας, εὑρε τὴν εὐ-
αιρίαν ἡ μίς Ward νά ἐπικρίνῃ τὴν ἥλλειψιν κυβερνητικῆς ἐνισχύσεως
πρὸς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα. Οὐδέμια — εἶπεν — ὥλιξε διευρύν-
σις παρεσκήνη εἰς αὐτὰ ἐπὸ μορφὴν διανέων ἡ ἄλλων προστατευτικῶν
μέτρων, ὅπειτα νά ἀντιτεπούσιον ἐπιτυχῶς τὸν συναγωνισμὸν τῆς ναυ-
πηγικῆς βιομηχανίας ἐνίον ξένον χωρῶν καὶ ἔξασφαλίσουν τὴν εἰ-
της ἀλλοδαπῆς ἔργασίαν. Κατά τὰ ἑτη τῆς κοίσεως ἀζόμη, ὅτε αἱ ναυ-
πηγικαὶ ἐχάρᾳα ἦσαν κεναὶ καὶ εἰς χιλιάδας ἡμιβοῦντο ὡς ἀνεργοὶ ἐο-
γάτα καὶ τεχνῖται, οὐδεμία ἐλήφθη πρόνοια ἐπὸ τοῦ «Board of Trade»
ἐπέρι τῶν ναυπηγείων, ἀπολέσθησαν δὲ ἀφεταὶ παραγγελίαι, ἐξ ὧν αἱ
σοδαφάτεραι, αἱ ἀφορδῶσαι τὰ δύο νέα Πολεονόμια ἑπερφορεάνια «Pilsud-
ski» καὶ «Batorys» περιήλθον εἰς τὴν Ἰταλίκην ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.
Ἡ ἥλλειψις κρατικοῦ ἐπέρι τῶν ναυπηγείων ἐνδιαφέροντος — ἔξηρο-
λούθησεν ἡ μίς Ward — ηρξισε νά ἐποχωρῇ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τε-
ττ., ὅτε διεζήκθησαν διαπραγματεύσεις μετά τῆς Τονορίας διὰ τὴν ναυ-
πηγήσιν 15 πλοίων διαιρόδουν μεγεθῶν, κατηγοροῦν καὶ τύπων. Τὴν φο-
ρῶν αὐτῆν δὲν ἐπόρκειτο περὶ σοφῶν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, δυνα-
μένων νά συναγωνισθοῦν τὰς Ἀγγλικὰς γραμμάς, ἐν τούτοις, ὅμως,
δὲν κατωρθώθη καὶ πάλιν νά πεισθῇ τὸ ἀρμόδιον ἐπονοφεγέν τὸ παρε-
σημή φοιτέμενας διευρύλοντες εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Τοιοντούρως καὶ ἡ
παραγγελία αὐτῆ ἀπολέσθη κατὰ τὸ ἡμισ, διότι τὰ ὅπτω πρότα πλοία
παραγγελθησαν ἦδη ἕπτα τῆς Τονορίας εἰς Γαλλικανά ναυπηγεῖα, ἐνῷ
τὸ πᾶν πειθεῖ, ὅτι ἔξει θὰ παραγγέλθουν καὶ τὰ ἐπόλοιπα.

Εις τὰς ἐπικρίσεις ταῦτας τῆς μήση Ward καὶ εἰς τὴν ἐπερώτησίν της, ἐάν ή παρούσα ἐπίχημα διὰ τὰ Ἀγγλικά συμφέροντα ταυτική θὰ συνεχισθῇ παρεχόμενη ἡ ἀπάντησης διὰ τὰ ἔξετασθιν αἱ γεννήσεις.

Λογικαὶ ὑποδείξεις

Έξ αφορμής της προσφάτων εισέτη βελτιώσεως τού μισθολογίου και τῶν δόρων ἐργασίας τῶν "Αγγλον ἀξιωματικῶν τοῦ ἡμιπορικοῦ ναυτικοῦ, ἡ ἐφημερὶς *"Merchant Navy"*, δόγανον τῆς *"Ενώσεως"* τῶν Βρετανῶν ἀξιωματικῶν κατωτερώματος καὶ μιχανῆς, γράφει, ὅτι ἡ ἀξόλογηνθέτεα τακτικὴ εἰς τὸ ἄκητα τῆς μισθοδοσίας κοίτησε προσεκτικῆς μελέτης καὶ ἀντιληφεως. Οἱ ναῦλοι — τοινέτει ἡ ἐν λόγῳ ἐφημερίς — πρέψησαν σημαντικότατα καὶ ἐὰν ἐπιδιωχθῇ, ὅπως τὸ μισθολόγιον συμβαδίσῃ ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν ἔψιστην ταττην, είνε ἐπόμενον, εἰς τὴν περιπτώσιν ὑποτιμήσεων τῶν ναῦλων, νὰ προσλήθοντὸν ἀναπόφευκτοι ἀπατήσεις ἐξ μέρους τῶν πλωμοκτητῶν διὰ σημαντικὰς ἐπίσης περιοπὰς τῶν μισθῶν.

Πιστεύομεν — έξαρκολουθεί είς τό αρθριδίον της ή «Merchant Navy» — δι ή μεγίστη πλειονότης τῶν ἀξιοματικῶν θὰ προετίμα καλλὸν μίαν βαθμαίαν ὑφεσιν τοῦ μισθωτήν, δυναμένην νὰ παραπεινὴ ἐν Ισχῇ καὶ κατὰ τὰς περιόδους τῆς κρίσεως, παρὰ νά ἐπιμεινῇ ἐπὶ ἀπεργολικῶν μισθῶν εἰς ἐποχὴν εὐημερίας, τοὺς δόπιους θὰ διαδεχθῶν δρα-
κόντιοι περιοπαὶ μι ὅλαις τὰς συνεπειάς εἰς τοὺς προϋπολο-
γισμοὺς τῶν δίογενεντων, εὐθὺς ὡς ή παρόντα εὐημε-
ρίᾳ ἐποχῷσῃ. Θά δητο ίσων προτιμότερον νά καραβῆ μία
βαθμαία καὶ λογική δελτίωσις τῶν μισθῶν ἐπὶ ἐπιπέδων δυ-
ναμένων νά διατηρηθῶν καὶ κατὰ τὰς δυσούλους ήμέρας τῆς
ναυτιλιακῆς ἔργωσίας.

Αἱ περιόδοι τῆς κρίσεως — καταλήγει — είναι μεγάλυτέ-
ρας διαρκείας από τὰς περιόδους ενημερίας τῆς νωτικῆς βι-
οηγμανίας, ή δὲ οἰκονομική σταθερότης εἰς τὴν ζωὴν τῶν ἀ-
ξιοματικῶν τοῦ Ε. Ν. Πρέπει ν' ἀντικαταστήῃ τὰς ἀβεβα-
ότητας τοῦ παρελθόντας.

Νορβηγία

‘Η συνέλευσις τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Μπέργκεν

Τὰ καταρτισθέντα πρὸς καιροῦ ἐπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ "Οσδό νομοσχέδια περὶ δόρου ἑργασίας ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ περὶ νέας συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ἔξαπλονθρὸν γ' ἀπασχολοῦν εἰσέτι τὸν Νορβηγικὸν ἐφοπλισμὸν, διτὶς πειρατών τὸν ἀνθίσταται εἰς τὴν ἑρμηνούγην των. Διαμαρτυρία καὶ ἀπειρίσεις ἀπόντων καθιερεύνως, ἡ δὲ γενικῶς ἐπιπλέοντα μεταξὺ τῶν ἑφαπλιστικῶν κύριλλων ὑψηλῆς συμπίπτει εἰς τὸ ὅτι ἐνδεχομένη καθιέρωσις τῶν κυβερνητικῶν τούτων μέτρων θέλει προσθέσει καὶ νέα βάρον εἰς τὸ ἐθνικὸν πλοίον ἐπὶ μεγίστῃ ἔμμακτῃ τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας, Ὁμιλῶν, σχετικῶς, ὁ ἐφοπλιστής τοι. Oddfjell πρὸς τὴν συνεδριάσασαν τελευταῖος εἰς τὸ Μέτρογχεν γενικὴν συνέλευσιν τῆς ἐκεί «Ἐφοπλιστικῆς Ἐνόπεως» ὑπεστήριξεν, ὅτι ἡ ἑρμηνούγη τοῦ 8/090 εἰς τὰ πλαίσια καὶ τῆς νέας συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τον ὥα αὔξησῃ τας δαπάνας τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν κατά 15 οὐ περίπου.

Οι έφοροι του Μπέργκεν — είπε — θα έπιβαρυνθούν έτησίως με μίαν ποδόστερον δαπάνην 1.000.000 χρονών, πλήγ της απωτηθρούμενης έτερας δαπάνης διὰ τὴν παροχὴν καλυτέρων διαμερισμάτων εἰς τὰ πληρώματα.

Ἐτερος διμήνης, ὁ ως Paulson, τοῦ Γραφείου Οἰκονομικῶν Ἐρευνῶν, ἀνέφερεν εἰς τὴν συνέλευσιν τὰ στατιστικά δεδομένα ἀπό τὴν κατά τὸ 1936 ἔργασιν 321 Νοθηγηκῶν ναυτιλιανῶν ἐπιχειρουσῶν, τῶν ὅποιον οἱ στόλοι περιελάμβανον 321 πλοῖα 1.849.925 τόννων δ. w., ἥποι τὸ 13 περιον τῆς ἀπασχόλησίος, κατά τὸ ἑπτάνασούπησιν ἔτος, εἰς ἔργασις μετά τοῦ ἔξωτεροῦ, Νοθηγηκῆς χωρητικότητος. Αἱ ἐπιβατικαὶ γραμμαὶ καὶ αἱ τακτικαὶ πόδες τὴν Ἑργάτην ἐπηρεσία δὲν περιελαμβάνοντο εἰς τὴν ἔσεννα τατίνη. 'Αρ' ἔτερον ἐν τῶν 321 πλοῖον τὰ 206 χωρητικότητος 770.000 τ. d. w. ἤσαν ἀποκίνητα, τὰ 49 τόννων 356.000 ἤσαν μότοριστες καὶ τὰ ὑπόλοιπα 66 τόννων 724.000 ἤσαν τάκηρος.

Απέφερον τὰ σύνηπτα ἐξ τῆς ἔργασίας των 126.750.000 κορωνῶν, ήτοι 68½ κορώνας κατά τάννον φαρτίον, αἱ δὲ δαπάναι τῆς ἐξεταλλεύσεως των ἀνήλιθων εἰς 93.000.000 κορώνας, κατανεμόμεναι ἀναλυτικήσεων ως ἔξης: 29.6 ἑκατ. κορωνῶν εἰς προμηθείας τῶν ναυλωτιστῶν, πρακτώμων, διάφορα ἔχοδα διαχειρίσεως χλ., 12 ἑκατ. κορωνῶν εἰς καθαρισμὸν ὅλην, 4.2 ἑκατ. εἰς προμήθειαν τροφίμων καὶ ὄλικων καὶ 18½ ἑκατ. κορωνῶν εἰς μισθοδοσίας. Τὰ ἑφδόδια καταστόματος καὶ μηχανῆς ἀπερρόφησαν 6 ἑκατ. κορωνῶν, τὰ ἔχοδα συντηρήσεως, ἐπισκευῶν καὶ ἀνανεώσεως τῆς χλάσεως 7.2 ἑκατομμύρια καὶ τὰ ἀσφάλιστρα 9.7 ἑκατ. κορωνῶν. Λι' ἀπόσβεσιν ἀξίας τοῦ πλευτοῦ ὄλικου ἀνεγράφη ὅλων κονδύλων 18 ἑκατ. κορωνῶν περίπου, διότι ἐὰν ἐλαμβάνετο πρόνοια διὰ τὰς κανονικὰς ἀποσβέσεις, ἀπαιτούσας 25.2 ἑκατ. κορωνῶν, τότε τὰ καθαρὰ κέρδη θὰ περιφωτίζοντο εἰς 400.000 κορωνῶν μόνον.

Τό γεγονός ἀφ' ἔτερον, ὅτι τὰ περιήγηθέντα εἰς τὴν ἔρευναν πλοῖα ἤσαν ἀναγεγραμμένα ἐν τοῖς βιβλίοις μὲν συνολική ἄξιαν 211,6 ἔσατ, κορωνῶν, ἐνῷ ἡ φορολογούμενή ἄξια τον εἰς τὸ τέλος τοῦ 1935 περιεστρέφετο γύρω τῶν 182 ἔσατ. κορωνῶν, ἀπετέλει — κατὰ τὸν ὥμιλητὸν — ἐμφανῆ ἀπόδεξιν, ὅτι ἔπειτε νῦν είχον ἀποσθεσθῆ πολὺ μεγαλύτερα ποσά. Οἱ ἰσολογισμοὶ — εἴτε — 51 ναυτιλιαδῶν ἐπιχειρήσεων παρουσίασαν ἔλλειψια, μὲν συνολικὴν παραγματικὴν ζημίαν 1.1 ἔσατ. κορωνῶν, ἔναντι τῶν ὅποιων ἔτερον 110 ἰσολογισμοὶ ἔπεισαν μὲν πλεόνασμα, συμπλοκούμενον ὄλιγῶς εἰς 8.7 ἔσατ. κορωνῶν μόνον.

— Ό γνωστός, ἐξ ἄλλου ἐργαλείσις κ. N. Klaveness παρέσθεν
εἰς τὴν συνέλευσιν μίαν εἰδόνα τῆς ομηρεύνης καταστάσεως τῆς Νορβη-
γίας κανονίζει. Τὸ 1930 — εἴτε — τὸ 30 οὐδὲ τὸ ἔπειρον κανονίζει.

τητος ἀνεφέροντο εἰς σχάψη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτῶν, ἔναντι ἀντιστοιχού ποσοστοῦ τῆς παγκόσμιου ναυτιλίας 16,5 ο), ἐνῷ σήμερον αἱ αὐταὶ ἀναλογίαι περιέπεισαν εἰς 12,6 διὰ τὴν Νοσθηγικὴν ναυτιλίαν καὶ 7,7 ο) διὰ τὴν παγκόσμιου τοιαύτην. Κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐπιταίνων οἱ Νοσθηγοὶ ἐφοπλίσταν ἕστεραφαν τὴν προσοχὴν των εἰς τὰς μεταφορὰς θευτικών φορτίων, εἰς τρόπον ὥστε τὴν Ἰην 'Ιανοναριὸν τῷ. ἔ. τ. 40 ο) τῆς Νοσθηγικῆς χωρικότητος ἀποτίθεντο ἀπὸ δεξιανόπλοια (225 ἐν ὅλῃ 1.543.439 τ. γραφές, ἐξ τῶν ὁποίων τὰ 46 τόννων 247.335 ἦσαν ἀτμοσινήτα καὶ τὰ ἵππολοιπα 179 τόννων 1.296.104 ἦσαν διξελογίνητα). Τὸ 115 μόνον τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας — ἔξηπλοιόνθεον ὁ ς, Klaveness — ἀλασσοχελεύται εἰς ταξίδια ἔχοντα ώς ἀφετητικά καὶ προσομούμενα τοὺς ἐθνικούς λιμένας, ἐνῷ τα Νοσθηγικά χωρικά ὄρια εἰνε ἀνοικτά εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν πλοίων ὃλων τῶν σημαντικῶν τοῦ Κόσμου. Η Νοσθηγία, δηλαδή, είνε μία ἀπὸ τὰς διλίγες χώρας, ἐνθα τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας δὲν διεψυλόζηθε ὑπέρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων.

Αἱ καταβαλλόμεναι ἀρ' ἔσερον εἰς τὰς ξένας ναυτιλίας ἐπιχορηγήσθεις δινοσφερίνουν σοβαρῶς τὸ ἔργον τῶν Νοθρηγῶν ἐφοπλιστῶν. Οὐδὲν λητῆς ἀνέγερεν ἐν προσεκπιένω τῷ παράδειγμα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου «Wilhelmsen», δύσις συγγενεῖμένων εἰς μίαν γραμμὴν τὸν ἀντιμετωπίζει τὸν συναγωνισμὸν Γαλλικῆς ἑταῖρας ἐπιχορηγουμένης διὰ 50 ἵπατ. κορινθιῶν ἑτησίως, ἐνῷ καὶ ἡ πρὸς τὴν Νότιον Αἰγαίονην Νοθρηγικὴ γραμμὴ τοῦ ίδιου Οἴκου ἐπετελεῖται ἀνευ οὐδεμιᾶς κρατικῆς ἄρογχῆς καὶ ἐν συναγωνισμῷ πρὸς Γαλλικὴν γραμμὴν, ἐπιχορηγουμένην διὰ 6 ἵπατ. κορινθιῶν ἑτησίως. Παρὰ τὰς ἀνίσους αὐτὰς συνθήκας ἐργασίας, οἱ Νοθρηγοί ἐφοπλισταὶ ἐπέτυχον, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἐπεκτείνουν τὴν δραστικὴν τους καὶ νὰ πινυόσουν τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν ὑπηρεσιῶν τους πρὸς τοὺς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς. Όφειλεται κυρίως τοῦτο εἰς τὴν ποιοτικὴν ἀνοτερόφθητη τοῦ Νοθρηγικοῦ στόλου καὶ εἰς τὰ συγχρονισμένα μότορά του που διαθέτει, ἀπόνα τοῦτο εἰς τὸν πλοιοστήτας των ναυαλάρων ἔνα σημαντικὸν φόλον εἰς τὰς εἰδίκης μεταφοράς, ιδίᾳ δὲ τὰς ἀπαράδεσμες ποστιανές ναυτιλίες που προσφέρει.

τας αφορμών φυστικών νεύρων ωδώντων και λαούρων είλαν.

Τό 1)3 της χρονιτόπτητος τῶν Νορθγιάνων δεξαμενοπλίων — ἐ-
ξηρολούθησεν ὁ κ. Klaveness — ἔχει πλεισθή εἰς «τάμι - τοσάρτεος» πα-
νηρᾶς διαφορείας, γεγονός ὅπερ ἔξασταλτεῖ μίαν ἐπιχερδῆ ὀπωσιδήποτε
ἐμετάλλευσιν. Οἱ ναῦλοι, βεβαίως, είνε σημερον ἑψηλότεροι ἀπὸ τὰ
ἐπίτεδα, εἰς τὰ ὄπια πλέοντα ὅσα τάνκερς ἔχουν πλεισθή ποδὶ καρων,
δὲν πρέπει ὅμως νὰ λησμονήσῃ, ὅτι ποδὸς διάλγων ἀζόμι μηνῶν τὸ 1)3 τῆς
χρονιτόπτητος τῶν δεξαμενοπλίων ἵπτα παπούτσιμενόν, ἐλλείψει ἕργα-
σίας, καὶ ὅτι οἱ τότε ἐπιχαρακτοῦντες ναῦλοι ήσαν ἔξαιρετα καμιοί.

"Οσον αφορά την φροτηγόν χωριτζούτητα, ο διάλιπτης τηγ δέκαρινε είς τρεις κατηγορίας. Εις τά δηξελούντα φροτηγά, εις τά φροτηγά άτμωπλαια μεγάλης χωριτζούτητος καί είς τά μικρά ή μετρίου μεγέθους φροτηγά άτμωπλαια. Τα πόπτα, δέ ηδυνήμασαν πόπτα κατά την διάρκειαν τῶν ἑταν τῆς κρίσεως νά κλείσουν ίσοσκελισμένους τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ταξίδιον τον, ἐνῷ καί κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἀσώμη μόλις ἐπέτυχον νά προσθούν εἰς ἐπαρχεῖς ἀποθέσεις τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῆς ἄξιας των. Τὰ μεγάλα φροτηγά ἀτμωπλαια ἐπέφεραν ἀσώμη περισσότερουν κατά τὴν περίοδον τῶν χαμηλῶν ναύλων, τοῦτο δὲ καὶ ἐπεισοδίους ὁριστικῶς τοὺς Νοθρηγοὺς ἐφοπλιστάς νά πάσσουν πλέον κάθε περιστέρων ναυτηγησιν ἀτμοσανίτων φροτηγῶν. Τέλος, ως πρὸς τὰ μικρὰ φροτηγά, τὰ ἀναζητούντα φροτηπόν, όποιν τοῦτο είνε δυνατόν νά ἐξυρεθῇ, αἱ μετά τὸν πόλεμον σημανεθεῖσαι μεταλλαγαὶ τῶν θαλασσῶν ὕδων τὸν ἐμπορίον ἵτεβιθασαν σημαντικῶς τὴν Νοθρηγικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν ἔργασιαν τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οὕτω, τὸ 1926 τὰ μικρά καὶ μετρίου μεγέθους Νοθρηγικά σκάψη μετέφεραν τὰ 59 οἱ τῶν ἔξαγωγῶν ξύλειας ἐκ τῆς Λευκῆς Θαλάσσης, ἐνῷ τὸ 1935 ἐξάλιψαν μόλις ἓνα ποσσοτὸν 24 οἱ. Η σημαντικὴ αἴτη ἐπάτωσις τῆς δράσεως τῶν μικρῶν φροτηγῶν ἐμβάλλει εἰς ἀνησυχίας τοὺς Νοθρηγοὺς ἐφοπλιστάς δεδομένον ὅτι τὰ σχάση τῆς κατηγορίας τούτης ἑπικούντιαν ἀγ-

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΤΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εισαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.
Ἄνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέ-
ρους λιμένας τοῦ Κόσμου.
Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὄρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιπρόσωποι:

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

καθεν ή σπουδιλική στήλη της Νορβηγικής ναυτιλίας. 'Από τά σκάφη αώτά ηρούσαν την σταδιοδορίαν των οι πλειστοί Νορβηγοί έφοπλισταί, ή δέ έργασία αώτών άκρως τῶν πλοίων, κινούμενον εἰς τὸ πλάσιον τῶν χωρικῶν ιδάτων, ἐνέχει λιτοτικὴν σημασίαν διὰ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἔθνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, η τις κυρίως ἀπασχολεῖται εἰς κατασκευάς πλοίων μικροῦ μεγέθους.

Ρουμανία

Νέα διώρυξ εἰς τὸν Δούγαβιν

'Η συνεχίζομένη ὑπὸ τῆς Γερμανίας ἔκτελεσις σειρᾶς ὅλης μεγάλων τεχνικῶν ἔργων πρὸς διάνοιξην μᾶς πλωτῆς ποταμίας ὁδοῦ ἔνουσῆς τὸν Ρήγον μὲ τὸν Δούναβιν, ἐφεκλέψει τὸ ἔνδιαφέρον ὅλων τῶν παραδοναβίων χωρῶν, ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν καὶ ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῶν ὅποιων προώριστα σημαντικὸν νὰ ἀσκήσῃ ἀντίτιτον. 'Η ταχεῖα πρόσδοσης τῶν ἔργων ἐπανέφερεν ἐπὶ τάπητος καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἐκβαθύνσεως τῶν ἔκβολων τοῦ Δοναύβεως, διὰ τὸ ὅποιον ἔνδιαφέρεται η Ρουμανία καὶ η Ἐθνικὴ τοῦ Δοναύβεως Ἔπιτροπή.

Αἱ συχναὶ προσχώσεις τοῦ διαύλου Σουλινᾶ εἶχον ἀναγκάσσει τὸν Ἔπιτροπὴν νὰ μελετήσῃ τὴν ἐκβάθυνσιν τοῦ διαύλου τῆς Κίλλας η τοῦ στομίου Ἀγίου Γεωργίου. 'Ηδη διώσις κατόπιν τῶν διεξαγεῖσιν ἐργανῶν, ἐγκατείθησαν ἀμφότερα τὰ σχέδια καὶ γίνεται σκέψις διανοῆσεως νέας διώρυγος, ητος δὲ διάκη ἀπὸ σημείου τινὸς τοῦ ποὺ τοῦ Δοναύβεως, παρὰ τὴν Ράσοβαν, μέχρι τοῦ Εὐξείνου, ἐγγὺς πρὸς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντίνεζ.

Σοβιετική Ρωσσία

Ἐξωτερικὸν ἐμπόριον καὶ ναυτιλίᾳ

Εἰς τὸν τύπον τῆς Μόσχας ἀναγράφονται πληροφορίαι σχετικά μὲ τὴν ἀπὸ καποῦ καταβάλλομένην προσπάθειαν αὐξήσεως τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τοῦ «Σόβτοργκαρτο» εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ Ρωσσικοῦ ἐμπορίου, ἀναφέρονται δὲ καὶ τὰ προονόματα διὰ τὸ 1936 στατιστικὰ δεδομένα, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προονόματα διὰ τὸ 1935. 'Ἄντια ἡ Σοβιετικὴ ἀνακοινώσεις δὲν θεωροῦνται ἀπλά λαγμένα τὸν προπαγανδιστικὸν γαραζῆρος τῶν, εἰνὲ ἐπὶ τούτοις ἔνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ συμμετοχὴν τῆς Σοβιετικῆς σημαίας ἐξαλύνεται, ὡς λέγεται, τὰ 37 οἱ τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ εἰδικότερον τὰ 33.3 οἱ τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὰ 30.6 οἱ τῶν εἰσαγωγῶν. Αἱ ἀντίστοιχοι ἀναλογίαι διὰ τὰ προονόματα ἔχουν 24.2 καὶ 67. 4 διὰ τὸ 1935, 10.4 καὶ 88.6 διὰ τὸ 1933 καὶ 7 οἱ καὶ 41.2 οἱ διὰ τὸ 1929. Οὕτως ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν τὸ ποσοστό τῶν μεταφορῶν διὰ Σοβιετικῶν σκαφῶν, διὰ μὲν τὰς ἔξαγωγῆς ἐπενταπλασιάσθη, διὰ τὴν δὲ κίνησιν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου σχεδὸν ἐπενταπλασιάσθη.

Ἐξ τῶν ἔξαγωγῶν εἰς, τὸ ἥμισυ τῶν φορτίων μετεφέρθη τὸ παρελθόν διὰ Σοβιετικῶν πλοίων, ἔναντι τοῦ 1) 3 διὰ τὸ 1935, ἐνῷ κατὸ δύκον, αἱ δύλικαι προτώσεις ἐπὶ Σοβιετικῶν σκαφῶν ἔγιναν εἰς 4.380.000 τ. διὰ τὰς ἔξαγωγάς, ητο 14.2 οἱ ἐπὶ πλέον τοῦ 1935 καὶ εἰς 840.000 τ. διὰ τὰς εἰσαγωγάς, ἔναντι 740.000 τ. διὰ τὸ 1935. Μετέφεραν ἀπόμνη τὰ Σοβιετικὰ πλοία καὶ 700.000 τ. ἐμπορεύμάτων μεταξὺ ξένων λιμένων, ἔναντι 625.000 τ. κατὰ τὸ 1935. 'Η ἐν γένει αὐξήσις τῆς συμμετοχῆς ἀποδίδεται δῆμον εἰς τὴν ἔνισχυσιν τῆς Σοβιετικῆς χωριτζότητος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν καταλληλοτέραν, ἐν τινὶ μέτρο, ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀποτοποικὰς μεταφορὰς, ἀνήλικον αὗται εἰς 24.2 ἐξατ. τόννων τὸ 1936, ἔναντι 21.8

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN ROTTERDAM

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD (N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVARATBEDRIJF)

SHIPBROKERS & AGENTS

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

20, Willemsekade
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY (GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR) SHIPBROKERS AGENTS

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

20, Willemsekade
ROTTERDAM,

NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

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

20, Willemsekade
ROTTERDAM,

ἐξατ. τόννων τὸ 1935, τὸ δὲ σύνολον τῶν φορτοεκφορτώσεων εἰς τοὺς διαφόρους Ρωσσικοὺς λιμένας ἔγιναν εἰς 63.2 ἐκατ. τόννων, ἤτοι εἰς διπλάσιον δύκον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1929. Εἰς τὴν δελτίωσιν ταῦτην συνέβαλον, ὡς λέγεται, η ἐπανέσησης τῶν μηχανικῶν μέσων τῶν λιμένων καὶ η ἐφαρμογὴ τῆς γνωστῆς ἀρχῆς Στακάνωφ.

Ἡ εὐρυτέρα συμμετοχὴ τοῦ Ρωσσικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς προεκάλεσεν, ὡς ἡτοῦ ἐπόμενον, τὴν μείσων τῶν ναυλώσεων ξένων σκαφῶν, δεδομένου μᾶλιστα, διὰ τὴν ἐξαγωγὴν ἀγροτικῶν προϊόντων εἰς ταῦθιμον μὴ ἀντισταθμίζειν ἀπὸ τὰς τονοθεῖσας ἔξαγωγὰς βιομηχανοποιημένων εἰδῶν. 'Απησχολήθησαν οὕτω, τὸ 1936, ξένα πλοῖα 5.570.000 τ. d.w μὲ συνολίκων ναύλων 3.500.000 λιρῶν περίπου, ἐνῷ τὸ 1935 εἰχον ναυλωθεῖ ὑπὸ τῶν Σοβιετῶν ξένα πλοῖα 7.600.000 τ. φορτίου. Εἰς τὰς ναυλώσεις τοῦ π. π. τὰ διὰ ξυλείαν κλειστέντα φορτιγά ἐκάλυπτον τὰ 44.3 οἱ τῆς ἀπασχοληθεῖσης ξένης χωρητικότητος, ἐνῷ η ἀναλογία διὰ τὰς μεταφορὰς γνωνθάκων ήτο 12.2 οἱ, μεταλλευμάτων 9 οἱ, χνιτσιδήρου 6.3, ἀπατί 5.2, πετρελαίου 5.2, σιτηρῶν 2.9 καὶ γενικῶν φορτίων 2.9 οἱ.

Ἐπὶ συνολικοῦ ἀριθμοῦ 1467 ἐπετελεσθέντων ταξιδίων, τὰ 364 ἀφεύρων τὸν τομέα Μαρίνης Θαλάσσης καὶ Ἀζοφικῆς, 342 τὸ Λενίνγραδ, 724 τὸν Βόρεον Θαλάσσαν, 30 τὴν θάλασσαν Καρα, τοῖα τὴν ἈποἈνατολήν καὶ τέσσαρα φορτώσεις μεταξὺ ξένων λιμένων.

Ἡ «Sovfracht», ἣντις ναυλώνει ὡς γνωστόν, μονοπλαιακῶς τὰ σκάφη διὰ λογαριασμὸν τῶν διαφόρων Σοβιετικῶν ἐμπορικῶν Ὀργανισμῶν ἡγολούσθησε κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο εἰς εὔρειαν κλίμακα τὴν τακτικὴν τῶν μαρτυροδοχίων «ετάμ - τσάρτερος». Άπινα ἐκάλυψαν τὰ 31.100 τὸν ναυλώσεων τὸ 1936 διὰ μεταφορὰς ξυλείας, μεταλλευμάτων, γνωνθάκων κλπ. φορτίου. Ἐπὶ τοῦ «Σόβτοργκαρτο» ἀπησχολήθησαν εἰς ετάμ - τσάρτερος 31 σκάφη, νυρίσιος διὰ μεταφορὰν ξυλείας ἐπὶ τὸν βορείον λιμένων. Αἱ ναυλώσεις ἐξέλιστον καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ἐκ Μόσχας καὶ Λενίνγραδ, μὲ δύλικον ποσοστὸν 73.2 οἱ ἐπὶ τῆς ναυλώσεως χωρητικότητος, εἰς τὸ πόλον ὃστε η ἔργασία ναυλώσεων ἐπέλασθεν ἐπὶ τὸν έντονον έπειτα τοῦ Σοβιετικῶν ἀντιτροποεπειδή σημαντικότατα.

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

Καὶ χρησιμοποιήσατε τα
ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL

Θέλετε ἔξασφαλίση οίκονομικωτάτην
συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

- Captain N. B. Metaxas, 61, St. Mary Axe, London, England.
- "Intercontinentale," Πειραιεὺς, Αθῆναι, Θ)νίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα
χρησιμοποιούντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



M A R K

Ναυτικαὶ τεχνικαὶ γνώσεις

Βελτίωσις εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν λεβήτων

Ἡ τάσις πρὸς βελτίωσιν τῆς ἐν γένει ἀπόδοσεις τῶν μηχανῶν τῶν πλωτῶν ίδια πλοίων, ἐδημοσίγησε πλείστας δύος τροποποιήσεις. Αἱ ἐφαρμογαὶ νέων μεθόδων ἀφοροῦν κατὰ κυριώτερον λόγον τὴν μηχανὴν ἢ τὰ δοηθητικὰ μηχανῆματα καὶ ὀλιγάτερον τοὺς λέβητας, ἐφ' ὃσον γενικῶς ἐπιφρατεῖ ἡ γνώμη, ὅτι εἰς τοὺς κυλινδρικοὺς (σκωτικοὺς) λέβητας ἔχουν φάσει ἡδη εἰς σημεῖον μὴ ἐπιφρέπον περιττόν σοβαρὰς βελτιώσεις.

Οὐχ ἡττον δύος ἡ λεπτομερεστέρᾳ ἔξεταις τῶν συνθηκῶν καύσεως εἰς τοὺς λέβητας τούτους καὶ συστηματοποιημένη ἔχουν ἀποδεκνύονται ἔκαστοτε, ὅτι ὑπάρχει πάντας ἀρχετοῦ περιθώριον πρὸς βελτίωσιν. Εἰς τῶν κυριώτερων παραγόντων τῶν ωθημάτων τὴν ἀπόδοσιν τῶν λέβητων εἶναι ἡ λεγομένη περισσεία ἀέρος καύσεως, τὸ ποσὸν δηλαδὴ ἀέρος, τὸ ὅποιον εἰσάγεται εἰς τὸν λέβητα ἐπὶ πλέον τοῦ θεωρητικῶς ἀπαιτούμενον διὰ τὴν τελείαν καῦσιν τῆς χρησιμοποιημένης καυσίμου ὑλῆς.

Σκοπὸς τῆς περισσείας ἀέρος εἶναι ἡ ἔξασφάλισις τοῦ ὅτι τὸ εἰς τὸν ἄρχα περιεχόμενον διζυγόνον θὰ ἀναμυγῇ μὲν ὅλον τὸν ἐντὸς τῆς καυσίμου ὑλῆς περιεχόμενον καθαρὸν ἄνθρακα καὶ τὸ ὑδρογόνον, τὸ ὅποιον ὅλα τὰ καύσιμα περιέχουν, οὕτως ὥστε εἰς τὰ προϊόντα τῆς καύσεως νὰ μὴ παραμείνῃ οὐδὲν καύσιμον συστατικὸν ἀγανάκτιον καὶ συνεπῶς ἀζησμοποίητον. Ἡ ἔξασφάλιος ὅμως ἀντὶ διὰ τῆς περισσείας ἀέρος συνεπάγεται καὶ σοβαρὰν μείωσιν τῆς ἀπόδοσεως, δεδομένον, ὅτι ὁ ἐπὶ πλέον τοῦ θεωρητικῶς ἀπαιτούμενον, ἀλλο, μὴ χρησιμοποιημένος διὰ κηματίου ἔνωσιν, θερμαίνεται, ἀπορροφῶν ἀρχετοῦ μέρος τῆς ἀναττυπούμενης θερμότητος, ήτις οὕτω δὲν χρησιμοποιεῖται πρὸς ἀπαιτούμενην, οὗτο δὲ θερμανθεῖς, ἔχαγεται καὶ πάλιν εἰς τὸν ἀπόδοσιαν. Ἡ ρύμιος τῆς καταλλήλου περισσείας ἀέρος διὰ ἔχαστον τῶν καρυστικούμενῶν καυσίμων καὶ διὰ κάθε περιπτώσιον, ικανίαται πολλάκις μεταξὺ ἐντριτῶν ὅριον, καὶ ἡ μείωσις ἀντὶς συνεπάγεται ἀναμυγσητήτως ἐπαύσησιν τῆς ἀπόδοσεως τοῦ λέβητος, ἐφ' ὃσον βεβαίως ἔξασφαλίζεται τελεία καῦσις.

Ἄπο τῆς ἀπόφεως ταύτης εἰς πλεονεκτικωτέραν θέσιν ἐνόρισκονται τὰ ὑγρὰ καύσιμα, ἔνθα δὲ τέλεος διασκορπισμὸς τῶν καυσίμων ἐπιτρέπει ἀπαρκὴ ἀναμυγὴν αὐτῶν μετά τοῦ ἀέρος καύσεως, οὕτως ὥστε ἡ περισσεία ἀέρος νὰ μὴ ὑπερθερμῇ σχεδὸν ποτὲ τὰ 10 οῦ τῆς θεωρητικῆς ἀπαιτούμενης (πολλάκις δὲ εἰναι καὶ 0), ἐνῷ εἰς τὰ στερεά, καὶ κυρίος εἰς τὸν ἄνθρακα, ἡ διαφυγὴ ἀέρος καύσεως, ἀχρησιμοποιήτου, διὰ τὸν μεταξὺ τῶν τεμαχίων διακένον ἐπιβάλλει εἰς φυσικὸν ἴδια ἐλκυσμόν, περισσειῶν ἀέρος, τὴν δοπιαν συνήθως ὑπολογίζουν εἰς 100 οῦ. Ἡ καῦσις κονιοποιημένου γαλανθρακοῦ ἐλαττώνει τὸ ποσοστόν τοῦτο εἰς τὴν τιμὴν τοῦ διὰ τὰ ὑγρὰ καύσιμα ἀπαιτούμενου, καὶ τοῦτο εἶναι ἐν τῶν μεγαλύτερων πλεονεκτημάτων τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ.

Ἐκ τῆς τελείας καύσεως ὅλων τῶν εἰδῶν καῦσιμων παράγεται διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος καὶ ἡ μέτοχης τῆς ποσότητος αὐτοῦ, ἡ μᾶλλον τῆς ἀναλογίας αὐτοῦ ἐντὸς τῆς ὑλῆς ποσότητος τῶν ἔξεχομενῶν διὰ τῆς καπνοδόχου καυσαερίου, εἶναι καὶ ἐν μέτρον ἔλεγχον οὐ μόνον τῆς τελείας καύσεως, ἀλλὰ καὶ τοῦ ποσοστοῦ τῆς περισσείας ἀέρος, καὶ τοῦτο, διότι ἡ ἐν τῆς ἀναλώσεως ὠρισμένης ποσότητος καῦσιμων ποσότητος διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος πρέπει νὰ εἶναι περιποτον σταθερά. Ἀλλὰ καὶ ἐν τοῦ ἔλεγχον τῆς θεμοκοσμίας τῶν διὰ τῆς καπνοδόχου διεργομένων καυσαερίων εἶναι δινατός ὁ ἔλεγχος τῆς περισσείας ἀέρος, δεδομένον, ὅτι μεγάλη περισσεία ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα μικροτέραν θεμοκοσμίαν.

Ἡ ἔξαρθρωσις τῆς ἀπόδοσεως τῶν λέβητων ἀπό τῆς ἀπόφεως ταύτης, στηρίζεται ὡς ἀνωτέρῳ, ἐπὶ τῆς μετρήσεως τοῦ ποσοστοῦ τοῦ διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος διὰ εἰδίκουν συσκευῶν, ἀρκετά ἀπολογούμενων, ὡς καὶ εἰς τὸν ἔπιλον σύγχρονον ἔχει ἐπινοηθῆ ἀπό τὴν οἰκονομίαν, τὴν

ἔλεγχον τοῦ διοξείδιον διὰ χημικῶν μεθόδων, ἀντικαθίστανται σήμερον διὰ ἡλεκτρικῶν τοιούτων, αἵτινες μᾶλιστα ὅταν συνδέωνται διὰ ἀντοργανικοῦ μηχανήματος, δίδονται ἐν συνεχείᾳ τὴν πρόδοσην τῆς καύσεως, τῆς δόπιας οὔτως ἡ παρακολούθησις αἴτιοματοποιεῖται καὶ ἐκφέγει τῆς ἐμπειρίας καὶ τῆς ἀτομικῆς κρίσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν μηχανῶν. Ἡ ἔγκατάστασις τοιούτων συσκευῶν δὲν θεωρεῖται σήμερον πολυτέλεια, οὔτε καὶ ἐπὶ φορτηγῶν ἀκόμη νεοτεύκτων πλοίων. Διὰ τῆς τοιαύτης μετρήσεως τῆς περισσείας τοῦ ἀέρος, ἐπὶ τῇ διάστησι συγκεκριμένων ἡ ὁδὸς σταθμούμενόν παραγόντων οὗτος οὐλογίστης, ως θεμέλιον τοῦ προστίθμου, διαδούνται αἱ ἀπόλειαί διὰ τῆς λεβήτων παντού, ὡς οὐλογίστης τῶν λεβήτων. Ομοίως εὐνοήστερα εἶναι διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ, δεδομένου, ὅτι τότε εἶναι δυνατή, ὡς γνωστόν, καὶ ἡ προθέρμανσις τοῦ ἀέρος καύσεως ἐντὸς προθερμαντήρων, ποτοθετουμένων ἐντὸς τῶν καπνοθάλαμων.

Διὰ τοιάτιας συνθήκας, ἀρκαὶ πάσιν πετρελαίου μὲ τεχνητὸν ἐλκυσμόν, εἰς τὴν κυλινδρικοὺς λέβητας ἀναφέρονται ἀποτελέσματα ἐπὶ ξένου πλοίου, εἰς τὸ διπόδιον ἡ ὑλὴ ἀπόδοσης τῶν λεβήτων ἀνήλθεν ἀπὸ 79,5 εἰς 83 οῦ διὰ μόνης τῆς περισσείας ἀέρος κατόπιν ἐπισταμένου ἔλεγχον τῶν καυσαερίων. Ταῦτα διὰ κατανάλωσιν 27 τόννων πετρελαίου ἡμερησίως ἀνέρχονται εἰς 500 τόννους μὲ περιεκτικότητα 12,3 οῦ οἱ διοξείδιοι τοῦ ἄνθρακος. Ἡ αὔξησις τῆς ἀπόδοσεως κατὰ 3,5 οῦ οηκονομίαν 1 τόννον περίπον ἡμερησίως.

Συγχρονισμένον φορτηγὸν ἀτμόπλοιον

Ὄτι τοιούτον δύνανται νὰ χαρακτηρισθῇ τὸ ἐκτελέσαν ἦδη ἐπιτυχεῖς δογματικοὶ φορτηγοὶ «Mulgibinda», προοριζόμενον διὰ μεταφορᾶς γενικοῦ φορτίου ὡς καὶ ἀνθρακος εἰς τὰς Αντστραλιανὰς ἀπτάς. Είναι σκάφος μήκους 220 ποδῶν καὶ πλάτους 39, τύπος δηλαδὴ φορτηγὸν μεγάλης ἀπτοπλοίας, καὶ ταχύτητος 11,5/6 καρδίων, διὰ τὴν δοπιάν τὸ σχῆμα τῶν ἑψάλων διεμορφώθη καταλλήλως δι᾽ ἐκτελέσεως δοκιμῶν ἐπὶ προτύπων ἐν τῇ δεξαμενῇ. Τὴν προβληματικήν ταχύτητα τὸ ἔτοιμον πλοίον ὑπερέβη κατὰ 1 μίλιον εἰς τὰς ἐποικίους δομούς.

Ἐνδιαφέρον ἀπό πάσης ἀπόργεως εἶναι τὸ σύστημα φορτοεκφορτώσεως εἰδίκων μελετηθέν ἐπὶ τῇ διάστησι τῶν ἐφορτιστῶν καὶ ἀποτελέσματος ἀπὸ δύο φορτηγοῖς 10 τόννων, εἰς τὸν προφαίνονταν ιστόν, διό τον 7,5 τόννων εἰς τὸν προμνάσιον καὶ 4 τὸν 2,5 τόννων εἰς ἐνδιαμέσους ἀνεξαρτητούς στύλους, ἐξυπερτοιχιμένους ἐπὸ τεσσάρων ἀπτοκνήτων διορθώσικων παρούσιων. Ἐπάλλοτον τοῦ στοιμών τῶν κυτῶν προβλέπονται ἀνὰ δύο μεγάλαις θυρίδες φορτίσεων (μπαραφαῖς) εἰς ἐκατέραν τῶν πλευρῶν διὰ τὴν ἀπόργεωσιν εἰσόδου εἰς τὸ ὑπόρραγμα (ween deck) πρὸς εὐζόλωτέραν στοιβαίων καὶ ἐκφόρτωσιν. Ἀξιοσημείωτον εἰσέστη εἶναι, διό ἐπειδὸν τοῦ συστήματος φορτίσεως καὶ τὸ σύστημα ἀγκυροβολίας καὶ χειρισμῶν συμπληρώνται δι᾽ εἰδίκουν ἀποκνήτους ἔλιξτρον εἰς τὴν πρύμνην τοῦ πλοίου. Δεδομένον δὲ ὅτι καὶ ἡ κίνησις τοῦ πληδαλίου γίνεται διὰ τηλεκινητήρος (Telemotor) τὸ πλοίον παρουσιάζεται ὄντως ἀπολύτως συγχρονισμένων καὶ μὲ πάσαν δυνατήν εὐεολάτην ὡς πρός τὸν έσοδον τοῦ καταστρόματος.

Ἀνάλογος πρὸς τὸν πλοίον τοῦ ἔξοπλισμοῦ εἶναι καὶ ἡ παρεχομένη ἀνεσις εἰς τὴν ἀνδιάτησιν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος, ὡς καὶ ἡ κατὰ διάταξις καὶ ἐπίληπτος τῶν τεσσάρων καυματῶν δι᾽ 8 ἐπαβάτων μὲ ἰδιαίτεραν τραπέζαριαν καὶ καπνοτήριον.

Ἐπι, διότις, ἔνδιαφέροντα διὰ τοῦ πλοίου τοῦ ἔξοπλισμοῦ εἶναι καὶ ἡ προθέρμανσις τῶν καυσαερίων τῶν διπόδων παρακολούθησις καὶ παρατητήριος (Telemotor) τὸ πλοίον παρουσιάζεται ὄντως ἀπολύτως συγχρονισμένων καὶ μὲ πάσαν δυνατήν εὐεολάτην ὡς πρός τὸν έσοδον τοῦ καταστρόματος.

Ἐπι, διότις, ἔνδιαφέροντα διὰ τοῦ πλοίου τοῦ ἔξοπλισμοῦ εἶναι καὶ ἡ προθέρμανσις τῶν καυσαερίων τῶν διπόδων παρακολούθησις καὶ παρατητήριος (Telemotor) τὸ πλοίον παρουσιάζεται ὄντως ἀπολύτως συγχρονισμένων καὶ μὲ πάσαν δυνατήν εὐεολάτην ὡς πρός τὸν έσοδον τοῦ καταστρόματος.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTSTRIPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

EΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

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

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

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

"Η νυνία μηχανή κατασκευής τοῦ έργοστασίου North Eastern, Marine Engineering, Co, είναι τοινήλης έκτονώσεως παλινδρομική (16,5X28,5X48-33 λιτρών) έργαζομένη μὲ πίεσιν 215 λιτρών καὶ έπερθεμόνιον άτμου θερμοκρασίας 550° Φαρενάϊτ. Ή κορής έπερθεμόνιον άτμου καὶ ή τάσις πρός έπιτεντίνιον οίκονομίας έπεβαλαν τὸν έφοδιασμὸν τῶν κυλίνδρων ύψηλῆς καὶ μέσης διὰ διπλῶν βαλβίδων είσαγωγῆς καὶ έξαγωγῆς, εἰς τὸ πόμον καὶ τὸ πινθένα (Poppet valves) κινούμενον ὑπὸ έκκεντροφόρου διαμήκους ἄξονος (σύστημα τῶν κατασκευαστῶν) λαμβάνοντος τὴν κίνησιν ἀπὸ τὸν στροφάλον, μέσῳ συγκλινόντων τόξων Στήφενον. Τὰ παρεμβόσματα τῶν στροφιθαλάμου καὶ ή λίπαντος ἀντιπροσωπεύοντων τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς σχετικῆς πείρας ἐκ τῆς κορημοποιήσεως έπερθεμόνιον άτμου εἰς τὰς παλινδρομικάς.

Άναλόγων ἀποδόσεως καὶ ἐπιμελείας εἶναι καὶ δῆλα τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα καὶ τὰ ἐπιστόματα καὶ δργανα τοῦ μηχανοστασίου. Εἰς τὰ ἀνεξάρτητα βοηθητικὰ μηχανήματα περιλαμβάνονται μεταξὺ τῶν ἄλλων ἴδρωντικὸς ἐκβολεὺς τέφρας, βραστήριο 10 τόννων καὶ διελιστήριον, ἐπροσθέτως δὲ βοηθητικὸν φυγεῖον φυτικῆς ἐπιφανείας 400 τετρ. ποδῶν διὰ τὴν ἐνδιάμεσην τῶν ἀτμοβαρούλων φορτώσεως, ὡς καὶ δύο ἡλεκτροπαραγωγῆς ἀτμοσύνητα ζεύγη.

Χαρακτηριστικῶν εἰναι, δῆτι ἡ ἔξεπτάλευντις τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ὑπερθεμόνιον άτμου ἐπεξετάθη καὶ ἐπὶ τὸν βοηθητικὸν μηχανημάτων, ἔργαζομένων μὲ τοιοῦτον άτμον, ἐπτὸς τοῦ μηχανήματος πηδαλίου, τοῦ μόνου ἔργαζομένου μὲ κεροφερμένου.

Ως κατακλείς τῆς ἔφαρμογῆς τόσον ἔξειλημένων μεθόδου δύναται νῦν θεωρηθῆ τέλος ἡ ἔγκατάστασις ἐντὸς τοῦ πλοίου ἴδρωντικῶν λεβήτων τύπου Balcock καὶ Wilcox ἔφοδιασμένων μὲ μηχανικάς ἐσχάρας. Ή ἔφαρμογή τοιούτων ἐσχαρῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ἐν λόγῳ τάπου θεωρεῖται ὡς γεγονός λίαν ἀξιοσημείωτον εἰς τοὺς Ἀγγλικούς τεχνικούς κόλους.

Οἱ λέβητες συνολικῆς θερμαινομένης ἐπιφανείας 4000 τετρ. ποδῶν, ἔργαζονται μὲ πίεσιν 235 λιτρῶν ἀνὰ τετρ. δακτ., δῆτις ἐποβιβάζεται εἰς 215 εἰς τὴν ἔξαγωγὴν τῶν ὑπερθεμαντήρων. Διὰ τὴν σίνησιν τῶν ἐσχαρῶν χρησιμοποιοῦνται δύο ἡλεκτροχονητῆρες 4 λίποντος ἔκαστος.

Διὰ τὴν λειτουργίαν προβλέπεται τεχνητὸς ἔλευσμός, ἀμφοτέρων τῶν συστημάτων βεβαιωμένης εἰσπονής καὶ ἐκπονής, μὲ τὴν δυνατότητα τῆς χρησιμοποιήσεως καὶ μόνον τοῦ ἐνέργου. Εάν προστεθῇ διὰ προβλέπεται καὶ προθεμαντήριο ἀέρος καθάρεως, δύναται νῦν λέχθῃ, δῆτις ὡδὲν ἐπὶ πλέον τοῦ δ.τι προβλέπεται ἀπέμεινε διὰ τὴν ἐπίτεντίν της μεγίστης δυνατῆς ἀποδοσεως.

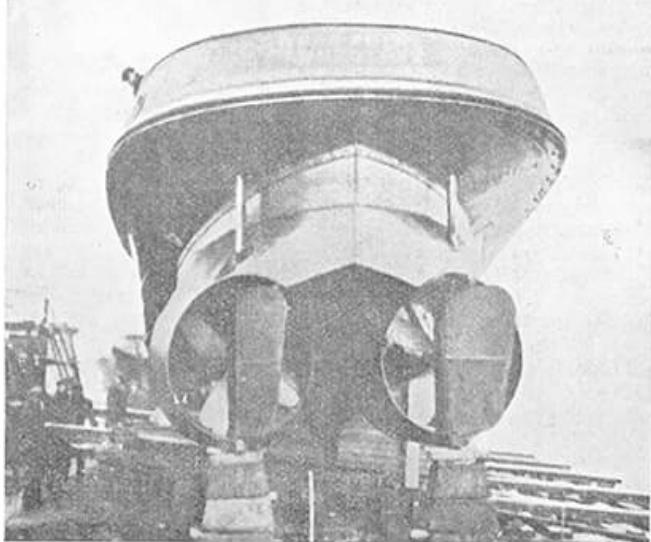
Τὸ λειτουργίαν εἶναι, ὡς εἰκός, ἔφοδιασμένων μὲ πλήρη σειράνων παραπλούσιησεως καὶ ἐλέγχου τῆς καθάρεως ὡς καὶ σύστημα τελείου καθαρισμοῦ καὶ ἐξαπλισμοῦ τῶν αὐλῶν, ὑπερθεμαντήρων καὶ προθεμαντήρων δέρος, χρησιμοποιούμενον πρὸς τοῦτο ὑπερθεμόνιον άτμον, ὡς καὶ μὲ πλήρη σειράνων συσκευῶν καθαρισμοῦ (φιλτραρίσματος) τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος.

Ρυμουλκὸν μὲ «δακτυλίους» τύπου «Kort»

Εἰς τὴν Καλούνταν ναυπηγεῖται διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐγείρι λιμένου ἔνα ρυμουλκὸν διπλέλαιον, εἰς τὸ σύστημα προώσεως τοῦ ὄποιον ἔφαρμοζεται ἡ ἐφεύρεσις Kort, τῆς «φροντιστούσιον σήμαργος». Οἱ ίδιοκτηται τοῦ ρυμουλκοῦ ἔχηταισαν ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς νῦν ἐπιτύχουν μίαν σταθερὰν δύναμιν ἔλευσις 15 τόννων, μὲ δύναμιν μηχανῶν 1500 λίπον, οἱ ναυπη-

γοὶ δῆμος ὑπέδειξαν — ἀνευ ἐγγύησεως — δύναμιν ἔλευσις 13,5 τόννων μὲ τὴν αὐτὴν ἵπποδύναμιν. Τοῖς ἔξηγηθη τότε νὰ προσδιορίσουν πρωτοβούλως τὴν ἀπαιτούμενην ἵπποδύναμιν διὰ τὴν ἐπίτεντίν ἔλευσις 15 τόννων, ἀλλ' ἀπειρίθη ἀδύνατος ἡ τοποθέτησις λεβήτων δι' ἵπποδύναμιν ἀνοτέραν τῶν 1200 λίπον, χωρὶς νὰ αὐξηθῇ τὸ προδιαγραφαῖν διὰ 32 πόδας πλάτος τοῦ σκάφους.

Τὸ ολιζὸν μῆκος τοῦ ρυμουλκοῦ είχε περιφοριθῆ εἰς 90 μόνον πόδας, ἐπὶ τοῦ μήκους δὲ τούτου δὲν ἐπετρέπετο αὔξησις τοῦ πλάτους. Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως, ἐν τούτοις, «προφρονοειδῶν σημάργων», τύπου Kort ἀπηγήθησαν 900 μόνον λίπον διὰ τὴν καθορισθεῖσαν ἔλευσιν τῶν 15 τόννων, μὲ ολιζὸν μῆκος πλοίου 90 ποδῶν καὶ πλάτος 30, ἐπειδήσης



Τὸ πρώτην τοῦ ρυμουλκοῦ μὲ τὰς δύο δίλιξας, τὰς «προφρονοειδεῖς σημάργων» Kort καὶ τὰ πηδάλια Oertz.

οὗτοι σημαντικῆς οίκονομίας τοῦ κόστους ναυπηγήσεως, ὡς ἐκ τῆς μεγίστης τοῦ μεγέθους τῶν μηχανῶν, τῶν λεβήτων καὶ τοῦ σκάφους, ἔναντι τῆς δαπάνης δι' ἓνα κανονιζόν πρυμουλκὸν 1200 λίπον μὲ ίσανότητα ἔλευσις 13,5 τόννων. "Ενα ἐπίσης πρόσθετον πλεονέκτημα ἔγκειται καὶ εἰς τὴν ἀξιόλογον οίκονομίαν κανοίμον πλῆν, συνεπείᾳ μειώσεως τῆς ἵπποδύναμεως.

Τὸ φιθὲν πρυμουλκὸν διὰ ἔφοδιασθῆ μὲ διπλᾶ πηδάλια Oertz, διὰ τῶν ὅποιον — ὡς λέγεται — ἐπιτυγχάνεται ἡ πηδαλιούχησις, εὐθὺς ὡς τεθόν ἐν λειτουργίᾳ μὲ μηχανῶν καὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐγένητος πλάτους τοῦ διὰ τὴν ἔξηγη ἀποτοτήσεως.

Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός τοῦ Β. Ν.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE CO LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

"NAYTIKA XRONIKA,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
EN PTEIRAI

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "XRONIKA"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 — ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA,"
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

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

'Από τήν κίνησιν τής ναυτιλίας μας

"Η Ναυτική έταιρία Κουλουκούντης" A.E.

Μὲν έδραν τὸν Πειραιά καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ναυτική έταιρία Κουλουκούντης, Α. Ε.», ιδρυθή νέα ἔταιρία σοὶ πόνον ἔχοντα τὴν διεξαγωγὴν πάσης φύσεως ἐφοπλιστικῶν καὶ ἐν γένει ναυτιλιακῶν ἔργων. Τὸ περιάλιον τῆς έταιρίας ὅρισθη ἐις 1.000.000 δρ., καὶ εἶναι διηγομένην ἐις 2000 μετοχὰς 500 δρ. ἐπάστη, τὸ δὲ πρότον αὐτῆς διοικητικὸν συμβούλιον ἀποτίθη ἐκ τῶν κ. Ιω. Γ. Κουλουκούντη, Ἐμμ. Β. Μαρούλεντος, Μηνᾶ Ε. Διαζήτη καὶ Νικ. Μαστραντρέα.

Παρηγγέλθη καὶ δεύτερον δεξαμενόπλοιον

Εἰς τὰ Σονητικὰ ναυτηγεῖα τὸν Gotaverken παρηγγέλθη πόδι ἡμερῶν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἀριστ. Ὁνάση ἀντὶ 170.000 λιρῶν καὶ δεύτερον μότο — τάναρε, χωρητικότητος 12.000 τόννων d. w. Τὸ πρῶτον ὑπὸ ναυτήγησιν δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Ὁνάση, 15.200 τ. γραφός, θὰ παραδοθῇ τῷν "Ανοιξιν τοῦ 1938, τὸ δὲ ἥδη παραγγελθὲν δεύτερον περὶ τὰ τέλη τοῦ 1938 — ἀρχὰς τοῦ 1939.

— Τὸ παραγγέλθεν ἄφ' ἔτερον παρὰ τῆς ἔταιρίας «Πέτρος Νομίζος» φορτηγὸν ἀπόπλοιον 9500 τ. d. w., ἀντὶ δαπάνης 113.800 λιρῶν, περὶ οὐ ἀνεγόφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυτηγεῖα «Burntisland Shipbuilding Co.».

Τοεῖς νέαι ἔταιρίαι ἐν Λονδίνῳ

Ίδρυθη ἐν Λονδίνῳ καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «A. Lusi, Ltds», νέα ναυτική έταιρία, μὲ κεφάλαια 40.000 λιρῶν, σοὶ πόνον ἔχοντα τὴν ἐξτέλεσιν πάσης φύσεως ἐφοπλιτικῆς ἔργων. Διενθντὰ τῆς νέας έταιρίας ὄρισθησαν οἱ κ. κ. "Αγγ. Λουζης καὶ Ιω. Κ. Καρράς, τὰ δὲ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς: 11 — 12, Bury Street, E. C. 3, London.

— Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Beaconray Steamship, Co.,Ltds», συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ ἐπίσης νέα ναυτική έταιρία μὲ κεφάλαια 1000 λιρῶν καὶ μὲ διευθυντὰς τοὺς κ. κ. Σπυρ. Καποδάην καὶ Gordon O. Till. Τὰ γραφεῖα τῆς έταιρίας ταῦτης ἐγκατεστάθησαν εἰς: 13, St Mary Axe, E. C. 3, London.

— Τέλος συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ ἔταιρία παρὰ τοῦ κ. Ιω. Λιβανοῦ μὲ κεφάλαια 25.000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Jenny Steamship Company Ltds».

Δάνειον εἰς τὸν Δῆμον Πειραιῶς

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαζικὸν Ταμεῖον ἀπεράσισ τὴν χορήγησην εἰς τὸν Δῆμον Πειραιῶς δανείου 10.000.000 δρ., μὲ τόπον 6½ ο.ο., δι' ἔργα ὁδο-

VINKE & C_o

*Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines*

ROTTERDAM

Tel. Address: **VINKECO**

AMSTERDAM

ANTWERP

ποίας. Τὸ ἐν λόγῳ δάνειον θὰ ἔσοφληθῇ ἐντὸς 10ετίας, εἶναι δὲ ἡγγυημένον δι' ἑπτήμηνς ὥρισμένης ἀνιντὸν δημοτικῆς περιουσίας

— Διὰ τὴν ἀνέγερσιν ἀφ' ἔτερον εἰς Πειραιᾶ Ναυτικοῦ μεγάρου ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸς στέγασιν ὅλων τῶν ναυτικῶν ἐπηρεσιῶν, ἔχοργηθησαν πιστοποίεις 1.000.000 δρ. ἐπὸ τοῦ ἐπουργείου Πρωτεινούσης καὶ 1.000.000 δρ. ἐπὸ τοῦ Δήμου Πειραιῶς.

'Η πλοηγικὴ ὑπηρεσία

Τὴν ποιῶν τῆς 27ης Ἰουνίου ἐτελέσθησαν, παρονοίᾳ τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ πολλῶν ἀντιτερόντων λιμενικῶν ἀξιοματικῶν, τὰ ἐγκαίνια τοῦ ἀνεγερθέντος εἰς τὸ Περιπτερον τοῦ Πειραιῶς προλημένους μεγάρου τῆς «Πλοηγικῆς ὑπηρεσίας».

Οἱ ἀσύρματισται τῶν ναυαγοσωστικῶν

Οἱ ἐν Ἑλλάδι ναυαγοσωστικοὶ Οἰκοι ἔτεγραψαν μετὰ τοῦ «Συνδέσμου Ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ Ε. Ν.» συνλογικὴν σύμβασιν, φυσικῶς τὸ μισθοδόγον τῶν ἀσύρματων ἐπὶ τῶν ναυαγοσωστικῶν, ὃς ἐξῆν: Ραδιοτηλεγραφητής α' τάξεως δρ. 5500 καὶ 6' τάξεως δρ. 3750 μηνιαῖς. Η ὑπογραφεῖσα συμφωνία βασίζεται εἰς τὸν σχετικὸν Νόμον, θὰ ισχύῃ δὲ δι' ἐν δημονονήσιν ἀπό της 1ης Ἰουνίου, μὲ παράτασιν ἐπ' ἀδριστον, ἐρόσον δὲν ἥμελε καταγγελθῆ παρὸν ἐνός τῶν συμβαλλομένων μερῶν. Εἰς τὰ δημισθέντα ποσά περιλαμβάνεται καὶ ἡ τροφοδοσία κατὰ τὴν ἐν Πειραιᾷ μόνον παραμονὴν τῶν ναυαγοσωστικῶν. Υποχρεοῦται ἐπίσης διὰ τῆς σύμβασιος ταῦτα τὸ «Συνδέσμου Ραδιοτηλεγραφητῶν» νὰ ἔχῃ εἰς πάσαν στιγμὴν διαθέσιμους ραδιοτηλεγραφητὰς διὰ τὰ ναυαγοσωστικά μὲ τὸ ἄνω μισθολόγιον. Τὴν σύμβασιν ἔτεγραψαν οἱ κ. κ. Μάτας καὶ Βερνίκος, διὰ δὲ τὸν «Συνδέσμον Ραδιοτηλεγραφητῶν» ὁ πρόεδρος αὐτοῦ κ. Αθαν. Παπαναστασόπουλος.

'Η υπόθεσις τοῦ ἀπὸ «Άντωνης Γ. Λαιμός»

Οἱ πλοιοκτῆται, ὁ πλοίωμος καὶ οἱ ιδιοκτῆται τοῦ γαυμαζακοφορτίου τοῦ διηθισθέντος εἰς τὴν Μάγγην φορτηγοῦ «ΑΝΤΩΝΗΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ», ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ Ἀγγλικὸν ἀντιτορπιλλόν τοῦ «ΚΕΙΤΗΣ», ἥγειραν ἀπώτησιν ἀποζημιώσεως παρὰ τὸν Βρεταννικὸν Ναυαρχεῖον, διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἀποσκευῶν τοῦ πληρόματος, ἐνῷ καὶ τὸ Ναυαρχεῖον ἔπεστήριζεν ἀνταπάτησιν διὰ τὰς προξενητικὰς εἰς τὸ πολεμικὸν σκάπος ζημιας. Η ὑπόθεσις παρεπεμφθῇ τὴν 23ην Φεβρουαρίου τοῦ ἔτους. Εἰς τὸ διατητήριον ὑπὸ τοῦ άξονδηνούς δορυφόρου: Οἱ διατητῆται θὰ ἔμελέτα τὰς ἀπονεις τῶν διαδίκων μερῶν, θὰ ἔξτατε τὰς προφορίων ἔνα μάρτυρα δι' ἐκάπερον τῶν πλοίων καὶ ἔνα ἐμπειρογνόμων καὶ θὰ ἔδικαστο τὸν φοροσόμιον οἰονδήποτε στοιχείον ἢ ἔγγραφον, ἀναγκαιούντος τοῦ την ἀντιληφθεῖν τοῦ, διὰ νὰ μορφώσῃ σαφῆ γνώμην ἐπὶ τῶν συνθηκῶν τῆς συγκρούσεως. Η διατητικὴ ἀπόφασις εἶδε νὰ ἔξεδιδετο μέχρι τῆς 30ης Ιουνίου ἢ καὶ ἀργότερον, ἐὰν παρίστατο σχετικὴ πρός τοῦτο ἀνάγκη, κατὰ τὴν οποίαν τὸν διατητή τοῦ Σερ Πιλέρ, χωρικοῦ Νομικοῦ Συμβούλου. Η διατητικὴ ἀπόφασις ἔξεδιδοθῇ πράγματι τὸν παρελθόντα μῆνα, ἀποφανεῖται δὲ δι' αὐτῆς ὁ διατητής ὅτι ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἔσφαλον, κατανεμούμενης τῆς εισθύνης των κατὰ τὸ 1/3 ἐπὶ τοῦ «Ελληνικοῦ φορτηγοῦ «Άντ. Γ. Λαιμός» καὶ κατὰ τὰ ἐπόλοιπα 2/3 ἐπὶ τοῦ πολεμικοῦ Keith».

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Παρὰ τοῦ κ. Α. Ιωαννίδη ηγοράσθη ἀντὶ 12.750 λιρῶν τὸ Γαλλικὸν φορτηγὸν «SAINT TROPEZ» 2096 τ. γραφός 3300 τ. φορτίου, μὲ ἑμέραντον 20.1 ποδῶν καὶ ναυτηγήσιος 1919, μὲ σερβίου Νοι τοῦ 1935. Τὸ σαράφος παραληφθὲν εἰς Βόρ. Γαλλίαν ἐτέθη ὑπὸ τὸν Ἀγγλικὸν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «LATYMER». Παρὰ τοῦ κ. Ιωαννίδη ηγοράσθη ἐπίσης καὶ τὸ φορτηγὸν «NIKH» 963 τόννων γραφός, 1265 τ. φορτίου (τοῦ 1917) μὲ σερβίου Νοι τοῦ 1936, τεθὲν ὑπὸ τὸν Ἀγγλικὸν σημαίαν καὶ μετωνομασθὲν «LINGFIELD». Αμφότερα τὰ σκάφη ἔντολογμήσαν ἐν Λονδίνῳ καὶ ἐκτελοῦν ἥδη ταῦτα Ισπανία.

— Επίσης τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. Ρ. Βεργωτῆ φορτηγὸν «ΟΛΓΑ Σ.» 687 τ. γραφός, 900 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσιος 1905, παραμείνουν ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «CAPER».

— Τὸ ποληθέν τετοῦς «Αγγλικὸν ἐφοπλιστικὸν φορτηγὸν «ΠΡΕΚΑΛ» 1820 τ. γραφός (τοῦ 1912) παραδοθὲν, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ, εἰς τὸ Μιάρρον, ἔμφασεν Ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη.

**W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE**

OIKOS IAPRYTHIAS TQ 1870

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

PRAKTOREΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ-Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

KΩΔΙΚΕΣ

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

«STANLEIGH».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. I. Ψαρούδη τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον ἀντὶ 1250 λιρῶν μικρὸν 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «CAIRNGORM» 401 τ. γκρός, 500 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1904, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1932, ἐπωλήθη ἡδη παρὰ τὸν ἴδιον εἰς "Αγγλικὰ διαλεκτάς τῆς Γλασκούης ἀντὶ τιμῆς 1500 λιρῶν, μὲ παρόδοσιν, ως ἔστι καὶ εὐρίσκεται.

— Εξετέλεσαν τελευταῖς ἐποκενάς ἐν 'Αγγλίᾳ ἡ ἑδεξιμενίσθησαν πρὸς καθαρισμὸν τὸ φορτηγό «'Εβη» εἰς Τάιν, «'Ελασθέτο» καὶ «Νίτσα» εἰς Τάιν, «Βιργίνιας εἰς Μίδδλεσμπροφ καὶ «Οօρος Αΐτνας εἰς Σούνιον.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. A. Λούζη καὶ Σίας 'Αγγλικὸν πλωτὸν φυγεῖον «KUMARA» 7926 τ. γκρός (τοῦ 1919) παραληφθὲν εἰς τὸ Λονδίνον ἐπλευσεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάσθ, ὅπου θὰ διασκευασθῇ εἰς «τράπιτο» φορτηγό.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν Οίζον Γ. Νικολάου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «YORK CITY» 6397 τ. γκρός (τοῦ 1922) μετονομάσθη «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΟΥΠΡΑΝΙΑ» καὶ οὐχί, ως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ πορηγούμενον τεῦχός μας «ΟΥΠΡΑΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ».

— Τὸ μικρὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Χελιδόνων» 98 τ. γκρός μετονομάσθη «ΕΛΛΑΣ» καὶ τὸ θαλαμηγὸν «ΛΟΥΚΙΑΝΗ Ι» τ. 70 μετονομάσθη «ΕΑΙΚΩΝ».

— 'Επίσης τὸ ἐπιβατηγὸν ἀπὸ π. «Λεονία» (ex «KIMΩΝ») 1134 τ. μετονομάσθη «Αριστον».

— Τὸ ἐπιβατηγὸν ἀπὸ π. «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» 172 τ. γκρός, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. K. Φιλίνη, Τηλεμ. Φ. Κοσμίδη καὶ Σάβδα Σιδηροπούλου ἀντὶ 221.000 δρ.

— Τὰ 40 o) τοῦ φορτηγοῦ «ΙΣΜΗΝΗ» 2398 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς κληρονόμους Γ. Σκαλιτέρη εἰς τὸν κ. Niz. Δ. Κοτζιᾶν ἀντὶ 960.000 δρ.

— Τὸ φορτηγὸν «ΚΕΡΑΜΙΕΣ» 5084 τ. γκρός ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. κ. Παν. καὶ Γερ. Λυκιαρδόπονθον εἰς τὴν «Κεφαλληνιακὴν, Α. Ε.» ἀντὶ λιρῶν 50.000.

— Τὸ μικρὸν ἀπὸ π. «ΚΩΣΤΑΣ» 175 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Άλκ. Τόγιαν εἰς τὸν κ. Εὐάγγελιαν K. Τόγια ἀντὶ 500.000 δρ.

— Τὸ ἀπὸ π. «ΕΛΕΝΑ Ρ.» (ex «MUNINDIES») 4576 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. A. Ρούσουν, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πολιθέντος πρὸς διάλωσιν φορτηγοῦ «ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ» 4371 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἐνεργάφη εἰς τὰ νηολόγια ἐπ' ὄνόματι τῆς ἑταῖρας «Θησεύς».

— Μετεγώραψε ἐκ τῶν νηολογίων "Υδρας εἰς τὰ νηολόγια 'Αργοστολίου τὸ ἀπὸ π. «ΟΥΠΡΑΝΙΑ» (ex «Ναίαρχος Σαχτούρης») 1953 τ. γκρός τοῦ κ. Π. Σ. 'Αντέρα.

— Τὴν 20ην 'Ιουνίου ἀπέλευσαν ἐκ Πειραιῶς διὰ Σαδόνναν πρὸς παρόδοσιν τὰ ποληθέντα εἰς 'Ιταλίας διαλυτάς ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ΑΛΚΜΗΝΗ» (ex «Άλβανία») 1499 τ. γκρός (τοῦ 1887) καὶ «ΕΥΒΟΙΑ» (ex «ΕΛΑΗΝ ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ») 721 τ. γκρός (τοῦ 1899).

— Τὸ φορτηγὸν «RICHMOND HILL» 5491 τ. γκρός (τοῦ 1914) τῆς ἑταῖρας «'Αδάμας, A.E.», ὑψηλῶν εἰς Ρόττερνταμ τὴν 'Ελληνικὴν σημιάιναν μετονομάσθη «'Αδάμαστος».

— Τὸ ἀπὸ Τουρκικὴν σημιάιναν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «'Εργηνοῦλα» 2715 τ. γκρός (τοῦ 1905), οὐντος ἡ πώλησις εἰς 'Ελληνας ἡκουρόθη ἐπὸ τὸν Τούρκον ἰδιοκτητῶν, ἐπεράτωσεν εἰς Κονιόν πολὺν τὰς ἐκ προσαρά-

ξεως ζημίας τον καὶ τεθὲν ἐπὸ 'Αγγλικὴν σημιάιναν μετονομάσθη «Ε-REGLI».

— Τὸ φορτηγὸν «ΜΑΙΡΗ Η» 1517 τ. γκρός, 2450 τ. φορτίον, μὲ ἐμφροτὸν δύντιμα 18.7 λοδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς τὴν ἑταῖραν «Ελένη» τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ 18.500 λιρῶν καὶ θὰ τεθῇ ἐπὸ τὴν 'Αγγλικὴν σημιάιναν.

— Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ ἐτῶν διπλέλικον τάνκερ «ΤΖΙΑΝΤΑ ΛΜΠΑΤΙΕΛΛΑΟΥ» 1138 τ. γκρός, 1363 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ' 'Αγγλον. Τὸ σκάφος τοῦto ἐπωλήθη ἐν δημοπραΐᾳ τὸν Τούνιον τοῦ 1931 ἀντὶ 4.100.000 δρ.

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (ex «Πεσσάδες») 1957 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀργοῦν εἰς Πέναρφ ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1936, διέρχεται ἡδη σερβέν νά ἐπαναφεθῇ εἰς τὴν ἑτηρεσίαν.

— Τὸ καβελίνθον τὴν 26ην Μαΐου φορτηγὸν (ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ) καταμετρηθὲν εἰργέθη 4815 τ. γκρός καὶ 2850 τ. νέτ.

— 'Επίσης τὰ φορτηγὰ «ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» 4862 τ. γκρός καὶ «ΣΗΥΡΟΣ» 5153 τ. γκρός, ἀνακαταμετρηθέντα κατόπιν διαρρυθμίσεως τοῦ ἀνοικτοῦ ἀντὸν εσέλτερο - ντέρα εἰς κλειστὸν, εὑρέθησαν τὸ μὲν πρῶτον τοῦ 221 τ. γκρός, τὸ δὲ δεύτερον 6629 τ. γκρός.

— Τὸ ποληθέν εἰς Γερμανοὺς φορτηγὸν «ΑΡΕΘΟΥΣΑ» 3693 τ. γκρός (1911) μὲ σερβέν No3 τοῦ 1937, παραδοθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ὥρως τὴν Γερμανικὴν σημιάιναν καὶ μετονομάσθη «ΟΤΤΟ ΛΕΟΝ-HARDT».

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» (ex «CAMPOSTELLA») 1272 τ. γκρός (τοῦ 1885) ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. z. Μάνταζα καὶ Βιντιάδη.

— Τὸ 'Αγγλικὸν διπλέλικον μότοιο - γιώτ «ΚΑΡΕΝ» 200 τ. γκρός, 101 τ. νέτ καὶ ναυπηγήσεως 1923, μὲ κλάσιν 100A1 καὶ σερβέν No3 τοῦ 1936, ἐμφριδισμένον μὲ ὄπτακνιλίνδρους πετρελαιομηχανάς καὶ ἀναπτύσσον ταχύτητα 12½ μίλιον, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνον.

— 'Επίσης τὸ ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημιάιναν φραγμούλιον «BREDA» 158 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. N. Ρεθύμνη ἀντὶ 1000 λιρῶν καὶ παραληφθὲν εἰς Λονδίνον ὥρως τὴν 'Ελληνικὴν σημιάιναν μετονομασθὲν «ΑΧΝΗ» καὶ ἀπέλευσε διὰ Σύρου.

— Τὸ ποληθέν εἰς Τάπονας ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ» 4355 τόννων γκρός τοῦ 1912, τεθὲν εἰς Ρόττερνταμ ὑπὸ Κινεζικὴν σημιάιναν, μετονομάσθη «MING — YU».

— Τὰ ἀργοῦντα εἰς τὸ 'Αιγαλέας ἀπὸ ἐτῶν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΘΑΝΑΣΟΥΛΗΣ» 3575 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911 καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν «ΠΥΛΑΡΟΣ» τὸν κληρονόμον 'Αθανασούλη, ἀτινα ἐξετέθησαν πρὸς πώλησιν διὰ πλειοδοτικῶν ἐναφραγίστον προσφορῶν παρὰ τὸν Ταμείον τοῦ Στόλου, ἡγοράσθησαν παρὰ τὸν κ. Ενέαγ. Νομικοῦ ἀντὶ δρ. 7.730.000. Τὸ φορτηγὸν «Νικ. 'Αθανασούλης» θὰ ἐπισκευασθῇ καὶ θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν μετονομαζόμενον «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ».

— Τὰ ἀργοῦσθαντα παρὰ τῆς Εταιρίας Π. Νομικοῦ μικρὸν φορτηγὸν «ΧΙΟΣ» 1356 τ. γκρός (τοῦ 1888) καὶ «ΕΛΕΝΗ» 1881 τ. γκρός (τοῦ 1901), μετονομάσθησαν τὸ πρῶτον «ΘΗΡΑΣΙΑ» καὶ τὸ δεύτερον «ΛΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ».

— Τὸ ποληθέν εἰς Φινλανδοὺς ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «ΤΑΥΡΙΣ» (ex «Διαμάντω», ex «Παντίας Ράλλης») 2281 τ. γκρός (τοῦ 1903) παραδοθὲν εἰς τὸ Ρούνεν μετονομάσθη «PANDIA».

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

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

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

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

Ναυτικαὶ Δίκαιοι

—Η καθυστέρησις ἐξεπισκευών γενικῆς ἀβαρίας

Μία ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἐξεδικάσθη τὸν παρόλοντα μῆνα ὑπὸ τοῦ Ἐμποροδικείου τῆς Νάντης ἀφορῶσα τὰς ἐπισκευάς ζημιῶν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἐλένη». Τὸ Ἐμποροδικεῖον ἔδει ν' ἀποφανθῇ κατὰ πάσον ἡ καθυστέρησης ἐνὸς πλοίου διὰ τὴν ἐπισκευήν ζημιῶν, αἵτινες ἔχασαντηρίσθησαν ὡς γενικὴ ἀβαρία, ἥδηντο νά περιληφθῇ εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, ἔφοδον αἱ ἐπισκευαὶ ἐξετελέσθησαν μετά τὴν ἀπορεύσιν τοῦ ταξιδίου. Ἡ ἀπόφασις ἦτο ἀρνητική. Παρεδέχθη, δηλαδή, τὸ Ἐμποροδικεῖον, ὅτι — συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον C. τῶν Κανόνων 'Υδροκης — 'Αμβέρσης, 1924 — ἐφόδου δὲν ἀνεγνωρίζετο, ὡς γενικὴ ἀβαρία, ἡ ἀπόλεια ἡ ζημία ἡ ἐπισκευάσας λόγῳ καθυστερήσεως κατὰ τὸ ταξίδιον, ἔπειτα κατὰ μεζονά λόγον νά μὴ ἀναγνωρίζῃ, ὡς τοιάτη καὶ ἡ καθυστέρησης ἡ προκύψασα ἐξ ἐπισκευῶν διεξαχθεῖσῶν μετά τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου.

Εἰς ὑπόμνημά τον ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως ταῦτης, ὁ γραμματεὺς τῶν Γάλλων ναυτασφαλιστῶν τ. R. Gervais ὑποστηρίζει, ὅτι ὁ κανόν C. (παράγραφος 2) τῶν «Κανόνων 'Υδροκης — 'Αμβέρσης, 1924» ἀποκλείει ὅπως ἐξ τῆς γενικῆς ἀβαρίας τὴν καθυστέρησιν, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ πραγματεύεται περὶ τῆς καθυστέρησεως τῆς ὀφειλομένης εἰς παραστασιν τῆς διαφορείας τοῦ ταξιδίου, περικλεισμένης, προφανῶς καὶ ταύτης εἰς τὴν καθυστέρησιν τῆς προφοργής ἐξ ἐπισκευῶν κατὰ τὸ ταξίδιον, εἰς λημνά λ. η. ἐνδιαφέρει τὸ σκάφος. Διὰ τὴν ἐξάρσεων αὐτῆς — διερμάτων — θὰ ἥδηντο, ἀρά γε, νὰ ὑποστηριζῃ, ὅτι ἐπεκτείνεται ἐπὶ περιπτώσεων, καθ' ἄς αἱ ἐπισκευαὶ εἰχον ἐκτελέσθη μετά τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου, ἥτοι μετά τὴν παράστασιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν λημνά τοῦ προσφοργοῦ;

Εἶναι γνωστὸν — συνεχίζει εἰς τὸ ὑπόμνημά τον ὁ κ. Gervais — ὅτι κατὰ τὰ διετνῆ ἔθιμα ἡ καθυστέρησις ἐξηρθῆται πάντοτε ἀπὸ τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, διότι ὁ κέντρος τῆς γενικῆς ἀβαρίας εἶναι περιωρισμένος εἰς τὰς ἀμέσους συνεπειάς τῆς ἐκτελομένης πράξεως διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον, ἡ δὲ καθυστέρησης ἐθεωρίη πάντοτε, ὡς ἔμμεσος τῆς ἐν λόγῳ πράξεως συνέπεια. 'Επι πλέον, ἡ γενικὴ ἀβαρία ἀφορᾷ μόνον τὰς ζημιὰς, ποὺ ὑπέστησαν, αἱ εἰς κίνδυνον περιονοία κατὰ τὴν κοινήν ἐπιχειρήσεων καὶ ὅρι τὰς εἰδίκας ζημιὰς, ἀστιναὶ ἐπέστη ὁ ἴδιοκτήτης τῆς μιᾶς τῶν συμβεβλημένων περιουσιῶν, δεδομένου ὅτι ἡ γενικὴ ἀβαρία ἀποτελεῖ συνεταιρισμὸν περιουσιῶν καὶ οὐχὶ ἀτόμων. 'Επι πλέον, λόγῳ τοῦ ὅτι τὰ μόνα συμφέροντα, ἀτιναὶ ὑποχρεούντα νὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν, εἴναι τὸ πλοίον, τὸ φορτίον καὶ ὁ ναῦλος, ἔαν ἡ καθυστέρησης ἐθεωρεῖτο ὡς γενικὴ ἀβαρία, θὰ ἥτο αὕτη τὸ μόνον συμφέρον, ποὺ μολονότι παραδεδεγμένον ὡς τοιούτον καὶ συνεπῶς ἐπωφελούμενον ἐν τῆς συντελομένης πράξεως διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον, δὲν θὰ συνεισφέρει εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

Μέχρι τοῦ 1925, οὐδέποτε ἐγένετο δεκτὴ ἐν Γαλλίᾳ ἡ καθυστέρησης, ὡς γενικὴ ἀβαρία. Τὴν 25ην Μαρτίου τοῦ 1925 ὅμως τὸ 'Εφετεῖον τοῦ Βορδό, εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ ἀτμοπλοίου «Willesden», ἐδέχθη ὅτι ἡ καθυστέρησης ἀπέτελε ἀμεσον συνέπειαν τῆς ἐκτελομένης πράξεως, χάριν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος, ὃσον ἀκριβῶς καὶ μία τελεία ἀπόλεια, ἐπέτρεψε δέ, διότι ἡ καθυστέρησης συμπεριληφθῇ εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν. 'Η νέα αὕτη νομικὴ ἀντλήματος ἡρούνθηκε ἡπο τοῦ 'Ακινητικοῦ (ὑπόθεσις ἀ) π «Madaliis, τῆς 5ης Μαρτίου 1934), καθὼς καὶ ἡπο τοῦ 'Εφετείου τῆς 'Αμερικῆς (ἀπόφασις 15ης Μαΐου 1935 ἐπὶ τῆς ιδίας ὑπόθεσεως). 'Άλλα ἐν τούτοις Γαλλικά δικαστήρια, ὡς λ. χ. τὸ ἐφετεῖον τοῦ Ντονά (ἀπόφασις 11ης Φεβρουαρίου 1929 διὰ ὑπόθεσιν ἀ) π «Madaliis» καὶ τὸ 'Εφετεῖον τῶν Παρισίων (ἀπόφασις 18ης Ιανουαρίου καὶ 15ης Μαρτίου 1935 διὰ ἀ) π «Cyrgras» καὶ «Maryland») ἐξηρούλησαν ἀρνούμενα τὴν ἀποφ. ὅτι ἡ καθυστέρησης συμπεριλαμβάνεται εἰς τὴν γενικὴν ἀβαρίαν.

"Ολαι αἱ ἀνωτέρῳ ἀποφάσεις εἰχον ἐσδοθῇ ἐπὶ διαδικασίων διεπομένων ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς νομοθεσίας ἡ τῶν Κανόνων 'Υδροκης — 'Αμβέρσης

βέροις 1890», δι' ὃν καθωρίζετο, ὅτι κάθε περίπτωσις μὴ προβλεπομένη ὑπὸ τῶν Κανόνων ἔδει νά ἔπιληται διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς νομοθεσίας τοῦ λημένος προορισμοῦ. Εἰς τὰς προαναφερθείσας περιπτώσεις, ὁ λημὸν προορισμοῦ ἦτο Γαλλικός.

Δινάμει τῆς Γαλλικῆς νομοθεσίας, πρόσειται — ἐν την μέτοφο — περὶ ζητήματος ἀπόλοντος σαφοῦς, δέον δῆμος νά ληφθῇ παραλλήλως ἐπ' ὄφιν, ὅτι ἡ τάσις τῆς Γαλλικῆς νομολογίας δὲν ἔχει εἰσίτι ἐπαργόρων καθορισμοῦ, μολονότι φαίνεται μᾶλλον ἐνύοσσα τὴν παραδοχὴν τῆς καθυστέρησεως ὡς γενικῆς ἀβαρίας. Ποία δῆμος ἀντίληψις θὰ ἔπιρατη καὶ ποία ἐπεξηγήσις θὰ δοθῇ, βάσει τῶν Κανόνων τοῦ 1924; Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλένη» — τοῖνεται περιτέρῳ ἐν τῷ ὑπομνήματι — τὸ ἐπίμαυρον θέμα ἥζηθη διὰ πρόστην φοράν ἐνώπιον τῶν Γαλλικῶν δικαστηρίων.

Τὸ ιστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως ἔχει ὡς ἔξης: «Τὸ Ἐλληνικὸν ἀτμοπλοίον «Ἐλένη», φορτῶσαν ἐπὶ τὴν βάσει ναυλοσυμφόνων διεπομένου ὑπὸ τῶν Κανόνων τοῦ 1924, ἐταξίδευσεν ἐπὶ Σαγίκων εἰς Νάντην μὲν φορτίον σίτου καὶ ἀραβοσίτου, προσθήσας δὲ ἐμφορτον τὴν 18ην Φεβρουαρίου 1935 εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ ποταμοῦ Λονδρᾶ. Τὸ σκάφος ἐπέτυχε, κατόπιν συντόνου προσπλαθείας τοῦ πληρώματος τον, ν' ἀνελκυσθῇ ἀνενομηθείας φυματίκων, ἐπέστη δῆμος σοβαράς ζημιάς εἰς τὰ ὑφαλα καὶ τὰς μηχανάς, ὅπαν δὲ παρέδοσε τὸ φορτίον τον εἰς τὴν Νάντην, ἐπλευσεν εἰς Σαλαϊδο ἐπεισόδιον. Αἱ προξενηθείσα εἰς τὸ σκάφος ζημιάς κατὰ τὴν προσθήσειαν ἀνέλκυσθεν μετά τὴν δεσμάτων τοῦ ταξιδίου. Εἰς τὴν ἑπόθεσιν ταύτην, είπεν ὁ κ. Dr., ἡ λύσις τοῦ ποβλήματος δὲν ἔπειρε ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὸν «Κανόνας 1924», οὗτινες δὲν ἔθιγον τὴν ορθείσαν περίπτωσιν, ἀλλ' εἰς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τῆς νομολογίας. Συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχὰς αὐτὰς, ὡς ἐπεξηγήσιμαν ὑπὸ τῶν Γαλλικῶν νομικῶν ἔθιμων, ἡ καθυστέρησης ἀπέτελε ἀμεσον συνέπεια τῆς ἐκτελεσθείσης πράξεως πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον καὶ συνεπῶς ἔδει νὰ λογισθῇ ὡς γενικὴ ἀβαρία.

'Ο κ. Leopold Dor, ὑπεριστατικὸν τὴν ἀποφ. τοῦ 'Ελληνος πλοιάρχου, παρετήρησεν, ὅτι ἡ παράγραφος 2 τοῦ Κανόνος C. ἀπέκλειε μόνον τὴν καθυστέρησην τὴν ὀφειλομένην εἰς παραστασιν τοῦ χρόνου τοῦ ταξιδίου, δὲν ἀνέφερεν δῆμος τι διὰ καθυστέρησην μὴ προερχομένην ἐκ τοιάτης παραστασεως, ἡτο διὰ καθυστέρησην ἐπομψάσαν μετά τὴν ἀπορεύσιν τοῦ ταξιδίου. Εἰς τὴν ἑπόθεσιν ταύτην, είπεν ὁ κ. Dr., ἡ λύσις τοῦ ποβλήματος δὲν ἔπειρε ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὸν «Κανόνας 1924», οὗτινες δὲν ἔθιγον τὴν ορθείσαν περίπτωσιν, ἀλλ' εἰς τὰς γενικὰς ἀρχὰς τῆς νομολογίας. Συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχὰς αὐτὰς, ὡς ἐπεξηγήσιμαν ὑπὸ τῶν Γαλλικῶν νομικῶν ἔθιμων, ἡ καθυστέρησης ἀπέτελε ἀμεσον συνέπεια τῆς ἐκτελεσθείσης πράξεως πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον καὶ συνεπῶς ἔδει νὰ λογισθῇ ὡς γενικὴ ἀβαρία, συνωδὰ καὶ

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ^η

·Εβδομαδιαῖς τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθείαν καὶ διὰ μεταφορῶσεων δι' ὄλην τὴν

·Αγγλίαν καὶ KONTINENTE.

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

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α)Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,,

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 Τ.)

·Αναχωρεῖ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴν 2 'Ιουλίου 11 π.μ.
·Αναχωρεῖ δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 10 'Ιουλίου 4 μ.μ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ μεσω ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

"CA'IRO CITY,,

·Αναχωρήσεις: 2, 16, 30 'Ιουλ.-13 καὶ 27 Αύγ.-10 καὶ 24 Σεπτ.

Σπεύσατε πρὸς ἐγγραφὴν

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

πρός την παράγραφον 1 τοῦ Κανόνος C., ητος προέβλεπε τάς ἀμέσους συνέπειας τῆς πράξεως γενικῆς ἀβαρίας.

'Ο συνήγορος τῶν παραληπτῶν τοῦ φροτίου κ. Προδομίδης, ἀντέταξεν, ὅτι ἡ παράγραφ. 2 τοῦ Κανόνος C. δὲν ἀνέφερεν, ὅτι εμόνον ἔμμεσοι ζημιά, ὁφειλόμεναι εἰς καθυστέρησιν κατὰ τὸ ταξίδιον, δὲν ὅτι ἔλογιζοντο ως γενικὴ ἀβαρία, ἀλλ' ὅτι «ἔμμεσοι ζημιά, ὁφειλόμεναι εἰς καθυστέρησιν κατὰ τὸ ταξίδιον — ώς π. χ. σταλίαι — δὲν ἔπρεπε νὰ λογίζονται ως γενικὴ ἀβαρία». Ἐν συνδυασμῷ τῶν παραγράφων 2 καὶ 1 τοῦ Κανόνος C. προέκυπτε, ὅτι πᾶσα καθυστέρησις, ἐποιημένα κατὰ τὸ ταξίδιον ἢ εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξίδιον, ἀπελείετο ἐκ τῆς γενικῆς ἀβαρίας, δεδομένου ὅτι ἡ παράγ. 2 ἐπραγματεύετο περιπτώσεις ἔμμεσον ζημιάς, ἡ δὲ παράγ. 1 ἀνέφερεν ὅτι εμόνον τοιαῦτα ζημιά, ἀπώλεια ἡ δαπάναι, αἵτινες εἶναι ἀπ' εὐθέας συνέπεια τῆς πράξεως διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον, θά γίνονται δεκταὶ ως γενικὴ ἀβαρία.

Πάσα άντιθετος ἔνδοχη — κατὰ τὸν ὄφελον της συνήγορον — ἀντέκειτο εἰς τὸ ανεῖμα τοῦ Κανόνος C. καὶ ὀδήγηει εἰς τὸ ἀπόπον την παρατέρασμα, ὅτι εἰς περιπτώσεις ἐποιεντῶν κατὰ τὸ ταξίδιον ἡ καθυστέρησις ἔρει ὑπὸ ἀποκλείεται, ἐνῷ ἐάν αἱ ἐποιενται ἔχετελοντο εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξίδιον, ἔπρεπε νὰ ἔγινοντο δεκταὶ, διότι θὰ ἦσαν ἀμεσοὶ συνέπεια τῆς πράξεως γενικῆς ἀβαρίας. 'Ο κ. Προδομίδης ἀπεστήσησεν ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ἡ ζημιά τῶν πλαισιοτητῶν τοῦ ἀρ.) περί «Ἐλένη» ἐκ τῆς καθυστέρησεως, ἡτο ἡ ίδια, εἴτε ἐάν συνέβαινε κατὰ τὸ ταξίδιον, εἴτε εἰς τὸ πέρας αὐτῶν, καθόσον εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἡ ζημιά προέκυπτεν εἰς τῆς αὐτῆς αἵτινας, ἡ οἵ τι θὰ ὑπὸ τὸ πλοῖον ἴπορχεωμένον νὰ ἀρρηγηῇ, χάρην τῆς ἐποιεντῆς.

Πῶς θὰ ἤδυντο ἡ ζημιά αὕτη τοῦ πλαισιοτητού — ἔξηκολονθύησεν ὁ συνήγορος — νὰ είνει ἐμμεσοὶ συνέπεια τῆς πράξεως γενικῆς ἀβαρίας, ἐάν ἐλάμβανε χρόνον κατὰ τὸ ταξίδιον, ἥτοι εὐθὺς ὡς ἥντει προκύψῃ ἡ πράξη, καὶ ἐμμεσοὶ συνέπεια, ἐάν συνέβαινε μετά τὸ πέρας τοῦ ταξίδιον, ἥτοι μαρτύρων μετά τὴν πρᾶξην χρόνον καὶ διατέλεσεν ὁ συνεταιρισμὸς τῆς περιουσίας, ὅστις ἥτοι καὶ ἡ βάσις τῆς γενικῆς ἀβαρίας, ἡ δὲ γενικὴ ἀβαρία, κανονικῶς, θὰ είχε διαλυθῆ, ἡ δὲ παράγ. 2 τοῦ Κανόνος C. ἀπέκλειε ὅριτος μόνον τὴν καθυστέρησιν τὴν ἐποιειδαίνουσαν διαρροήν τοῦ ταξίδιον, τοῦτο ὀφείλετο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τοὺς συντάκτας τῶν «Κανόνων», δὲν θὰ ἤδυντο νὰ ἔγερθη ποτὲ ζήτημα συμπειριλήψεως τῆς καθυστέρησεως, ητος θὰ συνέβαινε μετά τὸ πέρας τοῦ ταξίδιον.

Τὸ Δικαιοτίουν ἀπέδεχθη ἐξ ὀλοκλήρου τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ κ. Προδομίδουν ἀποφανθὲν, διὸ διὰ τὸν κανόνος C. τῶν «Κανόνων 'Yόρκης — 'Αμβέρσης, 1924», ἀπελείετο ὀλοσχεδίως ἡ καθυστέρησις, ὁ ποτεδήποτε καὶ ἀν αὕτη συνέβαινε, δι' ἐποιενάς ἔχετελονμένας κατὰ τὸ ταξίδιον ἡ μετά τὴν λήξιν αὐτοῦ καὶ ὅτι ὁ κανόνος C. ἀπέκλειε τὴν καθυστέρησιν καὶ εἰς τὴν πρότινην περιπτώσιν, πολλῷ δὲ μᾶλλον καὶ εἰς τὴν δευτέραν, ἕστος καὶ ἐάν ἔχαινεν εἰδίκην περὶ τῆς δευτέρας περιπτώσεως μενεῖν.

Ἐν τέλει τοῦ ἐπομένου μέτρου τοῦ κ. Gervais ἀναφέρεται, ὅτι ἡ μόνη σημειωθεῖσα εἰς τὸ παρελθόν ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος, εἶναι ἡ

ἐκδοθεῖσα τὸ 1931 ὑπὸ τοῦ "Λγγλον δικαστοῦ λόρδου Rowlatt, εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ ἀτμοπλοίου 'Blacktoff'. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ὁ 'Λγγλος δικαστῆς είχε τούσει τὰ ἀπόλουθα: «Δὲν ἡληκονῶ, ὅτι ὁ κανόνος C. τῶν 'Κανόνων 'Yόρκης — 'Αμβέρσης, 1924», ἀρνεῖται μόνον τὴν ἀπαίτησιν διὰ καθυστέρησιν, διαφορούντος τοῦ ταξίδιον, ἀλλα καὶ δὲν δύναμαι νὰ δεχθῶ τὴν ἀπόνην, ὅτι ὁ ὄφελος κανόνων, διὰ τῆς ὣητῆς ἔξαιρεσες τῆς καθυστέρησης τῶν τάσιμων, συνεπάγεται ἀναγκαστικῶς τὴν ἀποδοχὴν καὶ τῆς καθυστέρησης μετὰ τὸ πέρας τοῦ ταξίδιον. Θὰ ἤδυντο, ισως, νὰ εἰσάσῃ τις, ὅτι ἔξηρεθη αὕτη παρεμπιπτόντος ἡ ὅτι δυνατὸν σχετική τις ἀπαίτησις νὰ μὴ ἔθεωρήθῃ ἀξια καὶ μνείας;

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Ἡ ἀπό τινων ἡμερῶν σημειωμένη ἐλαφρὰ χαλάρωσις τῶν ναῦλων, ἵπτιον ἐπιφύλακτοις κατέστησε τὸν ἄγοραστος φορτηγοῦ χωρητικότητος, οὕτως ὥστε αἱ πραγματοποιηθεῖσαι κατὰ τὸ 6' 15θημερον τοῦ 'Ιουνίου ἀγοραπωλησίαι ἡσαν ἔξτάκτως περιωρισμέναι καὶ ἐστεροῦντο γενικωτέροις ἐνδιαιρέοντος. Ήφη τῶν ἐφοπλιστῶν τίθεται σήμερον τὸ ἔρωτημα ἂν ἡ ὑφισταμένη ζωηφότης μεταφορῶν ἡθελεῖ διατηρηθῆ καὶ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος, ὥστε νὰ δικαιολογήηται ἡ ἀγορά μεταχειρισμένων πλοίων εἰς ὑψηλὰ τιμάς. Η σταθερά, ἀλλως τε, ζήτησις σκαφῶν διὰ μαρκορόδια «τάϊμ - τσάπτερος» τῆς "Απο" Ανατολής δεινύνει χαρακτηριστικῶς τὴν τάσιν τῶν 'Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν καὶ φορτωτῶν, ὅπως ἔξασφαλίσουν τὴν ἀναγκαιούσαν εἰς αὐτοὺς χωρητικότητα διὰ χρονικῶν ναῦλων, χωρὶς νὰ ἴπορχεωθοῦν εἰς τὴν ἀγοράν σκαφῶν, ἐφόσον μάλιστα η 'Ιαπωνίη κυβερνήσης ἀρνεῖται νὰ χορηγήῃ εἰς αὐτοὺς τὸ ἀπατούμενον συνάλλαγμα.

Κατὰ φυσική τῶν ἀνωτέρω συνέπειαν, ἔχαλαρώθησαν αἱ ἀξια τῶν συνήθους μεγέθους φορτηγῶν πλοίων. Σκάφος πολούμενον πρὸ μηνὸς ἀντὶ 50.000 λιρῶν, δυοστόλως θὰ ἤδυντο σήμερον ν' ἀπολαύσῃ τὴν λίδιαν τιμήν, ἡ δὲ πόλλησις τοῦ «Ηφαίστου» εἰς 'Ιαπώνας ἀντὶ 36.250 λιρῶν, μὲ παράδοσιν Αλβανίους — Σεπτέμβριον εἰς Ἑράκλην, δονάται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ ἀντότερα πληρωθεῖσα, κατὰ τὸ 6' 3μηνον τρ. ἐ., τιμὴ διὰ πλοίου 6600 τόννων d. w. καὶ ποπολεμικῆς ναυτηρήσεως. Λί ἀγοραπολησίαι τοῦ 6' 15θημερον περιωρισμούν, κυρίως, εἰς μικρούς φορτηγῆ πλοῖα, καταλλήλα διὰ μεταφορᾶς εἰς τὸν Εὐρωπαϊκὸν τομέα. Λί διὰ τοιαῦτα σκάφη πληρωθεῖσαν τιμά μὲν ἀφετά ικανοποιητικαί, λόγῳ τῶν πρὸς τὴν 'Ιαπωνίαν ταξίδιον, ἀλλα καὶ διότι οἱ ναῦλοι τῶν Εὐρωπαϊκῶν μεταφορῶν διατηροῦνται σταθερῶς ὑψηλοί.

«MARGAM ABBEY», 'Αγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 2384 τ. γρυρός, 4300 τ. φορτίου καὶ ναυτηρήσεως 1930, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1933, ἐπαλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 63.750 λιρῶν.

«NIKOLINA MATKOVIC» Γιουγκοσλαβίαν, μὲ ἓν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ - ντέζε», 2089 τ. γρυρός, 3200 τ. φορτίου καὶ ναυτηρήσεως 1905, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1929, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλον ἀντὶ 16.000 λιρῶν περίπολον.

«ARETE» 'Αγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 898 τ. γρυρός, 1150 τ. φορτίου καὶ ναυτηρήσεως 1925, ἐπαλήθη εἰς "Αγγλον ἐφοπλιστάς ἀντὶ

ROYAL EXPRESS MAIL LINE

S.S. "HELIOPOLIS," ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

ΤΑΧΕΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΑΞΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

Ἐπάστην Δευτέραν 4 μ.μ. κατ' εύθειαν ΑΛ)ΔΡΕΙΑΝ
» Παρασκευὴν 11 π.μ. » ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

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

Α)Π "HELIOPOLIS,"

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

Διάρκεια ταξίδιον ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ μέχρι
ΠΑΡΙΣΙΩΝ ὡραὶ 58.

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

ΑΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΜΕ ΤΑΣ
ΕΥΝΟΙΑΚΩΤΕΡΑΣ ΤΙΜΑΣ

Διὰ πληροφορίας καὶ κράτησιν μέσους ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γενικοὺς Πρόσωπος Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σια — Ο-
μήρου 20. Πειραιᾶ. Τηλέφ. 41.053 - 40.060.
ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ-Πανεπιστη-
μίου 40, Αθήνας. Τηλέφ. 22.243 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ
Γραφεῖα Ταξίδιον καὶ Τουρισμοῦ.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

"ΕΛΛΑΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ—Τηλ.30-153 — 30-154

ΤΑΞΙΔΙΑ·ΕΚΔΡΟΜΑΙ·ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

16.000 λιρών, με παράδοσιν εἰς Δυτικήν Αφρικήν.

«SAN LUCAR» Νορβηγικού κατάλληλου διά μεταφοράς όπωρων, 1521 τόν. γκρός, 2050 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως 1906 και ταξέτητος 10 ½ μιλίων, έπωλήθη εἰς Φινλανδούς έφοπλιστάς αντί 15.000 λιρών.

«HULL» και «YORK» αδελφάτα Αγγλικού άτμοπλου της έτασις τῶν σιδηροδρόμων «North Eastern», μικτοῦ τύπου με ἓν κατάστρωμα, 1132 τ. γκρός, 1208 τ. φορτίου έχαστον και ναυπηγήσεως 1907, διασέντων και διαμερίσματα δι' έπωβατος έπολήθησαν εἰς Γαλλικήν έταφίαν πρὸς περιέδρους έχαστάλλενον, αντί 10.000 λιρών περίον έκαστον.

«TARTPI» Αγγλικόν, με δύο καταστρόματα, 4742 τ. γκρός, 2914 τ. νέτ., 7934 τ. φορτίου, με ἐμφορτον βάθισμα 25.2 3)4 ποδῶν, Γερμανικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1914 και μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1935, έπωλήθη εἰς Τάπωνας αντί 42.000 λιρών και θά παραδοθῆ εἰς ἕνα λιμένα τῆς "Άλω" Ανατολής.

«HESIONE» Αγγλικόν, με δύο καταστρόματα και «αέλτεροντέκε», 4158 τ. γκρός, 7420 τ. φορτίου, με ἐμφορτον βάθισμα 25.8 ποδῶν και ναυπηγήσεως Γερμανικῆς τοῦ 1915, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλικού πρὸς περιεπέραν έχαστάλλενον αντί 37.500 λιρών. Τὸ αὐτὸς σκάφος εἶχε πωλήθη τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον αντί 22.000 λιρών και τὸν Μάρτιον τοῦ 1921 αντί 58.500 λιρών.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ηρεμία ἐπερχόμενην εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πρὸς διάλυσιν πλαιών πλοίον, ἔλαχιστα δὲ σχάρη ἐπολήθησαν κατὰ τὸ 6° 15θμερον τοῦ Ιουνίου, κυρίως δὲ μικρῶν πλοίων, ἀλευτικῶν καὶ ἀπτολοίκων. Εἰς τὴν καλαρότητα συνετέλεσεν κυρίως ἡ σημιτιθεῖσα ἴποχόρησης τῶν τιμῶν τοῦ πλαιωτοδίδηον. Η ἀγορὰ παρουσιάζει σήμερον μίαν σεντότητα, ὥπερ τὴν ἐπίδρασιν τῆς διοίας δὲν είνει δυνατόν να καθορισθῇ σαφῶς τὸ ἐπίπεδον, εἰς ὅ περιστρέφοντα ηδη αἱ τιμαὶ διὰ συνήθη φορτηγά, δεδομένου, ὅτι καμία καραπτηριστική πόλησης τοιούτων πλοίων δὲν ἀντιγγέλλη κατὰ τὸ ἐπόπειραν 15θμερον. Ἐπολήθησαν 14 ἐν ὅλῳ σκάφη, συνολικῆς κωφοτηκότητος 17.802 τ. γκρός, ἀνήκοντα εἰς τὰς ἀπολύθους σημιαίας:

Αγγλικά	5 τ. γκρ. 3.301	Γαλλικά	2 τ. γκρ. 1.635
Πορτογαλικά	1 > 3.186	Κινεζικά	1 > 1.028
Ιταλικά	1 > 2.885	Γερμανικά	1 > 867
Αιγαπτιακά	1 > 2.646	Δανικά	1 > 505

Ην. Πολ. 1 > 1.749 Σύνολον 14 > 17.802

Κυριώτερα πωλήσεις, δεινόνοσα και τὴν παρατηρηθεῖσαν μεγάλην τῶν τιμῶν διακύμανσιν — λόγῳ διαφόρων εἰδίσκων περιπτώσεων — ήσαν αἱ τῶν κατοπέρω πλοίων: Τὸ Πορτογαλικὸν «Silva Porto» 3186 τ. γκρός (τοῦ 1893), μὲ ζημιαὶ εἰς Lobitos Bay, έπωλήθη εἰς "Αγγλικούς διαιλυτάς, ὡς ἔστι και εἴρισκεται, αντί 4100 λιρών, ὥτοι πρὸς 26)— περίπου κατὰ τὸν γκρός. Τὸ μικρὸν φορτηγὸν τοῦ z. Ψαροῦ «Cairngorm» 401 τ. τόν. γκρός (τοῦ 1905) έπωλήθη τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 15θμερον αντί 1500 λιρών, ὥτοι πρὸς 75)—, βαραδέρον, διωρος, ἐ-

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: ROVAL 4954

πωλήθη τὸ αλευτικὸν «Trevor» 206 τ. γκρός (τοῦ 1906 ἀντί 600 λιρῶν, ὥτοι πρὸς 58). Τέλος τὸ ἀργοῦν εἰς Χούλι, λόγῳ ζημιῶν, Αἰγαπτιακὸν φορτηγὸν «Caesar Mabros» 2646 τ. γκρός (τοῦ 1894) ἐπωλήθη εἰς "Αγγλικούς, ὡς ἔστι και εἴρισκεται αντί 6800 λιρῶν, ὥτοι πρὸς σελ. 51)6 κατὰ τὸν γκρός.

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ»: Ἐδεξανενίσθη εἰς Γροθεῖτζεν μάστον πρὸς ἐποικεύμενην τὸν ἐν προσορθούσιοις ζημιῶν εἰς τὴν ἑλάσματά τοῦ. Τὸ σκάφος μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐποικεύμενῶν, ἐπιθεωρήθη, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας και ἀνεζόθησε δι' "Αρχάγγελον. (Τιον. 12)

«ΙΘΑΚΗ» Καθ' ὃν χρόνον ἀπέλλειν ἐξ Γροθεῖτζεν, ἀπέολασεν ἕνα συμάτινον πρωμήνιον τοῦ Γερμανικοῦ ἀτμοπλοίου «ΟΤΤΟ ALFRED MULLER». Τὸ συματόδουσιον περιεπλάκη εἰς τὴν ἔλλα τοῦ φορτηγοῦ, παρέστη δὲ ἀνάγκη προσήγηψες δύτου πρὸς ἀπελευθέρωσιν τῆς Ελλίσου. (Τιον. 11-12)

«ΜΑΡΙΑ» (4225): Καιώνεν τοῖς Φερνάντο Νορδίνη, ὡς ἀνεγράφειν ἐν λεπτομερείᾳ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας τὸ πλοῖον, συνεπειαὶ διαρροῆς τῶν ὑφάλων τον, προσηράζειν εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ ἀγνοεούσιον τον, ἔξηρολούσθη δὲ μέχρι και πέραν τῆς 20ῆς Ιουνίου να φλέγεται ἀπ' ἄσφον εἰς ἄσφον, ἐνῷ κατὰ διαστήματα ἐρχομένης ἡ ξυρόνυτο ἀπὸ τὰ κύτη τοῦ. Τὸ σκάφος θεωρεῖται ὅλη κατέληπται, ἀπὸ δὲ τὸ φορτίον τοῦ δὲν είνει δυνατὸν εἰσέτι νὰ καθορισθῇ τὶ ἐνδέχεται νὰ περισωθεῖ. Λί γέφωνται και γενικῶς τὸ περιερατασθενάσια πλευρόντα, τὰ βαρούντα κατέπεσαν και τὸ κατάστομα πατέστη ἀγνώστιστον. Τὴν 19ην Ιουνίου ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ Λόδη και ὁ "Ελλήν πλοιαρχος προσήγγισαν εἰς τὸ σκάφος. Η θάλασσα πέριξ τῆς ισάλου γραμμῆς ἐξόλαβε, πᾶσα δὲ ἀνοδος ἐπὶ τοῦ σκάφους ήτο ἀδύνατος ἀπὸ τὴν μεγάλην θερμότητα και τὴν πιράκτωσιν τῶν ἐλαμάρων. (Τιον. 11-21)

«ΜΕΜΑΣ»: Προσηραγμένον εἰς τὸ Πλέιτ. Ο ἀρμόδιος ἐπιθεωρητής μεταβάς ἐπὶ τόπουν ἀτεφάνθη, ὅτι μὲ Νότιον ἀνεμον και μὲ νηφοσιν τῶν ὑδάτων κατὰ τροῖς πόδας θὰ καθίστατο δυνατή ἡ ἀνέλκυσις τοῦ φορτηγοῦ ἀνενομεῖσας. Πρόματι, μὲ τὴν παλίρροιαν τῆς 18ης Ιουνίου ἐπέτυχε τὸ σκάφος νὰ ἀνέλκυσθῃ και νὰ πλεύσῃ εἰς τὸ Μοντεβίδεο πρὸς ἀνθράκενσιν και ἐπιθεωρησιν. Αἱ ζημιαὶ τον ἐκ τῆς προσαράξεως ἦσαν ἐλαφρα, μετὰ δὲ τὴν ἐπετέλεσιν ἐποιεύμενων τινῶν και τῶν ὑποδειγμάτων ἡλεκτροφοργούλησθεων εἰς τοὺς λέβητας, ἐχοηγήθη εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. (Τιον. 11-21)

«ΚΡΑΓΓΑΝ ΧΙΛΛ»: Κατερζόνεν τὸν ποταμὸν ἐξ Βίλλας Κοντούσιον διὰ Μπάριταντος, μὲ 5610 τ. ἀραδοσίον εἰς ζῆμα, προσηράζειν εἰς τὰ ἀβαθή, παρὰ τὸ 4500 γιλιόμετρον τῆς διόδυνγος Faralon και παραμένει ἐν ἀναμονῇ τῆς παλαρροίας. (Τιον. 12)

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ»: Προσηραγμένον παρὰ τὰ φιόδος τοῦ Ράντερς. Κατὰ νεωτέρας ἐκ Κοπεγχάγης πληροφορίας τὸ σκάφος ἀνελκύσθη μετὰ τὴν ἐργάστωσιν τριμήνους ἐκ τοῦ φορτίου τον και κατέπλευσεν εἰς Ράντερς. Ζημιαὶ τῶν ὑφάλων τον δὲν ἐπέστη. (Τιον. 12)

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ»: Προσηραγμένον εἰς τὸν ποταμὸν Παράνα. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν 1270 τόννων γεννημάτων ἀ-

Μόλις ἐξεδόθη:

ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ "ΣΑΠΟΡΤΑ,"

Περιέχων μεταξὺ ἄλλων τὰς ἔξης χορηγίμονς λεπτομερείας δι' ἔκαστον 'Ελληνικὸν ἀ).

"Ονομα και Διεύθυνσιν Πλοιοκτητῶν.

Τόν. φορτίον μετὰ κανσίμον ὑλῆς (D.W.)

'Ολ. Χῶρον εἰς Κ.Π. Χῶρον Γαιανθρακαποθηκῶν "Εμφορτον βύθισμα. 'Αριθμὸν καταστομάτων Κατασκευὴν—'Επιμεθώσιν—Κλάσιν.

Καταγραφ. Χωρητικότητα (Γροδὸς και Νέτ).

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ "Η ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ η.τ.λ., η.τ.λ.

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

νεύλανθη τὸ φορτηγὸν καὶ ὑγκυροβόλησεν εἰς τὸ χιλιόμετρον 205 πρὸς ἐπαναφόρτωσιν. Ἀκολούθως κατηρύθη τὸ Μοντεβίδεο, ἔνθα ἐπιθεωρήθην ἔλαβε ποστοποιητικὸν νανοπλοίας καὶ συνεχίζει τὸ ταξίδιον του.

(Ιουν. 11—18)

«ΧΑΙΜΟΥΡΙ» (ex «ΠΑΝΙΣ»): Ἀποτέλεσαν ἐξ Παλέρμου κενὸν διὰ Θεοδοσίαν προσήραξεν εἰς San Ranieri καὶ μὴ δυνηθὲν ν' ἀνέλκυσθῇ μόνον ἔξητος δοήθειαν ωμουλκῶν. Ἐπὶ τόπῳ ἐστενούς τὸ Ἰταλικὸν ναναγοσθωτικὸν «HERCULES» καὶ ἀνέλκυσε τὸ σκάφος, δάσοις συμβολαῖσιν, τύπον «Δλόδο». Εἰς Μεσσήναν, ἔνθα τὸ πλοῖον ἐργομούλκηθη, ἔγεντο ἐπιθεώρησις ἐπὸ διτῶν τῆς ἔλασης καὶ τῶν ὑφάλων του, ἄπινα εὐρέθησαν ἀνέλαση. Ὁ ἐπιθεωρητὴς τοῦ Γερμανικοῦ νηογνώμονος παρέσχε ποστοποιητικὸν νανοπλοίας διὰ τὸ παρὸν ταξίδιον.

(Ιουν. 12—18)

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ»: Ἐμφορτον μὲν Ρωσικοὺς γαύληράκας διὰ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον, ἀπέπλευσεν ἐξ Μπεζέρτας διὰ Μασσαλίαν (διαταγῆς), λόγῳ ὅμως ἀνομαλίας μεταξὺ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του, προσήγγισεν εἰς Λά Γουνέττη. Ἐετεῖ, μετὰ παραμονῆν ἀρχετῶν ἡμερῶν καὶ χωρὶς νὰ ἔκφραστοῃ, ἀπέπλευσεν ἐμφορτον διὰ Πειραιᾶ, δόπον καὶ ἔφθασε.

(Ιουν. 12—22)

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ»: Κατεργάμενον τὸν ποταμὸν ἐξ Ροζάριο μὲ φορτίον 6286 τ. ἀραβοσίτου, προσήραξεν εἰς τὸ 50ὸν χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Farralon, ἀλλ᾽ ἀνέλκυσθη μετά τίνας ὥρας ἀνενομηθεῖσαν καὶ ἔξηκολούθησε τὸν πλοῦν του διὰ Μοντεβίδεο — Ἀγον Λαρούντιον.

(Ιουν. 14)

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ»: Αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ πληρῶν του συνεπληρώθησαν εἰς Λάς Πάλμας καὶ τὸ σκάφος, ἀρδοῦ ἐπειθεωρήθη καὶ ἔλαβε ποστοποιητικὸν νανοπλοίας, ἀνέρρωσε δι' Οράν — Γένοβαν (Ιουν. 14)

(Ιουν. 15)

«ΓΑΛΛΕΞΙΔΑΣ»: Κατόπιν νεωτέρας συστάσεως τοῦ ἐν Πόρτ Σουδάν ἐπιθεωρητοῦ, ἀπέπλευσε τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο διὰ Σουέζ πρὸς ἀντικαταστάσιν τῆς ἀντιλίας κυκλοφορίας. Ἀντιπρόσωπος τοῦ πλιοκτήτου ἔφθασεν εἰς τὸ Σουέζ τὴν 23ην Ιουνίου, ἡ δὲ νέα ἀντιλία θὰ ἔμπειται τὴν 1ην Ιουλίου.

(Ιουν. 15)

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»: Ἐξ Βίλλας Κονστιτούσιον διὰ Καναδᾶν μὲ στηργά, προσήραξεν εἰς τὸ 49ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Farralon, ἀνέλκυσθη ὅμως ἀνενομηθεῖσας ωμουλκοῦ, μὲ τὴν παλίρροιαν, καὶ ἔξηκολούθησε κανονικῶς τὸ ταξίδιον του.

(Ιουν. 16—21)

«ΧΡΥΣΗ»: Ἀπολέον ἐκ Σουλινῶν μὲ γεννήματα προσήραξεν εἰς τὰ ἀδαμᾶ, ἐνῷ παρέκαμπτε τὸν λιμένα. Ἡ ἀνέλκυσης τοῦ πλοίου ἐπετεύχθη μὲ τὴν βοηθείαν τριῶν ωμουλκῶν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δούναβεως.

(Ιουν. 16—18)

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Ἐργομούλκηθη εἰς Πειραιᾶ ἐκ Συύρου ἀπὸ τὸ ἀπὸ τὸ ἀπὸ τὸ «Ἐρμόνη», πρὸς ἐπισκευὴν βλάβης τῶν μηχανῶν του.

(Ιουν. 17)

«ΠΟΛΥΜΝΙΑ»: Ἐξ Ζουγκούλας μὲ φορτίον γαυανθράκων διὰ Ρίον Ιανέριον, ἐνῷ ὑγκυροβόλει εἰς Κωνσταντινούπολιν πρὸ τοῦ Πέργου τοῦ Λεάνδρου, προσέρχονται ἐπὶ τοῦ ὑγκυροβολημένου καὶ κενοῦ Ἰταλικοῦ δεξαμενοπλοίου «MARGHERA». Τὸ «Πολύμνια» ὑπέστη ζημίας τινὰς εἰς τὴν πρόώραν καὶ τὸ Ἰταλικὸν εἰς ἔλασματα τῆς πρόωρας του, ἀνανθι τῆς ισάλου γραμμῆς. Ἀμφέτερα τὰ πλοῖα ἐπειθεωρήθησαν.

(Ιουν. 17—20)

«ΧΛΟΗ»: Προσήγγισεν εἰς Πόρτ Σουδάν, δόπον καὶ ἀνερρώσθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρου, διτὸ σκάφος ἥγινε τὸν βεβόν πληρούν τοῦ Mal-

dines. Οἱ προσληφθεῖς δύτες ἀνένορεν ἐλαφράς τινας ζημίας εἰς τὰ ὑφάλων τοῦ Νοὶ σύντοις, τὸ σάφες δύος ἑνετερήθη νανοπλοίουν, ἔλαβε τὴν σχετικὴν ποστοποιητικὴν καὶ ἀνέρρωσην. (Ιουν. 18—19)

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ»: Κατεργάμενον ἐμφορτον τὸν ποταμὸν προσήραξεν εἰς τὰ ἀδαμᾶ τοῦ 50οῦ χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Farralon, ὃπον καὶ παρέμεινεν ἐπὶ διήμερον. Τὴν 21ην Ιουνίου, βοηθείᾳ τῆς ἡφάλης παλιρροίας, ἐπέτυχε τὸ πλοῖον ν' ἀνέλκυσθει ἀπειθεωρητικῶν ωμουλκοῦ καὶ χωρὶς νὰ διαπιστωθούν ζημίαια τῶν ὑφάλων του. Τὸ φορτηγὸν διῆλθεν ἐξ Μπούνενος «Ἄλερες καὶ συνεχίζει κανονικῶς τὸ ταξίδιον του.

(Ιουν. 18—21)

«ΩΚΕΑΝΙΑ»: Τὸ Πολωνικὸν ἀπὸ «VILNO», ἐνῷ μετεστάθμευεν εἰς Δάντινη, προσέρχονται ἐπὶ τοῦ ὑγκυροβολημένου φορτηγοῦ «Ωκεανία» καὶ τῷ προινένθη ζημίας τινὰς εἰς δύο ἔλασματα. (Ιουν. 23)

«ΛΟΥΔΙΑΣ» (βιθοζόρος): Ἐβιθίσθη εἰς τὸ ὑγκυροβολάμον της, ἐντὸς τῆς διανογμένης διώρυγος τῆς Χαλκιδικῆς. Καταβάλλονται ἡδη προστάθμεια διὰ τὴν ἀνέλκυσην τῆς βιθοζόρου, ηδης ἔχει αἴξαν 40.000 λιρῶν. (Ιουν. 23)

«ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»: Κατέλευσεν εἰς Γδωνίαν, ἀφοῦ παρέμεινεν ἐν προσαράξει ἐπὶ πεντάρων εἰς τὰ ἀδαμᾶ τῆς νήσου Φεμαρην. Τὸ ὑφάλων τοῦ πλοίου δὲν ἔβλαψαν. (Ιουν. 24).

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (πετρελαιοκίνητον): Μὲ φορτίον παλαιοσιδήρου ἐβυθίσθη πλησίον τῆς Ηάργας, τὸ δὲ πλήρωμα του διεσώθη. (Ιουν. 26)

Κ. ΚΡΑΛΙΔΗΣ & Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ - ΝΑΥΤΙΓΟΙ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘ. EXPER

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΡΙΘ. ΤΗΑ. 4388

Ἐπιθεωρητεῖς πλοίων, ἐποπτεῖαι ἐπισκευῶν, πραγματογνωμούνται ἀδαριῶν κλπ.

Μελέται ναντηγήσεων καὶ μετατροπῶν πλοίων, μελέται ἔλικων, καταμετρήσεων κλπ. παρὰ διπλωματούχου Ναυπηγοῦ μὲ δεκαπεντατετρή περίοδον Εὑρωπαϊκῶν Ναυπηγείων. Μελέται Κοττέρων. ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ τῶν Οίκων

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING CO. LTD. WALLSEND ON TYNE

Μηχανήματα καύσεως πετρελαίου ξηρᾶς καὶ θαλασσῆς. Ἐγκαταστάσεις μεχρι σήμερον ἐπὶ δύοις οἰκοδομέσι της Βρετανίας 17 ἔτατοι, ἐν αἷς καὶ τὸν ἀποτοπίον «Κάρδο Σίτυ», «Ἀρντένα», «Φρίντον», «Ἄργολις», «Ἀρόδοτη», «Κλειώ», αἱ περισσότεραι ἔτετεσθεσαν ἐν Πειραιῇ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

LINNOLMEN - MONTALA LTD. GOTHEBVRG

Προθερμαντῆρες τροφοδοτικῶν ὑδατος τόπου ἐπιφανείας, μονοὶ καὶ διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters. Βεβαιωθεῖσα οίκονομία καυσίμου ὑλῆς ἔξειγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀποτοπίον «Φραγκούλα Βροντίση» καὶ «Υδροῦσα» δύο περίπου τόνοι μηρεογοίων.

Ἀντιπροσωπεία δι' ἔλικας, ἄξωνας, κλιβάνους κλπ.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΔΙΟΥ

ΘΕΣ]ΝΙΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 441691 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I. A. KΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIOI
Ε Τ Α Ι Ρ Ι A

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Μετρία ὑπῆρχεν ἡ κίνησις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ παρελθόν 150ήμερον. Ἡ περιφορισμένη, κυρίως, ζήτησις σιτηρῶν καὶ ἀραβοσίτων, ὁρειλομένη εἰς τὴν ἐπιφυλακτικότητα τῶν φροτωτόν, μέχρι πλήρους ἔξαρσιθεσώς τῶν κατὰ γόρας ἑσδεῖων, ἐπέδρασεν ἀμέσως εἰς τὴν ἔργασίαν τῆς ναυτιλίας, ἣς δύος δέκαν σήμειωσθῇ, διὰ διέρχεται ἥδη τὴν συνήθη διὰ τὴν ἐποχὴν ταῦτην τοῦ ἔτους ἀπραξίαν. Εἰς τὸ Πλέιτονος ναῦλοι κατέπεσαν ἀπὸ τὰ ἀνότατα ὅρια τῶν 36)6, ὅπου εἶχον φθάσει πρὸς μηνός, εἰς τὰ 30)— ἀπὸ ἄνω λιμένας δὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας οἱ φροτωτόν ἐπέδειχαν ἐνδιαφέροντας τὰς τάξεις της ναυτιλίας, διὰ φροτώσεις Τούνιον, ἀποφράγματες ἀριθμῶν τινα σκαφῶν εἰς τὰ 28)3 ἐξ Μπουένος Ἀὔρες καὶ 30)— ἐξ Σάν Λορέντζο δὲ Ἀμερικανῶν, ἐνῷ διὰ τὴν ἐφόνην Β. Ἀμερικῆς ἐπέτευχαν 36)— ἔως 37).— Πάντως, σταθερὰ προβλέπεται ἡ ἐξ τοῦ Πλέιτονος ἔργασία διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας — χωρὶς δύος καὶ νὰ ἀμενέται ἡ εὐρότης τῆς κυνήσεως τοῦ λίξαντος ἔξαμνου — δεδομένον, διὰ τοῦ θέρετον, ὅσον καὶ Β. Ἀμερική, θά τοις προσεχεῖς ἀπόμενης ἀριθμοῦ ποστήτας ἀραβοσίτων πρὸς κάλυψην τῶν ἀναγκῶν των.

Ἡ σημειούμενη ἥδη καλαρότης εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτονος ἀντιμετωπίζεται, εὐτυχῶς, ἀπὸ τὴν καλὴν κατανομὴν τῆς διαθεσίμων χωρητικότητος ἀνὰ τὰ διάφορα κέντρα καὶ ἀπὸ τὴν ὑφισταμένην ζωτικότητα διὰ χρονικὰς ναυλώσεως. "Οσον ἀρροφοῦ τὸν τομέα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, ἡ ἐπὶ τοῦ Μόντερον ἀπραξία, ἣς δὲν ἐπέδρασε σημαντικώς ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν συσσωρευθέντων εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ὑδατα σκαφῶν, αντεσταθμίσθη ἀπὸ τὰς ἀθρόας διαταγὰς φροτώσεων παλαιοσιδήρων δι' ὅλας τὰς θέσεις μέχρι καὶ Σεπτεμβρίου. Άτι τιμὴν σταθερὰ εἰς τὰ σελ. 25)6 ἀπὸ Νόρδερον φέντε δὲ Ἀγγλίαν, ἐλεύθερον ἐκφύκων, 40)— δὲ Ἰταλίαν (μέτρια σκάφη) καὶ δολ. 8.25 διὰ Δ. Ιταλίαν. "Ἐποφελήνετες ἐπίσης τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ οἱ φροτωτάλις ζαχαρίων Κούβας, ἐπέδειχαν περισσότερον ἐνδιαφέρον διὰ φροτώσεις Τούνιον εἰς τὰ 25)— καὶ ἄνω, δὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

Ἡ "Απο Λατολή ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ, τὰ δὲ Αντστραλιανὰ γεννήματα μὲ τιμὰς ὀνομαστικὰς 15)— ἐπέρι τὸ σχέδιον καὶ ἀπὸ Στόνεντ Σαγκάην εἰς τὰ 20).— Απὸ Νταλνύ ὄνομαστικὴ ἡ τιμὴ τῶν 39)— διὰ Ρόττερντα — Ἀμερικήν, ἀπὸ Σαΐγκον ἐξεισθησαν ναυλώσεις δι' ὅριαν εἰς τὰ 39)9 ἔως 40)— διὰ Β. Γαλλίαν καὶ ἀπὸ Βιζαγαπατάμη διὰ μεταλλεύματα 32).

Ως πρὸς τὴν Μεσόγειον, οἱ ναῦλοι διὰ τὰ μεταλλεύματα ἦσαν σταθεροί, ἡ ζήτησις δύος ἐνεργάντεν ἀνομάλους ποιος διαυγμάστεις. Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον γεγονός ὑπῆρχεν ἡ κυνήση τῆς Ρωσικῶν διαταγῶν διὰ γεννήματα, ἐκλεισθησαν δὲ ἐξ Μ. Θαλάσσης τέσσαρα φροτηγά δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἣτοι δύο Ἀγγλικὰ εἰς τὰ 16)9, ἐν Ιταλίαν εἰς τὰ 16)7)½ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν «Ἀστερία» εἰς τὰ 16)6, ἀπάντα δὲ Ἰούλιον. Παραμένει ἀδηρὸς εἰσέπει ἡ ἐξέλιξις τῶν Σοβιετικῶν φροτώσεων διὰ γεννήματα, ἔναν δύος αἱ διαταγαὶ συνεχισθοῦν, δέοντα ν' ἀναμένεται, ὡς ἀμέσως ἀντίτυπος καὶ ἡ ἵπτομησις τῶν ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ ναῦλων τῶν γαναγράκων διὰ Μεσογειακῶν προσφισμούς. "Ἐξ Ουαλλίας πληρωνονται σύμερον 15)— διὰ Σαλαμίνα, 13)— δὲ Ἀλεξανδρεία, 12)9 δὲ Δ. Ιταλίαν, 13)9 Ἀδριατικὴν, 13)9 Μπ. Ἀὔρες καὶ 14)— Ροζάριο. Ἐξ Ρόττερντα διὰ Πειραιᾶ 14)6 καὶ ἐξ Δάντσιγκ — Γδύνιας διὰ Μπ. Ἀὔρες 17)9.

Διὰ «τάμ - τσάρτερ», σταθερὰ ὑπῆρχεν ἡ ζήτησις καὶ οἱ ναῦλοι ἰκανοποιητικοί. Ἐξ Ιτανονίας ἐξεισθητή μότοροι δὲ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (μέσω Εἰρηνικοῦ) εἰς τὰ 11)6, καὶ ἐπεργαντὸν διὰ κυκλικῶν ταξίδιον Β. Εἰρηνικοῦ εἰς τὰ 10)6 μὲ παλαδιάθη — παράδοσις Ιτανονίαν. Ἐξ Ἀγγλίας δὲ Ιτανονίας (μέσω Εἰρηνικοῦ) ἐξεισθητή φροτηγὸν εἰς τὰ 9)6, ἐνῷ ἀπὸ 9500 τόννων διὰ κυκλικῶν ταξίδιον ἐξ Κόντινεντ δὲ ἀνατολικὴν ἀπὸ τὴν Ν. Ἀμερικῆς ἐξεισθητή εἰς τὰ 7).— Ιτανοποιητικὰ ἐπίσης τιμαὶ ἐπληρώθησαν καὶ διὰ τὰ Ἀμερικανικὰ «τάμ - τσάρτερ».

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

— Ἐκ Ρίβερ Πλέιτονος (Διὰ φορτία γεννημάτων)

ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Δανίαν 34)—, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 5—15 Τούνιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΟΥΡΑΝΙΑ» (ex «YORK CITY») ἀπὸ Σάν Λορέν-

τονος 8500 τ. δὲ ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 31)6, μὲ δύοτὸν διὰ Κόντινεντ, φόρτωσις 1—15 Τούνιον.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἀπὸ Νεροτσέα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς κάτω λιμένα τοῦ Πλέιτονος 5800 τ. δὲ Ἀμερικανῶν — Ρόττερντα 32)— φόρτωσις 19—28 Τούνιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Σάντα Φὲ—Ντιαμάντ 5700 τ. διὰ Ντιέπτην 36)—, φόρτωσις 5—15 Τούνιον. «ΓΕΩΡΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐκ Σάντα Φὲ—Ντιαμάντ 6300 τ. δὲ Ἀμερικανῶν 30)—, καντούλλο 5 Τούνιον.

— Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ» ἐκ Ρόττερντα 7000 τ. διὰ Ντιόρπιαν 14)6, φόρτωσις Αὐγούστου.

«ΚΑΜΝΤΕΝ ΧΙΛΛΑ» ἐκ Δάντσιγκ ἢ Γδύνιας 6600 τ. δὲ Ἀλγέριον 15)3, φόρτωσις 2 Τούνιον.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» ἐξ Εμπειρίαν 5600 τ. διὰ Σάντα Φὲ 16)—, καντούλλο 10 Τούνιον.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» ἐξ Ιμιμγκαν 6500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 14)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΩΣΤΗ» ἐξ Ρόττερντα 5600 τ. διὰ Μπουένος Ἀὔρες 14)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἐξ Γδύνιας 4190 τ. διὰ Μπάχαν 24)—, καντούλλο 30 Τούνιον.

Ἀ)π ΡΕΘ. — ΚΟΥΛ. (ex «RICHMOND HILL») ἐξ Ρόττερντα 8500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδων 12)6, καντούλλο 5 Τούνιον.

«ΝΑΥΤΙΑΟΣ» ἐξ Εμπειρίαν 5500 τ. διὰ Βηρυττὸν 15)6, φόρτωσις ἀρχῆς Τούνιον.

«ΑΦΡΟΕΣΣΑ» ἐξ Δάντσιγκ 4500 τ. διὰ Μάλταν 18)— φόρτωσις Τούνιον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» ἐξ Ρόττερντα 6000 τ. διὰ Ροζάριο 14)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Μπουένος Ἀὔρες 14)3, φόρτωσις Τούνιον. «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐξ Νοτίου Οινδίας 7000 τ. διὰ Πότο Σαΐδ 14)—, φόρτωσις Τούνιον. «ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ» ἐξ Ρόττερντα 7000 τ. διὰ Πειραιᾶ 14)6, καντούλλο 20 Τούνιον. «ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Νιούπορτ 6500 τ. διὰ Μπουένος Ἀὔρες 14)3, φόρτωσις Τούνιον.

«ΜΑΚΗΣ» ἐξ Κάρδιφ 5100 τ. διὰ Σαλαμίνα 15)—, καντούλλο 12 Τούνιον. «ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἐξ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούτον 14)3 Τούνιον. «ΚΟΛΧΙΣ» ἐξ Κάρδιφ 3500 τ. διὰ Λιοσαβόνα 13)—, ἀ. φ. «ΔΑΝΑΙΠΙΡΙΣ» ἐξ Νοϊρποτ 3100 τ. διὰ Λιοσαβόνα 13)—, Τούνιον. «ΚΑΛΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Ρόττερντα 2600 τ. διὰ Λιοσαβόνα 14)—, ἀ. φ. φόρτ. «ΔΗΜ. Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ» ἐξ Βορέης 6500 τ. δι' Αλεξανδρείαν 13)9, ἀ. φ. «ΠΙΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Ρόττερντα 6500 τ. διὰ Μπουένος Ἀὔρες 14)3, Τούνιον. «ΜΑΡΙΟΓΚΑ» ἐξ Δάντσιγκ 6500 τ. διὰ Μπουένος Ἀὔρες 17)9, Τούνιον.

— Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐξ Μαριοντόλεως 6800 τ. ἀνθρακίτον δὲ ἔνα λιμένα Ηνωμένων Πολιτεῶν 20)6, φόρτωσις 1—15 Αὐγούστου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ (Εμπειρίων) ἐξ Πότη 6000 τ. μεταλλεύματον δι' Αμερικανῶν 16)—, φόρτωσις 15—31 Τούνιον.

«ΑΛΚΩΝΙΚΟΣ» (ἢ ἔτερον) ἐξ Πότη 6100 τ. μεταλλεύματον δι' Αμερικανῶν 16)—, καντούλλο 30 Τούνιον.

«ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Πότη 6500 τ. μεταλλεύματον διὰ Δάντσιγκ 15)—, μὲ 9 π. φ. καὶ 1500 τ. φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφράζων, ἀ. φ. «ΑΣΤΕΡΙΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 16)6, Τούνιον.

— Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 135 βαγ. ξηλείας δὲ Ἀλεξανδρείαν λ. στ. 8,15,0, Τούνιον.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΕΥΘΑΝΑ ΜΑΡΗ» ἀπὸ Φολλόνια 6800 τ. ἀλατος διὰ Στέτιν 12)1½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΥΔΡΟΥΣΛ» ἐξ Θήρας 2800 τ. πορσελάνης διὰ Λονδίνον λ. στ. 1800 καὶ ἀποκοπήν, φόρτωσις Τούνιον.

«ΚΑΜΝΤΕΝ ΧΙΛΛΑ» ἐξ Χονέλβας 7000 τ. μεταλλεύματον διὰ Ρόττερντα 10)6, ἀ. φ.

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

**ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

TΗΛΕΦ. 42633

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» από Σοῦσα 3000 τ. μεταλλευμάτων διά Νιούπορτ 14), α. φ. «ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» έκ Κύπρου 2000 τ. μεταλλευμάτων διά Δουνάβου 4)3 φίο, α. φ.

— 'Εκ τῆς "Απω 'Ανατολῆς

«ΑΛΕΔΦΟΤΗΣ» από Βιζαγκατατάμη 8300—8800 τ. μεταλλευμάτων διά Καλαί 32)—, φόρτωσις 1—30 Σεπτεμβρίου.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» από Μαρμαρόα 7000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμέρεσαν 33)3, φόρτωσις 20 Λύγοντος — 20 Σεπτεμβρίου.

«ΑΛΙΚΗ» από Βιζαγκατατάμη 7800 τ. μεταλλευμάτων διά Καλαί 32)—, φόρτωσις 1—31 Λύγοντος.

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ» έκ Ντώριμπαν 6500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμέρεσαν — Ρόττερνταμ 25)6 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον — 'Οκτώβριον.

— 'Εκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΩΝΑΣΗ ΠΗΝΕΛΟΠΗ» έκ Κόλπου Μεξικοῦ 7000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Απω 'Ανατολίαν 38)6, φόρτωσις 1—25 Ιουλίου.

«Α)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από Νιούφονταντ 1800 φάδομες ξυλείας διά Ρούεν 72)6 φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» έκ Χάμπτον φόδης 7500 τ. γαναθράκων διά Ρίον 'Ιανέριου 12)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΗΛΙΟΝ» έκ Νόρδερν φέντες 7000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—31 Ιουλίου.

«ΝΕΔΩΝ» έκ Νόρδερν φέντες 7500 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Απω 'Ανατολίαν 37)6 φίο, φόρτωσις 15 Λύγοντος — 15 Σεπτεμβρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» έκ Νόρδερν φέντες 6000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΔΩΡΙΣ» έκ Νόρδερν φέντες 7600 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6 φίο, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουλίου — Αὔγουστου.

«ΟΡΟΣ ΟΛΥΜΠΟΣ» έκ Νόρδερν φέντες 8500 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, ἔνα λιμένα βάσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΗΛΙΟΝ» έκ Νόρδερν φέντες 8000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'ένα λιμένα 'Αγγλίας 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» έκ Φιλαδελφείας 8000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'ένα λιμένα 'Αγγλίας 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 Ιουλίου — 16 Λύγοντος.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» έκ Νόρδερν φέντες 7500 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, φωτὸν Γδύνιαν 26)—, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—31 Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» από Βίλπροργκ 2300 στάνταρτς ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν 77)— τὸ στάνταρτ, φόρτωσις 20 Λύγοντος — 20 Σεπτεμβρίου «ΝΙΚΟΣ Τ.» έκ Βορείου Ειρηνικοῦ 7250 τ. γενικῶν εἰδῶν (370.000 δέματα) διά Κίναν — 'Ιαπωνίαν λ. στ. 12.000 κατ' ἀλοκοπήν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» έκ Wabana 8000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 10)— φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου «ΟΡΟΣ ΙΘΩΜΗ» έκ Νόρδερν φέντες 6500 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουλίου — Αὔγουστου.

«ΑΙΑΣ» έκ Νόρδερν φέντες 7300 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)6, ἐλεύθ. ἐκφ.) καν., φόρτωσις 20 Ιουλίου — 15 Λύγοντος.

— Τάιμι τσάρτεος

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» 7225 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον 'Ηνωμένων Πολιτειῶν — Εὐρώπης δολ. 2.30, ἀμεσος παραλαβὴ εἰς Χούστον, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» 7000 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» εἰς ταξίδια Βαλτικῆς — Αευκῆς Θαλάσσης διά 3 ἔως 4 μῆνας (μεταφορὰ ξυλείας) σελ. 10)1/2, παραλαβὴ — παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Αγγλίας ή Κόντινεντ, ἔναρξις 'Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» 8100 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» διά ταξίδιον Εὐρώπης — 'Απω 'Ανατολῆς σελ. 7)6, παράδοσις εἰς Σίδνεϋ (Καναδᾶ) 15—21 Ιουλίου, ἐπαναπαράσοσις εἰς Κίναν — 'Ιαπωνίαν.

«ΟΡΟΣ ΑΤΛΑΣ» 9500 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα πλήρες ταξίδιον Εὐρώπης — Νοτίου 'Αμερικῆς 7), παραλαβὴ εἰς 'Αμερικογονού Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Αγγλίας Κόντινεντ.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΝ ('Ελληνιζόν) 8000 τ. d.w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον από τὴς Μεσογείου εἰς 'Απω 'Ανατολῆς καὶ ἐκεῖθεν εἰς Εὐρώπην 7), ἀμεσος παραλαβὴ εἰς 'ένα λιμένα τῆς 'Αδριατικῆς καὶ παράδοσις εἰς 'Αγγλίας — Κόντινεντ μετὰ τὴν λήξιν τῆς μεταφορᾶς.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ» 8752 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον

ἐπ Βορείου 'Αμερικῆς εἰς "Απω 'Ανατολῆς 7)6, παραλαβὴ εἰς Σίδνεϋ (Καναδᾶ) 5—20 Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα Κίνας ή 'Ιαπωνίας.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» 8450 τ. d.w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 8 ἔως 10 μῆνας (διάφορα ταξίδια) σελ. 7)6, παραλαβὴ εἰς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 'Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Ιαπωνίας.

«ΑΚΤΗ» 8075 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» διά ταξίδιον Εὐρώπης — 'Απω 'Ανατολῆς μετ' ἐπιστροφῆς σελ. 7)6, παραλαβὴ εἰς Βενετίαν ἀρχὰς 'Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Αγγλίας ή 'Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης, μετὰ τὴν λήξιν τῆς μεταφορᾶς.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» 9214 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» διά ταξίδιον μεταφορᾶς νητώντων ἐπ Σιλήνης εἰς Εὐρώπην 7)6, παραλαβὴ εἰς Σίδνεϋ (Καναδᾶ) 20—31 Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ» 9200 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» διά ταξίδιον από 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς 'Απω 'Ανατολῆς 7)6, παραλαβὴ εἰς Βοστώνην 25 'Ιουλίου — 5 Αὔγουστον, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα Κίνας — 'Ιαπωνίας.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 7750 τ. d.w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον ἐπ Βορείου Ειρηνικοῦ εἰς Εὐρώπην 8)6, παραλαβὴ εἰς Βοστώνην 'Ιουνίου, παράδοσις εἰς 'ένα λιμένα 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΝΕΡΑ-ΓΙΑΔΑ» 4650 τ. d. w. «τάιμι-τσάρτεος» διά δύο μῆνας εἰς ταξίδια Βαλτικῆς — 'Αγγλίας — Κόντινεντ λ. στ. 1650 μηνιαίως, ἔναρξης 'Ιουλίου. «ΠΕΡΣΕΥΣ» 8200 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον Εὐρώπης — Νοτίου 'Αμερικῆς μετ' ἐπιστροφῆς 7)3, παραλαβὴ εἰς 'Αμέρισαν 'Ιουλίου — Κόντινεντ.

«Α)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ 7900 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον Εὐρώπης — Δυτ. 'Αφρικῆς μετ' ἐπιστροφῆς 8)6, παραλαβὴ εἰς Λιβύεπον 'Ιουλίου, παράδοσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ. «ΕΠΑΜ. Κ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 7800 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 8—10 μῆνας (ταξίδια Ελρηνιζοῦ) 7)6, παράδοσις Β. 'Αμερικήν, ἔναρξης 'Ιουλίου. «ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 8400 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» δι' 'ένα ταξίδιον από 'Ηνωμ. Πολιτειῶν εἰς Εὐρώπην 9)6, παραλαβὴ Β. 'Αμερικήν 'Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'Αγγλίαν.

— Ναυλώσεις τάνκερς

«ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΜΟΤΟΡ» — TANKER (Αρ. 'Ωνάση) 15.200 τ. d. w. «τάιμι - τσάρτεος» διά 3 ἔως 4 ἔτη εἰς μεταφορᾶς καυσίμων έλαιων, σελ. 6)3, παράδοσις Αλεπούλιον — Μάιον τοῦ 1938.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» έκ Κωνσταντζῆς 3000 τ. πετρελαίων δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 29) — 'ένα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΒΑΣΟΣ» έκ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) 6000 τ. γκαζόλινης διά Γάνδην 29)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» από Aruba ή Curaçao 8500 τ. άκαθάρτων πετρελαίων δι' 'Αγγλίαν ή Κόντινεντ 25) — 'ένα λιμένα βάσιν, φόρτωσις μέσα Αὔγουστου.

«ΑΤΛΑΣ» έκ Κωνσταντζῆς 5800 τ. πετρελαίων δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ δύο λιμένας, (έξ ών 3300 τ. διά Δουβλίνον) σελ. 28)6, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΠΕΤΡΟΤΙΓΛΑ» έκ Κωνσταντζῆς 6500 τ. άκαθάρτων πετρελαίων διά Δουνγκέρην 20)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

DIRECTOR: A. FIRIOS

MANAGER: P. J. VAN VELZEN

CONTRACTORS FOR:

STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC

SHIPSTORES DEPARTMENT

MANAGER: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM
Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE

BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KΕΡΚΥΡΑ

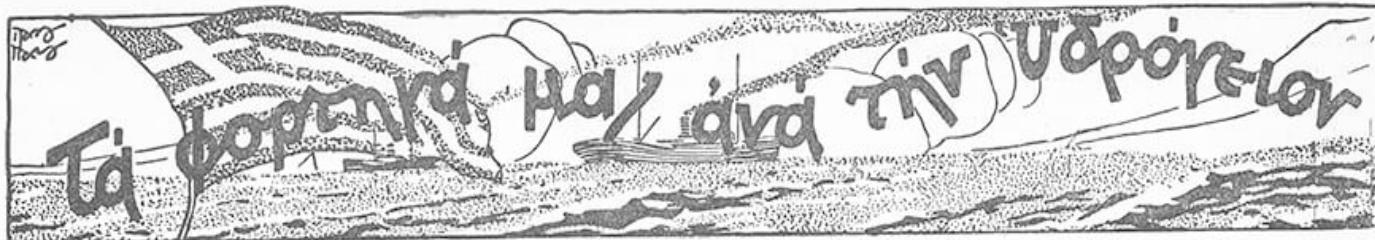
ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTIKOI ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	άνεχ. Σφάξ 25 'Ιουν. διά Βορδώ
Αγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	έφθ. Ιμιαγγέζι 21 'Ιουν.
Αγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	διηγήθεν "Αγ. Βιζέντιον 23 'Ιουν. δι' Εύρωπην
Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	έφθ. Τρίπονι 14 'Ιουν.
Αγία Βαρθέρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13	4572	διηγήθεν 'Οράν 27 'Ιουν. διά Βενετίαν.
Αγία Βαρθέρα	Φρ. Σιγάλα και Σία	04	2425	διηγήθε Nίτον 25 'Ιουν. διά Γρόττεμπονοργκ
Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	διηγήθε Μαδέρας 16 'Ιουν. διά Πλέιτ
Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διηγήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Πλέιτ
Αγιος Μάρκος	Γ. Τσιλίβα	19	4514	άνεχ. Μπάρδον 4 'Ιουν. διά Μπουένος "Αϊρες
Αγιος Νικόλαος	Εδαγ. Νομικού	99	1106	άνεχ. Σέπταν 23 'Ιουν. διά Γαλάται
Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεχ. Γάνδην 17 'Ιουν. διά Κέμι, έφθ. 23
Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	έφθ. Φετιγιέ 14 'Ιουν.
Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	άνεχ. Μπάρδον 5 'Ιουν. διά Μπουένος "Αϊρες
Άδαμαστος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	14	5491	έφθ. 'Αμβέρσαν 23 'Ιουν.
Άδαμης	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	έφθ. Μαργαλίν 2 'Ιουν.
Άδαμης Ι. Πειθής	άδελ. Ι. Πειθή και Σία	08	4537	έφθ. Κβαλεμπέργκετ 22 'Ιουν.
Άδελφότης	άδ. Καρρού	17	5838	διηγήθε Σιγκαπούρη 21 'Ιουν. διά Wakamatsu
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	έφθ. Χούλι 15 'Ιουν.
Άθηνη Λιθανού	Σ. Λιθανού	36	4824	άνεχ. Μελβούρνην 11 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεχ. Άλ. Πλάταν 13 'Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιουν
Άιγαλ	Γ. και Σία	96	1406	διηγήθε Πειραιά 9 'Ιουν. δι' 'Οράν
Άιγαίον	Έτ. «Άιγαίον» Α.Ε.	19	5285	άνεχ. "Αμστερδαμ 9 'Ιουν. διά Μπέιρα
Άικαστερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	έφθ. Νέαν 'Υδρων 14 'Ιουν.
Άικαστερίνη Πέππα	Χρ. Πέππα	89	1800	έφθ. Χάιφαν 17 'Ιουν.
Άικαστερίνη Τ.	Λ. Τεριάζον	17	2560	διηγήθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 22
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κομαντάρου	17	7777	άνεχ. Χούστον 20 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	διηγήθε Σάντα Λοντσία 16 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
Άινος	Λ. Λούζη	10	3554	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Ρίον 'Ιανέριουν
"Αις Γιώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Νιούπροτ 21 'Ιουν.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Βενετίας 5 'Ιουν.
Άλεξανδρος	Κ. Καρρού	13	4355	έφθ. 'Αμβέρσαν 20 'Ιουν.
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμιντζή	06	4343	διηγήθεν "Αγ. Βιζέντιον 23 'Ιουν. δι' Εύρωπην
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανού	17	5140	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν., Γιβραλτάρ 25 διά Πειραιᾶ
Άλφειδς	Σ. Λιθανού	20	5116	άνεχ. Πόρτ Νατάλ 15 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	έφθ. Χούλι 22 'Ιουν.
Άναστασία	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν., διά Μοδημανσκ
Άναστασία	Ι. Α. Κοσμά	17	4933	άνεχ. Κάρδιρ 12 'Ιουν., Σονέζ 26 διά Τζιμπούτι
Άνδρεας	Έτονος Α. Ε.	19	6566	άνεχ. Μπουένος "Αϊρες 29 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
Άνδρεας	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	έφθ. Ροζάριο 21 'Ιουν.
Άνδριώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Γάνδην 25 'Ιουν.
Άννα	Χρο. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διηγήθε Λάδεσντ 12 'Ιουν. διά Μτ. "Αϊρες
Άννα Γ. Γουλανδρή	άδ. Γούλανδρη	21	4358	άνεχ. Καλκούτα 25 'Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Γρόττεμπονγκ 19 'Ιουν.
Άννα Μαρία		85	1272	άνεχ. Μπάρι 20 'Ιουν. διά Μαμφρεντόνια
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διηγήθε Παναμάν 9 'Ιουν. διά Καμαΐσhi
Άννα Τ.	Λ. Τεριάζον	06	2728	άνεχ. Πόττερνταμ 11 'Ιουν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 26
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεχ. Εμδεν 18 'Ιουν.
Άντωνης	Σ. και Π. Λαμπού	15	3729	άνεχ. Νεσοτέσα 9 'Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶς από 15 'Ιανουαρ. 1934
Άντωνιος	άδ. Βλασσόποντοι	17	1957	άργει Πένανθ από 27 'Ιουν. 1936
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	διηγήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Ροζάριο 5 'Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεχ. Μούμανσον 7 'Ιουν. διά Μπάρεντσπονγκ
Άξιός	Σ. Λιθανού	19	5289	διηγήθε Περγαμπούνο 15 'Ιουν. έκ Πλέιτ (διαταγάς)
Άργολικός	Μαρή Έμπιπριών	21	4786	διηγήθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουν. διά Βόργικτων
Άρεθουσα	Νιζ. Καμπούρη	11	3693	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΝΘ ΕΙΣ ΓΕΡΜΑΝΟΥΣ
Άρης	Μ. Σύλλ.	14	4810	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουν.. Σονέζ 21 διά Καλκούταν
Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαμπού	12	4745	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Άριοτ. Α. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. 'Αρχάγγελον 19 'Ιουν.
Άρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Γαλάται 17 'Ιουν. (διά Βόλον)
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	άνεχ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν. διά Μαργαλίν
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανού	17	4349	άνεχ. Βιζαγαπατάμ 23 'Ιουν. διά Καλαί
Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	έφθ. Χάιφαν 22 'Ιουν. και Οίνοντας 29 διά Στρατον
Άσημίνα Μπάτικα	Π. Μπάκα	95	1344	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν. διά Σπαλάτον
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Βιλπούρι 18 'Ιουν., Ντούτενες 25 δι' 'Αλεξάνδρειαν
Άστεριά	I. Α. Ταζμιντζή	04	3313	άνεχ. Στέττιν 20 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Άστηρ	Θεμ. Σταφιλοπάτη	96	1350	έφθ. Κύπρον 14 'Ιουν. και Σέπταν 28
Άτλαντικός	έτ. Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	διηγήθε Σάν Τόμας 19 'Ιουν. διά Μάντρεαλ
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόδλ. Α.Ε.	09	4009	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διά Πειραιᾶ
Άύρα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	άνεχ. Μπουένος "Αϊρες 23 'Ιουν. διά Σάν Τόμας
Άφροδισσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	έφθ. Στέττιν 20 'Ιουν.
Βαθύ τής Σάμου	νίον Δ. Ιγγλέση	12	1556	άνεχ. Δούναβι 30 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
Βαρθέρα	'Αθ. Ζωπούλου	10	1354	άνεχ. Καζαπλάγκαν 18 'Ιουν. διά Γένοβαν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Σάντα Φε 29 'Ιουν.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άνεχ. Σόντερλαντ 24 'Ιουν. διά Μπουένος "Αϊρες
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	έφθ. 'Αμβέρσαν 18 'Ιουν. και Λά Παλλίς 26
Βέλγιον	«Ελληνική Α.Ε.	19	2844	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ. γηρ.	Τόν. ναυτ. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βικτωρία	Ν.'Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	διηγήθε Σουέζ 21 Ιουν. διά Σιγαπούρην
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	άνεξ. 'Ονέγκα 21 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	άνεξ. 'Ονέγκα 23 Ιουν. διά Κόντινεντ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	εἰς Kovda 20 Ιουν.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	διηγήθε Σονιοχ 13 Ιουν. διά Γιαβάτα
Βιργινία Σ.	Z. Σαφιθράκη	05	3885	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 9 Ιουν.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνεξ. Γδύνια 17 Ιουν., Ούζάν 22 δι' Αλεξάνδρειαν
Γαλαξίας	Μάρκ. Ι. καὶ Γ. Ν. Λέρα	18	4393	άνεξ. Πόδοτ Σουδάν 13 Ιουν. διά Σονέζ, έφθ. 18
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτον	88	2282	εἰς Σέουταν ἀπό 1 Απριλ.
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	διηγήθε Σάντα Λοντσία 12 Ιουν. διά Καναδάν
Γερμανία	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	09	1977	άνεξ. Γύνθειον 21 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Γεώργιος	Ν. Λαγούνη	10	2216	έφθ. Κερετ 14 Ιουν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	διηγήθε Γιβραλτάρ 12 Ιουν. διά Ρίον Ιανείρου
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Ουτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	διηγήθεν 'Ανδρον 23 Ιουν. διά Μόντρεαλ
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διηγήθε Μοντεβίδεο 6 Ιουν. διά Νταζάρ
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διηγήθε Μαδέρας 23 Ιουν. δι' Αάρονς
Γεώργ.-Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διηγήθε Παναμάν 8 Ιουν. διά Βαγκούνερ
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	έφθ. 'Αμβέρσαν 18 Ιουν.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 16 Ιουν.
Γιάννης	Γ. Ανδρόσιον κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Φινοσαζάν 12 Ιουν. καὶ Νέαν Οφλεάνην 19
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεξ. Γρεεντζυμάουθ 12 Ιουν. δι' Αρχάγγελον
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	έφθ. Γκάιμπετ 21 Ιουν.
Γρανικός	Μ. καὶ Γ. Λέρα	16	3689	άνεξ. Νιέπληρ 21 Ιουν. διά Δάντσιγκ, έφθ. 25
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	διηγήθε Φινιστέρον 27 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτον	03	1196	έφθ. Πειραιᾶ 21 Ιουν. (δι' Αλεξάνδρειαν)
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	έφθ. Πότι 17 Ιουν.
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδιοῦ	14	2113	άνεξ. Σούσα 24 Ιουν. διά Νιούπορτ
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Ζογκούλας 15 Ιουν. καὶ Κέαν 29
Δάφνη	Ν. Λυκαρδόπούλου	18	3798	άνεξ. Βίλλαν Κοντιτούσιον 9 Ιουν. διά Νταζάρ
Δελφίν	Λῶ καὶ Άνδρεάδη	06	3816	έφθ. Τραγάνα 13 Ιουν.
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ	15	4739	έφθ. Nåkskov 16 Ιουν. καὶ Hammeshus 24
Δέσποινα	I. Α. Κοσμᾶ	09	4461	έφθ. Νταζάρ 8 Ιουν.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Λονδίνον 22 Ιουν.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	05	3338	άνεξ. Χουέλβαν 19 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	Ν. Βερνίσου	11	1203	άργει Πειραιᾶ ἀπό Μαΐου 1936
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Λονδίνον 12 Ιουν. καὶ Βρέμην 28
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεξ. Μοντεβίδεο 21 Ιουν. διὰ Σαίν Τόμας
Δημ. Ίγγλεσης	νιῶν Δ. Ίγγλεση	18	5275	διηγήθε Μαδέρας 11 Ιουν. διά Σάντος
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομικοῦ	03	1171	άνεξ. Βρανίζε 19 Ιουν. διά Κων(λιν)
Δημ. Χανδρῆς	Το. Χανδρῆ	10	4643	έφθ. Μόντρεαλ 28 Ιουν.
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Δάντσιγκ 26 Ιουν. διά Ρίον Ιανείρου
Διονύσιος	Ε. Α. Καραδία	03	2018	άνεξ. Πειραιᾶ 21 Ιουν. διά Κέλφον
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	έφθ. Μαρζίλιαν 2 Ιουν.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	διηγήθε Γιβραλτάρ 20 Ιουν. διά Χούλλ
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	διηγήθε Γιβραλτάρ 14 Ιουν. διά Σπαλάτο
Δουνάθις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άνεξ. Γδύνια 9 Ιουν., Γιβραλτάρ 19 διά Πόδοτ Σαΐδ
Δωρὶς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 12 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Εθη	Σ. Λιβανοῦ	13	4521	έφθ. Αρχάγγελον 14 Ιουν.
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	άνεξ. Πόδοτ Νατάλ 10 Ιουν. διά Νταζάρ
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διηγήθε Μοντεβίδεο 7 Ιουν. διά Μπάρμπαντος
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεξ. Γκάρστον 15 Ιουν. δι' Αρχάγγελον
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διηγήθε Μοντεβίδεο 1 Ιουν. διά Σαίν Τόμας
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 9 Ιουν. διά Νταζάρ
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διηγήθε Γιβραλτάρ 21 Ιουν. διά Δάντσιγκ
"Ελενα P.	Α. Ρούσσου	17	4576	έφθ. Σάν Ραμόν 13 Ιουν.
"Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διηγήθε Παναμάν 26 Μαΐου δι' Οζάκα
"Ελένη	έτ. «Π. Νομικοῦ»	02	1882	έφθ. Σπαλάτο 21 Ιουν. καὶ Στρατόν 26
"Ελένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιαση	19	5260	άνεξ. Γκαμπέτες 18 Ιουν. διά Νιουφούντλαν
"Ελένη Τ.	Α. Τεργιάζουν	97	3039	διηγήθε Γιβραλτάρ 24 Ιουν. διά Σούντσβαλλ
"Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	άνεξ. Καζαπτάζγαν 5 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	έφθ. Αμβέρσαν 21 Ιουν.
"Ελισάθετ	άδ. Μαζαράνη	22	3553	άνεξ. Κάρδιφ 15 Ιουν., Μαδέρας 21 διά Πλέιτ
"Ελλάς	έτ. «Ελληνική Α. E.	16	2081	άνεξ. Πειραιᾶ 30 Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
"Ελληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	διηγήθε Πόδοτ Σαΐδ 24 Ιουν. διά Ηρεσίαν
"Ελληνικό Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	διηγήθε Πόδοτ Σαΐδ 21 Ιουν. δι' Ιράν
"Ελπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	έφθ. Μπάρον 20 Ιουν.
"Ελπίς	Α. Πεζᾶ	19	1492	άνεξ. Δάντσιγκ 29 Ιουν. διά Νίζαν
"Εμμ	Γ. Βεργοτῆ	14	3895	διηγήθε Κόλόύπτο 17 Ιουν. διά Σιγαπούρην
"Επαμ. Κ. Εμπειρίκος	νιῶν 'Επ. Εμπειρίκου	27	4385	διηγήθε Μοντεβίδεο 4 Ιουν. διά Σαίν Τόμας
Εδαθία	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	άνεξ. Κέρια 21 Ιουν. διά Λονδίνον
Εδύοικος	Μαρη̄ Εμπειρίκου	22	4792	άνεξ. Μάλταν 5 Ιουν. καὶ Νταζάρ 16 διά Πλέιτ
Εδύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	άνεξ. Στέττιν 16 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Εδύ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διηγήθε Μοντεβίδεο 1 Ιουν. διά Μπάρμπαντος
Εδύεινα Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4816	έφθ. Ρίον Ιανείρου 9 Ιουν.
Εδύεινα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	άνεξ. Μοντεβίδεο 7 Ιουν. διά Νταζάρ
Εδύοικα	N.'Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	διηγήθε Όρφαν 14 Ιουν. διά Λευκαντί
Εδύνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Ιουν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 24
Εθδαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	έφθ. Σάντος 11 Ιουν. καὶ άνεξ. 24 διά Πλέιτ
Εθθαλία Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	έφθ. Φολλόνιαν 13 Ιουν.
Επόλοια	Γεώργη Λαμποῦ	11	3862	άνεξ. Ροζάριο 1 Ιουν. δι' Αγ. Βικέντιου
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρσεπίνη	04	3557	διηγήθε Γιβραλτάρ 28 Ιουν. διά Ρουέν
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργοτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτεμβρίου 1932
Εύτυχ. Βεργοτῆ	Γερ. Βεργοτῆ	09	2993	άνεξ. Στέττιν 14 Ιουν. διά Σπαλάτο
Εψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	διηγήθε Κων(λιν) 23 Ιουν. δι' Αμβούργον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοί Γούναρη	07	4407	άνεγ. Χάμπτον φόδος 24 Ίουν. διὰ Μοντεβίδεο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	έφθ. Χάμπτον φόδος 20 Ίουν.
Ζερμαίν	Στελ. Καστάνου	11	5217	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Ίουν. διὰ Βόρωγχτον
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεγ. Μπουνένος "Αἴρεσ 18 Ίουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	έφθ. Αιμέρσον 14 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 24 δι' "Εμίδεν
Ζηνοβία	έτ. «Μιζαλινοῦ»	06	2947	διῆλθε Ντόβερ 25 Ίουν. διὰ Δάντονγκ
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 Ίουν.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφούν κλπ.....	06	1516	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Ίουν. δι' 'Αιμέρσον
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννούλατου..	12	3793	άνεγ. Πειραιᾶ 29 Ίουν. διὰ Δάντονγκ
Θάλεια	'Ηλια Ξυλᾶ	17	4574	διῆλθε Μαδέρας 18 Ίουν. διὰ Ρίον Ιανέζιον
Θάσσος	«Πατριωτικῆς»	19	1565	άνεγ. Γαλάται 26 Ίουν. διὰ Κύπρον
Θεδόδηλ 2	Θομᾶς Ν. Επιφανειάδη..	10	657	άργει. Ελευσίνα ἀπὸ 24 'Απολ.
Θεμελίω	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	άνεγ. Γδόνια 12 Ίουν. Μαδέρας 22 διὰ Ροζάριον
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατάς καὶ Σία	17	1054	άνεγ. Κωνστάντζαν 28 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Θεόδωρος Τ.	Α. Τερμάζου	12	3409	έφθ. Ρίγαν 15 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 28 διὰ Βίμπογκ
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	έφθ. Ροζάριο 15 Ίουν.
Θεοσικέπαστη	Β. Μανόφου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	άνεγ. Μποναβίστα Μπάμι 15 Ίουν. διὰ Κάρδιφ, έφθ. 26
Θεοφανώ Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	37	4800	καθειλύνθη εἰς Χάρτελεπούλ. 26 Μαΐου
Θερμαϊκός	Μαρή 'Εμπειρίκου	23	4785	έφθ. Κάρδιφ 23 Ίουν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	διῆλθε Κολόμπιο 12 Ίουν. διὰ Μαντούς
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	εἰς Ρίο Γιράντε 25 Ίουν.
Θράκη	Α. Τερμάζου	17	982	έφθ. Πειραιᾶ 20 Ίουν. καὶ Ρένι 26
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	άνεγ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Ίουν. διὰ Σονάνι
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεγ. Μπουνένος "Αἴρεσ 24 Ίουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	άνεγ. Όνέγκα 13 Ίουν. διὰ Λονδίνου
'Ιγόρ	Πεζᾶς καὶ Σία	07	2693	έφθ. Γύθειον 18 Ίουν. καὶ Κατάωλον 25
'Ιθάκη	Σ. Βλασπολούνο	11	4083	άνεγ. Γδόνια 9 Ίουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
'Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	άνεγ. Δάντονγκ 9 Ίουν. Γιβραλτάρ 20 διὰ Πόρτ Σαΐδ
'Ικάριον	έτ. Βεργοτῆ	12	4013	άνεγ. Μπόναν 17 Ίουν. διὰ Τράπανι
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ίουν. δι' 'Αιμέρσον, έφθ. 26
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 23 Ίουν. διὰ Χούλλ.
'Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	διῆλθε Φλόστιγκ 23 Ίουν. διὰ Νοσθηγίαν
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Γαλάται 16 Ίουν. (διὰ Πόρτ Σαΐδ)
'Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	άνεγ. Αρχάγγελον 14 Ίουν. διὰ Λονδίνου, έφθ. 24
'Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρᾶ	17	3527	έφθ. Σέριφον 1 Ίουν.
'Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. 'Εμπειρίκου	24	3734	έφθ. Ροζάριο 15 Ίουν.
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640	έφθ. Κωνστάντζαν 15 Ίουν. καὶ Πειραιᾶ 24
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	έφθ. Σάντος 12 Ίουν.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεγ. Γκαιμπέτα 19 Ίουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
'Ιωλικός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	έφθ. Βαλένθιαν 17 Ίουν.
'Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	άνεγ. Πειραιᾶ 26 Ίουν. διὰ Κωνστάντζαν
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	έφθ. Βατούμι 20 Ίουν. καὶ Πειραιᾶ 28 (διὰ Μεσόγειον)
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Πειραιᾶ 8 Ίουν.
Καδίω	νίοι Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Μαντούδη 14 Ίουν.
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	3061	άνεγ. Λίβερπολ. 14 Ίουν. δι' 'Αρχάγγελον, έφθ. 25
Καθαριώτισσα	νίοι Γεωργία. Καραβία	13	1877	έφθ. Δουνγκέρην 19 Ίουν. καὶ Ρότερνταμ 23
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άνεγ. Πουέρτο Ουπιτζάντο 18 Ίουν. διὰ Δουνγκέρην
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Μόντρεαλ 26 Ίουν.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	έφθ. "Αρμστερνταμ 14 Ίουν.
Καλυψώ Βεργωτῆ	Γερό. Βεργωτῆ	18	5686	διῆλθε Πλανάνι 7 Ίουν. δι' 'Οζάνα
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ—Κουμπάτης καὶ Σία	06	3574	διῆλθε Νταζάρ 13 Ίουν. διὰ Μπάρον
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5234	άνεγ. Γδόνια 11 Ίουν. Μαδέρας 21 διὰ Πλέιτ
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έφθ. Βεαυμοντ 16 Ίουν.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Μπ. "Άρδες 20 Ίουν. διὰ Μπάρμπαντος
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	διῆλθε Κρίστοφαλ. 15 Ίουν. διὰ Γιαβάτα
Κάτε	Ν. Λυκαδοπούλου	18	5197	διῆλθε Σαμπάγκ 8 Ίουν. διὰ Γιοσογάμαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε.	87	2495	άνεγ. Πειραιᾶ 26 Ίουν. διὰ Κωνστάντζαν
Κατύκω Χατζηπατέρα	νίῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 15 Ίουν. διὰ Πότι, έφθ. 23
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Ίουν. διὰ Γένοβαν
Κείπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούφα & Κ. Ξένου	05	3890	διῆλθε Λαζίου 9 Ίουν. διὰ Βορδώ, έφθ. 24
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	άνεγ. Δάντονγκ 14 Ίουν. διὰ Μπόναν, έφθ. 26
Κεχρεάς	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Χαλκίδα 24 Ίουν.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	έφθ. Ρίον Ιανέζιον 10 Ίουν.
Κολχίς	άδ. Συνοδινοῦ	09	2219	έφθ. Βορδώ 21 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 28 διὰ Νιούπορτ
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διῆλθε Σαμπάγκ 10 Ίουν. διὰ Λονδίνου
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανιάδη	07	3530	έφθ. Πειραιᾶ 24 Ίουν.
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	άνεγ. Ρόττερνταμ 19 Ίουν. διὰ Μούρμανσον
Κόρθιον	άδελ. Σύμπονα	09	2116	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Κέιμ
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Κέιμ
Κουμουνδούρος	Υιοι 'Επ. 'Εμπειρίκου	25	3598	άνεγ. Ρόττερνταμ 22 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
Κράγγυαν Χίλλ	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	18	3566	διῆλθε Μοντεβίδεο 18 Ίουν. διὰ Μπάρμπαντος
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράρη	02	1070	διῆλθε Μοντεβίδεο 19 Ίουν. διὰ Μπάρμπαντος
Κύμα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	έφθ. Πειραιᾶ 17 Ίουν.
Κύμα	Ν. Λιθανοῦ	11	3959	έφθ. Ραμάλλο 13 Ίουν.
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεγ. Γερασινήν 15 Ίουν. καὶ Καρόντε 25 διὰ Μάλταν
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	άνεγ. Νέαν 'Υδρων 15 Ίουν. δι' 'Αντρόσσαν
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	άνεγ. Κάρδιφ 12 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 26
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	έφθ. Βαγρων 18 Ίουν.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Ίουν. διὰ Νεζοτούέα
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	άνεγ. Γδόνια 16 Ίουν. Λάδσεντ 22 διὰ Νταζάρ
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Ίουν.
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	έφθ. Πειραιᾶ 17 Ίουν. καὶ Κωννήλιν 25
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρκούνφ	98	3462	έφθ. Βραχεσταδ 8 Ίουν.
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	έφθ. Πειραιᾶ 11 Ίουν.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διηλθε Κουνιατάουν 24 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μηχ. Βαλμᾶ	14	2080	διηλθε Ντούτζενες 24 'Ιουν. διὰ Raimboeuf
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιόν Λ. Κονδύλη	12	3923	διηλθε Μοντεβίδεο 8 'Ιουν. διὰ Μπάριμπαντος
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διὰ Ηλέιτ
Λύρας Ν.	Παν. καὶ Μάρκου Λύρα	19	3094	διηλθε Περομπούνον 18 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
Μαίανδρος	Σ. Αιδανοῦ	19	4581	ἔφθ. Μερσίναν 11 'Ιουν.
Μαίηντ δφ Σάμος	νιό Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἔφθ. Ρένι 14 'Ιουν.
Μαίρη	Ν. Αιδανοῦ	09	1459	ἔφθ. Μαργαρίταν 19 'Ιουν.
Μαίρη II	Ν. Αιδανοῦ	20	1517	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. δι' Αίγιον, ἔφθ. 26
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεξ. Ροζάριο 15 'Ιουν. διὰ Μπάριμπαντος
Μαίρη Δευτεράριου	Βασ. Δευτεράριου	03	1383	ἄργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 15 Μαΐου
Μαίρης	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διὰ Θεσσαλονίκην, ἔφθ. 27
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	διηλθε Μαδέρας 25 'Ιουν. δι' Εὐρώπην
Μαλιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Μαΐου. 'Εποκενή
Μαλέας	'Ιο. Παπαδέα	17	5709	διηλθε Ντακάρ 17 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Μανούλλα	νιό Γεωργ. Καραβία	20	1965	ἔφθ. Charente 17 'Ιουν.
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 23 'Ιουν.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουν.
Μαργαρίτης	ἀδ. Περιβολάρη	13	4584	ἔφθ. Γδύνια 17 'Ιουν.
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τιατσαρόνη	00	1216	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουν.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ἀνεξ. Βαλτιμόρη 9 'Ιουν. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	ἀνεξ. 'Αργοτόσσαν 14 'Ιουν. διὰ Curacao
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	ἀνεξ. Κέρχυραν 18 'Ιουν. διὰ Σπαλάτο
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διηλθε Βαλέντσια 13 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υερσένη
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἀνεξ. Ρίον 'Ιανέσιον 19 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	ἀνεξ. Μάρη Ντέλη Πλάτα 11 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἀνεξ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουν., Μαδέρας 19 διὰ Ηλέιτ
Μαρίγκα	ἀδ. Προδίον	12	4236	διηλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διὰ Βορδώ
Μαρίγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Μαρίγκα I. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	5411	ἔφθ. Γιοζοζάμαν 20 'Ιουν.
Μαρίγκα I. Καΐρη	'Ιο. Αιδιόλου	13	5143	διηλθε Κωνίλιον 16 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Μαρουκό Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Γδύνια 17 'Ιουν.
Μάριος Τ.	Α. Τεραζίου	04	1128	ἀνεξ. Γαλάτσιοι 27 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Μαρουλίδ	Μηχ. Κυδωνιέως	18	4215	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 1 Μαΐου. 'Εποκενή.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4669	ἀνεξ. Πενσακόλαν 10 'Ιουν. δι' "Ιμμιγκάν
Μάρτησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	ἀνεξ. Πόραριο 22 'Ιουν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουν. διὰ Σάιν Τόμας
Μεμάς	«Αίγανον» Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Μπόναν 25 'Ιουν.
Μεμάς	ἀδ. Κουρούνηλη	12	1735	διηλθε Κωνίλιον 23 'Ιουν. δι' Βαλτιμόρην
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διηλθε Γδύνια 17 'Ιουν., Ούζαν 23 διὰ Πειραιᾶ
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	διηλθε Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέσιον
Μεσσαριά Νομικοῦ	Έτ. Π. Νομικός	95	985	ἀνεξ. Πειραιᾶ 20 'Ιουν. διὰ Ρένι, ἔφθ. 24
Μίμης Χανδρῆς	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	3989	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουν.
Μιμόςα	έτ. «Βλάσσο»	05	3071	ἀνεξ. Γδύνια 17 'Ιουν., Ούζαν 23 διὰ Πειραιᾶ
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	διηλθε Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	διηλθε Κριστομπάλ 21 'Ιουν. διὰ Kamaishi
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	διηλθε Παναμᾶν 15 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	ἄργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 19 Μαρτ. Ζημία
Μιχαλίδης	ἀδ. Ξελᾶ	08	3742	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 5 'Ιουν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διηλθε Μαδέρας 13 'Ιουν. διὰ Μπουένος "Αϊρες
Μόσχα Δ. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἔφθ. Γλασκώνη 17 'Ιουν.
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόδλ»	89	2466	ἀνεξ. Ρουέν 16 'Ιουν. διὰ Κωνστάντζαν
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκ.—Γ. Σιγάλα	01	1098	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ παραλαβήν
Ναγός	I. Αιδανοῦ	12	1926	εἰς Σέουταν ἀπὸ 7 'Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσο	04	3582	ἀνεξ. 'Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουν. δι' 'Αταλάντην
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διηλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 22 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἔφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. καὶ 'Αμβούργον 23
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 11 'Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουν.
Νέλλυ	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	ἔφθ. Νιούπορτ 20 'Ιουν.
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	ἔφθ. Στρατώνη 27 'Ιουν.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηλθε Λάζ Πάλμας 17 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον, ἔφθ. 27
Νέστος	'Ιο. Γ. Αιδανοῦ	19	5764	διηλθε Σούεζ 17 'Ιουν. διὰ Τοσούγιάμα
Νέστωρ	νιόν Γ. Γράτσου	18	1954	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου. 'Εποκενή
Νήϊον	Α. Καλλινίκου	18	5154	ἀνεξ. Νιούπορτ 11 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Νηρεύς	'Εμι. Χατζηλία	13	6694	ἔφθ. Κόμπε 15 'Ιουν.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀνεξ. 'Αμβέρσαν 22 'Ιουν. διὰ Γδύνια
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεξ. Βοστώνη 23 'Ιουν. διὰ Χούλλ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	ἀνεξ. Στρατώνη 9 'Ιουν. διὰ Barrow, ἔφθ. 24
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τριπόγλου	19	5175	ἀνεξ. Βαγούσθερ 23 'Ιουν. διὰ Γιοζοζάμαν
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κληρον. 'Αθανασούλη	01	3575	ἄργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 7 Μαΐου 1932
Νικ. Γ. Κουλουκούντης	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	ἔφθ. Γδύνια 21 'Ιουν.
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιζάλου	13	4342	ἔφθ. Μπ. "Αϊρες 5 'Ιουν.
Νικόλαος Μ. Εμπειρίκος	Κουλουνθρού — 'Εμπειρίκου	19	5295	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέσιον 13 'Ιουν.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	διηλθε Μασσαλίαν 18 'Ιουν. διὰ Σάιν Τροπέζ
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀνεξ. Λάζ Γκουλέττ 22 'Ιουν. διὰ Κάρδιφ, ἔφθ. 21
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	ἀνεξ. Βιζαγαζατάμ 23 'Ιουν.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολίμου	10	4540	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 14 'Ιουν. διὰ Σάιν Τόμας
Νικόλαος 'Αγγελος	'Ιο. 'Αγγέλου	12	4351	ἔφθ. Χούλλ 12 'Ιουν.
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοῦ Πατέρα	10	4362	ἀνεξ. Κάρδιφ 4 'Ιουν.
Νικολάου Ούρανια	Γ. Νικολάου	22	6397	ἔφθ. Geraldton 23 'Ιουν.
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	ἔφθ. Κάρδιφ 4 'Ιουν.
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Geraldton 23 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γχρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Όδυσσευς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	άνεξ. Σάντα Φέ 20 Ιουν. διά Ντακάρ
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νέδν. Έπ. Εμπειρίκου	22	4677	άνεξ. Μπονένος "Αύρες 12 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ολλανδία"	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	άνεξ. Καλλονή 29 Ιουν. διά Σμύρνην
"Ολυμπίας"	Κουλόνθουρ — Εμπειρίκου	18	5249	άνεξ. Κάρδιφ 24 Ιουν. διά Μπονένος "Αύρες
"Ομόνοια"	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Πότι 14 Ιουν.
"Ορος" Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	13	3578	διηλθε Άλα Πλάταν 2 Ιουν. διά Μαδέρας
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντίδες» Α. Ε.	29	4233	άνεξ. Σονάνς 16 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	16	5647	διηλθε Κίγκοτον 14 Ιουν. διά Χούλλ
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	24	6907	εις "Αντερφόνταρι 20 Ιουν.
"Ορος" Ελικών	«Τράπιτ, Σο»	18	5525	έφθ. Γράσφοτον 18 Ιουν.
"Ορος" Ίθωμη	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	14	4191	άνεξ. Μπονένος "Αύρες 16 Ιουν. διά Μαδέρας
"Ορος" Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	18	7914	διηλθε Πόρτ Σαιδ 17 Ιουν. διά Βίλμπγκτον
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράπιτ, Σο»	12	3876	άνεξ. Κάρδιφ 17 Ιουν., Μαδέρας 23 διά Ροζάριο
"Ορος" Κυλλήνη	Ε. Κονλουν — Σ. Πατέρα	19	5213	διηλθε Σονάνς 19 Ιουν. διά Κόμπι
"Ορος" Κύνθος	«Τράπιτ, Σο»	18	5188	άνεξ. Μπονένος "Αύρες 1 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος" Λυκαβηττός	«Ατλαντίδες» Α. Ε.	17	4292	διηλθε Μαδέρας 8 Ιουν. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή και Σία	07	3556	άνεξ. Μπάρρι 16 Ιουν., Μαδέρας 22 διά Πλέιτ
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουουντή	19	5403	διηλθε Σαίν Τόμας 18 Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος" Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	20	5166	άνεχ. "Αγ. Βιζέντιον 22 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος" Οθρυς	έτ. "Θησεύς" Α. Ε.	19	4817	διηλθε Μοντεβίδεο 6 Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος" Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	18	5201	άνεξ. Εμδεν 3 Ιουν. διά Κόνδαν
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	21	5334	άνεξ. Μοντεβίδεο 8 Ιουν. διά Σάντα Λουτσία
"Ορος" Πάρνης	έτ. "Θησεύς" Α. Ε.	17	4371	διηλθε Μοντεβίδεο 19 διά Μπάρμπαντος
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουουντή	18	5208	διηλθε Κρόπων 18 Ιουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουουντή - Κωστομένη	17	4600	έφθ. Κόπτε 18 Ιουν.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Ιουν. διά Βόρ. 'Αμερικήν
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	20	5729	έφθ. Ροζάριο 19 Ιουν.
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	10	3986	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιουν.
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	διηλθε Περγαμπούζο 15 Ιουν. διά Πλέιτ
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντίδες» Α.Ε.	20	6696	διηλθε Σαμπούταλ 13 Ιουν. διά Γιοζοχάμαν
"Ορος" Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	21	6388	διηλθεν Όραν 25 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
"Ορος" Χελμός	Ρεθύμνη — Κουλουουντή	23	5140	άνεξ. Fowey 15 Ιουν. διά Βόρ. 'Αμερικήν
Ούρανία	Παν. Αντύπα	02	1953	άνεξ. Νιούπορτ 23 Ιουν. δι' 'Ονέγκα
Ούρανία Νικολάου	Γ. Νικολάου	22	6397	"Ιδε: «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΟΥΡΑΝΙΑ»
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διηλθε Σονάνς 9 Ιουν. δι' 'Ασάμιτ
Παγασητικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	14	3477	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2171	εις Βόλον 30 Ιουν. ίπτο έκφροτωσιν
Παναγής	Ν. Λυγαραδοπούλου	20	5187	διηλθε Σαμπάγκ 15 Ιουν. δι' Εέρωπην
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	άνεξ. Μπ. Μπλάγκαν 12 Ιουν., Cape Frio 20 δι' 'Αμβέρσαν
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούνου	15	4661	άνεξ. Χούλλ 19 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Παντελής	Κ. Λαμπού και Ι. Ποντιζού	11	3845	άνεξ. Κάρδιφ 9 Ιουν. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	άνεξ. Εμδεν 12 Ιουν. διά Μπονένος "Αύρες
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεξ. Μοντεβίδεο 20 Ιουν. διά Ντακάρ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη	06	3435	έφθ. Σάντα Φέ 14 Ιουν. και Ροζάριο 26
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεξ. 'Αλεξάνδρειαν 11 Ιουν., Γιβραλτάρ 22 διά Χούλλ
Πάτρα	Τσαψιρόφαντη—Κοννίδη	96	3256	έφθ. Πειραιά 3 Ιουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	έφθ. 'Υμουνίτεν 18 Ιουν.
Περσέων	Α. Ανδρέάτου	18	5172	έφθ. Γδύνιαν 12 Ιουν.
Πεταλίοι	Μαρη̄ Εμπειρίκου	17	5126	άνεξ. Marmugia 14 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Γραμπατερόβιλ»	03	4634	έφθ. Πειραιά 16 Ιουν.
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και Ε. Νομικού	14	7020	άνεξ. Αρδύμπα 22 Ιουν. διά Πόρτ Ντέλ Μπούν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλθε "Αγ. Βιζέντιον 26 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	έφθ. Πειραιά 21 Ιουν. και Σέριφον 29
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Μπλάρων 27 Ιουν.
Πήλευς	Ε. Χατζήλια	28	4695	άνεξ. Μπονένος "Αύρες 17 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Πηνελόπη	Σ. Παρασινθιώτη	19	6559	διηλθε Ηράκλειο 15 Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πίνδος	Α. Λούζη	08	4360	άνεξ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 15 Ιουν. διά Ντακάρ
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	έφθ. Χάρτιτεπον 14 Ιουν.
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιορρασσά	09	1457	έφθ. Μπλάρων 11 Ιουν. και Βορδώ 17
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Νοβορωσσίσκην 19 Ιουν.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	έφθ. Κοννίδη 16 Ιουν. (διά Ρίον Ιανέριον)
Πότη	Μιχ. Βεργίνου	96	1594	έφθ. Πάτρας 10 Ιουν.
Πόσιεδων	Φ. Σιγάλα	94	2083	άργει Πειραιάς 21 Ιαν.
Ποσειδώνια	άδ. Πήγτα	09	3840	άνεξ. Ρόττερνταμ 25 Ιουν. διά Πειραιά
	Δ. Γεωργοπούλου και P.-K.	09	3681	άνεξ. Κάρδιφ 23 Ιουν. διά Ζαράτ
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	19	4649	διηλθε Κολόμπο 17 Ιουν. διά Βορδώ
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	άργει Πένοβαν άπλο 5 Μαΐου. Σερβένι.
Ρίτα Χανδρή	Δ. Χανδρή	14	4648	έφθ. Μπλέφαστ 13 Ιουν. και άνεξ. 27 διά Βλαάρντιγκεν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	έφθ. Ροζάριο 8 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεγγοτής» Α.Ε.	19	5637	έφθ. 'Αμβέρσαν 15 Ιουν.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Τρίπολην (Συρίας) 14 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3548	διηλθε Κολόμπο 16 Ιουν. διά Πόρτ Σαιδ
Σίφνος	Θεμ. Σταφιλοπάτη	17	2290	έφθ. Ρουέν 15 Ιουν.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	διηλθε Μοντεβίδεο 2 Ιουν. διά Ντακάρ
Σούνιον	Μαρη̄ Εμπειρίκου	19	3054	διηλθε Μπόναν 11 Ιουν. διά Πλέιτ
Σπύρους	«Άλγανο» Α.Ε.	18	6629	έφθ. Σιγκαπούρην 20 Ιουν.
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου»	36	3941	έφθ. Βοστώνην 16 Ιουν.
Στάμος	Δ. Φαραλιού	14	3801	έφθ. Βενετίαν 9 Ιουν. και Ραβένναν 20
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	διηλθε Περγαμπούζο 19 Ιουν. διά Μόντρεαλ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διηλθε Σιγκαπούρην 19 Ιουν. διά Φουζέζι
Στρυμών	Στ. Αιγανού	19	5250	διηλθε Σιγκαπούρην 8 Ιουν. διά Μίνε
Τάκης	Π. Αντύπα	04	1698	έφθ. Πειραιά 11 Ιουν. διά Επισκενή
Τάμεις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	14	3942	διηλθε Ηράκλειο 20 Ιουν. διά Στέττιν
Τάναις	άδελφ. Συνοδίνου	07	1545	άνεξ. Πειραιά 16 Ιουν. διά Μαργλίτην, έφθ. 20
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	άνεξ. Μοντεβίδεο 21 Ιουν. διά Καναδάν
Τάσις	«Μυρτφόν» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Δάντσιγκ 18 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.
Τάσος Κ.	Έμπ. Καραβία	01	3634
Γαύγετος	Κουλούριον — Έμπειριζον	18	4295
Γαυρίς	άδ. Συνοδινοῦ	03	2281
Τέτη	νίοι Γ. Σιγάλα	03	2747
Τηλεμάχος	Γ. Δρακούνη	11	3658
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαπούδαρον	03	3338
Τρίτων	νίοι Γ. Γράτσου	14	4211
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	3163
Υδραίος	Α. Κουλόνρα και Κ. Ξένου	02	4476
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038
Φαθίων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188
Φανερωμένη	Α. Βλαζάζη	08	3404
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304
Φρέδης	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043
Φότης	Ν. Αυγιαρδούλου	12	3507
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489
Χίος	Ενσυγ. Νομικοῦ	88	1356
Χλόδη	Ν. Αυγιαρδούλου	28	4641
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843
Ωκεανής	Γ. Λουλούδη	10	3396
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439
Ωρίων	Πολ. Λέρα — Α. Λούζη	09	4798
Ωρωπός	Μαρηή Έμπειριζον	13	3475

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

έφθ. Μαργαρίτης 19 Ιουν.
άνεγ. Μπούνενος "Αίγας 29 Μαΐου διά Β. Αμερικήν
ΜΕΤΩΝΟΜΑΣΘΗ «PANDIA», σημαία Φινλανδική
εἰς Βατούμ 20 Ιουν.
άνεγ. Λάζ Πάλμας 10 Ιουν. διά Λιβόρον, έφθ. 21
έφθ. Αμεριδαν 21 Ιουν. (διά Πειραιᾶ)
διηγήθε Ντότζεννες 25 Ιουν. διά "Αλαμποργκ
εἰς Βιρτουτών 25 Ιουν.
άνεγ. Γκαϊμπελ 20 Ιουν. διά Χάμπτον φόδος
έφθ. Ελευσίνα 21 Ιουν. και ανεγ. 29 διά Γερμανίαν
διηγήθε Μαδέρας 22 Ιουν. διά Τιμιγζαν
έφθ. Πειραιών 25 Ιουν. και Θήραν 29
έφθ. Οράν 20 Ιουν.
διηγήθε Μαδέρας 8 Ιουν. διά Πλέιτ
άνεγ. Ροζάριο 19 Ιουν. διά Ντασάρ
έφθ. Θεσσαλονίκη 25 Ιουν.
έφθ. Πειραιών 25 Ιουν. και Θήραν 29
έφθ. Κωνσταντζαν 14 Ιουν.
άνεγ. Κάρδια 30 Ιουν. διά Μπουνένος "Αίγας
διηγήθε Φερνάντο Νορόντζα 19 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
άνεγ. Μπάρρου 10 Ιουν., Γιβραλτάρ 16 διά "Αλεξάνδρειαν
άνεγ. Κάρδιφ 19 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
διηγήθε Λάζ Πάλμας 16 Ιουν. διά Πλέιτ
διηγήθε Σάνι Τόμας 9 Ιουν. διά Χοδστόν
έφθ. Σπλάτον 26 Ιουν.
διηγήθε Πόρτο Σαΐδ 22 Ιουν. διά "Αμβοδργον
εἰς Ζογκούλδακ 20 Ιουν.
διηγήθε Γιβραλτάρ 28 Ιουν. διά "Αγ. Λαζαρέντιον
έφθ. Δάντσιγ 14 Ιουν.
άνεγ. Πενσαλόνιαν 26 Ιουν. διά "Αγγλίαν
άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ιουν. διά Κόλπον Μεξικοῦ
έφθ. Χόγκ Κόργ 22 Ιουν.
άνεγ. Κάρδιφ 22 Ιουν. διά Μτ. "Αίγας
διηγήθε Γιβραλτάρ 12 Ιουν. διά Πλέιτ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Έλένη ("Αγγλικόν")	Κουλουκουντή	21	1138
Κάμιτεν Χίλι ("Αγγλ.")	Α. Βλάσσος	18	4276
Κάρμεν Σύλθα ("Ρουμ.")	Κατάπον — Μαζῷ	03	1601
Μαρτῆς ("Αγγλικόν")	Γ. Μ. Κονλουκουντή	94	2483
Μιρουπάνου ("Αγγλικόν")	Μινακούλη και Σία	05	2539
Μυριάμ, ("Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012
Νέλσων, ("Αγγλικόν")	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437
Νέομη—Τζόύλια ("Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνον	95	2499
'Ολιούλ, ("Ρουμανικόν")	Α. Βλάσσος	20	4308
Πήγαρλστον ("Αγγλ.)	Α. Βλάσσος	24	4895
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσος	22	3609
Σάν Νικόλα, ("Ιταλικ.)	Ν. Σταματίον	79	677
Σιρέτουλ, ("Ρουμανικόν")	Α. Βλάσσος	12	3629
Σούνοντον (Παναμ.)	Α. Βλάσσος	21	6958
Τζέννου ("Αγγλ.)	Σ. Αιβανοῦ	12	1859
Τουσσίκια ("Αγγλικόν")	Κ. Λασκαριδή — Α. Δάλλα	03	1828
Χάτιγκμπουρυ ("Αγγλ.)	I. Βασιλείου—Α. Ιωανίδη	06	1781
Kumara ("Αγγλ.)	Α. Λούζη κ.λ.π.	19	7926
Mill Hill ("Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	30	4318
Munerie ("Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19	5035
Richmonde Hill ("Αγγλ.)	έτ. «Αδάμας» Α. Ε.	14	5491
Temble Lane ("Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289

ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

έφθ. Χαλκίδα 23 Ιουν. και Πειραιᾶ 28
έφθ. Γδύνιαν 28 Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ
άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Μαρτ.
διηγήθε Σουλάνη 19 Ιουν. διά Βαρζελόνην
έφθ. Σέτουταλ 20 Ιουν.
άνεγ. Γάγδων 20 Ιουν. διά Κόλπον Μεξικοῦ
έφθ. Αλεξάνδρειαν 13 Ιουν.
έφθ. Σουλινᾶ 12 Ιουν. (διά Βαλένθιαν)
άνεγ. Σαβάνναν 23 Ιουν. διά Τσάρολεστον
άνεγ. Μπ. "Αίγας 5 Ιουν. διά Μπάρμπλαντος
διηγήθε Μαδέρας 7 Ιουν. διά Key West
εἰς πλόας 'Ανατ. Αργεντής
άνεγ. Ρόττερνταμ 21 Ιουν. διά Γδύνια
διηγήθεν Αγ. Βικέντιον 14 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
έφθ. Ρόττερνταμ 26 Ιουν.
έφθ. Βαρζελόνηρη 17 Ιουν.
έφθ. Μαργαρίτης 22 Ιουν.
έφθ. Μόντρεαλ 18 Ιουν.
άνεγ. Βαλτιμόρη 11 διά Barrow
"Ιδε: «ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ», σημαία 'Ελληνική
άνεγ. Βομβάνη 14 Ιουν. διά "Αμβοδργον

C. K. HANSEN

STEAMSHIPOWNER, COALMERCHANT STEAMHIPS,
AVERAGE, INSURANCE AND CHARTERING-AGENT
SALE & PURCHASE

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
“WAALHAVEN,,

LATE LTH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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