

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1937

Αρ. Φύλλου 158

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 158

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1937

Tò δεκαδενόμερον

'Η καλή παράστασις πλοίων και πληρωμάτων

Προέκτασιν τοῦ έθνικοῦ έδάφους, φορέα τοῦ πολιτισμοῦ μιᾶς χώρας, συνεκτικὸν κρίκον τῶν ξενιτευμένων τέκνων τῆς πρὸς τὴν Μητέρα Πατρίδα, ἀνεπίσημον διπλωμάτην καὶ ἄλλους παρομοίους χαρακτηρισμούς προσέδωσαν εἰς τὸ έμπορικὸν πλοῖον, ἵνα καταβέξουν ἀκριβῶς τὴν ἀπροσμέτρητον συμβολὴν του εἰς τὴν τόνων τοῦ έθνικοῦ γοήτρου καὶ τῆς ήθικῆς ἐπίδρασιν, ποὺ ἔνσακει εἰς τε τοὺς ξένους καὶ τοὺς διοεθνεῖς ἀποδῆμους ἡ έθνική σημαία, κυματίζουσα ἐπὶ τῶν ὥκεανοπόρων σκαφῶν. Αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι σχι τὸν ὑπολογίζουσαν καὶ εἰς τὸν ήθικὸν παράγοντα τοῦ έμπορικοῦ ναυτικοῦ, δταν πάσαν μεριμναν καταβάλλουν καὶ εἰς πᾶσαν θυσίαν ὑποβάλλωνται διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ναυτιλίας των καὶ τὴν καλήν τῶν πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων αὐτῶν παράστασιν εἰς τοὺς ξένους λιμένας.

Πολλὰ συγκινητικά περιστατικά ἔχουν ν' ἀφηγηθοῦν οἱ Πλοίαρχοί μας κατὰ τὰ μακρυνά αὐτῶν ταξιδία ἀνά την Ύδρογειον. Συνέβη πολλάκις μὲ τὸν κατάπλου του σκάφους των εἰς ἀπόμερον τινὰ ἡ κεντρικὴ λιμένα τῆς Νοτιοδυτικῆς Ἀμερικῆς, τῆς Λαύστραλίας, τῶν νήσων τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ καὶ εἰς αὐτὸν τὸν πορθμὸν τοῦ Μαγκελλάνου νὰ ίδουν "Ελληνας ἀπὸ μακροῦ ἐκεὶ ἐγκατεστημένους, μὲ ιεράν συγκίνησιν ν' ἀνέρχωνται τὴν κλίμακα τοῦ "Ελληνικοῦ φορτηγοῦ, νὰ γονυτεύουν καὶ νὰ κατασπάζωνται τὸ κατάστρωμά του, μετὰ δακρύων δὲ ν' ἀτενίζουν τὴν Κυανόλευκον. Τὸ "Ελληνικὸν σκάφος ἐξεπροσώπει κατ' ἐκείνην τὴν στιγμὴν δόλικληρον τὴν Ελλάδα. Τὰ αἰσθήματα τῆς ἀγαπῆς πρὸς τὴν γενέτειραν καὶ τῆς νοσταλγίας τῶν ξενητευμένων Ελλήνων πρὸς τὴν μακρυνὴν Πατρίδα ὑπερεκχειλίζουν, δταν ἀντικρύσουν τὴν έθνικήν σημαίαν καὶ δταν συναντηθοῦν μὲ τοὺς θαλασσινούς μας.

Άλλα καὶ διὰ τοὺς ξένους τῶν μακρυνῶν χώρων, τοὺς ἀγνοῦντας ἐν πολοῖς τὴν σύγχρονον Ελλάδα, τὰ φορτηγά μας πλοῖα καὶ τὰ πληρωμάτα των ἀποτελοῦν τὸ μοναδικὸν δι' αὐτοὺς πρόσφορον μέσον, ἵνα λάθουν κάποιαν ἰδέαν τοῦ ἐπιπέδου τοῦ νεοελληνικοῦ πολιτισμοῦ. Τὰ "Ελληνικὰ σκάφη διὰ τῶν ταξιδίων των εἰς τοὺς ὑπερωκεανίους λιμένας, ἀναπληροῦν ἔν τινι μέτρῳ καὶ τὴν ὑπὲρ τῆς χώρας ημῶν προπαγάνδαν, εἰς τὴν διποίων τόσον ὑστεροῦμεν ἔναντι τῶν ἄλλων Κρατῶν.

"Οταν πρὸ τριετίας προσήγγισαν εἰς τοὺς Ιαπωνικούς λιμένας τὰ πράτα φορτηγά μας, μεταφέροντα φορτία ἑκ τῆς Νοτίου Ρωσίας, ἔξαιρετην ἐνεποίησαν ἐντύπωσιν εἰς τὴν Χώραν τοῦ Ἀνατελλοντος Ἡλίου. Οἱ κάτοικοι αὐτῆς ἐγνώριζαν κατὰ τὸ πλειστὸν τὴν Ελλάδα ἀπὸ τὴν μελέτην τῆς ιστορίας καὶ τῶν ἀρχαίων τῆς συγγραφέων. Σκάφη "Ελληνικὰ σπανίως εἰς τὸ παρελθόν ἐπεσκέπτοντο τοὺς λιμένας των. Εἰς τὸ Μουροράν, τὸ Ναγκασάκι, τὴν Γιοκοχάμαν, οἱ διδάσκαλοι τῶν σχολείων μετά τῶν μαθητῶν αὐτῶν ἐπέβησαν τῶν "Ελληνικῶν πλοίων. "Ηθέλοσαν νὰ γνωρίσουν εἰς τοὺς μικροὺς Ιάπωνας τὴν Ελλάδα διὰ τῆς ἐπισκέψεως ταύτης, ἀνέπτυξαν εἰς αὐτοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων τὴν "Ελληνικὴν ιστορίαν καὶ μὲ τὴν διακρίνουσαν τοὺς Ιάπωνας φιλομάθειαν ἔζησαν κάθε πληροφορίαν σχετικὴν μὲ τὴν χώραν μας καὶ τὴν κρατικὴν αὐτῆς ὄργανων. Σημειώσεις ἴδιατέρας ἔκρατον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν έμποροθιμηχανικήν μας δραστηριότητα.

Αὐτὸ καὶ μόνον τὸ γεγονός, ἔνα ἀπὸ τὰ καθημερινῶς σημειούμενα κατὰ τὰς ἐπισκέψεις τῶν θαλασσινῶν μας εἰς τὰς μακρυνάς χώρας, τὰς μὴ ἔχουσας ἁμεσον μὲ τὴν Ελλάδα ἐπικοινωνίαν καὶ μικράν διατηρούσας έμπορικήν ἐπαφήν, καταδεικνύει πόσον ὑψηλοτέρα, πέραν καὶ τῆς πλουτοπαραγωγικῆς, εἶνε ἡ

ἀποστολὴ τοῦ "Ελληνικοῦ ποντοπόρου πλοίου εἰς τὴν ξένην. Δὲν διαθέτομεν βεβαίως ὑπερωκεάνια πολυτελῆ, οὐδὲ μεγάλα πλοῖα γραμμῶν, αὐτὰ ποὺ διαθρύπτουν καὶ ἐνισχύουν τὸ γόνθρον τῶν ισχυρῶν Ναυτικῶν Δυνάμεων, ἡμποροῦμεν, δῆμος, καταβάλλοντες πᾶσαν πρὸς τοῦτο φροντίδα, νὰ παρέχωμεν ἐπάρκη τοῦ νεωτέρου πολιτισμοῦ μας δείγματα, προπαγανδίζοντες δηλαδὴ τὴν Πατρίδα μας, διὰ τῆς εὐπρεποῦς ἐμφανίσεως εἰς τοὺς ξένους λιμένας τῶν φορτηγῶν μας πλοίων καὶ διὰ τῆς καλῆς συμπεριφορᾶς τῶν "Ελλήνων ναυτιλομένων. "Η αξιοπρεπῆς τῶν "Ελλήνων ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληρωμάτων παράστασις, ἡ πλήρης αὐτῶν συμμόρφωσις πρὸς τοὺς κανονισμούς καὶ τὰς κρατούσας συνηθείας εἰς κάθε λιμένα, ἡ ἐπιμελημένη ἀμφίσεις τῶν, τόσον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν στολῇ, δσον καὶ κατὰ τὰς ἔξοδους εἰς τὴν ἡράν, ἡ ἀπόλυτος καθαριότης τῶν κοινοχρήστων χώρων τοῦ πλοίου, στοιχείωσις ἀποτελούν υποχρέωσεις τῶν ναυτιλομένων μας καὶ κυρίως τοῦ Πλοιάρχου, εἰς δν καὶ ἐπιπίπτει ἡ εὐθύνη τῆς τηρίσεως τῶν.

Τὸ πλοίον θὰ ἐπισκεφθοῦν αἱ λιμενικαὶ καὶ τελωνειακαὶ ἀρχαὶ, ἐκπρόσωποι τῶν φορτωτῶν, πράκτορες, προξενικοὶ ὑπάλληλοι καὶ ἄλλοι, ξένοι πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σκάφους. Τὰ φορτηγά πλοῖα μίαν καὶ μόνην διαθέτουν αἰθουσαν ὑποδοχῆς καὶ ἐσιταπορίου. Τὴν αἰθουσαν αὐτὴν υποχρεοῦνται οἱ Πλοίαρχοι νὰ διατηροῦν καθαράν, εὐπρόσωπον. Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀκόμη, πρέπει νὰ φέρουν τὴν στολὴν τῶν καὶ νὰ εἰνε εὐπροσήγοροι, εὐγενεῖς πρὸς τοὺς ἐπισκέπτας τοῦ πλοίου. "Ἄς ἔχουν ὑπὸ δῆμον των, δτι αἱ ἀγαθαὶ ή αἱ κακαὶ ἐντυπώσεις, ποὺ θ' ἀποκομίσουν οἱ ξένοι ἀπὸ τὰ πλοῖα μας, ἀντανακλοῦν ἐφ' διοκλήρου τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ αὐτῆς τῆς "Ελλάδος.

"Ἐξαιρετικὴν ἐπίσης πρέπει νὰ ἀποδίδουν πλοιοκτῆται καὶ πλοίαρχοι σημασίαν εἰς τὴν καλὴν ποιότητα τῆς σημαίας ποὺ φέρουν τὰ ὥκεανοπόρα πλοῖα μας. Αὐτὴ καὶ μόνην εἰνε ἀρκετὴ νὰ δημιουργήσῃ ἐντύπωσις. Συγκεκριμένας ἔχομεν ἐν προκειμένῳ καταγγελίας περὶ τοῦ μωσαϊκοῦ τῶν σηματῶν, ποὺ ἐμφανίζουν τὰ "Ελληνικὰ πλοῖα, ἀπὸ ἀπόψεως χρωματισμοῦ, μεγέθους καὶ ποιότητος. Μᾶς γράφουν σχετικῶς, δτι εἰνε θλιβερὸν τὸ θέαμα τῶν "Ελληνικῶν φορτηγῶν εἰς τοὺς λιμένας μάλιστα τοῦ Κοντινοῦ, τῆς Αγγλίας καὶ τοῦ Πλεύτη, δτο πατὰ δεκάδας εἰνε ταῦτα ἐλλιμενισμένα. Σημαῖαν ἐφθαρμένα, ἀποχρωματισμένα ἀπὸ τὴν πολυκαρίσιαν, μικραί, μεγάλαι, ἀναλόγως τῶν ἀντιλήψεων ἔκάστου Πλοιάρχου, εἰνε τὸ σύνηθες φαινόμενον. Κανών σχετικός δὲν ὑπάρχει καὶ δὲν τηρεῖται, δσον ἀφορᾶ τὸ μέγεθος καὶ τὸν χρωματισμόν. Θὰ ἐπρεπεῖν σωσι διὰ διατάγματος νὰ καθορισθοῦν τὰ σημαιοστολισμοῦ τῶν πλοίων μας, τὸ μεγέθος τῶν σηματῶν κατὰ χωρητικότητα, καὶ τὸ ἐπακριβές τοῦ κυανοῦ χρώματος. Σ κόπιμον ἀκόμη θὰ ἡτο διὰ τοῦ αὐτοῦ διατάγματος νὰ δρισθοῦν αἱ ἐορτασμοὶ ημέραι, καθ' ἃς θὰ ἐπιβάλλεται ὁ μεγάλος διὰ μικροὺς σημαιοστολισμοὺς τοῦ σκάφους καὶ νὰ καθερωθοῦν κυρώσεις διὰ τοὺς παραβάτας. "Οσον καὶ ἀν τὸ ζήτημα τοῦτο λεπτομερειακὸν δύναται νὰ θεωρηθῇ, δὲν εἰνε δῆμος ἀσήμαντον, ἀν ληφθῇ ὑπὸ δψιν, δτι καὶ τὸ έμπορικὸν σκάφος ἐκπροσωπεῖ, ίδια εἰς τὴν ξένην, τὴν χώραν τῆς δποίας τὴν σημαίαν φέρει.

"Άλλ' ἐπ' εύκαιρια τῆς ἐκπονήσεως τοῦ κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων, δὲν θὰ ἡτο διακόπων νὰ θεωρηθῇ ὡς υποχρέωσις τοῦ Πλοιάρχου, δχι μόνον νὰ ἐφορεύῃ ἐπὶ τῆς καθαριότητος τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρωμάτος, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῆς εὐπρεποῦς ἐμφανίσεως τῶν κοινοχρήστων χώρων τοῦ πλοίου. "Η μοναδικὴ αἰθουσαν ποὺ διαθέτουν τὰ φορτηγά σκάφη διὰ νὰ δεχθοῦν καὶ νὰ παραθέσουν ἔνα γεῦμα εἰς φιλοξενούμενα πρόσωπα ἐπιβάλλεται νὰ εἰνε καλῶς ἐπιπλωμένη, καθαρά καὶ ἀνετος. Τὰ σκάφη μας βεβαίως ἡγοράσθησαν μεταχειρισμένα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ πᾶν διτι ἐπ' αὐτῶν εύρομεν, αὐτὸ καὶ διατηρουμεν. Συμβαίνει δῆμος πολλάκις τοιαυτὴν ἐγκατάλειψιν καὶ ἀθλιότητα νὰ ἐμφανίζῃ ή αἰθουσα τοῦ ἐστιατορίου, ώστε νὰ μηνομίζωμεν περιττὸν καὶ τὴν εὐπρεπῆ αὐτῆς ἐμφάνισιν υποχρεωτι-

κήν νά καταστήσωμεν. Τά ζητήματα τής παραστάσεως τῶν πλοίων μας δὲν είνε ἐπὶ τέλους στενή τῶν ἑφοπλιστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων ύπόθεσις. "Εναντὶ τῆς σημαίας τὴν ὅποιαν φέρουν ἔχουν καὶ γενικωτέρας τινάς καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐμφανίσεως υποχρεώσεις, αἱ ὅποιαι δὲν πρέπει νά ἀγνοοῦνται.

"Η καλὴ ἐπίσης συμπεριφορά τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν ἐκ τῶν πλοίων ἔξοδον τῶν εἰς τοὺς ἔνεους λιμένας καὶ ἡ ἀποφυγὴ πάσης παρεκτροπῆς θά ἔπρεπε νά προθλεφθῇ διὰ τοῦ ὑπὸ συνταξιν κανονισμοῦ τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ύπηρεσίας, πρόστιμα δὲ διὰ τοὺς ταραξίας νά παρασχεθῇ εἰς τὸν Πλοίαρχον τὸ δικαίωμα νά ἐπιθάλλῃ, ἐφόσον κάθε ἀνοίκειος συμπεριφορά." Ελλήνος ναυτιλούμενου καθάπτεται τοῦ γοήτρου τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Πιθανὸν νά θεωρηθῶν αἱ ἀνωτέρω παραστήσεις μας ὡς ἐξερχόμεναι τοῦ κύκλου τῶν θεμάτων, ἐπὶ τῶν ὅποιων αἱ στῆλαι αὐταὶ εἰθισταὶ νά ἀσχολοῦνται. "Επιστολαι ὅμως καὶ ἀφηγήσεις προσώπων κατὰ πάντα ἀξιοπότων, μᾶς πείθουν, ὅτι κάποια ιδιαιτέρα φροντὶς πρέπει νά καταβληθῇ καὶ διὰ τὰς ζητήματα τῆς καλῆς παραστάσεως πλοίων καὶ πληρωμάτων εἰς τοὺς ἔνεους λιμένας. Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων μας πρέπει νά ἔχουν πλήρη τὴν ἐπίγνωσιν τῶν ἔναντι τῆς σημαίας υποχρεώσεων τῶν. Τὸ έθνικὸν πλοῖον είνε ἡ προθήκη τῆς Ἐλλάδος διὰ τὰς μακρινὰς χώρας πού ταξιδεύει. Ἀπὸ τοὺς ἐπιθανόντας αὐτοῦ ἔξαρτῶνται αἱ πρῶται ἀγάθαι ἐντυπώσεις, πού θ' ἀποκομίσουν οἱ ἔνοι διὰ τὸν πολιτισμὸν τῆς Πατρίδος μας.

Αἱ δαπάναι διὰ τὰς ἀσθενείας καὶ ἀποζημιώσεις

Πληροφορούμεθα, ὅτι συνενοίσεις διεδάγονται μεταξὺ τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐπιτροπῆς τῶν Ἐλλήνων ἑφοπλιστῶν καὶ τῶν Ἀγγλικῶν ἀλληλασφαλιστικῶν δργανώσεων διὰ τὴν ἔξειρεσιν τῶν προσφρωτῶν μέσων περιορισμοῦ τῶν ψευδασθενεῶν καὶ τῶν διπανῶν νοσηλείων καὶ ἀποζημιώσεων, αἵτινες τόσον ἐπαχθῶς θεραπεύουν τὴν Ναυτιλίαν μας.

Πλείστα δοσα μέτρα προετάθησαν, τὸ λυσιτελέστερον δ' ἔξ δλων, ὅπερ καὶ φάνεται διὰ τελικῶν θά προκριθῆ, ἐφ' ὅσον ἡ ἰδρυσις ναυτικοῦ νοσοκομείου θεωρεῖται ἀνέφικτος, εἰνε ἡ ὑστάσις μονίμου ἔξ ἑφοπλιστῶν ἐπιτροπῆς, ἔργον τῆς ὅποιας θά είνε νά ἐφορεύῃ καὶ νά ἐλέγχῃ τοὺς λογαριασμοὺς τῶν νοσηλείων, τῶν καταβαλλομένων ἀποζημιώσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν συναφῶν δικαστικῶν ἔξδων. Τὸ ὑπέρογκον ἀκριθῶς τῶν διπανῶν αὐτῶν καὶ αἱ πιθαναὶ ὑπερβασίαι, ἀνεξαρτήτως τῆς πληθωρικῆς νοσηρότητος τῶν πληρωμάτων, ὅχι δλίγον ἐπιθαρύνουν τὴν μεριδα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ συντελοῦν εἰς τὴν ἐπιθολήν προσθέτων πρός τὰ «Clubs» εἰσφορῶν.

Διὰ τοὺς εἰδότας τὰ πράγματα καὶ τοὺς ἔγγυτερον παρακολουθήσαντας τὰ τῆς ὅλης υποθέσεως τῶν ἀσθενεῶν καὶ τῶν ἀτυχημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, πιοτεύεται, διτὶ πολλὰ τὰ καλά δύναται νά ἀποφέρῃ ὁ ἐλέγχος ἐπὶ τῶν διπανῶν, διεξαγόμενος ὑπ' αὐτῶν τῶν ἑφοπλιστῶν. Ἡ ἐπιτροπή τοῦ ἐλέγχου θά ἡδύνατο νά προέλθῃ εἰς ἀπὸ εὐθείας συμφωνίας μὲ κλινικάς, ἀξίας τοῦ προρισμοῦ τῶν καὶ μὲ ίατροὺς ἐνυπενδήτως ἐπιτελοῦντας τὸ καθῆτόν των, ὅπετε πολλὰ κονδύλια τῶν διπανῶν θά μειωθοῦν αἰσθητῶς, ἐνῷ καὶ οἱ ψευδασθενεῖς ἀπὸ ἀντίθετοῦ, διτὶ ἐδάφος πλέον δὲν είνε πρόσφορον διὰ νά ἐγείρουν ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεων, μὴ στηριζόμενας εἰς τὰ πράγματα, πολλῷ δὲ μᾶλλον νά ἐμφανισθοῦν ὡς πάσχοντες, καθ' ἡν στιγμὴν θά χαίρουν ἄκρας ὑγείας. Διότι καὶ ἡμεῖς πιοτεύομεν, διτὶ κάποιαν σχέσιν ἔχουν, κάποια συναντῶνται αἱ ψευδασθενεῖς μὲ τὸ κρατοῦν σήμερον σύστημα εἰς τὰ τῆς θεραπείας τῶν ἀσθενῶν καὶ τὰς ἀποζημιώσεις. Οταν ἐπιθητῆ ὑστηματικός ἐλέγχος ἐπὶ δλων τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν παρά τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων, τῶν ἑφοπλιστῶν, ἡμπορεῖ πράγματι οὗτος εὐεργετικῶς νά ἐπιδράσῃ καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν περιπτώσεων ἀσθενεῶν. Θά διασκεδασθῇ ἀκόμη ἡ ἀπατήλη ἐντύπωσις, ἡ πεικρατοῦσα εἰς τινας κακοὺς, διτὶ αἱ διπαναι διὰ τὰς ἀσθενεῖας καὶ τὰς ἀτυχημάτατα καταβάλλονται ὑπὸ τῶν ἔνων ἀσφαλιστῶν. "Ολοι θά πεισθοῦν διτὰ τὰ ὑπέρογκα ἔξοδα καὶ τὰς πιθανὰς καταχρήσεις πρόκειται νά πληρώσῃ η Ναυτιλία μας, διότι αὐτῆς ὁ λογαριασμὸς ἐξαγωγμένος ἐμφανίζεται εἰς τὸ τέλος ἔκαστου ἔτους καὶ αὐτῇ καλεῖται νά πληρώσῃ τὰς προκυψάσας ζημιας ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν κινδύνων τῆς.

Δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται ἀτυχῶς, οὐδὲν ἐργον ὑμῶν είνε, νά ἐκταθῶμεν εἰς λεπτομερείας, γνωστάς ὅμως εἰς τοὺς πλείστους τῶν ἑφοπλιστῶν μας, διὰ νά δικαιολογήσωμεν τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις μας. Πιοτεύομεν ὅμως, διότι κάποια ἐπὶ τέλους ἀντίδρασις, κάποιο μέτρον πρέπει νά ληφθῇ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ «Clubs», διὰ νά σταματήσῃ τὸ κακὸν τῆς ἀσφαλιστικῆς διακρίσεως τῆς Ναυτιλίας μας, τούλαχιστον εἰς τὰς μικρασφαλείας.

Αἱ πυρκαϊαὶ τῶν γαιανδρακοφορτῶν

Δὲν εἰμεθαί εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν ἀκόμη ὑπὸ ποίας συνθήκας ἔλαβον χώραν αἱ τελευταὶ ἀθρόαι ἐπὶ Ἐλλήνων φορτηγῶν πυρκαϊαὶ τῶν γαιανδρακοφορτῶν τῶν. Τὸ πιθανώτερον είνε, διότι οἱ Πολωνικοὶ γαιανδρακες εὐεπίφοροι είνε εἰς αὐτομάτους ἀναφλέξεις, διότι περικλείουν ἐν ἀφονίᾳ θείον καὶ ἀλλας εὐφλέκτους ὅλας, λόγω δὲ τῆς κατ' αὐτάς ἐντατικῆς ζητήσεως ἐ-

λάχιστον χρόνον, ἀν μὴ καθόλου, παραμένουν εἰς τὸ ὑπαίθρον, ἵνα ύποστοῦν τὸν ἀπαραίτητον δερισμόν. Εὔθυς ὡς ἀνορυχθοῦν, μεταφέρονται εἰς τοὺς λιμένας καὶ φορτώνονται ἀπευθείας εἰς τὰ κοτή τῶν πλοίων, διτὸν δὲ ταῦτα διαπλέουν τοὺς Τροπικούς ἡ ἐκεῖ ἐπικρατοῦσα ψηλὴ θερμοκρασία προκαλεῖ τὴν αὐτόματον ἀνάφλεξίν των, παρὰ τὰ πρός ἀερισμὸν τῶν κυτῶν λαμβανόμενα μέτρα.

Ἐπύτωχῶς, διτὶ ἐκ τῶν μέχρι σήμερον πυρκαϊῶν ἐπὶ Ἐλληνικῶν φορτηγῶν δὲν ἐθρηνήσαμεν ἀνθρώπινα θύματα. Δὲν ἀποκλείεται ὅμως τοῦτο διὰ τὸ μέλλον, ἐφόσον δὲν ἐξακριβωθοῦν πλήρως τὰ αἵτια τῶν ἀναφλέξεων καὶ δὲν ληφθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν πρόληψιν των. "Απὸ πάλιν τὰ ὑπὸ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν διατιθέμενα πρός τοῦτο μέσα δὲν ἐπαρκοῦν, ἀν δηλαδὴ ἀποδειχθῆ, διότι αἱ ἀναφλέξεις διφειλούνται εἰς τὴν ποιότητα τῶν γαιανδράκων ψηρισμένων περιφερειῶν, συμφέροντας τε ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν ἑφοπλιστῶν εἰνε, διὰ τὸν ψηλήν ἀσφαλίστρων καὶ ναύλων, ν' ἀποκλείουνται ἀπὸ τὰς μακρυνας μεταφοράς τοὺς γαιανδράκων τούτους ὡς ἐπικινδύνους καὶ μάλιστα τοὺς προσφάτου ἀνορύζεως.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν είνε μικρά, ὑπὸ τὰς σημεινὰς περιστάσεις, ἡ ἀπώλεια τοῦ ἀπὸ τὸ «Θεμώνη», ἐνὸς ἀπὸ τὰ ἐλάχιστα συγχρονισμένα, νεώτερα φορτηγά μας. Τὸ μικρὸν ἀτυχῶς ποσὸν τῆς ἡσαφαλισμένης ἀξίας του, δὲν ἐπιτρέπει εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὴν ἀντικατάστασιν αὐτοῦ διὰ ἄλλου σκάφους τῆς ίδιας ήλικίας καὶ τῶν αὐτῶν πλεονεκτημάτων.

Διὰ τὸ πτωχὸν ἴστιον

Εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, εὔθυς ὡς ὁ πολύτιμος αὐτὸς θεσμὸς διὰ τὴν προαγωγὴν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας ζητημάτων ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ, μία σοθαρά καὶ συστηματικὴ ἥρχισεν ἐπιτελουμένη ἐργασία ἀφορῶσα ἔνα κλάδον τῆς Ναυτιλίας μας, τὸν μᾶλλον παρηγκωνισμένον, πτωχὸν καὶ ἐν ἀπαθλιώσεις εύρισκομένον, ἀλιον ἐν τούτοις καλυτέρας τύχης καὶ μεταχειρίσεως, διότι σημαντικὸν εἰσφέρει ἔργον εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας μας, εἰς τὸ δημιογραφικὸν αὐτῆς πρόθλημα καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας τῶν θαλασσῶν μας, τὴν ιστιοφόρον Ναυτιλίαν. Ἔτεθησαν κατ' ἀρχὴν αἱ θάσεις τῆς στατιστικῆς διακριθῶσας τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπαρχόντων ιστιοφόρων, τῆς χωριτόκτητος αὐτῶν καὶ τῶν μέσων τῆς πρώσεως τῶν. Πληροφορίαι ἥρχισαν συγκεντρώμενα περὶ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου της ιστιοφόρου Ναυτιλίας καὶ τῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας της, εἰς καθημερινάς δὲ συσκέψεις τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου μετά τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν τίθενται ὑπὸ ἐρευναν τὰ Χρήζοντα επιλύσεως διοικητικῆς ή νομοθετικῆς ζητήματα, ἵνα ἀποτελέσουν θέμα καταλλήλων πρός τὸ «Υφυπουργείον τῆς Ναυτιλίας εἰσηγήσεων.

Θά μᾶς δοθῇ ἀργύρότερον ἡ εὐκαιρία, εὔθυς ὡς ἥμελον συγκεντρωθῆ παρὰ τοῦ κ. Κατοαμπή, τημητάρχου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, δόλα τὰ ἀπαραίτητα στατιστικά στοιχεῖα, νά γνωρίσωμεν ἀπὸ τῶν στὸλων αὐτῶν καὶ τὸ ἔργον της ιστιοφόρου ναυτιλίας μας καὶ ν' ἀναπτυξάμεν τὰ ζητημάτα τῆς. Οἱ ίδιοι μας ὑπολογισμοί, οἱ ὅποιοι δὲν πειτεύομεν νά είνε κατέτεροι τῆς πραγματικότητος, φέρουν τὴν ιστιοπλούσσαν ναυτιλίαν, μετά θοηθητικῆς ή μὴ μηχανῆς, ἀριθμούσαν σκάφη 2.000 περίπου, μὲ πληρώματα γύρω τῶν 6.000 ἀνδρῶν, ἐπιτελοῦσαν δὲ μεταφορικὸν ἔργον εἰς τὰ χωρικά μας ὕδατα 800.000 τόννων ἐπησίως καὶ εἰσπράττουσαν ναύλους περὶ τὰ 100 ἑκατ. δραχμῶν. Δὲν είνε θεοβαίως ἀπηριθμένοι οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ καὶ νά ἐκ τούτου ἀποφεύγομεν νά στηρίξωμεν καὶ συμπεράσματα ἐπ' αὐτῶν. Πάντως ἀν λάθωμεν ὑπὸ δύψιν τὸ πολύκοπον καὶ τὸ δημοσθριθές τῆς Χώρας μας, τὴν ἐλλειψιν ἐπαρκοῦνται δικτύου δόσοποιας, τὴν ραγδαῖαν διοικητικήν μας καὶ ἀνάπτυξιν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, τὴν ἀπαιτούσαν μεγαλυτέρας μεταφοράς πρώτων ὑλῶν καὶ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὸν γοργὸν ρυθμὸν τῆς ἐξελίξεως τῆς ἐσωτερικῆς οἰκονομικῆς ἡμῶν δραστηριότητος, θ' ἀνομολογηθῆ, διότι τὸ ιστιοφόρον πλοίον ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τοῦ δικτύου τῶν θαλασσῶν συγκοινωνῶν τῆς χώρας μας η μᾶλλον πρωταρχικὸν μεταφορικόν παράγοντα, δικαιούμενον νά τύχῃ πάσης προστασίας καὶ ἀντιλήφεως διὰ τὰ ζητημάτα του.

Δὲν πρέπει ἀκόμη νά παροραθῇ τὸ γεγονός, διότι ἐπὶ τοῦ ιστιοφόρου καὶ διὰ τὸ σκληροῦ μόχθου τῆς ἐπ' αὐτοῦ διαδώσεως, χαλυβδοῦται η ψυχὴ τοῦ Ἐλλήνος ναυτίλου καὶ λαμβάνει οὕτος τὰ πρώτα τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα τῆς ἐπαγγελματικῆς του καταρτίσεως. Τὸ ιστιοφόρον ἀποτελεῖ δηλαδὴ τὸ φυτώριον τῆς θαλασσῆς μας ἐπιδόσεως, ἐνῷ δὲ ἀλλοι προσπορίζει τὰ μέσα, τὰ πενιχρά, τὰ στοιχειώδη ἔστω, εἰς πλείστας οἰκογενείας τῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων μερῶν τῆς Ελλάδος.

"Οσον καὶ ἀν ἀποθλέπωμεν πρός τὴν μεγάλην ναυτιλίαν μας, τὴν φορτηγὸν, ως τὴν κατ' ἔσοχήν θαυμαστὴν ἐκδήλωσιν τῆς πρὸς τὴν φραστηρότητος τῆς φυλῆς μας, ἔργον ήμῶν, διάλαχιστον, πρέπει νά είνε ἡ μετά συμπαθείας στροφή τῆς προσοχῆς μας καὶ πρὸς τὸ πτωχόν ιστίον. "Αν αἱ τεχνικαὶ πρόδοιοι ἐξεπόπισαν αὐτὸ ἀπὸ τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας, θά συνεχίσῃ τοῦτο νά προσφέρῃ τὰς ἀνεκτικήτους ψηρευσίας του πρὸς τὴν Χώραν μας, λόγω ἀκριθῶς τῆς γεωγραφικῆς της συνθέσεως. Όλιγος χώρος ἐπομένως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀξίζει νά διατεθῇ προσεχῶς καὶ διὰ τὰ ζητημάτα τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας.

Τὰ παραδείγματα τῶν ξένων

Διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἐπαγγελματικὴν κατάρτιον τοῦ ἔμψυχου τῆς Ναυτιλίας μᾶς ὑλικού, δὲν παρελείψαμεν εὐκαριόταν, διὰ νὰ τονίσωμεν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, ὅπως παρασχεθοῦν εἰς τοὺς νεοιστροχέμους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀφθονα καὶ προσιτά τὰ μέσα τῆς θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς ἐκπαίδευσεώς των. Πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταί, αὕτοί, ποὺ τὰ συμφέροντα των θά περιφρουρθοῦν ἀποτελεματικώτερον, δταν ἡ διακυβέρνησις τῶν πλοίων των εἶναι ἐμπειστευμένη εἰς ἀξιωματικοὺς κατὰ πάντα μορφωμένους, μὲ πλήρη τὴν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα διαπαιδαγώγησιν καὶ μὲ ἐπίγνωσιν τῆς ἀποτολῆς των, πρέπει νὰ μὴ εἰνεὶ κανοποιημένοι ἀπὸ τὸ κρατοῦν παρ' ἥμιν σύστημα, — ὃν προκειται κάν περὶ συστήματος — τῆς καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μᾶς Ναυτικοῦ.

Καμμία ναυτική χώρα, πλὴν τῆς Ἑλλάδος, δὲν ὑπελείφθη καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης εἰς θετικὴν ὑπὲρ τῶν ναυτιλλομένων της μέριμναν καὶ καμμία ναυτικὴ δύναμις, κατέχουσα, ὅπως ἡμεῖς, σκάφη δύο ἐκατομμυρίων τόννων καὶ διεκδικοῦσα μάλιστα τὰ πρωτεῖα εἰς τὴν ναυτικότητα τοῦ λαοῦ τῆς, δὲν ἔχει νὰ ἐπιδειξῃ τοιαύτην ἔγκατάλειψιν εἰς τὰ τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν θαλασσοπόδων τῆς.

Ν' ἀπαριμήσωμεν τὰς ἐν τῇ ξένη ναυτικὰς σχολὰς καὶ νὰ κατονομάσωμεν τὰ ἐκπαίδευτικὰ ἰστιοφόρα πλοῖα που διατίθενται διὰ τοὺς δοκίμους ἐμποροπλοιάρχους ὑπὸ τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, θὰ ἡτο περιττόν. Οἱ πλεῖστοι τῶν ἐφοπλιστῶν μᾶς γνωρίζουν ταῦτα καλῶς, μὲ θαυμασμὸν πολλάκις ἐκφράζονται διὰ τὴν κατάρτιον τῶν ἔνων ἀξιωματικῶν τοῦ Ἑ. Ν., χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἰδωμεν πότε θετικῶν τὸν ἀκεδηλούτα τὸ ἐνδιαφέρον των, οὐδὲ σχετικὸν τι νὰ ὑποδείξουν πρὸς τὸ Κράτος, ὅπως καὶ ἡ Ἑλλάς ἀκολουθήσῃ τὰ παραδείγματα τῶν ἄλλων. "Ἄς πληροφορθοῦν ὅμως οἱ ἐφοπλισταί μᾶς, ὅτι δὲν εἶναι μόνον ἡ κρατικὴ πρωτοθουλία ἔκεινη, ποὺ εἰς τὴν ξένην ἔχει ἀναλάβει τὸ ἔργον τῆς διαπαιδαγωγῆσεως τῶν ναυτιλλομένων. Καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ τάξις, ὡς ἀμέσως ἐνδιαφερομένη, ουμβάλλει εἰς τὰς προσπαθείας τοῦ Κράτους. Θ ἀναφέρωμεν σχετικῶς πρόσφατα παραδείγματα, ἀτινα καὶ μᾶς παρεκίνησαν νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ ζητῆματος τόσον ξεναπλητικῶς ἀναπτυχθέντος ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Οὕτως δὲ Δανὸς ἐφοπλιστής Lauritzén ἔγνωσθη, ὅτι διαπραγματεύεται τὴν ἀγορὰν τοῦ Βελγικοῦ ἐκπαίδευτικοῦ «L' Avenir» διὰ νὰ χρησιμοποιήσῃ τοῦτο ὡς σχολὴν τῶν δοκίμων ἐμποροπλοιάρχων, ποὺ θὰ εἰσέλθουν ἀργότερον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πλοίων του. «Ο. κ. Lauritzén», διὰ τὴν κατέχει ἔνα ὑποδειγματικὸν στόλον πλοίων - ψυγείων διὰ τὴν μεταφορὰν ὅπωρων, ἡ κολούθησεν ἐν προκειμένῳ τὸ παραδείγμα τῶν μεγάλων Γερμανικῶν ἐταιριῶν, αἵτινες ἴδια ἐκπαίδευτικά ἰστιοφόρα διαθέτουν καὶ ὑποχρεωτικὴν ἔχουν καθιερώσει τὴν προπόνησιν ἐπὶ αὐτῶν ἐπὶ συνεχεῖς ἔτος τῶν δοκίμων ἀξιωματικῶν, πρὶν ἡ οὗτοι λάβουν τὸ δίπλωμα τοῦ ἐμποροπλοιάρχου.

Μεγάλας θεβαίως είναι αἱ ἔνει αἱ αὐταὶ ἔταιριαι καὶ διαθέτουν ἐπαρκῆ οἰκονομικὰ περιθώρια διὰ ν' ἀναλάβουν καὶ τὰς δαπάνας συντηρήσεως ἐνός ἐκπαίδευτικοῦ πλοίου. Θὰ ἡτο ὅμως δύσκολον καὶ διὰ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, τοὺς οἰκονομικῶς εὐρώστους, νὰ εἰσέρουν τὰ ἀναγκαιούντα κεφάλαια, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Κράτος, διὰ τὴν ἰδρυσιν ναυτικῆς σχολῆς, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν ξένων; Θὰ ἡτο ἀκόμη πολὺ νὰ ζητήσωμεν τὴν ἀγορὰν ἰστιοφόρου πλοίου μετὰ θοηθητικῆς μηχανῆς, μετρίου ἔστω μεγέθους, καταλλήλου διὰ τὰ ἐκπαίδευτικά ταξίδια τῶν δοκίμων τοῦ Ε. Ν.;

Δὲν εἴναι τὸ ἀνωτέρω πράγματα ἀκατόρθωτα. Προπολεμικῶς ἀκόμη ἡ γενναιοδωρία τοῦ μακαρίου Σταθότου ἔχαρισεν εἰς τὴν μικράν τότε καὶ περιωρισμένης δράσεως Ναυτιλίαν μᾶς, τὴν σχολὴν Ἰθάκης, ἡτις δλίγον χρόνον ἀτυχῶς ἐλείτουργησε, οἱ μαθηταὶ τῆς ὅμως ἀποτελοῦν σημερινούς κοσμήματα διὰ τὴν τάξιν τῶν ἐμποροπλοιάρχων μᾶς. Διατί νὰ μὴ ἔρθεθον δχεὶς εἰς, ἀλλὰ πέντε Σταθότοι μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν μᾶς, ἵνα προκοδοτοῦν μὲ τὰ ἐπαρκῆ μέσα τὸ ἐκπαίδευτικὸν ἔκεινον ἰδρυμα τῆς Ναυτιλίας μᾶς, ποὺ θ' ἀποτελέσῃ τὴν βάσιν τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν ἀνάδειξιν ἀξιωματικῶν ἀξίων τῶν παραδόσεων καὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ μᾶς Ναυτικοῦ;

Ο λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης

Ναυτικὸς πράκτωρ ἐκ Θεσσαλονίκης μᾶς ἀποστέλλει τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην ἐπιστολήν, εἰς ἀπάντησιν τῶν ὅσων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μᾶς ἔγραφομεν σχετικῶς μὲ τὸν λιμένα τῆς Μακεδονικῆς πρωτευόσης καὶ τὰς ἀπὸ θαλάσσης καὶ ξηρᾶς συγκινωνίας του:

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ μοῦ ἐπιτραπῇ ν' ἀπασχολήσω καὶ ἐγὼ τὸν χώρον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ νὰ συμφωνήσω μεθ' ὑμῶν εἰς τὰς περὶ τοῦ λιμένος μᾶς παρατηρήσεις σας. Στοιχεώδης πράγματι ἀρχὴ δι' ἔνα λιμένα, φιλοδοξοῦντα νὰ συγκεντρώσῃ εἰς τὰ κρητιδωμάτα του εὑρυτέρων ἐμπορικῶν κίνησιν καὶ μάλιστα διεθνῶς πως χαρακτήρος, εἶναι τὸ ἀρτιον τῶν συγκοινωνῶν του μὲ τὴν ἐνδοχώραν καὶ τὸ πυκνὸν δίκτυον τῆς ἀπὸ θαλάσσης ἐπικοινωνίας του μὲ τὰ κυριώτερα λιμενικά κέντρα τοῦ Κόσμου. Η Θεσσαλονίκη ἀτυ-

χῶς στερεῖται καὶ τῶν δύο αὐτῶν πλεονεκτημάτων. Ἐνῶ ἡ γεωγραφικὴ τῆς θέσις τῆς ἐπιτρέπει νὰ καταστῇ ἡ φυσικὴ διέξιδος μεγάλου μέρους τοῦ Διαβαλκανικοῦ ἐμπορίου, ἐνῶ δὲ λιμὴν τῆς δύναται νὰ συγκεντρώσῃ σοθαράρων διαμετακομιστικὴν κίνησιν καὶ ἔκ τῆς Κεντρικῆς ἀκόμη Εύρωπης πρὸς τὴν Ἑγγύς Ανατολήν, δὲν ἡμπορεῖ ἀτυχῶς νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐπιδιωξίς αὐτῆς ποὺ θὰ προσδώσῃ αἰγλήν καὶ ζωηρότητα εἰς τὸν λιμένα μᾶς, ἀκριθῶς διότι δὲν ὑφίστανται αἱ προϋποθέσεις εἰκανή, αἵτινες θὰ διευκολύνουν τὸ ζένον ἐμπόριον καὶ θὰ τὸ προσελκύσουν πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην.

Καὶ διὰ μὲν τὰς ἀπὸ ξηρᾶς συγκινωνίας, τὸ ζῆτημα χρήζει γενικωτέρας ἀναπτύξεως καὶ σχέσιν ὑπωδήποτε ἔχει καὶ μὲ τὴν ἐξέλιξιν τῶν πολιτικῶν πραγμάτων τῆς Βαλκανικῆς καὶ τῆς Μεσοευρώπης. Τὰς εὐθυγάριστα οιδηροδρομικά κόμιστρα, ἡ ἀποκατάστασις ἐπαφῆς τοῦ λιμένος μᾶς μὲ τὸ Βουλγαρικὸν ἐμπόριον, ἡ κατασκευὴ ὁδικοῦ δικτύου ἔξυπητοῦτος ἀρτίως δχι μόνον τὰς πρὸς τὴν Δυτικὴν Μακεδονίαν καὶ πέραν αὐτῆς πρὸς τὴν Ἀλβανίαν ἐμπορικὰς ἀνάγκας, ἀλλὰ καὶ τὴν πρὸς δλην τὴν Βαλκανικὴν χερσόνησον ἀνέτον ἐπικοινωνίαν τῆς Θεσσαλονίκης εἶναι ζητήματα, ποὺ δένται ἐξαρτώνται μόνον ἀπὸ τὴν καλὴν θέλησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους. Θα χρειασθοῦν διαπραγματεύσεις καὶ μὲ τὰ δύμαρα Κράτους, ἵνα ἀκριθῶς, προσφέροντες εἰς αὐτὰ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ λιμένος μᾶς, ζητήσωμεν τὰ ἀνάλογα ἀνταλλάγματα, ἀτινα θὰ διευκολύνουν τὴν διά τῆς Θεσσαλονίκης κίνησιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

Τὸ ζῆτημα ὅμως τῆς ἀπὸ θαλάσσης ἐπικοινωνίας τοῦ λιμένος μᾶς πρὸς τὴν Ανατολικήν καὶ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ πρὸς τὴν Βόρειον ἀκόμη Ἀμερικὴν ἔξαρταί ἀμέσως ἀπὸ τὴν ιδικήν μᾶς ἐμποροναυτικὴν πολιτικήν. Χάρις εἰς τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τῆς παρούσης Κυβερνήσεως διὰ τὴν Μακεδονικὴν πρωτεύουσαν, τὰ νέα λιμενικά ἔργα εἰνε πλέον γεγονός. Μετ' δλίγα ἔτη δὲ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης θὰ πλουτισθῇ μὲ νέα κρηπιδώματα ἐπαρκοῦς θάσθους, μὲ ἀποθήκας καὶ μὲ ἀφθονούς μηχανικά μέσα φορτεκφορτώσεως. Τὸ ἔτερον τώρα σκέλος τῆς προσπαθείας διὰ νὰ καταλάβῃ δὲ λιμὴν μᾶς τὴν ἐμπρέπουσαν εἰς αὐτὸν θέσιν, εἶναι ἡ συμπλήρωσις τοῦ ἀπὸ θαλάσσης δικτύου τῶν συγκοινωνιῶν αὐτῶν.

«Ἄν αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι εἰνε ἀκριθεῖς, ἡ ρύθμισις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ εύρισκεται πλέον εἰς τέρμα τῆς. Λέγεται, δὲν ἔχει ἀναφέρεται αὐτὴ μόνον εἰς τὰς ἑσωτερικὰς γραμμάς, ἀλλὰ ἐκτείνεται καὶ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τακτικῆς ἐπαφῆς τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων πρὸς τὴν Αγύπτον, τὴν Συρίαν, Παλαιστίνην, Κύπρον, Δωδεκανήσα, τὴν Ἀλβανίαν καὶ τὴν Μασσαλίαν, διὰ πλοίων ἐπιβατηγῶν μεγάλης χωρητικότητος, συγχρονισμένων καὶ ταχέων. «Ἄν πράγματι ὡτὸς ἔχουν τὰ τῆς ὑπὸ διαπραγματεύουσιν συμβάσεως, δὲν πρέπει νὰ παροραθῇ ἡ ἀνάγκη τῆς ὑποχρεωτικῆς καθιερώσεως τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης, ὡς ἀφετηρίας καὶ τελικοῦ προορισμοῦ, τῶν ἑπταετρικῶν αὐτῶν γραμμῶν. Μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δὲν δὲ λιμὴν μᾶς θὰ ἔχῃ διασκαλίσει τακτικὰς καὶ διὰ καλῶν σκαφῶν γραμμάς πρὸς τὴν Μεσόγειον, θὰ καταστῇ ἐφικτή ἡ συγκέντρωσις τῆς θεσσαλονίκης διὰ τῆς Θεσσαλονίκης πρὸς τὴν Ἑγγύς Ανατολήν.

Ο ἐπιβάτης κατερχόμενος εἰς τὴν Θεσσαλονίκην θὰ γνωρίζῃ, διὰ τὸν ἀναμένειν εἰς τὸν λιμένα ἐπιβατηγὸν πλοίον ίκανὸν νὰ τὸν παράσχῃ δλα τὰ μέσα ἐνός ἀνέτου ἀπὸ θαλάσσης ταξιδίου καὶ μὲ ναῦλον εὐθυγάριστον ἀπὸ τὰς ἑκαντόντας ἑκαντόντας της Κωνστάντζης καὶ Τεργεστῆς γραμμάς. Ο Ἐμπόρος τοῦ ἔχῃ πεποίθησιν, διὰ τὸν ἀποθηκαρίας τὰ ἐμπορεύματά του, δὲν θὰ διακινδυνεύῃ νὰ ίσῃ αὐτό παραμένοντα ἐπὶ ἔδυδομάδας εἰς τὰς ἀποθήκας καὶ τὸ ὑπαίθριον, μέχρις δὲ τὸν διαθέτει διά τὸν λιμὴν μᾶς θὰ ἔχῃ διασκαλίσει τὰς διά της μεταφορώσεως τῶν εἰς Πειραιᾶ καὶ καθυστερήσεις. Κατάλληλος διαφήμισις τῶν δρομολογίων ἐκ Θεσσαλονίκης πρὸς τὴν λοιπὴν Μεσόγειον, καλὴ δργάνωσις τῶν γραμμῶν, εὐθήνα ναυλολόγια, ἀμεμπτος μεταχειρίσις τῶν ἐμπορευμάτων, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς λιμενικὰς εὐκολίας, ποὺ θὰ διαθέτῃ δὲ λιμὴν μᾶς ἐντὸς δλίγου χρόνου, δύνανται νὰ καταστήσουν πραγματικότητα τὸν σήμερον δυνάμενον καὶ πολὺ δρόμος νὰ θεωρηθῇ ὡς δραματισμόν, τὴν συγκέντρωσιν δηλαδή εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορικῆς διαμετακομιστικῆς κίνησεως.

Τὰ πράγματα αὐτὰ εἰνε τεβαίως γνωστά, ἐλέχθησαν δὲ καὶ ἐγράφοσαν ἐπανειλημένως. «Ἐθεώρησα ὅμως καθῆκόν μου νὰ τα ἀπαναλάβω, ἐπ' εύκαιρια τῶν διεξαγομένων διαπραγματεύσεων διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα τῶν διεξαγομένων, δὲν θὰ τύχουν τῆς δεύτης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων, τῶν δοπίων ἀναμφισθήτητον εἰνε τὸ ἐνδιαφέρον νὰ ίδουν τὴν Θεσσαλονίκην προαγωγήνην καὶ εὐημεροῦσαν.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, 8 Ιουλίου 1937

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

Η Ναυτιλία μας ύπερ της Β. Αεροπορίας

'Εκ προηγουμένων συνεισφορῶν	T. Γκρ. Λ. Αγγλίας
'Ιωάν. Γ. Γκούμας	945.138 23.992. 9. 0
'Ατμοπλοία «Ζέφυρος» (Α. Λούζη)	3.429 86. 0. 0
'Ατμοπλοία «Πίνδος» (Α. Λούζη)	8.350 220. 0. 0
Χρ. Πατέρας & Σία	4.360 115. 0. 0
Χαρ. Ν. Πατέρας	3.907 100. 0. 0
Δ. Π. Μαργαρώνης	4.840 125. 0. 0
Ρόκος Βεργωτῆς	4.979 125. 0. 0
Ι. Δ. Παλαιοκρασᾶς	14.316 365. 0. 0
'Ελ. Τρίκογλου	1.457 35. 0. 0
Θρ. Λ. Βογιατζίδης & Σία	5.175 130. 0. 0
'Ατμοπλ. «ΝΑΥΣΙΚΑ» (Σ. Παραμυθιώτης)	7.846 197. 2. 4
'Ατμοπλοία «ΦΑΙΑΞ»	6.559 164. 0. 0
'Ατμοπλοία Σάμου Υιῶν Δ. Ιγγλέση	7.188 180. 0. 0
'Ι. Κούλουθρος & Ν. Μ. Εμπειρίκος	6.831 171. 0. 0
Κωνστ. Η. Λαμπός	14.839 371. 0. 0
Έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος Λτδ	4.707 125. 0. 0
Ν. Δ. Βούλγαρης	27.651 691. 5. 6
'Ιωάν. Ν. Γουλανδρής	— 50. 0. 0
'Α. Κιουζέ Πεζᾶς	3.651 100. 0. 0
Κ. & Ε. Ν. Πατέρας	4.285 110. 0. 0
'Ι. Α. Ταχμιτζῆς	4.362 110. 0. 0
'Α. Θ. Καλλίνικος	3.313 85. 0. 0
'Α. Ανδρεάτος	5.656 141. 7. 6
Α. Γ. Παππάς	5.192 129. 6. 0
'Ι. Σταύρου & Σία	4.181 106. 0. 0
Κ. Α. Πετρούτσης	5.152 130. 0. 0
'Εταιρία «Τρανσπετρόλ»	3.435 100. 0. 0
Δ. Ι. Γουλανδρής	13.603 340. 0. 0
Μιχ. Ξυλάς	3.531 90. 0. 0
	4.796 120. 0. 0

Σύνολον ἐπὶ τὸν γκρόδον 1.132.729 £ 28.804.10. 4

Σ.Η.Μ. Τὸ ἄνω ποσὸν ἐκ Λ. Α. 28.804.10.4 ἡτοὶ Δρχ. 15.726.984 εἰσπραχθὲν μέχρι καὶ τῆς 13ῆς τρέχοντος ἀντιπροσωπεύει ἄνω τοῦ ἡμίσεος τῆς χωρητικότητος τῆς φορτηγοῦ Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Κατὰ τὴν ἐκ Πόρτ Σαιδ δίήλωσιν τοῦ κατευθυνομένου εἰς Ἰαπωνίαν φορτηγοῦ «Βιζτούοια» (εκ «Σῦνβα») καὶ ἐπ' εὐκαριότητος μισθοδοσίας τοῦ πληρώματος, ἐννηγήθη ἔρανος ὑπὲρ τῆς Βασιλικῆς Αεροπορίας, διστις καὶ ἀπέδωκε τὸ ποσὸν τῶν 15 λιγῶν Ἀγγλίας. Τὸ ἐν λόγῳ προσὺν τοῦ ἔρανον διεβιβάσθη ἐκ Πόρτ Σαιδ εἰς τὸν πρόδεδον τῆς κυβερνήσεως κ. Ἰω. Μεταξᾶν διὰ τραπεζικῆς ἐπιταγῆς, παρὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους κ. Ἰω. Δ. Χαλκᾶ.

Διὰ τὴν ἀλληλογραφίαν τῶν ναυτικῶν μας

Ἀθρόαι καταφάνουν μέχρις ἡμῖν αἱ διαμαρτυρίαι τῶν πληρῶμάτων μας, συγκεκριμένως δὲ ὁρισμένων φορτηγῶν, διὰ τὴν ἀδικαιολόγητον ἀπώλειαν δεμάτων καὶ συστημένων ἀκόμη, ποὺ περιέχουν ἐφημερίδας καὶ περιοδικά ἀποστελλόμενα ὑπὸ τῶν Ἐλλάδοις οἰκείων των, μέσω τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν κατὰ τόπους πρακτόρων τῶν πλοίων.

Τὰ παρόπανα ἀναφέρονται κυρίως κατὰ δύο Γραφείων τοῦ Λονδίνου καὶ ἐνὸς πράκτορος τοῦ Μπ. "Αὔρες, τῶν ὅποιων φαίνεται πλημμελῶς λειτουργεῖ ἡ ὑπηρεσία τῆς ἀποστολῆς τῆς ἀλληλογραφίας πρὸς τοὺς ταξιδεύοντας θαλασσινούς μας. Τὸ περίεργον εἶνε, ὅτι ἐνῷ αἱ ἐπιστολαὶ περιέρχονται εἰς χειρας τῶν παραληπτῶν, τὰ ἐντυπα μεταξὺ τῶν δόπιων καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δὲν φάνουν ποτὲ εἰς τὸν προσριμόν των.

Οἱ διευθυντές τὰ Γραφεῖα, καθ' ὃν ἐγείρονται τὰ παρόπανα, πιστεύουμεν νὰ συμφωνήσουν μεθ' ἡμῖν, ὅτι πρόκειται περὶ ἀτόπου, ποὺ πρέπει διποδήποτε νὰ ἐκλεψῃ. "Αδικον εἶνε νὰ ύφιστανται οἱ οἰκεῖοι ἐνὸς ἔκαστου ναυτικοῦ ταῖς δαπάναις τῆς ἀποστολῆς

ἐφημερίδων, θιστίων καὶ περιοδικῶν τῶν πληρωμάτων καὶ ἐπαφῆς των μέσων ψυχαγωγίας τῶν πληρωμάτων καὶ ἐπαφῆς των μὲν πρόκειται ταῦτα νὰ παραδοθοῦν εἰς τοὺς παραληπτας τῶν πληρωμάτων τοῦ Ναυτιλίας μας.

Τρέφομεν τὴν ἀλληλογραφίαν, ὅτι κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, θὰ σπέύσουν οἱ προϊστάμενοι τῶν Γραφείων νὰ προθοῦν εἰς τὰς καταλήλους συστάσεις πρὸς τὰς ὑπηρεσίας των, ἵνα καταπαύσουν τὰ δίκαια τῶν ναυτικῶν μας παράπονα. "Αν δημοσίευμα αὐταὶ παραμενοῦνται ἀπενδελμένων κατονομάζοντες τοὺς ὑπευθύνους τῆς ἀχαρακτηρίστου ταύτης δλιγωρίας καὶ τῆς περιφρονίσεως στοιχειωδῶν ὑποχρεώσεων, ἔναντι τῶν μοχθούντων νυχθυμέρων διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν καὶ τὴν περιφρούρησιν τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας.

Περὶ τὴν στολὴν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν.

Ἐλάθομεν καὶ δημοσίευμεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἄπο τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ῆς Μαΐου πληροφοροῦμεν τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς ποὺ μελέτην ὅμοιομόρφου στολῆς διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ ἀξιωματικούς τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων.

Λεπούμα διότι είμαι ἡμαγασμένος νὰ σημειώσω, ὅτι τὰ ἐποδεικνύμενα δύνηται εἶμαι ἡμαγασμένος νὰ σημειώσω, διὰ τὸ τόπον που καὶ ιδίως τὰ διαχριτὰ τῶν βαθμῶν καὶ πλάδων, πάντα ἄλλο ἢ τὸ γόνητον τοῦ Ε. Ναυτικοῦ μας θὰ ἐπιπρέπεται, τυχὸν νίσθετούμενα ἀμασανίστως.

Καὶ διὰ νὰ είμαι οιράς, θὰ τονίσω ἐδῶ τὰ σημεῖα, ἐφ' ὃν αἱ ἀποδείξεις αὐταὶ είναι ἐσφαλμέναι.

1) ΤΟ ΕΜΒΛΗΜΑ: Διά τὸ ἡμέτερον Ναυτικόν, ὁ Ἑλληνικώτατος Φοῖνιξ, ἐπερχεμένος ἐντοπούμενος ἀγκυραῖς, ἀποτελεῖ τὸ ἱερὸν σύμβολον, ἀφ' ἧς ἐποιήσι (1820) χρονολογεῖται ἡ «πρὸς τοὺς Γενναῖους Πλοιάρχους τῆς Ἐλλάδος» προκήρυξις τῆς Φιλικῆς Εταιρίας, καθ' ἥν τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν, ἔξοπλισθὲν καὶ ἐξομηῆσαν, κατήγαγε τοὺς θριάμβους, ποὺ ἐπίνησαν τὸν θαυμασμὸν τοῦ πολιτισμένου κόσμου καὶ ποὺ ἐπαγγελτούμενον τὴν Εθνικήν μας ἀπογαπάσθανεν.

Τὸ ἐντὸς τοῦ ἔθνοςμον σύμπλεγμα ἀγκύρας καὶ τριάντας είνε ἔξινον πρὸς τὸ Ελληνικὸν Ναυτικόν. Εἰς ὅλα ἀνεξιρέτως τὰ ἔξινα Ναυτικά, τὸ ἔμβλημα ἀποτελεῖται πάντοτε ἀπὸ ἐντοπούμενος ἀγκυραῖς ἐντὸς τοῦ ἀντιστοίχου ἔθνοςμον καὶ ὑπερβεν ταῦτης τὸ σύμβολον (ώς τὸ Naval Crown τοῦ Ἀγγλίας, ὁ ἀπότος ἐν ταῖς Ἡνωμέναις Πολιτείαις, τὸ βασιλικὸν στέμμα ἐν Ἰταλίᾳ, Καναδᾷ, Ν. Αφριζῇ, Ανατολαϊκῷ κλπ., ὁ γὺρις τὸν Χιλῆ, ἢ ὁ ἀνατέλλων Ήλιος ἐν Ἰαπωνίᾳ).

2) ΤΟ ΠΗΑΝΗΚΙΟΝ.— "Η ἀραιότερος τοῦ λειτουργοῦ καλύψματος (οδινος σοπός είνε ἡ μείωσις τῆς ἐν των ἡλιακῶν ἀπτίνων θεμιότητος), είνε ἀνεξηγήτος, δεδομένον, ὅτι εἰς τὸ Ε. Ναυτικόν πρὸς πάντοτε προσιτούμενον τὸν τόπον τοῦ πολιτισμένου καὶ φέρεται πάντοτε, ὅχι μόνον τὸ κάλυμμα τοῦτο, ἀλλὰ καὶ κράνος (κάσκα) εἰς τοὺς Τροπικούς. Εἰς οὐδὲν Ναυτικὸν τοῦ κόσμου συμβαῖται τὸ ἀντίθετον.

Ἡ Ἐλλειψη, ἐξ ἄλλου, τῶν ἐπὶ τοῦ πηληκίου τῶν Πλοιάρχων κλάδων δρούς ὁ ἀπετέλει παραφονίαν ἡμιῶν μόνον, ἀναμέσον τῶν ἄλλων Ναυτικῶν, ἔνθα τὸ εἰδικότερον τοῦτο διαχριτὸν τῶν Πλοιάρχων οὐδεὶς ποτὲ ἐσκεφθῆ νὰ θέξῃ, κατοχυρώθη μάλιστα καὶ νομοθετικῶς ἐν Μ. Βοτρετούμενος παλαιόσχολος.

3) ΛΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑΙ ΣΕΙΡΙΔΕΣ.— Παρεκτὸς τοῦ ἐμβλήματος τοῦ πηληκίου καὶ αἱ σειρίδες πρέπει νὰ διαχρίσουν τὴν Ἐλληνικὴν στολὴν. Αἱ ἀποδεικνύεται ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς πλὴν τοῦ ὅτι δὲν πληροῦν τὸν σοπόν των, ἀποτελοῦν ἀντιπόμησιν τῶν διαχριτῶν τοῦ Βρεταννικοῦ Ε. Ναυτικοῦ τιμοδοσιανήν διὰ τοὺς ποινῆς (Merchant Navy Uniforce Act, 1918) ἐν Ἀγγλίᾳ, ἔνθα τὸ δηλαδὴ ζηντωταντα τὰ 95 οὗ τοῦ Ελληνικοῦ Εμπορικοῦ στόλου.

Ἄλλα καὶ ἀσχέτως τούτων, ἡ περικοπὴ τῶν σειρίδων εἰς τὸ ἡμιστήριον περιμέτρου τοῦ βραχίονος, ώς καὶ ἡ παρένθεσις ἀγρυπνῆς σειρίδος διὰ τοὺς μὴ ναυτίλους ἀξιωματικούς, μείωσιν μόνον ἐνώπιον τῶν ἔνων

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"

LONDON

TELEPHONE: AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

ΤΗΛΕΦ. 42633

χαυτικῶν θὰ ἐπήγετο δι' ἡμᾶς καὶ τὴν Σημαίαν μας.

‘Η Ἐπταροή δὲν ἔπειτε ν' ἀγνοῖ τ' ἀνοτέρῳ σοβαρῷ σημεῖᾳ, ἄ-
τινα εἰς ἀποτέλεσμα ἀντίθετον τοῦ ἐπιδιοσκούμενον σοφοῦ θ' ἀπέληγον
ἀσφαλῶς, ἀσφαλέστατα. Καὶ μολόντι μὴ εὑρισκομένη ἐπὶ τόπου, ἐκεῖ
ἔνθα τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα κινοῦνται καὶ δρόσι, θὺ δύνατο νέ· ἐπισ-
φῆ τινα τούτων ἐντρέπως ὠργανωμένα, καθὼς καὶ ζένα τοιαῦτα ἐξ
τῶν Ἰταλικῶν ἢ Γαλλικῶν, ποὺ προσεγγίζουν εἰς Ἑλλάδι, ίνα και-
ρυ ὁρθοτερούν καὶ αὐτοφότως.

Πρὸς ἀποτροπὴν σφαλερῶν ἐν προκειμένῳ ἀποφασεῖν, αἱ οὐαὶ,
δι' ἡμᾶς τοὺς εἰδότας, ἀντανακλῶν ἐπὶ τῆς ἀξιοπεπείας καὶ τοῦ γοῦ-
τρου τῆς τε Σημαίας μας καὶ ἡμῶν ἀντῶν, δύναται ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ προ-
κρίνῃ μόνας τὰς ἐνδυμασίας καὶ πελάγα τοῦ Βρετανικοῦ 'Ε. Ναυτι-
κοῦ (ἀφοῦ ἄλλως τε τοιαῦτα εἶνε καὶ ὅλων τῶν ἄλλων Ναυτικῶν αἱ ἐν-
δυμασίαι), ώς ἔμβλημα δὲ τὸν ἑλληνικότατον Φοίνικα «ἐξ τῆς τέφως
τὸν ἀναγεννώμενον», ὑπερθεν ἐντούπου ἀγνίδας, πρὸς δὲ διακριτικὰς
σειρίδας ἀκρεωμας γύρω τῶν βραχίονων καὶ καθ' ὅλοκληρα τὴν Ἑλλη-
νάκας, τοιτέστι μεδ' ἐπερχεμένον λειόν γύρων τῆς ναυτικῆς πυξίδος διὰ
τοὺς Πλιούσοντς καὶ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς καὶ μὲ τὰ ἐπαγγελμα-
τικά χρώματα μεταξὺ τῶν σειρίδων διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τῶν λοιπῶν
ζλάδον.

Ἐν τοιαύτῃ στολῇ, οὐτε πρός τὴν τοῦ Ἑλλήνων Β. Ναυτικοῦ οὐγέται, ἀλλὰ καὶ ἐπαρχῶς διαφρίνεται τῆς τὸν Σένον Ναυτικῶν, μεθ' ὃν χριστοῦ τὸ Ναυτικόν μας ἔχει.

Αζόην ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ἔδει να λαβῇ επ̄ ομήν, οτι και συ λογού
ἐν ἑκάστῳ πλοίῳ ὑπάρχει διαιρόφων βαθμοῦ — ἐπομένους δὲ καὶ διαχρι-
κῶν σειρίδων — μεταξὺ τοῦ Πλοιώρχου καὶ τοῦ Λον ἀξιοματικῶν καὶ
Αστραπούντος, καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν Βοιων ἀξιοματικῶν, Βοιων μη-
χανικῶν καὶ ιατροῦ, καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν Γιον ἀξιοματικῶν, Γιον μη-
χανικῶν, οἰκονομικῶν καὶ τηλεγραφητῶν, κατὰ τὸν αὐτὸν περίο-
δον ἐπάρχει τοιωτή καὶ μεταξὺ αὐτού των ἀντιστοίχων βαθμοφόρων τῶν
διαιρόφων δύον — ἐπομένους δὲ ἑκάστων τῆς ἀποστολῆς — πλοίων
να μή καταντήσῃ δηλαδή να περιβληθοῦν τὰ αὐτά διαρριτικά οι τῶν
μεγάλων ωκεανοπόρων και οι τῶν μικρῶν ἀγγελιανῶν.

Τούτο ή λογική ἀπαγορεύει, ὁ δὲ νόμος ΔΟΔ' δεναται νι μεωμ-
θῆ βασικὸς παρ' ἡμῖν κανών.

Πάντα ταῦτα ἐδειχθησα πρέπον νά υπομήνου, προς οσους τονα-
χιστον ἐπιμύην εὐλιξινῶν νά ίδουν τοὺς Πλοιάρχους και τοὺς Ἀξιο-
μακινοὺς τοὺν Ἐλληνικῶν πλοίων εὐχάριστως πρότας δομομόρφων
ναυτικήν στολήν, Ἐλληνικήν πατά το ἔμβλημα και τα διαχριτικά, και ὅμη
περιβολὴν ὑποτιμώσαν αὐτοὺς εἰς τὰ διμετα τέσείνων, μεθ' ὧν υριώτα-
τα ἐν τῇ Σέρρῃ συναγαγοὶςτονται.

Μόντρεαλ, Ιούλιος 1937

I. Π. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ὡρεανοπλοΐας

‘Η άνιούσα της ναυτιλιακής δραστηριότητος

Γάλλος ἐφοπλιστής, ἔξεχουσαν κατέχων θέσιν μεταξύ τῶν διειθῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, εἰς ἀπευθυνθέν πρὸς αὐτὸν ἐρώτημα Λονδίνειον περιοδικοῦ, ἵκθετε διὰ τῆς κάτωθι λεπτομεροῦς ἀναλύσεως τὰς ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων ἀντιληφεῖς του. Στηριζόμενος εἰς τὰ ἑκάποτε ἔγκυρου πηγῆς στατιστικά δεδομένα, τὰ δυνάμενα ἐναργεστέραν νά καταστήσουν τὴν εἰκόνα τῆς ἀπελθούσης οἰκονομικῆς ἀναρρώσεως, μετ' αἰσιοδοξίας ἀποθέλει πρὸς τὸ μέλλον διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς Ναυτιλίας, μολονότι διατυπώνει τελικῶς τὸ φόδον τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς χωρητικότητος, λόγῳ τῶν ἡδη συντελουμένων ναυπηγήσεων.

«Πιστεύω — γράφει — διτί δὲν πρέπει νά θεωρηθῇ κανείς ώς υπεβολικῶς αισιόδοξος, έάν ήποτε σημειώσῃ, διτί οὐδέποτε ἀπό μιᾶς περίου δεκατίας ή παγκόσμιους ναυτιλίας εγέρθη ἐπό τόσους έγκενες συνθήκας ἔργωνσις, δύσος σημειών. Πλειστα στοιχεία παρέχουν ἀσφαλῆ περί του απόδειξην, τὰ δ' ἔτεντα χαρακτηριστικότερο δύνανται νά συνοψισθοῦν εἰς τὰ ἀκόλουθα:

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΘΑΛΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: Ο όγκος τῶν διά θαλάσσης μεταφερόμενών εμπορευμάτων, στις είχεν ήδη σημειώσει μίαν έμφασην ἀπό τον 1935 μέχι του 1936 διεύρυνσιν, αυξήσεις ἀπό 107 εἰς 112 ο) — μὲ δάσιν 100 τίγι κίνησιν τοῦ 1913 — ηγενήθη ἐπι λερωτέφορο κατά τὸ α' 3μηνον τοῦ 1937. Ιδιαίτερως κατά τὸ φθινόπωμαν ή κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τῆς Αμβέρσης ηγενήθη κατά 14.8 ο) διά τὸ πρώτον λιμένον καὶ 2.5 ο) διά τὸ δεύτερον, ἐν συγκρίσει πρός τὸ ἀντίστοιχον τοιμήν τοῦ 1936. Έπι πλέον, ὁ ἀριθμός τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὸν τομέα τοῦ Βοο. Ατλαντικοῦ ἀπό 498.000 τοῦ 1935, ἔφθασε τὸ 1936 εἰς 599.500, ἐπελθόντης οὕτω μᾶς βελτιώσεως κατά ποσοτήτα 20 ο). Η αὐξησις διετηρήθη καὶ κατά τὸ α' 3μηνον τοῦ το. ξ. μὲ κίνησιν 98.319 ἐπιβατῶν, ἔναντι 82.271 τοῦ α' 3μηνον 1936.

»Αφ' έτερον ή διώρυξ τοῦ Παναμᾶ, παρὰ τάς ἐν Ἀμερικῇ ναυτικάς ἀπεργίας, αἵτινες είχον παραλίσει κατέ πάνην κατά τους δύο τελευταίους μῆνας τοῦ π. ἔ., ἐπέδειξε κατά τοὺς δέκα πρώτους μῆνας τοῦ 1936 τοιαύτην δραστηριότητα, ώστε νά ἐμφανίζῃ καταφανῆ ὑπεροχήν μὲ βελτίωσίν 5.6 ο), ήτοι μὲ διελεύσεις 27,368.000 τ. ἔ., ἔνατη 24,700.000 τόννων τοῦ 1935. Ἡ προοδευτικὴ αὕτη τάσις διετηρήθη κατά τὸ α' ζημιῶν τοῦ τρ. ἔτ. Ὁ Μάρκος πορέγματι ἐμφανίζεται μὲ κίνησιν 1.048.333 τ., δηρεὶ ἀπετέλεσε τὸ ἀνώτατον ομηριωδὲν ἀπὸ τοῦ 1914 καὶ ἐντεῦθεν διοιν. Ἐπίσης, ἡ διώρυξ τοῦ Σονές ἐπέδειξεν αὐξῆσην τῆς δραστηριότητος της, χαρακτηριστικὴν τῆς παγκοσμίου ἀνάρρωσθεος. Παρὰ τὸ γεγονός, τὸ Ιταλοαμερικόν πόλεμος ἀξιόλογον ἵσκησεν ἐπίδωσιν ἐπὶ τῆς κίνησεως τῆς διώρυγος κατό το 1935, ἐν τούτοις τὰ ἀποτελέσματα τοῦ α' ζημιῶν τοῦ 1937, μὲ διελεύσεις 1679 σταφῶν 7.861.000 τόννων

ησαν κατά 30 α)ο βελτιωμένα ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1936, ὅτε διέλθον 1552 σκάφη χωρητικότητος 6.055.000 τ. γραδός. Ή ανοιδα
αὕτη πορεία ἀντιπροσωπεύεται μὲ αὔξησιν 50 α)ο διὰ τὸν Ἀγρίλον τῷ. ξ.

ΠΛΗΡΕΣΤΕΡΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ: Το σύνολον της άπλασιοληθείστος χωρητικότητος διά την μεταφοράν τοῦ ημέρου κατά τὸ π. ἔ. ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, δὲν ὑπερέβανται κατά πολὺ τὴν ἀντιστοίχως χρησιμοποιηθεῖσαν κατά τὸ 1935 χωρητικότητα ($155,063,000$ τ. ἔναντι $64,800,000$ τ.). Είναι πάντοις ἀληθές, ὅτι πλοηπλισμένη χωρητικότης $1,000,000$ τ. γυρθός περίπου ἐπανήλθε κατά τὸ 1936 εἰς τὴν ἐνεργόν αἴτησίαν, ὃ συντελεστής δώμας τοῦ ἐμψόρτου γύρου τῶν ἐν κινήσει σκαφῶν, ὡσὶ μόνον δὲν ἐπηρεάσθη ἐξ τούτου ἐπὶ ἔλαττον, ἀλλὰ καὶ ημέρῃ ἔναντι τῶν προηγούμενων ἐτῶν.

»Συμφώνως πρός μίαν ἑσχάτως δημοσιεύθεισαν συστικήν τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐδνῶν ἐπὶ τῆς επαγκομίου λαραγωγῆς καὶ τῶν τιμῶν κατά τὸ 1935—36», ή ἀπησχολημένη χρονικότης — μὲ δάσιν 100 διά τιν πενταετίαν 1925—1929 — ἀφοῦ κατήθεν ἀπὸ 106 (τὸν 1929) εἰς 94 (τὸν 1932), διὰ νὰ φέδη μέχρι τοῦ γαμψοῦ ἐπέλθον τῶν 91,5 κατά τὸ αὐτὸ ἔτος, ἀνήλθε τὸ 1935 εἰς 108. Ἐπὶ παραδείγματι, ὁ μέσος ὄρος βάρους ἐμπορευμάτων κατά τόννων γρούς, μεταφερόντων διὰ πλοίων, ἀτινα διηλθον τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, δίδει μίαν συφῆ ἀπόδειξιν τῶν σημειωθεισῶν μεταπτώσεων. Ἀφοῦ ἐμειώθη ἀπὸ 92 κατά τὸ 1930 εἰς 77 κατά τὸ 1933, ἀνήλθεν ἀλληλοιδιάδρομος εἰς 81 τὸ 1933 καὶ εἰς 89 τὸ 1935 καὶ ἐνῷ ἀπὸ τὸν 1929 μέχρι τοῦ 1932 ἔχαστον πλοίον μετέφερε κατά μέσον ὄρον 20 οἱ ὅλητερον φορτίον ἔχαντι τοῦ χρονίου γένους του, ἀπὸ τοῦ 1932 μέχρι τοῦ 1935 ὁ μέσος οὗτος ὄρος ἐβελτιώθη κατά 16 οἱ.

ΑΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ: Περι τὸ ἔτος τοῦ α' ζημίνων τοῦ τρ. ἔτ. ἡ ἀνά τὸ Κόδιον ναυπηγουμένη χεωνι-
τικότηται περιελάμβανε 703 πλοῖα 2.452.081 τ. γνρός, μὲ ἀπήσιν 85 πλοῖ-
ων καὶ 200.830 τόννων ἔναντι τοῦ δ' ζημίνων π. ἔ. "Οօσον ἀφορᾷ τὰς
καθελκίσεις, ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ηὔξηθη κατὰ 62.7 ο. τὸ 1936 ἔναντι τοῦ
1935, ἐνῷ κατὰ τὸ α' ζημίνων τοῦ τρέχοντος ἔτους καθελκύσθησαν πλοῖα
736.346 τ. γνρός, ἔναντι 684.486 τ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1936.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΤΙΜΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ: Ό κατιστέω παρατιθέμενος πίνακας — μὲ δάσον 100 διά τὰ ἔτη 1913, 1920 καὶ 1929 — δίδει μίαν εἰώνα τῶν διαχρόνεων τοῦ μέσου ὅρου τοῦ ναυλοτιμαριθμού, ἀρκετά παραποτικήν τῆς σημειωθείσης κατά τὸ α' 3μηνον τοῦ τρ. ἔ. ἀνατιμητικής πορείας:

	1913	1920	1929
1913	100.—	23,40	94,00
1920	427,35	100.—	402,09
1929	106,26	24,87	100.—
1934	80,60	18,86	75,83
1935	81,07	18,97	76,28
1936	96,50	22,58	90,79
Φεβρουάριος 1937	139,15	32,56	130,92
Μάρτιος 1937	140,60	32,90	132,29
Απρίλιος 1937	147,05	34,41	138,36

» Προσέπτει ἐξ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, ὅτι ὁ μέσος ὅρος τοῦ ναυλοτιμα-
ούμενος ὑψόθη κατὰ 40 σίκα (40 σίκα) καὶ πλέον ὡς πρὸς τὴν βάσιν τοῦ 1913 καὶ τοῦ
1929. Τόσον αἱ δί ἔνα ταξιδίου ναυλώσεις, ἵσσον καὶ αἱ μαρχορχόνοι τοι-
αῦτα διὰ σινεγῆ ταξιδία ἡκολούθων τὴν ίδιαν ταξείαν αὐξήσον, μὲ μέσον
ὅρον τὸ 1936, διὰ τὰ εἴται – τούτων τε – περιστερέψονταν εἰς τὰ σε-
4)10, ἔναντι 4) – τοῦ 1935 καὶ 4)17 τοῦ 1914. Λέον ὅτεν νὰ ὀμολογήσῃ
Ζανείς, ὅτι σπανίως τὰ συμπτώματα μᾶς μονίμους βελτιώσεως τῆς θέ-
σεως τῆς διεθνούς ωτιλίας ἥσαν τόσον πολύάριθμα καὶ τόσον σαυ-
τικά.

»Παραλλήλως δικιος δὲν αποτελεινται και ωρισμένοι παραγόντες άβεβαστότος σχετικώς με την μελλοντικήν εξέλιξην της ναυτιλιακής έργασίας. Έτσι δὲν νιοθετήθη ένα πρόφοραμα διαλύσεων καν βαθμαίας άπομαρκήσεων τῶν παλαίων σπουδών, έπαρχη πάντοτε ὁ κίνδυνος, μητωπά αἱ άθρωπα ἀνά τὰς διαφόρους χώρας ναυτιγήσεως μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων προκαλέσουν νέαν κρίσιν, ή όποια, ἐνδεχομένως, θέλει ἐπηρεάσει σοβαρός την ἡδη ἐπικρατοῦσαν βελτίωσιν.

»Η ἀναζωογόνησις τῆς ναυπηγίης βιομηχανίας, ἐν συνδιασμῷ πρὸς ἓνα φυσικὸς—μᾶλλον—εὐθύτητος συναγωνισμὸν εἰς πολεμικὸς ἔ-
ξοπλισμὸς, συνετέλεσεν, ὅπει τὰ ναυπηγεῖα, πλημμυρισμένα ἀπὸ πα-
γαγγελίας καὶ μὲ ἐπιφραδυνόμενον τὸν χόρον παραδόσεως τῶν νέων
πλοίων, νῦν ἴρροσουν σημαντικῶς τὰς τιμάς των. Εἰς τὴν ἀθρόαν καὶ ἀ-
πότομον τοποθέτησιν νέων παφαγγελίων συνετέλεσε καὶ ἡ Ἑλλειψις πρώ-
των ὑπὸ, ίδιᾳ δὲ κάλλινος, ἥτις καὶ διαφαίνεται ἀπὸ τὴν νέαν αἴξησιν
τῶν τιμῶν ναυπηγήσεως.

»Τὰ κατασκευάσμενα ἵπο τοιώτας δυνεινεῖς οἰχονομακάς συνθήρας νέα σόζηρή θὰ ἔχουν τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως των σοβαρῶς ηὔχημένα δεδομένου, ότι εἰς πλείστας περιπτώσεις, δὲν ἐπαγματοποιήθησαν ὥσθιμη ἵπο τῶν διαιρόδων ἑταῖρων ἀλισθέσεις τῶν παλαιῶν των πλοίων. Ἀπὸ τῆς κοινωνικῆς ἐν τέλει πλεινᾶς, ἡ παγκόσμιος τάσις σύμμερον διὰ τὴν ἐργατικὸν παφάγοντα, ἔγκειται εἰς τὴν διαδοχικὴν ἀπαιτήσεων, αἱ ὄποιαι συγχρή προκαλοῦν ἀσθητάς ἀνομαλίας καὶ γίνονται ποδέζενοι σοβαρῶν διεγέζεον.

»Ἐπί τοῦ τελευταῖον τούτον, αἱ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις καλοῦνται νὰ
βαστάσουν — ίδια ἡ Γαλλία — σημαντικῶς ὑψηλότερα οἰκονομικὰ βά-
ση, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἐπιβάρυνσις τῆς ἔργασίας των νὰ ἰπερβαλήῃ πολ-
λάκις τὰ δώρα τοῦ καλώς ἔννοιανένον ἐμπορίου καὶ νὰ ἔξανεμεῖῃ κάθε
περιθύριον κέρδους των. Ἀποδεικνύεται τοιουτόποιος, ὅτι τοῦ μέλλον
τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων ἔξαρτάται, κεφίσιος, ἀπὸ μίαν περιστέφω πρό-
οδον τῆς οἰκονομικῆς ἀνάρρωσεως, παρότι ἐπὶ τῆς ἴκανότητός των πρό-
άντιμητοποιεῖσαν τῶν νέων δυσχερειῶν, ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴν νομοθεσί-
αν κοινωνικῆς προνοίας.«

ΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ ΑΓΟΡΑΙ

ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΑΚΡΥΝΑΣ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

II

ΓΩΝ Η ΚΙΝΑ

Η Δημοκρατία της Κίνας, με τάς άχανείς έκτασεις της και τά 400.000.000 τού πληθυσμού της, δέν έχει τήν έμπορικην κίνησιν πού θά έπρεπε και τούτο ένεκα τών διαρκών πολιτικών και στρατιωτικών άνωμαλιών, τής έλλειψεως κρατικής δργανώσεως και τών άθλιων δρων διαβιώσεως τών κατοίκων της. Έξ αλλου, λόγω τής παθητικότητος τού έμπορικου ισοσυγίου τής χώρας, τό Κράτος ήναγκάσθη νά περιορίσῃ γενικώς τάς εισαγωγάς, πράγμα τό δόπιον, συνδυαζόμενον με τήν παγκόσμιου κρίσιν, έπεφερε τήν πτώσην τών συναλλαγών κατά 55% κατά τό έτος 1935, έναντι τό 1929.

Ο κάτωθι πίναξ διακυμάνσεις τού Κινεζικού έμποριου άπό τού 1929 μέχρι τού 1935, δεικνύει άρκετά εύκρινώς τήν κατιούσαν δόδον, ήν τούτο ήκολουθησεν άπό τού 1929 και έντευθεν, τήν προσπάθειαν περιορισμού τού παθητικού ισοζυγίου και τέλος τήν πτωχότητα τού έμποριου αύτού, έν παρασόλη με τό τής Ιαπωνίας, τό δόπιον άνηλθε κατά τό 1934 εις 4.500.000.000 Γιέν έναντι τών Γιάν 1.595.000.000 ή 1.900.000.000 Γιέν τής Κίνας κατά τό ίδιον έτος.

Έτος	Είσαγωγαί	Έξαγωγαί	Παθητ. Υπό..
1929	Έκατ. Ύαν 1.620	Έκατ. Ύαν 1.070	450
1930	» » 1.723	» » 944	779
1931	» » 2.002	» » 915	1087
1932	» » 1.524	» » 569	955
1933	» » 1.345	» » 612	733
1934	» » 1.030	» » 535	495
1935	» » 919	» » 576	343

Παρ' δλα ταῦτα δημως, ή έμπορική κίνησις τής Κίνας δέν είνε εύκαταφρόνητος, ίδιως όταν ληφθή υπ' όψιν, δέν 36.675 πλοϊα χωρητικότητος 24.043.000 τόν. γκρός εισήλθον εις τούς Κινεζικούς λιμένας προερχόμενα έκ τού έξωτερικού κατά τό 1935.

Δυστυχώς έδω, άπως και εις τήν Ιαπωνίαν, ή σημαία μας έρχεται σχεδόν ή τελευταία, άντιπροσωπευσμένη μόνον με 16 άτμοπλοια έναντι τών 6.649 Αγγλικών.

Ο κάτωθι πίναξ δημφανίει τήν κίνησιν τών έκ τού έξωτερικού προερχόμενων πλοιων κατά σημαίας και ποσοστόν έκάστης έπι τής συνολικής κινήσεως κατά τό 1935.

Σημαία	Άριθμός Πλοίων Χωρητ. εις Τόν. Αναλογ. τούς ούο
Άμερικανική	6649 1.888.563 Τ. Γκρ. 7.72
Βρετανική	6649 9.234.676 » 38.54
Κινεζική	23685 3.779.667 » 15.85
Δανική	176 454.964 » 1.87
Φινλανδική	2 4.805 » 0.02
Γαλλική	195 634.475 » 2.60
Γερμανική	229 940.867 » 3.89
Έλληνική	16 45.793 » 0.18
Ίταλική	43 236.340 » 0.93
Ιαπωνική	2551 4.613.764 » 19.12
Όλλανδική	192 684.386 » 2.82
Νορβηγική	454 948.718 » 3.82
Παναμαϊκή	9 32.746 » 0.83
Πορτογαλική	1633 416.398 » 1.72
Σουηδική	34 128.711 » 0.61
Ρωσική	16 31.218 » 0.13
Διάφοροι	3 10.896 » 0.05

Σύνολον 36.675 24.043.926 Τ. Γκρ. 100.00

Η Έλληνική σημαία εύρισκεται έν τήν Κίνα εις έτι μειονεκτικώτερα θέσιν παρά έν Ιαπωνία, άφ' ένός μέν, διότι άπαντα σχεδόν τά είσαγμένα και έξαγμένα φορτια είνε είδη γενικού έμποριου, άπινα μεταφέρονται διά τών «λάινερς» κατά μερίδας, πλήν έλαχίστων έξαιρεσεων και άφ' έτερου, διότι ένώ τά άτμο-

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

STEAMSHIP AGENTS.

TELEPHONES.

378 (4 LINES.)

17, RUE CASSIERS,

ANTWERP.

TELEGRAMS: ERGONSHIP ANTWERP

πλοια τά προερχόμενα έκ τού έξωτερικού τό 1935 άνηλθον εις 36.675, συνολικής χωρητικότητος 24.043.926 τόν. τά έκτελούντα παρακτίους πλόας μεταξύ τών λιμένων τής Κίνας, άνηλθον εις 55.187, συνολικής χωρητικότητος 47.392.053 τόν., όποτε είνε εύνότητον, διτι μόνον αι σημαίαι αι έχουσαι έκ τών διομολογήσεων τό δικαίωμα τής άκτοπλοιας, ως η Αγγλική δύνανται νά έπικρατήσουν.

Ο κάτωθι πίναξ δίδει μίαν σαφή είκόνα τού σημαντικωτάτου, ίδια διά τήν Αγγλικήν σημαίαν, ένδοκινεζικού έμποριου.

Σημαία	Άριθμός Πλοίων Χωρητ. εις Τόν. Αναλογ. τούς ούο	Άριθμός Πλοίων Χωρητ. εις Τόν. Αναλογ. τούς ούο
Άμερικανική	1.444 532.961 Τ. Γκρ. 1.12	17.587 20.886.141 » 43.36
Βρετανική	28.913 17.885.768 » 35.81	Δανική 108 255.908 » 0.54
Κινεζική	90 432.034 » 0.90	Γαλλική 293 150.231 » 0.33
Γερμανική	2 5.920 » 0.02	Έλληνική 2 169.318 » 0.38
Ίταλική	383 6.340.407 » 13.27	Ιαπωνική 5.256 538.667 » 1.13
Ολλανδική	331 1.333.333 » 2.84	Νορβηγική 619 67.070 » 0.14
Πορτογαλική	24 90.070 » 0.15	Σουηδική 1 3.627 » 0.01
Συνολον	55.187 48.392.000 Τ. Γκρ. 100.00	

Παρ' δλα δημως ταῦτα, ή Σημαία μας δύναται έπιτυχως νά συναγωνισθή τούς ένους εις τήν μεταφοράν διασφόρων είς χώμα φορτίων ως είνε η ξυλεία τού Καναδά, ή δρυζα έξ Ίνδοκινας, μερικά μεγαλείματα και τά γεννήματα έξ Άυστραλίας, Αργεντινής και Καναδᾶ, δέν θά ήτο δέ δύσκολον κατά τήν γνώμην μου νά έπιτύχη τις άκομη και συνδυασμούς ωρισμένων φορτίων ειδών γενικού έμπορίου, ως ο χάρτης τής Φινλανδίας, αι σιδηροδρομικά γραμμάτα και άλλων άπο Ρόττερνταμ και Αμέρισον διά Σαγκάνην.

Τά φορτία ταῦτα είνε σημαντικά, ως δεικνύει ο κάτωθι πίναξ:

Μέταλλα και Μεταλλεύματα (Αγγλίας, Ενδώπως, U.S.A.)	524.000
Χάρτης (Φινλανδίας, Γερμανίας κλπ.)	» 151.000
Γεννήματα (Αργεντινής, Καναδᾶ)	» 600.000
Σιλεία (Καναδᾶ)	z. πόδ. 210.000.000
Σιλεία (Βόρεο)	» 6.000.000
Σιλεία (Φίλιππίων νήσων)	» 5.000.000
Ορίζα (Ίνδοκινας, Σιάμ κλπ.)	τόν. 1.300.000

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.— Πλήν τών καθαρών Αγγλικών, Γαλλικών, Ιαπωνικών και Πορτογαλικών κτήσεων έν Κίνα εις τό Hong Kong, Μακάο κλπ., τό καθεστώς τών έλευθερων Κινεζικών λιμένων είνε άρκετά περίπλοκον. Υπάρχουν τά Leased Territories εις τό Kwantung (Dairen), τό Amoy, μέρος τού Canton κλπ. οι κλειστοί λιμένες και τέλος τά Treaty ports, ως η Shanghai, τό Hankaw, τό Tsintao κλπ.

Η μεγαλύτερα δημως είσαγωγική και έξαγωγική κίνησις τής Κίνας γίνεται διά τών λιμένων Γιάγκ-Τοέ και ίδια τής Σαγκάνης, ήτις συγκεντρώνει τά 35% τού συνόλου τού Κινεζικού έμπορίου κατέχουσα ταύτοχρόνων τήν πέμπτην θέσιν μεταξύ τών μεγαλυτέρων λιμένων τού κόσμου.

Ο ποταμός Γιάγκ - Τοέ πλωτός εις βάθος 1000 μιλίων άπο τών έκθολων τού διά μικρά σκάφη, και μέχρι τού Hankaw (δηλαδή 435 μιλίων) διά πλοία μεγάλης χωρητικότητος και θυμησατος μέχρις 28-29 ποδῶν, είνε η μεγαλύτερα συγκοινωνιακή δρηγήρια τής Κίνας.

Ο λιμήν τής Σαγκάνης άπέχων 50 περίπου μιλία από τών έκθολων τού Γιάγκ - Τοέ και προσιτός διά πλοία πάσης χωρητικότητος και προσιτός διά πλοία πάσης χωρητικότητος μέχρις 30 π. διασέθεται άριστα μέσα φορτοεκφράσεως, έναποθικεύσεως, δεξαμενισμού, έπισκευών κλπ. Η έκφραστας είς όλους τούς Κινεζικούς λιμένες είνε ταχυτάτη, τά φορτοεκφρωτικά εύθυνα, τά τρόφιμα εύθυνότερα τών τής Ιαπωνίας, τά δέ υλικά καταστρώματος και μηχανής άκριβώτερα τών τής Αγγλίας και Ιαπωνίας, έκτος άν είνε Κινεζικής προελεύσεως. Τά κοπανισμάτα σκάφους και λεβήτων, τά χρωματίσματα, καλαφάτισματα κλπ. είνε εύθυνότερα τών τής Ιαπωνίας, ίσως δέ νά είνε και τά εύθυνότερα τούς κόδμους, χρειάζεται έμως μεγάλη προσοχή κατά τάς διαπραγματεύσεις μετά τών Κινέζων έργολαθών και σύρυπνος έπιθεψης κατά τήν έκτελεσιν τών έργων.

Η Σαγκάνη έχει 3 δεξαμενάς καταλλήλους διά σκάφη μεγάλης χωρητικότητος, άνηκούσας εις μεγάλα Ναυπηγεῖα, τά όποια έκτελούν πάσης φύσεως έργασίαν, εις τιμάς λίαν συμφέρουσας και κατά τρόπον λίαν ίκανοποιητικόν.

Τά λιμενικά έξοδα είνε κατά πολὺ άνωτερα της Ιαπωνίας, ισχύουν όμως διά 4 μήνας (*).

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΑΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ.— Εἰς ούδεμίαν χώραν τοῦ κόσμου παρατηρεῖται ή πληθώρα τῶν ἀσθενειῶν καὶ ἐπιδημιῶν παντὸς εἰδούς, ποὺ μαστίζουν τὴν Κίναν. Τύφος, χολέρα, πανώλης, εὐλογία, λέπρα είνε εἰς τὴν ἡμεροήσιαν διάταξιν. Οἱ πλοιάρχοι τῶν εἰς Κίναν εὐρισκομένων πλοίων, διειλουν νά καταποτίζουν τὰ πληρώματά των ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων, νά τοὺς συνιστοῦν νά ἀποφεύγουν τὴν κατανάλωσιν νωπῶν χόρτων καὶ φρούτων καὶ ίδιως ἀβράστου ὅστας καὶ νά ἀποφεύγουν τάς συγκεντρώσεις καὶ τά καφενεῖα, ίδια εἰς τοὺς μικροὺς λιμένας τοῦ Γάγκ - Τοέ.

ΑΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΑΙ ΝΗΣΟΙ

Αἱ Φιλιππίναι νῆσοι, πρώην Ἀμερικανική ἀποκία, νῦν δὲ αὐτοδιοικουμένη συμπολιτεία, μετά τινα δὲ ἔτη ἀνεξάρτητον κράτος, ἀπαρτίζεται ἀπὸ 7000 νήσους περίπου, τῶν διοικούντων ὁ φυτικός, δσον καὶ ὁ δρυκτὸς πλούτος είνε μεγάλος. Κόπρα, ζάκχαρις, καπνός ἀφ' ἐνός καὶ πλεῖστα μεταλλεύματα ἀφ' ἔτερου, είνε τοὺς κυριώτερα ἔξαγωγα τῶν μεγαλυτέρων τῶν νήσων τοῦ Ἀρχιπελάγους, δηλαδὴ τῆς Λυζόν, Μιντανάο καὶ Σεμπού.

"Απασαὶ σχέδον αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν Φιλιππίνων εὐρίσκονται σήμερον εἰς χείρας πλουσίων ἑταῖρων «λάινερς», ή δὲ ἐμφάνισις τῆς σημαίας μας εἰς τὰς ἀκτὰς αὐτὰς είνε σπανιωτάτη, διείλεται δὲ κυρίως εἰς τὰς Ιαπωνικὰς «τάϊμ - τσάρτερς», ἀτινα ἀσχολοῦνται κυρίως εἰς τὴν μεταφοράν μεταλλεύμάτων ἀπὸ Σεμπού εἰς Ιαπωνίαν, καὶ ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν φορτίου τινὸς ζακχάρων. Τὸ νά συναγωνισθῇ κανεὶς ἐπιτυχῶς τὰς γραμμάς αὐτὰς, είνε πρᾶγμα δύσκολον, ἀν μὴ ἀνέφικτον, διότι ἀφ' ἐνός μὲν χρειαζόμενα σκάφη εἰδικά, τῶν διοπίων στερούμεθα, καὶ ἀφ' ἔτερου διότι θὰ προσκόψωμεν ἀμέσως εἰς τὸ ἀντεπόρθητον ἐμπόδιον τῶν ἐπισφαλίστρων φορτίου, ἀτινα αὐτά καθ' ἔσυτά, μᾶς ἐκτοπίζουν καὶ ἀπὸ τὴν ἀγοράν αὐτῆν. 'Ἐπι πλέον οἱ ἐμπόροι τῶν νήσων, δὲν θὰ ἡσαὶ διατεθειμένοι νά ἀρχίσουν φορτώσεις ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων, ἔκτὸς ἀν εἰχον τὴν ἔξασφάλισιν, ὅτι θὰ ἡδύναντο πάντοτε νά θεσίζωνται ἐπὶ αὐτῶν, καὶ οὗτοι ἐν δεδομένῃ στιγμῇ νά πέσουν πάλιν εἰς χείρας τῶν γνωστῶν «Διασκέψεων».

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ διὰ τὸ ἔτος 1933, τὸ πεντηρότερον εἰς κίνησιν, ἔχουν ώς ἔξης:

Ζάκχαρις πρὸς τὰς Η.Π.Α. Ἀκταὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ ἀκταὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ	Τόν. 1.000.000
Κόπρα (Εἰρηνικὸς καὶ Εὐρώπη)	> 312.000
Ξυλεία (Κίνα, Ιαπωνία)	Μ.Φ. 40.496.000
Ξυλεία (Εἰρηνικὸς Ὡκεανός)	> 13.334.663
Ξυλεία (Εὐρώπη)	> 2.776.309
Χέμπη, Μανκάϋ, Σισάλ (Κίνα, Ιαπωνία)	Μπάλες 458.466
Χέμπη, Μανκάϋ, Σισάλ, (Εἰρηνικὸς Ὡκεανός)	> 39.621
Χέμπη, Μανκάϋ, Σισάλ (Εὐρώπη)	> 498.176

Πάντα τὰῦτα είνε ἐμπορεύματα ἀξίας καὶ πληρώνουν ναύλους μεγάλους, ἀλλὰ ώς ἐτονίσαμεν καὶ προηγουμένως, πρέπει νά καταθάλωμεν μεγάλας προσπαθείας, νά υποστῶμεν ἐν ἀνάγκῃ καὶ ζημίᾳς ἐν ἀρχῇ, διὰ νά κατορθώσωμεν νά ἐπιθεθῶμεν. Δυστυχῶς δύμως ὁ Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός, καλῶς ή κακῶς, οὐδέποτε ἐπεδίωξε μέχρι σημερον τὴν ἀπόκτησιν ὠργανωμένης ἐργασίας, ήτις, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, μοιραίως καταλήγει εἰς οὐσιαστικὸν μονοπάλιον, ώς τὸ τῶν Σκανδιναυικῶν σκαφῶν εἰς τὴν "Απω Ανατολήν.

ΑΙ ΟΛΛΑΝΔΙΚΑΙ ΙΝΔΙΑΙ ΚΑΙ Η ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗ ΜΠΟΡΝΕΟ

Τὸ ἀρχιπέλαγος τῆς Σόνδας, τὸ διοίσον ἐκτείνεται ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τοῦ Σιάμ μέχρι τῆς Αὐστραλίας, μὲ τὰ 60.000.000 τῶν κα-

(*) Σχετικοὶ πάνακες ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ ὑπερβλήθησαν εἰς τὴν "Ενισιν τῶν Ἐφεπλωτῶν" καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον.

τοίκων του, κατέχει ἵσως τὸ ρεκόρ εἰς τὸν κόσμον, ἀπὸ ἀπόψεως ποικιλίας προϊόντων. Ἀπέραντα κοιτάσματα θωρίτου εἰς τὴν Μπόρνεο, φωσφάτα εἰς τὸ Κρίστμας "Αἴλαντ, πετρέλαια εἰς τὴν Μπόρνεο, χρυσός καὶ ώς φαίνεται μεγάλαι ποσότητες πετρελαίου εἰς τὴν ἀκόμη ἄγνωστον Ν. Γουνέαν, ἀπέραντα δάση σιδηροξύλου καὶ ἐθένου, γαιάνθρακες, καλοσσιάι καὶ φυτεῖαι κασουτσούκ, ζάκχαρις, μπαμπού, ραττάν, κόπρα, ἀραβόσιτος, καὶ τέλος τὰ περίφημα μπαχαρικά τῶν Μολλούκων, ἀτινα ἡ Ὁλλανδία ἔξεμεταλλεύετο σχεδόν μονοπωλιακῶν μέχρι πρὸ δλίγων ἑτοῦ, είνε ἀπὸ τὰ κυριώτερα προϊόντα τῶν πλουσίων καὶ κατὰ μέγα μέρος ἀκόμη ἀνεξερευνήτων αὐτῶν νήσων. Ἡ συλλογὴ ἀκριθῶν στατιστικῶν στοιχείων, είνε πρᾶγμα μᾶλλον δύσκολον, ἔνα δύμως είνε τὸ ἀναμφίθητον γεγονός, διτοι αἱ νῆσοι αὐταὶ ἔχουν καὶ θά ἔχουν εἰς τὸ μέλλον, μεγίστην κίνησιν, τῆς διοίσας μέρος δυνάμεθα, ἀν ἐπιδιώξωμεν, νά ἀναλάθωμεν.

ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΞΥΛΟΝ ΤΗΣ ΜΠΟΡΝΕΟ.— Είνε δύσκολον νά φαντασθῇ κανεὶς, τὸν δύκον τῆς ἔξαγωγῆς σιδηροξύλου ἀπὸ τῆς νήσου Μπόρνεο πρὸς τὴν Κίναν, τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Τὸ σιδηρόξυλον ἔξαγεται τόσον ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν Μπόρνεο, δσον καὶ ἀπὸ τὴν Ὁλλανδικήν, τῆς τελευταίας ταύτης ὑστερούσης ἔνεκα τοῦ ἀβαθοῦς τῶν ποταμῶν τῆς, ὃν τὸ θάθος σπανιώς ὑπερβαίνει τοὺς 18 πόδας, Ἀντιθέτως, ἡ Ἀγγλικὴ Μπόρνεο ἔχει ἔνα πρώτης τάξεως λιμένα, τὸ Σαντακάν, μὲ θάθος ἀνω τῶν 30 πόδων, διτοι καὶ συγκεντρώνει μέγα μέρος τοῦ ἐμπορίου τῶν έύλων.

Κατὰ τὸ 1935, τὸ διοίσον ἥτο τὸ ἔτος μεγίστης κρίσεως τῶν νήσων, ἡ ἔκ Σαντακάν ἔξαχθείσα ξύλεια ἀνήλθε περίπου εἰς 4.700.000 πόδας, ἔτοι μὲν είχε δὲ ώς προορισμὸν τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν, τῶν διοίσων αἱ εἰσαγωγαὶ ξύλων ἔκ τῶν Ὁλλανδικῶν Ίνδιῶν αὐδάνουν ἀλματῶδες.

Η ΖΑΚΧΑΡΙΣ.— Ἡ ζάκχαρις ἔξαγεται κυρίως ἐκ τῆς νήσου Ιάθας, σύγκειται δὲ ώς καὶ τὰ ξύλα τῆς Μπόρνεο ἀπὸ δλόκληρα φορτία, δυνάμενα νά ἀπασχολήσουν πολλὰ «τράμπτε». Ἐπὶ σειράν ἔτῶν, ἡ Ιάθα είχε παύσει νά ἔξαγῃ μεγάλας ποσότητας ζακχάρων, κατόπιν δύμως τῆς τελευταίως ἐπελθούσης συμφωνίας μεταξὺ τῶν ζακχαριταρασγάνων χωρῶν, ἥρχισε καὶ πάλιν ἐφέτος κάπως ζωηρότερά ἡ κίνησις.

ΤΑ ΟΡΥΚΤΑ.— "Ολαι αἱ μεταφοραὶ τῶν δρυκτῶν τῶν νήσων, αἵτινες ώς ἔπει τὸ πλεῖστον ἔχουσιν ώς προορισμὸν τῶν τὴν Ιαπωνίαν, γίνονται, ώς καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν ξύλων, ἡ δι' Ιαπωνικῶν πλοίων, ἡ διά πλοίων ναυλωμένων ύπὸ τύπου «τάϊμ - τσάρτερ» εἰς τὸν Ιάπωνας. Ἡ σημαία μας, οὐδεμίαν ούσιαστικήν συμμετοχῆν ἔχει μέχρι τῆς στιγμῆς, εἰς τὰς μεταφοράς ταύτας.

Η ΚΟΠΡΑ.— Η κόπρα ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον ἔξαγωγικὸν φορτίον τῆς νήσου Σέλεμπες καὶ τῶν γειτονικῶν Μολλούκων, μεταφέρονται δὲ ἑτησίως φορτία δλόκληρα, τόσον διὰ τὸ Μεξικόν, δσον καὶ διὰ τὴν Β. Ἀμερικήν καὶ Εὐρώπην.

Κατὰ τὸ 1934 ἔχηκαν εἰς Εύρωπην 190.817 τόν. κόπρα καὶ εἰς Μεξικόν 21.811. Τὸ 1935 213.821 τόν. εἰς Εύρωπην καὶ 36.543 εἰς Μεξικόν, κατὰ δὲ τὸ 1936 αἱ ποσότητες αὐταὶ είχον ἥδη ἔξαχθη μέχρι τοῦ Ιουνίου τοῦ ἔτους τούτου.

Ο κυριώτερος λιμήν ἔξαγωγῆς κόπρας είνε τὸ Μακάσσαρ, εἰς τὸν διοίσον συγκεντρώνεται δλη σχεδόν ἡ κίνησις τῶν νήσων. Οἱ ἄλλοι τόποι φορτώσεως, τὸ Γκοροντάλο καὶ τὸ Μενάδος, μολόντοι είνε, ούτως εἰπεῖν, τὰ κυρίως ἐπίνεια τοῦ ἐμπορίου, είνε ἀλίμενοι καὶ στερούνται μέσων τόσον ἐνταπθηκεύσεως, δσον καὶ φορτώσεως, τὰ δὲ ἀτμόπλοια τὰ προσεγγίζοντα ἐκεῖ, ἡ εἰς ἄλλους δρόμους πρέπει νά ούρουν μετ' αὐτῶν καὶ φορτηγίδας «πρόδοις» καὶ ἐργάτας.

Ἐκτός τῶν προαναφερθέντων προϊόντων, ἀτινα ἀποτελοῦν τὸν κύριον δύκον τοῦ ζακχαριγικοῦ ἐμπορίου τῶν Ὁλλανδικῶν, Ίνδιῶν, ύπαρχουν καὶ μύρια δσα μικροφορτία, ἐκ τῶν νήσων πρὸς τὴν Ασίαν καὶ τὴν Αὐστραλίαν, ποὺ ἀπασχολοῦν, λίσαν ἐ-

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατε εύθειαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN, OSLO, GOTHENBURG, DANZIG, GDYNIA, STOCKHOLM.

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

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

· Αριθ. Τηλεφ. 41.331-41.332

πικερδῶς ἔξι ἄλλου, ἑκατοντάδας μικρῶν ἀτμοπλοίων, Ἰαπωνίκων, Ἀγγλικῶν καὶ Ὀλλανδικῶν.

ΑΙ ΝΗΣΟΙ ΤΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

"Από τῶν Φιλιππίνων μέχρι τῆς Χαβάης, ἀπό τῆς Φορμόζας μέχρι τῶν νήσων τοῦ Πάσσαχα, καθ' ὅλον τὸ μῆκος καὶ τὸ πλάτος τοῦ Εἰρηνικοῦ ὥκεανοῦ, εἰνες διεσπαρμένοι μυριάδες νήσους, ἄλλαι ἀποτελέσματα τεμαχιούμενοι ἡπείρους, ἄλλαι ἡφαιστογενεῖς καὶ ἄλλαι ὁργανικά προελεύσεως ὡς τὰ «ἄπτολχες». Αἱ νῆσοι αὗται, διά πολλάς τῶν ὁποίων οὔτε κανὴ ἀκριβῆς γεωγραφικῆς θέσης δὲν εἶναι ἀκόμη γνωστή, καταλαμβάνουν δημόρους μεγαλυτέραν θέσην εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. Τὰ πλούσια κοιτάσματά των εἰς φωσφάτα κυριώς, καθιστοῦν τὰς πρεσσοτέρας αὐτῶν τῶν νήσων ἀπαραίτητους εἰς τὴν βιομηχανίαν καὶ τὴν γεωργίαν τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῆς Αὐστραλίας. Τὰ εἰς φυτικάς ούσιας ἀποθέματά των, ἄγνωστα εἰσέτι, εἰνες μεγάλα, συνιστανται δὲ κυρίως ἀπό κόπρα, ἣτις ἀρχίζει ἡδη νὰ ἀπασχολῇ σημαντικὸν ἀριθμὸν πλοίων πρὸς τὰς Η.Π.Α. ιδίως.

Τὰ φωσφάτα ἔργανται κυρίως ἐκ τῶν νήσων Νασουροῦ καὶ ὘σεάνη, ἡ δὲ ἔξαγομένη ποσότης ὑπερβαίνει τὰς 330–400.000 τόννων ἑτησίως, ἔξι ἀμφοτέρων τῶν νήσων. Αἱ νῆσοι αὗται ἀνήκουν εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν, πλούσιαι δὲ ἑταῖρια τὰς ἐκμεταλλεύονται. "Εχουν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη δημιουργήσει ἑκεὶ τελείας ἔγκαταστάσεις φορτώσεως. Δυστυχῶς, ἔνεκτος τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν ποὺ ἐπικρατοῦν κατά τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ἔτους εἰς τὰς νήσους ταύτας καὶ τοῦ ἀλιμένου τῶν τόπων τῆς φορτώσεως, τὰ σκάφη συχνά ἔγκαταλείπουν τὰς θέσεις φορτώσεων διά τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος. Τὰ «μότοροιπς» ὑπερτεροῦν πολὺ τῶν ἀτμοπλοίων εἰς τὰς ἀγοράς αὐτάς, καὶ συγκεντρώνουν τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἔργασίας.

Ἡ κόπρα ἔργανται συνήθως ἐκ τῆς Σαμόδας, τῶν νήσων τοῦ Σολομῶντος, Φίντζι, Ντιλμπέρτ κλπ. νήσων, ἐπὶ τῶν πλείστον κοραλλικῆς προελεύσεως, στερουμένων λιμένων, μέσων φορτώσεως κλπ., ἀλλ' αἵτινες προορίζονται συντόμως νὰ καταλάθουν σημάνουσαν θέσιν εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν φυτικῶν ούσιών.

Πλήθος μικρῶν καὶ μεγάλων ἀτμοπλοίων, ἀπασχολοῦνται εἰς τὸ ἐμπόριον τοῦτο, μεταφέροντα εἰδὴ γενικοῦ ἐμπορίου ἀπό τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν καὶ παραλαμβάνοντα ἑκεῖθεν τὴν κόπραν, τὸ «μόδερ όφ πέρλ» καὶ ἄλλα προϊόντα τῶν νήσων.

Αἱ νῆσοι Φίντζι ἐπὶ πλέον ἔργανται κατ' ἔτος σημαντικάς ποσότητας ζακχάρεως πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας, διά τοῦ ὀρίστου τῶν λιμένων Λεθούκα, δοτικά δύναται νὰ ἔχειπρετήρη καὶ πλοῖα μεγάλης χωρητικότητος.

Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

Ἡ πρόοδος εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν

Εἶναι γνωστὴ ἡ ἀπὸ ἑτοῖς καταβαλλούμενή προσπάθεια τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως εἰς τὴν ναυπήγησαν νέον πλοίον, ὃς καὶ εἰς τὴν ἐποκευὴν ἡ μετασκεψὴ παλαιωτέρον. "Η ἐφαρμογὴ περιῳδισθῇ, κατ' ἀρχὰς εἰς δευτερευόντης σημασίας ἔξαρτήματα καὶ μερὶ τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους, ἐπὶ τῷ συνοπτῷ ἐπιτεύχεις οἰκονομίας βάρους καὶ ἔξοδου, ὃς καὶ πλέον ἀπλοποιημένον συνδέσεων, αἵτινες ἔτεις τοῦ πλευρευτήματος τοῦ λέιον τῆς ἐπιφανείας λόγῳ καταργοῦσσεως τῶν κεφαλῶν τῶν καρφῶν καὶ τῶν ἐπικαλύψεων καὶ συνεπῶς τοῦ εὐζόλου τοῦ καθαιρισμοῦ, παρουσιάζοντας καὶ μεγαλύτερα ἀντοχὴν εἰς τὴν ἔξειδώσεως φθοράν.

Ἀληθὲς εἶναι, ὅτι ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομίας κατά τὰ πρότια βήματα τῆς ἐφαρμογῆς, τὸ κέρδος δὲν ἡδονάρον, δοθεῖσται ἄλλως τε τῆς περιφρίσμενῆς ἐκτάσεως τῶν δὲ ἡλεκτροσυγκόλλησεως ἐκτελουμένων ἔγγαισιν. "Ἄρχεις ὅμως γενομένης, αἱ δινατότητες τῆς ἐφαρμογῆς ηὔθησαν καὶ δίνανται νὰ ἐπανῆδονται ἀπειρούστως, ἀπολογισθοῦσα τὴν ἔξειδιξιν αὐτὸν τούτον τοῦ συστήματος τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως ἐπὶ τῇ βάσει θεωρητικῶν μελετῶν, ὃς καὶ πειραιώτων, τόσον εἰς τὰ ἔργαστηα τῶν κατασκευαστῶν τῶν συσκευῶν ἡλεκτροσυγκόλλησεως καὶ ἡλεκτροδίων, ὃσον καὶ εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα ἔργοστάσια κατασκευῶν, ἀκόμη δὲ

καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς διηγήσεως πολλαπλασιαζομένης πείρας. "Η ἐκμετάλλευσις, διμος, εἰς περισσότερον βαθὺν τῶν πλευρευτήματων τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως εἰς δὲ ἄφορα κνημίος τὸ βάρος καὶ τὴν συναρπαγὴν, προϋποθέτει ὡς ἔξι ἀπαρχῆς κατεδίχηθη. ἀπλούστερον τόν μεθόδον συνδέσεως τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ σκάφους, καὶ ἐπὶ τῆς βασικῆς ταύτης ἀρχῆς ἔξειδίσσεται σήμερον καὶ θά τὴν ἐξειλιχθῆ ἡ περιῳδισθὴ τοῦ συστήματος.

Τὸ πρότον δὲ ἴδιας δυνάμεως κινούμενον πλοῖον, εἰς τὸ ὅποιον ἐφημόσθη εὐρέως ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις, είναι τὸ Αγγλικὸν «Fullagar», ναυπηγηθὲν τὸ 1920 καὶ εἰνιστόμενον ἀκόμη ἐν ὑπηρεσίᾳ. Κατὰ τὴν ναυπήγησην ταύτην ἡλεκτροσυγκόλληση πιστῶς ἡ μέθοδος τῆς διὰ καρφώσεων ναυπήγησεως, ἐπ' ὃσον τὸ πλοῖον εἰχε σχεδιασθῆ ὡς τοιοῦτον, καὶ ἡ χρηματοποίησις ἡλεκτροσυγκόλλησεως ἀντὶ καρφώσεων, χωρὶς νὰ ἀποδώσῃ οὐδὲν κατ' οὐδίαν κέρδος εἰς τὸ βάρος, ἀπέδειξε μόνον, ὅτι ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις δύναται νὰ κάνει πάντα τὴν παρασκευήν, χωρὶς οὐδέμιαν ζημίαν, οὔτε κατὰ τὴν ναυπήγησην, οὔτε καὶ κατὰ τὴν μεταγενεστέραν συντήρησην.

Κατὰ τὸ 1930 ἐναπηγήθη ἐν "Αμερικῇ τὸ πρότον ἔξι ὀλοκλήρου δὲ" ἡλεκτροσυγκόλλησεως ἀποτίντον πράφως, δεδομένον, ὅτι φροντίγιδες, σλέπια ἡλικίας ποιητικῆς εἰσάγουν πράφων πρό πολλοῦ εἰς διαφόρους χώρας ναυπηγηθῆ. Τοῦτο ἦτο τὸ «With Flash», πλοῖον 200 περίποτον ποδῶν μήκους, μὲ πλάτος 34 καὶ πλευρικὸν ὑψος 12, προοιζόμενον διὰ τὴν Atlantic Refining Co τῆς Φιλαδελφείας. Εἰς τὴν ναυπήγησην τούτου διὰ πρότια φράφων ἐπεισηδήμητη σοβαρὸς μεταβολὴ τὸν τρόπον τῆς συνδέσεως τῶν διαφόρων μερῶν τοῦ πλοίου, ἀντιτασταθείσαν κνημίων τῶν δοκῶν καὶ γωνίων δὲ ἐπιπέδων λωρίδων, μεγαλύτερον πάχον. Τοῦτο ἔξαρταλίζει διὰ τὴν ἀντίν τὸν ἀντοχὴν τοῦ σκάφους μεγαλύτερον πάχον ἔξιδωσεως καὶ συνεπῶς καὶ μαροτέραν ζημίαν εἰς τὸ πλοῖον. Μετά τριετίαν ἐναπηγήθη ἐν προτεριόδων πλέον «Franklin», ἡ ναυπήγησης δὲ ἀμφοτέρων, ἀπέδειξε πλέον ὀφιστικῶς, ὅτι ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησης δύναται νὰ κάνει πάντα τὴν παρασκευήν την μετατρέπειν σε πλάνην πράφων, ἔχοντας νὰ διατηρεῖται τὴν παρασκευήν.

Ἡ σπουδαιότερα τῶν μεθόδων είναι ἡ κατάργησης τῶν συνδετικῶν γνωμῶν καὶ κνημίων τοῦ ἔνος σκέλους τῶν δοκῶν ἡ γνωμῶν ἐνισχύσεως τῶν ἐπιπέδων ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν, οἷον ἐνισχύσεων τῶν φραστῶν, νομέων καὶ ἀντίνομων ἐδρῶν πλ., δὲ ἀπ' εὐθείας συγκολλήσεως τοῦ ἐπέτειον σκέλουν ἐπὶ τοῦ ἐλάσματος. Οὕτως ἔξισονομεῖται τὸ βάρος τῆς καταργημένης «εφλάντεζ», προστιθέμενον εἰς τὸ κέρδος ἐκ τῆς καταργησης τοῦ βάρους τῶν κεφαλῶν τῶν καρφῶν. "Η κατάργησης τῆς εφλάντεζας" μειοῖ ἐν τούτοις κατά τι τὴν ἀντοχὴν τῆς ὄλης κατασκευῆς, εἰς ἀντιτάθμασμα ὅμως δὲν πρέπει νὰ ἱσομονῆται, ὅτι διὰ τοῦ τροπήματος τῶν ἐλασμάτων καὶ τῶν γνωμῶν, κατά τὴν παλαιὰν μέθοδον, ἡ ἀντοχὴ τοῦ κατασκευάσματος μειοῦνται εἰς 85 ο.ο. ἐναντί τοῦ ἀδιατρήτου ἐλάσματος καὶ ὅτι διὰ τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως ἡ ἀντοχὴ αὐτῆς διατηρεῖται κατά 100 ο.ο. Διὰ τὴν σημερινὴν πάντως πρόφητὴν τῶν ζημοιμούμενών διαστάσεων τοῦ ὑλικοῦ τῶν σιδηρογυνών καὶ σιδηροδοκῶν ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἀντοχέως μεθόδου παρουσιάζει ἀρκετά δισκούλας ἐξειρέσεων τοῦ καταλλήλου ὑλικοῦ, τὸ ποτὸν ἐφ' ὃσον δούναται ἐκ τῶν ἐπαφορῶν διωτάσεων καὶ τομῶν ἀπατεῖ προετοιμασίαν ἀρκετήν, μειοῦσαν τὸ ἀπολογισμένον κέρδος εἰς δαπάνην. "Η παραγωγὴ ἐπὸ τῶν ζαλυβοργείων καταλλήλου διὰ τῶν πρόδομων τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως.

Ἐξ ὅλων τῶν τέων τῶν κατασκευῶν, ἡ τῶν δεξαμενοπλοίων, κατασκευαζομένων κατά τὸ διάμετρος σύστημα ναυπηγήσεως, δηλαδὴ μὲ τοὺς νομεῖς καὶ τὰ ζημία, διήκοντα κατά μῆκος, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κατ' ἀρχὴν ἀντοχήματος Isthmianos, καὶ τὰ ὅποια, λόγῳ τοῦ εἰδικοῦ προσορισμοῦ τῶν εἰναις ἐφωδιασμένα μὲ μέγαν σχετικῶς ἀφίσμον ἐγκαρπίσιον καὶ διαμήκων διαφραγμάτων, μὲ ισχυροτάτας ἐξ σιδηροδοκῶν ἡ βολβοειδῶν γνωμῶν ἐνισχύσεως, εἰναις πλέον πρόσφορος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρῳ μεθόδου κατά τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησην, καὶ αὐτὴ ἐγένετο ὡδη εἰς πλέοντα στατικά σλέπια καὶ εἰς τὰ ἀνωτέρα περιγραφέντα πλοῖα.

Ἐν συνεχείᾳ ὅμως τούτων ὡς λίαν τολμηρὰ πρωτοβοητία δίνανται νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Sun Shipbuilding and Dry Dock Co, κατά Φεδρούριον τὸ 1936 δοθεῖσα παραγγελία ἐπὸ τῆς Atlantic Refining Co, διὰ τὴν ναυπήγησην δεξαμενοπλοίον μήκους 521 ποδῶν, πλάτους 70 καὶ πλευρικὸν ὑψος 40, φορτίου δὲ 18.500 τόννων περίποτον, εἰς τὸ ποτὸν ὀλόκληρος ὁ χώρος τῶν κνημῶν δεξαμενῶν, ἀπὸ τοῦ ἀρχοπρωταρίου στεγανοῦ τῶν δεξαμενῶν φροτίου, μήκους συνολού 353 ποδῶν θά είναι κατασκευής δὲ ἡλεκτροσυγκόλλησεως. Τὸν Μάρτιον τοῦ 1937, ἡ αὐτὴ ἐταφία ἀνέθεσεν εἰς τὸ ίδιον ναυπηγεῖον τὴν παραμοίαν πλοίον. Εἰς τὰς δύο ταύτας προστετέθη τέλος καὶ τρίτη παραγγελία τοῦ τοῦ ἀντοχήματος τῆς Sun Oil Co. Αἱ παραγγελίαι αὕτα, δείγμα ἀναμφισβήτητον τῆς ἐμπιστούντος τόσον τῶν ἐφοπλιστῶν, δύον καὶ τῶν ναυπηγῶν εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησην, ἀποτελοῦν πιθανῶς μὲν τὴν πλέον ἐκτεταμένην προσπάθειαν τῶν τελευταίων ἐποκούλων εἰς τὴν ναυπηγίαν, ἀσφαλῶς δὲ τὴν πλέον τολμηρὰ ἐφαρμογὴν νέου μεθόδου εἰς τὴν κατασκευήν τοῦ σκέλουτον τῶν πλοίων.

Ἡ μελέτη τῆς σιδηρᾶς κατασκευῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως τὸ ἀνωτέρῳ ἐκτεθὲν σύστημα διαμήκων ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων, καὶ δὴ τὸ ἔξειληγμένον ἄνευ ἀγκώνων τοιοῦτον (Bracketless), εἰς τὸ ὅποιον δηλαδὴ ἡ σύνδεσης τῶν διαμήκων ἐνισχύσεων μὲ τὰς ἐγκαρπίσιας φραστᾶς γίνεται ἄνευ χονιμοτοίσης ἀγκώνων. Τὸ σύστημα τοῦτο ἐπὸ τῆς σοβαρῆς ἐπαφοσθέτον οἰκονομίας βάρους, ἐπιτρέπει καὶ εὐχερεστέραν ἐφαρμογὴν τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως.

Διὰ τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησην γενικῶς, ἡ σήμερον νέως ἀποτελεσματική (Η συνέχεια εἰς τὴν 17ην σελίδα)

VINKE & C_o

*Shipowners - Shipbrokers
Agents of regular lines*

ROTTERDAM

Telег. Address : **VINKECO**

AMSTERDAM

ANTWERP



Άργεντινή

Διά τάς φορτώσεις σιτηρών

Κατά πληροφορίας εκ Μπονέρος "Άρδες", ή επί τού σίτου «Εθνική Επιφορτή» της Άργεντινής προέβη είς την γαλιθόσων κανονισμών, διάσει τού Νόμου 12.253, άναφορικώς με την καλή κατάστασιν των κριτῶν των πλοίων, όπινα πρόκειται νά παραλάσσουν ἐξ την Άργεντινήν λιμένων φορτία γεννημάτων. Προβιλέπεται δι' αέτων, όπι τού σήμερα δέον νά είναι — πρό πάσης έναρχεσης της φορτώσεως σιτηρών — καθαρά, στεγνά και άσημα. Έτσι ού άρμοδιος έπιθεωρης ήθελε πεισθή, όπι ἐν ή περισσότερα κάτη δέον πληρούν τους ανωτέρους όρους και διη, παρό τάς υποδείξεις, θὰ έργαματοποιείτο ή φόρτωσης, είναι έξοσοιδοτημένος νά καταγγέλῃ τάς παραβάσεις διά νά έπιβάλλονται αι υπό τού νόμου προβλέψινα κυρώσεις.

Γαλλία

Λόγω τῶν συχνῶν ἀπεργιῶν

Κατετέθη πρό ίμερῶν είς την Γαλλικήν Βουλήν πρότασις Νόμος, ίπτογεγαμένη υπό πολλῶν βοηθετῶν, διά της οποίας ἀπορέτεται εἰς την κυβέρνησην νά λαμβάνη τά άναγκατά μέτρα έξασφαλίσεων της τακτικῆς και ἀνελλιπούς συγχονισμού μεταξύ της Γαλλίας και τῶν λιμένων της Βορείου Αφρικής. Ή εν λόγῳ πρότασις ἀφορά τάς περιπτώσεις ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν και τῶν πληρωμάτων, προβιλέπει δὲ την χρηματοποίησιν πληρωμάτων τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, διάσις ή διακοπή τῶν συγκονιωνῶν παρατείνεται πλέον τοῦ 24ώρου, εἰς τρόπον ὥστε, μεριμνή τοῦ Κράτους, νά έξασφαλίζωνται ἀπολύτως ή ἐπιβατική κίνησις και οι μεταφοραὶ τοῦ ταχυδρομείου και τῶν εὐπαθῶν ἐμπορευμάτων.

Γερμανία

Ἡ σπάνις πεπειραμένων πληρωμάτων

Ναυτικὴ ἐφημερίς τοῦ 'Αμβούργον πραγματευμένη εἰς ἄρδον της τὸ ζήτημα τῶν δυσχερεῶν, ποι ἀντιμετωπίζουν οἱ Γερμανοὶ ἐποπλισταί, διά την ἔξειρεσιν πεπειραμένων πληρωμάτων, ἀναφέρει, όπι εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1933 ἐπήρχον 12.000 περίπου ἀνεργοὶ Γερμανοὶ ναυτεργάται, ἐκ τῶν δύοις μέγας ἀριθμὸς ἔτελει εἰς ἀνέργηι ἀπό ἐτῶν. Ἀπό τοῦ ἀπλοῦ ναυτόπλιδος — γράφει — μέχρι τοῦ πλοίου μηχανικοῦ, ἀπό τοῦ μηχανίστρου μέχρι τοῦ πάσης κατηγορίας και εἰδικότητος ἐργάτων θαλάσσης, συνηντόντο ἀνεπέρβλητοι δινοσκέρων διά την ἔξειρεσιν μᾶς θέσεως πρὸς ναυτολόγους. Ή κατάστασις ἔκεινη ἡλιούσθη σήμερον φιλίως, τοῦ δὲ πρόβλημα τῆς ἔξειρεσος πληρωμάτων και μάλιστα πεπειραμένων, είναι ἔνα εἰς τῶν σπουδωτότερων ζητημάτων, ποι ἀπασχολεῖ ἡδη τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν.

Ἡ σπάνις ἐμπειρῶν στελεχῶν κατέστη τόσον μεγάλη, ὥστε πολλοὶ ἐφοπλισταί, τῶν δύοις τὰ σάμη τὰς ἐπελεύθερην ταξίδια εἰς τάς τροπικὰς χώρας, ὑπερχρόνισμαν νά προσλάσσουν ιδιαγενεῖς θεραπαιταὶ και ἀνθρακεῖς. Μὲ τὴν βελτίωσιν τῶν ἐπερχόμενων μεταφορῶν ὅλα τὰ Γερμανικὰ σκάφη εἴναισσονταν ἐν ἐπηρεσίᾳ, κάθε δὲ νέα προσθήκη νεοναυπήγητοι πλοίοι καθιστᾶ ἐντονωτέραν τὴν σπάνιν τοῦ ἐμφύγον ὑλικοῦ, χωρὶς καμίαν ἐλπίδα ἀμέσου διεύδον, δεδομένον, όπι οι εἰσερχόμενοι εἰς τὸ θαλάσσιον ἐπάγγελμα δέν ἐπαρκοῦν πρὸς κάλυψιν τῶν ἐμπορευμάτων ἀναγκῶν.

Τὸ πρόβλημα τοῦτο — συνεχίζει η Γερμανικὴ ἐφημερίς — δέν ἀριστὸν τὰ σάμη τῆς ποντοπλοΐας, ἀλλ' ἀπό μέρη και τὰ ἐργαζόμενα εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὴν Βαλτικήν, τὴν ἀπτοπλοῖαν και ἀπτὴν ταῦτην τὴν ἀλεπτικὴν βιομηχανίαν. Παρίσταται ἀνάγκη — γράφει — νά προσελκυσθῶν οἱ νέοι πρός τὰ θαλάσσια ἔργα, βελτιωμένης τῆς ἀνέστρεις ἐπὶ τῶν πλοίων, διότι παρεπήδητη, όπι πολλοὶ νεοεισελθόντες εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἐγκατέλειψαν τὴν ἐργασίαν τῶν μετά τὴν ἐπελεύθερην διέγητων ταξιδίων. Λ. γ. εἰς νέοι 15 ἐτῶν ἐπιθυμῶν γά έποδηθή εἰς τὸ ναυτικὸν στάδιον, ἐπιβιάζεται ἀπτοπλοϊκὸν τικος σκάφων, ούτινος τὸ πλήρωμα ἀποτελεῖται ἀπό τέσσαρας ἄνδρας. Ο νέος αὐτὸς διαπιστώνει μὲ ἀλογοτείνων, όπι μόλις και μετά διας ἐργίσκει μίαν ὀλιγόλεπτον ἀνάπτωσιν ἀπό ἀγήγης μέχρι βαθυτάτης νυκτὸς και, ώς εἶναι ἐπόμενον, ὑποβάλλει τὴν παρατήσιν τον μὲ πρότην εὐστροφήν. Έτσι έχει ζῆλον πρὸς τὴν θαλάσσαν και παραμείνη, δυνατόν νά προσληφθῇ ἐπὶ πλοίου ἐργαζόμενον εἰς τὸ ξεωτερικόν, ὅποτε είναισσε μίαν σχετικήν ἀνάπτωσιν και παραμένει δριστικῶς εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τὸ σύστημα τῆς «εναντικῆς νεολαίας» τὸ ὑποδειχθὲν υπὸ τοῦ Χίτλερ, κατὶ — δημαρχίη — παρόμοιον πρὸς τὸ τῶν ναυτοπροσόπων τῆς Αγγλίας, θὰ ἔπειτε — κατὰ τὴν ἐφημερίδα τοῦ 'Αμβούργον — νά ἀποτελέσῃ σπουδαίαν πηγὴν εἰσόδου νέων εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, μετὰ

προηγούμενην ἐπιλογὴν ἐνός έραστον διά τὴν κατάλληλον εἰδικότητα. Ή ἄλλα, ή ἀποτολοία και ἡ ἀπεργότητος ναυτιλίας προϊστορέτον, ὡς γνωστόν, διαφορετικής ισανότητας. Ετερος συντελεστής ἔχεται εἰς τὴν προσπάθειαν, διότι δενηθεῖσαν οι ναῦται και οι θερμασταὶ ούτινες παραμένουν εἰς τὰς κατωτέρας βαθμίδας τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, ή ἀποκτήσουν τὰ ἴλιξ μέσα σχηματισμοῦ οὐσιογενείας και ἔξασφαλίσεως εἰς τὴν ένωσην τῶν έπιθετών τῶν ιανοποιητικῶν, σχετικῶς, ἐπιπέδου ζωῆς. Εν ἀντέτοποι, καταλήγει τὰς θέσεις των, μόλις ναυμευσθῶν και θὰ ἀπολεσθῇ η πειρά του διά τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν.

Τὸ μεγαλύτερον φαλαινοδηρικὸν

Ἐτο τὸν ναυπηγείον τῆς Βρέμης καθειλκόνθη τὴν 5ην Ιούλιον τὸ ναυπηγούμενον διά λογαριασμὸν Γερμανικῆς ἑταρίας φαλαινοδηρικὸν «Unitas». Τὸ σκάφος τοῦτο, θεωρούμενον ὡς τὸ μεγαλύτερον τοῦ εἰδούς του ἐξ ὅλων τῶν φαλαινοδηρικῶν πλοίων, ποὺ ενθίσκονται ἡδη ἐν ἐπηρεσίᾳ ἀνά τὸν Κόσμον, ἔχει ἔκτοπομα 30.000 τόννων, μὲ διαστάσεις 582 ποδῶν μήκους και 73.5 π. πλάτους, θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 11.5 μέλιν, προσοργεῖται δὲ νά ἐργασθῇ εἰς τὰς θαλάσσας τοῦ Νοτίου Ατλαντικοῦ.

Καθειλκόνθη ἐπίσης τὴν 3ην Ιούλιον ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Αμβούργου ἔτερον φαλαινοδηρικὸν πλοίον τοῦ καταφίζοντον Γερμανικοῦ φαλαινοδηρικοῦ στόλου, τὸ «Walter Raus». Τὸ σκάφος τοῦτο τούτο ἔχει ἔκτοπομα 22.000 τόννων, μὲ διαστάσεις 525 π. μήκους και 67 π. πλάτους, πρόσειται δὲ νά ἐργαδασθῇ μὲ τὰ τελεύτερα μηχανήματα διά τὴν κατεργασίαν τοῦ ἐλαίου φαλαίνης, ἀλλὰ και διά τὴν βιομηχανίκην ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπολεμάτων τῶν φαλαίνων.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τὸν διό αὐτῶν καθειλκόνθειν ἐτονίσθη παρά τοῦ z. Roever, ὅτι «διὰ πρότινη φοράν — μετὰ διακοπὴν 70 ἐτῶν — λαμβάνει και πάλιν μέρος η Γερμανία εἰς τὴν φαλαινοδηρικὴν ἐργασίαν». Τὸ ὅπλο ἐργαλούμην τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἐπεζήγησεν όπι μελετάται ὁ καταληλότερος τύπος τετραετεῖς σχέδιον — εἰπε — προέβλεψε τὴν δημιουργίαν ἀνταρκτίκειας εἰς τὴν προμήθειαν λίπους, εἰς τρόπον ὥστε νά ἔχοντον μηχανήματα τὸ διατιθέμενον σήμερον πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν συνάλλαγμα. «Οσον ἀφορᾷ ὅμως τὰς εἰς ἔλατον φαλαίνης Γερμανικάς ἀνάγκας, θὰ ἔχοντωνται αὐται ἐπ' ἀφετά ἀπόμην ἔτη ἀπὸ τὴν Νορβηγίκην ἀγορᾶν.

Νέα «λάϊνερς» διά τὸν Βόρ. Ατλαντικὸν

Κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐτονίσθη γενικὴν ουνέλευσιν τῆς «Αμβούργο-αμέρικαν», ὅ πρόδρομος αὐτῆς, ἀναφερόμενος εἰς τὰς σκένεις περὶ ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὅλου τῆς ἑταρίας, τοῦ ἀπασχολούμενον τελευταῖαν τὴν γερμανικὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἐπεζήγησεν όπι μελετάται ὁ καταληλότερος τύπος τετραετεῖς σχέδιον — εἰπε — προέβλεψε τὴν δημιουργίαν ἀνταρκτίκειας εἰς τὴν προμήθειαν λίπους, εἰς τρόπον ὥστε νά ἔχοντον μηχανήματα τὸ διατιθέμενον σήμερον πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν συνάλλαγμα. «Οσον ἀφορᾷ ὅμως τὰς εἰς ἔλατον φαλαίνης Γερμανικάς ἀνάγκας, θὰ ἔχοντωνται αὐται ἐπ' ἀφετά ἀπόμην ἔτη ἀπὸ τὴν Νορβηγίκην ἀγορᾶν.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD

(N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVARAATBEDRIJF)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: «DIOSKUROI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20. Willemskade

ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY (GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENCIJU)

SHIPBROKERS AGENTS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemskade

ROTTERDAM,

NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemskade

ROTTERDAM,

μῆς, δύναται —εἰπε— νὰ λεγθῇ ἀπὸ τοῦδε, διὶ ή ἔτωρία «Parag» προτίθεται μὲν νὰ θέσῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ ἀριθμώτερα ἀπὸ πάσης πλευρᾶς σκάφη, δὲν σκοπεύει ὅμως νὰ ἀποδυθῇ εἰς συναγωνισμὸν δύζον, ταχύτητος καὶ πολυτελείας.

Ός είνε γνωστόν, ή «Harpag» ἀπασχολεῖται από μηνών με τὸν τύπον τῶν νέων ὑπερφυγεανινῶν της, ἀπέκλινε δὲ, ως ἔλεχθη, ὑπέρ ἐνὸς βελτιωμένου σκάφους τῆς κατηγορίας «Hansa» (ex «Berlin»), δεδομένου, ὅτι τὰ τέσσαρα ὑπάρχοντα τοῦ ἐν λόγῳ τόπου πλοία συνδυάνουσα τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου, θεωροῦντα εἰσέτι, παρὸ τὴν ἡλικίαν τοῦ, ως τὰ πλέον ἀποδοτικὰ σκάφη διὰ ταξίδια τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ἐδηλώνη καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ὅτι ἡ «Harpag» οὐδέποτε θὰ παρεργατεῖ ἀπὸ τὸ γόνητρον τοῦ «Κυανοῦ Ἐπισείνοτος», ἀλλὰ θὰ ἤκολούνθει τεττικὸν πρόσδραμα ναυτηγήσεως σκαφῶν μεγίστης, κατὰ τὸ ἐφικτόν, ἀποδοτικότητος.

Ποιος τύπος ήθελε τελικῶς προκριθῆ, είναι αγγωστὸν εἰσέπι. Ἐνδεῖξεις μόνον ίπαρχουν, διτά τὰ νέα πλοῖα μᾶς είνε κατὰ 10.000 τ. γρόδς, τοιλάσιστον μεγαλύτερα τῶν ἡδη ἐν ὑπερεσιὶ προαναφερθέντων ὑπερωκεανίων, λέγεται — δηλαδή — διτά μᾶς ἔχον χωρητικότητα γύρω τῶν 33.000 τ. γρόδς καὶ διτά μᾶς ἀναπτυσσον μέσον ταχύτητα 23 ἔως 25 μiliον. Κατὰ πόσον, ἀφ' ἔτερου, ηθελον παραγγελθῆ ἔνα η περισσότερα πλοῖα, ἔξαρτά τα διτά ἀπὸ τὸν προκριθόμενον τύπον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ίκανότητα τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων, διπος παραδόσουν τὰ νέα πλοῖα ἐντὸς λογικοῦ τίνος χρονικοῦ διοίν.

Φαίνεται, δτι ή «Harpag» είναι σκέψη ηδη είς τό τέρμα τῶν μελετῶν της, ἔνα δὲ τελικὸν σχέδιον, τελοῦν ὑπὸ ἐπιπόνησιν, πρόκειται νὰ ἀνακοινωθῇ προσεχῶς, ώς ἐπιστέγασμα τῶν ἔξαντλητικῶν ἐφευνῶν τῶν τεγνιζούντων αὐτῆς αποδιδούν.

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὸ νέον σύστημα ἐπιχορηγήσεων

‘Η «Ανωτάτη Ναυτική Επιτροπή» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπὸ τὴν ἀμοδοθήτη τῆς ὅποιας ὑπόχρησαν, ώς γνωστόν, δὰς τὰ ζητήματα τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἐπεράτωσ τὰς διαιραγματεύσεις τῆς μὲ τὰς ἐνδιαιρεόμενας ἔταιρας διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ταχρημάτων συμβολῶν αὐτῷ ίης Ἰονίου μὲ προσωφιάν, ἔξαμήν τον διαφεύγει, συμφρονίας, βασιζομένας εἰς τὴν ἐπιχορήγησιν ἐπὶ τῆς διαιροῦταις τοῦ κάστος ἐκμεταλλεύσεως. Λί παταβήθησεν, δυνάμει τῶν νέων θραυστοφόρεσιν συμφωνῶν, ἀμοιβαὶ, θὰ καλύπτονται τὴν διαιροῦταις τῶν ἀσφαλίσεων τῶν σοφάδων, τῶν δαπανῶν συντηρήσεως, τῶν ἔξόδων ἐπισκευῶν τῶν μὴ καλυπτομένων ἐπὸ τῶν ἀσφαλίσεων, καθὼς καὶ τὴν διαιροῦταις τῆς μισθωτοφόροδοσίας ἀξιωματικῶν καὶ πληθωμάτων, μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ἔνεπον πλοίων. Δι’ ἐτέρας φύσεος κονδύλια δαπανῶν τῶν πλοίων, ἀπίνα ἐπίσης θέτουν τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν εἰς υποδεεστέραν μοίραν, ἔναντι τῶν ἔνεπον συναγωνιστῶν της, θὰ ἐπιδώῃ καὶ Ἐπιτροπῇ, κατὰ τὴν κοίτην τῆς καὶ πόλης ἀποφάσεως της, δηλας προσοφούσθων εἰς αὐτὴν ἐπανοικίαν ἀποδεικτικά στοιχεῖα.

Αἱ νέα σημειώσιαι προβλέπουν ἐπίσης, ὅτι δύναται ή Ἐπιτροπὴ νῦν χορηγήσῃ πρόσθετον ἐπιχορηγήσιν εἰς περιπτώσεις συναγονισμῶν τῶν Ἀμερικανικῶν γραμμῶν, προερχομένου ἀπὸ ἐπιχορηγημένας ἕπο τῶν συγενήσεων τὸν ξέναν ναυτιλίας. Καθοφεῖται ἐν προεκτένευτῳ μίᾳ κλίμαξι ποσοστῶν διὰ τὰ διάφορα κονδύλια καὶ ἀναφέρεται, ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ ἔχει τὴν εὐχέρειαν ν' αὔξενται τὰ ἀρχικῶς ἀποφασισθέντα ποσὲ ἀμισθῶν, ἔπει τὸ πλειστηριασμόν, οὗτοί οὖν διαφορὰ κάποιος δι' οἰνδήποτε κονδύλιον ὑπερβαίνει τὸ ἀρχικῶς ἐπολογισθέν, κατὰ ποσοστὸν ὑπέρτερον τοῦ 2^ο o). Προβλέπεται ἀκόμη ἡ μερικὴ καταβολὴ τῆς ἐπιχορηγήσεως μέχρι τῶν 75^ο o τοῦ ὑπολογιζόμενον δριστικοῦ ποσοῦ, εἰς τὸ τέλος ἐκάστοτε ταξιδίου καὶ τοῦτο διὰ τὴν ταμειακὴν διευκόλυνσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Αφ' ἑτέρων αἱ νέαι συμφωνία ἀπαιτοῦν, δῶς ἐκάστη συμβαλλομένῃ ἔταιρᾳ καθειρόσῃ ἔνα μαρούχοδίνιον πόργοφαμμα ἀνανεώσεως ἀπάντων τῶν πλοίων της, ἥλικίας 15 ἑτῶν καὶ ἄνω, ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου δὲ τούτου καθορίζεται οαφῶς, διὶ δέον ἐντὸς τοῦ βιήνου τοῦ το. ἔτους νὰ προελθουν αἱ ἐνδιαιρεόμεναι ἔταιραι εἰς διαπραγματεύσεις μετά τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν διαβίσασθαι τῶν πρότον παραγγελιῶν τον. Οσα ἔταιραια ἐπιμνιοῦν νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις, θὰ δεήσην νὰ ἐποβάλλουν τοὺς ισολογισμοὺς των, δῶς ἐμφανίσουν τὴν ἀκριβῆ αὐτῶν οἰκονομικὴν κατάστασιν κατὰ τὴν 30ήν Ἰουνίου το. ἔ. Ἡ τοι-
αύτη «ἀριθμῆς κατάστασις» δέον νὰ περιλαμβάνῃ τὸ καταβληθὲν κε-
φάλαιον καὶ τὰ ὑπάρχοντα ἀποθεματικά, χωρὶς νὰ ἐπολογήσεται καὶ τὸ
«good will» τῆς ἐπιχειρήσεως, τὸ ἀδηλὸν δηλαδὴ καὶ ἀντομάτως ἀπο-
κτηθὲν ἐξ τῆς ἐμμεταλλεύσεως μᾶς γραμμῆς κερδός, καθὼς καὶ τὰ ἔξ
ἀπαιτήσεων πρὸς τὸ Κράτος ἐνεργητικὰ ὑπόλοιπα.

Δυνάμει τῶν στοιχείων αὐτῶν ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ὑπολογίζῃ τὸ ποσὸν τοῦ «ἀναγκαστικῶς ἀπασχολούμενου» ἐν τῇ ἐπιγειφόρσει κεφαλαίον», ὅπερ θὰ ἀποτελεῖ τὴν ἐπὸν τοῦ Νόμου προβλεπομένην δάσιν ὑπολογισμοῦ τῶν εἰσόδων. Διὰ τῶν νέων συμφωνιῶν περιφοίζονται εἰς 10 ο) τὰ κέρδη, ἄτινα δύνανται νῦν προσωρισθεῖν ἀλλ᾽ ἔταιρια καὶ καθορίζεται, ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ δύναται νῦν καταρρατήσῃ ὑπὲρ τοῦ Κράτους τὸ ἥμισυ τῶν ἐπομένων 4 ο) καὶ ὀλόξληρον τὸ πέραν τῶν 14 ο) περιθόριον κερδῶν. Ορίζεται τέλος διὰ τῶν νέων συμφωνιῶν, ὅτι θὰ ἀναγράφωνται εἰς τὰ ἀποθεματικά διάκοστά ἔταιριας τὸ ποσό, ἄτινα ἀπατοῦνται διὰ πρόδηλεψιν ἀποδεύσεως ἐντὸς μιᾶς εἰκοσαετίας τῆς ἀξίας τῶν νωπηγηθησομένων ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἀρχὴν νέων πλοίων.

Θὰ διαπλατυνθῇ ἡ διώρυξ τοῦ Παναμᾶ;

Πληροφορία εξ Οικοσιγκτόνος ἀναφέρουν, ότι ἡρχισεν ἡδη ἡ ἐπεξεργασία τῶν προκαταρκτικῶν σχεδίων, παρ' εἰδίκης πρὸς τοῦτο συσταθείσης ἐπιτροπῆς, διὰ τὴν διεύρυνσαν τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Πρώτα ματι, ἡ διοίκησις τὴν ἐν λόγῳ διώρυγος ποτεῖν, ὅτι διὰ ν' ἀντιμετωποῦθεν ἐπιτυχῶς ἡ ὀλονέν αὔξουσα κίνησις τῶν διελεύσεων, καθίσταται ἀναγκαῖα ἡ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἑτῶν διατάττυνσις τῆς διώρυγος. 'Υπολογίζεται, ὅτι ἡ ὅλη ἐργασία δύναται νὰ τερματισθῇ τὸ 1960, μὲ κόστος 30.000.000 λιρῶν, τοιւτεστι δέ, ὅτι διὰ τὴν ἐκπλόνσιν τῶν σχεδίων ὁ ἀπατηθῆ μία δεσμετία, ἐνῷ ἔτερα δέκα ἔτη ὑὰ διαρρεύσουν πρὶν ἡ τεθῶν ἐν λειτουργίᾳ οἱ κατασκευασθήσομενοι νέοι ὑδατοφάκται. Σήμερον ἡ διδοῦς τοῦ Παναμᾶ ἐπιτρέπει τὴν ἡμεροήσιαν διέλευσιν 26 μόνον σκαφῶν, ἔναντι μέσου ὅρου ἡμεροήσιων διελεύσεων 21 σκαφῶν κατὰ τὸ 1929. Τὸ παρελθόν ἔτος ἐχομοιμοιήσαν τὴν διώρυγα 5832 ἐν ὄφ πλοία, ἔναντι 5732 τοῦ 1935.

'langwia

Συνεργασία πρὸς καταγομήν τῆς χωροτικότητος

Μεταξὺ τῶν Ἱαπωνικῶν ἐφοπλιστικῶν κύριων ηργίσαντα ἐκδηλώμεναί αἱ πρόταται ἑνέργεια πρὸς ἐπίτευξιν συμφωνίας διὰ τὴν πρακτικότεραν κατανομὴν τῆς ἑθνικῆς χωριστικήτος εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς ἡρμασίας, εἰς τοόπουν ὥστε καὶ αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι νὰ ἔχειν οριζόνθυ διώτιτερον καὶ τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα νὰ μὴ ἀποκεντρωταὶ εἰς ἑταῖρουν συναγωνιστόν, ὅπως συμβαίνῃ σήμερον εἰς τινὰς γραμμάς. Κατὰ τὰ «Ἐβδομαδιαῖα Ἱαπωνικὰ Χρονικά», τοῦ Κόμπτε, ἡ κίνησις αὗτῆ ἀποστηματίζεται ἐκδήμως ὑπὸ τῆς κυνεογνήσεως τοῦ Τόκιο, ἀλλὰ και ὑπὸ τῶν κυριωτέρων Ἱαπωνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρίσεων, πιστεύεται δὲ ὅτι αἱ διεξαγόμεναι συνεννοήσεις θέλονται συντόμως προσάλλει τὴν μορφὴν μᾶς διατιτικῆς συμφωνίας. Ή ἀνάγκη τῆς συνεργασίας ἐτονίσθη καὶ ὑπὸ τοῦ προέδρου τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Κόμπτε κ. Murata κατὰ τὴν τελευταῖαν γενεύσιν συνέλευσιν τῆς ἐκεὶ «Ἐφοπλιστικῆς Ἐνώσεως».

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

MANUFACTURERS:

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

**CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY**

AGENTS for GREECE:

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



Trade Mark

τοπήσεις σημαντικάς προόδους κατά τα τελευταία έτη, πολλοί δὲ ιδιοτήταις «τράμπες» ένεκανιασαν τακτικές γραμμές. Αμεσοί της τοιαύτης τακτικής συνέπεια άνθησεν ή έλλειψης σκαφών εἰς ώριμες τομείς καὶ τὸ πλεόνασμα εἰς ἔτερον, μὲ κατακλείδα τὴν ἐκδήλωσιν ἐνός άσυμφόδου συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν Ιαπωνικῶν ἐπιστροφών. Ως τὸ μόνον ἐνδεδειγμένον ἀντίδοτον τῆς τοιαύτης καταστάσεως, θεωρεῖται ή συμφωνία τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, διποτέρην τὸν ἐλεγχον εἰς τὴν κατανομὴν τῶν πλοίων τον πατρικάς καὶ τοιεῖς ἐργασίας. Έάν ἐφαρμοθῇ μία κατανομὴ τοῦ τοννᾶς, ἀνάλογος πρὸς τὰς ὑφισταμένας μεταφορικάς ἀνάγκας τὰ ἡδη πλεονάζοντα εἰς τινὰς γραμμάς σκάψη θὰ μεταρρυθμηθεῖ ἐτέρος μὲ μεῖον κίνησην, ἐὰν δὲ ἀργότερον ἀπομείνῃ καὶ πάλιν ἓνα ἄποικο πληθωρικῆς χωρητικότητος, θὰ φιληθῇ τοῦτο εἰς τὴν ἐλευθέραν ποντοπολίαν τῶν «τράμπες». Ή συνεργασία — εἰπεν δὲ π. κ. Murata — θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς δῆλα τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα νὰ φρονθοῦνται καὶ ἐνισχυθοῦν.

Τάς ἀνωτέρω πάτοφεις σημαντικούντα ἀπολύτως οἱ ἡγεταί τῶν σπουδαιότερων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Ιαπωνίας, ως λ. γ. τῆς «Nippon Yusen Kaisha», τῆς «Daido Kaiun Kaihatsu», τῆς «Kokusai Kisen», τῆς «Kawasaki Kisen» καὶ τῆς «Mitsui Senpankai Kaihatsu». Άι διοικήσεις τῶν ἐπιστροφῶν αὐτῶν θυρδοῦν ἐκθύμως τὸν π. Murata εἰς τὴν ἐπόνησην ἐνός σχεδίου συμφωνίας, ἐπέρι τῆς ὁποίας ἔχει ταχθῆ καὶ τὸ Ιαπωνικὸν ἴππονγειόν τῆς Σεγκούνονίας. Εἶναι ἄγνωστον ἀξόμην ποιάν μορφὴν θὰ προσθέσῃ τελικῶς τὸ ἥπο μελέτην σχεδίου, μεταξὺ δημοσίων τῶν προτεινομένων μέτρων συγκαταλέγοντας ή ἐν συνεργασίᾳ κατανομὴ τῆς διαμεσίου χωρητικότητος, ή τοῦ καθορισμὸς ἐνιαίου ναυλογίου καὶ τῶν ὅρων ναυλώσεων καὶ ή ἀπὸ κοινοῦ συγκέντρωσις τῶν φροτίων. Προτείνεται ἐπόποιης, δηποτέρης μίας ἡτηθῆη, ἐπ' εὐωνίᾳ, ὑπὸ τῆς Ιαπωνικῆς κυβερνήσεως ή ἀπόποιης διοικήσεων, εἰς ἃς ἐπόκεινται τὰ πλοῖα, ως λ. γ. τῆς καθάρσεως, τῶν νυκτερινῶν ἀνθρακεύσεων κλπ., ὥστε νὰ μειωθοῦν ἐν τῷ μελλοντὶ εἰς τὸ ἐλάχιστον αἱ τόσον συγκαταλέγοντα συναρτήσεις διακυμάνσεις, ἐπόποιης τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου πατάρην 10 ἔως 20 ο.

Ἐπίσης κατά τὰ «Εβδομαδιαία Ιαπωνικά Χρονικά», εἰς τὴν συνεδούσαν τὴν 3ην Ιουλίου ἐν Τόκιο διάσκεψιν τῆς «Ενώσεως» πρὸς ἀνάπτυξην τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, παρεσχέθησαν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνίας λεπτομερεῖς ἐπεξηγήσεις ἐπὶ τοῦ νέου σχεδίου ἐπιχορήγησεων πρὸς τὴν ποντοπολίαν ναυτιλίαν. Συναφῶς τονίζεται, ὅτι ἐπῆλθεν ἡδη συμφωνία μεταξὺ τῶν πέντε κυριωτέρων ἐπιστροφῶν «Mitsui», «Yamashita», «Daido», «Kawasaki» καὶ «Kokusai Kisen», αἵτινες κατέχουν σεβαστὴν «τράμπη» χωρητικότητα, διποτέρην τοῦ κυβερνητικοῦ σχεδίου.

Ἐπ' εὐωνίᾳ τοῦ νέου τούτου σχεδίου καὶ δεδομένου, ὅτι τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας ἐπιδιώκει νὰ φυδίσῃ κατὰ τὸν μᾶλλον ἐξυπηρετικὸν τῆς Ιαπωνικῆς οἰκονομίας τρόπον, τὸ δίκινον τῶν ἐθνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, δῆλα αἱ ηγετίσαις ἐταρίσια προσέβησαν εἰς τὴν δήλωσιν, ὅτι θὰ καταβάλουν κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν ἐπέλογήν καὶ κατανομὴν τῶν τομέων τῆς δράσεώς των, ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ κάθε ἐσωτερικοῦ μεταξὺ τῶν ἐθνικῶν πλοίων ἀνταγωνισμός.

Ιταλία

Παραδειγματική καταδίκη διὰ ναυταπάτην

Υπὸ τοῦ κακονογιοδικείου τοῦ Τορίνου κατεδικάσθησαν πρὸς ἡμέραν δὲ Ιταλὸς ἐφοπλιστής Matteo Barabino εἰς εἰργτήν 21 ἔτῶν καὶ 3 μηνῶν, μετριασθεῖσαν εἰς 15 ἔτῶν καὶ 3 μηνῶν καὶ οἱ Rosario Mos-

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

σίνο πλοίαρχος καὶ N. Senderi α' μηχανικός εἰς εἰργτήν 16 ἔτῶν ἔκαστος, μετριασθεῖσαν εἰς 10 ἔτῶν, κατηγορούμενοι διὰ δολίαν διάθισιν τοῦ ἀτροπλοίου «Otranto». Ξεσύθη τῆς νήσου Λιον τὴν 29ην Μαρτίου 1934. Ο μετριασμὸς τῆς ποιῆς των ὑγρῶν έπειτα εἰς τὴν ἐργαμογήν εὑρεγετικοῦ τίνος περὶ ἀμυντικής τελευταίον Ιταλίσσον νόμου. Δύο ἄλλοι ἐν τοῦ πληρώματος τοῦ «Otranto», συγκατηγορούμενοι, ίθωμοθησαν ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου.

Ἡ ὑπόθεσις αὕτη είχεν ἐκδικασθῆ ἀρχικῶς τὸ 1935 ὑπὸ τοῦ Κακονογιοδικείου τῆς Γένοβας, εἰλέσθη δὲ τότε καταδίκασθῆ ὁ πλοιοκτήτης εἰς φυλάκιον τριῶν ἔτων καὶ πρόσθιον 100 λιρῶν, κριθεῖσας ὡς ἔνοχος ἀποτελέσμας ναυταπάτης εἰς βάρος τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐπιστροφῶν, αἵτινες ἐξάλυπτον τοὺς κινδύνους σκάφους καὶ φορτίου. Ποσῆμη δημοσίευση κατὰ τῆς ἀποφάσεως καὶ η ὑπόθεσις παρελέμφη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῆς Ρόμης εἰς τὸ Κακονογιοδικείον τοῦ Τορίνου πρὸς ἐπανεκδίκασιν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σοφαράν ἐπαέξησιν τῶν πρωτοδίκων ἐπιβληθεισῶν ποιῶν.

Μεγ.Βρεταννία

Η ἀνατίμησις τῶν ἀξιῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων

Ἄναφορικῶς μὲ τὴν ἐπελθοῦσαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν ἀνατίμησην εἰς τὰς ἀξίας τῶν πολούμενων πρὸς περιστέρω ἐξειτάλλενον φορτηγῶν πλοίων δημοσιεύονται ὑπὸ τοῦ «Fairplay» γραμματικοῖς πίνακες συγκρίσεως τῶν τιμῶν διὰ σάφει τόντων δημοσίων κατηγοριῶν. Οὕτως, διὰ φορτηγῆς «στάνταρ». Α πίνακας περιέχει τὰς ἀκολούθους ἐνδιαφερόντας διακυμάνσεις, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πραγματοποιηθεισῶν κατὰ τὸ ημέρην χρονικὸν διάστημα πολλήσεων:

Πολλήστην πλοία	T. d.w	Naut.	Έπιθ.	Τιμὴ £
Σεπτ. Langton Grange	8270	1919	1931	21.000
» Queen Olga	8340	1919	1936	24.500
» Lomas	8150	1919	1932	24.000
Νοέμ. Queen Olga (ἐπαναπ.)	8340	1919	1936	29.000
Δεκεμ. Beechpark	8250	1919	1936	33.500
Απριλ. 1937 David Dawson	8150	1919	1936	55.000
» Severn Leigh	8341	1919	1936	55.000

Οσον ἀφορᾶ τὸ «στάνταρ» B., σημαντική καὶ τούτους ἀπότελον ἡ ἀνατίμησις. Τὸ 1919, σημάντη τινὰ τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας εἰλότων πολλήν οὐσίαν τοῦ 180.000 λιρῶν ἵστατον, ἐνῷ συγκερούμενος τὸ «King Howell» ἡγοράσθη πρὸς Ἐλλήνων ἀντὶ 289.166 λιρῶν καὶ ἐπανεπολήθη τὸ 1923 ἀντὶ 36.750 λιρῶν μόνον. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1929 τὸ φορτηγὸν «στάνταρ» B. ἐπολούντο γάρων τῶν 47.500 λιρῶν, τὸν Ιούλιον τοῦ 1930 κατέπεσαν εἰς τὰς 31.000 λιρας, τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1931 εἰς τὰς 20.650 καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1932, «Ελληνες» ἐφοπλισταὶ ἡγράσασαν τοιούτον σκάφος ἀντὶ 4550 λιρῶν μόνον καὶ τὸν Νοέμβριον τὸν αὐτὸν ἔτος ἀντὶ 7850 λιρῶν. Τὸ φορτηγὸν «Ορος» Ἰδηράγορασθεν τὸ 1932 ἀντὶ 6125 λιρῶν, ἐπωλήθη πρὸ μηνὸς εἰς Γερμανούς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 55.000 λιρῶν. Εσημειώθη, δηλαδή, κατὰ τοὺς τελευταίους ἔξι μῆνας μία σημαντική ἀλλαγὴ τῶν ἀξιῶν, ἐπολογιζομένη εἰς

THE KOPPERS COAL CO.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

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

KOPPERS ROCAHONTAS

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

65 ο) διά τὰ «στάνταρ» Α. καὶ εἰς 70 ο) διά τὰ «στάνταρ» Β.

Αξιοσημείωτον ἐπίσης γεγονός τοῦ τελευταίου 3μήνου ἦτο ἡ ἀπέλθουσα αὔξησης τοῦ κόστους ναυπηγήσεως, ὁπειλούμενη κυρίως εἰς τὴν ἔφαρηγήν τῶν γνωστῶν εὐρέων προγραμμάτων δι' ἔξτασιμούς. Οἱ «Ἄγγλοι» ναυπηγοὶ ζητοῦν σήμερον 13 ἥως 14 λίρας κατά τὸννον d.w. δι' ἓνα συγχρονισμένον φορτηγὸν σκάφος, παραδοτέον δὲ ἐντὸς 12 ἥως 18 μηνῶν. Πόσον ἡμέρησαν κατά τοὺς τελευταῖς μῆνας αἱ ἀξιαὶ τῶν καινοτογῶν πλοίων καταδειγνύεται ἀπὸ τὰς πληρούμενας τιμὰς διὰ φορτηγῆς 3000 τ. d. w., συνήθους κατασκευῆς. Τὸν Ιούνιον τοῦ 1933 κατεσκευάζετο ἀντὶ λιρῶν 8.5.0 κατὰ τὸννον φορτίου, τὸν Ιούνιον τοῦ 1934 ἀντὶ 8 λιρῶν, τὸν Ιούνιον τοῦ 1935 ἀντὶ 8.10.0 λιρῶν, τὸν Ιούνιον τοῦ 1936 ἀντὶ 8.15.0 λιρῶν, τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1936 ἀντὶ 10.5.0 λιρῶν, τὸν Μάρτιον τοῦ τοῦ έτ. ἀντὶ 10.10.0 καὶ τὸν Ιούνιον ἀντὶ 13 λιρῶν κατὰ τὸννον.

Τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα τῶν ναυπηγήσεων προερχάλεσσαν τὴν ἀνατίμησιν καὶ τῶν ἑτοματαραδότων καινοτογῶν φορτηγῶν. Οὕτω, τὸν Φεβρουάριον, τὸ ἑτοῦ κατασκευῆς ἀλα «Gimmeit» 9500 τ., μὲ παράδοσιν Μάιον, ἐπωλήθη ἀντὶ 98.000 λιρῶν. Τὸν Ἀπρίλιον νεότευκτον μότοφατ 9000 τ. d. w. μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον τοῦ έτ. ἀντὶ 128.725 λιρῶν, ἦτοι πρὸς 14.6.0 λίρας κατὰ τὸννον, τὸ ἀπὸ δὲ σκάφος ἐπανεπολιθῆ Μάιον ἀντὶ 131.500 λιρῶν, ἦτοι πρὸς 14.12.3 λίρας κατὰ τὸννον φορτίου. Τὸν Μάιον, φορτηγὸν 9100 τόννον, μὲ παράδοσιν Οκτώβριον, ἐπωλήθη ἀντὶ 118.000 λιρῶν, ἦτοι πρὸς λ. στ. 12.19.4 καὶ τὸν Ιούνιον ἔνα ἀδελφὸν αὐτοῦ πλοίον, μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον, ἐπωλήθη ἀντὶ 120.000 λιρῶν, ἥτοι πρὸς λ. στ. 13.3.8 κατὰ τὸννον d.w., πραγματοποιήσαν οὕτω μίαν αὔξησιν 33 ο) ἀπὸ τὸ ἔξ 90.000 λιρῶν ἀρχικῶς συμφωνηθὲν κύστος τῆς ναυπηγήσεώς του.

Πρό τινον ἔτῶν καὶ εἰδικῶς κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως, ἐκλεισθησαν πολήσεις φορτηγῶν σκαφῶν, ἡλικίας 3 καὶ 4 μόλις ἔτῶν, εἰς τιμὴν 50 ο) πρὸς μισθοτέραν, ἔναντι τοῦ κόστους ναυπηγήσεώς του. Τὸ ἀλα «Offshure» φέρει εἰπεῖν, 7750 τ. φορτίου καὶ κατασκευῆς τοῦ 1928, ἀντὶ διπλάνης 60.000 λιρῶν, ἐπωλήθη ἀντὶ 1932 (σερβέν No1) ἀντὶ 24.000 λιρῶν. Τὸν Ιούνιον τρέχ. ἔτους, τὸ ἀπὸ φορτηγῶν ἐπωλήθη ἀντὶ 62.500 λιρῶν, ἐνῷ τὸ ἀλα «Margam Abbey» 4200 d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη πρὸ τοῦ εἰς Γάλλους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 64.000 λιρῶν, ἦτοι πρὸς λ. στ. 15.4.9 κατὰ τὸννον d. w. «Οσον ἀφορᾶ ἡ πολητεία τῶν φορτηγῶν τῶν διαφόρων ἀλλον κατηγοριῶν, πολεμησῆς καὶ ποπολεμικῆς ναυπηγήσεως, παροντίασαν — ὅλα γενικῶς—μίαν αὔξησιν 50 ο) ἀντὶ 65 ο) ἔτος ἔξαμπλιον, ἀναλογούσαν πρὸς ἀνατίμησιν 10 ο) πρεπον μηνιαίως.

Αἱ διαλύσεις καὶ αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ

Η δραστηρότης τῶν διάλυσεων πλαταῖδων πλοίων ὑπέστη κατὰ τὸ 6' 3μῆνον τοῦ τοῦ. ἔτους μίαν ἀρόμην σοβαράν μείωσιν ἔναντι τοῦ αἱ 3μῆνον καὶ ἔτι μεγαλύτερων τοιάτην ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον 6' 3μῆνον τοῦ παρελθόντος ἔτους. Η παρατηρουμένη αἰσθητὴ ἔλλειψις πεπαλαιωμένων σκαφῶν, προσφερούμενών πρὸς διάλυσιν, περιώσισε βαθμαῖς κατὰ τὰ τελευταῖα ἡ τὰς διαλύσεις, εἰς τρόπον ὥστε τὸ σύνολον τοῦ δ' 3μῆνου νά ἐμφανίσῃ τὸ κατώτατον σημειωθέν διοίη ἀπὸ ἀρχετῶν ἡδη ἔτους, μὲ πρόδειν την καὶ νέαν την περιτέρῳ πειράσεως κατὰ τὸ γ' 3μῆνον, ἔναν ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ἥθελε προκύψει ἀπόδοτός τις ζωηρότης εἰς τὴν προσφοράν πλαταῖδων σκαφῶν.

Η ποληθείασα τὸ 6' 3μῆνον πρὸς διάλυσιν παγκόσμιος χωρητικότης (ἔξαρέσει τῆς Ἀμερικανικῆς) περιέλαβε — κατὰ τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τῶν Λόνδης — 99 πλοία 97.861 τ. γραφός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 59 σκάφη 11.254 τ. ήσαν κάτω τὸν 300 τ. γραφός ἔσπαστον καὶ ἔξ αὐτῶν πάλιν τὰ 48 χωρητικότης 9010 τ. γραφός ἀνένεψαντο εἰς ἀποκίνητα ἀλευτικά. Οἱ ἀντίστοιχοι διὰ τὸ αἱ 3μῆνον τοῦ έτ. ἀφιθοῦ ήσαν 107 πλοῖα 184.169 τ. γραφός, ἐκ τῶν ὅποιων 54 σκάφη 9940 τ. γραφός ήσαν κάτω τὸν 300 τ. γραφός ἔσπαστον καὶ διὰ τὸ 6' 3μῆνον π. ἔ. 119 πλοῖα 230.454 τ. γραφός. Η ἱεροπομειακὴ σύγκρισις τῶν πρὸς διάλυσιν ποληθείων κατὰ τὸ αἱ 3μῆνον τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔχει ὡς ἔξης:

		1937	1936
Ιανουάριος	Τ. γρο.	59.231	89.781
Φεβρουάριος	>	60.662	168.923
Μάρτιος	>	64.276	80.689
α' 3μῆνον	>	184.169	339.393
Απρίλιος	>	43.994	116.318
Μάιος	>	24.554	57.979
Ιούνιος	>	29.313	56.157
6' τρίμηνον	>	97.861	230.454
Σύνολον 6μῆνου	>	282.030	569.847

«Οσον ἀφορᾶ τὰς τιμάς, ἡ κατασκευὴς ὑφοτικὴ τάσις ἡ ἐπικρατήσασα τὸ αἱ 3μῆνον, ἔξηπολούθεσσα καὶ κατὰ τὸ 6' 3μῆνον, ἀν καὶ περὶ τὸ τέλος Ιούνιου παρετηροῦθεν μία γενικὴ χαλάρωσις τῶν τιμῶν. Τὰ πρὸς διάλυσιν «τράμπες» σπανίζουν, ἡ δὲ πλειονότης τῶν ποληθείων σκαφῶν ἀμφορᾶ ἀλευτικὰ καὶ διαφορὰ μικρὰ μᾶλλον καὶ εἰδικοῦ τύπου πλοία. Εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἐπίληψαντο περὶ τὰ 58)6 κατὰ τὸννον γκρός διὰ συνήθη φορτηγά ἀτμόπλοια, ἡ δὲ τιμὴ αὕτη διετηρήθη σταθερὰ καὶ τὸν Απρίλιον. Τὸν Μάιον ὅμως τὸ «Ελληνικὸν φορτηγὸν «Ἀγγελική» ἐποματοποίησε σελ. 64)10 κατὰ τὸννον, ἀγορασθὲν ἀπὸ Βέλγων διαλυτῶν, εἰς οιαν εγίρσετο κατάστασαν ἐν τῷ λιμένι τοῦ Σαντονίου. Περὶ τὰ μέσα Ιούνιου ἡ πόλησις εἰς «Ἀγγλίους» διαλυτάς τοῦ Λιγυπτιακοῦ «Caesar Mabro» ἀπέδοσε μόνον 51)6.

«Οσον ἀφορᾶ τὰ δεξαιενόληπτα, ἡ πληρωφορίασσα διὰ τὸ «Hera» τοῦ τὸν σελ. 56)6 κατὰ τὸννον τὸν Ιούνιον, συγχρινομένη μὲ τὴν κατὰ Φεβρουάριον πλόησιν τοῦ «British Empire» εἰς τὰ 46)9 παρονταῖει καὶ ἡ πολητείαν μίαν αὔξησιν, δεδομένον, ὅτι διλύας ἔθεδομάδας πόρτεον ἦτο ὀντιστικῶς ὑψηλότερα ἡ ἀξία τοῦ ψιθέντος πλοίου. Τὰ «Δλάνερες» — μὲ παράδειγμα τὴν πόλησιν τοῦ Γαλλικοῦ «Pellerin de Latouche» — ἡγγισαν τὰ 67) — κατὰ τὸννον γκρός τὸν Απρίλιον, ἡ δὲ τιμὴ αὕτη συγχρίνεται πρὸς τὰ 62)6, ἀπέναντι εἰδικῶν πλοίων τοῦ παρελθόντος Ιανουάριον τοῦ Ιταλοῦ διαλυτῶν διὰ τὸ Ελληνικὸν «Βύρων». Δέον νά σημειωθῆ πάντως, ὅτι περὶ τὰ τέλη Μαΐου — ἀρχὰς Ιούνιου — οἱ Ιταλοὶ ἐπίληψους μέχρι καὶ 82) — διὰ τὴν ἀγορὰν μικρῶν τινῶν Ελληνικῶν ἀπτολοίδων σκαφῶν. Οἱ Ιάπωνες διαλυταὶ ἐπίληψους περὶ τὰς 5 λίρας κατὰ τὸννον γκρός διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν «Δλάνερες» «Angora» καὶ «Arankola».

«Η δι' ἀποκίνητα ἀλευτικὰ σκάφη τιμὴ τῶν 68) —, ἥτις ἐπληρώνετο περὶ τὰ τέλη Μαΐου, ἡμέρη καὶ τὸν Απρίλιον εἰς τὰ 74)6, δραδέτερον ὅμως περιέπεσε εἰς τὸ ἐπιπέδον τῶν 70)4. Πιστεύεται ἐπὸ πολλῶν, ὅτι η γενικὴ χαλάρωσις τῶν τιμῶν διαλύσεως ὀφείλεται εἰς τὸν σηματισμὸν ἐνὸς «ενίαμών μετόπον» ἐπὸ τῶν διαλυτῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τὸν Κόντινεντ. Μολονότι ἡ ἐπιδιωκομένη «συνοντωμαξία» δὲν ἐποματοποιήθη μέχρι τῆς στιγμῆς, συνεπεί τις διαφοραὶ τῶν Γερμανῶν, Ιταλῶν καὶ Ιαπωνῶν διαλυτῶν, φαίνεται ἐν τούτοις, ὅτι ἡρισταὶ πιοτροῦς μία συνεργασία, περιφορισμένου μὲν χαρακτήρος, λειτουργοῦσα δημοσίευσης ἵκανοποιητικῶς, λόγω — ίδια — τῆς αἰσθητῆς ἐλλείψεως σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ διότι οἱ διαλυταὶ διφορισμένων χωρῶν, ἔχοντες νά στρεπτοδήσουν σημαντικὰς συναλλαγματικὰς δυσχερείας, δὲν δύνανται νά συναγωνισθῶν διὰ τὴν ἔξαστην πόλον τῶν εἰδών.

«Η ἀγορὰ ἀναμένει ἡδη μετ' ἐνδιαφέροντος τὸν χρόνον, καθ' ὃν ἡ προσφορὰ μεγαλύτερον ἀριθμὸν πλαταῖδων σκαφῶν θὰ ὑπεξίνει, ἐνδεχομένως, τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν διαλυτῶν ἐκείνων τῶν γκρόων, εἰς τὰς ὅποιας αἱ οἰκονομικαὶ δινοχέρεια καὶ οἱ συναλλαγματικοὶ φραγμοὶ ἐμποδίζουν σήμερον τὴν ἐλευθέρων αὐτῶν συναγωνιστὴν ἐργασίαν.

Τὰ κέρδη τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

Εἰς ἀρχοφίδιον τοῦ τοῦ «Mairiplay», ἀσολούμενον μὲ τὰ οἰστονικὰ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως 25 Αγγλικῶν ἐπαφιῶν φορτηγῶν σκα-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

BEDNIKIA & ENAMELS

EIDIKΑ 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

από τα 'Αγγλικά ναυπηγεία, έξι άφορμής όχι μόνον της έλλειψεως ιδιαίτερας κυβερνητικής προνοίας πρός ενίσχυσην της Βρετανικής ναυτηρικής διοικησανίας, ήλλας και λόγω της συνεχιζομένης τακτικής έκ της έφαρμογής διαφόρων διοικητικής φύσεως περιοριστικών μέτρων, άτινα άποτελον φραγμών διά την τοποθέτησην ζένων παραγγελιῶν ἐν 'Αγγλία και φραγμένων τὴν ἑργασίαν ταύτην εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐπ' ὁφελεῖα τῶν ζένων ἀνταγωνιστῶν.

'Αγγέλλεται ηδη, ὅτι ὁ ὑφυπουργός τοῦ Ἐμπορίου κ. Hudson, ἀπαντῶν εἰς τὴν ἐνδιαφέρουσαν ταύτην ἐπερώτησην, ἔξεφρως τὴν ζα-ράν τον δυναίνενον νὰ πληροφορήσῃ τὴν Βουλήν, ὅτι προσέκειται νὰ ἀφοῦν συντόμως οἱ διοικητικοὶ περιορισμοὶ, βάσει τῶν ὄποιων δὲν είχε μέχρι τοῦδε τὴν εὐχέρειαν τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου νὰ παράσχῃ τὴν ἐγγήσιν τον διὰ τὴν ἑξάστοτε σέναψην ὥπο τὸν ναυτηρικῶν ἐπιχειρήσεων διανείων, ἀτίνα θὰ ἐπέτρεπον εἰς ἀπό τὴν ἑξαφάλισιν φύσιμενων παραγγελιῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Hudson θὰ είνει ἐφεξῆς ἔλευθερον τὸ ὑπουργεῖον νὰ ἔξετάσῃ αἵτιοις παροχῆς ἐγγήσεως πρὸς σύναψην τοιότον διανείων διὰ τὴν ἑξαφάλισιν τῆς ναυτηρικής ἐν 'Αγγλίᾳ οἰωνῆ-ποτε πλοίων, ή κατασκευὴ τῶν ὄποιων θὰ ἡτο διανείων νὰ περιέλθῃ εἰς τὸ ἔξωτερον, ἐν ἀδιναμίᾳ τῶν ἐθνικῶν ναυτηρικῶν. Πάντως, οἱ οη-θέντες περιορισμοὶ θὰ διατηρηθοῦν ὥς πρὸς τὰ ἐπιβατηγά μόνον ἑπερφ-νεάνια, ἀτίνα ἐνδεχομένως θὰ συνηγονίζοντο τὴν 'Αγγλικὴν ναυτηρικήν εἰς φύσιμενος τομεῖς ταχτικῶν γραμμῶν, ίδια δὲ εἰς τὸν στίθιον τοῦ Βο-ρείου 'Ατλαντικοῦ. Οἱ 'Αγγλίοι ἐφοπλισταὶ — εἴπεν — είχον διατεύσει ἐνδιασμούς τίνας, μήπως ἐκ τῆς ἀρσεως τῶν περιορισμῶν προκληθῇ αἴ-θησις τῆς χωρητικοτητος καὶ συνεπῶς ενίσχυσης τοῦ συναγωνισμοῦ.

Περατέως ὁ κ. Hudson, ἵνα δενηθῶν οἱ ναυτηροὶ καὶ ἐπιτύχουν μεζονας διεικόλυτοις, προστίνε τὴν συμπλήρωσην τῆς ὑφισταμένης γνω-μοδοτικῆς ἐπιτροπῆς διὰ δύο ἐκ τῶν ἐπιφανεστέρων ἑπτειδονομόνων τῶν ναυτηρῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ὥστε ἀμφότερων αἱ διοικησανία νὰ είναι δέσμια περὶ τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν εἰς τὰς ἑπά-στοτε παρονταζομένας ίδιωτας περιπτώσεις. Καταλήγων ὁ 'Αγγλος ὑπουργός ἐπενθύμησεν, ὅτι δὲν πρέπει νὰ θεωρήσῃ, ως ἀσφαλῆς πάν-τοτε, η παροχὴ τῆς αἵτιομένης ἐγγήσεως, ἕστος καὶ ἄν συμπέπτουν πρὸς τοῦτο αἱ ἀποφειτε τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτηρῶν, δεδομένου ὅτι εἰς ἑξάστην περίπτωσην θὰ λαμβάνονται ἡδὲ ὄψεις καὶ παρεμφερῆ τινα στοιχεῖα, σχετικάς μὲ τὰς παρεχομένας ἐγγήσεις καὶ τὴν οἰωνο-μήνην κατάστασην τῶν προτιθεμένων νὰ προσθῶν εἰς ναυτηρήσεις ἐν 'Αγ-γλίᾳ ἀλλοδαπῶν πλοιοκτητῶν.

'Εξ ἀφορμῆς τῆς ἐπερώτησεως τῆς μίας Ward περὶ τῆς διαφυγῆς φύσιμενών ζένων παραγγελιῶν ἀπό τὴν Βρετανικήν ναυτηρικήν διο-μανίαν, τονίζεται ἐπὸ τοῦ «Άσθν Δίστ», ὅτι αἱ ἑξαγωγαὶ πλοίων ἀπό τὴν 'Αγγλίαν ἐμειώθησαν κατ' ἀξίαν ἀπὸ 20 περίποτε ἐπατομῷα λιγόν τὸ 1930, εἰς 2 ἢ 3 ἐπατομῷα λιγόν μόνον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ ὅτι ἡ ἀναλογία τῆς ζένης ἑργασίας περιωρίσθη ἀπὸ 30 ὥρα εἰς ποσοστὸν ὀ-λίγον πως ἀνώτερον τοῦ 2 ὥρα. «Γνωρίζοντες οἱ 'Αγγλοί ναυτηροὶ — τονίζει ὁ 'Αγγλικός ναυτικὸς τύπος — ὅτι αἱ μαρσυρόδονοι πιστώσεις η-σουν ἔκεινα ποὺ προσέλκυσαν πλείστας δους ζένων ναυτηρήσεις ἐν 'Αγ-γλίᾳ κατὰ τὴν περίοδον 1929—30 καὶ ὅτι ἡ μετέπειτα φυγάδενσις τῆς ἑργασίας ταύτης ὠφελεῖτο εἰς τὰ οίκονομοῦ χαρακτήρος περιοριστικά

μέτρα τῆς 'Αγγλικῆς κυβερνήσεως, ὑπερέχθησαν μὲ ἐνθουσιασμὸν καὶ προφανῆ ικανοποίησιν τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Hudson. 'Η ἐν νέον παρο-χῇ τῆς κυβερνητικῆς ἐγγήσεως διὰ τὴν σύναψην ναυτηρικῶν δανείων ἀποτελεῖ — κατὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους κύριοις — τὴν καλντέραν εἰ-δησιν, ποὺ ἀπὸ ἑπόν ἀνέμενεν ἡ Βρετανικὴ ναυτηρικὴ διοικησανία.

Μολονότι αἱ νέαι εὐκολία δυνατὸν νὰ μὴ ἀποφέρουν ἀμεσα ἀπο-τελέσματα, πάντως διασ θὰ είνει πολέτιμοι, ὅταν ἀποκωνήσῃ ἡ παρο-σα ναυτηριακὴ δραστηριότης καὶ χαλαρωθῶν αἱ πολεμικαὶ παραγγελίαι τοῦ Ναυαρχείου.

‘Η ἀσφάλισις τοῦ δευτέρου «σοῦπερ-λάίνερ»

Εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἔχεται τὴν πρό-ρεσιν τοῦ «Board of Trade» νὰ παράσῃ σχετικάς πληροφορίας διὰ τὴν κρατικὴν συμμετοχὴν — βάσει τοῦ γνωστοῦ Νόμου περὶ γραμμῶν τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ — εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ τελονότος ὥπο ναυ-τηρικῆσιν δευτέρου «σοῦπερ-λάίνερ» τῆς «Κιούναρ - Ούντ Στάρ», Νο 552, ἀδελφοῦ τοῦ «Queen Mary». 'Ο πόνοργός τοῦ Ἐμπορίου κ. Stanley ἀπήντησεν, ὅτι ἡ σύμβασις τοῦ 1930 μὲ τὴν «Κιούναρ - Ούντ Στάρ» προ-βλέπει τὴν ἀσφάλισιν ὥπο τοῦ Θησαυροφυλακίου ἐκείνου τοῦ τμῆματος ἐκ τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, ὅπερ θὰ παρέμενεν ἀκάλυπτον ὥπο τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς.

Ἐπὶ συνολικῆς ἀξίας 4.500.000 λιρῶν διὰ τὴν κάλυψην τῶν κινδύνων τοῦ ναυτηρικῆσιν τοῦ 552, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ἀνέλαβε τὰ 3.760.000 λιρας καὶ συνεπῶς παρέμενε πρὸς κάλυψην ὥπο τοῦ Κράτους ἔνα ποσὸν 740.000 λιρῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὰ καταβαλλόμενα ἀσφαλιστικά, ἐτονίσθη παρὰ τοῦ κ. Stanley, ὅτι είνει κάπως ὑψηλότερα ἀπὸ τὰ ισχύοντα εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν καὶ τοῦτο, ἵνα μὴ προκληθῇ συναγωνισμός μεταξὺ Κράτους καὶ ἀσφαλιστοῦ.

Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Εἰς ἑπέρωτησιν, σχετικὴν μὲ τὰς ὑγιεινὰς συνθήκας διαμο-νῆς τῶν πληρωμάτων, ὁ πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» ἀπήντησεν, ὅτι τρεῖς ιατροὶ είνει εἰδικῶς ἀπεσπασμένοι εἰς τὴν ἐπιθεώρησην τῶν διαμερί-σμάτων τῶν πλοίων, ἐνῷ καὶ αἱ ὑγιεινομάκριαι ἀρχαὶ τῶν διαφέροντων ἔχουν ἀναλάβει παρόμοια καθήκοντα. Διὰ τὴν ἑξαφάλισιν — εἰπε — τῆς ἀνέτου ἐνδιατήσεως τῶν πληρωμάτων ἔχει ληφθῆ πρόνοια, διότι τὰ σχέδια τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ ναυτηρικῶν σαφῶν ἐγκρίνονται παρ' εἰ-δικῆς πρὸς τοῦτο ἐπιτροπῆς, ἡ οἵτινες κατέδειπνε τὰς ἑξάτοτε δελτίω-σεις, ὥστε οἱ δροὶ μᾶς ὑγιεινῆς καὶ ἀνέτου διαμονῆς εἰς τὰ πλοῖα νὰ είνει σύμφωνοι πρὸς τὰς ἑξιώσεις τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς. 'Εντός δὲίγων ἡμέρων, προσέθηκεν ὁ κ. Stanley, νέαι ὁδηγία πρόσεκται νὰ διαβιβασθῶν ὥπο τοῦ «Board of Trade», πρὸς τὸν ἐπιθεωρητά τοῦ διὰ τῶν τακτικῶν καὶ ἀστηρῶν παρ' αὐτῶν ἔλεγχον τῶν διὰ τὰ πληρώματα διαμερίσμάτων καὶ τὴν διατήρησιν τῶν εἰς καλὴν κατάστασιν.

Νορθηγία

Τὸ μισθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν

‘Η ἀπεργία τῶν Νορθηγῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E. N. Φληξ πρὸς ἡ-μερῶν διὰ συμβιβασμοῦ μετὰ τῆς «Ενόσεως Εφοπλιστῶν». Τὰ ἀρχικά

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε GENERAL INSURANCE OF GREECE C^o L^{TD}

IΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ¹ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o L^{TD}

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE
LONDON E.C. 3.

αίτηματα τῶν ἀπεργῶν δὲν ίκανοι οὐδῆσαν, παρεσχέθη ὅμως εἰς αὐτὸν μία αἴξησις τοῦ μισθοῦ των ποικιλούσα από 10 ὕστερα 16 οὐ) καὶ ἐδόθη ἡ ὑπόσχεσις ἐπαναφορᾶς τῶν ἀπεργῶν εἰς τὰς θέσεις των, μολονότι τὸ τελευταῖον τοῦτο δὲν πρόκειται νῦν πρωματοποιηθῆ δι' ὁρισμένας περιπτώσεις ἀξιοματικῶν, οἵτινες ἥλθον εἰς προστιθμάς μετά τῶν προσταμένων των καὶ κατέστησαν ἀδύνατον τὴν περιπέτερο μετ' αὐτῶν ἀρνητικήν συνεργασίαν.

Κατὰ τὸν Νοεμβρίου τύπον, ἔαν τὰ αίτηματα τῶν ἀπεργῶν ἦσαν μετοιπαθέστερα, θὰ ἐπειγόντεο ἡ ταχυτέρα διευθέτησις των καὶ θὺ ἀπερεύγετο ἡ προσφργή εἰς ἀπεργίαν, ἵτις προεξάλεσεν ἀρκετάς ζημιάς εἰς τὰ ἐφοπλιστικά συμφέροντα. Τονίζεται ὅμως, ὅτι ἡ ἀπεργία ἐλήθη κατὰ τὸπον μή καταλίποντα μόνιμον εἰς ἀμφοτέρας τὰς παρατάξεις ἐχθρότητα. Ἡ νέα ἐπὶ τοῦ μισθολογίου συμφωνία, προβλέπουσα πέντε κατηγορίας πλοίων, —α') Σκάφη 400—1000 τόννων γκρός, β') 1000—2500 τόννων, γ') 2500—4000 τόννων, δ') 4000—6000 τόννων, ε') 6000—8000 τόννων στ') 8000 τόννων καὶ ἄνω — ἔχει ως ἔξης, εἰς Νοεμβριγιάδας κορόνας:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

	α'	β'	γ'	δ'	ε'	στ'
A' ἀξιοματικός	320	335	370	400	440	460 (*)
B' ἀξιοματικός	245	260	290	320	350	360
C' ἀξιοματικός	—	205	220	235	250	260

Μία αἴξησις 60 κορώνων προβλέπεται διὰ τὸν φαδιοτήλεγγαρφτάς, ἐνώ διὰ τὸν ἀξιοματικόν τὸν δεξαιενοπλοίον 3000 τόννων καὶ ἄνω ὅριζεται μία αἱξησις 5 οὐ) ἐπὶ τῆς ἀνωτέρας μισθολογίης κλίμαξ. Αἱ ὑπεροφία θὰ πληρώνονται πρὸς 1.50 η. καθ' ὅραν, διὰ πάναν δὲ ἀπόλυτον δίον νὰ παρέχεται προειδοποίησις μᾶς ἐβδομάδος τοινάχιστον. Ἡ ἀνωτέρω συμφωνία, τεθεῖσα ἐν ἐφαρμογῇ ἀναδρομικῶς ἀπὸ της Ἀπριλίου 1937, θὰ ισχύῃ δι' ἐν ἓτος, ἐπτὸς ἔαν ἐν τῷ μεταξὺ καταγελθῆ παρ' ἐνός τῶν συμβαλλομένων.

Ἡ ἀντίδρασις κατὰ τοῦ 8ώρου

Ἡ ἀντίδρασις τοῦ Νοεμβριγοῦ ἐφοπλισμοῦ κατὰ τῆς ἐπιδιοικούμενης ὑπὸ τῆς ζευβεργίσεως τοῦ "Οσλό ἐφαρμογῆς τοῦ 8ώρου ἐν τῇ θαλάσσᾳ συνεχίζεται. Μετά τὴν γνωστὴν διαμαρτυρίαν τῆς «Ἐνόσσεως ἐφοπλιστῶν τοῦ Μπέργκεν, συνεπροτίθηται πόλις ἱερῷ γενεῖ συνέλευσις τῆς «Ἐνόσσεως ἐφοπλιστῶν» τοῦ "Οσλό, ἡτοι καὶ ἀπορχολήμητη εὐρήτατα μὲ τὸ νομοσχέδιον τοῦ ἐπονηγείον τοῦ Ἐμπορίου περὶ «συνθέσεως τῶν πληρομάτων καὶ ὧδην ἔργασίας ἐπὶ τῶν Νοεμβριγοῦ πλοίων».

Ἡ διενήση σύμβασις τῆς Γενενής προβλέπει, ὡς γνωστόν, τὴν 8ωρον ἔργασίαν διὰ τὸ πλήρωμα καταστρώματος εἰς ὅλη τὰ ἄνω τῶν 2000 τ. γκρός πλοίον καὶ διὰ τὸ πλήρωμα μηχανῆς εἰς ὅλη τὰ ἄνω τῶν 700 τ. γκρός σκάφη. Ἐτοίμιθη εἰς τὴν συνέλευσιν τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ "Οσλό, ὅτι ἡ μέλλοντα νῦν προειδῆται ἐπιβάρυνσις ἀπὸ τὴν ἐνδεχομένην κύρωσιν καὶ ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως ταῦτης ὑπὸ τῆς Νοεμβρίας, θὰ πλήξῃ ιδιαίτερως τὰ μισθά καὶ μετρίους μεγέθους φροτηγά σκάφη καὶ θὰ ἐπαείση τὰς δινοχερείας, ποὺ ἀντιμετωπίζουν ταῦτα σήμερον.

(*) Εἰκοσι περίπου Νοεμβριγιάδας κορόνας ισοῦνται πρὸς μίαν λίραν Ἀγγλίας.

'Ανεκοινώθη ἡ εἰκασία, ὅτι ἐντὸς τῆς τελευταίας δεκαετίας οὐχὶ ὀλιγότερα τῶν ἑκατὸν Νοεμβριγιών πλοίον μικροῦ μεγέθους ἐπωλήθησαν εἰς ἀγοραστὰς τῆς ἀλλοδαπῆς, λόγῳ — κυρίως — τῶν ἔξαιρετῶν μέτρους κοινωνικῆς προνοίας, διὰ τῶν διόπιν ἐπειραύθησαν ὑπὸ τοῦ κράτους. Ἡ συνέλευσις ἀπεργάσισε τελικῶς, ὅπως ἴντοδείξῃ εἰς τὴν ζευβεργίσην τὴν ἀναβολὴν τῆς κυρώσεως τῆς περὶ 8ώρου συμβάσεως τῆς Γενενής, μέχρις ὅτου τεθῇ αὕτη ἐν ἐφαρμογῇ καὶ ἐπὸ τῶν συναγονιστῶν τῆς Νοεμβριγιάδης ναυτιλίας.

Σημιειώτον, ὅτι τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως τῶν μικρῶν πλοίων, ἔναν ηθελεν ἐφαρμοσθῆ ἡ νέα περὶ συνθέσεως κλίμαξ, θὰ ἐπειραθούντο ἀπὸ 2000 ἐώς 6000 κορώνας ἐπησίως, ἀναλόγως τοῦ μεγέθους ἐκάστου σκάφους.

Τουρκία

Ἡ πρώτη καθέλκυσις

Ἐξ τῶν νεοϊδόφτων ναυτηγείων τοῦ Χάσκιοι καθειλκύσθη τὴν 1ην Ἰουνίου τὸ πρότον κατασκευασθὲν ἐκεῖ μικρὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον, προοριζόμενον νῦν ἔξυπερτηση τὰς τοπικὰς συγχοινονίας, τῆς ἑταιρίας «Σιρκέτ». Πρόσειται περὶ σκάφους ἔχοντος διαστάσεις μήκους 35 μέτρων καὶ πλάτους 6.60 μέτρων, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 12 μιλίων, δυναμένου δὲ νὰ μεταφέρῃ τετρακοσίους ἐπιβάτες. Τῆς καθελκυσίσεως προηγήθη τελετὴ, καθ' ὃν ὥμιλησεν ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς «Σιρκέτ» κ. Ἀσαφ τονίσας, ὅτι τὸ μικρὸν αὐτὸν σκάφος «έχει τὴν τιμὴν νῦν εἶνε τὸ πρώτον πλοίον, ποὺ κατεσκευάσθη ἀποκλειστικῶς μὲ τὸν μόχον Τουρκικῶν χειρῶν», μεν' δὲ προέβη εἰς τὴν καθέλκυσιν ὁ βοηθὸς δήμιαρχος Κονσταντινούπολεως κ. Ραούφ, διστις καὶ ἐβάπτισε τὸ πλοίον ὀνομάσας αὐτὸν «Βεζίκο».

Ἡ «ἡμέρα τῆς ναυτιλίας»

Ἡ ἐπέτειος τῆς ιδρύσεως τῆς Τουρκικῆς ἀκτοπλοίας ἐνθάτασθη καὶ ἐφέτος εἰς τὴν Κονσταντινούπολιν μὲ ἐπιβλητικότητα. Τὴν προών τῆς 1ης Ἰουνίου οἱ μαθηταὶ τῆς ἀνωτέρας σχολῆς τοῦ Ἐμπορίου Ναυτικοῦ, οἱ ἀξιοματικοὶ καὶ τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τῆς Κρατικῆς ἀκτοπλοΐας, τῆς «Ἀζάρ», τῆς «Σιρκέτ» καὶ τῶν ἄλλων Τουρκικῶν ἐφοπλιστῶν Οἰκονομούς ταῦτας στέψανται σὲ τὸ «Ἅρφον τῆς Ληπορχατίας», ἐνῷ τὸ ἀπόγευμα ὥργανωθησαν θαλάσσαις εὐδόκιμοι καὶ δεξιότεροι εἶναι τῶν πλοίων. Τὴν ἔσπεραν ὁ διευθυντὴς τῆς σχολῆς τοῦ E. N. κ. Μουντίτ Δενίς ὥμιλησεν ἀπὸ φαριστόν περὶ τῶν προόδων τῆς Τουρκικῆς ναυτιλίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Ἐπ' εἰκασίᾳ τῆς «ανατολικῆς ἔργασίας» ἐγένετο καὶ ἡ ἐν τῶν ἐν Χάσκιοι ναυτηγείων καθέλκυσις τοῦ νέου Τουρκικοῦ ἀτμοπλοίου «Βεζίδος».

Ἡ ἐπισκευὴ τῶν φάρων

Ἡ γενικὴ διεύθυνσις τῆς Τουρκικῆς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας, ὑπὸ τὴν ἀμοδιότητα τῆς ὁποίας ἔχει ἐπαχθῆ καὶ τὸ φαρισὸν δίκτυον, ἤρχισεν ἀπὸ τινῶν νημερῶν τὴν τεχνικὴν ἐπιθέρησιν τῶν φάρων καὶ τῶν σειρήνων διάζηλης, ποὺς διατίστωσιν ἐνδεχομένων ζημιῶν ἀτῶν καὶ ἐποκενήν των. Πρόσειται κυρίως νῦν ἐνισχυθῆ ἡ ἔντασις τῶν φάρων τοῦ στομίου τοῦ Βοσπόρου, αἴσανομένης τῆς ἀκτίνος δρατότητός των καὶ νῦν καθορισθῆ τὸ πρόγραμμα μᾶς βαθμαίας ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν σημαντήρων διά νέων.

MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

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

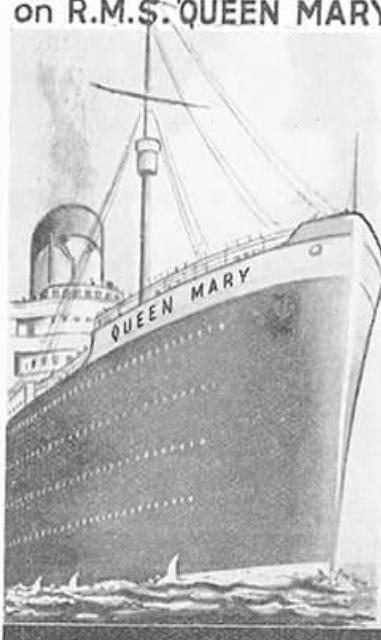
COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:-

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



Ναυτικαί Δίκαι

—”Ἐκρηξις ἐπὶ δεξαμενοπλοίου ύπὸ ἐπισκευὴν
καὶ ὁ καταμερισμὸς τῶν εύθυνῶν.

'Υπό τῶν δικαιοσύνων τῆς Πενσολβανίας ἐξεδικώθη ἐνδιαιφέροντα ἀπόθεσις ἀρρώδου τὴν κατανομὴν τὸν εὐθυνῶν διά Σημίας προειδούσας ἀπὸ ἔργων ἐπὶ πλοίον εὑρισκομένου ἐπόμενην. Κατ' Ιούνιον τοῦ 1934, ἐνῷ τὸ δεξαενόπλοιον «Αντερσόν» ἐπεσυνάχετο εἰς τὰ 'Αμερικανικά ναυπηγεία τοῦ Κέρογκυτών, ἐπημειώθη ἔσρηξις εἰς τὴν προφαίαν αὐτοῦ δεξαμενὴν ἔρματος, καθ' ἣν ἐφονεύθησαν τρεῖς ἔργαται τῶν ναυπηγείων καὶ ἐφαματίσθησαν ἑτεροι 15. 'Εναντίον τῶν πλοιοκτήτων ἡγεόθησαν ἀλλαγὴν διὰ τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεων, οὗτοι δὲ ἐπιδιόκοντες ν' ἀπαλλάξουν τῆς εὐθύνης, ισχρούσθησαν, διτὶ τὸ δυστύχημα ὁρεύετο εἰς ἀμέλειαν τῶν ἐπονεσαντῶν.

Ο Αμερικανός δικαστής, πρό τού όποιον ηζθή ή ἐπόθεσις, ἐπεσθί-
φιξεν, διὰ τὰ συναφέντα διὰ τὴν ἐπισκεψήν συμβολαία περιείχοντα
καὶ ἔργασία, περὶ ὃν ἀμφότερα τὰ συμβολάλευνα μέρη ἐγνώριζαν ή ὅ-
φειλον νὰ γνωστον, ὅτι ἐνείχον σύνδικον. "Αν λ. ζ. η προφανή δεξα-
μενή δην ἡτο ἀπῆλλαγμένη ὑπολειμμάτων πετρελαίου καὶ ἀνεπτύσσοντο
ἐπορητικά ἀφίοι, ὅ σύνδικος δυστριχήματος ἡτο προφανής, ἐφόσον μά-
λιστα οι πλοιοκτήται ἐγνώριζαν, διὰ θὰ ἔξετελοντα ἐπισκεψαν εἰν τῇ
πομόῳ, διον καὶ θὰ ἐγίνετο χόρης φλογὸς ἀστεντιλίνης.

Οι πλοιοκτήται ισχυρισθησαν, ότι πρίν ή παφαδοθῇ τὸ πλοῖον εἰς τὰ νωπηγεία πρός ἐποκενήν, είχον καθαρισθῆ τὰ κύτη τον. Διά τὴν ἀσφάλειαν ὅμιο τὸν ἐργατῶν, είχον κατέβησαν τὰ νωπηγεία νά ἔξετάσουσαν ἐπιμελῶς καὶ νά πεισθοῦν, ότι τὰ κύτη τοῦ δεξιωνοπλοίου ήσαν ἀπλήλαγμένα ἀερίον. Αν ἐξ τῆς ἔξτασέως των τάντης προέρχυντεν, ότι οιονδήποτε διαμέρισμα δὲν ἦτο ἀπλήλαγμένον ἀερίον, τότε ήσαν ὑποχρεωμένα τὰ νωπηγεία νά φροντίσουν διά τὸν τελικὸν καὶ πλήρη ἀερισμού τοῦ σπάνους. Τὸ ἐπίμαχον ἔτιμα ἦτο, ἂν οἱ πλοιοκτήται ἡμέλησαν τὴν ἀρχικὴν ἴπνωσίσιν των καὶ ἀν ἐτὸς τῆς ἀμελείας των ταῦτης προεκάλεσαν ἢ συνέτειναν εἰς τὸ διατέγμα.

Είς τὴν προσεμένην ἕποθεσιν δὲν ἐπόρκειτο περὶ συνήθους παραγγελίας ἐπισκεψῶν, διότι οἱ πλοιοτῆται εἰχον ἀνάλαβει σημαντικὸν τμῆμα τῶν μέτων προνοίας καὶ εἰχον ἀναστονόσει εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ὅπι εἰχον πράξει πᾶν τὸ φυσικὸν δινατὸν διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν.¹ Η παραγγελία περιφέρει τὴν ἐπορέωσιν τῶν ἐπισκεναστῶν εἰς τὸ νᾶ
λέγεννον μόνον τὸν πλοιοτητὸν ληφθέντα μέτρα καὶ ἐὰν διεπιστοναν πλημμελή ἐπέτεισιν, τότε ὄφειλον νὰ ἔλαμβανον περιστέρω μέτρα προνοίας διὰ τὸν καθαρισμὸν καὶ ἀερισμὸν τῶν κυτῶν.

Πάντως — ἐξηρόλυθοεν ὁ Ἀμερικανός δικαστής — πλοιοπτήται καὶ ἐπονευασταὶ μετέγον τῆς ἑποχεώσεως, ἔναντι τῶν ἔργατῶν, ὅποις ἀπαλλάξουν ἐπ τὸν ἄεριον τὸ πρωφαῖον κύτος, οὗτος ὥστε ἀμφότεροι εἰδεὶ νὰ θεωρηθοῦν — κατὰ τὸ ἀναλογοῦν ἀντοῖς — ἐπεύθυνοι ἐπίλεγμα. Τὰ γανητηρία — καλῶς ἔργον τῶν πρωφαίτων — δὲν ἡδύναντο νὰ ἐποτενθοῦν τὴν παρουσίαν ἴνολειμμάτων πετρελαίων ἢ ἀερίων εἰς τὸ πρωφαῖον κύτος ἔμματος, τὸ δόπον θεωρεῖται, συνήθως, ὃς ἔηρά δεξαμενή ἢ ἀποτῆκη ὕδατος. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ὅμως σχίζεται σημειούσθη, μέσον ἐνὸς ἐπεσόντος ἥπατος, ἀντικατασταθεῖτος διὰ πάπατος, διαφοροῦ πετρελαίου, οὕτω δὲ εἰς τὸ πρωφαῖον κύτος ὑπορχοῦ ἴνολειμμάτων πετρελαίων, ἀντανάκλασης δὲν ἔχει.

"Οταν τὸ σαράφος παρεδόθη εἰς τὰ ναυπηγεία πρός ἐπισκεψήν, οὐδεὶς ἀνέφερε τὴν διαφορὴν ταύτην. Οἱ πλοιοκτῆται ἐγγνώριζαν, ὅτι ἔπειτε νὰ ἐλέγχῃ καὶ τὸ πρωραῖον κέντος διὰ τὴν ὑπαρξίαν, τυχόν, πετρελαῖον ἢ ἀερίου, τὰ δὲ ναυπηγεία εἰχον ἐπίσις τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προσθένται εἰς παρθημούν τὸ λεγχόν, καὶ μὲν ἀνὰ δὲν ἐγίνετο οὐτῷ περὶ τούτου μενίᾳ εἰς τὰ συμβόλαια. Επειδὴ δῆμος τὰ ναυπηγεία ἐγνώριζαν, ὅτι οὐδεὶς ὑπωταπει τὴν ὑπαρξίαν πετρελαῖου εἰς τὴν «Ἑργάν» πρωραῖαν δεξαμενήν ἔσματος, εἰχον καθήκον οἱ πλοιοκτῆται νὰ εἰδοποιήσουν τοὺς ἐπισκεπταστάς, ὅτι δὲν προέβησαν εἰς τὸν καθαρισμὸν τοῦ κύτους τούτου. Οἱ πλοιοκτῆται, συνεπῶς, ἔδει, ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ θεωρηθῶνται ἀμέλειας.

Ο ἔλεγχος, τὸν ὅποιον ἐνήργησαν τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν παρονόμιαν ἀερίων — ἔξηκολούθησεν ὁ Ἀμερικανὸς διγαστῆς — δὲν διεξήχθη καὶ ἀπότος μετά τῆς δεούσας ἐπιειδείας. Ἐπειδὴ δύνατον τὸ διατίγμα πορ-

ηλθεν ως ἀμεσος οινόπειρα τῆς μη ἐκληρώσεως ἀλλά μέφους τῶν πλοιοκτήτων καὶ τῶν ἐπισκευαστῶν τῆς ἵποχρώσεως, πρὸς καθαρισμὸν τῶν κυτῶν ὑπὲρ τῶν πρότων καὶ ἔλεγχον τοῦ ἀρίστου καθαρισμοῦ, ὑπὲρ τῶν δευτέρων, ἔπειτα, διὰ ἀμφότεροι ἤσαν ἴπενθύνον.

Ἐάν δένε, θεωρηθῇ, κατὰ ταῦτα, ὅτι τὸ δυστέχημα ἑπλόξει συνέπεια μᾶς συνεχοῦς ἀμελείας, προεβαλλετο τὸ ἐρώτημα, ποιά ἡτοῦ ἡ πλέον ἀμελεία ἡτία, ἥτις τὸ προεγάλει. Χρονίζως, ἡ ἀμελεία τῶν ἐπισκεπτῶν ἴσταται λογγέτεον τὸ δυστέχηματος, χορίς ὅμως καὶ νῦ ἀπαλλάσσον τοὺς πλοκοτήτας ἐκ τῆς εἰνθνής διὰ τὴν ἀρχιδέως παρ' ᾧτὸν ἐπιδειχθεῖσαν ἀμέλειαν.

ГЕРМАНИКΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— Ἀσφάλεια καὶ ναυσίπλουν τοῦ ἀσφαλιζομένου σκάφους.

'Ο πλιοκτήτης σκάφος τινός, τὸ δέποιον ἐπίχειρει ταξίδιον, μολονότι είνε ἀνίσανον δι' ασφαλῆ ναυσιπλόαιν καὶ ἔνιστατα, οὓς ἐξ τούτου, μεριζοῦν ἀσαρίαν ἢ ὀλιγινά ἀπόλειμα, δὲν δέναταν νόοντες· Η ἀσφαλισθῶν ἀπάτησιν ἀποζημίωσεως. 'Η ἀρχὴ μὲν ἔχει γίνει παραδειγμὸς ἀπὸ τὸ Γερμανικὸν δικαίων καὶ τὴν συναρτητικὴν νομοδιάγιαν, δάσει δὲ τῇ ἀρχῇ ταῦτης ἐξεδόθη τελενταῖώς σχετικὴ ἀπόφασις τῶν Γερμανικῶν δικασθητῶν ἐπὶ τῆς ἀκολούθου ἐποθέσεως:

Αλιευτικὸν ἄτμοπλοιον, ναυπηγήσεως τοῦ 1902, ἐπειτὴ δῆμαρι εἰς τὰ ὑψαλά καὶ ἀνέρες πόδες ἀλείαν 30 μίλια Β.Δ. τοῦ φάρου Χισώπου, τοῦ Σκάραρα. Ὁ πλοίος, χρησιμοποιήσας τὰς ἀντλίας τοῦ σχάφων καὶ διάφυτα πέρισσα μέσα πόδες ἔμφρασε τοῦ δῆμαρι, προσπάθησε νὰ συγκρατήσῃ τὴν διαρροὴν καὶ νὰ φέρῃ τὸ σχάφων εἰς τὴν Σηρόπολην. Δὲν κατώθισεν ὅμως νὰ τὸ ἐπιτέγχῃ, διότι τὸ ὕδωρ κατέβλιε τὸ μηχανοστάσιον, ἀχροτεύαν τὰς μηχανάς καὶ προσάλλεαν μετ' ὅλην λεπτὴ τὴν ὥραν τὸν καταποντισμὸν τοῦ πλοίου. Προηγογνένος ὁ πλοίοςχος εἶχε καλέσει διὰ σημάτων εἰς βοήθειαν ἓνα παφλατέον Πολωνικὸν ἄτμοπλοιον καὶ ὅπτω ἐσώθη τὸ πλήνοντα τοῦ ἀλιευτικοῦ.

Ἐν Γερανιών Δημοτικὸν Ταχείτηρον ἐνδιαιρέσθαινον δι' ἑναπόθηκον ἐπὶ τοῦ ἀπολεσθέντος ἀλιευτικοῦ δάνειον, ἥγειρε κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν, ὃς ἐδοκεῖ τὸν δικαιωμάτου τοῦ πλοιοτήτου, ἀγορὴν ἀποζημιώσεως διὰ ποσὸν 10.000 μέρκον, εἰς δὲ δηλαδὴ ποσὸν ἀνήρχετο ἡ ἀπάτησις τοῦ ἐντοπίζοντος δανείου. Ηὕτω ἀγορὴ πλεορικῆ ἦτο τὸ Πιστοδικείον, ὃσον καὶ ἐπὸ τοῦ Ἐφετείου, διότι ἀμφότερα τὰ δικαιημάτα ἐδέχθησαν, διὰ τὸ σάφες ἐπεχειρησης ταξιδίου, ἐνῷ δὲν ἦτο εἰς κατάστασιν ναυαστολίας καὶ ὅτι ἵπειθνος διὰ τὴν βύθισιν ἦτο ὁ ἡρακλιομένος πλοιοτήτης καὶ πλοιαρχος, ὃς ἐπιδείξας, ἂν μὴ τί ἄλλο, βαρεῖαν τοῦτον ἀμέλειαν.

Ἐπ τὸν σκεπτικὸν τῆς πρωτοδίκου καὶ τῆς κατ' ἔφεσιν ἀποφάσεως προκύπτει — κατὰ τὴν ἀντίληψιν τῶν ἐμπειρογνομόνων — ὅτι τὸ ὄχυρα προσκαλέσαν τὴν βέβαιοταν τὸν ἀλεπτικὸν ἐγένετο κατὰ τὸν ζειραῖμον ἀλαγῆς τῶν δικτύων, ὅποτε δύο σιδηροδοκοὶ προσδέσθεις τῶν δικτύων ἐνεπιλήησαν εἰς τὰ ὑφάλοι τοῦ σάφους. Ἡ ἔφεσιακή ἀπόφασις δὲν ἀναφέρει ὅπτως τὸ γεγονός τοῦτο, ώς τὴν αἵτιαν τὴν προσκαλέσασαν τὸ ὄχυρα, δέχεται ὅμις ὅτι σάφες ἴνανδρος πρός πλοῦν, δὲν ἦτο δινατόν, ἐπὸ συνθήκας καλοζωρίας (μέτρος κυριατισμὸς μὲ αἰσθενῆ ἀνεμον) νῦ ἕποστη πιστώθηται διάδην ἐξ τῶν δοκῶν τῶν δικτύων, οἷαν ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει.

Η ἀγωγὴ, τονίζεται ἐν τῇ ἀποφάσει, δέον νὰ ἀπορριψθῇ, βάσει καὶ τοῦ ἀρρέφους 58 τῶν Κανονισμῶν τῶν Γερμανικῶν ἀσφαλιστηρίων. Τὸ γεγονός, ὅτι αἱ δοκοὶ τῶν δικτύων ἡδύνατο νὰ προξενήσουν ἐπικίνδυνον ὑγιῆ μὲν τῶν ὑψώλων, ἀγγεῖ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ σχάφος δὲν ήταν κανόνη πόδη πλοῦν καὶ ὅτι, ἐν πάσῃ περιπτώσει, η γενικὴ τοῦ πλοιούν κατάστασις δὲν ήτο τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται τοῦτο νὰ ἐπιχειρήσῃ ἔνα ἀσφαλές ταξίδιον. Κατὰ τὸ ἀρρέφους 43 τῶν Ἀσφαλιστικῶν Κανονισμῶν, Ἰσααὶ ἐποχεμένοι οἱ ἀσφαλιζόμενοι πλοιούστηται νὰ παρασχούν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς καθε πληροφορίαν, ἀπαράτητον πός καθοισμὸν τῶν ἀσφαλιστικῶν κανδύνων, ποὺ καλοῦνται οὕτοι νὰ καλύψουν.

Ἐν τῇ παρούσῃ περιπτώσει, οἱ ἀσφαλισθέντες περιωρίσθησαν ἀλλῶς νῦν δηλώσουν, εἰς ἔχηγμα τοῦ ἀτυχήματος, ὅτι ὥφελετο τοῦτο ἴποκλειστικά εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν δικτυῶν, οἱ ἐναγόμενοι δῆμος ἐπένεγον νῦν παρασχόντων εἰς τὸ Δικαστήριον μίαν εἰκόνα τῆς εὐηπτεραζ τοῦ ἀλογού γεγονότος σημαντικά διὰ τὰ γενιστέλουν τὸν σχάψους.

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

AGENCE
Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO LTD

The INSURANCE COMPANY "VERITAS., Ltd

Cables & Radiograms—“Onneybros” Shanghai

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)

κατέρριψαν χρησιμοποιημένη συσκευή είναι ή τον βολταϊκὸν τόξον, τοῦ σχηματιζόμενου μεταξὺ τῶν δύο πόλων τῆς μηχανῆς, ἐξ ὃν ὁ εἰς συνδέεται μὲ τὸ πρὸς συγκόλλησιν ἀντικείμενον καὶ ὁ ἔτερος μὲ τὸ ἡλεκτρόδιον. Ή μέθοδος αὐτὴ παρέχει ἀρκετὴν ἀσφάλειαν καὶ συνεπάγεται ίδιατέρως ἀρκετὴν οἰκονομίαν βάρους, ἵτις εἰς κατασκευάς, ὡς ἡ ἀνωτέρῳ, ἀνέρχεται εἰς ποσοστὸν 15 οὗ περίπου. Ή ἡλεκτροσυγκόλλησις γίνεται διὰ ψειρὸς (ὅς παρ' ἡμῖν), δι' ἔτεταμένας ὅμως ἐργασίας ἀπεδείχθη, ὡς ἄλλως τε λογικῶς, ὅτι ἡ μηχανοκίνητος τοιωτὴ εἶναι κατὰ πόλην οἰκονομικότερα. Ή μηχανοκίνητος χρησιμοποιεῖ, περιφέρει μέθοδον ἐκφεύγονταν κατὰ τι τῆς πλαστικῆς ἀρχῆς τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως, καθ' ἥν ἡ διὰ τῆς συγκόλλησιν ἀπατούμενη θερμότης δὲν παράγεται ἀποκλειστικῶς ἐπὶ τοῦ βολταϊκοῦ τόξον, ἀλλ' ὀφειλεται κυρίως εἰς τὴν ἡλεκτρικὴν ἐνεργείαν, ἀγνόηντις ἐπὶ τοῦ εἰς τὴν τηλέυτην ὑλικὸν τῆς συγκόλλησεως, τοῦ ὅποιον ἡ ἀντίστασις ὡς πολλῶν μεταλλικῶν κραμάτων είναι κατάλληλος πρὸς τοῦτο, φυσικούμενη ἀτομάτως.

Ἡ χρήσις, ὅμως μηχανοκίνητος ἡλεκτροσυγκόλλησεως, καθ' οἰανδήποτε μέθοδον, ἀπαιτεῖ τὴν ἐπέτειον ἀρθῆς εἰς κλειστὸν χώρον, τόσον διότι ἀ μεταβολὰ τῆς θερμοσάσιας είναι ἀπέξιμα, δύον καὶ διότι οὐδεῖς ἐν ἕπαθῳ συστηματικὸς ἔλεγχος καὶ παρακολούθησις δύναται νὰ ἐξασφῇ ἐπὶ τοῦ ποιοῦ τῆς ἡλεκτροσυγκόλλησεως, πρὸς δὲ καὶ ὁ χειρισμὸς τῶν μεγάλων σχετικῶν πρὸς συγκόλλησιν τεμαχίων, ἀπαιτεῖ κειμοις ἐπίσης διὰ μηχανοκίνητον μέσων ἐργοστασίου δυνατούς.

Τὸ μέγεθος τῶν τεμαχίων, ἀδιάφορον ὡς γνωστόν, προσεμένου περὶ καρφωτῆς κατασκευῆς, ἔνθα μὲν διότι τοῦ πολλῶν ἐπὸν ἔχοντος σχεδὸν τυποποιησεῖ τὴν διῆγασιν, ἐπιβάλλει, προσεμένου περὶ ἡλεκτροσυγκόλλησεως, ίδιατέραν προσοχὴν καὶ μελέτην, δεδομένου, ὅτι ἐπίσης τῆς ἀπολότου ἀκριβείας, ἵτις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν συναρμολόγησιν, δέον νὰ ληφθοῦν ὑπὸψιν καὶ αἱ κοπώσεις τοῦ ὑλικοῦ, αἱ ὄψιδες μεναινεῖσσι τὴν θέρμανσιν ἀπὸν κατὰ τὴν συγκόλλησιν. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῶν τελευτῶν ἀπεδείχθη καὶ εἰς ἄλλας περιφοράσις, διότι ἡ ἀντόματος μηχανοκίνητος συγκόλλησις είναι ἡ μᾶλλον ἐνδεδειγμένη, καθ' ὅτι ἐμποδίζεται ἡ παραμεβολὴ ἀρχὸς ἐντὸς τοῦ ἐν τῇ τήξει μετάλλου, διὰ

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

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

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

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

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel εἰς 57
διάφορους λιμένας, συμπεριλαμβα-
νομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

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

TRADE

MARK



τῆς ἔξασφαλισμένης συνεχείας κατὰ τὴν συγκόλλησιν, μειουμένου ἐξ ἄλλου εἰς τὸ ἐλάχιστον τοῦ κινδύνου στρεβλώσεως τῶν συγκόλλουμψιν τεμαχίων. Συγχρόνως ὅμως ἔξασφαλίζεται καὶ πλήρης διείσδυσις τοῦ μετάλλου τοῦ ἡλεκτροδίου ἐντὸς τοῦ διὰ τῶν πρὸς συγκόλλησιν τεμαχίων σχηματιζομένου αἰλακοῦ, ἡ ἐπίτευξις δὲ τούτου είναι ὡς γνωστὸν καὶ διὰ τὰς ἀπλούστερας τῶν συγκόλλησεων ὁ πρωταρχικὸς ὄρος τῆς ἐπιτυχίας αὐτῶν.

Διὰ τὴν σύνδεσιν νῦν δέον ἐλασμάτων μεταξὺ τῶν, δύο εἰναι οἱ κλασικοὶ τρόποι, εἴτε ὡς συμβολὴ δηλαδὴ ὡς συμπληγασίας τῶν πρὸς τοῦτο κατειργασμένων ἀκμῶν τῶν καὶ ἡ ἐπιφοτέρων τοποθετήσις ἀμοικαλήπτρας (λαπάτσας), εἴτε ἡ ἐπίθεσις τοῦ ἐνός ἐπὶ τοῦ ἔτερου. Διὰ νὰ μικρῷ διαστάσεων καὶ πάχους ἔλασματα εἶναι, προσεμένου δι' ἡλεκτροσυγκόλλησην, δυνατή καὶ ὡς συγκόλλησης τῆς συμβολῆς, ἀνεν τοποθετήσις ἀμοικαλήπτρας. Εἰς τὴν περιφοράμενην κατασκευήν, δεδομένων τῶν μεγάλων διαστάσεων, ἐχομενού μεταξύ τῶν προσεμένων σχεδίων ἡ δι' ἀμοικαλήπτρας σύνδεσις καὶ ἡ συγκόλλησης ταύτης ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν συμβολῶν μόνον ἀγώνες τινὲς καὶ μειονομένα δευτερευόντες σημαῖας ἔλασματα. Λι ἐνισχύσεις ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων, κατὰ κάθετον διεύθυνσιν, συγκόλλονται εἰς τὸ σημεῖον τῆς προσαρμογῆς τῶν ἐπὶ τοῦ ἔλασματος πρὸς ἀμφοτέρους τὰς πλευράς. Διὰ τὴν ἐπίτευξιν κατατέρας συγκόλλησης ἡ πρὸς συγκόλλησην ἀκμαὶ τῶν τεμαχίων ἐπεξεργάζονται ὡς γνωστὸν κεκλιμέναι, ὥστε εἰς τὴν συμβολὴν νὰ σχηματίζεται αἰλαξ σχήματος ν ἡ κ. ἀναλόγως τοῦ πάχους καὶ τῆς θέσεως. Η προεργασία τῶν τεμαχίων πρὸς τοῦτο είναι ἀπλὴ διὰ πλανίσεως, διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν δὲ καὶ τῆς ἀπαντούμένης ἀπολύτου καθαρότητος καὶ λειότητος τῶν ἐπιφανειῶν γίνεται ἡ χρήσις λεπτοῦ σμαριδόπορου.

Δεδομένης δὲ τῆς ἀνάγκης τῆς εἰς πλειστὸν χῶρον μηχανοκίνητον συγκόλλησεως, περὶ ἡς ἀνωτέρῳ, ἡ διῆγασια διὰ τὴν κατασκευήν τῶν δεξαμενῶν ἐγένετο ἐν τῷ ἐργοστασίῳ εἰς μεγάλα τημάτα. Πρὸς τοῦτο δημιουργήνεται καὶ τὸ ἐνιάτον καὶ ὀμοιόμορφον τῆς κατασκευῆς καὶ ἡ πρὸς τοῦτο γενομένη διάφεσις εἰς δεξαμενὰς τοῦ μῆκος ἐκ 35 περίποτο ποδῶν, ἐκάστη τῶν ὅποιων διαφέρεται εἰς τούτο τημάτα διὰ τῆς προβλέψεως δέον διαμήκην στεγανῶν διαφραγμάτων, τὰ ὅποια διήκονται συνεχόμενα καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῶν δεξαμενῶν, διακοποτομένων τῶν ἐγκαρδίων. Οὕτω τὸ διάφορα τημάτα τῆς κατασκευῆς, οὖν, σταθμίζεται, περιβληθεῖ, διαμήκης ἐνισχύσεις, τημάτα τῶν διαφραγμάτων, τὸ κατάστομα κτλ., ἡτοιμάσθησαν καὶ συνεκολλήθησαν ἐντὸς τοῦ ἐργοστασίου, εἰς τὸ μῆκος μᾶς δεξαμενῆς, ἔτοιμα διὰ τὴν ἐπὶ τῆς ἐσχάρας

TELEPHONE:
LEITH 37011
(4 LINES)

CABLES:
LINDSAY, LEITH

W. N. LINDSAY LIMITED.

138. CONSTITUTION STREET,

LEITH

SHIPBROKERS AND STEVEDORES

KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING OR
DISCHARGING ALL CLASSES OF CARGO

ALL ENQUIRIES DIRECT TO W. N. LINDSAY LTD
LEITH

OR TO
LONDON AGENTS, A. E. SHEPPARD & CO.

6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C. 3
TELEPHONE: ROYAL 4954

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADR.: HANSEN

ναυπηγήσεως τοποθέτησίν των.

Άντούθι ήρμόσθησαν συγκρατούμενα τοπικώς διά κοχλιῶν ή καὶ ύποστηριξίδιμενα διά δοζών καταλλήλως καὶ συνεζούλημθησαν διά χειρός. χρησιμοποιουμένων φορητῶν συσκευῶν. Η συγκόλλησις ήρχετο απὸ τῆς τρόπος, εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς παραλλήλως, ἀπὸ τοῦ μέσου πρὸς τὰ ἄκρα, ἐκεῖθεν δὲ πρὸς τὰς πλευράς, συγκολλούμενων ταύτοχρονῶν καὶ τῶν ἐπωτεριών τημάτων τῆς κατασκευῆς. Τελευταῖς ἐτοποθετήθησαν τὰ κυρτά ἑλάσματα τῆς γάστρας. Διὰ τὴν συγκόλλησιν ἐπὶ τῆς ἐσχάρας ναυπηγήσεως ἔχρησιμοι ήθησαν, ως ἄλλως τε εἰς ὅλας τὰς παρομίας περιπτώσεις, ἐνθῦ τὰ συγκολλούμενα τεμάχια δὲν εὑρίσκονται κάπωθεν τοῦ συγκολλητοῦ, ἐπενδεδυμένα ἥλετροδίαι.

Τὸ σκάφος κατεσκευάσθη ὅπτο κατὰ 100 οἱ δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως εἰς τὸ μῆκος τῶν δεξαμενῶν. Διὰ τὰ πρὸς πρῶταν καὶ πρύμναν ἄκρα ἔχρησιμοι ήθησαν διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν συναφῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ναυπηγείου, δεδομένου ὅτι ἡ παντεὶς ἀχρούτευσις τούτων, συνοδευομένη ἀπὸ τὴν ἀπαραίτητον δαπάνην τῆς πλήρους διαφυμίσεως τῶν ἐγκαταστάσεων ἀποκλειστικῶς διὰ συγκόλλησιν, θὰ ἐμείνει εἰς τὸ ἑλάσιστον, ἐὰν δὲν θύγηται καὶ εἰς ζημίαν, τὸ πέρος ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συγκολλήσεως.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγὸς Β. Ν.

Μία τολμηρὰ μετασκευή

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Amsterdam Dry Dock Ltd», ἐπερατώθη ἡ διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου «Pembroke Koulorenouventij» μετασκευὴ τῶν τέως δεξαμενοπλοίων «Invergordon» καὶ «Invergarry». Έξ αὐτῶν τὸ πρῶτον, ναυπηγήσεως τοῦ 1923 ὥπλο τῶν ναυπηγείων Μπράουν τοῦ Κλάδου, μετω-

νομάσθη «Māsonnt Xelμός», τὸ δὲ δεύτερον ναυπηγηθὲν τὸ 1924 ὥπλο τῶν «Harland Wolff Ltd», τοῦ Μπέλφαστ, εἰς «Māsonnt Δίρφυς».

Τὰ πλοῖα ταῦτα ἔχουν ὡς κυρίας διαστάσεις μῆκος 411'—6'', πλάτους 55'—5½ καὶ πλευρικὸν ὕψος 38'—½'', φέρουν δὲ ἀνά μιαν μηχανὴν διαστάσεων 27'X44'X73' μὲδιαστομή 48'' καὶ ἀνά τέσσαρας κινητορικοὺς ἀμυλέθητας πέσεων 180 λιτρῶν ἀνά τετρ. δάκτυλον, ἔξ ὅν δὲ εἰς βοηθητικός. Ός κανέσιμος ὥητης φορητοποιεῖται πετρέλαιον, τῆς χωρητικότητος τῶν πετρέλαιων μηχανῶν κανοίμου, ἀνεργομένης εἰς 1472 τόννους. Ή κατανάλωσις πετρέλαιον τοῦ «Māsonnt Xelμός» ἀνήλθεν εἰς 20 τόννους πετρέλαιον μὲτα ταχύτητα 9,63 μιλίουν τοῦ πλοίου ἐν ἐμφόρῳ καταποτάσσει τελοῦντος.

Εἰς τοὺς λέβητας καὶ τὰς μηχανὰς οὐδεμίᾳ μετασκευὴ ἔλαβε χώραν, οὐδὲ κανὸν σοβαρῷ τις ἐπισκεψη, δεδομένον, ὅτι τὰ πλοῖα εἶχον ἐπ' ὀλίγον μόνον χρόνον ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεως τῶν ἐργαστηκότων.

Λιαν ἐνδιαφέροντα σώμα ὅμοιος ἐπῆρξεν ἡ μετασκευὴ τοῦ σκάφους. Κατ' αὐτὴν ἔξηχθησαν πρῶτον αἱ κυλινδρικαὶ δεξαμεναὶ (εἰκὼν 2) μεταφορᾶς φορτίου καὶ ἐκκαθαρίσιαὶ τὸ κύτον ἐπὶ τῶν κατάποιτων τοῦ ἑλαίου. Σημειωτέον δέ, ὅτι τὸ ἑλαιὸν εἶχεν διατηρήσει ἀνέπαφα τὰ ἑλάσματα τῶν κυτῶν, οὕτως ὥστε λαμβανομένης ὑπὲρ ὅψιν καὶ τῆς προσθήρης τοῦ καινονοργοῦ ὥλικοῦ, τὸ σκάφος νὰ παρουσιάζεται σχεδὸν νεοναυπηγηθὲν.

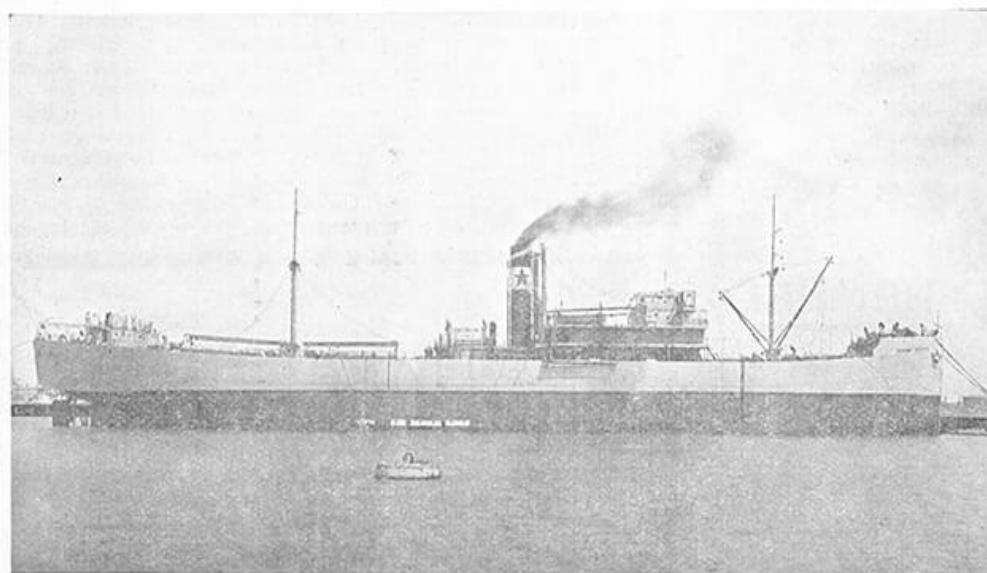
Ομοίως ἀφηρέθησαν τὸ καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ καταστρόματος περιγοτῶν ἐπεργατακενάσμα (Expansion Trunk), πλάτους 20' περίπον καὶ ὕψους 7', μεθ' ὅλων τῶν ἐπ' αὐτῷ στομίων τῶν πετρέλαιοδεξαμενῶν, αἱ σωληνώσεις καὶ τὸ σύστημα ψευδομούσιου βαλίδων.

Εἰς τὸ ὅπτο ἀπογεννωθὲν τῶν χραπτηριστικῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου σκάφους, κατεσκευάσθη κατόπιν ἀπόρριψαμα, ὡς καὶ ἀπερστέγασμα, ἐπὶ δὲ τοῦ τελευταίουν καὶ στόμα κυτῶν κοινὸν φορτηγοῦ. Ἐπὶ τοῦ νέου καταστρόματος ἐτοποθετήθησαν 11 καινονοργὴ βαρούλκα, ἔξυπηρετοῦντα ἵσαριθμος φορτωτῆρας ίκανότητος 5 τόννων.

Τὸ «Māsonnt Xelμός» διερρυθμίσθη ἐπὶ ἀνοικτὸν «σέλτερ - ντέξ» μὲτα ἀντίστοιχον ίκανότητα φορτίου 8725 τόννων d. w. εἰς βύθισμα 25'—3½''. Τὸ «Māsonnt Δίρφυς» ἔξ ἀντίστοιχου διερρυθμίσθη εἰς πλειστὸν «σέλτερ - ντέξ» μὲτα ἀντίστοιχον χωρητικότητα 10.210 τόννων d. w. καὶ βύθισμα 28'—2½''.

Τὸ ὅλη μετασκευὴ, οὐχὶ ἐκ τῶν συνιθῶν, ἐπερβάσας κατὰ πολὺ τὰς ἐπ' αὐτῆς προσδοξίας καὶ διεριθμένη εἰς τὴν θαρραλέαν πρωτοβουλίαν τῶν κ.α. Ρεθύμνη καὶ Κουλορεοντῆς, προσέθεσεν ὅπτο δέον νέα κατὰ πάντα ίκανότατο σκάφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Η τεχνικὴ ἐποπτεία ἐγένετο παρὰ τῶν κ.α. N. Κουλορεοντῆς, Γ. Ζαχαρίαδην μηχανικοῦ καὶ τῶν ἀριθμοδίων ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λόδη.



Τὸ «Māsonnt Δίρφυς» μετὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ.



Κάτοψις τῶν πλοίων πρὸ τῆς μετασκευῆς

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
Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙ

Ἐβδομαδιαῖς τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

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

Πληροφορία: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. οδοφ. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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
TELEPHONE: ROYAL 4954

LLOYD'S AVENUE

πλωμάτον ίκανότητος, άδειων καὶ πτυχίων είδικότητος ἐν τῷ Ε. Ν. ο. Οὗτο, τὰ πτυχία είδικότητος δύονται ἐφεξῆς ως κάτωθι: 1) Πτυχίων ναύτων. 2) Θερμαστοῦ. 3) Λιπαντοῦ. 4) Ἀρχιθερμαστοῦ. 5) Θαλαμητόλον 6' τάξεως. 6) Θαλαμητόλον α' τάξεως. 7) Ἀρχιθαλαμητόλον 6' τάξεως. 8) Ἀρχιθαλαμητόλον α' τάξεως. 9) Παραμαγέιδον. 10) Μαγείδον 6' τάξεως. 11) Μαγείδον α' τάξεως. 12) Τροφοδότου. 13) Ἀρχιμαγέιδον καὶ 14) Ραδιοτηλεφωνητοῦ.

Διὰ ν' ἀποκήση τις πτυχίων είδικότητος πρέπει νὰ είναι ἀπογεγμένος ἐργάτης θαλάσσης, στρατολογικῶς ἐν τάξει, σωματικῶς καὶ πνευματικῶς ικανός καὶ νὰ ἔχῃ συμπεπληρωμένον τὸ 20ὸν ἔτος τῆς ήλικίας του προσεκμένον περὶ θερμαστῶν καὶ τὸ 17ὸν προσεκμένον περὶ ναυτῶν. Διὰ τὸ πτυχίον τροφοδότου ἀπαιτεῖται καὶ ἐνδεικτικὸν ἔξτασίον δημοτικοῦ σχολείου. Ἐπίσης ἀπαιτεῖται ὑπηρεσία ἐπί Έλληνικοῦ πλοίου ἐν ἐνεργείᾳ, ως ἔξης: Διὰ τὸ πτυχίον θερμαστοῦ τοιετῆς ὑπηρεσίας ἀνθρακέως, διὰ τὸ πτυχίον ναύτου τοιετῆς ὑπηρεσίας μαθητευομένου ναύτου, ναυτοζυνθοργοῦ ἢ δύτου, διὰ τὸ πτυχίον λιπαντοῦ τετραετῆς ὑπηρεσίας θερμαστοῦ ἢ τοιετῆς θερμαστοῦ καὶ διετῆς ἀνθρακέως καὶ διὰ τὸ πτυχίον ἀρχιθαλαμητοῦ τετραετῆς ὑπηρεσίας λιπαντοῦ ἢ διτετῆς θερμαστοῦ.

Υπηρεσία δοκίμου μηχανικοῦ λογίζεται ισοδύναμος πρὸς τὴν τοῦ θερμαστοῦ προσεκμένον περὶ ἀποκήσης πτυχίου λιπαντοῦ. Διὰ πτυχίου θαλαμητόλον 6' τάξεως ἀπαιτεῖται τοιετῆς ὑπηρεσίας ἐπικούρου ἢ θαλαμητόλον ἀξιωματικὸν μηχανῆς, πρὸς δὲ τὴν ὑπηρεσίαν ἐπικούρου ἔξομοιόντα καὶ ἡ ἐπί έμποριον πλοίον ὑπηρεσία ὑπαλλήλων κυλικέον, καρφεπόλου καὶ νοσοκόμου. Διὰ πτυχίου θαλαμητόλον α' τάξεως ἀπαιτεῖται τετραετῆς ὑπηρεσίας ἐπικούρου ἢ θαλαμητόλον ἀξιωματικὸν μηχανῆς, ἐξ ἡ δεκάψιμος — τούλαχιστον — ἐπί έπιβατηγὸν πλοίων. Διὰ πτυχίου ἀρχιθαλαμητόλον 6' τάξεως τοιετῆς ὑπηρεσίας ὡς πτυχιούχου θαλαμητόλον, ἐξ ὅν δέο, τούλαχιστον ἔτη ἐπί έπιβατηγῶν πλοίων καὶ διὰ πτυχίου ἀρχιθαλαμητόλον α' τάξεως διετῆς ὑπηρεσίας ως πτυχιούχου ἀρχιθαλαμητόλον 6' τάξεως.

Διὰ πτυχίου παραμαγέιδων ἀπαιτεῖται διετῆς ὑπηρεσίας χυτροκαθαριστοῦ ἢ σαφαγέως, διὰ πτυχίου παραμαγέιδου 6' τάξεως τοιετῆς ὑπηρεσίας ως πτυχιούχου παραμαγέιδου, διὰ πτυχίου παραμαγέιδου α' τάξεως διετῆς ὑπηρεσίας ως πτυχιούχου παραμαγέιδου 6' τάξεως ἢ παραμαγέιδου ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ διὰ πτυχίου παραμαγέιδου διετῆς ὑπηρεσίας ως πτυχιούχου παραμαγέιδου α' τάξεως.

Γενικῶς, τὰ πτυχία είδικότητος τοῦ Ε. Ν. ἐδίδονται ὑπὸ τοῦ ἐν Πειραιῇ γραφείου «Ναυτικῆς Εργασίας». Η δοκίμασιά διὰ τὴν ἀπόστησιν πτυχιού θαλαμητόλον καὶ παραμαγέιδου α' τάξεως διετῆς ὑπηρεσίας ως πτυχιούχου παραμαγέιδου 6' τάξεως.

Οἱ νέοι ἐργάται θαλάσσης

Υπὸ τοῦ Συμβούλου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐνεκριθῆ Β. Δ., διὰ τοῦ δόποιον καθορίζεται, ὅτι οἱ τὸ πρῶτον ἀπογραφόμενοι ἐργάται θαλάσσης δέονταν νὰ ἔξετάζονται προηγούμενος ἵστο τῆς ὑγειονομικῆς ἐπιθετῆς τοῦ Λιμεναρχείου, ποὺ πρόσεξεται νὰ ἔκδωσῃ τὰ ναυτικά αὐτῶν φύλαδια.

Οἱ λεμβοῦχοι τῆς Σύρου

Η Λιμενική Ἐπιφρετία Σύρου ὑπέβαλεν αἴτησιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν σύναψιν δανείου 2.000.000 δρ., ἐξογκητέον ἐντὸς δεκατίας. Τὸ ἐλόγιο δάνειον θέλει χρηματοποιηθῆ πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἀζοητε-

Μόλις ἐξεδόθη:**ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ "ΣΑΠΟΡΤΑ,,**

Περιέχων μεταξὺ ἄλλων τὰς ἐξῆς χοησίμους λεπτομερείας δι' ἔκαστον Ἐλληνικὸν ἀ).

"Ονομα καὶ Διεύθυνσιν Πλοιοκτητῶν.

Τόν. φροτίου μετὰ κανοίμου ὑλῆς (D.W.)

'Ολ. Χώρον εἰς Κ.Π. Χώρον Γαιανθρακαποθηκῶν

"Ἐμφροτον βύθισμα. 'Αριθμὸν καταστρωμάτων

Κατασκευὴν—'Επιθεωρησιν—Κλάσιν.

Καταγραφ. Χωρητικότητα (Γκρός καὶ Νέτ).

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

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

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)
TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851
TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

θησμούντων λεμβούχων τῆς Σύρου ἐκ τῆς ἑφαδιογῆς τοῦ μέτρου τῆς πλευρίσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

"Υπουργικαὶ ἀποφάσεις καὶ Διατάγματα

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας, αἱ ἔξετασις τῶν ἑπομένων πρὸς ἀπόκτησιν διπλόματος μηχανικοῦ αἱ καὶ διὰ τάξεως ὁρίσθησαν διὰ τὴν 16ην Δεκεμβρίου.

Δι' ἔτερας ἀποφάσεως ὁρίσθησαν νὰ διενεγγηθοῦν τὸ διπλόματον τοῦ Αὐγούστου αἱ ἔξετασις τῶν ἑπομένων πρὸς ἀπόκτησιν διπλόματος δοκίμου φασιτήλεγχαρητοῦ τοῦ Ε. Ν.

"Η πλωτὴ δεξαμενὴ Σύρου

Αἱ ἀπόφεις τοῦ ὑφεπονηγείου τῆς Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ξητήματος τῆς ἑγκαταστάσεως πλωτῆς δεξαμενῆς ἐν Σύρῳ, διεβιάσθησαν πρὸς τὸ "Ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας". Παρὰ τοῦ τελευταίου τούτου ἑπομένου ἥριον ὅπου καταρτισμὸς τοῦ σχετικοῦ Ἀναυγκ. Νόμου, διὰ τοῦ ὅποιον προβλέπεται ἡ ἴδρυση ἐν Σύρῳ Ὀργανισμοῦ διαχειριζομένου τὴν πλωτὴν δεξαμενήν. Προβλέπεται ἀσόμη ἡ σύναψη δανείου 15 ἑκατ. δρ. ὑπὲ τῆς Λιμενικῆς Ἐπιπορείας Σύρου καὶ 15 ἑκ. δρ. ὑπὲ τοῦ Δήμου Ερμουπόλεως. Τὰ ποὺ ταῦτα ὅτι ἀποτέλεσσον τὴν δάσιν πρὸς ἀπόκτησιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, τὸ δὲ ἐπόλοιπον τῆς ἀπατηθησούμενῆς διατάνης θὰ καλυφθῇ παρὰ τῶν ἑπομένων.

Περὶ μίαν πρόσκρουσιν

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ εἰς τὴν στήλην τῶν θαλασσίων ἀπεγγιατῶν ἀνέφερετο, ὅτι τὸ φορτηγὸν «ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» ἐλισσόμενον εἰς τὸ λιμένα τοῦ Ζογούνδα ποσέζρουν ἐπὶ τοῦ ἡγυανθοβόλημένου Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «CAMPEND HILL». Υπὸ τὴν αὐτὴν, ὡς ἄνω, διατάπωσαν ἐδημοπεινή ἡ εἰδησης τῆς προσκρουόσθετος καὶ εἰς τὸ φύλλον τοῦ «Lloyd's List» τῆς δῆς Ιουνίου, κατὰ τηλεγράφημα τοῦ ἀρμοδίου ἐπιθεωρητοῦ τῶν «Λόδών». Οἱ πλοιαρχοὶ τοῦ ἀπὸ «Βαθὺ τῆς Σάμου» ισχυρίζεται — παρὰ ταῦτα — ὅτι συνέδη τὸ ἀντίθετον.

Οἱ ναυαγοὶ τοῦ φορτηγοῦ «Μαρία»

Μὲ τὸ Γαλλικὸν τῆς γραμμῆς «Provindence» ἀρίστοντο τὴν 13ην Ιουλίου εἰς Πειραιὰ ἐξ Ρίου Τανείδου, μέσῳ Μασσαλίας, οἱ ναυαγοὶ τοῦ ἀποτεφρωθέντος παρὰ τὸ Φεονάντο Νοφόνχα φορτηγοῦ «Μαρία». Οἱ ἀφιχθέντες είνεις οἱ κ. κ. Σπ. Φερεντίνος αἱ πλοιαρχοῖς, Θεόδ. Γάργαρος ἢ πλοιαρχος, Νικ. Ἄρτεμιον γ' πλοιαρχος, Ἰω. Παπαγγελῆς αἱ μηχανικοῖς, Κ. Κόντης ἢ μηχανικος, Σωτ. Γκρούς γ' μηχανικός, Ἰω. Μούτσος ἀσύμματος, Ἡρ. Κληφονομόποιος ἀρχιμηχανικοστής καὶ Τηλ. Δρασάτος ναυτικοφορ. Οἱ ναῦται Ἀνδρ. Ἀλαφούζος, Ματθ. Παράβαλος, Ε. Σκαλίτης, Σόλων Τσιοζόπουλος, Ἰω. Ζαζαρίας καὶ Ἰω. Λαγκαδᾶς, ὁ θαλαμηπόλος Στυλ. Σιμιούρας, ὁ μάγειρος Δαμ. Φρείγκος, ὁ θεοματόλος Δημ. Μιχαηλίδης, Ἀλέξ. Γκούρας, Στυλ. Πηλίδης, Παναγ. Βλεπτᾶς, Γεώργ. Δενδρούδης καὶ Σ. Νιφόδος καὶ οἱ ἄνθρωποι Φώτ. Μαρούλης καὶ Ἐμμ. Συρίγος.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ φορτηγὸν «ΜΑΡΙΟΓΚΑ» τῶν κ. κ. ἀδ. Πρωπόν, 4236 τ. γκρός, 7885 τ. φροτίον καὶ ναυτηρήσεως 1912, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Neil καὶ Παντελῆ, πρόσεται δὲ νὰ μετονομασθῇ «ΓΚΡΗΚΗ ΚΑΙΤΑΙΝ».

Τὸ πολημένην εἰς τὴν ἑταῖραν «Τζέννυ Ατδ», τοῦ Λονδίνου, φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΜΑΙΡΗ Η» 1517 τ. γκρός (τοῦ 1920), τιθέμενον ἐπὸ τὸ Ἀγγλικὸν σημαίαν θέλει μετονομασθῇ «RIVER TYNE».

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Γ. Μανδούλεντος Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «STANMORE» 1385 τ. γκρός (τοῦ 1919) παραλαμβάνεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐν Ἀγγλίᾳ, τιθέμενον δὲ ἐπὸ τὸ Ἀγγλικὸν σημαίαν μετονομασθῇ «JARON».

τονομασθῇ «ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ».

Τὴν 9ην Ιουλίου ἀνέχωρησαν ἐπὶ Πειραιῶς πληρώματα διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀγορασθέντων παρὰ τοῦ κ. Γ. Μανδούλεντος τεσσάρων μισθῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν.

Διεγράφησαν ἐπὶ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὰ φορτηγὰ «ΟΡΟΣ ΙΔΗ» 5210 τ. γκρός πολημένην εἰς Γερμανούς, «ΠΡΕΚΛΑ» 1819 τ. γκρός πολημένην εἰς Ἀγγλούς καὶ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ» 4354 τ. γκρός πολημένην εἰς Τάπονας.

Τὸ φορτηγὸν «ΕΒΗ» 4520 τ. γκρός, τοῦ κ. Στ. Γ. Λιθανοῦ, μετωνομάσθη «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» καὶ τὸ μισθὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» 172 τ. γκρός, τοῦ κ. Τ. Κοσμίδη καὶ Σία, μετωνομάσθη «ΕΥΒΟΙΑ».

Μετεγράφησαν ἐπὶ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὰ φορτηγὰ «ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ» 3556 τ. γκρός, τοῦ κ. Μιχ. Γεωργιῆ καὶ Σία καὶ «ΟΡΟΣ ΧΕΑΜΟΣ» 5140 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Κονλουκοντῆ πλ. π.

Τὰ φορτηγὰ «ΓΡΑΝΙΚΟΣ» 3688 τ. γκρός, τοῦ κ. Σ. Μάρον καὶ Γεωργ. Λύρα καὶ τετεβάσθησαν εἰς τὴν ἑταῖραν «Γρανίδος, Α. Ε.», ἀντὶ 16.380.000 δρ. τὸ πρῶτον καὶ 21.000.000 δρ. τὸ δεύτερον

Παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθίμνη καὶ Κονλουκοντῆ ἐπωλήθησαν 30 οἱ οι τοῦ φορτηγοῦ «ΔΕΛΦΟΙ» 4739 τ. γκρός, εἰς τοὺς κ. κ. Μίλτ. Γ. Λαμπόν 16 οἱ καὶ Δημ. Η. Λαμπόν 14 οἱ, ἀντὶ 9000 λιρῶν.

Ἐπίσης 10 οἱ οι τοῦ φορτηγοῦ «ΚΥΜΑ» 3959 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τὸν κ. Νικ. Γ. Λιθανοῦ εἰς τὴν κ. "Αννας σύζυγον" Ἀποτ. Κιουζέ Περᾶ ἀντὶ 925.000 δρ.

Τὸ μισθὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» 666 τ. γκρός ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Γ. Κατζονάκην εἰς τὸν κ. Ἀνδρ. Ν. Βαλσαμάκην 67 οἱ καὶ εἰς τὴν κ. Βασιλικήν Λ. Ἀλεξάντον 33 οἱ, ἀντὶ δρ. 1.540.000.

Τὸν τὴν ἐπωνυμίαν «Νομίκος (London), Ltd», ίδρυθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτική ἑταῖρα μὲ κεφάλαια 10.000 λιρῶν καὶ μὲ σκοπὸν τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν. Διευθυνταὶ τῆς νέας ἑταῖρας εἰνεὶ οἱ κ. κ. Wm Gundry καὶ Μάρον Νομάζος, τὰ δὲ γραφεῖα τῆς ἑγκατεστάθησαν εἰς 24, St Mary Axe, E. C. 3.

Ἐπίσης παρὰ τὸν κ. Θ. Επιφανειάδη ίδρυθη ἐν Λονδίνῳ ναυτική ἑταῖρα ἐπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Skiathos Shipping Company, Ltd», καὶ μὲ κεφάλαια 1000 λιρῶν. Τὰ γραφεῖα τῆς ἑταῖρας ταύτης ἔχουσαν εἰς Λονδίνον: 17, Ironmonger Lane, E. C. 2.

Τὸ μισθὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (ex «ΠΕΣΣΑΛΔΕΣ») 1957 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἐκνόθη, τὸ δὲ σεράφος παραμεινεῖν ἐπὸ τὸν Ιταλικὴν ίδιοκτησίαν ὑφοσεν εἰς Πέναρθ τὴν Ιταλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ALGA».

Τὸ μισθὸν Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «ΒΕΛΑΝΤΡΑΙ» 344 τ. γκρός (τοῦ 1898) οβτινος τὴν πόλησην εἰς «Ελλήνας ἀνεγάγαμεν εἰς προγράμμαν τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡγοράσθη παρὰ τῆς Ἐταιρίας τὸν κ. κ. Σπ. Καταπόδη καὶ Ο. Till, παραμεινεῖ δὲ ἐπὸ τὸν Αγγλικὴν σημαίαν.

Παρὰ τὸν κ. Γ. H. Κοζοτού ηγοράσθη ἀντὶ 16.000 λιρῶν τὸ Γιουγκοσλαβῶν φορτηγὸν «NICOLINA MATKOVIC», μὲ ἐν πατάστωμα, 2089 τ. γκρός, 3200 τ. φροτίον καὶ ναυτηρήσεως 1905, μὲ σερβέν Νος 2 τοῦ 1929. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παρελήφθη εἰς Μασσαλίαν καὶ τεθὲν ἐπὸ τὸν Αγγλικὸν σημαίαν μετωνομάσθη «JARON».

Ἐπίσης παρὰ τὸν κ. I. Σταύρου ηγοράσθη ἀντὶ 7600 λιρῶν τὸ μισθὸν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «STANHILL» 1236 τ. γκρός, 1860 τ. φροτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 17.3 ποδῶν καὶ ναυτηρήσεως 1900, μὲ σερβέν Νος 2 τοῦ 1934. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο παρέμεινεν ἐπὸ τὸν Αγγλικὸν σημαίαν, παραληφθὲν δὲ ἐν Αγγλίᾳ μετωνομάσθη «EIDER».

Τὸ φατούμενον ἀπὸ τῆς Απολίου εἰς Θέονταν φορτηγὸν «Ναύγος» ἀπέπλευσεν ἐξεῖδεν τὸν 20ην Ιουνίου διὰ Μαλάγαν, δους καὶ ἔξεργοτοσες τὸ ἐξ πυρίτων φορτίον του. Ἀκολούθως τὸ πλοίον ἐπανέπλευσε τὴν 30ην Ιουνίου εἰς τὴν Θέονταν, δους καὶ παραμένειν.

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναταλιν.

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

Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

Νέαι άγοραι φορτηγών παρ' Έλλήνων έφοπλιστῶν

Παρὰ τούς κ. Γεωργίου Μαυρολέοντος ήγοράσθησαν ἀντί τιμῆς γύρω τὸν 60.000 λιρῶν καὶ τίθενται ἐπὸ Έλληνικὴν σημαίαν τὰ ἀκόλουθα τέσσαρα κατὰ σειράν, μικρὰ Ἀγγλικὰ φορτηγὰ ἀτμόπλοια:

«STANCOURT» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 950 τ. γκρός, 418 τ. νέτ καὶ 10 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 15.2 3/4 ποδῶν, ἔχον παρὰ τῷ Λόνδ κλάσιν 100ΑΙ, ναυπηγήθεν εἰς τὴν Γλασκώθην τὸ 1907 (Φεβρουάριον) καὶ διελθὸν σερβεῖΝος 1937. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 46.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 42.000 κ. π. «Εξει διαστάσεις μῆκος 236.6, πλάτους 32.1 καὶ κοιλοῦ (βάθος) 13.6 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 227 ὄνομ. ἵππων, εἶνε τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 21'', 35'', 58'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 36'' ἵντοσῶν. Λέθητας φέρει δύο, πέσεως 180 λιθῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν.

«STANCROFT» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1407 τ. γκρός, 842 τ. νέτ καὶ 10 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 15.11 3/4 ποδῶν, ἔχον παρὰ τῷ Λόνδ κλάσιν 100ΑΙ, ναυπηγήθεν εἰς Σόντερλαντ τὸ 1908 (Νοέμβριον) καὶ διελθὸν σερβεῖΝος τὸ 1934. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 110.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 102.000 κ. π. «Εξει διαστάσεις μῆκος 240 π., πλάτους 36 καὶ κοιλοῦ (βάθος) 15.8 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 180 ὄνομ. ἵππων, εἶνε τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 19'', 31'', 51'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 36'' ἵντοσῶν. Λέθητας φέρει ἑνα, πέσεως 180 λιθῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν καὶ ἔνα βοηθητικόν.

«STANBROOK» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «gawning - decks», 1363 τ. γκρός, 851 τ. νέτ καὶ 2076 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 19.0 3/4 ποδῶν, ἔχον παρὰ τῷ Λόνδ κλάσιν 100ΑΙ, ναυπηγήθεν εἰς Τάιν τὸ 1909 (Σεπτέμβριον) καὶ διελθὸν σερβεῖΝος τὸ 1935. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 100.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 93.000 κ. π. «Εξει διαστάσεις μῆκος 230.1 π., πλάτους 34 καὶ κοιλοῦ (βάθος) 21.8 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 163 ὄνομαστ. ἵππων, εἶνε τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 18'', 30'', 49'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 33'' ἵντοσῶν. Φέρει ἑνα ἕβδητα πέσεως 180 λιθῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν καὶ ἔνα βοηθητικόν.

Καὶ «STANMORE» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1385 τ. γκρός, 728 τ. νέτ καὶ 2150 τ. φορτίου, ἔχον παρὰ τῷ Λόνδ κλάσιν 100ΑΙ καὶ διελθὸν σερβεῖΝος τὸ 1937, ἐναντηγήθη εἰς Άλιοα, τὸ 1919. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων διαθέτει 90.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 84.000 κ. π. «Εξει διαστάσεις μῆκος 235.6 ποδῶν, πλάτους 36.2 καὶ κοιλοῦ (βάθος) 15.6 π., αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 144 ὄνομ. ἵππων, εἶνε τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 18'', 30'', 50'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 33'' ἵντοσῶν.

«NORTH VOYAGEUR» Καναδικόν, ἐπιβατηγόν, ἡγοράσθη παρὰ τῆς Ανωνύμου Έλληνικῆς ἑταῖρας «Ναυτικῶν καὶ Εμπορικῶν ἐπιχειρίσεων» ἀντί 7000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Καΐμπεκ τέλη Αὐγούστου — ἀρχὰς Σεπτεμβρίου. Εἶναι 1480 τ. γκρός, 850 τ. νέτ, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδ κλάσιν 100ΑΙ, ἐναντηγήθη εἰς τὸ Μπλάνθ τὸ 1918 (Ἀπριλίου) καὶ διῆλθε σερβεῖΝος τὸ 1934. «Εξει ἔμφροτον βύθισμα 18 ποδῶν καὶ διαθέτει διαμερίσματα δι' 78 ἐπιβαταὶ αἱ θέσεως καὶ 68 δ' θέσεως. Φέρει ἑνα κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκος 255.2 ποδῶν, πλάτους 35 καὶ κοιλοῦ (βάθος) 16.2 ποδῶν, αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 237 ὄνομ. ἵππων, εἶνε τετρακύλινδροι. Καθίσματα ὥλην χορημοποιεῖ τὸ πετρέλαιον, φέρει δὲ δύο λέθητα πέσεως 180 λιθῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν.

«MIGUEL» Τσαπανικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Βάτη ἀντί 13.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς Χούλη. Τὸ σχάρος τοῦτο εἶνε 2690 τ. γκρός, 1705 τ. νέτ καὶ 4370 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 19.9 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδ κλάσιν 100ΑΙ καὶ κατεσκενάσθη τὸ 1889 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σόντερλαντ. «Εξει ὑδατος χορημοποιεῖ 817 τ.

Φέρει ἑνα κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκος 313 ποδῶν, πλάτους 44.2 π. καὶ κοιλοῦ (βάθος) 20.6 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 29, μεσόστεγον 94 καὶ ἐπίστεγον 34 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκενῆς «Νόρθ Ηστερ Μάριν Κόμπλαν» καὶ δυνάμεως 253 ὄνομ. ἵππων, εἶνε τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 22'', 36 1/2, 60'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 42'' ἵντοσῶν. Λέθητας φέρει δύο πέσεως 180 λιθῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντοσαν.

«EASTERLING» 5866 τ. γκρός καὶ 4399 τ. νέτ (τοῦ 1918), «EASTERN PLANET» 5818 τ. γκρός καὶ 3604 τ. νέτ (τοῦ 1920) καὶ «EASTERNER» 5840 τ. γκρός καὶ 4497 τ. νέτ (τοῦ 1918), ἀδελφὰ Ἀμερικανικὰ φορτηγὰ Ιαπωνικῆς κατασκενῆς (εἰς ναυπηγεῖα Kawasaki), ἡγοράσθησαν παρὰ τῆς «Εφοπλιστικῆς καὶ Βιομηχανικῆς ἑταῖρας Χανδρῆς, Α. Ε.» καὶ θὰ στοιχίσονται, ὡς ἀνεξοίνωσαν οἱ ἡγορασταί,

μὲ τὸ σερβεῖον τῶν, ποσὸν κάπτως ἀνώτερον τῶν 100.000 λιρῶν. Τὰ τοιαῦτα σχάρη, παραλαμβανόμενα μετὰ 10ήμερον εἰς Νόρφολδ, θὰ τεθοῦν ὑπὸ Έλληνικὴν σημαίαν. «Υπὸ τῆς ιδίας ἑταῖρας πρόσκειται νὰ ἡγοράσθησον — τελούντα ἡδη ὑπὸ ἐπιθεωρησην — ἔτερα δύο Ἀμερικανικὰ φορτηγά, μικρότερα τῶν ἀνώτερων.

Τὰ δέ ἄνω τοιαῦτα ἀδελφὰ σκάφη εἶνε 9100 τ. d. w. ἔκαστον, καὶ διαθέτονταν κάποιαν διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα 451.000 κ. π., διὰ δέματα 414.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνερος 26.820 κ. π. Φέρουν ἔντατον στρωματα καὶ «gawning-deck» καὶ ἔχουν διαστάσεις μῆκος 385 π., πλάτους 51 π. καὶ κοιλοῦ (βάθος) 36 π. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκενῆς τῶν ναυπηγῶν, εἶνε τριζύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 26'', 43 1/2, 72'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'', η δὲ δύναμις αὐτῶν εἶνε 440 ὄνομ. ἵππων διὰ τὸ πρώτον φορτηγόν, 437. Ἰπποι διὰ τὸ δεύτερον καὶ 444 Ἰπποι διὰ τὸ τρίτον.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Έλασίστη κίνησις παρετηρήθη εἰς ἡγοραπωλησίας πλοίων ποὺς πεπαιτέρο φέρουν κατά τὸ παρελθόν 15θήμερον. Οἱ Ίαπωνες ἐφοπλισταὶ ἀπεσύρθησαν, σχεδὸν, ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς, ζήτησις δὲ μόνον ἐστιμώθη διὰ σκάφη μετρίου μεγέθους ἀπὸ Κινέζους ἐφοπλιστάς. Αἱ τιμαὶ διὰ συνήθη φορτηγά πλοία, παρέμειναν μὲν ἀνάλογοιτοι εἰς τὰ γνωστά ὑπηρέτης ἀπλεδα, ὑπῆρχαν διμοις μᾶλλον ὀνομαστικαὶ, μὴ ἐπαναγνωρίσθεισαν ἀπὸ ἀντιπρωτευτικάς πολιτειῶν. Περὶ τὰ μέσα τοῦ 15θημέρου ἐστιμώθησαν δύο ζαραπτηριστικά πολιτειῶν πολήσεις. Περὶ τὰ μέσα τοῦ 15θημέρου 15θημέρου διαφορικά πλοίασις 13 καὶ 14 ἵππων. Εξ αὐτῶν, τὸ Ἀγγλικόν «Langleymere» 3997 τ. γκρός, 6591 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβεῖΝος Νοὸς τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστων τῆς Κίνας ἀντί 50.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Εδρώποτν, τὸ δὲ «Zenobia», Ἀγγλικόν ἐπίσης, 5074 τ. γκρός, 7360 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβεῖΝος Νοὸς τοῦ 1936, ἡγοράσθη ὑπὸ Γερμανῶν ἀντί 60.000 λιρῶν. «Ετι μᾶλλον διατηρημένα ἡσαν αἱ ἀξίαι τῶν μικρῶν φορτηγῶν, ἐπληρώθη δὲ παρὰ Φινλανδῶν ἡ τιμὴ τῶν 26.500 λιρῶν διὰ τὴν ἀγορᾶς τοῦ Νοσθρηγοῦ «San Mateo» 1655 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911. «Οσον ἀφορᾷ τὰ δεξαιενόλαπα, ἐξελίσθησαν δύο πολήσεις, ἀφετὰ δηλωτικά τῆς πορείας τῶν ἀξιῶν. Οὕτω, τὸ Γερμανικὸν τάνκερ «I. N. Kahn», μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ - ντέρ», 5942 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβεῖΝος Νοὸς τοῦ 1934, ἐπληρώθη εἰς Ἀγγλικόν ἐπίσης «Valettas» 4903 τ. γκρός, 7350 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβεῖΝος Νοὸς τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' ἐτέρας Ἀγγλικῆς ἑταῖρας ἀντί 70.000 λιρῶν, τὸ δὲ Ἀγγλικόν τάνκερ «Valettas» 4903 τ. γκρός, 7350 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβεῖΝος Νοὸς τοῦ 1936.

Αἱ κωφιώτεραι ἡγοραπωλησίαι τοῦ 15θημέρου ἔχουν ως ἔξης: «HORSEA» Δανικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 811 τ. γκρός, 1050 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβεῖΝος Νοὸς τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Νοσθρηγοῦ ἀντί 7750 λιρῶν. Τὸ ἀπὸ σκάφος εἰλησ πολημῆτη τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1930 ἀντὶ τιμῆς 2650 λιρῶν.

«JULIANNE I.» Σουηδικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1462 τ. γκρός, 4300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἐπωλήθη εἰς Σουηδοῦν ἀντὶ 635.000 πορῶν, ἡτοι ἀντί 31.750 λιρῶν.

«LAKE GEORGE» Ἀμερικανικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1762 τ. γκρός, 2486 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΙΕΛΟΥ

ΖΗΤΕΙΤΕ ΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

KARL GRAMMERSTORF

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΞΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ ΑΒΑΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΣ
ΚΑΙ ΞΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΙ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΜΕΣΙΤΑΙΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

KIEL - HOLTENAU

HAMBURG

BRUNSBUTTELKOCG

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

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΣΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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

άντι 50.000 δολαρίων. Παρέμενεν όντας άριστη πρότασης.
«PAN AMERICAN» Αμερικανικόν, 4810 τ. γκρός, 7827 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, χρησιμοποιούν ώς καύσιμον ύλην το πετρέλαιον, έπωλήθη αντι 210.000 δολαρίων.

«FELTRE» Ιταλικόν μικτόν μοτοροπλ., με δύο καταστρώματα και εσέλτερο - ντέξ, 6101 τ. γκρός, 9950 τ. φορτίου, με διαμερίσματα διά 40 έπιβατας πρώτης θέσεως, έχοντας έμφορτον δύναμισα 26.1½ ποδῶν, κατασκευασθέν το 1927 και διελθόν σερβέρ No2 το 1935, έπωλήθη έντι δημοπρασία εις Αμερικανικήν έταφιαν αντι 55.000 δολαρίων. Το έντι λόγον σκάφος θάτι έποστη εγρέιας επισκευής των επιρραΐας ζημιών του.

Πωλήσεις πλοίων πρός διάλυσιν

Η αντι κατάστασης της άρμαξίνς έχαραστηρίζει κατά το α' 15δήμερον τού Ιουνίου την άγοράν του πλατωσιδήρουν. Αι τιμαὶ τῶν πλωτῶν πλοίων παρέμενον άκαθόριστοι, λόγω αφ' ένδος τῆς φευστότητος τῆς άγορᾶς, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν έσημειούθησαν χαρακτηριστικά πωλήσεις φορτηγών σκαφών, ἐνδεικτικά τῆς πορείας τῶν τημῶν. Αἱ κλεισθεῖσαι πράξεις ἀφεύρον, κυρίως, μικρὰ σάσην, κατέτερα τῶν 300 τ. γκρός ἔκανον, ιδίᾳ δὲ ἀτμοκίνητα ἀλευτικά μεγάλης ίμιαίας. Έπωλήθησαν 23 έντι ολόφρακή δίλιξης χορηγητότητος 19.286 τ. γκρός, κατανεμούμενα εις τὰς ἀκολούθους σημαίας:

N. Πολιτειῶν	5 τ. γκρ. 7.879	Γαλλικά	5 τ. γκρ. 1.261
N. Ζηλανδίας	1 > 6.497	Ινδιῶν	1 > 769
Όλλανδικά	10 > 2.440	Αγγλικά	1 > 440

Σύνολον πωλήσεων πρός διάλυσιν: 23 > 19.286

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ήγόρασαν αντι μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὰ μικρὰ ἀποτοποῖα ἀπὸ «New Hampshire» 2335 τ. γκρός (τοῦ 1892), «City of Seattle» 1957 τ. γκρός (τοῦ 1890), «Port Angeles» 1358 τ. γκρός (τοῦ 1916), «Mukilteo» 1230 τ. γκρός (τοῦ 1915) καὶ «Nome City» 939 τ. γκρός (τοῦ 1900). KINEZOΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ήγόρασαν τὸ Νεοζηλανδικὸν μικτὸν λάινερ «Marana» 6497 τ. γκρός (τοῦ 1907). ΟΛΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ήγόρασαν αντι 3250 λιρῶν τὸ εἰδικὸν πλοίον λιμένων «Pindare» 1034 τ. γκρός (τοῦ 1914) καὶ 10 ἀλευτικά 1666 τ. γκρός, ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΕ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ήγόρασαν πέντε Γαλλικά ἀλευτικά 1261 τ. γκρός.

Παρ' INΔΩΝ ΔΙΑΛΑΥΤΩΝ ήγοράσθη τὸ παφωπλισμένον συνεπεία ζημιῶν ἐπιβατηγὸν ἀπὸ «Champavati» 769 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ παρ' ΑΓΓΛΩΝ ΔΙΑΛΑΥΤΩΝ ήγοράσθη αντι 1100 λιρῶν τὸ μικρὸν ἀτμοπλοίον «Abercraig» 440 τ. γκρός (τοῦ 1902).

LIVERPOOL
REA LIMITED.
*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α)Π "ΚΑΐΡΟ ΣΙΤΥ,,

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 τ.)

'Αναχωρεῖ διά ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ
'Αναχωρεῖ δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Παρασκευήν 16 'Ιουλίου 11 π.μ.
Σάββατον 24 'Ιουλίου 4 μ.μ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΕΣΩ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΟΥ Α)Π "CAΐRO CITY,,

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

Σπεύσατε πρός έγγραφην

Πληροφορία: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάττη-Τηλ. 43.027

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Τὸ ἄ)π «Θεμώνη» ἀπετεφρώθη

Κατά τὸ λῆσαν δεκαπεντήμερον ἐσημειώθησαν ἀδόσια περιπτώσεις ἐπικινδύνου ὑπερθερμάσεως φορτίων Πολωνικῶν γαιανθράκων, παραληγόντων ἐξ Δάντσιγκ η Γρένιας καὶ μεταφερομένων εἰς διαφόρους προορισμούς. Οὕτως, ἐρθασαν μὲν ὑπερθερμανούς τοῦ φορτίου τῶν εἰς Θεσσαλονίκην τὸ φορτηγὸν «Φλώρα», εἰς Αλγέριον τὸ φορτηγὸν «Κεραμιές», εἰς Πόρτ Σαΐδ τὸ φορτηγὸν «Ιθασος» καὶ εἰς Ντακάρ τὸ φορτηγὸν «Κωστῆς», ἐνῷ τὸ φορτηγὸν «ΘΕΜΩΝΗ» τῆς ἑταϊρίας «Κάσος», 3859 τ. γκρός, καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1929 ἱκολούθησε τὴν τύχην τοῦ φορτηγοῦ «Μαρία», ἀποτεφρωθὲν εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Φεργάντο Νορόντα. Η ἀπόλεια τοῦ ἄ)π «ΘΕΜΩΝΗ», ὑφελούμενη εἰς ἀνάφλεξην τοῦ εἰς Πολωνικῶν γαιανθράκων φορτίου τοῦ σκάφους, ἔλαβε χόραν ὑπὸ τὰς ἀπολούθους συνήθικας, ὡς ἐγνώσθη ἐκ τῶν διαβιβασθέντων φαδιοτηλεγραφιμάτων.

Τὴν 11ην προϊνήν τῆς 2ας 'Ιουλίου καὶ ἐνῷ χρόνῳ τὸ φορτηγὸν κατευθυνόμενον ἐξ Γρένιας εἰς Αργεντινήν, διέπλεε τὸν Νότιον Ατλαντικόν, εἰσιστούμενον εἰς ἀπόστασιν 120 μιλῶν Βορείων τοῦ Φεργάντο Νορόντα, παρετηρήθη κατανόησης ἐξερχόμενος ἀπὸ τὸ Νο1 κύτος. Ο πλοίαρχος τοῦ Γιούρας διέταξεν ἀμέσως τὴν λήψην ὅλων τῶν ἐνδειγμένων μέτρων πρὸς πρόληψην ἐνώπιόν του πυρός, παρ' ὃλας δικαὶας τὰς καταβληθείσας συντόνων προσπαθείας, ὀλόκληρον τὸ κύτον ἐφέλεγετο μετά τινας ὥρας, ἐνῷ πυκνός καπνός ἀνέθρωσε καὶ ἀπὸ τὸ κύτον Νο4. Τὴν 4.50 τυχερινήν ὥραν τῆς 2ας 'Ιουλίου διεβιβάσθη ἐξ τῆς Αργεντινῆς σημείου παραπλήσια μὲν αἴσουσαν ἔντασιν. Ήδη, πλὴν τοῦ Νο1, κατεῖται καὶ τὸ Νο4. Πλέοντεν μὲν ταχύτητα 8½ μιλῶν, συνοδευόμενοι ἀπὸ τὸ Αγγλικὸν λάινερ «Royal Star». Εργαζόμενα ἀκαταπαύστως πρὸς καταπλέμπιν τὸ περός.

"Ωραὶ τινὲς δραδύερον τὸ φορτηγὸν «Θεμώνη» ἔβασαν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς νήσου Φεργάντο Νορόντα, ὅπου καὶ προσπάραχθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν θέσιν Praia Caetorgo. Οἱ ὑπάλληλοι τοῦ σηματοφορικοῦ σταθμοῦ καὶ αἱ ἀρχαὶ τῆς νήσου παρέσχουν κάθε δυνατήν βοήθειαν πρὸς μεταφορὰν εἰς τὴν ξηράν παντὸς ἀντικειμένου δυναμένου νὰ πεισθῇ. Διὰ τὴν παροχήν βοήθειας εἰς τὸ καθόμενον πλοίον δὲν ἐπῆρον ναναγοσωστικά η οιμούλια εἰς Φεργάντο Νορόντα, εἰμὶ μόνον εἰς Περαναπλόνον.

Τὴν 6.45' μ.μ. τῆς 3ης 'Ιουλίου ἐκάπετο καὶ τὸ φορτηγὸν τοῦ Νο2, ὅποτε πλέον κατέστη ματαία κάθε περιάθρων προσπάθεια, ἀλλὰ καὶ ἀδύνατος ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου παρομονή, λόγῳ τῆς ηφαλῆς θεμωρωδίας καὶ τῆς πυραπτώσεως τῶν ἐλασμάτων τοῦ καταστρόφηματος. Τὸ περὶ δὲν εἶχε τὴν ώραν ἐκείνην μεταδοθῆ ἀζόμη εἰς τὸ διαιρέσιμα τοῦ «ερός - μπόνικερ».

Περὶ τὴν 7ην ἐπερινήν ὥραν τῆς 3ης τρ. μην. ἡρούσθησαν, κατὰ διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου οἱ προνοὶ καταζύνοντες τοῦ σκάφους καὶ τὸ πλήρωμα, ἐπιβάν τῶν λέμβων, ἀπέτηντο τὸν πυρόν. Μετ' ὅλην λόγῳ τῆς διαφορῆς, η πρώτα τῆς θεμώνης ἐπέστη κλίσιν καὶ ἀπέτησε μεγαλύτερον δύνισμα, εἰς τρόπον ὥστε η ἐπιφάνεια τῆς θαλάσσης ἥγινε τὸ «well - deck». Τὴν ἐπομένην 4ην 'Ιουλίου ὁ πλοίαρχος παρέσχε διὰ τοῦ σταθμοῦ τοῦ οικισμοῦ Φεργάντο Νορόντα τὴν ἀζόλουθον ἀναφοράν περὶ τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου:

"Ολόζληρον τὸ πλοίον πειράθεται ἀπὸ καπνὸν καὶ φλόγας. Τὸ κυρίως κατάστρωμα, ἀπὸ πρώτας μέραι τῶν μέσων τοῦ σκάφους, εὐθίσκεται ἐπὶ τὴν θαλάσσην. Τὰ ὑπερχραντεύοντα καταστρόφηματα κατα-

στρέφονται ἐκ τοῦ περός. Κάθε ἑλλής διασώσεως ἀδύνατος». Τὸ σκάφος ἀνεγράφη ἀρχικῶς εἰς τὰς Λονδίνειον ἀντασφαλείας μὲ 40 οὐρανίας καὶ ἀπολιμώνων μὲ 50 οὐρανίας, ὅτε καὶ ἀπευθύνθη ἐκ τοῦ πάνακος, θεωρηθὲν ὡς ἀδική ἀπόλεια.

Διὸ ίμέρας ἀργότερον, ἡ καταστρεπτικὴ πυρωπαῖα ἔξηρολούθει τὸ παμφάγον ἔργον τῆς, κατὰ δὲ τὰς διαβίβασθείσας ἐπὸ τοῦ λιμενάρχου πληροφορίας, τὰ κέντη No1 καὶ 2, τὸ «ερός μπώνκερ», ἡ τροφαποθήκη, τὸ μηχανοστάσιον, τὸ κύτος No3 καὶ τὸ ἐπόπτωμα τοῦ No4 εὑρίσκοντο ἐπὸ τὴν ἑπαράνειαν τῆς θαλάσσης. Τὰ ἑπερκατασκευάσματα ἀγέλεγοντο εἰστεῖ, οὐδεμίᾳ δὲ δινατῇ βοήθεια ἥδηνατο νὰ παρασχεθῇ ἐπὶ Περναμπούνον καὶ Ρίου Ιανείρου, ἐλλείπει διαθέσιμον ναναγοσωστικοῦ. Τὴν 8ην Ιουνίου ἐπήλεγαρφήθη, ὅτι ὅλα σχέδον τὰ ἔλασματα κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου εἶχον καμψῆν ἐκ τοῦ περός. Τὸ ἀποτελεσμένον φορτηγὸν ἦτο ἵσημασμένον ἀντὶ 45.000 λιρῶν μόνον.

Τὸ φορτηγὸν «Πίνδος» προσηράχθη

συνεπείᾳ ζημιῶν ἐκ συγκρούσεως

Τὴν προίσαν τῆς 8ης Ιουνίου ἐπήλεγαρφήθη ἐκ Ντακά, ὅτι σφοδρὰ σύγκρονοις ἔλαβε χώραν εἰς τὸν ἐκεῖ προλιμένα μεταξὺ τοῦ Ἀγγλικοῦ λαϊκοῦ «Perthshire» καὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Πίνδος». Τὸ Ἐλληνικὸν σκάφος, προερχόμενον ἐξ Ἀργεντινῆς μὲ φορτίον γεννημάτων δι'. Εὑρόπτην είχεν ἀγύρωφολοήσει εἰς τὰ ἀνοντά τοῦ Ντακά πλός ἀνθράκευσιν, ἐπέπειος δ' ἐπ' ἀπότο τὸ Ἀγγλικὸν «ελάνερο». Τὴν συγκρούσεως τὸ φορτηγὸν «Πίνδος» ἐπέστη σοβάρων ὄργηνα εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν καὶ ἀριστῶς εἰς τὸ μέσον τοῦ κύτου No3, εἰς τὴν ισαλὸν γραμμήν. Τὸ σιτοφορτίον τοῦ ἐν λόγῳ κύτου διέρρεεν εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνῷ παραλλήλως τὸ κύτον κατεκλύζετο ἀπὸ τὰ ἀπατασχέτων εἰσέρρεατα ὑδατα, ἀτινα ἥδηνάτουν νὰ συγκρατήσουν αἱ ἀντίλια τοῦ πλοίου.

Ἐνώπιον τοῦ κινδύνου νὰ βυθισθῇ τὸ φορτηγόν εἰς βαθέα ὑδατα ὁ πλοίαρχος ἔφερε τὸ σκάφος πλησίον τῆς ξηρᾶς καὶ τὸ ἡγυρωβόλησεν εἰς βάθος ὑδάτων πέντε ὄργην, ζητήσας συγχρόνως τὴν βοήθειαν ὄρμουλκῶν καὶ τὴν ἀδειαν τοῦ οἰκείου λιμενάρχου, ὅπως ὀδηγήσῃ τὸ σκάφος ἐντὸς τοῦ λιμένου πρὸς πλέοντεραν ἀσφάλειαν. Ἐν τῷ μεταξὺ ὅμοιος ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου ἀτέβαινε κρίσιμος, ὁ δὲ πλοίαρχος, διὰ νὰ προλάβῃ τὴν βύθισιν, ἡναγκάσθη νὰ προσαράξῃ τὸ πλοίον τοῦ εἰς ἀμμώδη ἀκτήν. Ρυμούλκη παρενοίσκονται. Εἰς τὰς Λονδίνειον ἀντασφαλείας ἀνεγράφη τὸ πλοίον μὲ 25 οὐρανίας.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (Κοσμᾶ): Κατευθυνόμενον ἐξ Ἀγγλίας εἰς Τζιμπούτι μὲ γαλάνθρακας ἡγγισε τὸν βυθὸν εἰς τὸ χιλιόμετρον 153 τῆς διοίγους τοῦ Σονέζ καὶ ἐπανέλλενεν εἰς Πόρτ Σάντ πρὸς ἐπιεύθρων. Οἱ προσοληφθέντες δύται ἀνεῦρον, ὅτι πολλὰ ἔλασματα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς ἐλύγησαν πρὸς τὰ ἔσω κατὰ 3 ἔως 6 ἵντσας εἰς μῆκος 33 ποδῶν. Ἐπίσης 22 συνδετικοὶ ἤλιοι εἰς τὰ ἔνθατα τοῦ κύτου No1 οἱ ἔχαλαφόδημοι καὶ τινες ἀπολέσθησαν, ἐνῷ ἀφετοὶ νομεῖς μετετοπίσθησαν καὶ ἔχουν ἀνάγκην ἐνισχύσεως. Οἱ ἐπιεύθρητοι συνέστησε προσωρινάς ἐπισκενάς διὰ τοιμέντου καὶ ξελίνουν ἀποτηγμάτων, ἀπέδειξε δὲ τὴν ἀνάγκην νέας ἐπιθεωρίσεως εἰς Τζιμπούτι μετα τὴν πλήρη ἐκφράστων. Τὸ πρόστιον εὐρέθη ἀνέπαφον, ὁ δὲ ἔλιξ μὲ ἔλαφαν βλάδην εἰς τὸ ἄκρον μᾶς πτέρυγος. Λί ἐπισκενά τὸν νομένων ἵσαν δισχερεῖς, λόγῳ τῆς ὑπάρξεως φορτίου εἰς τὸ κύτος No1, διετάχθη δὲ τηματική ἐκφράστως πρὸς διευρύνονταν τῶν ἐπισκενῶν. Τὴν 8ην Ιουνίου ἡ δηλ. ἡργασία ἐκφράστωσε, ἐπισκενών καὶ ἐπαναφορτώσεως εἶχε συμπληρωθῆ ὁ δὲ σκάφος λαβὼν πιτοποητικὸν νανιπλοίαν ἀπέλενεν διὰ τὸν προσορίσμον του.

(Ιουν. 28—Ιουλ. 7)

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ»: Έξ Λάντσιγκ μὲ φορτίον γιανινθράκων διὰ Μπόναν, εἰσῆλθεν εἰς τὸ Ἀλγέριον πρὸς ἐκφράστων ἐνὸς τμήματος ἐκ τοῦ φορτίου. Κατὰ τὸ ἄνοιγμα τῶν κυτῶν παρετηρήθη, ὅτι ἔξηρχετο ἔλαφος καπνὸς ἀπὸ τὰ κέντη No1 καὶ 2, τὸ φορτίον τῶν ὅποιων προσορίζετο

διὰ Μπόναν. Ό γιανάνθρακ εἶχεν ὑπερθερμανθῆ, διετάχθη δὲ ἀμέσως ὁ πλήρης ἀερισμὸς καὶ ἡ ταχεία ἐκφράστως τῶν κυτῶν No3 καὶ 5. Ἐπίσης ἐξεφορτώθη καὶ τιμία φορτίου τοῦ κύτου No1. Τὸ φορτηγὸν μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ προσορίσμου διὰ τὸ Ἀλγέριον φορτίου ἀπέλενεν διὰ Μπόναν, χωρὶς νὰ κατατεθῇ ἐπὸ τοῦ πλοιάρχου δήλωσις ἀδαρίας.

(Ιουν. 28—Ιουλ. 1)

«ΤΑΜΕΣΙΣ»: Άπο Σαγκάκην διὰ Λά Παλίς μὲ φορτίον ὄργης, προσέκρουσεν εἰς τὰ κρηπαδώματα τοῦ Λά Ροσσέλ, ἴποσταν ἔλαφος ζημιάς εἰς τὸ ποδόσταμα τῆς πώρας, κάπωι τῆς ισάλων γραμμῆς. Τὸ πλοίον ἐπιθεωρήθη ἔλαβε πιτοποητικὸν νανιπλοίας, ἀφού προηγούμενως ἔξετέλεσε προσωρινάς ἐπισκενών. Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τὸ φορτηγὸν παράδοσαν τιμία τοῦ φορτίου του εἰς Λά Ροσσέλ, κατηγορήθη εἰς Ρουέν πρὸς συμπλήρωμαν τῆς ἐκφράστωσέ του.

(Ιουν. 28—Ιουλ. 6)

«ΤΑΞΙΔΙΡΧΗΣ» (πετρελαιοπίνητον): Εἴχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ὅτι ἐθνισθή ἀνοικτά τῆς Πάργας. Συντιληφορματικὴ πληροφορία ἀναφέρουν, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ πετρελαιοπίνητον κατεποντίσθη τὴν 2αν προϊνή ὥραν τῆς 23ης Ιουνίου εἰς ἀπόστασιν 3 μιλῶν ἀπὸ τῆς θέσεως «Ἄρτζα» τῶν Ἡπειρωτικῶν παραλίων, εἰς πλάτος 39B, καὶ μῆκος 22—20A. Τὸ νανάγιον τοῦ κείται ἡδη εἰς βάθος 40 ὄργην, ὁ δὲ ἀνέλκυσίς του θεωρεῖται δυσχερής, ἀλλὰ καὶ δαπανηρά. Ο καταποντισμὸς ἐπῆλθεν ἀπὸ τὴν ἀκάπασθετον διαρροὴν ἐκ ὄργηματος τῶν ὑφάλων, προξενηθέντος ἀπὸ μετατόπιστον τοῦ φορτίου ἐκ τοῦ πλινθωνισμοῦ. Τὸ φορτίον συνίστατο ἐκ παλαιοπίνητων, είχε δὲ παραληφθῆ ἐκ Πειραιῶς καὶ μετεφέρετο εἰς τὸ Σονάρα. Τὸ ἐν λόγῳ σφάρος ἦτο 94 τ. γραφός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἀνήγνετο εἰς τὸν Ζ. Καλνέσανη (τῆς Σάμου) καὶ εἶχεν ἀσφαλίσθη παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόρδῳ.

(Ιουν. 1—5)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Σ.»: Κατευθυνόμενον ἐξ «Αμετερνταμί εἰς Ντόρμπλαν μὲ φορτίον λιπασμάτων ἡγυρωβόλησεν εἰς τὸν πρόλιμνα τοῦ Ντόρερ μὲ ζημιάς τινάς εἰς τὸ μηχανοστάσιον του. Μετὰ τὴν ἐπτέλεσιν τῶν ἐποδειζθείσων ἐπισκενών τὸ σκάφος ἔλαβε πιτοποητικὸν νανιπλοίας καὶ ἀνέχωσης διὰ τὸν προσορίσμον του.

(Ιουν. 29—Ιουλ. 1)

«ΛΟΥΔΙΑΣ» (κυνεγητική βυνθοκόρος): Ός εἴχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐθνισθή την νύκτα τῆς 23ης Ιουνίου ἐντὸς τῆς διανογμένης διώρυγος τῆς Χαλκιδίκης. Η ἀνέλκυση τῆς βυνθοκόρου ταῦτης ἐπετεύχθη τὴν 5ην Ιουνίου ἀνεν βοηθείας ναναγοσωστικοῦ, ἀπὸ δὲ τὴν γενομένην ἐπιθεώρησην διεπιστόμη, ὅτι τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημιάς. Βλάβαι τινές μόνον διεπιστόθησαν εἰς τὰ ἡλεκτρικά μηχανή-

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

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

ΑΝΩΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΝ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIO
ΕΤΑΙΡΙΑ
ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 44-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΩΛΗΤΑΙ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ματα της βυθοκόρου από το θαλάσσιον νόδωρο. (Ιουν. 28—Τούλ. 6)

«ΠΟΛΥΜΝΙΑ»: Έπισενάσαν εἰς Κονοταντινούπολην τάξ έκ συγρρύσεως ζημίας του έλαβε πιστοποιητικὸν νανοπλοίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ Ρίον Ιανέρον μὲ φορτίον Τονικικῶν γαιανθράκων. (Τούλ. 1)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ»: Κατερχόμενον τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου πεντὸν διὰ Σαΐν Τζών προσεύρουσεν εἰς Three Rivers ἐπὶ τοῦ ἡγυνθοβολημένου Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «HOPEDENE» ἀναμένοντος σειράν, δῶς μεταφερθῆ εἰς θέσιον ἔγκριτοστέος διὰ τὴν παράδοσον τοῦ ἔξ ἀρασούτον φορτίου του. Ἡ πρόσκρουσις ἔλαβε χώραν τὴν 2.30' πρωτήν τῆς 30ης Ιουνίου. Τὸ «Hopecene» ἐκτινάθη ἀπὸ τὴν πρόσθιν τῆς «Καλλιόπης» εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τῆς πρώσων του, αἱ δὲ ζημίαι ἐπεξετάθησαν κατὰ μῆρος τῆς πλευρᾶς μέχρι τῆς γεφύρας. Ἐκ τῆς προσκρουσίου διετρήθησαν μερικά προφατὰ ἔλασματα τοῦ Ἀγγλικοῦ, ἀνάθη τῇ ισάλῳ γραμμῆς προεκλίθησαν δὲ σημαντικά ζημίαι εἰς τὸ κατάστροφον καὶ τὰ ἐπ' αὐτοῦ ὑπερχατοσεύματα. Τὸ κάτω καὶ τὸ ἄνω ἄρχον τῆς γεφύρας τοῦ «Hopecene» παρεσύρθησαν καὶ δέοντα νανοποιητικά λέμβοι ἡγριστεύθησαν. Ζημίαι εἰς τὰ ὑψηλά δὲν ἔπεστη τὸ Ἀγγλικὸν πλοῖον, δὲν παρετρηθῆ δὲ διαρροή εἰς τὰ κόπτη του. Τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἔπεστη ἀσημάντος τινάς ζημίας, ἀφοῦ δὲ παρέμεινεν εἰς τὸν τόπον τῆς συγχρονεως, ἔως διον τὸ διεπιστόθι, διὰ τὸ Ἀγγλικὸν δὲν διέτρεψε κανένα κινδυνόν, ἐξηρολούθησε τὸν πλοϊον τοῦ διὰ Σαΐν Τζών. (Τούλ. 1—4).

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ»: Εἴτε Ἀργεντινῆς διὰ Μόντεραλ προσήγγισεν εἰς Σαΐν Τόμας μὲ ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον του. Προσοργινὰ ἐπισκεναὶ ἔξετελέσθησαν καὶ τὸ πλοϊον ἐφοδιασθὲν μὲ πιστοποιητῶν νανοπλοίας ἐξηρολούθησε τὸ ταξίδιόν του. (Τούλ. 1—6)

«ΦΑΩΡΑ»: Προερχόμενον ἐξ Στέττιν μὲ φορτίον γαιανθράκων εἰς παραλαβὴν τῶν Κρατικῶν οἰδηροδόμων κατέπλενεν εἰς τὴν Θεσσαλονίκην μὲ ὑπερθέμαντον τοῦ φορτίου εἰς τὸ κύτος Νο2. Πέρδες ἀποσύδησην τῆς πρωκτᾶς ἐφρίψθη εἰς τὸ ἔν λόγῳ κύτος ποστῆς ὑδάτος, ἐξητήθη δὲ ἡ ἐνέργεια ἐπιθεωρήσεως.

«ΙΘΑΚΟΣ»: Κατέπλενεν εἰς Πόρτο Σουδάν ἐξ Γδύνιας μὲ ὑπερθέμαντον τοῦ θαλασσῶν τοῦ Σαΐν Τόμας μὲ ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον του. Προσοργινὰ ἐπισκεναὶ ἔξετελέσθησαν καὶ τὸ πλοϊον ἐφοδιασθὲν μὲ πιστοποιητῶν νανοπλοίας ἐξηρολούθησε τὸ ταξίδιόν του. (Τούλ. 3)

«ΚΩΣΤΗΣ»: Εἴτε Γδύνιας μὲ φορτίον Πολωνικῶν γαιανθράκων ἔφθασεν εἰς Ντακάρ μὲ ὑπερθέμαντον εἰς τὰ κύτη του. Διετάχθη ἀμεσος ἀερισμὸς τῶν κυτῶν, μὴ ἐπαπολούθηση δὲ ἐπιθεωρήσεις. (Τούλ. 4)

«ΝΗΡΙΤΟΣ»: Λ' Αποπλεῖσαν ἐξ Λάντσιγ μὲ γαιανθρακοφορτίον διὰ Νότιον Ἀμερικὴν ἡγυνθοβόλησαν εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Κοπεγχάγης μὲ σοβαρὰς ζημίας εἰς τὰ ὑψηλά του καὶ διαρροήν μετὰ κόπου συγκρατούμενην. Αἱ ζημίαι προηῆθον ἐξ προσαρθρεως εἰς τὰ ἀβαθή πλοϊον τοῦ Dragor. Δύτια ἐπιχειρούσαντες νὰ σταματήσουν τὴν διαρροήν δὲν ἥδυνθησαν νὰ ἐργασθῶνται ιανοποιητικῶς, δι' ὃ καὶ μεθωπούσιθ τὸ οξάρος εἰς τὸν λιμένα τῆς Κοπεγχάγης. Τὸ τάντον τὸν φόρον καὶ τὸ κύτος Νο1 διαρρέουν, ἐνῷ τὸ Νο1 τάντον τὸν ἔμματος κατεύλωσθη, χωρὶς νὰ είναι ἐφικτὴ ἡ ἀντλησις τῶν ὑδάτων. Οἱ ἐπιθεωρητὴς συνέστησεν ἔκφρωσιν, ἵνα δυνηθῇ τὸ σκάφος καὶ δεξαμενούσῃ πρὸς ἐπιθεωρήσους καὶ ἐποκεντησοῦνται τοῦ θαλασσῶν τοῦ σκάφους φαίνεται, ὅτι περιορίζονται εἰς τὸ Νο1 τάντον καὶ εἰς τὸ Νο1 ἀριστερὸν διπλόμενον, ἡ διαρροή που δύοτον ἀνέρχεται εἰς 212 ἵντσας ἀνά 20' λεπτὰ τῆς ὥρας. Ζημίαι τινὲς ἀπάροικους καὶ εἰς τὸ φόρον. Διετάχθη ἡ ἐκφρωσις 2000 τόννων, ἵνα δεξαμενούσῃ τὸ πλοϊον, ἔτον δὲ ἀποδε-

Εἰδοποίησις «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος»

Εἰδοποιούνται πάντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ ἀντιρρόσωποι μας ἐν Θεσσαλονίκῃ, διωρίσθησαν οἱ κ.κ. ΑΛΛΑΔΟΥΦ καὶ Σία (Μητροπόλεως 10) πρὸς οὓς δέονταν νὰ ἀπενθύνωνται πάντες οἱ δύωσδήποτε ἔχοντες δοσοληψίας μεθ' ἡμῶν.

Ἐκ τῆς Διεύθυνσεως τοῦ «Ἐλλ. Νηογνώμονος»

ζῆτη ἀδύνατος ἡ ἔξασφάλισις τοῦ νανοπλοίου τοῦ σκάφους διὰ προσωρινῶν ἐποκεντησῶν, τότε διὰ ἐκτελεσθοῦν δριστικὰ τοιαῦτα, διὰ τὰ παραστὴ ἀνάγκη ὀλοκληρωτικῆς ἐκφροτάσεως. Ἐξητήθησαν προσφοραὶ διὰ τὴν ἐκφρωτῶν καὶ διὰ τὰς προσφοράς. (Τούλ. 4—8)

«ΛΥΡΑΣ Ν.»: Έξ «Ιμπριγχαρ μὲ φορτίον γαιανθράκων κατέπλενεν εἰς Μοντεβίδεο. Οἱ πλοιάροις ἀνέφερεν εἰς τὰς ἐκεῖ λιμενικὰς ἀρχὰς, διὰ τὰς διάσκεψεις καὶ συναρμοτάσιον τὸν θυμὸν πλησίον τοῦ English Bank, ἀλλὰ προφανῶς δὲν ἐπέστη ζημίας, οὔτε παρετηρήθη διαρροή τῶν κυτῶν. Πάντως μετὰ τὴν ἐκφρωτῶν θάτη πλοϊον.

(Τούλ. 5)

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ»: Άνανθρωποισ τὸν θυμὸν τοῦ Ιανούλιον, ἐπανέπλενεν μετὰ τίνας ὥρας, συνεπειά ἐλαττοματικῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν του. Ἐπηρολούθησεν ἐπιθεωρήσεις τοῦ μηχανοστάσιον, μετὰ δὲ τὴν ἐκτελεσθεῖσαν τῶν ἀποδειχθεῖσῶν ἐποκεντησῶν καὶ τὴν χορήγησιν ποτοποιητῶν νανοπλοίας, ἀνεχώρησεν ἐν νέον τὸ φορτηγὸν τὴν 4ην Τούλιον διὰ τὸ προσωμόν του. Καθ' ὃν δρόμον δύος διέπλεε τοῦτο τὸν διώρυγα τοῦ Κιέλου διὰ Κενή, συνεκρούσθη, τρία γιλιόμετρα ἀπὸ τοῦ Μηδονόμποτελ-κούνγκα, μὲ τὸ Γερμανικὸν ἀπότολον «CLAUS BOGE», ὅπερ κατηρθύνθη μὲ φορτίον ζηνέιας εἰς Ρουέν. Ἀμφότερα τὰ σάλινα ἐπέστησαν ζημίας, τὸ Ελληνικὸν δύος διετρηθῆ εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν καὶ κατηρθύνθη εἰς Κίελον. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητῆς ἀπεφάνησαν, διὸ τὸ πλοϊον δὲν εἶναι νανοπλοίον, πρέπει δὲ νὰ ἐπεκλέσῃ τὰς ἀποδειχθείσας ἐποκεντησῶν, διὰ νὰ λάβῃ πιστοποιητῶν νανοπλοίας καὶ συνεχίσῃ τὸ πλοῦν του.

(Τούλ. 2—8)

«ΕΒΗ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Βαλτικῆς μὲ φορτίον ζηνέιας εἰς Νότιον Αφρικήν προσήγγισεν εἰς Φλότσιγκ πρὸς ἀνθλάκενσιν. Διαρκοῦσης τῆς ἐργασίας ταύτης τὸ σκάφος σοβαρὰ κλίσιν πρὸς τὴν ἐπέραν αὐτοῦ πλευρὰν, αἱ δὲ λιμενικαὶ ἀρχαὶ ἐχαρακτήρισαν τὸ πλοϊον, ὡς μὴ νανοπλοίον. Κατόπιν τούτου ἐταξιτοποίηθη ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου, ἀφοῦ δὲ τὸ πλοϊον ἀπέκτησε τὴν ισορροπίαν του καὶ ἐπιθεωρηθῆ ἀπέπλενεν διὰ τὸν προσωμόν του.

(Τούλ. 6—8)

«ΟΡΟΣ ΠΗΛΙΟΝ»: Αγγελλεταί ἐξ Βαλτιμόρης, διὰ προσήρχεντες τὸ φορτηγόν μας τοῦτο εἰς τὰ ἀβαθή τῆς νήσου Sharps, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνέντονται ποιητικές τοῦ φορτίου πολλαὶ τίνας ὥρας καὶ κατέπλενεν αὐθημερόδεν εἰς τὴν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης.

K. KΡΑΛΙΔΗΣ & A. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ - ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ - ΝΑΥΤΗΓΟΙ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘ. EXPER

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΡΙΟ. ΤΗΑ. 43-288

Ἐπιθεωρησεῖς πλοίων, ἐποπτεῖαι ἐποκεντησῶν, πραγματογνωμούσια ἀβαθῶν αὐλα.

Μελέται νανηγήσεων καὶ μετατροπῶν πλοίων, μελέται ἐλέκτων, καταμετρήσεις αὐλα, παρὰ διπλωματόζων Ναυτηγῶν μὲ δεκαπενταή πεζίνων Εθνοπατέρων Ναυτηγείων. Μελέται Κοττέρων. ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Τῶν Οίζων

WALLSEND SLIPWAY & ENGINEERING CO. LTD. WALLSEND ON TYNE

Μηχανικάτα καύσεως πετρελαίου ξηρᾶς καὶ θαλάσσης. Εγκαταστάσεις θαλάσσης σημεροῦ ἐπὶ δύοις σταθμοῖς την 212 ἵντσας, ἐν αἷς καὶ τῶν ἀποτολοίον «Κάιρο Σίτι», «Αργεντίνα», «Φρίντων», «Ἀργολιδώς», «Ακρόπολης», «Κλειώ», αἱ περισσότεραι ἐκτελεσθεῖσαι ἐν Πειραιεῖ ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων.

LINHOLMEN - MONTALA LTD. GOTHEBVRG

Προθεωρητῆς τροφοδοτικῶν ὑδάτος τύπου ἐπιφανείας, μονοὶ καὶ διπλοὶ Single & Two stage surface feed heaters. Βεβαιώθεται οἰκονομία καυσίμων ὥλης ἐξ ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀποτολοίον «Φραγκοκύλα Βροντίσιο» καὶ «Υδρούσα» δύο περίπου τόννων ἡμερησίως.

Αντιπροσωπεῖα δι' Ἑλικας, Αἴγανας, Αλιβάνους αὐλα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων δλων τῶν προειλεύσεων. Ανθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὄρους λίαν συμφέροντας.

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

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

σελ. 13)6, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Ρόπτερνταμ 5500 τ. διὰ Πειραιᾶ 14)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΖΗΝΟΒΙΑ» ἐξ Δάντσιγκ 5000 τ. διὰ Μάλταν 16)9, καντσέλλο 15 Ιουλίου.

«ΗΡΩΝ» ἐξ Ρόπτερνταμ 2000 τ. φιονέλ διὰ Θεσσαλονίκην 15)9 ἄ.φ. «ΚΕΙ-ΙΙ ΚΟΡΣΟ» ἐξ Εμδεν 6200 τ. διὰ Πάτρας καὶ Καλάμας (φιονέλ) σελ. 17)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΑΗΙΣ» (Πεζά) ἐξ Δάντσιγκ 2300 τ. διὰ Νίσιαν 19)6, ἄ. φ. «ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Ρόπτερνταμ 2700 τ. διὰ Λισσαβώνα 13)9, φόρτωσις Ιούλιον.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΙΜΟΖΑ» ἐξ Δουνάβεως 4500 τ. γεννημάτων διὰ Αμβέρσαν ἦ Ρόπτερνταμ 20)—, δψιὸν ἐξ Κωνσταντίνης 16)6, φόρτωσις 9—31 Ιουλίου.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 105 βαγ. ξυλείας δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 8.15.0 τὸ βαγόνιον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομικοῦ) ἐξ Δουνάβεως 105 βαγ. ξυλείας δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 8.7.0, καντσέλλο 15 Ιουλίου.

«ΦΡΟΥΛΑ» ἐξ Δουνάβεως 115 βαγ. ξυλείας διὰ Χάϊφαν καὶ Πόρτα Σαΐδ λ. στ. 8.15.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΧΩΝ» ἐξ Δουνάβεως 130 βαγ. ξυλείας δι' ἔνα λιμένα Ανατ. Ελλάδος λ. στ. 7. 2. 0, ἐάν δύο λιμένας 7.5.0, καντσέλλο 20 Ιουλίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως (πλήρες φορτίον) γεννημάτα καὶ ξυλείας δι' Ελλάδα 10)— διὰ τὰ γεννημάτα καὶ λ. στ. 7.5.0 κατὰ βαγόνιον διὰ τὴν ξυλείαν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» ἐξ Δουνάβεως 115—125 βαγ. ξυλείας διὰ Τρίπολιν καὶ Βηρυττοῦ λ. στ. 7.5.0, φόρτωσις Ιούλιον.

—Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΔΙΩΝΗ» ἐξ Πότι 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντσιγκ 14)3, Ιουλίου.

«ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ» ἐξ Πότι 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γένοβαν ἦ Πόρτο Φερράριο 11)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΡΑΝΙΚΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6.000 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου, Χοῦλ, Αμβέρσαν ἦ Ρόπτερνταμ 16)6, Λίβερπολ, ἦ Εισβούλου 16)9, μὲν βάσιν ἐπὶ τῷ δ. w. φόρτωσις Ιούλιον — Αὔγουστον.

«ΤΑΣΙΣ» ἐξ Μαριοντόλεως 7200 τ. ἀνθρακίτον δι' Αγιον Λαυρέντιον 20)6, φόρτωσις 2—15 Αὔγουστον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 16)6, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Νοβορωσίδης 700—800 στάνταρτς ξυλείας διὰ Καζαπλάγκαν 14)— τὸ κυβ. μέτρον, ἐάν διὰ Δονδλίνον 80)— τὸ στάνταρτ, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' ὕδαιμένους λιμένας Αγγλίας 17)6, δψιὸν Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 16)9, φόρτωσις 18—21 Ιουλίου.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Σέτουπαλ 2900 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρουέν ἦ Δονγκέρον 12)—, ἐάν Νέντην 11)9, καντσέλλο 15 Ιουλίου.

«ΛΕΡΟΣ» ἀπὸ Στρατόν 1200 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3)3 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Σέττας 1500 τ. φωσφάτων διὰ Δούναβιν 6)10,, ἄ. φ.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ Η» ἀπὸ Φολλόνικα 1400 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 4)6, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΝΑΡΚΙΣΣΟΣ» ἐξ Χούέλβας 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νέαν Υόρουν, Φιλαδέλφειαν ἦ Βαλτιμόρου 16)—, καντσέλλο 22 Ιουλίου.

«ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗ» ἀπὸ Τραγάνα 5500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντσιγκ 13)3, φόρτωσις τέλη Ιουλίου — ἀρχὰς Αὔγουστον.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἐξ Αναβόσιου 2200 τ. ἀλατος διὰ Θεσσαλονίκην 90 δρ. πατὰ τὸν. ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἐξ Αναβόσιου 2200 τ. ἀλατος διὰ Θεσσαλονίκην 90 δρ. 16)6, φόρτωσις ἀρχὰς Αὔγουστον.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Σπαλάτου 1700 τ. τοιμέντων δι' Αλεξάνδρειαν 5)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΥΚΟΝΟΣ» (ex «LA MASTA») ἐξ Σέττας 1700 τ. ἀσφάλτου διὰ Λονδίνου 19)6, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Σπαλάτου 1800 τ. τοιμέντων διὰ Κωνσταντινούπολιν 7)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΑΛΛΙΑΝΗ» ἐξ Σφάξ 2500 τ. ἀλατος διὰ Βορδὼ 15)6, ἄ. φ.

«ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ» ἐξ Θεσσαλονίκης 3000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Καλαί 13)—, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΘΗΡΑΣΙΑ» (ex «ΧΙΟΣ») ἐξ Μάρκης 1900 τ. χρωμίου διὰ Γένοβαν 11)—, φόρτωσις 20—30 Ιουλίου.

«ΖΗΝΟΒΙΑ» ἀπὸ Σούδα 5000 τ. φωσφάτων δι' Αμβούφγον — Χάρηποντος 14)6, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστον.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Σουέζ 1300 τ. πίσης διὰ πέντε λιμένας Ελλάδος 12)6, φόρτωσις τέλη Ιουλίου — ἀρχὰς Αὔγουστον.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἀπὸ Στρατόν 2600 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δουνάβιν 3)9 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐξ Σφάξ 3350 τ. φωσφάτων διὰ Βορδὼ 13)3, συνήθεις δρος, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἀπὸ Σάνι Αντικο καὶ Καρλοφόρτε 2100 τ. μεταλλευμάτων διὰ Καλαί 12)6, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἀπὸ Σεμπένιο 800—900 στάνταρτς ξυλείας διὰ Μάντζεστερ 64)— τὸ στάνταρτ, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Σέτουπαλ 2700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Καλαί 12)—, φόρτωσις Αὔγουστον.

—Ἐκ τῆς Απω Ανατολῆς

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἀπὸ Σαΐγκον 9000 τ. δρῦζης διὰ Μασσαλίαν Βορδὼ, Ρόπτερνταμ 40)3, ἐάν ἀπὸ Χαϊφόγκ μὲ συμπλήρωσιν εἰς Σαΐγκον 40)9, φόρτωσις Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΛΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» ἀπὸ Χαϊφόγκ καὶ Σαΐγκον 11.000 τ. δρῦζης διὰ Μασσαλίαν — Βορδὼ — Ρόπτερνταμ 39)6, ἐνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΕΛΕΝΗ» ἀπὸ Σαΐγκον 8500 τ. δρῦζης διὰ Μασσαλίαν — Βορδὼ — Ρόπτερνταμ 42)6, ἐνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΓΑΛΑΞΙΑΣ» ἀπὸ Καράτσι 7520 τ. ἐλαφρῶν γεννημάτων δι' θοισμένους λιμένας Αγγλίας 32)6, φόρτωσις Ιούλιον.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΔΗΜ. ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Νέας Υόρους 7500 τ. πλακασιδήρων δι' Αγγλίας 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—21 Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ» ἀπὸ Wabana 8000 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόπτερνταμ ἦ Εμδεν 10)— φίο, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 10 Αὔγουστον.

«ΠΗΑΡΑΣΤΟΝ» (Βλάσσος) ἐξ Νόρδερον ρεῖνες 7500 τ. πλακασιδήρων δι' Αγγλίας 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 17—31 Ιουλίου.

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» ἀπὸ Pugwash ἦ Pietou 1700 στάνταρτς ξυλείας δι' ἐνα λιμένα Δυτικῆς Αγγλίας Ἠ Ανατολικῆς Ιορδανίδης 95)— κατὰ στάνταρτ, δρῦν δύο λιμένας 27)6, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ Αλμπανυ—Σαβάνας 6000 τ. πλακασιδήρων δι' Αγγλίας 25)6, ἐνα λιμένα βάσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 7—22 Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» ἐξ Τάμπας 7300 τ. φωσφάτων διὰ Γκάρστον 17)3, ἀμεσος φόρτωσις.

—Τάχιμ τσάρτερος

«ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» 7400 τ. d.w. «τάχιμ - τσάρτερο» δι' ἐνα ταξίδιον Βορείου Αμερικῆς — Εδώρου 9)—, παραλαβὴ εἰς Αγιον Λαυρέντιον, Ιούλιον, παράδοσιν εἰς ἐνα λιμένα Αγγλίας.

«ΝΗ-Ι-ΟΝ» 8300 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» διὰ 3 ένως 6 μῆνας, εἰς ταξίδια Βορ. Ατλαντοῦ 6)6, παραλαβὴ εἰς Αλεξάνδρειαν 7—15 Ιουλίου, παράδοσις εἰς ἐνα λιμένα Αγγλίας — Κόντινεντ ἦ Βορ. Αμερικῆς.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7920 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» δι' ἐνα ταξίδιον Βορείου Αμερικῆς — Εδώρου δολ. 2)25, παραλαβὴ εἰς Νέαν Υόρου 7—15 Ιουλίου, παράδοσις εἰς Αγγλίαν Ἠ Χάροντη — Αύδοντον μετά τὴν συμπλήρωσιν τῆς μεταφορᾶς.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» 7300 d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» δι' ἐνα ταξίδιον Β. Αμερικῆς — Εδώρου 9)—, παραλαβὴ εἰς Gaspe Ιουνίου, παράδοσις εἰς Αγγλίαν Κόντινεντ.

«ΚΑΣΟΣ» 8900 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» δι' ἐνα ταξίδιον Χίλις (νηστάτα) δι' Εδώρου 7)6, παραλαβὴ εἰς ἐνα λιμένα τῶν Ηνιομένων Πολιτειῶν 25 Ιουλίου ἦστις 15 Αὔγουστον καὶ παράδοσις μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς μεταφορᾶς, εἰς ἐνα λιμένα Αγγλίας — Κόντινεντ ἦ Μεσογείου.

—Ναυλώσεις τάνκερος

«ΜΥΡΙΑΜ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ηνιομένων Πολιτειῶν) 10.000 τ. πετρελαίου διὰ Σαντάντερ 61)—, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΤΑΣΟΣ» 6400 τ. d. w. «τάχιμ - τσάρτερο» δι' ἐνα ἔτος (παντοία ταξίδια) λ. στ. 2100 μηνίσιος, ἔναρξης τέλη Ιουλίου.

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

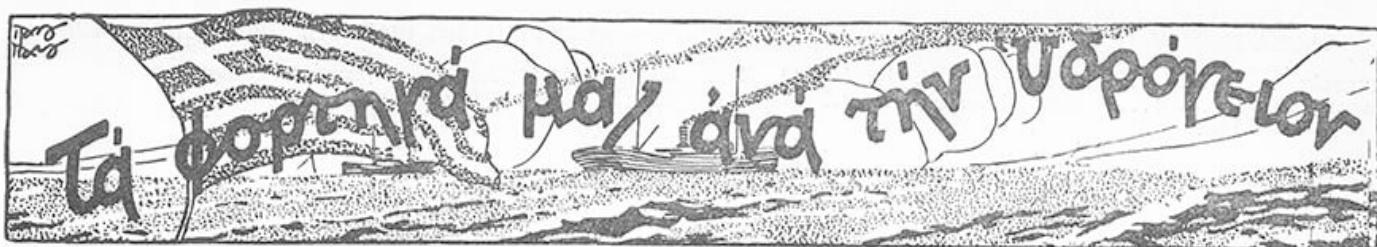
NAYTIKOI ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

AΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-KEPKYRA	CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)
WOODLEY-CORFU	BENTLEYS'-WATKINS
THAEOFONI	ABC. 5 & 6 MARCONI

THAEOFONI 2-23 & 4-72



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος ναυπ.

Τόν.

γκρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ΈΤΟΣ ΝΑΥΠ.	ΤΟΝ. ΓΚΡ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	διηλθε Ηβραϊτάρ 1 Ιουλ. διά Βορδώ, έφθ. 9
Άγιος Βλάσσιος	Ιερ. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεξ. Ιμιαγχα 3 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Άγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	διηλθε Μαδέρας 30 Ιουν. διά Χάρδην, έφθ. 6 Ιουλ. εις Τράπανι 1 Ιουλ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	έφθ. Βενετία 4 Ιουλ.
Άγια Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ	13	4572	έφθ. Γραναπούρογκ 29 Ιουν. καὶ Στέττιν 10 Ιουλ.
Άγια Βαρθάρα	Φρ. Στύλα καὶ Σία	04	2425	διηλθε Περγαμπούδε 29 Ιουν. διά Ροζάριο
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	έφθ. Ροζάριο 3 Ιουλ.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	έφθ. Μπουένος "Άρρες φόδες 1 Ιουλ.
Άγιος Μάρκος	Γ. Τούλιβα	19	4514	έφθ. Γαλάτσι 9 Ιουλ.
Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	άνεξ. Βίμλοργκ 10 Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	εις Φετιγκ 1 Ιουλ. ἐπὸ φόρτωσιν
Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	έφθ. Μπουένος "Άρρες 3 Ιουλ.
Άδάμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουλ.
Άδάμαστος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	14	5491	διηλθε Κονγκόπολη 27 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	άνεξ. Αβις 8 Ιουλ. διά Γδύνια
Άδαμ. Π. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	έφθ. Μόζι 5 Ιουλ.
Άδελφότης	άδ. Καρρᾶ	17	5838	εις Χούλλ. ἀπὸ 15 Ιουν.
Άθανάσιος	Ν. Ανικαρδοπούλου	07	4295	άνεξ. Bundiburg 19 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Άθηνη Λιθανοῦ	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	διηλθε Σάν Τόμας 3 Ιουλ. δι' Αγίου Λαζαρέντιον
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεξ. Ρόττερνταμ 4 Ιουλ. διά Μοσταγάνεμ
Άιγαλι	Γ. καὶ Α. Φόκια καὶ Σία	96	1406	άνεξ. "Αιστεργταμ ἀπὸ 9 Ιουν. διά Μπέρια
Άιγαλιον	Έτ. «Άιγαλιον» Α.Ε.	19	5285	άνεξ. Νέαν Υόρζην 30 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άνεξ. Πειραιά 11 Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
Άικατερίνη Πέππα	Χρ. Πέππα	89	1800	άνεξ. Ρόττερνταμ 3 Ιουλ.. Γιβραϊτάρ 11 διά Πειραιᾶ
Άικατερίνη Τ.	Δ. Τερμάζου	17	2560	διηλθε Κριστούπαλ. 28 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεξ. Γκάιμπερ 7 Ιουλ. διά Χάμπτον φόδες
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	διηλθε Μαδέρας 30 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	άνεξ. Νέαν Υόρζην 30 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
Άιτς Γιώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεξ. Νιούπλορτ 29 Ιουν. δι' Ονέγγια
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεξ. Βενετία 24 Ιουν. διά Σμύρνην
Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Ιουλ.
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμιντζῆ	06	4343	διηλθε Οδζάν 6 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεξ. Πειραιά 3 Ιουλ. διά Βιζαγαπατάμ
Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	άνεξ. Πέρατο Νατάλ 15 Ιουν. διά Καλαΐ
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	άνεξ. Χούλλ. 3 Ιουλ. διά Κέρι
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Μονμαρον 2 Ιουλ.
Άνδρεας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	άνεξ. Πλότ Σαδ 6 Ιουλ. διά Τζιμπούτι
Άνδρέας	Σ'Ιόνιον Α. Ε.	19	6566	ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινῆς διὰ Λὸν "Άντζελες, 1 Ιουλ.
Άνδριώτης	Νικ. Κεδωνιέως	12	4393	άνεξ. Μπουένος "Άρρες 2 Ιουλ. δι' Αγ. Βιζέντιον
Άννα	Ν. Ανικαρδοπούλου	19	5173	άνεξ. "Εμδεν 3 Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Μπουένος "Άρρες 10 Ιουλ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	άνεξ. Καλζούταν 26 Ιουν., Κολόμπι 5 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράζη	13	5411	έφθ. Οντάνς 26 Ιουν. καὶ Στοκχόλμην 4 Ιουλ.
Άννα Μαρία	Μάντυα καὶ Βιντιάδη	85	1272	άνεξ. Μπόναν 4 Ιουλ. διά Γένοβαν, έφθ. 7
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5655	διηλθε Παναμάν 9 Ιουν. διά Καμαΐση
Άννα Τ.	Α. Τεργάζου	06	2728	άνεξ. Πειραιά 30 Ιουν. διά Τίναδα, έφθ. 6 Ιουλ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλιον	05	3298	άνεξ. "Εμδεν 27 Ιουν. διά Βόλον, έφθ. 14 Ιουλ.
Άντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	15	3729	διηλθεν Αγ. Βιζέντιον 30 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Άντώνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 Ιουν. διά Τίναδα, έφθ. 6 Ιουλ.
Άντώνης Μίχαλος	άδ. Βλασπόπουλοι	17	1957	διηλθεν Αγ. Βιζέντιον 28 Ιουν. διά Τίναδα, έφθ. 6 Ιουλ.
Άντώνης Γεωργαντής	Κ. Μιχάλιον	01	3514	κενονομάσθη «ALGA», Ιταλικὸν
Άντώνης Σταθάτος	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 28 Ιουν. δι' Ιφονῆς
Άξιός	έτ. Δ. Ά. Σταθάτον	20	3836	έφθ. Μπάρεντσποργκ 26 Ιουν.
Άργολικός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	άργει Πειραιᾶ 30 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Άρης	Μαροή Εμπιτιώκου	21	4786	διηλθε Ηβραϊτάρ 29 Ιουν. διά Βόριγκυτον, έφθ. 6 Ιουλ.
Άριστ. Α. Γουλανδρῆς	Μ. Ξυλά	14	4810	έφθ. "Άδεν 27 Ιουν. καὶ ἀνεξ. 9 Ιουλ. διά Καλζούταν
Άρκαδία	Ι. Νικηφόρου— Ε. Λαμοῦ	12	4745	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 30 Ιουν.
Άρτεμις Πήττα	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	άνεξ. "Αρχαγγέλον 27 Ιουν. διά Δουβλίνον, έφθ. 9 Ιουλ.
Άρχαγγελος	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Γαλάτσι 25 Ιουν. καὶ Βόλον 5 Ιουλ.
Άρχων	Δ. Λιβανοῦ	06	1433	έφθ. Μαροήλι 3 Ιουλ. καὶ Πειραιᾶ 9 Ιουλ.
Άσημίνα Μπάτικα	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	διηλθε Κολόπιο 29 Ιουν. διά Καλαΐ
Άστερισσα	Κωστή Λαμοῦ	21	1364	έφθ. Οινόπας 29 Ιουν. Εἴτα δὲ Λούναβιν
Άστηρη	Π. Μάταικα	95	1344	άνεξ. Πειραιᾶ 10 Ιουλ. διά Σπλατάτον
Άτλαντικός	Ι. Γαλάζη	14	4211	διηλθε Ηβραϊτάρ 1 Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Άτλας (τάνκερ)	Ι. Α. Ταζμιντζῆ	04	3313	διηλθε Ηβραϊτάρ 1 Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Άϋρα	Θερ. Σταφυλοπάτη	96	1350	άνεξ. Στέτταν 2 Ιουλ. διά Πόρτ Λυοτά, έφθ. 10
Άφροδεσσα	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Μόντρεαλ 4 Ιουλ.
Βαθύ τῆς Σάμου	«Τρανσπλετόρ» Α.Ε.	09	4009	έφθ. Κονοτάντζαν 7 Ιουλ.
Βαρθάρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Στινά	12	4652	διηλθε Μοντεβίδεο 25 Ιουν. διά Σαίν Τόμας
Βασ. Δεστούνης	Άδ. Κιρτάτα	05	2529	άνεξ. Στέττιν 26 Ιουν., Γιβραϊτάρ 8 Ιουλ. διά Σπλατάτον
Βασ. Α. Πολέμης	νίων Δ. Παγγάλεση	12	1556	έφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουλ.
Βάσσος (τάνκερ)	Άθ. Ζωπόδηλον	10	1354	έφθ. Γένοβαν 26 Ιουν.
Βέλγιον	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Σάντα Φέ 25 Ιουν.
	Γκ. Γρούμα	07	3420	άνεξ. Σόντερλαντ 24 Ιουν. διά Πλέιτ
	Ίω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεξ. Λά Παλλίς 1 Ιουλ. διά Κέϋ Ούεστ
	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άνεξ. Αμβέρσαν 2 Ιουλ., Γιβραϊτάρ 8 δι' Αλεξάνδρειαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βικτωρία	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	διηλθε Σονέζ 26 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. Portishhead 5 Ιουλ.
Βιολαντή Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	έφθ. 'Υμονύντεν 3 Ιουλ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	διηλθε Λόντγενεν 2 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	έφθ. Μόδι 4 Ιουλ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άνεχ. Μπονένος "Αύρες 8 Ιουλ. διά Ντακάρ
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Ιουλ.
Γαλαξίας	Μάρκ. I. καὶ Γ. Ν. Λέρα	18	4393	έπόδισε Σονέζ ἀπό 18 Ιουν. 'Επισκευή
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	εἰς Σέονταν ἀπό 1 Απριλ.
Γαρουφαλιά	Σπωρ. Λαμοῦ	14	4708	άνεχ. Γκαίμπεκ 29 Ιουν. διά Wabana
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» A.E.	09	1977	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Ιουλ. καὶ 'Αμβούργον 13
Γεώργιος	N. Λαγούτη	10	2216	άνεχ. Keret 25 Ιουν. διά Γκάρστον, έφθ. 6 Ιουλ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	έφθ. Ρίον 'Ιανέρον 5 Ιουλ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4345	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διηλθε Ντακάρ 2 Ιουλ. δι' Εὐρώπην
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. 'Αάρονες 3 Ιουλ. καὶ Χόρονες 9
Γεώργ. Μ. Έμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκον	21	5728	άνεχ. Βαγκούνερ 6 Ιουλ. διά Χούλλ.
Γεώργ. Μ. Λιθανδρός	άδ. Λιθανδρός	28	3831	άνεχ. Κάρδιφ 7 Ιουλ. διά Βίλλαν Κ) τούσιον
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	άνεχ. Ροζάριο 1 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Γιάννης	Γ. Άνδρεον π.λ.π.	05	4391	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Ιουλ. διά Γδενία
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Κονδα 5 Ιουλ. διά Μάντζεστερ
Γκρήκ Κάπταιν	έτ. Νέιλ.—Παντελή	12	4236	έφθ. Βορδό 30 Ιουν.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ.—Παντελή	14	3714	έφθ. Μόντρεαλ 27 Ιουλ.
Γρανικός	M. καὶ Γ. Λύφα	16	3689	άνεχ. Δάντσιγκ 3 Ιουλ., Νίτον 8 δι' Αλεξάνδρειαν
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Ιουλ. καὶ 'Αμβέρσαν 13
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 1 Ιουλ.
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	διηλθε Κονν) λιν 6 Ιουλ. διά Ντάντονγκ
Δάναπτης	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Νιούπορτ 6 Ιουλ.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Κέαν 29 Ιουν. καὶ 'Ερεγκίλ 9 Ιουλ.
Δάφνη	N. Λιυκαρδοπούλου	18	3798	διηλθε Ντακάρ 2 Ιουλ. διά Βενετίαν
Δελφίν	Λᾶ καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	διηλθε Ντούτσενες 7 Ιουλ. δι' "Ερδεν
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	έφθ. Στοκχόλμην 26 Ιουν. καὶ "Αμστερνταμ 6 Ιουλ.
Δέσποινα	I. A. Κοσμᾶ	09	4461	άνεχ. Ντακάρ 26 Ιουν. διά Freetown
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Ιουν., Γιβραλτάρ 7 Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμοῦ	05	3338	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Ιουν., Lodingen 8 Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκον	11	1203	άργει Πειραιᾶ ἀπό Μάϊον 1936
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	άνεχ. Βρέμην 3 Ιουλ., Γιβραλτάρ 12 δι' Αλεξάνδρειαν
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	N. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	διηλθε Μοντεβίδεο 21 Ιουν. διά Σάνιν Τόμας
Δημ. Ίγγλεσης	νιῶν Δ. Ίγγλεση	18	5275	έφθ. Σάντος 1 Ιουλ. καὶ άνεχ. 10 διά Πλέιτ
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουλ.
Δημ. Χανδρῆς	Ίο. Χανδρῆ	10	4643	έφθ. Νέαν 'Υδρογην 10 Ιουλ.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	άνεχ. Δάντσιγκ 27 Ιουν., Μαδέρας 6 Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέρον
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουλ. διά Μίδδλεσμπρο
Διον. Σ. Ταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Κονν) λιν 26 Ιουν. διά Βοστόνην
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	έφθ. Χούλλ. 27 Ιουν.
Διώνη	Γ. Φ. Άνδρεάδη	06	4181	άνεχ. Σπαλάτον 30 Ιουν. διά Πότι, έφθ. 8 Ιουλ.
Δούναβης	Λεων. Α. Έμπειρίκον	15	5604	έφθ. Πλότ Σαΐδ 27 Ιουν.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεχ. Μλ. "Άρες 12 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Εθη	Σ. Λιβανοῦ	13	4521	άνεχ. 'Αρχάγγελον 21 Ιουν., Ντούτσενες 8 Ιουλ. διά N. 'Αρφιζήν
"Εθρος	άδ. Λιβανοῦ	18	5283	διηλθε Ντακάρ 2 Ιουλ. δι' 'Υμονύντεν
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διηλθε Σάντα Λοντσία 28 Ιουν. διά Μπάρμπαντος
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διηλθε Αόντγεν 8 Ιουλ. εξ 'Αρχαγγέλου
Ειρήνη Σ. Έμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκον	27	4164	έφθ. "Άλπιαν 1 Ιουλ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διηλθε Μαδέρας 5 Ιουλ. δι' Εύρωπην
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Δάντσιγκ 2 Ιουλ.
Έλενα P.	A. Ρόνσου	17	4576	άνεχ. Μαντζανίλο 1 Ιουλ. διά Λίβερπολη
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	εἰς Όζάκα 10 Ιουλ.
Έλένη	έτ. Π. Νομικοῦ	02	1882	"Ιδε: «ΠΑΛΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπταση	19	5260	άνεχ. Νιουφούντλαν 6 Ιουλ. δι' Ονάλλιαν
Έλένη T.	Λ. Τεργιάζου	97	3039	διηλθε Ρόττερνταμ 2 Ιουλ. διά Σούντσβαλλ, έφθ. 8
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	διηλθε Λορέντζο Μαρκές 8 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
Ελίζα	άδ. Ράλλια	19	1986	άνεχ. Κόπεροιν 28 Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
Έλισσετ	άδ. Μαζαφάκη	22	3553	διηλθε Μαδέρας 21 Ιουν. διά Πλέιτ
Έλλας	έτ. «Ελληνική» A. E.	16	2081	άνεχ. Σμύρνην 13 Ιουν. διά Θεσγίνην. Φθάνει 15
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	διηλθεν "Άντεν 3 Ιουλ. διά Περσίαν
Έλληνικό Βουνό	T. Παπαδημητρίου	04	3667	διηλθεν "Άντεν 30 Ιουν. διά Περσίαν
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	άνεχ. Μπάρου 29 Ιουν., Μαδέρας 5 Ιουλ. διά Ροζάριο
Έλπις	A. Πεξᾶ	19	1492	άνεχ. Δάντσιγκ 30 Ιουν., Γιβραλτάρ 13 Ιουλ. διά Νίκαιαν
"Εμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	διηλθε Σιγκαπούρη 26 Ιουν. διά Μακονγάμα
Έπαμ. K. Έμπειρίκος	νιῶν Έλ. Έμπειρίκον	27	4385	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 Ιουλ.
Έδανθια	Παπαδημητρίου	15	3551	άνεχ. Ποποβόστροβ 20 Ιουν. διά Λονδίνον
Έδθοϊκός	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 7 Ιουλ.
Εύγενα Καμπάνη	Μαρῆ Έμπειρίκου	22	4792	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 7 Ιουλ.
Εύγ. Σ. Έμπειρίκου	G. Ν. Έμπειρίκου	98	3470	έφθ. Βαλτιμόρων 28 Ιουν.
Εύγενία Λιθανοῦ	Στ. Εμπειρίκον	20	4882	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Ιουλ. διά Μπάρμπαντος
Εύγενία Χανδρῆ	Σ. Λιβανοῦ	36	4816	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Ιουλ.
Εύδοξια	'Ηο. Χανδρῆ	20	5317	διηλθε Ντακάρ 26 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 12 Ιουλ.
Εύηνος	N. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	έφθ. Γερασινήν 1 Ιουλ.
Εύθαλλα	'Ηο. Λιβανοῦ	19	5627	διηλθε Σονέζ 8 Ιουλ. διά Βαγαμάτου
Εύθαλλα Μαρῆ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Νεκτασίες 29 Ιουν.
Εύπλοια	N. Μαρῆ	19	4196	άνεχ. Φολλόνιας 23 Ιουν., Ντόβερ 4 Ιουλ. διά Στέττιν
Εύρυμέδων	Γεώργη Λαμοῦ	11	3862	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 11 Ιουλ.
Εύτυχια	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	έφθ. Ρονέν 6 Ιουλ. καὶ Ρόττερνταμ 12
Εύτυχη	Γεωργ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχη Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	έφθ. Vranje 5 Ιουλ.
"Εψιλον	Λεων. Ν. Έμπειρίκου	11	4120	διηλθε Σιγκαπούρη 2 Ιουλ., Ντούτσενες 9 δι' 'Αμβούργον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοί Γούναρη	07	4407	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 24 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	άνεγ. Νέαν 'Υδρην 29 'Ιουν. διά Γιρθείντζενμάουθ
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Ιουλ. διά Βόρωνγκτων
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουλ. δι' Είβονμάουθ
Ζέφυρος	Α. Λουζή	09	4796	άνεγ. Εμδεν 2 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	έφθ. Δάντσιγκ 29 'Ιουν.
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	έφθ. Χάμπτον ρόδος 28 'Ιουν. (διά Γιαβάτα)
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.....	06	1516	έφθ. 'Αμβέρσαν 2 'Ιουλ.
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννούλατον..	12	3793	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ
Θάλεια	'Ηλία Συνλά	17	4574	έφθ. Ρίον 'Ιανέντον 5 'Ιουλ.
Θάσος	«Πατρωτικής»	19	1565	έφθ. Κέρδον 10 'Ιουλ.
Θεόδολ 2	Θωμᾶ Ν. Έπιφανειάδη	10	657	άργει 'Ελευσίνα από 24 'Απρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ΕΚΑΗ είς Φεραντό Νορόνγκα 3—10 'Ιουλ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατάς καὶ Σία	17	1054	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 5 'Ιουλ.
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζον	12	3409	έφθ. Συρας 30 'Ιουν.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεγ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουνίου δι' Ενδρόπην
Θεοσκέπαστη	Β. Μάνου—Σ. Μενδριού	11	3726	άνεγ. Μπάρον 12 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αϊρες
Θεοφανώ Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	37	4815	είς Ούεστ Χάρτλεπον. ὑπὸ ναυπηγησιν
Θερμαϊκός	Μαρη̄ 'Επιτειρίου	23	4785	άνεγ. Κάρδιφ 2 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	διηλθε Κολόμπο 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδον	10	4111	άνεγ. Βίλλαν Κ) τούσιον 7 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Θηρασία	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	έφθ. Κονγκολίν 7 'Ιουλ.
Θηράκη	Α. Τεριάζον	17	982	έφθ. Γαλάτει 3 'Ιουλ.
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	άνεγ. Νέαν 'Ορελεάνη 20 'Ιουν. διά Σονάνς
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεγ. Μπουένος "Αϊρες 24 'Ιουν. δι' "Αγ. Βικέντιον
"Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Λονδίνον 27 'Ιουν. καὶ 'Οστάνδην 7 'Ιουλ.
"Ιγόρ	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693	διηλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβερδγον
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	έφθ. "Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουν. καὶ άνεγ. 7 'Ιουλ. διά Sal
"Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 2 'Ιουλ. καὶ Πειραιά 11
"Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	έφθ. Τράπαν 22 'Ιουν.
"Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	έφθ. 'Αμβέρσαν 25 'Ιουν. καὶ Κάρδιφ 2 'Ιουλ.
"Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διηλθε Μαδέρας 27 'Ιουν. διά Χούλλ, έφθ. 6 'Ιουλ.
"Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	έφθ. Δάντσιγκ 5 'Ιουλ.
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άνεγ. Γαλάτει 27 'Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ, έφθ. 4 'Ιουλ.
"Ιωάννης	Δ. Δάμπλαση	09	3667	έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν
"Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρᾶ	17	3527	διηλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν δι' "Αμστερνταμ, έφθ. 7 'Ιουλ.
"Ιω. Μ. Έμπειρικος	Στ. Εμπειρίου	24	3734	άνεγ. Ιμπίζου 6 'Ιουλ. δι' "Αμστερνταμ
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	έφθ. Βόλον 3 'Ιουλ.
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	έφθ. Ντιαμάντ 5 'Ιουλ.
"Ιω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκου	12	3442	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν.
"Ιωλικός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	έφθ. Κονγκοντζαν 1 'Ιουλ.
"Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	διηλθε Κονγκοπόλιν 4 'Ιουλ. διά Βαλένθιαν
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	διηλθε Πειραιά 1 'Ιουλ. διά Βαλένθιαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	διηλθεν 'Οράν 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	διηλθε Λόντνγκεν 8 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Λισσαβόνα
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	διηλθε Μοντεβίδεο 21 'Ιουν. διά Δουγκέρονην
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Γραμπλε 1 'Ιουλ. διά Σαΐν Τζόν, έφθ. 8
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	άνεγ. Υμουντένε 27 'Ιουν., Μαδέρας 4 'Ιουλ. διά Πόρτ Νατάλ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	διηλθε Παναμάν 7 'Ιουν. δι' 'Οζάκα
Καπετάν Στρατής	Ξενίδ—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	έφθ. Μπάρον 27 'Ιουν.
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5234	διηλθε Μαδέρας 21 'Ιουν. διά Πλέιτ
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	άνεγ. Πενσαζόλαν 2 'Ιουλ. δι' "Ιμπιγκαμ
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Μπ. "Αϊρες 20 'Ιουν. διά Μπάρμπαντος
Κάστωρ	έτ. Φράτσου	21	5497	διηλθε Άλος "Αντζελες 30 'Ιουν. διά Γιαβάτα
Κάτε	N. Λιγαδοπούλου	18	5197	έφθ. Πιοσοχάμαν 28 'Ιουν καὶ Βαγαμάτσου 5 'Ιουλ.
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδη» Α. Ε.	87	2495	έφθ. Κονγκοντζαν 4 'Ιουλ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	ιδύν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεγ. Πότι 2 'Ιουλ., Κονγκοντζαν 7 διά Γένοβαν
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Πιεραιά 7 'Ιουλ.
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλόνδα & Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Χάβρων 27 'Ιουν.
Κεραμές	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	έφθ. Μπόναν 29 'Ιουν.
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Σεμπλένιο 8 'Ιουλ.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	έφθ. Ρίον 'Ιανέντον 10 'Ιουν.
Κολχίς	άδ. Συνοδιού	09	2219	άνεγ. Μπάρον 6 'Ιουλ. διά Λισσαβόνα, έφθ. 11
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουλ. διά Λονδίνον
Κονίστρα	Θωμᾶ 'Επιφανιάδη	07	3530	εἰς Πιεραιά από 14 'Ιουν. 'Επισκενή
Κορινθιακός	Μαρη̄ 'Επιτειρίου	10	3562	διηλθε Λόντγκεν 7 'Ιουλ. διά Μονημανσ
Κόρθιον	άδελ. Σύμπονδα	09	2116	άνεγ. Χούλλ 26 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	διηλθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Πιεραιαῖ, έφθ. 6 'Ιουλ.
Κουμουνδούρος	Yioi 'Επ. 'Εμπειρίου	25	3598	διηλθε Μοντεβίδεο 18 'Ιουν. διά B. 'Αμερικήν
Κράγγων Χίλλ	Ρεθύμνη — Κονλουνσούντη	18	3566	διηλθε Μοντεβίδεο 19 'Ιουν. διά Μπάρμπαντος
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράζη	02	1070	άνεγ. Πιεραιά 4 'Ιουλ. διά Μυτιλήνην, έφθ. 5
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	διηλθε Μοντεβίδεο 3 'Ιουλ. δι' Ενδρόπην
Κύμα	N. Λιθανοῦ	11	3959	έφθ. Ρίον 'Ιανέντον 26 'Ιουν.
Κυρά — Παναγιά 11	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεγ. Πόρτ Ντε Μπούν 1 'Ιουλ. καὶ Πιεραιᾶ 12 διά Δούναβιν
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	έφθ. 'Αργοτρόδοσαν 1 'Ιουλ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Μήλον 6 'Ιουλ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	άνεγ. Νιούπορτ 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Yioi K. Χατζηπατέρα	13	4684	έφθ. Νεοπότερα 4 'Ιουλ.
Κωνστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	έφθ. Ντατάρδ 3 'Ιουλ.
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Μπ. "Αϊρες
Λάκης Νομικός	έτ. «Π. Νομικοῦ»	02	1882	άνεγ. Σπαλάτο 10 'Ιουλ. διά Σέριφον
Λακωνικός	Μαρη̄ 'Επιτειρίου	14	3803	έφθ. Σαμφούντα 28 'Ιουν.
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρκούφ	98	3462	έφθ. Χούλλ 25 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	έφθ. Γαλάτσι 6 Ίουν.
Λέσβος	'Άδ. Σιφναίον	10	1005	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαΐου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	ζλήρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Αμέρεσαν 27 Ίουν. καὶ Ἀμστερνταμ 1 Ίουν.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	έφθ. Ραιμρούεν 27 Ίουν.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίδην Λ. Κονδύλη	12	3323	άνεξ. "Αλματαν 11 Ίουν. διὰ Morkhead
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Ροζάριο 29 Ίουν.
Λύρας Ν.	Παν. καὶ Μάρφου Λέρα	19	3094	έφθ. Μοντεβίδεο 30 Ίουν. καὶ Μπουένος "Αὔρες 6 Ίουν.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	έφθ. Κύπρον 2 Ίουν.
Μαίηντ δφ Σάμος	νίοι Η. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	άνεξ. Βρατιάν 30 Ίουν. διὰ Κέρδον
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνεξ. Χαλκίδα 10 Ίουν. διὰ Μαργαρίτην
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	εἰς Λίγον 1 Ίουν. Μετονομ. «RIVER TYNE», σ. 'Αγγλικὴ
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνεξ. Ροζάριο 15 Ίουν. διὰ Μπάρμπαντος
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 Ίουν. διὰ Κοννήτην
Μαϊώτις	Α. Συνδινοῦ	88	1709	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 Ίουν. καὶ Στρατόνι 13 Ίουν.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546	έφθ. Μπάλκαστ 4 Ίουν.
Μαλιακός	Μαρη̄ Εμπειρίου	12	3903	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαΐου. 'Επισκενή
Μαλέας	'Ιω. Παπαέα	17	5709	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Ίουν.
Μαννούλλα	νίοι Γεωργ. Καραβία	20	1965	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 Ίουν. διὰ Λισσαβῶνα
Μάδε Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεξ. Μπ. "Αὔρες 8 Ίουν. διὰ Μπάρμπαντος
Μαργαρίτα	Γεωργαράδη & Σοφιανοῦ	89	2187	άνεξ. Πειραιᾶ 9 Ίουν. διὰ Σφαξ
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	άνεξ. Γδύνια 25 Ίουν. Μαδέρας 6 Ίουν. διὰ Πλέιτ
Μαρία	Σ. Περῆ —Δ. Τρατσαρώνη	00	1216	έφθ. Γαλάται 2 Ίουν.
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμοῦ	12	4707	διῆλθε Περναπούνο 30 Ίουν. διὰ Πλέιτ
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νικολάου	27	5525	άνεξ. Κυρασαίο 1 Ίουν. δι' 'Αγγλίαν
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 Ίουν.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	άνεξ. Νέαν Υόρκην 29 Ίουν. διὰ Boughkeepsie
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	διῆλθε Μαδέρας 12 Ίουν. διὰ Ρόττερνταμ
Μαριέττα	Ν. Εδοσθίου	13	6042	διῆλθε Μαδέρας 6 Ίουν. διὰ Ρόττερνταμ
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πωτοπαπᾶ	15	4447	διῆλθε Κέπι Frio 5 Ίουν. διὰ Πλέιτ
Μαριόγκα	άδ. Πρωτίου	12	4236	έφθ. Ρούνε 6 Ίουν. Μετονομ. «ΓΚΡΗΚ ΚΑΠΤΑΙΝ»
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	έφθ. 'Αμβέρσαν 3 Ίουν. καὶ Ρόττερνταμ 9
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	άνεξ. Γιοκοζάμαν 6 Ίουν. δι' Πλάτο
Μαριόγκα I. Καίρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	διῆλθε Γιθαλτάρα 26 Ίουν. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 2 Ίουν.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεξ. Γδύνια 25 Ίουν. Τενερίφφαν 7 Ίουν. διὰ Πλέιτ
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	04	1128	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Ίουν. καὶ Σούεζ 12
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	άνεξ. Ρόττερνταμ 6 Ίουν. διὰ Δάντοιγ, έφθ. 11
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	έφθ. Χούλλ 7 Ίουν.
Μάρπησσα	Ν. Εδοσθίου	19	5476	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Ίουν. καὶ Βαλτιμόρην 5 Ίουν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	άνεξ. Μοντεβίδεο 28 Ίουν. διὰ Νταζάρ
Μεμάς	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	διῆλθε Μοντεβίδεο 24 Ίουν. διὰ Σαΐν Τόμας
Μεμάς	άδ. Κουφούκη	12	1735	άνεξ. Μπόναν 25 Ίουν. Οιζάν 5 Ίουν. διὰ Φεαρμ
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διῆλθε Γιθαλτάρα 5 Ίουν. διὰ Κοπεγχάγην
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	έφθ. Ρίον Ιανέριον 4 Ίουν.
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. Π Νομικός» Α.Ε.	95	985	άνεξ. Γαλάται 11 Ίουν. διὰ Σερίαν
Μίμης Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	έφθ. Πειραιᾶ 14 Ίουν. 'Επισκενή
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Πειραιᾶ 7 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 10 διὰ Δούναβιν
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Ίουν.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κλήρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Γκαλίπεκ 5 Ίουν.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίου	18	5202	διῆλθε Κριστομπάλ 21 Ίουν. δι' 'Ιαπωνίαν
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κλήρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	έφθ. Λονδίνον 6 Ίουν.
Μιχαλάκης	Ν. Ενταθίου	19	5234	διῆλθε Γιθαλτάρα 3 Ίουν. διὰ Βαλτιμόρην
Μιχάλης	Δ. Φατοή	12	3646	άργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 19 Μαρτ. Ζημία
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	άνεξ. 'Αμβέρσαν 4 Ίουν. διὰ Φινλανδίαν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Μπουένος "Αὔρες ρόδες 7 Ίουν.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνεξ. Μπάρον 9 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδη»	89	2466	έφθ. Πειραιᾶ 7 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 9 διὰ Κοννήτην
Μύκονος	Ν. 'Ανδρονίκ.—Γ. Σιγάλα	01	1098	εἰς Μασσαλίαν ὑπὲρ παραλαβὴν
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	ἐπανέπλενε Θέουταν 30 Ίουν. ἐκ Μαλάγας
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	εἰς 'Αταλάντην 1 Ίουν. ὑπὲρ φόρτωσιν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Γιθαλτάρα 3 Ίουν. διὰ Γένοβαν
Ναυκρατούσα	Γ. Μανούλεοντος	19	1385	άνεξ. Σέτταν 7 Ίουν. διὰ Μασσαλίαν
Ναυσικάκ (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	έφθ. Νεάπολιν 29 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 3 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	διῆλθε Εμδενόν 6 Ίουν. διὰ Βηρυττόν
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	διῆλθεν Αγ. Βιζέντιον 29 Ίουν. δι' Εύρωπην
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	άνεξ. 'Αλεξάνδρειαν 25 Ίουν. διὰ Μαργαρίτην, έφθ. 1 Ίουν.
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	έφθ. Νόρφολκ 2 Ίουν.
Νεράιδα	έτ. Η. Νομικοῦ	03	2759	διῆλθε Γιθαλτάρα 9 Ίουν. διὰ Σούντοβαλλ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 Ίουν., Ντούτζενες 9 διὰ Μονφόβια
Νέστος	'Ιο. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διῆλθε Κολόμπο 4 Ίουν. διὰ Τοσουγιάμα
Νέστωρ	νίδην Γ. Γράτσου	18	1954	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 22 Μαΐου. 'Επισκενή
Νήτιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 26 Ίουν.
Νηρεύς	'Εμη. Χατζηλία	13	6694	έφθ. Κόμπε 27 Ίουν.
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Γδύνια 28 Ίουν. καὶ Κοπεγχάγην 4 Ίουν. Ζημία
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνεξ. Σίδνευ (Καναδᾶ) 28 Ίουν. διὰ Χούλλ, έφθ. 11 Ίουν.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	έφθ. Barrow 24 Ίουν.
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τρικόγλου	19	5175	άνεξ. Πόρτ Αλμέρεν 30 Ίουν. δι' Οζάκα
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρο. 'Αθανασούλη	01	3575	Ίδε: «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	άνεξ. Γδύνια 30 Ίουν. διὰ Μπάριαν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεξ. Λά Πλάταν 2 Ίουν. διὰ Νταζάρ
Νικόλ. Μ. Εμπειρίκος	Κουλούνθουν — Εμπειρίου	19	5295	έφθ. Σάν Νικολάς 2 Ίουν.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	άνεξ. Σφαξ 2 Ίουν. διὰ Μάλταν — Πειραιᾶ, έφθ. 11
Νικ. Πάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεξ. Νιούροπτ 7 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνης	04	3111	έφθ. Δονζεζέρην 6 Ίουν.
Νικόλας	Β. Σ. Ψωσαλέμου	10	4540	άνεξ. Βιζαγαλατάμ 28 Ίουν. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	διῆλθε Μοντεβίδεο 14 Ίουν. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνεξ. Χούλλ 25 Ίουν., Μαδέρας 2 Ίουν. διὰ Μ.π. "Αὔρες

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ.	γερ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
		Έτος	Τόν.	
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	έφθ. Μπονένος "Αὔρες φόδις 7 Ιουν.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεξ. Κάρδιφ 26 Ιουν. διά Μπάζιαν Μπλάγκαν
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άνεξ. Βινθηργύ 5 Ιουν. διά Πόρτ Σαιδ
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννούλατον	13	4577	διηλήθε Νταζάρ 11 Ιουν. δι' Αγγλίαν
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νιῶν "Επ. Εμπειρίκου	22	4677	διηλήθε Μοντεβίδεο 12 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	διηλήθε Γιβραλτάρ 11 Ιουν. δι' Αμερικαν
"Ολυμπίας	Κουλούνθου — Εμπειρίκου	18	5249	άνεξ. Κάρδιφ 24 Ιουν. διά Μπ. "Αὔρες
"Ομόνοια	Ξενιού-Άδ. Χοιστοφορίδου	08	3699	διηλήθε Κονγκό 29 Ιουν. διά Γάνδην
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	13	3578	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Ιουν.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	άνεξ. Γκαϊμπετ 1 Ιουν. διά Campbellton
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	16	5647	έφθ. Χούλι 8 Ιουν.
"Ορος Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	24	6907	άνεξ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διά Ρίον Ιανέτιον
"Ορος Ελικών	«Τράμπι, Σο»	18	5525	άνεξ. Μπάρον 8 Ιουν. διά Σάντος
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	14	4191	διηλήθε Μοντεβίδεο 17 Ιουν. δι' Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	18	7914	διηλήθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
"Ορος Κιθαιρών	«Γράμπ. Σο»	12	3876	διηλήθε Μαδέρας 23 Ιουν. διά Ροζάριο
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κονίουν — Σ. Πατέρα	19	5313	άνεξ. Χάμπτον φόδις 6 Ιουν. διά Τάμπαν
"Ορος Κύνθος	«Τράμπι, Σο»	18	5188	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 3 Ιουν.
"Ορος Λυκαθήττος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	έφθ. Γκαϊμπετ 4 Ιουν.
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	21	3556	έφθ. Ιουραρ 24 Ιουν.
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτον — Κουλούνθουντη	19	5403	άνεξ. Σάνι Τόμας 6 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	20	5166	διηλήθε Σουέζ 19 Ιουν. διά Βοστώνην
"Ορος Οθρυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	διηλήθεν "Αγ. Βιζέντιον 22 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος Ούσα	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	18	5201	έφθ. Γκαϊμπετ 4 Ιουν.
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	21	5334	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Ιουν.
"Ορος Πάροντς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	άνεξ. Σάνι Τόμας 6 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος Πέρα	Κοσμέτον — Κουλούνθουντη	18	5208	διηλήθε Μοντεβίδεο 19 Ιουν. διά Μπάρμπαντος
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούνθουντη - Κωστομένη	17	4600	διηλήθε Γιβραλτάρ 29 Ιουν. δι' Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	έφθ. Βασαμάτου 28 Ιουν.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	20	5729	άνεξ. Σάνι Τόμας 6 Ιουν. διά Μόντρεαλ
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	10	3986	άνεξ. Κατέλλε 4 Ιουν. δι' Εμδεν, έφθ. 7
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Μπουνένος "Αὔρες 26 Ιουν.
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διηλήθε Κρίστομπαλ 13 Ιουν. διά Γιοζοζάμαν
"Ορος Ύμηττος	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	21	6388	διηλήθε Σάνι Μιχήλ 3 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
"Ορος Χελμός	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	23	5140	έφθ. Πόρτλαντ (Β. Αμερ.) 29 Ιουν. καὶ Βοστώνην 5 Ιουν.
Ούρωνία	Παν. Αντέρα	02	1953	εἰς "Ονέγκα 10 Ιουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διηλήθε Σαμπλάγκ 9 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Πλαγαστηκός	Μαροή Εμπειρίκου	14	3477	έφθ. Πότι 28 Ιουν.
Πλαγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλλ.	20	2171	έφθ. Βόλον 20 Ιουν. καὶ Θεσσαλονίκην 29
Πλαναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	διηλήθεν "Αδεν 9 Ιουν. δι' Εύρωπην
Πλανγιώτης	Εναγγ. Νομικοῦ	01	3575	μεθωριμίσθη Πειραιά 10 Ιουν. έξι Αμπελακίου, Επισκενή
Πλαναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διηλήθε Νταζάρ 5 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Πλανάχραντος	Β. καὶ I. Κουνσούνου	15	4661	διηλήθε Φ. Νορόντζα 9 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Πλαντέλης	Κ. Λαζιού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 12 Ιουν.
Πλαντίας	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	άνεξ. Ημδεν 12 Ιουν. διά Μπ. "Αὔρες
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεξ. Σάντα Φέ 20 Ιουν. διά Νταζάρ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	άνεξ. Μοντεβίδεο 7 Ιουν. διά Χούλι
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Χούλι 30 Ιουν.
Πάτρα	Τσακιρόνη—Κων) νίδη	96	3256	άργει Πειραιά ἀπὸ 3 Ιουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεξ. Ήμονίτεν 1 Ιουν. διά Μούρμανος
Περσεύς	Α. Άνδρεάτου	18	5172	άνεξ. Γδόνια 26 Ιουν. καὶ Αμέρισαν 8 Ιουν. διά Πλέιτ
Πεταλοί	Μαροή Εμπειρίκου	17	5126	διηλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Ιουν. δι' Αμέρισαν
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόβιλ»	03	4634	έφθ. Πειραιά 14 Ιουν.
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	Μ. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	άνεξ. Αρούπιτα 22 Ιουν. διά Πόρτ Ντέ Μπούν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλήθε Μαδέρας 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 10
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	άνεξ. Σέριφον 28 Ιουν.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Μπάρον 9 Ιουν.
Πηλεύς	Ε. Χατζηλήια	28	4695	διηλήθε Μαδέρας 8 Ιουν. δι' Εύρωπην
Πηνελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	6559	άνεξ. Πλάτη 6 Ιουν. διά Σμύρνην
Πίνδος	Α. Λουζή	08	4360	έφθ. Νταζάρ 7 Ιουν. ΣΥΓΚΡΟΥΣΙΣ. ΠΡΟΣΗΡΑΧΩΝ
Πλειάδες	άδελφ. Πρωΐου	18	4620	άνεξ. Σάντα Φέ 20 Ιουν. διά Αμερικαν
Πολέμους	I. A. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	άνεξ. Μπάρον 3 Ιουν. διά Λισσαβώνα
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Νοβορωσίσκην 20 Ιουν.
Πολύμινια	Ε. Μιγαλατσάνου	07	4937	διηλήθεν "Οράν 7 Ιουν. διά Ρίον Ιανέτιον
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Πειραιά 19 Ιουν.
Πότη	Φ. Σιγάλα	94	2083	άργει Πειραιά ἀπὸ 21 Ιαν.
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3840	έφθ. Πειραιά 9 Ιουν.
Ποσειδώνα	Δ. Γεωργογούλου καὶ P.-K.	09	3681	διηλήθεν "Αγ. Βιζέντιον 4 Ιουν. διά Ζαράτ
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	19	4649	διηλήθεν "Άδεν 4 Ιουν. διά Ρουέν
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άνεξ. Γένοβαν 24 Ιουν. διά Παλέρμο
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιον. Δ. Χανδρῆ	14	4648	έφθ. Βλαδόντηγεν 1 Ιουν.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	άνεξ. Λά Πλάταν 25 Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	άνεξ. Χονέλβαν 5 Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Γαλάτοι 29 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαροή Εμπειρίκου	12	3548	διηλήθεν "Άδεν 7 Ιουν. διά Πόρτ Σαιδ
Σίφνος	Θεον. Σταφυλοπάτη	17	2290	διηλήθε Ρόττερνταμ 8 Ιουν. δι' Αρχάγγελον
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Βοστώνην 2 Ιουν.
Σούνιον	Μαροή Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Ροζάριο 8 Ιουν.
Σπύρος	«Αιγαῖον» Α.Ε.	18	6629	άνεξ. Σιγκαλούρην 30 Ιουν. διά Dungun
Σταύρ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου»	36	3941	άνεξ. Βοστώνην 26 Ιουν., Κρίστομπαλ 5 Ιουν. διά Παναμᾶν
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	άνεξ. Χονέλβαν 7 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	διηλήθε Σάνι Τόμας 29 Ιουν. δι' Αγ. Λαυρέντιον
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	έφθ. Φουζίζα 4 Ιουν.
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	άνεξ. Μύζε 29 Ιουν. διά Πόρτ Κάμφα, έφθ. 7 Ιουν..

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. 'Αντύλα	04	1698	άνεγ. Σφάξ 7 Ιουν. διά Silloth
Τάμεσις	Λεων. Α. Εμπειρίζου	14	3942	έφθ. Ρούεν 4 Ιουν.
Τάνας	Ίδελφ. Συνοδενού	07	1545	άνεγ. Πειραιά 14 Ιουν. διά Σφάξ
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	διηλθε Μοντεβίδεο 21 Ιουν. διά Καναδάν
Τάσις	«Μερτόν» Α.Ε.	13	4706	άνεγ. Δάντσιγκ 2 Ιουν.. Ντόβερ 6 δι' Άλεξάνδρειαν
Τάσος	'Εμι. Καραβία	01	3634	διηλθε Κονγκόλον 7 Ιουν. διά Ρούεν
Ταυγετος	Κουλούθου — Εμπειρίζου	18	4295	άνεγ. Γκαλίπεζ 7 Ιουν. διά Χάμπτον φόδες
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	εἰς Βατούμι 1 Ιουν.
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	έφθ. Λιβόρο 21 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεγ. 'Αμπέρσαν 29 Ιουν. διά Πειραιά, έφθ. 13 Ιουν.
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	άνεγ. Νυκούινγ 7 Ιουν. δι' Ουλι
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποβάρου	03	3338	άνεγ. Άλεξάνδρειαν 3 Ιουν.. διά Σονέζ., έφθ. 4
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνεγ. Χάμπτον φόδες 2 Ιουν.. διά Μοντεβίδεο
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	3163	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουν.. διά Στέττιν
Υδραίος	Α. Κονλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Ιμαγγάνι 1 Ιουν.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	εἰς Σαντορίνην 1 Ιουν.
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	άνεγ. Σφάξ 29 Ιουν., Σονέζ 7 Ιουν.. δι' Ιαπωνίαν
Φαίαξ	Σπ. Παραμιθιώτη	15	7188	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 1 Ιουν.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάρη	08	3404	άνεγ. Ροζάριο 19 Ιουν. διά Ντακάρ
Φλώρα	έτ. Π. Νομιζοῦ	04	2980	έφθ. Στρατόν 9 Ιουν..
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομιζοῦ	21	2012	έφθ. Ρένι 1 Ιουν..
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	άνεγ. Μπλάριον 30 Ιουν., Μαδέρας 7 Ιουν.. διά Ρίον Ιανέζιον
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Μοντεβίδεο 3 Ιουν..
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	άνεγ. 'Άλεξάνδρειαν 2 Ιουν.. διά Μαρούλιν
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	έφθ. Ρίον Ιανέζιον 3 Ιουν..
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Μπονένος "Αὔρες φόδες 4 Ιουν..
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έφθ. Μπονένος 18 Ιουν..
Χίος	Ενέαγ. Νομιζοῦ	88	1356	"Ιδε: «ΘΗΡΑΣΙΑ»
Χλόδη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Ιουν.. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 7
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	διηλθεν 'Οράν 8 Ιουν.. διά Ρίον Ιανέζιον
Χρυσή	Π. Ι. Γούλανδρῆ	13	5367	διηλθε Μαδέρας 3 Ιουν.. διά Μόντρεαλ
Χρικεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	άνεγ. Δάντσιγκ 5 Ιουν.. Νέιτον 9 διά Πειραιά
Χρικεανίς	Γ. Λουλούδη	10	3396	άνεγ. Μόμπιλ 25 Ιουν. διά Γλασούδην
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ιουν. διά Κένι Ούνεστ
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	άνεγ. Χόνγκ Κόρη 27 Ιουν. διά Ήονγκ
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	διηλθε Μαδέρας 28 Ιουν. διά Μπ. "Αὔρες
Ωρωπός	Μαρή Εμπειρίζου	13	3475	έφθ. Μπονένος "Αὔρες φόδες 5 Ιουν..

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

'Ελληνη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κονλουκουντῆ	21	1138	άνεγ. Πειραιά 4 Ιουν.. διά Χαλκίδα
Κάμντεν Χίλλ ('Αγγλ.)	Α. Βλάσοβ	18	4276	άνεγ. Γδύνια 30 Ιουν., Ντόβερ 5 Ιουν.. δι' Άλγεριον
Κάρμεν Σύλδεα ('Ρουμ.)	Κατάπον — Μαζῷη	03	1601	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Μαρτ.
Κέπτερ ('Αγγλ.)	Ρ. Βεργωτῆ	05	687	άνεγ. Παλέρμου 24 Ιουν.. δι' Αλικάντε
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κονλουκουντῆ	94	2483	διηλθε Παλέρμο 1 Ιουν.. διά Βαρκελώνην
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζούλη και Σιά	05	2539	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν..
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. C.....	21	7012	άνεγ. Γάνδην 20 Ιουν.. διά Ταυτίζο
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρος. Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. 'Άλεξάνδρειαν 13 Ιουν..
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνου	95	2499	διηλθε Κονγκίλιν 27 Ιουν.. διά Βαλένθιαν
'Ολιούλ, ('Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	έφθ. Νέαν 'Υδρζην 6 Ιουν..
Πήγαρλστον ('Αγγλ.)	Α. Βλάσοβ	24	4895	διηλθε Σάντα Λουτσία 25 Ιουν.. διά Μπάρμπλαντος
Πράχοβα ('Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 29 Ιουν..
Ρίζερ Τάιν ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννι Ατδ»	20	1517	εἰς Αίγιον 1 Ιουν..
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματιόν	79	677	άνεγ. Πατρίς 'Ανατ. Αφριζῆς
Σιρέτουλ, ('Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	άνεγ. Γδύνια 30 Ιουν., Ντόβερενες 4 Ιουν.. διά Τσέκα
Σούντον (Παναμ.)	Α. Βλάσοβ	21	6958	έφθ. Ρίον Ιανέζιον 26 Ιουν..
Τζέννι ('Αγγλ.)	Σ. Λιβανοῦ	12	1859	άνεγ. Ρόττερνταμ 29 Ιουν.. δι' Ιαπωνίαν
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λισσαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	έφθ. Νοβοροσσίσιον 6 Ιουν..
Χάτσηκμπουρι ('Αγγλ.)	I. Βασιλείου—Α. Ιωανίδη	06	1781	έφθ. Πειραιά 1 Ιουν..
Kumara, ('Αγγλ.)	Α. Λούζη ζίλ.	19	7926	έφθ. Μπλάϊθ 18 Ιουν.. Έπισκενή
Mill Hill ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κονλουκουντῆ	30	4318	άνεγ. Γδύνη 25 Ιουν.. διά Λονδίνον, έφθ. 10 Ιουν..
Munnerie ('Αμερ.)	Ρεθύμνη — Κονλουκουντῆ	19	5035	έφθ. Σούνας 28 Ιουν..
North Voyageur, (Καν.)	Α. Ε. Ναυτιλ. Επιχ)ον..	18	1480	εἰς Καναδάν 10 Ιουν..
Stancourt, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	07	950	έφθ. Γιβραλτάρ 7 Ιουν..
Staneroft, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	08	1407	εἰς Σαντάντερ 26 Ιουν..
Stanbrook, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	09	1363	εἰς Γκιζόν 10 Ιουν..
Stanmore, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	19	1385	"Ιδε: «ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ», σημαία 'Ελληνική
Tumble Lane ('Αγγλ.)	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Ιουν.. δι' Αμβούργον

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

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155

ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ

ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΔ, ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΪΓΤΑΜΕΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ

ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ

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

NAVAL ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS

PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155