

# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1937

Αρ. Φύλλου 159

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 159

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1937

### Τὸ δεκαδενδήμερον

#### Ἡ ἀσφαλιστικὴ χειραφέτησις τῆς Ναυτιλίας

Ο κ. Α. Λούζης μᾶς ἀπέστειλεν ἐκ Λονδίνου τὴν κάτωθι δημοσιευμένην ἐπιστολὴν εἰς ἀπάντησιν σημειώματος τῆς στήλης αὐτῆς διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραφέτησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε ν' ἀπαντήσω ἐπὶ μερικῶν σημείων τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραφέτησιν τῆς Ναυτιλίας» ἀρθρου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιησ. Ιουλίου.

Ο ἀρθρογράφος διὰ σὸν δίδει ἐν ἀρχῇ μερικούς ἀριθμούς ἀναφερομένους εἰς τὰς ἀσφαλίσεις φορτίων Νοτ. Ἀμερικῆς, διὰ τὰ ἔτη 1933) 34, τείνοντας νὰ ἀποδεῖξουν, ὅτι κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην οἱ ἀσφαλισται φορτίων ὑπέστησαν ζημιὰς ἐξ ἀδριῶν Ἐλληνικῶν πλοίων μεγαλυτέρας ἐκείνων, ἃς ὑπέστησαν ἐξ ἀδριῶν ξένων πλοίων.

Προχωρῶν δὲ ἀρθρογράφος σας θίγει πλεῖστα ἄλλα θέματα, εἰς τρόπον ὡστε καθίσταται δύσκολον, δι' ἡμᾶς τούλαχιστον, νὰ ἀντιληφθῶμεν ἀκριῶς τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν καὶ τὴν ἐπικαιρότητα τοῦ ἐν λόγῳ ἀρθρου. Λαμβάνοντας ὑπὲρ δύψιν τὸν τίτλον, θὰ ἀνεμένωμεν νὰ ἀκούσωμεν τίνι τρόπῳ, κατὰ τὸν ἀρθρογράφον σας ἢ τὸν πληροφορητήν του, θὰ «χειραφέτησμεν ἀσφαλιστικῶς» ἢ εἰδικώτερον τίνι τρόπῳ προσπαθεῖ νὰ μᾶς ωηθήσῃ, ὥπως ἀπαλλαγῶμεν τῆς πληρωμῆς εἰς τοὺς ναυλωτάς τῶν ἐπασφαλίστρων τῶν φορτίων Νοτίου Ἀμερικῆς, ἀτίνα διὰ τοῦ σχετικοῦ ὅρου τοῦ ἐπιβαλλομένου, κατ' ἀπαράθατον κανόνα, εἰς τὰ ναυλοσυμφωνητικά μας ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, ὑποχρεούμενα σήμερον νὰ πληρώνωμεν εἰς τοὺς ναυλωτάς καὶ τὰ ὅποια αὐτοὶ κανονίζουν μὲν τοὺς ἴδιους τῶν ἀσφαλιστάς. Ἐν τούτοις δὲν θλέπομεν τίποτε ἀπὸ αὐτά.

Ἄπ' ἐναντίας δὲ ἀρθρογράφος δικαιολογεῖ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ ῥηθέντος ὅρου καὶ προεξοφλῶν τὰς ἀντιρρήσεις, αἵτινες θὰ τῷ προσβληθοῦν, χαρακτηρίζει ταύτας ὡς «προφάσεις ἐθελοτυφλούτων».

Περιοριζόμενοι εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο κυρίως τοῦ ἀρθρου θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ πληροφορησωμεν ὑμᾶς, διὰ τὸ ὑπάρχει ἐνταῦθα ἀριθμὸς ἐπιτροπῆς, εἰς ἣν εἶναι ἀνατεθειμένη ἡ προσπάθεια πρὸς ἀπαλλαγὴν τῆς ἡμετέρας Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ἀδικον καὶ ἐπιζημιάν ταύτην ἐπιβολῆν. Ή ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς, ἡς ἔχω τὴν τιμὴν νὰ προσταμαι, κατὰ τὰς διατραγματεύσεις, εἰς ἣς προέθη πέρυσιν ἐτόνισε—μεταξὺ ἀλλων—ὅτι ἡ ἔκ γενικῶν ἀδαρῶν Ἐλληνικῶν πλοίων ζημιὰ τῶν ἀσφαλιστῶν φορτίων κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως ὦφελοντο κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς τὰς ἑξαιρετικὰς χαμηλὰς ἀξίας τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν ὡς παλαιῶν —ἐν συγκρίσει μὲν τὰς ἀξίας τῶν ἔνεναν καὶ νεωτέρων σκαφῶν, αἵτινες δὲν κατῆλθον εἰς ἀναλόγως ίσα χαμηλὰ ἐπίπεδα — συνεπείᾳ τῶν ὁπίων τὸ μέγιστον βάρος τῶν γενικῶν ἀδαρῶν ἐπιπτον ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν φορτίων. Καὶ ὅτι ἀξένομενης θαθμήδον τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν κατὰ μείζον λόγον τοῦ τῆς ὑπερτιμήσεως τῶν φορτίων —ὥπως καὶ συνέθη— τὸ βάρος τοῦτο ἀσφαλῶς θὰ ἡλατοῦτο.

Τὴν θασιμότητα τῶν λόγων αὐτῶν φυσικὰ ἀνεγνώρισαν οἱ ἀσφαλισταί. Αὐτὸ διά τονίση καὶ ἐφέτος — μεταξὺ ἀλλων — ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐπιτροπή καὶ δὲν εἰνε πρόφασις ἐθελοτυφλούτων οὔτε ἔχουμεν ἀνάγκην νὰ προθάλωμεν οὐδέμιαν πρόφασιν εἰς οἰονδήποτε. Εἰνε μαθηματικὸν ἀξίωμα, τὸ διόποιον οἱ ἔχοντες ὀφθαλμούς βλέπουσιν.

Ἐπειδὴ ἐν προκειμένῳ ἐπίκειται ἡ ἀνανέωσις τῆς πάλης μεταξὺ ἡμῶν καὶ τῶν ἀρμοδίων ἀσφαλιστικῶν καὶ ἐμπορικῶν κύκλων καλὸν εἶναι νὰ ἐνθυμηθῶμεν τὸ ρητὸν «τῶν φρονίμων δλίγα». Ή ἀνάγκη τῆς θελτικῆσως τῶν πραγμάτων τῆς ἡμετέρας Ναυτιλίας ἐν γένει δὲν ἀμφισθητεῖται καὶ ταύτην διέφειλομεν ὅλοι

ψυχραίμως καὶ μὲν μέτρα πρακτικὰ καὶ διαρκῶς νὰ ἐπιδιώκωμεν εἰτε προκειμένου περὶ τῶν ἐπασφαλίστρων εἰτε περὶ ἄλλου τινὸς ζητήματος. Τὸ ζητήμα ὅμως τῶν ἐπασφαλίστρων τοῦ Plate ἀποτελεῖ εἰδικὸν ἐμπορικὸν πρόδηλημα, εἰς τὸ διόποιον σήμερον λόγω τῆς εύνοιας τῆς ἀγορᾶς, δυνάμεθα καὶ συνεπῶς διεθίλομεν, καταλλήλως ἐργαζόμενοι, νὰ δώσωμεν συμφέρουσαν λύσιν.

Ἄς ἀφεθῇ λοιπὸν ἡ ἐκλεγείσας ἀρμοδία ἐπιτροπῆς νὰ ἐκτελέσῃ τὸ καθήκον τῆς ὑποστηρίζουσα τὰς Ἑλληνικὰς ἀπόψεις, τὰ δὲ «δίκαια» τῶν ξένων εἶναι οὗτοι ἀρκετά ίκανοι νὰ διακηρύξουν καὶ νὰ ὑποστηρίξουν ἄνευ τῆς ιδικῆς μας ἀρωγῆς.

Λονδίνον 13 Ιουλίου 1937

Μετά τιμῆς  
Α. ΛΟΥΖΗΣ

Θά μᾶς ἐπιτραπῇ ν' ἀπαντήσωμεν εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Α. Λούζη καὶ ἔτι μᾶλλον νὰ ἀναπτύξωμεν τὰς περὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας διατυπωθείσας ἀντιλήψεις τῶν στηλῶν αὐτῶν. Ισως καὶ νὰ ἐπιθάλλεται τοῦτο, ἀφοῦ δχι μόνον τὸ σκοπούμον καὶ τὸ ἐπίκαιον παρομοίων δημοσιευμάτων ἀμφισθητεῖται ἀπὸ τὸν κ. Λούζην, ἀλλ' ἔν τινι μέτρῳ διὰ τῆς ἐπιστολῆς του δημιουργεῖται ἡ ἐντύπωσις, διὰ ἡ διαπίστωσις μᾶς καταστάσεως, πανθομοιογουμένως οἰκτρᾶς διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν πίστιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, εἰς οὐδὲν ἄλλο τείνει, παρὰ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἐπασφαλίστρων καὶ νὰ ὑποστηρίξῃ τὸ «δίκαιον» τῶν ἀσφαλιστῶν.

Καὶ πρῶτον διέφειλομεν νὰ δηλώσωμεν, διὰ ἐνδεικτικῶς ἐδημοσιεύσαμεν τοὺς σχετικοὺς μὲ τὰς ἀδαρίας τοῦ Πλέιτ ἀριθμούς. Μίαν πτυχὴν τοῦ ὅλου ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας ἡ ηθελήσαμεν δι' αὐτῶν νὰ ἀνασύρωμεν, χωρὶς καὶ νὰ πιστεύωμεν, διὰ τὸ ἀπαντόν τοῦ ζητῆματος ἐπιτοπίζεται εἰς τὰ ἐπασφαλίστρα τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς.

Ἐπασφαλίστρα τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον καταθάλλει εἰς δλας σχεδὸν τὰς ἀγορὰς καὶ αὐτά παρακωλύουν σημαντικῶς τὴν διένυρυνσιν τῆς δράσεώς του, τὴν διείσδουσιν του καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς ἐργασίας, διόποιον ικανοποιητικὴν θά δύνατον νὰ ἔξευρῃ ἀπασχόλησιν καὶ διατάσσεις τῆς ἀγορᾶς τῆς Αργεντινῆς δὲν θὰ ἔξηρκει ν' ἀπορροφήσῃ τὸ διαθέσιμον Ἐλληνικὸν τοννάκ. Ή ἀσφαλιστικὴ διάκρισις τῆς σημαίας μας καὶ οὐχὶ τὸν ὑπερηλικῶν πλοίων, διῶς τὰς ἀλλας ναυτιλίας ἀσφαλιστικὴν μεταχείρισιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, διά νὰ δύναται τοῦτο ἔλευθερως νὰ προσφέρεται εἰς δλας τὰς ἀγοράς, χωρὶς τὰ πρόσθετα ἀσφαλίστρα καὶ τὰς ιδιαιτέρας ἐκπτώσεις τῶν ναύλων, ίδου ποῦ ἔγκειται τὸ ζητῆμα καὶ ποῦ τὸ κέντρον τῶν προσπαθειῶν τῶν ἐφοπλιστῶν μας.

Ποῖα τὰ μέσα, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀσφαλιστικὴ αὐτὴ χειραφέτησις τῆς Ναυτιλίας μας, τὰ γνωρίσαν καλῶς, ύπερ πάντας ἀλλον, οἱ διαχειριζόμενοι σήμερον τὰ συμφέρουντα αὐτῆς. Ήμᾶς, τρίτους παρατηρητὰς τῆς ζεζελίζεως τῶν ναυτιλίακων μας πραγμάτων, ίκανοποιεῖ ιδιαιτέρως τὸ γεγονός, διὰ οἱ πρός την κατεύθυνσιν ταύτην προσπάθειαι τῶν ἐφοπλιστῶν μας ηρχισαν ἐντεινόμεναι καὶ διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόδηλημα τῆς Ναυτιλίας μας συγκινεῖ ἀναλόγως πρός τὴν σοσθρότητά του παράγοντας αὐτῆς.

Ἐχει δημοσιεύσας ἀπαιτήσεις δ. κ. Λούζης ἀπὸ τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτῆς. Ανέμενε—τονίζει ἐν τῇ ἐπιστολῇ του—νὰ ίδῃ τίνι τρόπῳ θὰ χειραφέτησμεν ἀσφαλιστικῶς καὶ εἰδικώτερον, περιορίζων τὸ θέμα, ζητεῖ νὰ πληροφορηθῇ τίνι τρόπῳ θὰ ἔχασιμωμένων τὰς ἀσφαλιστικής ισοτιμίας της σημαίας μας ἔναντι τῶν συναγωνιστῶν της, ὑποχρέωσίς μας εἶναι νὰ ἐπανέλθωμεν. Διευκρινίζοντες τὰς ἐν προκειμέ-

νω ἀπόψεις μας, τρέφομεν τὴν ἐλπίδα, ὅτι θὰ ικανοποιήσωμεν  
οὐτώ καὶ τοῦ ἀξιοτίμου ἐπιστολογράφου μας τὴν δικαίαν ἄλ-  
λως τε ἀξίωσιν.

"Ἄς ἴωμεν κατ' ἀρχὴν πῶς ἔχει τὸ γενικώτερον ζῆτημα τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν ἡμπορεῖ τις νὰ προθάλλῃ ἀντίρρησιν, ἵκανήν εἶ τῶν πραγμάτων τὴν εὔσταθμότητον, εἰς τὸ γεγονός, διτὶ αἱ ὄλικαι ἀπάλειαι καὶ αἱ ἀβαρίαι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διά τὰ τελευταῖα ἔτη κατ' ἀναλογίαν τοννάζ εἰναι, συγκριτικῶς πρὸς τὰς ἄλλας σημαίας, συχνότεραι. Ισως ἔν τινι μέτρῳ νὰ δικαιολογηθῇ τοῦτο ἀπὸ τὸ πλήθωρικῶς εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας ὑπάρχον παλαιὸν τοννάζ, ισως ἀκόμη ὑπερβολικοὶ νὰ είνει οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀνακοινούμενοι ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἐμπόρων, πάντως δῆμος ἀπλῆ τῶν ασασίων ἀτυχημάτων παρακολούθησις θὰ πεισῃ καὶ τὸν πρὸς στιγμήν δυσπιστούντα, ὅτι αἱ περιπτώσεις ὀδαριῶν εἰνει περισσότεραι διά τὴν ἰδικήν μας Ναυτιλίαν. Καὶ ἀκόμη δὲν ἡμπορεῖ τις θασίμως νὰ ισχυρισθῇ, ὅτι θ' ἀντιμετωπίζετο σήμερον ἐν ὅλῃ αὐτοῦ τῇ δεύτητι τὸ ζῆτημα τῶν ἐπασφαλιστρῶν, ἀν αἱ ἀβαρίαι καὶ αἱ ζημιαὶ εἰς τὰ φορτία τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἥσαν διλγώτεραι, εἰς θαθμὸν ἀνάλογον πρὸς τὰς σημαίας τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν.

Από τὸν περιορισμὸν ἐπομένως τῶν ἀθαριῶν, ἀπὸ τὴν μετὰ θρησκευτικῆς εὐλαβείας προσήλωσιν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ὅλων τῶν ὑπωδόπτης ἐθυμούμενων διὰ τὴν καλὴν μεταφοράν τοῦ φορτίου, εἴτε ἐφοπλισταὶ εἰνε οὗτοι, εἴτε πλοιάρχοι, εἴτε καὶ πλήρωμα ἔνδος φορτηγοῦ σκάφους, ἔξαρταί κυρίως ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ο-ταν περιορισθοῦν τὰ ἀτυχήματα, δταν ἐκλείψῃ ἡ αἵτια, τότε θὰ δικαιούμεθα, ἔχοντες πρὸ ἡμῶν γεγονότα, νὰ ζητήσωμεν τὴν ἄρσιν κάθε ἀδικου καὶ ἐπίζημου διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας μέτρου τῶν ἀσφαλιστῶν. Οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα καὶ δὲν πιστεύουμεν νὰ τελοῦν ἐν ἀγνοίᾳ τούτων οἱ ἐφοπλισταὶ μας οὔτε ὑπὸ διάφορον πρίσμα νὰ προσθλέπουν εἰς αὐτά.

Καμία σκοπιμότης δέν έχυπηρετεῖται καθ' ήμας καὶ τὰ καλῶς ἔννοούμενα ναυτιλιακά μας συμφέροντα οὐδόλως θίγονται, ὅταν τὴν πραγματικότητα αὐτῆν, τὴν ἀσφαλιστικήν ἐκπτωσιν τῆς Ναυτιλίας μας διαπιστούμεν, ὅταν αὐτῆν ἔχωμεν πάντοτε πρὸ διθαλάμων εἰς κάθε μας προσπάθειαν τείνουσαν νὰ ἐπιλύσῃ τὰ ἔκκρεμοῦντα ζητήματά της. Πρός τί νά ἀποκρύπτωμεν γεγονότα, ποὺ καθημερινῶς τὰ ἀντιμετωπίζουν διά τῶν ἐπασφαλιστρών οἱ ἐφοπλισταὶ μας καὶ πρός τί νά σιωπῶμεν ἐνώπιον μαᾶς καταστάσεως, ἡκιστα ἔχυπτρετικής τῆς προκοπῆς τῆς Ναυτιλίας μας, ἀρκετά γνωστῆς, κάλλιον μάλιστα ἥμων, εἰς τέ τοὺς ἀσφαλισταὶς καὶ τοὺς φορτωτάς; Ποιοὶ οἱ λόγοι τῆς δῆθεν σωφροσύνης καὶ σκοπιμότητος ἐπιβάλλουν τὴν σιωπήν; Μήπως πρόκειται διὰ τῆς σιωπῆς τῶν μὲν καὶ τῆς ἀδιαφορίας τῶν δὲ, νά ωειτιώσωμεν τὴν ἀσφαλιστικήν μας θέσιον ή μήπως θέλοντες ν' ἄγνοούμεν τὴν πραγματικότητα θά ἐπιβάλλωμεν εἰς τοὺς ἀσφαλισταὶς ἀπόψεις διαφόρους αὐτῆς; Τούναντίον. Διὰ ν' ἀποκτήσουν καὶ οἱ ἔθελοτυφλοῦντες πλήρη τῆς καταστάσεως ἐπίγνωσιν, διὰ νά φέρωμεν εἰς τὴν ὁρθήν τῶν υποχρέωσεών των ἀντίληψιν καὶ τους ἐπιλήμονας αὐτῶν, διὰ νά καταστήσωμεν ἔτι μᾶλλον ἔκδολον τὸν κίνδυνον, ποὺ ἐπικρέμαται ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας μας, ἔχυπτρετικὸν τέλος τῶν γενικωτέρων συμφερόντων αὐτῆς, νομίζομεν, ὅτι εἰνε, ὅταν εἰς κάθε εὐκαριόταν ἐπισημαίνωμεν τὰ κακῶς κείμενα καὶ στηλιτεύωμεν τὰ κατὰ τῆς σημαίας μας διαπραττόμενα ἀδικήματα τῶν δόλγων, ἵνα ἀκριβῶς τὴν διόρθωσιν αὐτῶν, τὴν μὴ ἐπανάληψιν των ἐπιτύχωμεν, να προσκοπίσωμεν τῶν πολλῶν, τῶν καλῶν ἐφοπλιστῶν τὸ ἀγαθὸν ὄνομα.

Μὲ λύπην μας θὰ διαφωνήσωμεν μὲ τὸν κ. Λούζην εἰς τὴν προκειμένω διατυπουμένην ἐν τῇ ἐπιστολῇ του ἀντίληψιν,ὅτι «τῶν φρονίμων δόλγα». Σοφῆ πράγματι ἡ ὑπόδειξις, μὴ ἔχουσα σώματον θέσιν της, δταν πρόκειται νὰ ἔξαρθῃ ἡ ἀλήθεια καὶ μόνη ἀληθῆ. Διαθεσαίσμεν τὸν ἀξιότιμον ἐπιστολογράφον μας, ὅτι ἐν τῇ ἔξυπηρετήσει τῶν ναυτιλιακῶν μας ουμφερόντων, χάριν ἀκριδῶς αὐτῶν, ὑπὲρ τῶν ὅποιων γνωρίζουμεν καλῶς ὅποσας καὶ ὁποίας προσωπικάς φροντίδας καταβάλλει ὅποις, δὲν θὰ δρρωδῆσουν αἱ στηλαὶ αὐταὶ νὰ καταγγείλουν οἰανδήποτε ἀπρέπειαν καὶ δὲν θὰ ἀποιωπήσουν οἰανδήποτε πρᾶξιν, καθαπομένην τοῦ κύρους καὶ τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας. Τρέφουμεν τὴν ἐλπίδα, ὅτι καὶ διὰ τῆς δημοσιότητος ἀκόμη, ἐφόσον ἄλλη τις ἀντίθεσις θετικωτέρα δὲν ἐκδηλοῦται, θὰ ἐπαναφέρωμεν εἰς τὴν ὁρίζουσαν δόνη τοὺς ἐπιλαμβανομένους τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας υποχρεώσεών των.

"Ας έδωμεν τώρα ποιά τά λυσιτελέστερα μέσα διά τὴν ἐπι-  
υχῇ ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας προθλήματος καὶ ποι-  
αί αἱ κατευθύνσεις, ποὺ ἀνέδοτα πρέπει νὰ ἀκολουθήσουν οἱ ἔ-  
ποπλισταὶ μας, διά τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἀπὸ τὸ ἐπασφαλιστρα-  
τηματίας. 'Ἐπιθάλλεται κατ' ἄρχην ἡ στενή, ἡ ὑπεράνω προσωπι-  
ῶν συμφερόντων ἀνυστερόθουλος συνεργασίᾳ τῶν ἔφοπλιστῶν  
κείνων, τῶν ὅποιων τὸ κύρος, τὸ ἀνεπιλήπτον τῶν ἐπιχειρήσεων  
ων καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἀνέχαρτησία ὑποχρέωντον αὐτοὺς νὰ γί-  
ουν οἱ πρωτόποροι, οἱ πυρήνες τῆς κινήσεως διά τὴν ἀσφαλ-  
τικὴν γειοσφέτησιν τοῦ 'Ἑλληνικοῦ πλοίου.'

\*Απαρχή της συνεργασίας ταύτης πρέπει νά είνε ή συγκέντρωσις στατικών ἀπηκριθώμαντος, μη ἐπιδεχομένων τήν ἐλαίστην παρ' οὐδενὸς ἀμφισθήτοιν, δοσον ἀφορᾶ τὰ ἀποτελέσμα-

τὰ τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων. Δυσχερές, ἀλλ' ἀπαραίτητον τὸ ἔργον τοῦτο. Ἀν τὰ Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου ἐπιδείξουν δὴν αὐτῶν τὴν καλήν θέλησιν καὶ τὴν ἀμοιβαίσαν ἐμπιστοσύνην, τὰ στατιστικά στοιχεῖα δυνατόν νὰ ἔξευρεθοῦν. Ἡ στατιστική τῶν ἀδερφῶν καὶ τῶν δικιῶν ἀπωλεῖν κατὰ τομεῖς χρονικάς περιόδους, εἰδῆ φορτίων, ποσά συνεισφορῶν, ἐφοπλιστάς καὶ σκάφη, θὰ διακριθῶσῃ τὴν δὴν ἀσφαλιστικήν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Βάσει τῶν στοιχείων αὐτῶν θὰ χωρήσουν οἱ ἐφοπλιστάις μας τὸ μὲν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις των μὲ τοὺς ἀσφαλιστάς καὶ τοὺς φορτωτάς, τὸ δὲ εἰς τὴν σύμπτην τῆς Ἑλληνικῆς Θαλασσασφαλείας. Οὕτως ἐνεργοῦντες, θ' ἀποθλέπουν κυρίως εἰς τὸ νὰ καταδειχθῇ ἡ καλή θέλησις καὶ ἡ στερρά ἀπόφασις τῶν. ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων, δπως ἀποκλεισθῇ εἰς τὸ μέλλον πᾶσα ἐπιβολὴ ἐπιζημίας δι' αὐτὴν μέτρων ἀπὸ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν, μέτρων μηδὲν ὑπαγορευομένων ὑπὸ τῶν πραγμάτων.

Δέν είνε δλίγοι, ίσως είνε οι κάτοχοι των δύο τρίτων και πλέον του Έλληνικού τοννάκ οι έφοπλισταί μας ἔκεινοι, πού ἀπολαμβάνουν πλήρους ἐκτιμήσεως και ἐμπιστούσης εἰς τὴν ἀφοαλι-  
στικήν ἄγοράν. Αύτοι, οἵτινες εὐχερῶς δύνανται νὰ ζητήσουν τὴν  
συστιμίαν μὲ τοὺς "Ἄγγελος συναδέλφους των, πρέπει ν' ἀποτε-  
λέσουν τὸν πυρῆνα τῆς συνεργασίας, αὐτοὶ νὰ συστήσουν τὴν 'Ελ-  
ληνικὴν Θαλασσασφαλείαν και νὰ ἐπιζητήσουν νὰ τεθοῦν ύπὸ τὸν  
ἄλεγχόν της δόλα τὰ ἀτυχήματα και αἱ ἀθέραις τῆς φορτηγοῦ ναυ-  
τιλίας. Ἡμποροῦν νὰ τὸ πράξουν εὐχερῶς, ἀλι συμφωνήσουν και  
συνεργασθοῦν πρὸς τοῦτο τὰ Γραφεῖα τοῦ Λοιδίνου, τὰ διαχειρι-  
ζόμενα σχεδὸν τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητός μας.

Έντος ολίγου χρόνου άπό της ουσιάσεως της 'Ελληνικής Θαλασσοφαραίεις και διά τών καταστατικών μέτρων, που θά λάβουν ήδη διατίθαι της, εμεθα δέσθαιοι, διτί θά παύση πλέον ή διαφαλιστική διάκρισης της σημαίας μας. Πιθανόν νά συνεχισθή αυτή διάτιας μόνον έφοπλιστας, ολίνες μικράν έπιδείξαντες εις τό παρελθόν ιναίσθησιν τών υποχρεώσεών των και λόγω της συχνότητος τών ιθαρίων τών πλοίων των, δέν θά δυνηθούν άμεσως νά επιτύχουν ήδη αυτήν διαφαλιστικήν διαθάθμισιν πρός τους διατηρήσαντας κανεπιληπτον τήν θέσιν των εις τήν άγοραν. Κάλιον τούτο, προτιμούρα ή διάκρισις έφοπλιστών, παρά ή έπιθολή τών έπασφαλτων επί τού συνόλου της Ναυτιλίας μας. "Ισως τότε νά συνανθανούν δλοι, όπλη την πίεσιν τών πραγμάτων, διτί τό καλὸν σημα και διά πάρεγκλιτος σεβασμός τών υποχρεώσεων δέν είνε ισηρημένη τις ξένοια, άλλα θετικόν πλεονεκτήμα, που χάρις εις ήδη θά επιτρέπεται ή αποδοτικωτέρα έκμεταλλευσις ένός πλοίου και ή έλευθέρα εις δλας τάς άγοράς άπασχόλησίς του. "Εργον άκριβως της 'Ελληνικής Θαλασσοφαραίεις θά είνε διά τού λέγουν και τής έντατικης παρακολουθήσεως θά φέρη σύν τῷ ρόνω δλους τούς έφοπλιστάς μας, τήν Ναυτιλίαν μας δηλαδή λόκληρον, εις τό αύτό έπιπεδον διαφαλιστικής διαθασμίσεως, μιά τής καταρτίσεως μιᾶς μονίμου έξι έφοπλιστών έπιτροπής, ή ισις θ' άνελάμβανε τόν έλεγχον τών περιστατικών κάθε άτυχήσιας, πιστεύομεν, διτί θά προληφθούν αι υπερβασίαι και θά πεισταλούν τά άδικηματα κατά τού ηγήτου τής σημαίας μας. "Απεδεικνύμενοι ούτως εις τούς διαφαλιστάς και τούς φορτωτάς τάς άγαθάς ήμων προθέσεις, άπό τάς όποιας έμφορούμεθα οι θά διδικαιούμεθα σύν τῷ χρόνῳ έκ τών άποτελεσμάτων ν' πατήσωμεν τήν πλήρη τής ουσίας μας ίσοτιμίαν πρός τάς ξένας, γωγίς και τάς μερικάς διασκορπίσεις άνων έφοτιστην.

Ούτω πάντα ήμεις τούλάχιστον πιστεύουμεν, ότι θά έπελθη ρύθμισις τού διαφαντικού μας προβλήματος. Μόχυνος πολὺς εεβαίως και χρόνος ίσως ἀρκετὸς θά χρειασθῇ διὰ νά φθάσωμεν ις τὸ ἐπιψυκτὸν τέριμα τῶν προσπαθειῶν αὐτῶν. 'Ολιγώτερος αντων, ἀπὸ σὸν κατηναλώσαμεν συζητοῦντες καὶ ἀπὸ σὸν ἔχρει-σθημεν διὰ νά φέρωμεν τὴν πίστιν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸ ση-ερινόν της ἐπίπεδον, ώστε πλεῖστοι ἄγοραι νά είνε κλειστοί δι' ὑπῆν καὶ ν' ἀπορρίπτεται προσφερόμενον 'Ελληνικὸν πλοϊον μέ-όνην τὴν δικαιολογίαν τῆς σημαίας.

'Αλλ' δ. κ. Λούζης μερικείνει πάντας ἐπιστολή του τὸ δόλον ἃς ασφαλιστικῆς πιστεώς τῆς Ναυτιλίας μας πρόσθημα εἰς τὰ πασφάλιστρα τοῦ Πλέειτ. Πράγματι εἰς τας ἔκειθεν μεταφοράς πασχολοῦνται κυρίως τα 'Ελληνικά φορτηγά, ἐνῷ ἔξι ἄλλους ἔνον νά ληφθῇ υπὲρ ὅμην, δτι καὶ ἀνάκομη στεφθοῦν ύπτο ἐπιτυγχάνεις αι προσπάθειαι τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ την ἄρσην τῶν ἐπασφαλιστρῶν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, δέν θά ήδυνάμεθα νά ισχυρισθῶμεν, δτι καὶ τὸ δόλον ασφαλιστικὸν ζήτημα ἐπελύθη ἰκανοποιητικὸς διά την Ναυτιλίαν μας. Διότι καὶ εἰς τὸν Δούναβιν καὶ σ τάς ἔκ Ρωσίας ναυλώσεις καὶ εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν, εἰς τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν καὶ ἀλλαχοῦ ἀκόμη δέν ἀπολαμβάνει ἡ ημαία μας τῆς ασφαλιστικῆς Ιστομίας ἔναντι τῶν ξένων ναυτιλῶν. Πάντως καλή καὶ εὐώνων ἀπαρχὴ θά ήτο, ἀν οἱ ασφαλισταὶ καὶ οἱ φορτωταὶ τοῦ Πλέειτ ἀνεγνώριζαν τὸ βάσιμον τῶν ἔχειρημάτων τοῦ κ. Λούζη καὶ τῆς ἀναδεχθείσης τάς διαπραγματεύσεις ἐπιτροπῆς καὶ ἔδεχοντο νά καταργήσουν τὸ καταθλιτικὸν διά την Ναυτιλίαν μας μέτρον τῶν ἐπασφαλιστρῶν. 'Ημερει, ἄλλως τε, νά εύσταθμηση τόσον καὶ νά δεχθῇ την βάσανον ασδήποτε ἀντιρρήσεως τό υπό τοῦ κ. Λούζη προσβαλλόμενον τη ἐπιστολή του ἔπιχειριμα, τὸ ἐπάρκως ἔρμηνευν τάς ζητάς τῶν ασφαλιστῶν τῶν φορτίων κατά τὰ ἔτη τῆς κρίσεως, ὥστε ἀλπίζωμεν, δτι αἱ μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τῶν φορτωτῶν



ον εις τὰ κύτη του ἔνα σκάφος και διά νά τὸ μεταφέρῃ ἀσφαλῶς. "Αν τις ἥθελεν ἐπισκεφθῆ σκάφη διαφόρων ἐφοπλιστῶν θά ἀντιληφθῆ ἀμέσως τὴν διαφοράν τῆς νοοτροπίας και τῆς συναισθήσεως τῶν πρός τὸ φορτίον ὑποχρεώσεων ἐνδός ἐκάστου ἔξ αὐτῶν." Αλλών μὲν πλοίων τὰ κύτη είνε πάντοτε καλῶς χρωματισμένα και καθαρά, τὰ δὲ ἔχουντα καλλύμματα και τὰ ἐπιστρώματα αὐτῶν (μουσαμάδες), τὰ θαρροῦλκα και οἱ γερανοὶ εἰς ἀρίστην κατάστασιν, ἄλλων δὲ ή ἐγκατάλειψις ἐκ πρώτης ὅψεως και διά τὸν ἀδαέστερον ἀκόμη καθισταται ἔκδηλος.

Πρός τούς έφοτπλιστάς έπομένων πρέπει ν' ἀπευθυνθῇ ή πρώτη ἔκκλησις τῆς «Διοικητικής Ἐπιτροπῆς». Αὐτοὶ πρώτοι πρέπει νά ἀλλάξουν νοοτροπίαν, διότι αὐτοὶ θὰ φρονηματίσουν τοὺς ἀξιωματικούς καὶ ταὶ πληρώματα τῶν. Πιθανὸν νά εἰνε μικρά ή μερικά τῶν ἐφοτπλιστῶν, που δὲν διακατέχεται ἀπό τὴν πρός τὸ ἔργον τοῦ μεταφορέως συναίσθησιν. Οἱ ὄλιγοι δύμας αὐτοί, τὸ ἐτονίσαμεν καὶ ἄλλοτε, τάξ προσπαθείας τῶν καλῶν συναδέλφων των διά τὴν ἀνόρθωσιν τῆς ἐμπιστοσύνης πρός τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον παρακαλούσων, ἐνῷ καὶ τῶν πληρωμάτων τάς ἀγαθάς διασθέσεις διαστρεβλώνουν, ἀφοῦ καὶ ή ἐπ' αὐτῶν ἐπιτήρησις γαλαρά είνε, ἀνάλογος πρός τάς ἀντιλήψεις τῶν.

Καὶ αὐτά μὲν διά τάς ἐκ τῶν φορτίων ἀπατήσεις. "Οοσον ἀφορά τάς ἔξ αἰσθενειῶν τοιαύτας, πληροφορούμεθα, ὅτι ἐκ τῶν γενομένων συζητήσεων καὶ ἀνταλλαγῶν γνωμῶν μεταξὺ τῆς «Ενώσεως Εποπτιστῶν» καὶ τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» φαίνεται ἐπικρατούσα ή ριφθεῖσα ίδεα τῆς συστάσεως αἱ Ἀθήναις ἐπιτροπῆς ἔξ ἑφοπλιστῶν, ἔγγωασμένου κύρους καὶ ἀμεροληψίας, ἡτις, δύως καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἀνεγράψαμεν, θά ἐφορεύῃ καὶ θά ἐλέγχῃ δόλους τούς λογαριασμούς τῶν νοσηλειών καὶ τῶν συναφῶν μὲν τὰς ἀπατήσεις ἔξ αἰσθενειῶν τῶν πληρωμάτων δαπανῶν, δικαστικῶν ἔξοδών καὶ ἀπόζημώσεων, πρίν ἡ οὗτοι ὑποβληθοῦν παρά τῶν ἐνδισφερομένων εἰς τὰς ἀσφαλείας. Μόνον οὕτω πιστεύομεν καὶ ἡμεῖς, ὅτι θά ἀποκλεισθοῦν εἰς τὸ μέλλον αἱ ὑπερβασίαι, αἱ ἀδικαιολόγητοι παρατάσεις εἰς τὴν θεραπείαν τῶν ἀσθενῶν καὶ τὰ ψηφλά νοσήλεια, αὐτά δηλαδή, που καθιστοῦν σήμερον παθητικήν τὴν παρά τοῖς «Clubs» μερίδα τῆς Ναυτιλίας μας.

Παρηγορὸν εἶνε καὶ πολλὰ τὰ καλὰ δικαιουμέθα νά. περιμένωμεν ἀπό τὴν ἀνάληφθεῖσαν ὑπὸ τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίου σύντονον καὶ ουσιηματικήν πρωτοθουλίαν διά τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν γενικωτέρων προθλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, μεταξὺ τῶν δποίων προέχουσαν κατέχειν θέσιν καὶ τὸ ζῆτημα τῶν μικρασφαλειῶν, τῶν ἀσθενειῶν καὶ τῶν ἀπαιτήσεων ἐκ ζημιῶν εἰς τὰ φορτία. Πιστεύομεν, ὅτι ἡ προστάσια καὶ ἡ ἀρξαμένη στενή συνεργασία ὅχι μόνον θέουλον συνεχισθῆ, ἀλλὰ καὶ θά διευρυθθοῦσαν τῷ χρόνῳ. Ήώρα πού ἀπληλάγημεν τῶν ἐφιαλτών ήμερών τῆς κρίσεως, ἐπέστη ὁ καιρός, ὅπως καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἔμμόνως ἐπιδιώξῃ τὴν ἀνόρθωσιν τῶν κατ' αὐτήν.

## ·Ο θαλάσσιος στίβος

Διὰ πρώτην φοράν διεξήχθησαν καὶ εἰς τὰς θαλάσσας μας ἀγῶνες ιστιοπλοίας μεταξύ ἔρασιτεχνῶν τοῦ Ιστίου, πρέπει δὲ νόμολογηθῆ, οὗταις ἀπαρχῇ ἐστέφθησαν ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας, χάρις καὶ εἰς τὰς ἀδόκυντας προσπαθεῖσαν τῆς δργανωτικῆς ἐπιτροπῆς καὶ τὴν παρασχεθεῖσαν συνδρομήν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν. Περιωρισμένος, θεσπιάσις, ἥτο ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν ποὺ συμμετέσχον καὶ ἡ σημειωθεῖσα ἐπίδοσις, λόγῳ καὶ τῆς οφιδρᾶς θαλασσοταραχῆς καὶ τῶν ἀντιδόνων ἀνέμων, δὲν ἡμπορεῖ νά θεωρηθῆ ὡς ἴκανοποιτικὸν ρεκόρ. Ἀλεῖται δομάς ιδιαιτέρως νά ἔξαρθῃ ὁ ἐκλαϊκευτικὸς τόνος, ποὺ προσεδόθη εἰς τοὺς ἀγῶνας καὶ η εὐρεῖα δημοσιότης, ποὺ προσέλαβεν ἡ περιγραφή των εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον, ἥτις καὶ ἐκέντρισε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κοινοῦ.

Διά τῆς ἐκλαϊκεύσεως ἀκριβῶς, τῶν θαλασσίων ἀγωνισμάτων, διὰ τῆς παροχῆς πάσης διευκολύνσεως εἰς τοὺς νέους, ἵνα ἐπιδοθοῦν εἰς τὴν ιστιοπλοΐαν καὶ εἰς ἑκείνους κυρίως, ποὺ δὲν διαθέουν τὰ ὑλικά μέσα, ὅπως ἀποκτήσουν ίδιους σκάφος, διὰ τῆς συστάσεως σχολίου ιστιοπλοΐας παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ὄμιλου Ἀθηνῶν καὶ τοῦ νεοιδρυθέντος Ἰστιοπλοϊκοῦ Ὁμίλου Πειραιῶν θάκαταστῇ δυνατόν νά νέρωμεν πρὸς τὸν θαλάσσιον στίζον τὴν Ἑλληνικὴν Νεολαίαν. Τὸ ὄφελος ἀπὸ πάσης πλευρᾶς δὲν θὰ είνε μικρόν. Τὸ γλαυκὸν κύμα θάχαριση εἰς τοὺς νέους μας τὴν ύγειαν και τὴν ρώμην, ἡ πάλη πρὸς αὐτὸν θὰ τοὺς χαλαρθδῷ εἰς τὴν ριφοκίνδυνον περιπέτειαν, θὰ ἀπαλύνῃ τὴν ψυχήν των και θὰ τονώσῃ τὴν διάθεσίν των και διὰ τοὺς ἀνδρας τῆς ζωῆς

Μέχρι σήμερον οι έλλησις πολυτάλαντοι ήδύναντο ν' ἀπολαύσουσιν διά τῶν πολυτελῶν γιώτ τὴν χαράν τοῦ κύματος. Ἡ θάλασσα σύμως, μὲ τὴν δόποιαν ἡ φυλὴ μας ἐγάλουσχῆθη, πρέπει νὰ «τακτοῦ κοινὸν κτῆμα» Σκοτός ἀκριβῶς τῆς «Θαλασσίας Ἐνώσεως» καὶ τοῖς ιστιοπλοϊκῶν ὅμιλων δὲν πρέπει νὰ εἰνε ἄλλοις, ταρά τὸ πῶς θά ἐκλαΐκευσουν τὴν ἀγάπην τοῦ «Ἐλλήνος πρός τὴν θάλασσαν. Καὶ ἡ προσπάθεια τῶν πρέπει κυρίως ν' ἀποθέτῃ εἰς τὸ ν' ἀποκτήσουν δλοι οἱ «Ἐλλήνης θαλασσινήν συνείδησιν. «Ἀπὸ τοὺς φίλους τῆς θαλάσσης ὃς μελέτηθούν τὰ προσφορῶντερα μέσα, ἣς ζητηθῆ ἡ συνδρομὴ τοῦ Κράτους καὶ τῶν γενναιοδώρων πλουσίων μας δι' ἔνα τόσον ὑψηλόν καὶ εὐγενή σκοπὸν. Αν ἡ προσπάθεια, ποὺ τώρα ἥρχισεν ἐκδηλουμένη, συνεχισθῇ μὲ ταφεῖς κατεύθυνσεις, τὸ ἐπόμενον ἔτος, ὅταν θά ἐπαναληφθοῦν ἡ ἀγώνες, ἔτι μᾶλλον ἀθρόως θὰ εἰνε ἡ συμμετοχὴ τῶν φίλων τοῦ πάτριου καὶ επιτήρεσις τῶν ἀναγνωρισθέντων καθάπερ.

TA "NAYTIKA XPONIKA,,

Από τούν σημερινούν τεύχους των, της Ιησ Αύγουστου, τά "Ναυτικά Χρονικά", όπως πωλούνται παρά τών ἐφημεριδοπωλῶν και τῶν περιπτέρων ἀντί Δραχμῶν δέκα (10). Εἰς τὴν αὔξησιν τῶν τριῶν δραχμῶν κατὰ τεύχος ηχθημέν, λόγῳ τῆς εἰς τὸ διπλάσιον ἀπὸ μηνῶν ἐπελθοῦσης ἀνατιμήσεως τοῦ χάρτου καὶ τῶν τυπογραφικῶν ὑλικῶν. Οἱ χρησιμοποιούμενος διὰ τὰ "Ναυτικά Χρονικά", χάρτους στοιχίζει σήμερον Δραχμὰς 15 κατὰ κιλόν, ἔναντι Δραχμῶν 8 διὰ τὸ 1936. Τὸ κόστος τοῦ χάρτου μόνον δι' ἔκαστον τεῦχος ἀνέρχεται σήμερον εἰς Δραχμὰς 4, μὴ συνυπολογιζομένων τῶν ἔξιδων ἐκτυπώσεως και βιβλιοθεοῖς. Μὲ τὴν μέχρι τούδε δηλαδὴ τιμὴν τῶν 7 Δραχμῶν—μείον 30 οδοῦ διὰ τὰ δικαιωματα πωλήσεως πρωτοερίουν και ἐφημεριδοπωλῶν—εἰσπεράτταμεν Δραχμὰς 40. Διὰ νὰ δυνηθῶμεν ἐπομένως ν' ἀντιεπωτίσωμεν τὴν ζημιὰν ταῦτην θὰ ἔπερπε ή νὰ περιορίσωμεν τὰς σελίδας τοῦ περιοδικοῦ και νὰ χρησιμοποιήσωμεν χάρτην κατωτέρας ποιωθητος, τὸν συνήθη διὰ τὰς ἐν Ἐλλάδι δημοσιογραφικὰς ἐκδόσεις ή νὰ παρακαλέσωμεν τοὺς ἀναγνώστας μας, διπλῶς συνεισφέρουν και αὐτοὶ διὰ νὰ βαστάσωμεν τὴν σοβαράν διά στεγάνη οἰκονομικά μέσα τῶν "Ναυτικών Χρονικών", ζημιάν και διατηρήσωμεν τὴν ἀριστήτη τῆς ἐμφανίσεώς των. Προετιμήσαμεν τὸ δεύτερον. Δὲν θὰ ἡτο καθ' ήμας ὅρθόν, τὴν στιγμὴν μάλιστα αὐτῆν, ποὺ ἡ Ναυτιλία μας κινεῖται ἐντατικῶς, νὰ στερήσωμεν τοὺς ἀναγνώστας τῶν "Ναυτικών Χρονικών", τῆς ἀμέσους και πλήρους ἐνημερώσεως αὐτῶν ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας, οὐδὲ νὰ ἀστείλωμεν τὴν ἀπὸ ἔτον προσπάθειάν μας, διπλῶς τὰς "Ναυτικά Χρονικά", σὺν τῷ χρόνῳ καταστοῦν και ἀπὸ τῆς ἐκδοτικῆς πλευρᾶς ἐφαγίαλλα τῶν ἔνων ναυτικῶν περιοδικῶν.

Ανάλογον πρός την κατά τεύχος αιγαίησιν ἐπιφέρουμεν καὶ εἰς τὰς συνδρομὰς τοῦ ἑστωτερικοῦ καὶ τοῦ ἑξωτερικοῦ. Διὰ μὲν τὸ ἑστωτερικὸν ἀπό Ιησοῦ Αὐγούστου η συνδρομὴ ωρίσθη Δραχ. 250, διὰ δὲ τὸ ἑξωτερικὸν εἰς λίρας Ἀγγλίας 1.5.0.—

Η ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ..

## Η Ναυτιλία μας ύπερ της Β. Αεροπορίας

	Τ. Γκρ.	Α. Αγγλίας
'Εκ προηγουμένων είσιφορῶν . . . . .	1.132.729	28.804.10. 4
'Άδελφοι Πρώτου . . . . .	4.620	120. 0. 0
Γ. Α. Γεωργιλῆς . . . . .	3.748	100. 0. 0
'Ι. Νικηφόρος καὶ Λαιμὸς . . . . .	4.731	120. 0. 0
Δ. Ι. Πατέρας . . . . .	4.330	110. 0. 0
Σ. Περιβολάρης . . . . .	4.585	115. 0. 0
'Α. Γ. Παπαδάκης . . . . .	6.086	152. 3. 0
Μαρία Κ. Βενιζέλου . . . . .	5.005	300. 0. 0
Κ. Μαλάμος . . . . .	4.300	110. 0. 0
Θ. Ν. Ἐπιφανειάδης . . . . .	13.686	295. 0. 0
'Άδελφ. Γεωργαντῆ . . . . .	13.116	328. 0. 0
'Αντ. Ζ. Γούναρης . . . . .	4.406	110. 3. 6
Πολ. Λύρας . . . . .	4.798	120. 0. 0
Υἱοὶ 'Αντ. Λαιμοῦ . . . . .	11.775	300. 0. 0
Π. Πανᾶς καὶ Π. Δεστούνης . . . . .	3.299	85. 0. 0
Ν. Λαγούπης . . . . .	2.216	60. 0. 0
Αδ. Πειθή, Κοράκης & Σιά . . . . .	7.724	195. 0. 0
Γ. Πανᾶς . . . . .	2.495	75. 0. 0
Π. Παπᾶς & Σ. Ἐλευθεριάδης . . . . .	1.054	30. 0. 0

Σύνολον ἐπὶ τόννων γκρός ..... 1.234.703 £ 31.529.16.10

Έντος των πρώτων ήμερών του άρχαμένου μηνός κλείει όκατάλογος τών είσοφρων τής έφοπλιστικής τάξεως ύπέρ της Β. Αεροπορίας. Ή τόσον πρόθυμος και άθροισα συμμετοχή τών έφοπλιστών μας είς τὸν ἔρανον κατέδειξε και τὴν φοράν αὐτήν δὸν ἀγνὸν πατριωτικόν, ἀπὸ τὸν δοποὶν ἐμφορεῖται ὁ κόσμος, δὸν Ἐλλήνων ναυτιλούμενών. Τὸ μέχρι τοῦδε συγκεντρωθέν ποδόν, ἀρκετὰ σημαντικόν, ἀνέρχεται εἰς 35.000 λιρῶν περίπου, ἀναλογούν πρὸς τὰ 80% τῆς χωρητικότητος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας. Ἐλάχιστοι έφοπλισταί, κάτοχοι ἡ διαχειρισταὶ τῶν υπολοίπων 20 % τῆς φορτηγοῦ κατακότητος, ἀπομένει εἰδέτη νά καταθάλουν τὴν είσοφρων τῶν, ἵνα δόλκηρηρωθῇ καὶ τῆς Ναυτιλίας μας ἡ συμβολὴ εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν ἀεροπορικῶν ὑνύμεων τῆς Ἐλλάδος. Ἐκ τῶν έφοπλιστῶν αὐτῶν, ἄλλοι μὲν ὑπέρισκονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ἄλλοι ταξιδεύουν ἐπὶ τῶν πλοϊῶν των, ὡς πλοιαρχοὶ, ὡς ἐκ τούτου δὲ πιθανῶν νὰ μὴ ἔδοθη εἰς τοὺς, ἡ εὐκαιρία νὰ ἐμβάσουν μέχρι σήμερον τὴν ἀναλογούσσαν Ισοφράν τῶν 6 πεντών κατά τόνων γκρός.

τακτήν ήμερομηνίαν διατάλογος θά κλείσῃ δριστικώς καὶ κατ' ἀναπόδραστον ἀνάγκην εἰς τὸν ὄνομαστικὸν πίνακα, ποὺ θὰ ὑποθληθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, δὲν θὰ περιλαμβάνωνται οἱ δι' οἰονδήποτε λόγον καθυστερήσαντες. "Ιωας νὰ μὴ ἔχειαίτετο καὶ νέα ἔκκλησις πρὸς τὰ πατριωτικὰ αἰσθήματα τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἵνα ἐπιτελέσουν καὶ οἱ ἐλάχιστοι ὑπολειπόμενοι ἔνα καθῆκον, τὸ δόπιον σῆμερον μὲν ἀκράτητον ἐνθουσιασμὸν ἐκπληροῦ τὸ Πανελλήνιον. Διὰ νὰ εἰνεὶ ἀκριβῶς δι' ἐφοπλιστικὸς ἔρανος ἄξιος τῶν ἴστορικῶν παραδόσεων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν ἀγαθήν ἐντύπωσιν, ποὺ ἐνεποίησεν ἀρχῆθεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κοινωνίαν καὶ τὸ Κράτος, πρέπει ὁ ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν εἰσφορῶν νὰ εἰνεὶ πλήρης, ἐπιβάλλεται νὰ μὴ παραλείψῃ κανεῖς — καὶ δι' κάτοχος ἀκόμη τοῦ μικροτέρου σκάφους — τὴν ἐκπλήρωσιν μᾶς ὑποχρεώσεως, ἥτις τὸ γόνητρον τῆς Ναυτιλίας μας πρόκειται νὰ ἔξυψωσῃ.

### Τὸ νέον σχέδιον συνεργασίας

Δὲν ἔγνωσθησαν εἰσέτι αἱ λεπτομέρειαι τοῦ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καταρτισθέντος νέου σχεδίου συνεργασίας τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας οὔτε καὶ οἱ γενικώτεροι δροι, ὑφ' ἃς τοῦτο πρόκειται νὰ λειτουργήσῃ. Αἱ μέχρι τοῦδε συνομιλίαι περιωρίσθησαν μεταξὺ τῶν "Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν καὶ παρ'" αὐτῶν ἐπεζητήθη ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἡ κατ' ἀρχὴν ἀπόδοσή τοῦ σχεδίου, πρὶν ἡ τοῦτο ἀνακοινωθῆντος, καὶ εἰς τὰς ξένας ἐφοπλιστικὰς ὄργανωσεις. Ἐκ τοῦ ἀνακοινωθέντος, διόπειρε ἀξέδοθή μετά τὴν πρὸ ἡμερῶν συγκροτηθεῖσαν σύσκεψιν τῶν "Ἀγγλῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτήτῶν, πληροφορούμεθα, διότι τὸ σχέδιον ἔγενετο πράγματι κατ' ἀρχὴν ἀπόδεκτόν, τελικαὶ δ' ἐπ' αὐτοῦ ἀποφάσεις θὰ ληφθοῦν μετά τὰς θερινὰς διακοπάς, διὰ νὰ τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ ἀπὸ τοῦ 1938, ἐφόσον τὰ 90% τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἥθελον ὅμοφώνως ἀποφασίσῃ τοῦτο.

Τὸ ζῆτημα βεβαίως ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρει καὶ τὴν ἰδικήν μας ναυτιλίαν, ἥτις καὶ τώρα, ὡς γνωστόν, συνεργάζεται μὲ τοὺς Ἀγγλους ἐφοπλιστάς εἰς τὰ σχέδια κατωτάτων δρίων ναύλων. Τὴν συνεργασίαν μας ταύτην, δὲν τίθεται ἐν ἀμφιθόλῳ, διότι τὰ συνεχίσωμεν ἐν ἀπολύτῳ νομιμοφροσύνῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον, διότι καὶ τῆς φορτηγοῦ ἡμῶν ναυτιλίας τὰ γενικώτερα συμφέροντα ἔξυπηρτησε καὶ τὸ ἔξυπηρτήσῃ. "Ηδη ἡ ἐν Λονδίνῳ «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας» ἐπεκοινώσεις μὲ τοὺς "Ἀγγλους ἐφοπλιστάς καὶ κατέστησεν αὐτοὺς ἐνημέρους τῶν Ἑλληνικῶν ἀπόψεων, ὡςτε καὶ ἀρχὴν νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅμινον αὐταὶ κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τοῦ σχεδίου. Πάντως, πρὸ πάσης ἐπ' αὐτοῦ συζητήσεως, ὃς ἀναμείνωμεν τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ τελικοῦ σχεδίου. Ἐξ αὐτοῦ θὰ κρίνουν καὶ οἱ ἀρμόδιοι ἐφοπλιστικοί μας παράγοντες κατὰ πόσον καὶ τὰ ἴδιαζοντα τῆς Ναυτιλίας μας συμφέροντα ἐπαρκῶς διασφαλίζονται.

### Καὶ πάλιν διὰ τὴν Ἄλιείαν

"Ἡ δργάνωσις τῆς ἀλιείας παρ'" ἡμῖν εἰνεὶ ἔνα ζῆτημα τόσον ζωτικὸν, τόσον ἐπεῖγον, ποὺ δὲν ἐπιδέχεται πλέον ἀναθόλην. Πρέπει κατὰ νὰ γίνη καὶ διὰ τὴν θιομχανίαν αὐτήν, νὰ δοθῇ κάποια προστασία εἰς τοὺς ταλαιπωρουμένους ἀλιεῖς μας, νὰ ἡμπρέσῃ ἐπὶ τέλους νὰ τροφοδοτηθῇ ἀρκούντως καὶ διὰ λαός μας μὲ τὰ προϊόντα τῆς θαλάσσης.

Ἄπο δὲλας τὰς Εὐρωπαϊκὰς Χώρας, ναυτικάς τε καὶ μῆ, ἔχουμεν τὴν κατωτέραν, τὴν κατὰ πολὺ κατωτέραν, κατανάλωσιν ἰχθύων, καὶ διλαβῶς τὸ χειρότερον διαιτολόγιον, ποὺ μπορεῖ νὰ φαντασθῇ κανεῖς. Ματαίως προσποθοῦμεν νὰ παρηγορθῶμεν μὲ δικαιολογίας, παρουσιάζοντες τὰ μειονεκτήματα μας ὡς ἀρχάς, καὶ τὰ λάθη μας ὡς ἀρετάς. Κατήνησε πλέον αἱ λέξεις νὰ χάνουν τὴν ἔννοιάν των καὶ οἱ σρόι τὴν σημασίαν των. "Ἐφθάσαμεν εἰς τὸ σημεῖον νὰ θεωροῦμεν τὸν ὑποστιλίον τοῦ λαοῦ μας ὡς ἀρετήν, τὴν λιτότητά του ὡς προτέρημα, τὴν ὑποχρεωτικήν διαιτανῶς οἰκονομίαν, καὶ νὰ δοξάζωμεν ἔνα σωρὸ προλήψεις, τὰς δοπιάς θὰ ἐπρεπε νὰ καταδικάσωμεν.

Μία μικρὰ σύγκρισις τῶν ἀριθμῶν ἀποδεικνύει τὴν συντρι-

πικήν κατωτερότητα τοῦ διαιτολογίου μας. Τὸ Βέλγιον καὶ ἡ Ὀλλανδία, δύο Χώραι ποὺ ἔχουν τὸν αὐτὸν σχεδὸν πληθυσμὸν μὲν ἡμᾶς, καταναλίσκουν ἑτησίως 850.000 καὶ 800.000 τόννων σίτου, ἐνῷ καταναλίσκομεν 1.100.000 τόννων, τῶν διποιων μέγα μέρος εἰσάγομεν ἐκ τοῦ ἑξατερικοῦ πληρώνοντες κολοσσιαῖς ποσά. Διατί ἀρά γε ὑπάρχει τόση μεγάλη διαφορά διὰ τὴν κατανάλωσιν σίτου μεταξὺ τῶν δύο τούτων Χώρων καὶ ἡμῶν; Ἀπλούστατα, διότι οἱ θρεπεῖοι αὐτοὶ λαοὶ τρώγουν λίγο ψωμὶ καὶ περισσοτέρας ἄλλας τροφάς, μεταξὺ τῶν διποιων ἐν ἀφθονίᾳ ἱχθύων, ἐνῷ ἡμεῖς τρώγομεν πολὺ ψωμὶ, δλίγον κρέας καὶ ἐλαχίστην ποσόθετην ἰχθύων. Διὰ νὰ προμηθευθῶμεν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν τροφῶν αὐτῶν ἔξαγομεν ὑπέρογκα ποσά. Διὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπληρώσαμεν 1.920.000.000 δραχμῶν διὰ σίτου, 400.000.000 διὰ σφάγια, 190.000.000 διὰ βακαλάον καὶ ἀλίπαστα κτλ.. Τὰ δισεκατομμύρια αὐτά ἀκριβῶς τῆς Κυβερνήσεως στρέφεται εἰς τὸ νὰ περιορίσῃ τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ ούτως ἀναλογένου συναλλάγματος, νὰ κατορθώσῃ δηλαδή, ἔστω καὶ μερικῶς, νὰ γίνῃ ἡ Χώρα μας αὐτάρκης.

Καθιερώθη παρ' ἡμῖν, δηλαδή, τὸ δόγμα: Διατί νὰ ἀγοράζωμεν ἀπὸ ἄλλο ὅτι δυνάμεθα νὰ παράγωμεν μόνοι μας; Αὐτὴ εἰνεὶ σήμερον ἡ προσπάθεια καὶ δῶλαν τῶν ἄλλων λαῶν. Καλῶς ἡ κακῶς ὅλαι αἱ Χώραι ἐπιδιώκουν τὴν αὐτάρκειαν. Νὰ μὴ ἔχουν ἀνάγκην ἡ μία τῆς ἄλλης, τούλαχιστον εἰς τὰ τῆς τροφῆς τῶν λαῶν των. Διὰ τὴν Γεωργίαν ἔγένετο εἰς τὴν χώραν μας σημαντικὴ προσπάθεια θελτιώσεως καὶ προαγωγῆς τῆς παραγωγῆς μας καὶ κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἐδιπλασίσαμεν τὴν παραγωγὴν τοῦ σίτου. Ἡ ἐφετεῖη μάλιστα ἐσοδεῖς υπολογίζεται εἰς 900.000 τόννων περίπου, οὕτως ὡστε, ἐάν, ὅπως οἱ Βέλγοι καὶ οἱ Ὀλλανδοὶ ἐτρώγαμεν δλιγάντερον ψωμὶ, θὰ είμεθα ἐντελῶς αὐτάρκεις εἰς σίτου καὶ δὲν θὰ ἔξηρχετο οὔτε μία δραχμὴ διὰ τὴν προμήθειάν του, ἐκ τῶν ἔνειν τὸν ἀγοράν. Ἐξ ίσου λοιπὸν μὲ τὴν Γεωργίαν θὰ ἐπρέπει νὰ θελτιώθῃ καὶ ἡ ἀλιεία μας διὰ νὰ συντελέσῃ καὶ αὐτή εἰς τὴν ἐπιδιώκουμένην αὐτάρκειαν τῆς χώρας, διότι καταναλίσκοντες περισσοτέρους ἰχθεῖς, θὰ ἡλαττώναμεν λίαν αἰσθητῶς τὴν κατανάλωσιν ἄρτου καὶ θὰ περιορίζαμεν ἀσφαλῶς τὴν εἰσαγωγὴν ἀλιπάστων καὶ νωπῶν ἰχθύων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς.

Διὰ τὴν θελτιώσιν καὶ προαγωγῆς τῆς ἀλιείας μας ἀνοίγονται πρὸ ἡμῶν δύο δρόμοι, καὶ κατὰ δύο τρόπους ἐμφανίζεται καθαρά ἡ πραγματικότης καὶ τὸ μέλλον. Ἡ θὰ ἀκολουθήσωμεν τὴν ίδιαν τακτικήν, ποὺ κρατοῦμεν μέχρι σήμερον, δηλαδή νὰ συζητοῦμεν πότε - πότε ἀκαδημαϊκῶς διὰ τὴν δῆθεν προαγωγὴν τοῦ κλάδου τούτου, νὰ κινούμεθα μὲ ἀπελπιστικήν θραβύτητα καὶ νὰ φανταζώμεθα, διότι ματαιοποοῦμεν τεῖς τὰς ἀκτάς μας, θὰ κατορθώσωμεν, ὡς διὰ μαγείας, νὰ συμπληρώσωμεν τὴν ποσότητα τῶν ἰχθύων, ποὺ μᾶς λείπει διὰ τὴν τροφοδότησιν τοῦ λαοῦ μας ἡ θάλασσα, διότι ἡ ἀλιεία είνει μια σπουδαία θιομηχανία, διότι τὸ ψάρι είνει προϊόν μεγάλης ἀξίας, διότι είνει ἡ καλυτέρα τῶν τροφῶν, διότι ὁ κλάδος οὗτος πρέπει νὰ γίνῃ εἰς τὴν χώραν μας, τόσον σημαντικός, δύον καὶ ἡ ναυτιλία μας, διότι ἀποτελέσῃ διὰ τὸ ἐμπορικὸν μας ισοζύγιον μίαν θαυμασίαν πηγῆς ἐσόδων, διότι θὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τοὺς θαλασσονούς μας ἔνα πρώτης τάξεως πόρον ζωῆς. Διὰ νὰ γίνουν δύμας δλαστά αὐτά πρέπει νὰ ἔχυπνησωμεν ἀπὸ τὸν λήθαργον, εἰς τὸν διποιόν εἰμεθα θυμισμένοι καὶ νὰ ἀκολουθήσωμεν τὰ παραδειγματα τῶν γειτόνων μας καὶ δὲλλοις χωρῶν, διότι ἡ ἀλιεία εἰς εἰσειλίχθη εἰς μεγάλην ἐθνικήν θιομηχανίαν.

Διὰ τὸν πρῶτον δρόμον δὲν ἔχω νὰ προσθέσω τίποτε. Τὰ ἀποτελέσματα είνει γνωστά. Μήπως ὁ ἡλιος δὲν λάμπει εἰς τὸν ούρανόν καὶ δταν αἴσιας οἵτις οἱ πάσχοντες ἀπὸ δόθαλμούς κλείουν τοὺς δόθαλμούς; "Οσον ἀφορᾷ τὸν δεύτερον δρόμον, ὑπεοτήριξα πάντοτε τὸν μεγάλην ἀλιείαν, δύον καὶ ἡ ἀφθονία καὶ ἡ εὐθηνία τῶν ἰχθύων, τὴν τροφοδότησιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς Χώρας, τὰς ἐπὶ Ἑραῖς ἔγκαταστάσεις, τὰ ψυγεῖα, τὰ ἔργοστάσια διὰ τὰ ὑποπροϊόντα ἀλιείας, καὶ πρὸ παντός τὰ σύγχρονα ἀλιευτικά πλοῖα, ἐπὶ τῶν διποιῶν διποιῶν καὶ δὲλλοις χωρῶν, διότι ἡ ἀλιεία εἰς εἰσειλίχθη εἰς μεγάλην θιομηχανίαν.

Διὰ τὸν πρῶτον δρόμον δὲν ἔχω νὰ προσθέσω τίποτε. Τὰ ἀποτελέσματα είνει γνωστά. Μήπως ὁ ἡλιος δὲν λάμπει εἰς τὸν ούρανόν καὶ δταν αἴσιας οἵτις οἱ πάσχοντες ἀπὸ δόθαλμούς κλείουν τοὺς δόθαλμούς;

## YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE: - 77 Beach Street GHEFOO.

AGENCIES at: DAIREN, TSINGTAO, HONGKONG and KOBE.

Agents for: | The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE Co. Ltd.  
| The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd.

Cables & Radiograms—«ONNEYBROS» Shanghai

"Από τετραετίας δὲν ξπασσα ἀπό τοῦ νάρα ἀγωνίζωμαι υπὲρ τῆς θελτιώσεως καὶ προσγωγῆς τῆς ἀλιείας μας διὰ τῶν συγχρόνων μεθόδων. Έφαντάσθηκα, ὅτι εἶναι δυνατὸν νάρα ἀποκτήσωμεν καὶ ἡμεῖς σηματικὸν ἀλιευτικὸν στόλον, νάρα ἀλιεύσωμεν μεγαλυτέρας ποσότητας ἵχθυων, νάρα ἐφοδιάζωμεν τὴν ἀγοράν μας τακτικὰ ἀπό ψάρια, τῶν ὅποιων ἡ τιμὴ νάρα εἶναι προσιτή εἰς δόλον τὸν κόσμον. Φαντάσθηκα, ὅτι εἶναι δυνατὸν νάρα δημιουργήσωμεν καὶ ἡμεῖς ψαρόσκαλες εἰς δόλας τὰς ἀναπεπταμένας ἀκτάς μας, πλησίον τῶν πόλεων, νάρα δρυγανώσωμεν τὰς ἐπὶ τῆς ἔηρας ἀναγκαῖς ἑγκαταστάσεις ψυγείων καὶ ἀποθηκών, νάρα ἀποκτήσωμεν μερικὰ βαγόνια καὶ αὐτοκίνητα ψυγεία διὰ τὴν τροφοδότησιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς χώρας. Φαντάσθηκα ἐπίσης ἀπαστράπτοντα ἐκ καθαριότητος πρατήρια εἰς δόλας τὰς πόλεις καὶ τὰ χωρία τοῦ ἐσωτερικοῦ, ὅπου νάρα πωλήσται τὸ θαυμάσιον αὐτό προϊόν, ποὺ τὸν ἀφειδῶς μᾶς προσφέρει ἡ θάλασσα. Εἰς τὸ πέλασγος αὐτῶν τῶν ἐπιδιώκεων μου φαντάσθηκα, ὅτι δεκάδες χιλιάδων θαλασσινῶν μας θάραγάσσωνται πυρετώδως εἰς μίαν τοιαύτην μεγαλειώδη δρυγανώσιν, ἡ ὅποια ἐντὸς μικροῦ διαστήματος, θά ἥτο ἔνας ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων οἰκονομικῶν πόρων τῆς χώρας μας καὶ θά ἤνοιγε νέους ὁρίζοντας ἐργασίας καὶ εύημερίας διὰ μεγάλην μερίδα τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου.

"Η ἀπλοϊκὴ ἐπιχειρηματολογία, ὅτι πρέπει νάρα ζητήσωμεν τὴν θελτιώσιν τῆς ἀλιείας εἰς τὰς παρακτίους μόνον ζώνας, οἱ μῦθοι, ὅτι εἰς μακρυτέρας περιοχὰς αἱ θάλασσαι δὲν ξένουν ψάρια, καὶ ἡ τερατολογία, ὅτι αἱ παρακτίους μόνον μέθοδοι ἀλιεύσιν εἰναι αἱ καλύτεραι τῶν κόσμου, δόλα αὐτά εἶναι πληροφορίαι τῶν τριδῶν. Κανεὶς ἔχεφθων ἀνθρώπος δὲν θάραγάσσωνται πυρετώδως εἰς τὰς αὐτὰς ἀκριβῶς γεωγραφικάς μὲ τὴν χώραν μας συνθήκας, παράγει καὶ καταναλίσκει τετραπλασίαν ποσότητας ἵχθυων ἐτησίων κατ' ἄτομον ἀπό ήματς. Ἐτόνισα τὸ παράδειγμα τῆς Ἐλλεστίας, ποὺ οὔτε θάλασσαν ἔχει, οὔτε ὑπῆρξε ποτὲ ναυτικὸς λαός, ἐν τούτοις καταναλίσκει πολὺ ἀνωτέρων ποσότητας ἵχθυων ἐτησίων ἀπό ήματς. "Εφερα τὸ παράδειγμα τῆς γειτονός μας Ἰταλίας, ἡ ὅποια ὑπὸ τὰς αὐτὰς ἀκριβῶς γεωγραφικάς μὲ τὴν χώραν μας συνθήκας, παράγει καὶ καταναλίσκει τετραπλασίαν ποσότητας ἵχθυων ἐτησίων κατ' ἄτομον ἀπό ήματς. Ἐτόνισα τὸ παράδειγμα τῆς Γιουγκούσκων, ἡ ὅποια συγκροτεῖ θαυμηδὸν ἀξιόλογον ἀλιευτικὸν στόλον κατεσπαρμένον εἰς δόλους τοὺς λιμένας καὶ τὰς νησίδας τῶν Δαλματικῶν ἀκτῶν, ἐνῷ τελευταῖαι πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι ἡρχισταν νάρα κινοῦνται περὶ τὴν ἀλιείαν καὶ οἱ Ἐθραῖοι τῆς Παλαιοτίνης, οἱ ἀπελαθέντες ἐκ Γερμανίας. "Ιδρυσαν καὶ αὐτοὶ ἀλιευτικάς ἑταρίας μὲ σημαντικὰ κεφαλαῖα, ἡγόρασαν ἀπό τὸ Ἀρκασσόν τῆς Γαλλίας συγχρόνως ἀλιευτικά πλοῖα, καὶ ἀν κρινωμεν ἀπό τὰς πληροφορίας τῶν οἰκείων ὑπηρεσιῶν, τὰ ἀποτέλεσματα εἶναι λίαν ἴκανοποιητικά. Ἐπίσης ἡ Ἀγυγπτος καὶ ἡ Τουρκία ἔσημείωσαν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἔξαιρετικάς πρόδους εἰς τὴν θιομηχανίαν τῆς ἀλιείας.

"Η Μεσόγειος σήμερον δὲν ἔχει δλιγώτερα ψάρια ἀπό δόσα εἶχε κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν Φοινίκων καὶ Φωκαίων ἀλιέων. Ἀπό τὰ Γάρειρα καὶ τὰς Στήλας τοῦ Ἡρακλέους μέχρι τῶν ἐκβολῶν τοῦ Νείλου καὶ ἀπό τὸν Εὔξεινον Πόντον μέχρι τοῦ Κρητικοῦ Πελάγους εύρισκονται τὰ ιδια ψάρια καὶ εἰς τὰς ιδιας σχεδὸν περιοχὰς, ἀλλοῦ δλιγώτερα καὶ ἀλλοῦ περισσότερα. Οἱ θύννοι ποὺ ἡλιεύοντο τόσον ἐπιτυχῶς παρὰ τῶν Ἑλλήνων ἀλιέων καὶ τοὺς ὅποιους οἱ Καρχηδόνιοι ἔχαρασαν εἰς τὰ νομίσματά των ἀφονοῦν πάντοτε εἰς τὰς θαλάσσας μας. Τὰ δελφίνια, ποὺ ἥσαν σεβαστά ἀπό τοὺς ψαράδες μας, καὶ τὰ δόποια ἡ Φώκαια υἱοθέτησεν ως σύμβολον, παίζουν πάντοτε εἰς τὰς θαλάσσας μας. Αἱ μύραιναι, διὰ τὰς δόποιας οἱ Ρωμαῖοι είχον ιδιαιτέρων προτίμησιν ἀφθονοῦν πάντοτε εἰς τὸ Ἀδριατικὸν καὶ τὸ Ἰόνιον Πέλα-

γος. Τὰ ψάρια, ποὺ ἥσαν χαραγμένα εἰς τοὺς δόσεις τοῦ Σεσωστρίους καὶ τῶν Φαραώ εἶναι ἀκριβῶς τὰ ιδια ποὺ θόσκουν σήμερον εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ Νείλου καὶ τὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς. Τὰ ψάρια, ποὺ περιέγραψεν ὁ Πλίνιος, ὁ Ὀππιανός, ὁ Αἰλιανός, ὁ Ἀθήναιος καὶ ὁ Ἀριστοτέλης εἶναι τὰ ιδια, ποὺ σχίζουν τὰ γαλανά νερά τῶν θαλασσῶν μας. Οἱ Ἀλγῆς ὁ Ρόδιος ἐγνώριζε τὰ μυστικά τῶν ψαριών καὶ τὴν παρασκευήν των ως ἔδεσμα, καὶ ὁ Νηρεὺς ὁ Χῖος ἥτο δόμον, ποὺ ἐγνώριζε καλά τοὺς ἔγχελεις, τὰ μυστηριώδη αὐτά ψάρια, τὰ ἐμαγείρευε δὲ τόσον καλά, ὡστε νάρα εἶναι ἀξια τῶν θεών.

Εἰς τὴν ἀγοράν τῶν Ἀθηνῶν, ἐπάνω εἰς τὰ ἀπαστράπτοντα μάρμαρα, ἔθριθον αἱ χρυσόφρεις, οἱ ρόδιοι, οἱ σύακες, οἱ σκόμυροι, αἱ ἐγραθλαί, οἱ κέφαλοι, αἱ μύραιναι, οἱ ἔγχελεις κτλ., καθὼς καὶ τὰ παντός εἴδους δστρακα καὶ ἄλλα θαλασσινά. Οἱ Ρωμαῖοι, οἱ ὅποιοι ἔξυπνωσαν τὴν χλιδὴν τῆς τραπέζης εἰς ἀπίστευτον θαθμόν, δὲν ἔννοούσαν καλὸν φαγητὸν χωρίς νάρα ἀρχίσουν ἀπό ψάρια. Νομίζω, δημως, ὅτι ἀπεμακρύνθην τοῦ θέματος καὶ ἐπανέρχομαι.

Εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν, τὰ ιδια ψάρια ἀλιεύουν οἱ ψαράδες μας καὶ ὅπως εἰς τὴν ἀρχαίαν ἐποχὴν, τὰ ιδια ψάρια εύρισκονται καὶ τώρα εἰς τὴν ἀγοράν Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς. Η ἀλιεία εἶναι ίσως ὁ μόνος κλάδος, ὁ ὅποιος δὲν εἶναι ἐκτεθειμένος εἰς τὰς ιδιοτροπίας τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως. Οἱ ἀνθρώποι ἀνέκαθεν τρέφεται μὲ ἰχθύας καὶ θάραγη αἰώνιως, ἀρκεῖ νάρε άφθονοι, εύθυνοι καὶ καλοί.

Τὸ δικαίωμα τῆς νομῆς οὕτως είπεν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου μᾶς ἀνήκει ἐκ κληρονομίας καὶ δὲν πρέπει νάρα χάνωμεν τὸν καιρὸν μας ματαιοποιούντες εἰς τὰς ἀκτάς. Σὲ λίγα χρόνια θάραγε ἀργά, πολὺ ἀργά, ἄλλοι θάραγοι εἶναι πάρει τὴν θέσην μας.

"Ἐφ' δοσον λοιπὸν παραπτεῖται μία τοιαύτη κίνησις περὶ τὴν ἀλιείαν εἰς δόλον τὸν κόσμον καὶ δή εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, πρέπει νάρα ἀποτελματώδην εἶδον εἰς τὰς ἀκτάς μας καὶ νάρα ἔξακολουθούμεν πληρώνοντες εἰς τὸ ἔξωτερικὸν θακαλάσους, ρέγγες, ἀλίπαστα καὶ μερικὰ ἀποσυντεθειμένα ψάρια;

"Ἐπιτακτικὴ εἶναι ἡ ἀνάγκη ἐπομένων νάρα προστατεύσωμεν καὶ ἡμεῖς τὴν ἀλιευτικὴν θιομηχανίαν. Πλήν, ἡ προστασία αὐτὴ δὲν πρέπει νάρα ἀρχίσῃ ἀπό της στιγμῆς θάραγε εἶναι ἐντελῶς κατεστραμμένη ἡ θιομηχανία αὐτῆς, ἡ ἔξι ἀντιθέτου, ἀπό της στιγμῆς ποὺ δάκαραγειας, θάραγη φθάσει εἰς τὸ ζενιθ τῆς προσαγωγῆς τῆς καὶ θάραγη ἀφθονον προϊόν. Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις, ἡ ἐπέμβασις καὶ ἡ προστασία θάραγε εἶναι περιτταί. Η προστασία δια νάρα εἶναι ἀποτελεσματική, πρέπει νάρα ἀρχίσῃ ἀπό τὴν πηγήν, νάρα μή περιμένη τὸ ἀφθονον προϊόν διά νάρα προστατεύσῃ, νάρα ἀρχίσῃ πρὶν ὑπάρξῃ προϊόν τόσον, ποὺ θάραγε εἶναι ἀδύνατος η τοποθέτησις του εἰς τὴν ἀγοράν, λόγω τῆς ἐλλειπεως τῶν προϋποτιθεμένων μέσων.

"Όταν ἀποθαρρυνθῇ τελείως ὁ ψαράς μας, ὅταν καταστραφῇ ὁ ἐφοπλιστής ἀλιεύσι, ὅταν δάκαραγειας λησμονήσῃ τὸ ψάρι, θάραγε εἶναι ἀργά νάρα ἀπανέλθωμεν εἰς τὴν πεπατημένην. "Οπως ἐπίσης ἀνέξαφνα, καταφθάσουν εἰς τὸν λιμένα πέντε ἡ ἔξι ἀλιευτικὰ πλήρη ἵχθυων, πάσα τὴν στιγμὴν ἐκείνην ἀπόφασις προστασίας θάραγε εἶναι περιττή καὶ δὲν θάραγη ὁφέληση εἰς τίποτε. Η ἀγορά μας δὲν εἶναι προτοιμασμένη νάρα ἀπορροφήσῃ μεγάλας ποσότητας, η δρυγανώσις μετακομίσεως λείπει, δέν υπάρχουν θιογόνια καὶ αὐτοκόντητα ψυγεία, οὕτως δημένας νάρα διοχετεύθῃ τὸ προϊόν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῆς χώρας καὶ εἰς πολλάς ταύτοχρόνως κατευθύνεις.

"Ἐκ τῶν ως ἀνω συντόμων παραπτηρήσεων, σχηματίζει κανεὶς σαφῆ ιδέαν τῆς καταστάσεως, δόλων ἐκείνων τῶν μέτρων,

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

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἔσωτερον Γερμανίας καὶ Βελγίου Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ως ἀνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως καὶ εύθυεῖαν φορτωτικῶν.

'Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

άτινα πρέπει νά ληφθούν διά τήν ἀντιμετώπισην τοῦ μεγάλου αὐτοῦ προβλήματος.

Διά τήν όργάνωσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἀλείας μας, μᾶς ὑποθέσεως ποὺ ἀφορᾷ δόλους τοὺς "Ἐλληνας, δὲν ἡκούσθη καν, ἔστω καὶ πληροφοριακῶς ἡ γνώμη τῶν εὐρισκομένων πλησίον πρὸς τὰ πράγματα, οὕτε ἐλήφθησαν ὑπὲρ ὅψιν αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπιστημονικαὶ καὶ ἐπαγγελματικαὶ κατευθύνσεις. Διεπιστώθη τούναντίον παταγωδῶς, καὶ περὶ τούτου ὅμιλοῦ ἀρκούντως τά ἀποτελέσματα, διὰ τελείᾳ ἀγνοιαὶ ἐπικρατεῖ ὡς πρὸς τήν δυνατότητα τῆς συστηματικῆς ὄργανώσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ κλάδου τούτου.

Ἡ παρούσα Κυθερηνήσις, εἰς τὸ ἀναμορφωτικὸν τῆς ὁπίσιας πρόγραμμα, τὸ κεφάλαιον τῆς ὄργανώσεως τῆς ἀλείας κατέχει ἔξεχουσαν θέσιν, εἰμεθα πεπεισμένοι, διὰ ἡτανόφητη συντόμως τῆς ὑποθέσεως. Τήν κρατικήν αὐτὴν πρωτοθουλίαν περιμένει μὲν ἀγωνίαν δὲ ἀλειτικός κόσμος.

## ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

### Ναυτικὰ Τεχνικὰ Ζητήματα

**Ἡ τυποποίησις εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων**

Ἀντιθέτως πρὸς τὴν πρόσδον τῆς τυποποίησεως (standardisation) εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἡραρχίας, κατὰ τὴν προαγωγὴν ἰδίᾳ προϊόντων κατὰ σειράν, αὐτὴν οὐδεμίαν σοθαράν καὶ συγκεκριμένην ἐπιδρασιν ἔσχεν, ἐπὶ τῆς τεχνικῆς τῶν πλοίων, τόσον δι', δὲ ἀφορᾶ τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους, δόσον καὶ εἰς τὰς μεθόδους κατασκευῆς αὐτῶν.

Ἡ διαφορά αὕτη δέον νά ἀναχθῇ κυρίως εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὸ πλοῖον δὲν εἶναι μόνον μέσον μεταφορᾶς, ὡς τὸ αὐτοκίνητον κλπ., καὶ συνεπῶς ἀντικείμενον μόνον βιομηχανικῆς προαγωγῆς καὶ ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως ὡς οἰονδήποτε ἄλλο βιομηχανικῆς χρήσεως προϊόν, ἀλλὰ καὶ ἔργον ἀρχιτεκτονικῆς, εἰς τὸ ὅπιον ἡ ὑποκειμενικὴ ἀντιλήψις, οὐ μόνον τοῦ ναυπηγοῦ, δοσίτη ἐν τῷ συμφέροντι τοῦ ναυπηγείου θά δητὸν ἐνδεχομένως περισσότερον προδιατεθεμένος νά ἀκολουθήσῃ τὴν τυποποίησιν, τὴν ἀναμφιθέλως μειοῦσαν τὰ ἔξοδα τῆς προαγωγῆς, ἀλλὰ ἰδιαίτερως καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Ἐάν ἀφεθῇ κατὰ μέρος ἡ ναυπηγησις τῶν ἐπιθατηγῶν πλοίων, διὰ τὰ ὅπια αἱ τοπικαὶ συνήθειαι καὶ δὲ ἀριθμός των δὲν ἐπιπρέπει τὴν τυποποίησιν, ὡς καὶ τὰ θαλαμηγά ἐν γένει, δοσίτη ἡ αἰσθητικὴ ἀντιλήψις τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀκόμη δὲ καὶ αἱ ἀτομικαὶ του συνήθειαι, εἰναι πολλάκις δὲ γνώμων διὰ τὸν ναυπηγόν, ἡ τυποποίησις εἰχει ἐλεύθερον πεδίον ἐφαρμογῆς μόνον εἰς τὰ φορτηγά πλοια, τῶν γενικῶν μεταφορῶν.

Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν δύμας αἱ προσωπικαὶ ἰδέαι τῶν ἐφοπλιστῶν, ὥσαιζόμεναι ὕεστιν, οὐχὶ πλέον εἰς αἱσθητικὰς ἀντιλήψεις, ἀλλ' εἰς τὴν πεῖραν καὶ τὴν ἰδιαιτέραν ἑκάστοτε μέθοδον χειρισμοῦ, διαχειρίσεως καὶ οἰκονομίας τοῦ πλοίου, δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἐφαρμογὴν τυποποίησεως, ἵως - ίσως δὲ καὶ ἐδημιούργησαν περισσότερους τύπους, ἀπὸ δοσίτη εἰναι τὰ εἰδῆ τῶν μεταφορῶν. Ἐκ τῶν λόγων τούτων, ἡ τυποποίησις ὥσαιζόμενη ἐπὶ τὸ ὄρθολογιστικὸν συστήματος προαγωγῆς, δὲν δύναται νά ἐφαρμοσθῇ κατ' ἀρχὴν καθ' ὅλη τὴν γραμμὴν καὶ ἐφ' ὅλων τῶν πλοίων σοθαροῦ μεγέθους, ἔξ οὖ καὶ ἡ σχετικὴ προσπάθεια ἐθασίσθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς μικρότερα πλοια, οἷον ρυμουλκά ἡ μικρὰ ἀκτοπλοϊκά πετρελαιοκίνητα φορτηγά, διὰ τὰ ὅπια ἐγένεντο διάφοροι προτάσεις, ἀλλὰ καὶ πάλιν δι', διάφορες περιοχάς, παραθληπομένης πάντοτε τῆς τυποποίησεως τῶν ἐτεροκινήτων ναυπηγημάτων, ἀτινα εἰς διαφόρους λιμένας ἡ ποταμούς ἔλασθον σταθερὸν τύπον καὶ πρὸ ἀκόμη τῆς συστηματικῆς ἐφαρμογῆς τῆς τυποποίησεως εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἡραρχίας.

Ἐννοεῖται, διὰ τὸ παραδοχὴν τοῦ συστήματος εἰς τὴν ἀνωτέρω βιομηχανίαν κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ πολέμου καὶ τὰ πρώτα μεταπολεμικά ἔτη, δὲν ἀφίνει ἀδιαφόρους τους κατασκευαστὰς πλοια, οἵτινες ἀναμφιθέλως κατεῖδον τὸ ἔξ αὐτοῦ κέρδος εἰς χρόνον καὶ δαπάνην, καὶ ἡ μεταφύτευσις του εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν περιέλαθε πλεισταὶ σοσαὶ ἀντικείμενα κυρίων ἔξαρτιας καὶ ἔξοπλισμοῦ, ἔκτος τῆς τάσεως τῆς τυποποίησεως τῶν διαστάσεων τῶν πλοίων, περὶ ἣς κατωτέρω. Ὁμοίως εὐρυτέρᾳ ὑπῆρχεν ἡ ἐφαρμογὴ του εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν, τῶν ὅπιων ἡ προαγωγὴ κατοι πυνδεῖται μὲ τὸν ναυτικὸν τύπον, ἔξακολουθεῖ νά εἴναι στενώτερον συγγενῆς μὲ τὰς ἀναλόγους τῆς ἡραρχίας, παρ' δι', δὲ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους. Τοῦτο ἀφορᾶ ἰδιαιτέρως τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, δοσίτη ἡ εἰδίκευσις ὠρισμένων κατασκευαστῶν, ἔχει δημιουργήσει καὶ ὠρισμένους τύπους, εἰς κατασκευὴν, ἀλλὰ καὶ εἰς μέγεθος πολλάκις ἀρκετόν.

Τὸ αὐτὸ τοῦτο ἰσχύει καὶ διὰ τοὺς λέθητας καὶ ἰδιαιτάτα διὰ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα, διὰ μερικὰ τῶν ὅπιων ἡ τυποποίησις, ὡς φέρεται πεπεισμένη τῶν τροφοδοτικῶν ἴππαριῶν Weirs, εἰχε προσλάθει σημαντικὴν ἔκτασιν πρὸ ἀρκετῶν ἡδη ἐτῶν.

Ἡ τυποποίησις δύμας τῶν σκαφῶν, διὰ νά ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ κύριον προϊόν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ὀθουσιέννη ἀπὸ τὴν γενικὴν πρὸς τοῦτο τάσιν, προϋποθέτει οὐ μόνον τὴν πρὸς τοῦτο διάθεσιν καὶ ὄργάνωσιν τῶν κατασκευαστῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ σύμφωνον τῆς ἐφοπλιστικῆς ἀντιλήψεως. Ἐκεῖ δὲ ἐνθα δητὸν ἡ ἀντιλήψις αὕτη εἰχε ἀντικείμενον τὴν ναυπηγησιν πλοια, κατὰ σειράν, διὰ λογαριασμὸν ἐνδὲς ἐφοπλιστοῦ δη διὰ λογαριασμὸν πολλῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τοὺς ὅπιους συνέπιπτεν ἡ συμπίπτει τὸ σύμφωνον ἐπὶ ἐνδὲς τύπου, ἡ τυποποίησις ἡ ἔστω καὶ ἡ τάσις πρὸς τοῦτο

καθίσταται πλέον εὐχερής.

Τὸ πρῶτον δεῖγμα τοιαύτης προσπαθείας, εἰναι ἡ κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου ναυπηγησις ἐν 'Ἀγγλίᾳ κατ' ἐντολὴν τῆς κυβερνήσεως τῶν γνωστῶν τύπων «στάνταρ Α» καὶ «Β». Ἡ ναυπηγησις τῶν πλοίων τούτων, ἀποτελοῦσα ἐφαρμογὴν εἰς τὴν ναυπηγικὴν τοῦ πειράματος τοῦ Φόρδ, τῆς ἐν σειρᾷ παραγωγῆς αὐτοκινήτων, δὲν εἶχεν ἀφορμὴν μόνον τὴν δοκιμασίαν τοῦ συστήματος καὶ τὴν οἰκονομιαν χρήματος, δοσον κυρίως τὴν ἀνάγκην πλοίων καὶ τὴν σημαντικήν πλοίων τοῦτων τῆς ταχείας ἐτοιμασίας πλοίων, πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν ἐκ τῶν ὑποθυρηφύων ἀπωλειῶν. Παρ' δολον τὸ τότε ἐπιδειχθέντα σκεπτικούν, ἡ ἐκτέλεσις τοῦ προγράμματος τούτου ὑπῆρχεν ἱκανοποιητική.

Οὐ μόνον ἡ παραγωγὴ ἡ ηδηθή, περιορισθέντος τοῦ χρόνου εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀλλὰ καὶ ἡ κατασκευὴ αὐτῶν ἀπεδειχθῇ ἀρκετά ισχυρά. Ἐνε ἀληθές, δητὸν ἐπεκράτησεν ἡ ἰδέα, δητὸν τὰ πλοία ταῦτα ὡς ὄλικον ήσαν κατατέρας ποιότητος, τὸ γεγονός δημοσίως, δητὸν καὶ σήμερον δηλαδὴ μετὰ 20ετή σχεδὸν ὑπηρεσίαν εύρισκονται ἐν καλῇ καταστάσει, διαπραγματεύμενα εἰς τὴν ἀγοράν εἰς τὴν τιμὴν περὶ τὰς 50.000 λίρας, ἀποδεικνύει, δητὸν ἡ περιορισθέντος τοῦ προγράμματος τούτου ὑπῆρχεν ἱκανοποιητική.

Ἡ εὐθύδη μεταξὺ τὸ πολέμου περίοδος οὐδεμίαν πρόσδον ἐσημένων εἰς τὴν τυποποίησιν τῶν πλοίων καὶ ὡς παράγων τῆς ὑποκειμενικῆς ἀντιλήψεως καθώρισεν δλας σχεδὸν τὰς μετέπειτα ναυπηγησιες. Σ ποραδικῶς ἐναυπηγήθησαν τύποι πλοίων κατ' ἀντιγραφήν, εἴτε ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν εἴτε ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν, τύποι οἵτινες ἱκανοποιησαν τὰς ἀπωταῖς ικανοποιητικές ἀλλων ναυπηγῶν ἡ ἀλλων ἐφοπλιστῶν.

Ἐσημειώθησαν ἐν τούτοις καὶ ἀξιοσημείωτα βήματα, ἐπὶ τῇ

θάσει τῆς ἀνωτέρω συμπτώσεως τῶν ἀντιλήψεων, ἀξιοπρόσεκτα διότι ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναυπηγησιν ἀριθμοῦ τίνος πλοίων, τοσούτου, ὡς τότε νά δικαιολογήται ὡπωδήποτε ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ὄρου «κατασκευὴν σειρά».

Ἡ πρωτοθουλία διφεύλεται εἰς τὸ πάντοτε σχεδὸν πρωτόπορους Σκανδινανούς ἐφοπλιστάς καὶ ναυπηγούς καὶ ἀνάγεται εἰς τὴν ναυπηγησιν πετρελαιοφόρων. Διά τὰ πλοια ταῦτα λόγῳ τοῦ ἑισαγόντος τοῦ φορτοῦ, η πείρα ὡς πρὸς τὸν τρόπον τῆς μεταφορᾶς καὶ διαρρυθμίσεως διηγούλυντε τὴν παραδοχὴν ἐνός ἐνός τοῦ. Ως τοιούτος ἐμελετήθη πρὸ δεκαετίας περίπου ὑπὸ τῆς Α.Β. Gotaverken τοῦ Γκότενμπουργκ ὁ τῶν 9250 τόννων d. w., ἐξ οὗ ἐναυπηγήθησαν τότε συγχρόνως περὶ τὰ 15 πλοία διά διαφορούς ἐφοπλιστάς.

Τὸ τύπον τούτον συνώδευσε ταύτοχρόνων σχεδὸν ὁ τῶν 12600 τόννων, εἰσαχθεὶς τῷ 1928, ἐπὶ τῇ θάσει σχεδίων τοῦ ναυπηγείου «Kockums Mek. Verkstads» τοῦ Μάλμο. Ο τύπος οὗτος ξεκαλούσθει νά είναι δη μᾶλλον προτιμώμενος σήμερον καίτοι προσετέθη καὶ ὡς τύπος τῶν 14.500 τόννων.

Ἐν γενικαὶ γραμμαῖς καὶ τὰ δύο ταῦτα μεγέθη εἰναι τοῦ αὐτοῦ τούτου καὶ τῆς αὐτῆς κατασκευῆς σκάφους, μηχανῶν καὶ γενικῆς διαρρυθμίσεως, ἔξ αὐτῶν δὲ εύρισκονται σήμερον ὑπὸ ναυπηγησιν 50 ἐν δλω πλοία, ἔξ ὧν 20 ἐν Σκανδινανοῖς καὶ 30 ἐν Γερμανίᾳ. Αἱ παραγγελίαι εἰναι τὴν τελευταίαν ἀφεώρων ἐν πολοῖσι τὴν καλυψιν ἐνεργητικῶν ὑπολοίπων καὶ ἐγένοντο ὑπὸ μεγάλων Οίκων, ἐπὶ τῷ τέλει τῆς μετέπειτα μεταπλοήσεως εἰς μικροτέρους ἐφοπλιστάς, ἐπὶ τῇ προθλέψει τῆς ὑψώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων. Ἀνεκαρτήτως δημοσίως τῶν λόγων τούτων, ἡ κατασκευὴ 50 πλοίων τοῦ αὐτοῦ τύπου, δέον νά θεωρηθῇ ὡς πρώθημης τῆς τοῦ ἑισαγόντος τύπου, συγκεντρωύοντος τὴν προτίμησην περισσότερους τέλειων εἰπομένων.

Ὄς πρὸς τὸ πετρελαιοφόρα, δέον νά ἀναφερθῇ, δητὸ καὶ ὡνωστός τύπος τῶν Arctiform πλοίων τοῦ Sir Ischerwood, κατέκτησεν ἔδαφος ἰδίᾳ ἐν Ἀμερικῇ, δητὸ τὴν κατασκευὴν πετρελαιοφόρων, ἐφαδιασμένων μὲ ἀποστροβίλους, ἐκτιμηθέντων δεόντων τῶν πλοίων τοῦτων, τὰ δοπιά τὸ πρότυπον πλοίον «Aegewant» ἀπέδειξε κατὰ τὸ 1934. Παρ' δολον τὸ μικρὸν ἔκτοτε διάστημα ἐναυπηγήθησαν ἡδη ἡ εύρισκονται ὑπὸ ναυπηγησιν 6 πλοία Aegewant ἰκανότητος 12.500 τόννων καὶ ταχύτητος 11 κόμβων, μὲ τὰ αὐτὰ ἀπολύτως χαρακτηριστικά σκάφους καὶ μηχανῶν, γεγονός

NAUPHIGHEIS

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ LTD.

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI LTD.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

όπερ ἐνέχει τὸν σπόρον τῆς ἔξελίξεως καὶ τοῦ τύπου τούτου εἰς ἑνίαν τύπου πετρελαιοφόρων. "Ἄς σημειωθῇ ἐπὶ πλέον, διὰ τὸ σχῆμα τῶν ὑφάλων τοῦ πρώτου πλοίου, ὅπεστη ἐλαφράν τροποίησιν, κατόπιν μεταγενεστέρων δοκιμῶν.

Εἰς ἔτερος τύπους πλοίου, εἰς τὸν ὅποιον διακρίνονται ὁμοίως τὰ χαρακτηριστικά τῆς τυποποιήσεως, εἶναι ὁ τοῦ μεταφορᾶς ὀπώρων. Ὁ τύπος οὗτος εἶναι μεταπολεμικῆς καθαρῶς ἔξελίξεως καὶ καταγωγῆς ὁμοίως Σ. κανδιναϊκῆς. Ὁ Οίκος Lauritzsen τῆς Κοπεγχάγης ἐπρωτοστάτησεν εἰς τὴν δημιουργίαν τοιούτων τύπων, τοὺς ὅποιους παρεδέχθησαν καὶ ἄλλοι σκανδιναϊκοὶ ἐφοπλισταί. Ὡς ἔξελιξις τούτων δύναται νὰ θεωρηθῇ ὁ τοῦ "Vibrant" ναυπηγήθεντος κατά τὸ 1935, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὅποιου ἐναυπηγήθησαν ἡ εὑρίσκονται ἔκτοτε ὑπὸ ναυπηγησιν μέγας ἀριθμὸς πλοίων διὰ διαφόρους ἐφοπλιστάς ὑπὸ πολλῶν ναυπηγείων. Τὰ πλοῖα ταῦτα μήκους 315 ποδῶν μήκους, εἶναι 2800 τόννων d.w., μὲ χωρητικότητα κυτῶν καὶ ὑποφραγμάτων 150.000 κυθικῶν ποδῶν, ψυχομένων ὑπὸ ψυκτικῆς ἐγκαταστάσεως ἀμμωνίας, ἑνίασιον τύπου. Κατά κανόνα εἶναι δηζελοκίνητα, μὲ μηχανάς 4500 ίππων πραγματικῶν καὶ ἔχουσι διαρρύθμισιν διά μεταφοράν 12 ἑπιβατῶν.

Διά τὰ πλοῖα μεταφορᾶς γενικοῦ φορτίου, ὅμως, ἡ πρόδοος κατ' ἀναλογίαν πρός τὸν ἀριθμὸν τῶν εἶναι λίαν πενιχρά. Ἡ κρίσις τῶν τελευταίων ἐτῶν ὑπῆρξε μία ἐπὶ πλέον ἀφορμὴ νὰ μελετηθῇ καὶ αὖθις ὁ τρόπος τῆς εὐθηνῆς ναυπηγήσεως, διὰ παραγωγῆς ὁμοίων πλοίων ἐπισειρᾶ. Ἐκ τῆς ἀφορμῆς ταῦτης ὁ Οίκος Doxford ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐμελέτησε τύπον οικονομικού φορτηγοῦ, ἐντὸς τοῦ ὅποιου θὰ ἐποπθετείτο μηχανὴ Ντῆζελ, παραγωγῆς τοῦ ἀνωτέρου Οίκου. Ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ πρώτου πλοίου, πλεῖστοι ἐφοπλισταὶ ἐπείσθησαν ὅντως περὶ τῆς καλῆς ἀποδόσεως τῶν πλοίων τούτων καὶ τῆς διὰ τὰς διαφόρους συνθήκας μεταφορᾶς καταλλήλοτός των καὶ ἡδὴ ἔχουσι ναυπηγῆς περὶ τὰ 20 τοιαῦτα πλοῖα. Ἡ ταχύτης των κυμάτων περὶ τὰ 10–10½ μίλια, μὲ ἡμερησίαν κατανάλωσιν 6½–6½ τόννους πετρελαίου Ντῆζελ. Εἶναι πλοΐα 425 περίπου ποδῶν μήκους 9.200 τόννων d. w., πλήρως ἐφωδιασμένα μὲ δλα τὰ θοιθητικά μηχανῆματα καὶ ἔξαρτιαν, ὡς καὶ μὲ συγχρονισμένη διαρρύθμισιν φορτώσεως, ἔρματος καὶ ἐνδιαιτήσεως. Δοθέντος, ὅμως, ὅτι ἡ εἰσαγωγὴ τῶν μηχανῶν Ντῆζελ εἰς καθαρῶς φορτηγά πλοῖα εὐρίσκεται ἐν τῇ ἀρχῇ τῆς ἐφαρμογῆς, ὁ τύπος τῶν ἀνωτέρω πλοίων, καίτοι παρουσιάζει ἐπαρκῆ ἀριθμόν, λόγῳ τοῦ ὅποιου καὶ ἀνεφέρθη ἐνταῦθα, δὲν πρόκειται ἐν τούτοις νὰ ἀποτελέσῃ ἀπαρχὴν τυποποιήσεως, δεδομένου, ὅτι διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα ἡ πεῖρα ἐκ τῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν μότορισπ καὶ ἡ ἔξελιξις τῶν μηχανῶν των, θὰ ἔχῃ ἀργότερον τὸν σημαίνοντα λόγον.

Ἀπὸ εὐρυτέρας πλευρᾶς καὶ ἐντὸς τοῦ περιθωρίου τῆς τυποποιήσεως δύναται περαιτέρω νὰ θεωρηθῇ καὶ ἡ ἀπὸ μέρους πολλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυπηγῶν παραδοχὴ ὡς καταλλήλου τύπου, ἐνός ἐκ τῶν παρουσιάζοντων ιδιαιτέρων τι χαρακτηριστικὸν εἴτε εἰς τὸ σχῆμα τῶν ὑφάλων, εἴτε εἰς τὴν ἐν γένει διαρρύθμισιν, ἐκ τῶν κατά τὰ τελευταῖς ἔτη δομιουργηθέντων. Εἰς τὴν

κατηγορίαν ταύτην ἔκτος τοῦ ἡδη μημονευθέντος τύπου Areform, ὁ τύπος «Meldahl» παρουσιάζει ἀπὸ τῆς ἀνωτέρω ἀπόψεως τὴν μεγαλυτέραν ἐπιτυχίαν.

Πρόκειται περὶ τῶν πλοίων μὲ τοὺς λέθητας εἰς τὸ κατάστρωμα, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ πρῶτον ἐναυπηγήθη μόλις πρὸ τριετίας, ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίων τοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων τοῦ Fredrikstad, ἐξ οὗ καὶ ἔλαβε τὸ ὄνομα. "Εκτοτε ἐναυπηγήθησαν 9 ἐν δλω πλοῖα, ἐνῷ περὶ τὰ 10 εἰσέτι εύρισκονται ὑπὸ ναυπηγῆσιν. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος εἶναι ὅποιας πουδαίος διὰ τοσούτον διάστημα καὶ καταδεικνύει τὰ ἀναμφισθήτα πλεονεκτήματα τοῦ τύπου, ὁμοιόμων ἐκτιμηθέντα ὑπὸ τῶν Σκανδιναϊκῶν ίδια ἐφοπλιστῶν. Ταῦτα ἐν δλίγοις εἶναι, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ χώρου τοῦ λεθητοστασίου διὰ στοιχείων φορτίου, καὶ συνεπῶς ἡ αὔξησις τῶν κυβικῶν κατά 6 ἔως 10 % ἔναντι τῶν συνήθους τύπου πλοίων, ποσοστὸν ίδιαιτέρως πολύτιμον διὰ μεταφορὰν ξυλείας, δόπτε αὕτη μεταφέρεται ὑπὸ συμφερωτέρους όρους ὑπὸ τὸ κατάστρωμα. Ὁ καλὸς φωτισμὸς καὶ σερισμὸς τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λεθητοστασίου, οημειουμένης ἐντὸς αὐτοῦ θερμοκρασίας μόλις κατά 5°. Κελσίου μεγαλυτέρας τῆς τοῦ ὑπαίθρου, καὶ ἡ εὐκολία ἀπορρίψεως τῆς τέφρας, πρὸς δὲ καὶ τὴς ἀποφυγὴ τῆς δξειδώσεως τῶν ἐλασμάτων τοῦ τύπνταν καὶ τῆς κατασκευῆς ἐν γένει τοῦ λεθητοστασίου. "Ἐπιπροσθέτως εἰς τὰ συνήθη πλοῖα ἡ κάτωθεν τῶν λεθητῶν κενὴ δεξαμενὴ (dry tank) δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' ἔρμα, τοῦ ὅποιου οὕτως ἡ συνολικὴ ποσότης αὐξάνει, πρὸς ἔξασφαλίους εὐσταθείας κατά τὸν πλοῦν ἐν ἀφόρτων καταστάσει, δεδομένου, διὰ τὴν ἐμφορτον τατάστασιν, τὸ ἐντὸς τοῦ τέως λεθητοστασίου μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἐρματίζει ἐπαρκῶς τὸ σκάφος.

Χαρακτηριστικὸν τοῦ ἀνωτέρω τύπου, εἶναι, διὰ καὶ αἱ μηχαναὶ τῶν ἀνωτέρω πλοίων εἶναι ειδικοῦ τύπου, παραγωγῆς τῶν ναυπηγείων. Ἐκ τῶν ναυπηγήθεντων ἡ ὑπὸ ναυπηγήσιν πλοίων, τὰ περισσότερα εἰναι 2400 τόννων d. w. τοῦ αὐτοῦ μεγέθους μὲ τὸ πρῶτον πλοίον. Ἐκ τῶν τελευταίων παραγγελθέντων ικανότητος 3400 καὶ 3700 τόννων ἐνός δὲ καὶ 7200, καταφαίνεται ἡ προσπάθεια τῆς ἐφαρμογῆς τῆς μεθόδου εἰς τὰ μεγαλης χωρητικότητος πλοῖα καὶ ασφαλῶς ὅλοι οἱ οινοὶ φαίνονται εύοοντες τὴν παραδοχὴν ταύτης.

Σοθαρωτέρα, τέλος, προσπάθεια, ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ ἀνεφέρθη, κατεθλήθη ἀνέκαθεν διὰ τὴν τυποποιήσεων μικρῶν ὀπτοποικῶν φορτηγῶν, μὲ τὴν ὅποιαν ἀσγολοῦνται εἰδικῶς ὠρισμένα κατά χώρας ναυπηγεῖα. Αὕτη ὅμως ἔχει εἰδικὸν χαρακτήρα καὶ δὲν ἀντιπροσωπεύει, παρὰ ἀμελήτεον σχεδὸν ποσοστόν, ἔναντι τοῦ ὅγκου τῆς διευθυντοῦ παραγωγῆς, ἡ ὅποια, παρὰ τὰς ἀνωτέρω ιδιαιτέρως τονισθείσας περιπτώσεις, αἵτινες τὴν τάσιν μόνον εἰσέτι καταδεικνύουν, εἶναι ζένη πρὸς τὴν σαφῆ ἐφαρμογὴν τῆς τυποποιήσεως.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

Ναυπηγός Β. Ν.

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε GENERAL INSURANCE OF GREECE C<sup>o</sup> LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C<sup>o</sup> LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Mia énδιαιφέρουσα ἀνασκόπησις

**'Η ναυτιλία κατά τὴν κρίσιν καὶ μετ' αὐτήν**

Ἐξαιρετικῶς ἐνδιαιφέροντα ἀνασκόπησις περὶ τῆς καθόλου ἔξελί-  
ζεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, δημοσιεύεται  
εἰς τὸ μηνιαῖον δελτίον τῆς «National City Bank of N. York». Το-  
νίζεται ἐν αὐτῇ παρὰ τοῦ ἀρθρογράφου, δὲ παρὰ τὴν αἰσθητὴν ὑφο-  
σιν τῶν ναυλῶν, ὑφίσταται πάντοτε ὁ κινδύνος, μῆτρας ἡ τάσις περι-  
τέρῳ ἐπανῆστρος διὰ τῶν ἀθρόων ναυτηγήσεων τῆς ἔθνους κατὰ χώ-  
ρας χωρητικότητος, ἐν συνδυασμῷ καὶ πόρος τὴν φυσικὴν διὰ κάθε βιο-  
μηχανίαν φορτίν διεψήσεως τῆς, συντελέσσουν καὶ πάλιν  
εἰς τὴν διαταραχὴν τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πλοίων, ἐπὶ προσα-  
νεί τῆς ἀποδοτικῆς κινήσεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Ἀπὸ  
τὴν ἀνασκόπησιν ταῦτην παραβλέπομεν κατεπέραν τὰς πλέον γαραγη-  
σιτικὲς περιποτάς, τὰς ἀναφερομένας — ίδια — εἰς τὴν ἔργασιν τῆς  
φορτηγοῦ χωρητικότητάς.

«Ἀπόδεξιν καὶ συνέπειαν τῆς ἀναβιώσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου  
κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη, ἀποτελεῖ — κατὰ τὸν Ἀμερικανὸν ἀρθρο-  
γράφον — ἡ βελτίωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας. Ὁλίγαι — γράφει—  
ἄν μερικαὶ μόνον ἔργασια ἰδούμασθαινονταν σχληρότερον τῆς ναυτι-  
λιαζης κατὰ τὴν διάφρειαν τῆς τελευταῖας πολευτοῦ παγκοσμίου οἰ-  
κονομικῆς κρίσεως Χωλαίνουσαν πάντοτε ἡ ναυτικὴ βιομηχανία, ἀπὸ τὰς  
πληθωρικὰς ναυτηγήσεις, ἐπέστη βαρύτερον τὸ κτύπημα ἀπὸ τὴν  
καλάρωσιν τῶν ὑπεροπτῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ἔλλειψιν ζητήσεως χώ-  
ρου ἐπὶ τὸν πλοῖον, μετὰ τὸ 1929. Αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν κατέπεσαν, τὰ  
κέρδη (ἴσοις ήτορον) εἰκείωθησαν ἡ καὶ παντελῶς ἔξελιτον καὶ ἡ  
ἀργούσα χωρητικότητας ηὔξηθη.

«Κράτη τινά, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῶν νὰ διατηρήσουν ἐν κίνησι τὴν  
ἔθνους αὐτῶν χωρητικότητα, συνέχισαν ἡ καὶ ἐπεξέτειναν ἀκόμη τὰς  
πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς ναυτηγήσεις ἐπιχορηγήσεις, ἐπιτεινούσας  
οὕτῳ τὸν πληθωρισμὸν τοῦ τοννᾶς καὶ ἴσπολλούσας συνεπώς τὸν συνα-  
γωνισμὸν διὰ τὴν ἔξαστην ἔργασίαν. Ἡ κατάστασις αὕτη ἤλλαξε  
τὸ παρελθόν ἔτος. Ὅτι τὴν ἐπίδασιν, κυρίως, μᾶς σημαντικῆς προσ-  
δον τῆς διεθνοῦς κινήσεως ἐμπορευμάτων — μάλιστα δὲ τῆς ἀναφερο-  
μένης εἰς τὰς πρώτας ὥλας — ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης ἀπερροφή-  
θη ταχέως καὶ σημειον ἐλαστικὴ τοιωτή, ἵκανη πρὸς ἔργασιν, παρα-  
μενεὶ ἀρχηγοποίητος. Κατὰ φυσικὴν συνέπειαν αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν  
ὑφώθησαν, ἐνῷ εἰς ὁρισμένους τομεῖς ἡ κίνησις φορτιῶν ηὔξηθη εἰς ση-  
μεῖον ὑπερβαίνον τὰ ἐπίπεδα τῶν καλτέρων προσγειωμένων ἔτον.

«Εἰς τὰς ἔργασιας τῆς Ἀπο 'Ανατολῆς, φέρει τεπεῖν, τὰ φορτία  
παλαιωσιδῆρον — ἄτινα μετεφέροντο εἰς χαμηλᾶς τιμᾶς καὶ συγχάνεις  
παρελαϊβανόντα ἀντὶ ἔρματος — ἀπεργάπτοντο τελευταῖας ἐπὸ τῶν πλοί-  
ων, προκειμένου νὰ διατεθῇ ὁ χώρος τῶν εἰς μεταφορικὴν ἔργασιαν  
περισσότερον προσδοκόφορον. Ὑπάρχουν πληροφορία, διτὶ οἱ Ἰάπονες φορ-  
τωταὶ χάλυβος προσεγέρθησαν νὰ πληρώσουν ναύλους τριπλασίους τῶν  
κανονιζῶν, ἐνῷ παρόμιαι περιπτώσεις πληθωρικῆς ἔργασίας παρατη-  
ροῦνται καὶ εἰς τὰς ἑπτοκατάς δόδυνς μεταξὺ Νοτίου Ἀφρικῆς καὶ Ἡν.  
Πολιτειῶν — Καναδᾶ, καθὼς καὶ εἰς τὸν τομεῖς Ἐργάτης—Πλεῖτ, Α-  
στραλίας κλπ.

**Αὔξησις ἐπιβατῶν καὶ φορτίων**

«Τὰ μεταφερόμενα εἰς τὴν Ν. Υόρκην φορτία — συνεχίζει ἡ Ἀμερικανι-  
κὴ αὕτη ἀνασκόπησις — εἰναι σήμερον πολὺ περισσότερα ἡ κατὰ τὸ πα-  
ρελθόν ἔτος, ἡ δὲ ἐπιβατή κίνησις τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἔσπειρον  
ἔδαφος καὶ οἱ ἀπόλοι πατάτη τούς θερινοὺς μῆνας ἔργαστηρίζοντο ἀπὸ  
μίαν ἵανοποιητικὴν ἔργασιαν. Αἱ αἰσθητοὶ προσβλέψεις διὰ τὴν ναυ-  
τιλίαν καὶ ἡ ἀντοργία δι' ἐνδεχόμενον πόλεμον εἰς τὴν Εὐρώπην, ἀντι-  
κατοπτρίζονται καὶ εἰς τὰς ἐπιτυγχανομένας ὑψηλὰς τιμὰς πωλήσεως

τῶν μεταχειρισμένων πλοίων.

»Ἡ μεγάλητέρα σίνησις φορτίων καὶ ἐπιβατῶν ἀφ' ἔτερον, δὲν θε-  
ωρεῖται σπουδάια μόνον, ὡς ἀποδεικνύουσα τὴν αἴσησιν τοῦ ὄγκου τοῦ  
διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ διότι τὰ ἔσοδα τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας  
συντελοῦν, ὑπὸ πορφυρῶν πολεμόν τοῦ πολλάς χώρας, ὡς λ. ζ. εἰς τὴν  
Μεγάλην Βρετανίαν, Οὐλανδίαν, Νορθηγίαν, Ἐλλάδα κλπ. Ἐπὶ πα-  
ραδείγματι, ἡ Μεγάλη Βρετανία ἀπεξόμενος τὸ 1936 ἐκ ναυτικῶν ἑπτα-  
σιῶν, παρασχεθεῖσῶν εἰς ἄλλας χώρας, ἔνα καθαρὸν ἔσοδον 95 ἑπταυ-  
σιῶν λιόδων, ἔναντι 65 ἑστατ. λιόδων μόνον τοῦ 1933, ἡ δὲ Νορθηγία  
ἔχειται ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν τῆς τὴν πληρωμὴν τοῦ ὑπερβάλλοντος τῶν  
ἐμπορικῶν τῆς εἰσαγωγῶν. Ἐπὶ πλέον, ἡ αἴσησις τῆς ναυτιλιακῆς δρα-  
στηριοτήτης μᾶς χώρας σημαίνει κέρδη κατανεύομενα εἰς πολλὰς συνα-  
φεις πρὸς τὴν ναυτιλίαν βιομηχανίας, ὡς λ. ζ. εἰς τὴν ναυτηρικήν, τοὺς  
γιανάνδρας, τὸ πετρέλαιον, τὸ γάλανον κλπ.

»Ἄλι συσχέσια τῆς ναυτιλίας, καθὼς καὶ πολλῶν ἀλλών βιομηχανι-  
ῶν, χρονολογοῦνται ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ταῦ πολέμου. Διαρκούσης τῆς συρ-  
ράξεως, αἱ Ἰννομένα Πολιτείαι εἰχον ἐπιδοθῇ εἰς τὴν ναυτηρήσην σα-  
φῶν πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν σημαντικῶν ἀπολεῖτον καὶ τῶν ὑδετέ-  
ρων πολλῶν ναυτιλῶν, αἱ δὲ ναυτηρήσης ἔκειναι — ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν μᾶς  
προσωρινῆς ἐλεύθερος ἐμπορικῶν πλοίων καὶ λόγῳ τῶν ὑηρῶν να-  
υτῶν, ποὺ ἐπηρώθησαν κατὰ τὰ πορταλεμάκια ἔποτε μεταπολεμικά ἔτη — ἔξηρολού-  
θησαν μέχρι τοῦ 1921 περίποτον, ὅτε ἡ ἀπασχολούμενή εἰς τὸ ἔποτερον  
ἐμπορίον Ἀμερικανικὴ ναυτιλία ἔφασεν εἰς 11.077.000 τ. γχρός, ἔναν-  
τι διηνάσεως 1.019.000 τ. τοῦ 1913.

»Οἱ Ἀγγλοί, ἀποβλέποντες εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν καὶ ἐπὶ  
τὸν παλαιῶν ἐπεριθαλασσίων ὅδον, ἐνθαρρυνόμενοι δὲ καὶ ἐκ τῶν ὑηρ-  
ῶν ναυτῶν, προέβησαν εἰς τὴν ναυτηρήσην ἐνὸς νέου ἐμπορικοῦ στόλου,  
ἀντὶ μεγάλης δασάνης. Ἡ Γερμανία, ἔξαναγκασθεῖσα ἀπὸ τὴν συνθή-  
κη τῶν Βερσαϊλῶν νὰ παραδώῃ τὰ περισσότερα πλοία της εἰς τοὺς  
σημαντικούς, ἔναντι τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, ἔλαβε καὶ αὐτὴ ἐνερ-  
γὸν μέσος εἰς τὰς νέας ναυτηρήσεις καὶ ἐπέτυχε γ' ἀποκτήση ἐντὸς δύ-  
λιγον ἐτῶν τὴν προπολεμική της σχεδίου χωρητικότητα.

»Οὗτος εἰς τὸ τέλος τοῦ 1923 ἑπτηρούν ἀνά τὸν Κόδιον 40 ο) πε-  
ρισσότερα ὑπεκανοπλοῦντα σάκη, ἐν συγχρίσει πρὸς τὸ 1913, ἐνῷ ὁ  
ὄγκος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἐπελεῖτο πατά 15 ο) ἀπὸ τὰ προπολε-  
μικά ἐπίπεδα. Ἡ ἄνως αὕτη κατανοῦμεν χωρητικότης καὶ ἔργασίας ἔ-  
σογεν ἀντιτίτεπον ἐπὶ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὸ 1923 ἑπτηρούν ἐν παροπλισμῷ  
σκάφη 8 περίποτον ἑπταυσιῶν τόννων γχρός, ἐκ τῶν όποιων τὸ ημέρα  
ἀνεψεότερο εἰς Ἀμερικανική σάκη. Ὡς ήτο πλέον φυσικόν, οἱ νεῦλοι  
κατέπεσαν, ὁ δὲ τιμαρίθμος — μὲ δάσιον 100 διὰ τὸ 1913 — ὑπερώη-  
σεν ἀπὸ 594 ο) πατά Φεδρούποιον τοῦ 1920 εἰς 110 ο) τὸ 1923.

»Δεδομένου, διτὶ τὰ ἔσοδα ἐξεπαταλεύσεως καὶ ναυτηρήσης παρέ-  
μενον διπλάσια, τοῦλαζιστον, ἔναντι τῶν προπολεμικῶν, τὰ οἰκονομικά  
ἀποτελέσματα τῶν ναυτικῶν ἀπέβοησαν παθητικά. Μὲ τὴν ση-  
μιερισθεῖσαν, κατὰ τινὰ πρὸ τοῦ 1930 ἔτη, διεύθυνσιν τοῦ διεθνοῦς ἑ-  
πτηρούν, μερικά ἐκ τῶν ναυτιλακῶν ἐπιχειρήσεον ἱδινήθησαν γ' ἀντε-  
πεξέλθουν ἀριστά ἵανοποιητικής εἰς τὰς δασάνας τῶν παρὰ τὰς ἔξα-  
ρτητικὰς συναγωνισμούς. Τὰ καλὰ διως αὕτη ἀποτελέσματα δὲν ἔνειχον, εἰμὶ τὸν χαρακτήρα ἔξαιρεσεων.

»Ἡ παγκόσμιας χωρητικότης, παρὰ τὰς ἀθρόας Ἀμερικανικὰς δια-  
λόγων, ἔχηκολούθει νὰ αἴσην καὶ περὶ τὸ τέλος τοῦ 1929 τὰ ἀνά τὸν  
Κόδιον νηολογημένα πλοία συνεποδούντο εἰς 65.6 ἑπταυσιῶν τόν-  
νων γχρός, μὲ αἴσησιν 50 ο) ἔναντι τοῦ 1913, ἐνῷ ὁ ὄγκος τοῦ διε-  
θνοῦς ἐμπορίου, ὡς ἐμφαίνεται καὶ ἀπὸ τὸν παρατιθέμενον πίνακα, ἡ πο-  
μόνον κατὰ 1/4 μεγαλύτερος, ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ. Ἡ πλεονάσου-  
σα χωρητικότης δὲν είχεν ἀκόμη ἀπορροφηθῆ καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν  
ἔξηρολούθηντον νὰ σημειώσουν μίαν περιστέρω πτώσιν.

»Οἱ κατωτέρῳ συγχρότεροι πίνακες δεικνύει παραστατικώτερον τὰς  
διακινημάσεις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, τὴν πορείαν τοῦ

# RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE  
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING  
AND FORWARDING CO. S.A.

OMIROU 16

PIRAEUS



μαριθίμουν, τὸν ὅγκον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίουν καὶ τὰς διαφόρους φάσεις τοῦ ἔραστοτε παφωτιλισμένου τοννάς, ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1913 μέχοι καὶ τοῦ Μαΐου τοῦ τρίτης, ἔτους: (εἰς ἑκατ. τ. γραῦς διὰ τὴν χωρητικότητα, μὴ περιλαμβανομένων τῶν πλοίων λιμνῶν καὶ εἰς ποσοστὸν τοῖς οἷοι διὰ τὸν ναυλοτιμάζουμενον καὶ διὰ τὸν ὅγκον τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίουν).

30 Ίουνος	Παγκ. χωριτ.	"Ουρανός παγκ. Εμπορίου	Ναυλωτηράφιθ. «Εξονομιστής»	Άργον τοννών
1913	44.5	100	100	—
1919	48.6	73	439 (1920)	—
1920	62.9	86	110	8.0
1929	65.6	122	97	3.4
1931	68.6	102	89	10.8
1932	67.1	90	75	14.2
1933	65.3	93	72	11.7
1934	62.9	96	73	7.7
1935	62.2	100	74	5.6
1936	62.4	105	85	2.—
1937 (Μάιος)		113	133	απτή πορεύματος.

»Τὸ κατώτατον ὅριον τῆς ναυτιλίας ἐργασίας ἐσημειώθη κατὰ τὸ γ' ζημένον τοῦ 1932, ὅποτε ὁ ὄγκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, βάσει τῶν ἀναλογιῶν τοῦ καταρτιζόμενου ἐπό τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν στατιστικοῦ πίνακος, εἶχε περιπέσει εἰς τὰ 68 ο). εἰς τὸ κατώτατον, δηλαδὴ, ἔναντι τοῦ 1929, ἐπίπεδον. Κατὰ τὸ θέρος τοῦ 1932, περὶ τὰ 14.2 ἐκατ. τ. γραφός, ἡτοι τὸ 1/5 τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐτέλει ἐν παροπλισμῷ, ἐλέγει φέρεται ἐργασίας. Εἰς τὴν πραγματικότητα, ὡς θέσις τῆς ναυτιλίας ἡτοι ἀσύρματη φεροτέρᾳ, παρ' ὅσον διὰ τῶν ἀνιστέοντων ἀγωγῶν ἐμφανίζεται, διότι πλειότα τὸν ἐπιτρεπτὸν σκαφῶν ἑταξίδευον μὲν τιμῆμα μόνον φορτίου εἰς τὰ κάτη τον.

»Κατά τὰ δύο έποιμεν εἴτη παρεπηθῆμη μία ἀσήμαντος βελτίωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, ητος κατέστη μᾶλλον συγκεκριμένη τὸ 1935, ὅπote τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἤρχισε δραδεώς, ἀλλὰ σταθερῶς ἀναζωογονώμενον, λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας ζητήσεως καὶ τῶν ὑψηλότερων τιμῶν τῶν πρώτων ὄλων.

»Η ἀνάπτυξις τῆς ἀνορύζεως μεταλλευμάτων καὶ τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς ἐπί νέων ἔδαφῶν καὶ ίδιᾳ εἰς τὴν Ἀφρικήν, καὶ ἡ ἐσπενημένη κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως βιομηχανοποίησης τῆς Ἀνατολικῆς Ἀσίας καὶ τινων περιοχῶν τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, ἐδημοσιογράφων νέας τάσεις εἰς τὸ διεθνές ἐμπόριον, τόσον ἀπό τῆς πλευρᾶς νέων ἄγονων, δύον καὶ τύπων μεταφερομένων προϊόντων. Τὸ ἀπατεόγαστον ἐλαστικόν, τὸ ἔριον, ὁ βέριβας καὶ τὰ τεμάχια παλαιῶν κάλυψος μετεφέροντο εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατὰ ποσότητας ἀσυνήθεις μέχρι τοῦδε, ἐνῷ ἡ ἐβιομηχανοποίησις ἀλλών χωρῶν τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς προεξάλεσε νέαν ἔκτησην διὰ πρότικᾶς ἔλασης, ὡς λ. γ. γιανάθρακας, πετρέλαιον, καλ-  
κόν· καλλ.

### Αἱ βελτιώσεις τῶν πλοίων

»Αἱ φορτώσεις αὐτοκινήτων, δόδοιητικῶν μηχανῶν, ἡλεκτρικῶν συσκευῶν καὶ ἄλλων μηχανημάτων διὰ τίνας χώρας, ἀνέκτησαν τὸν εὐ-  
ρὺν αὐτῶν, ποὺ τὸν ἐτῶν τῆς κρίσεως, χαφατῆρα, ἔνα δὲ ιδιαίτερον χαρακτηριστικὸν τῶν ἑξαγωγῶν ἔξει Εὐρώπης καὶ Βρο. Ἀμερικῆς ἐ-  
πῆρξαν αἱ μεγάλαι ποδότητες μηχανημάτουν αποστέλλομένους εἰς χώρας,  
αἵτινες εἶχον πράγμα πρώτων ὑπὸ καὶ ἐπεδίωκον τὴν ὁργάνωσιν ίδιων βιο-  
μηχανῶν πρὸς κάλυψιν τῶν ἀνάγκων των εἰς ἡγάσματα, ἐπόδημά, ἐ-  
λαστικά καὶ διάφορα ἄλλα ἀπαραίτητα εἰδὸν μεγάλης καταναλώσεως.

»Αἱ διαλύσεις τῶν παῖδων πλοίων συνέτελεσαν ἐπίσης εἰς τὴν ἐναρμόνισιν τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωριστότητος. Διὰ τὴν γενικὴν τῶν Ἕνων Πολιτειῶν ἡ ἐργασία διαλύσεως τοῦ πλεονάζοντος τοννᾶς προσέλαβεν εὑριστάτην κλίμακα, εἰς τρόπον ὃστε, ἔναντι σκαφῶν 11.077.000 τ. γρόδων, ἄπινα ἀπορρολούντο το 1921 εἰς τὸ ἔσχοτερον ἐμπόριον, ἀπέμειναν τὸ 1936 ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοΐα 3.250.000 τ. γρόδων μόνον.

» Ιδιον σύστημα ἐνεκανίασε τὸ 1934 καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία, καθιερώσασα τὰς γνωστὰς ἐπιζοργήσεις διὰ νέας κατασευάς ἢ βελτιώσεις ἑπαρχόντων σταφῶν, ὑπὸ τὸν ὄφον διαιλόγεως διπλασίας χορηγιτοῦτος δι' ἐκάστην νέαν ναυτήγησιν καὶ ίσης χωρητικότητος δι' ἐκάστην ἀνακαίνισιν πλοίον. Σήμερον — συνεδέεται περιστερόφορο ἐν τῇ Ἀμερικανικῇ ταύτῃ ἀνασκοπήσει — ἡ Βρετανικὴ χωρητικότητος είναι κατὰ 3.000.000 τ. γραδού μικροτέρᾳ, ἔναντι τοῦ 1930, ὅποτε ἡ δύναμις τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας είλεγε φθίσεις εἰς τὸ ἀνότατον διοικού τοῦ 21 ἐπατο-

μισίων τόννων γκρος. Παρότι ταῦτα, ἀναμφισβήτητον παραμένει τὸ γεγονός, ὅτι ἡ μειωμένη Ἀγγλικὴ χωρητικότης παρουσιάζει πολὺ μεγαλύτερα ἢ αὐτά τὸ 1930 ἴανότητα, λόγῳ τῆς τελειώτητος τοῦ συγχρονισμένου πλωτοῦ ὑλικοῦ της καὶ τοῦ οἰκονομικοῦ χαρακτήρος τῶν καινούργιων πλοίων της.

»Αλλα ταντικά χώρα και ίδια η Νορβηγία, ικανούσθησαν παραμοίαν ταπτικήν άναγεώσεως τού εμπορικού αντέων στόλου. Συνεπεία του τού παγκόσμιος χωρητικότης κατέπεσεν από 68,6 έκατον, τ. γρόθος τού 1931 εις 62 έσατ, τ. γρόθος τό 1935, με έλαφραν πινα αεξησιν κατά τό παρελθόν έτος. Σήμερον δήμος ή ικανότης και ο όγκος τών στόλων πλεύστων εξ τών κυνιστέοντων ναυτικών χωρών βαίνει αεξανδρείνος και πάλι.

Tò σχῆμα τῶν πλοίων

»Η προδος ἀφ' ἔτερον, δοσ οὐ προδος τὸ σχῆμα τῶν πλοίων καὶ τὴν τεγκιζὴν τῶν νέων κατεσκευῶν, ἐξηρκούνθησε σταθερά ἕτος πρὸς ἔτος. Οἱ σχεδιασταὶ ἀτμοσινήτων πλοίων, προωθοῦμενοι ἀπὸ τὴν ἐξέλξιν τῶν πετρελαιομηχανῶν, ἐπέτυχον μικροτέρας καὶ κατὰ πολὺ ἴκανωτέρας στροβίλοφόρους μηχανάς, ἔναντι ἔκεινον ποὺ κατεσκεύασθησαν διακριτικὴς τῆς πολεμικῆς περιόδου. Ἀντὶ πέσεως ἀτμοῦ 200 λιτρῶν κατατεταγμανικῶν ἵντων, ἑψαμῷδεστα ἥδη ἡ πέσις τῶν 400 600 λιτρῶν, ἐνῷ παραλλήλως νέοι τύποι λεβήτων κατασκευάζονται σήμερον πρὸς παραγωγὴν ἀτμοῦ ὑψηλοτέρας πέσεως καὶ θερμοκρασίας, οἱ δὲ μεταλλογοῦντα παρηγαγον νέα μῆγματα μετάλλων μὲν μεῖζονα ἀντιστασιν κατὰ τῆς εἰδίκης σκοριάσεως καὶ φθορᾶς, τῶν προσκαλούμενῶν εἰς τὰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας.

»**Η** κατανάλωσις τοῦ κανόμιου πετρελαίου καὶ τοῦ ἕδατος ἐμειώθησαν σημαντικῶς, αἱ δὲ πετρελαιομηχαναὶ εἶδον τὴν ταχέτητα, τὴν δύναμιν καὶ τὴν ἀποδοτικότητὰ τὸν αἰξανομένας, ἐν συνδρασμῷ καὶ πρὸς μίαν ἐλάττωσιν τοῦ βάρους των. Αἱ μηχαναὶ ἀνταντοῦν διστάσεωι ἔδιπλοι διὰ τὰς βοηθητικὰς ἑπτρεσίας, ὡς λ. ς, τὴν κύριον τὸν ἥλεκτρον γεννητικῶν κλπ. Ἐνδικένα σύνθητες καλὸν φροτηγὸν, πολεμῆσῃς κατασκευῆς, ἀνέπτυσσε ταχύτητα δέκα περίπου μιλῶν τὴν ὥραν, ἡ ἀεροΐσις καὶ ἡ τελειωτοῖσις τῆς κανητηρίου δυνάμεως προσέδωκαν εἰς τὸ σύγχρονον φροτηγὸν ταχύτητα μέχρι 13 μιλῶν, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις καὶ μεγαλύτεραν τοιαύτην, μὲ περιορισμὸν δὲ τῆς εἰς καύσιμον κατανάλωσής τοι.

»Καθ' ἣν ὅμως στιγμὴν τὰ νέα πλοῖα, ποὺ εἶνε ἐφωδιασμένα μὲ τάς προσφάτους ταύτας μηχανικὰς βελτιώσεις, θὰ ἔχουν κάπιος χαμηλοτέρας δαπάνας λειτουργίας καὶ συντηρήσεως, ἀπὸ τὰ ναυπηγηθέντα πορτινῶν ἀκόμη ἑτοῖ παρόμοια πλοῖα, δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ προσδιοισθοῦν τὰ ἐνδεχόμενα οἰζονωματὸν ὅφελη ἐξ τοῦ ἐπολογησιμοῦ τῶν μεγάλων βαρῶν τοῦ κεφαλαιοῦ, οὗτος θὰ ἀπῆγεται διὰ τὴν κατασκεψὴν νέων πλοίων ποὺς ἐκτελέσονται τῆς αὐτῆς μὲ τὸν παρόντα ἐμπορικὸν στόλον ἔγνωσις.

Τὰ κόστος τῶν νέων πλοίων

»Τὸ κόστος ἑνὸς ταχέος συγχρόνου πλοίου μετρίου μεγέθους, καταλήγει διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου, ἀνέρχεται εἰς μεγικὰ ἔπατομά την πολλαφίον. Ἐν προσειμένῳ, δέον ἀκόμη νὰ ληφθῇ ἵντ σῆμα, οὐτέ ἀπαιτεῖται ἀριθμός τις τοιούτων σκαφῶν, διὰ νὰ ἔξασται λοιδήθῃ ἡ λειτουργία μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ διαφόρων χωρῶν. Ἐπὶ τοῦ οὕτου ἐπενδυμένου κεφαλαίου, οἱ τόκοι μόνον καὶ τὰ κονδύλια ἀποσβέσεως θὰ ἀνήρχοτο εἰς 10 000 περίποια.

Και η ἐνδιαφέροντα αὕτη Ἀμερικανικὴ ἀνασκόπησις καταλύγει:

«Εξετάζοντες ἀντικεμενικῶς καὶ εὑρόντερον τὴν κατάστασιν δέουντα λάβωμεν ὑπὸ σῆμα, ὅτι, τόσον ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, δύον καὶ ή ναυπηγική βιομηχανία — λόγῳ τοῦ κατ' ἔξοχὴν διευθυντὸς χαρακτῆρός των — ἐπηρέαζονται ἵπτο τοῦ οἰκονομικῶν ἔθνων ποιούμενοι, ἐπέρι πάσαν ἄλλην, ἵστως ἐκδήλωσιν οἰκονομικῆς ἐνεργείας. Εἰς περιόδον ομηρικῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναυάλων ὑφίσταται πάντοτε ὁ zíndenos, μήκος ἐκ τῆς ὑπερβολικῆς ἔθνων προσθείας διά την προσαγωγὴν μᾶς ναυτιλίας καὶ ἐκ τῶν φυσικῶν τάσεων πρόσδομον, ποὺν διαρρίφονταν, συνήθως, κάθε βιομηχανίαν, προέλθῃ ἐπεξήμως ὑπεραπαγωγῇ χωρητικότητος. Είνε γενικῶς ἀνεγνωρισμένον, ὅτι εἰς τὸν ἀνοτέρω κίνδυνον ὑπόκεινται κατὰ μείζονα λόγον αἱ Κυθερινῆσις, παρὰ οἱ ίδιαιται ἐφοπλίσται, οἵτινες διακινούντες τὸ ιδίκτον τὸν ζῷαν μετὰ περιοσκέψεως χωροῦν πάντοτε εἰς τὴν διεύνοντας τῶν ἔγνωσιῶν τούτα.

LIVERPOOL

## **REA LIMITED.**

## Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS

**BIRKENHEAD**

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

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde  
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

2906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient  
telephone, Stettin 25601 (5 line) Swinemunde 2036



## Άργεντινή

Τό εξάμηνον τοῦ Πλέτη

Αἱ στατιστικαὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν κίνησιν τῶν λιμένων τοῦ Πλέτη διὰ τὸ α' διημένον τοῦ τρ. ἔτους ἀναφέουν, ὅτι ἀνῆλθεν αἴτη εἰς 1864 ἀπόμολοις καὶ μότοφοις 6.379.827 τ. νέτ., μὲν αὐξησιν κατὰ 614 πλοῖα καὶ 1.765.123 τ. νέτ. ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περιουσιοῦ ἔξαιρην. Εἰς τὴν ναυτιλίαν ταῦτην κίνησιν τὴν πρότην θέσιν κατέτει η Ἀγγλικὴ σημαῖα μὲ 638 πλοῖα 2.431.421 τ. νέτ. καὶ τὴν δευτέραν θέσιν τῆς Έλληνικῆς σημαῖα μὲ 314 πλοῖα 860.449 τ. νέτ. καὶ αὐξησιν κατὰ 234 πλοῖα 723.640 τ. ἔναντι τοῦ α' διημένον π. ἔτ. καὶ τὴν δευτέραν θέσιν τῆς Έλληνικῆς σημαῖα μὲ 42 σκάφη 146.526 τ. καὶ πέμπτη η Νορβηγικὴ σημαῖα μὲ 104 πλοῖα 316.810 τ. καὶ αὐξησιν, ἐν συγχρόσει πρὸς τὸ περιουσιον α' διημένον κατὰ 44 σκάφη καὶ 126.988 τ. νέτ.

Τοίτη κατὰ σειρὰν ἔρχεται η Γερμανικὴ σημαῖα μὲ 111 πλοῖα καὶ 461.535 τ. ἔναντι ίδιας περιουσίας κατὰ τὸ ἀντιστοίχον διημένον τοῦ 1936, τετάρτη τῆς Ἰταλικῆς σημαῖας μὲ 80 πλοῖα 425.436 τ. καὶ αὐξησιν κατὰ 42 σκάφη 146.526 τ. καὶ πέμπτη η Νορβηγικὴ σημαῖα μὲ 104 πλοῖα 316.810 τ. καὶ αὐξησιν, ἐν συγχρόσει πρὸς τὸ περιουσιον α' διημένον κατὰ 44 σκάφη καὶ 126.988 τ. νέτ.

## Γαλλία

Ἡ ἑναέριος γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ

Αἱ ἑπίμονοι προσπάθειαι τῆς Ἀγγλικῆς «Imperial Airways» καὶ τῆς Ἀμερικανικῆς «Pan-American Airways» πρὸς ἔγκατάστασιν μᾶς τακτικῆς ἑπέδο τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ἑναέριον ὑπηρεσίας καὶ η τελευταῖα ἐπιτυχῆς δοκιμαστική διάπτησις τοῦ ὄγκειον ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ ἀπὸ τὰ ἀεροσκάφη τῶν δύο ἑταῖρων, «Caledonian» καὶ «Clippers», ἐπέσπαν τὸ ἑνδιάφερον καὶ ἐπὶ συναφῶν προσπαθειῶν τῆς Γαλλικῆς ἑταῖρίας ἑναέριον συγκονιονιῶν.

Ως εἶνε γνωστὸν, ἐμελετάτο ἀπὸ ἑτῶν καὶ ἐν Γαλλίᾳ τὸ ζῆτημα τῆς ὑπεραθλιτικῆς ἐμπορικῆς ἀεροπορίας, εἰχον δὲ μέχρι σήμερον διεξαγῆ ἀρκετά δοκιμαστικά πτήσεις διὰ ἀεροσκάφη διαφόρων τέλων. Ἡδη πρόκειται ἑντὸς τῶν προσεγγίσην ἡμερῶν νά συντελεσθῇ ἕνα ἀκόμη ἀξιόλογον δίημα πρόδομον διὰ τὸν ἀπόλοπον ἐξ Χάροπης τοῦ ἀπομόλοιον «Carimare», μέλλοντος νά χρησιμοποιηθῇ παρὰ τῆς νεοσυστάτου «Air France Transatlantique» διὰ πλωτοῦ μετεωρολογικοῦ σταθμοῦ, εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν.

Τὸ ἀπόμολόν του «Carimare» 4459 τ. γραφός, ἀνῆκεν εἰς τὴν «C.G.T.», διεσκεψάσθη διὰ τὸν νέον προσωρισμὸν του, τῇ ὑποδείξει τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἀεροπορίας καὶ τῆς «Εθνικῆς Μετεωρολογικῆς ὑπηρεσίας» τῆς Γαλλίας, θὰ μεταδιδῇ δὲ ἀπὸ τὸ κέντρον τοῦ Ἀτλαντικοῦ μετεωρολογικῆς παρατηρήσεως καὶ ἐν γένει κάθε χρονίου πληροφορίαν διὰ τὸν κατατομῆς παθήσην ἐπάσπαντην λεπτομερῶν σκαριών χαρτῶν, ἀλαφατήτων διὰ τὴν ἀσφαλῆ διάπτησιν τοῦ ὄγκειον.

Ἡ εἰδικὴ διασκεψή τοῦ σκάφους είνε τεχνικῶς ἀρτία, εἰς δὲ τὸ πλήρωμά του πεφελήθησαν, πλὴν τῶν μετεωρολογικῶν καὶ ἐμπειρογνώμονες τοῦ ἀσφαλάτου, εἰδίκευμένοι εἰς τὴν ἀποστολὴν του. Μεταξὺ τῆς εἰδίκης ἔξαρτήσεως του «Carimare» καταλέγοντα πρόσθετοι στάθμοι καὶ μηχανήματα ἀσφαλάτου, καθὼς καὶ μία εἰδικὴ συνοχεύη ἐκτόξευσεως «ἀεροστάτων — παρατηρητηρίου». Τὰ ἀερόστατα ταῦτα, διαμέτρου μέχρις ὅστῳ ποδῶν καὶ πετληρωμένα μὲ ὑδρογόνον, δύνανται νά φένασσον εἰς ὕψος 50.000 ἕως 65.000 ποδῶν, διαθέτον δὲ ἀντομάτους θερμομετρικούς καὶ βαρομετρικούς σημαντήρας, τὰς ἐνδείξεις τῶν δοτίων μεταβιβάσσει ἀνὰ πάσαν στιγμὴν εἰς ἀντόματος πομπῆς ἀσφαλάτου καὶ τὰς καταγράφει εἰς τὸ πλοῖον εἰς ἀντόματος δέκτης. Ἡ ἐκτόξευσης τῶν ἀεροστάτων γίνεται μέσω μᾶς καπνοδόχου ὕψους 15 καὶ πλάτους 9 ποδῶν, ήτις διεσκεψάσθη ἐπὶ τούτῳ εἰς τὸ πρωμανίον κατάστρωμα τοῦ σκάφους.

Τὴν διανυθέονταν τοῦ «Carimare» ἀνέλαβεν ὁ πλοίαρχος Belvaire, δοτὶς ἔχει εἰδικὴν πείραν εἰς τὴν ναυτιλίαν τοῦ Βόρειον Ἀτλαντικοῦ, διότι ὑπηρέτησεν ἐπὶ σειράν τῶν ἑταῖρων εἰς τὰ ὑπεροχεάντα «Lafayette» καὶ «Le de France», ἐχομάτισε δὲ κατὰ τὴν πενταετίαν 1927—31 καθηγῆτης τῆς ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου τῆς Φρέντς Λάΐν «Jacques Cartier».

Αἱ πιστώσεις διὰ τὴν ναυτιλίαν

Τὸ ἑπό της Γαλλικῆς Βουλῆς, κατὰ τὰς τελευταῖς συνεδριάσεις τῆς ἡξάτης συνόδους ψηφισθεῖν νομοσχέδιον περὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲν κατέστη δυνατὸν νά κνωσθῇ καὶ ἑπό της Γερουσίας, ἵνα ἀμέσως τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ. Διὰ τὸ νομοσχέδιον τούτου ἔχουσιον διότις τοῦ Καπετάνης της Αὐγούστου 1936, εἰς ἀντιστάθμισμα τῆς ἀναγκαστικῆς αὐξήσεως τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν προσθέτων βαρῶν, ποὺ ἀπέρρεον ἀπὸ τὴν νομοθεσίαν κοινωνικῆς

προνοίας. Ἡ ισχὺς τοῦ νόμου τούτου ἔληξεν, ὡς γνωστόν, τὴν 31ην Δεκεμβρίου π. ἔτ.

Παρατείνεται ἀφ' ἑτέρου διὰ μίαν τριετίαν ὁ περὶ «ναυτικῶν πιστώσεων» νόμος, ἡ ισχὺς τοῦ ὃποιον ἔληγε τὴν 1ην Αὐγούστου. Δι' αὐτοῦ παρέχονται ἑτηρίως 1.500.000 φράγματα εἰς ἀμοιβάς ταχυτήτος καὶ 4.000.000 φρ. διὰ τὴν καλλιφορίαν μᾶς ἐκπτώσεως ἐπὶ τοῦ τόκου τῶν ναυπηγών δανείου. Ἡ Γαλλικὴ κυβέντρης προήλθεν εἰς συμφωνίαν μετά τοῦ «Credit Foncier» διὰ τὴν χορήγησιν προσαταβολῶν εἰς τὸν ἐφοπλιστάς, ἔναντι τῶν πρὸς αὐτοὺς παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀμοιβῶν καὶ ἐπιχορηγήσεων.

Διὰ τοῦ αὐτοῦ περὶ «ναυτικῶν πιστώσεων» νόμου καθορίζονται καὶ τὰ τῆς ἐνοικιάσεως εἰς ἑταῖρίας ἡ ἴδιωτας τῶν κυβερνητικῶν πλοίων, ἀτίνα παρηγγέλθησαν τελευταῖς εἰς διάφορα Γαλλικὰ ναυπηγεῖα. Οἱ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες θ' ἀναδεχοῦνται τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐν λόγῳ σημάων, θὰ καταβάλλουν ἑτηρίως εἰς τὸ δημόσιον ἔνα ποσὸν ἵσον πρὸς τὴν οἰνομάκην ἐπιβάλλονταν, ποὺ θὰ ἀπεβάλλοντο, ἐὰν είλον παραγγείλῃ αὐτοὶ διὰ λογαριασμῶν τῶν ίδια πλοία, δυνάμει ποὺ σχεδίον περὶ ἐπισχέσεως τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

## Γερμανία

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Αἱ εἰσπράξεις τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνῆλθον, συμφένως πρὸς τὰς δημοσιευθεῖσας πρὸς ἡμερούν στατιστικάς, εἰς 410 ἔτατ. μάρκων, ἔναντι 341 διὰ τὸ 1935 καὶ 760 ἔτατοι, μ. διὰ τὸ 1929. Τὰ ἐκ τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν ἔσοδα ἀνῆλθον εἰς 111 ἔτατ. μάρκων, ἔναντι 98 ἔτατοι, τοῦ 1935, ἐκ τούτων δὲ τὰ 73 ἐκπαιδιώματα εἰς εἰσπράξεις, ποὺ σχεδόν τοῦ παραδίδονται νά παραδίδονται τὸ φορτίον των. Σημειώνονται ἐπίσης πυκνήτερα καὶ αἱ προσεγγίσεις σκαφῶν εἰς τὸ Σπαλάτον πρὸς ἀνθρακίσαντα.

## Γιουγκοσλαβία

Σπαλάτον καὶ Σουσάκ

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ κυριωτέρου Γιουγκοσλαβίου λιμένος, τοῦ Σπαλάτον, αἰσθητή ἐστησίσεις καὶ κατὰ τὸ τρέζον ἔτος πρόσδοδον, εἰς τῷδε ὅστε αἱ λιμενικαὶ ἐγκαταστάσεις του ἀπεδείχθησαν ἀνεπαρκεῖς, πολλὰ δὲ πλοία ἀναγκάζονται νά καθιστεροῦν ἐπὶ ἀρκετάς ἡμέρας ποὺν ἢ διηνθοῦν νά παραδίδονται νά παραδίδονται τὸ φορτίον των. Σημειώνονται ἐπίσης πυκνήτερα καὶ αἱ προσεγγίσεις σκαφῶν εἰς τὸ Σπαλάτον πρὸς ἀνθρακίσαντα.

Παρὰ ταῦτα οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι παραπονοῦνται, ὅτι ἡ ἐξαγωγὴ δημητριακῶν καρπῶν ἐστράφη ἐκ τοῦ Σπαλάτον πρὸς τὸ Σουσάκ, τὸν δορεότερον δηλαδή θαλάσσιον Γιουγκοσλαβίου λιμένα, δοτὶς πρόσκεπται νά συνδεθῇ σιδηροδρομίζως μὲ τὴν Σλοβονίαν, ἀποτελοῦσαν, ὡς γνωστόν, τὴν δορεότερον Γιουγκοσλαβίην περιφέρειαν καὶ τὴν φυσικὴν διὰ τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκ ἐνδοχώραν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἥρχισαν αἱ ἐργασίαι διευρύνσεως τοῦ λιμένος τοῦ Σουσάκ, τημῆτα τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ ὃποιον θύ μετατεθῇ νοτιότερον εἰς τὸν γειτονιόν δόμου Μαρτίντσιτσα. Ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ πεπτάτους τοῦ Σουσάκ είνε ἡ μόνη δυνατή, διότι ἀμέσως πρὸς βορρᾶν ἐγείρονται τὸ Φιούμε καὶ τὰ Ἰταλικά σύνορα.

Ἡ ἐμπορικὴ συμφωνία μὲ τὴν Ἰταλίαν

Αἱ διαπραγματέσσεις μεταξὺ Γιουγκοσλαβίας καὶ Ἰταλίας διὰ τὴν σύναψιν ἐμπορικῆς συμφωνίας ἔσχον καὶ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν Γιουγκοσλαβίων κύκλων ενοικήσην ἀπήχησαν, μολονότι ἡ Ἰταλικὴ αἰτίας, όπως τὸ ἐξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Γιουγκοσλαβίας διεξάγεται κα-

# C.K. HANSEN

Steamshipowner, Coalmerchant, Steamships,  
Average, Insurance and Chartering - Agent  
Sale & Purchase

# COPENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

τὰ σοβαρὸν ποσοστὸν, μέσῳ τοῦ Ἰταλικοῦ λιμένος τοῦ Φιούμε, προεκά-  
λεσεν αἰσθητοὺς δισταγμούς. Ὑπεστηρίχθη ἀπὸ τῆς Ἰταλικῆς πλευρᾶς,  
ὅτι τὰ ἀποτελέσματα τῆς χρηματοποιίσεως ἓντο τῆς Γιουγκοσλαβίας —  
ὅπειρα τῆς ἀρχικῆς συμφωνίας — ποτὲ παρὰ τὸ Φιούμε ὅρμον Ταῦρον Ντί  
Ρεβέλη, ὡδόνδια ἀνταπεξίνοντα ποὺς τὰ ἔστατέρωθεν ἐπιδιοικούμενα ὁ-  
φέλη καὶ ὅτι θά ἔπειτε νά βελτιωθῇ τὸ οικείον τούτο τῆς συμφωνίας.

Μὲ τὸ οὕτω τεθὲν ξῆτμα ἡσοχόληθή τελευτώις τὸ ἐπιφροτισμένον μὲ τὴν προσάποιν τῶν ἐφοπλιστῶν συμφερόντων τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐμπορικὸν Ἐπιμέλητηριον τοῦ Σπαλάτου, ἵπτεται δὲ πρὸς τὴν κινηθόντων τοῦ Βελγικῶν σχετικῶν ὑπόννημα, ἐν τῷ ὅποι αἱ φρατερίαι ταῖς προσπαθείαις τῆς κινεργίασεως πρὸς ἔνσιχνα τὸν ἐμπορικῶν σχέσεων μετὰ τῆς Ἰταλίας, ἐξφράζει δῆμος τὴν πεποίθησιν, ὅτι ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἐπιφρέπεται νῦν γίνουν ὑποχωρήσεις ὡς πρὸς τὸ Φιούρι με καὶ τὸν δόμον Ταύρη Ντρ Ρεβέλ. Ἐν ἀντιθέτῳ τινὶ περιπτώσει — τονίζεται εἰς τὸ ὑπόννημα — βαρύντας πλήγμα θὰ κατανεγκῆθῃ εἰς τὰ συρ-  
φέροντα δῆμον τῶν ἔθνικῶν λαμένων καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίης Α-  
τταλίας, ἀλλὰ καὶ τῶν Δαλματικῶν περιφερειῶν τῆς Γιουγκοσλαβίης "Α-  
δριατικῆς.

Μέτρα προνοίας ύπερ τῶν πληρωμάτων

Είς τὴν Σκοτιώνα κατετέθη ἐπερώτησις σχετική μὲ τὴν κοινωνικὴν προσωνυμίαν ὑπὲρ τῶν Γιουγκοσλαίων ναυτιλούμενων. 'Ο καταθέσας τὴν ἐπερώτησιν βούλευτης ἔξητησε νῦ πληροφορῆθι, διατὶ δὲν ἐφρημόσθησαν μέχρι τοῦτο τὰ Διατάγματα τοῦ 1931, τὰ καθοδίζοντα τὴν ἐργασίαν εἵτε τῶν πλοίων καὶ διατὶ πλαρμένων εἰσέτη ἕπερμη τὰ ζητήματα τῶν συντάξεων καὶ τῆς κατ' ἀσθενειῶν ἀσφαλίσεως τῶν πληροφάτων. 'Ο ἀρμόδιος ὑπουργὸς ἀπήγνησεν, διτὶ τὸ ζητήμα τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων εἶνε πολύτλοκον καὶ παρουσιάζει αἰσθητὰς δυσχερείας, αἵτινες ἀπάτοιν ἐμπειριστατομένην μελέτην καὶ ἀποφυγὴν καθέται σπασιμοδικῆς ἐνεργείας. 'Ως ποὺς τὰ ὑπόλοιπα ζητήματα τῶν Γιουγκοσλαίων ναυτιλούμενων παρεστέψῃ ἡ βεβαίωσις, διτὶ ἡ προκαταρκτικὴ ἐργασία συνεπληρώθη καὶ διτὶ πολλὰ ἔξ αὐτῶν θύ δινθυμούν τελικῶς ἐντὸς τοῦ τετούς. 'Ἐπεξιγγάσθημεν ἡδη — προσέθηκεν ὁ Γιουγκοσλαῖος ὑπουργὸς — πλεύστα νομοσχέδια ἀφορῶν τὴν ιατρικὴν ἔξτασιν τῶν ναυτιλούμενών, τὴν ἔκδοσιν ναυτικῶν φύλακαδιν, τὴν λειτονοργὴν τῶν γεγαρείων Ἐργασίας, τὰς φροτεοεργοτάσεις εἰς τοὺς λιμένας, τὴν τροφοδοσίαν, τὴν ὑγιεινὴν διαμονὴν τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ πλοῖα, τὴν ἐργασίαν εἵτε τοῦ καταστούματος πλ. "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ναυτιλούμενών κατὰ κυνόδοντα ἀσθενείας ἔχει δινθυμοῦν τὸ ζητήμα καὶ πρόκειται συντόμως νῦ ἐπιλυθῆ καὶ τὸ τῆς ἀσφάλειας κατὰ τοῦ γῆρατος.

Ἡ πίστωσις διὰ τοὺς λιμένας

'Η Γιονυγοσολαϊκή Τράπεζα' Υποθηρῶν ἔθεσε πρό τυνος εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐπουργείου τῆς Συγκοινωνίας τὸ ἐξ 100 ἑκατομμυρίων δηναρίων συναφθὲν παρ' αὐτῇ δάνειον πρὸς βελτίων καὶ διαρρύμασιν τῶν ἔθνικῶν λιμένων τῆς Δαλματικῆς παραλίας. Τὰ σχέδια τῶν ἐπετελεσθήσαις μέν τοις ἔργον τοῖς εἴσποντισθανοῖς ἡδη ἐν σπουδῇ, διὰ νῦ ἐπιταχοῦνθή ἡ ἔναρξις τῶν ἔργων τοῦ ἀργασιῶν. 'Ἐξ τοῦ ἀνοτέρῳ δάνειον προβλέπεται καὶ ἡ ἄγονα δύο μεγάλων θυτοζόρων διὰ τὰς ἔργασιας ἐκβαθύνσεως τῶν διαφόρων λιμένων.

Δραστηριότης είς τὰς μεταφορὰς

Πληροφορία τοῦ Γερμανικοῦ ναυτικοῦ τέπου ἀναφέρουν, διὶ οὐ ζήτησις χωριτζότητος διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἐξ Γιουγκοσλαβί-

ας ἐμφανίζεται κατά τοὺς τελευταίους μῆνας τόσον ἐντατική, ώστε αἱ ἔξινηρησιδιναι τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς ποδὸς τὴν Εὔρωπον Γιουγκοσλαβίαι καὶ ξένα τακτικὰ γραφαὶ ἔχουν ἡδη κλείσει τὴν διαθέσιμον χωροτακτικότητα των μέχρι τέλος τοῦ ἔτους καὶ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην ναυλώσεως ξένων σκαφῶν, διὰ τὴν ἐπαρκέσονταν εἰς τὴν ὑφισταμένην κίνησιν.

— Κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίας, ἀπεφασίσθη ἡ κατασκεψή εἰς τὰς ἐποιάς τοῦ ποταμοῦ Ναρέντα ἐνός νέου λιμένος, διστις ὥδα ἐπονομασθῆ 'Αλεξάντρον. 'Ο λιμὴν οὗτος θὰ συνδεθῇ σιδηροδρομίων μὲ τὸ Μέτικοντος, λιμένα μὴ προσιτὸν — ὃς γνωστόν — εἰς σκάφη μεγάλης καροτικοτήτος.

‘Ην. Πολιτεῖαι

Ἐναέριος γραμμὴ πρὸς τὴν Μεσόγειον

Κατά πληροφορίας τοῦ «Ρόιτερ» ἐξ Νέας 'Υόρκης, ὡς γνωστή 'Αμερικανική ἀτμοπλοΐα «American Export Line», τῆς ὧδιας τὰ σχάρη, ἔχηται προτοτύπου τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ πόδες τα Μεσογειακά κέντρα, προσεγγίζοντας καὶ εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα, μελετᾶ ἀπό τοις τὴν δυνατότητα ἐκμεταλλεύσεως καὶ μᾶς ἀφοροφορῆς γραμμῆς ἐξ Νέας 'Υόρκης, μέσῳ Βερμούδων καὶ 'Αζορῶν νήσων, πρὸς τὴν Πορτογαλίαν, 'Ισπανίαν, Μασσαλίαν, Νεάπολιν, 'Αλεξανδρειαν, Παλλαστίνην καὶ Βηρυττὸν. Πρωτίθετα μάλιστα ἡ λεπτομέρεια, διτὶ ἀ σχετικά μελέταις καὶ προεργασία ἐλήξαντας καὶ ὅτι ἡ «Export Line» ἔχηταις ἦδη τὴν ἄδειαν τῶν ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων διὰ τὴν ἑττέλεον δοκιμαστικῶν πτήσεων.

Η άντικατάστασίς τῶν ταχυδρομικῶν σημειώσεων

'Η ἀπό τινος ἀρχαμένη — βάσει τοῦ νέου περὶ ναυτιλίας Ἀμερικανικοῦ νόμου — ἀντικατάστασις τῶν ταχινδρομικῶν συμβολῶν δί' ἀπ' εὐθείας ἐπιχορηγήσεων συνεχίζεται. Μέχρι τῆς στιγμῆς 22 τοιαῦτα συμβόλαια ἔχει τῶν 45 ἐν ὅλῳ, ἄτινα είχον συναρμόθη κατὰ τὰς περιόδους τῶν κ.α. Κοῦλτς καὶ Χούντερ, μετετράπησαν εἰς προσωρινάς ἑξαμήνουν διαφορεῖς συμβάσεις παροχῆς ἀμισθῶν ναυσιπλοΐας, προωρισμένας νά καλύψουν τὴν ἐπὶ πλέον διαφοράν τῶν ἔξδοντων ἐμπειταλλένσεως τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἔναντι τῶν συναγωγιτῶν εἰδένευν σκαφαίων. Κατὰ τὴν ἑξάμηνον ταύτης περιόδου ισχύος τῶν προσωρινῶν συμβάσεων, αἱ καταβληθησόμεναι ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰς ἀναδόχους ἑταῖρις διὰ τὴν ἔπιπρέτησον 22 τακτικῶν ὑπερωκεανίων γραμμῶν θὰ ἀνέλθουν εἰς ποσὸν 4.645.579 δολλαρίων (929.115 λιρῶν Ἀγγλίας) ἐνῷ μὲ βάσιν τὰ ἀντικατασθέντα ταχινδρομικά συμβόλαια ἐπρεπε νά κατεβάλλοντο 7.570.908 δολλάρια (περὶ 1.514.181 λιρῶν Ἀγγλίας περίποια).

Τό δικαίωμα ἔγενεσθαις ἀγωγῆς κατά τοῦ Δημοσίου ἐνόπιον τοῦ Δικαιοστηρίου Ἀπωτίσεων εἰς ἣν περίπτωσιν δὲν θὰ ἔθεωρον ἑωτάς ικανοποιημένας αἱ ἀνάδοχοι ἔταιροια ἀλό τὰς προτάσεις μονίμου ἐφαρμογῆς τοῦ νέου συστήματος ἐπιχορηγήσεων, αἵτινες θὰ ἔχητάζοντο κατὰ τὴν ἔξαμηνον ἐφαρμογὴν τῶν προσθαυτικῶν συμβάσεων, διεφυλάχθη παρὰ ὅπτη μόνον ἔταιροιν ἐκ τῶν 23 ἐνδιαφερομένων διὰ παλαιᾶς ταχυδομοικά συμβόλαια. Εἳν αἱ ἔταιροια αὕτη ἀσύρμον τὸ δικαίωμα τῆς ἀγωγῆς ὀφείλουν — κατὰ ορτὴν ἀπόφασιν τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», — νᾶ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν Ἀμερικανικήν κυβέρνησιν ὅλας τὰς παρὰ ἀντὼν εἰσπράγματεις κατὰ ταξίδιον ταχυδομοικά ἀμοιβᾶς ἀπό 1ης Φεβρουαρίου την ἔτους, θὰ στεροῦνται δὲ συγχρόνως τοῦ δικαίωματος εἰσποδέξεως ὅλοι·ήνους τοῦ ποσοῦ διὰ τὸ ἔξαμηνον ποὺς

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



*Berger*

# MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

**MEANDROS SHIP'S STORES LTD.**  
SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK

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**

κάλυψην της διαφοράς των δαπανών έκμεταλλεύσεως. Προθεσμία διά την ένδεχομένη ύποβολήν τουσύντων άγωγών παρέχεται μέχρι 31ης Δεκεμβρίου το.

Ο πορείας της Ναυτικής Επιτροπής κ. Κεννεδυ έδιήλωσεν, άναφορικό μὲ την έφαρμογήν των νέων διατάξεων τοῦ προτότιτην έπιχορηγήσεων νόμου, διά καὶ ή 'Επιτροπή διατηρεῖ ὑπέρ έαντής την εὐχέρειαν, ἐὰν δὲν μείνῃ ικανοποιημένη ἀπό τὰς ἔξαμνους συμβάσεις, νά έπειστι βάλῃ αὐτάς ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου' Απατήσεων ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπό τῆς ἐπογραφῆς τῶν συμβάσων.

Σημειωνοῦνται — προσέθετον ὁ κ. Κεννεδυ — διαδέτει ή 'Επιτροπή διά ναυπηγικά δάνεια καὶ έπιχορηγήσεις διαφοράς τῶν δαπανών έκμεταλλεύσεως, κεφάλαια 200 ἑπτά, δολλαρίων, εἰς τὰ όπια συντόμως θέλουν προστεθῆ ἑπτάρια 10 ἔκατομμάρια δολλαρίων, ἐκ τοῦ Προϋπολογισμοῦ, εἰς τῷ πόλον ὅπει τὰ δινηγμή προσεγγών ή 'Επιτροπή νά συμβληθῇ διὰ τῶν κατασκευῆς νέων σκαφῶν, ἀξίας μέχρις 150 ἔκατομμάρια δολλαρίων.

## Ιαπωνία

### Συνεργασία καὶ κατανομὴ τῆς χωρητικότητος

Εἰδομεν άναγράφει εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονιδῶν», διά τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας, ὑπό τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὄποιον ὑπάγεται, ὡς γνωστόν, ή 'Ιαπωνική ναυτιλία, ἐπεδίουκεν ἀπό τίνος τὴν σύναψην μᾶς συμφωνίας μεταξὺ τῶν κυριωτέρων Ιαπωνικῶν ἑταφίων διὰ τὴν πρακτικοτέραν κατανομὴν τῆς χωρητικότητὸς τῶν, ὃντος, ὥστε διὰ αἱ ἐθνικαὶ μεταφοραὶ νά ἔχησητονται πλεονάσος, ἀποφευγομένους ἀφ' ἐνὸς τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ αἱρ' ἑπέρων τῆς ἐλλείψεως σκαφῶν εἰς τινὰς τομεῖς καὶ τῆς ὑπάρχεως πλήθωρικῶς τουατῆς εἰς ἑτέρους. Αγγέλλεται ἡδη, διὰ ἑπτά ἐκ τῶν μεγαλύτερων Ιαπωνικῶν ἑταφίων, ἀντιπροσωπεύονται συνολικὴν χωρητικότητα 4 ἑπτά, τῶν νον γραφώς, προϊόλθον εἰς συμφωνίαν κοινοπαρέξεις διὰ τοιετὴ περίοδον, ἀρχαμένην ἀπό 1ης Ιουνίου. Λι μετέπονται ἑταφίων εἶναι η «Nippon Yusen Kaisha», με στόλον 700.000 τ., γραφός, η «Osaka Shosen» με 500.000 τ., η «Kawasaki» με 370.000 τ., η «Kokusai» με 300.000 τ., η «Mitsui» με 120.000 τ., η «Yamashita» με 40.000 τ. καὶ η «Daido» με 40.000 τ.

Η συνεργασία τῶν ἑπτὰ αὐτῶν ἑταφίων ἀφορᾷ τὰς ναυλώσεις, τῶν ἔλεγον τῶν μεταφερομένων φροτίων καὶ γενιώς τὴν ὁδοθολογίαν κατηγορήμην τοῦ τονικᾶς ἀναλόγως τῆς ἔκστοτε προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, καθὼς καὶ τὴν, ἐδεδομένην στιγμῇ, προσπάθειαν ἀνατιμήσεως τῶν ναυλῶν, διου αὐτῆς ἐνδείκνυται. Σημειωτέον, διὰ η συμφωνίας τῶν ναυλῶν, διου αὐτῆς ἐνδείκνυται, ἀν καὶ νία ἀναφέρεται, κυρίως, εἰς τὴν «ετοίμα» Ιαπωνικήν ναυτιλίαν, ἀν καὶ διευθύνονται τῶν νεοταγῆς ὄργανων πλευρῶν τὴν κατ' ἑπέκτασιν ἐφαρμογὴν τῆς καὶ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς.

Διὰ τὸ ἀντότερον σιγόνασμον, διστὶς ἐνεργοῦθεν ἀπό τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας, πιστεύεται νά παρακαμψθον αἱ διοχετεύσεις τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς διοικητικῆς, ὡς πρὸς τὴν ἐπάρχειαν τῶν μεταφορικῶν μέσων καὶ ν' ἀποφευχθῇ η ἀτηθεῖσα καλάρωσης τῶν περιορισμῶν εἰσαγωγῆς πλαιών πρός περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας δὲν ὑπάρχει αἴξησις τῆς ησαφαλισμένης ἀξίας η ἐπάρχει τουατῆς μικροτέρα τῶν 15 ο), κατὰ τὴν λῆξιν τῶν ἐν ισχύι ἀσφαλιστρίων συγβολῶν, τὸ ἀσφαλιστρὸν δὲν αἴξανται κατὰ 15 ο). Εἳνα η ἀξία ἔχει αἴξηθῇ κατὰ ποσοστὸν ἀνότερον τῶν 15 ο), τὸ ἀσφαλιστρὸν δὲν αἴξανται μᾶς κλήματος εἰσαγωγῆς μειονέμων ἀσφαλιστρῶν, εἰς τῷ πόλον ὅπει τὰ δινηγμῆς νά ἀξησις νά ἔκμενεται, δια τὸν ησαφαλισμένην ἀξίαν πραγματοποιήση μεζούν τῶν 30 ο) αἴξησιν.

Αἱ καθιερώνυμαι διὰ τῆς νέας συμβάσεως αἴξησις εἰνε ἐλάχισται καὶ δίνανται νά ὑπερβληθῶσι μόνον, ἐὰν οἱ ἀπό τὸν αὐτόν τον σύμβασιν, η ἀφορῶσι τὰ ἀσφαλιστρὰ καὶ τὰς ἡσαφαλισμένας ἀξίας τῶν πλαιών. Πρόσεκται νά ισχύσῃ αἴτη διὰ πάσης φύσεως ἀρχικάς ἀσφαλισης καὶ ἀντασφαλισεῖς οἰουδήποτε τύπου σκαφῶν καὶ οἰασθητοῦ εθνικότητος. Καθορίζεται δι' αὐτῆς, διὰ εἰς περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας δὲν ὑπάρχει αἴξησις τῆς ησαφαλισμένης ἀξίας η ἐπάρχει τουατῆς μικροτέρα τῶν 15 ο), κατὰ τὴν λῆξιν τῶν ἐν ισχύι ἀσφαλιστρίων συγβολῶν, τὸ ἀσφαλιστρὸν δὲν αἴξανται κατὰ 15 ο). Εἳνα η ἀξία ἔχει αἴξηθῇ κατὰ ποσοστὸν ἀνότερον τῶν 15 ο), τὸ ἀσφαλιστρὸν δὲν αἴξανται μᾶς κλήματος εἰσαγωγῆς μειονέμων ἀσφαλιστρῶν, εἰς τῷ πόλον ὅπει τὰ δινηγμῆς νά ἀξησις νά ἔκμενεται, δια τὸν ησαφαλισμένην ἀξίαν πραγματοποιήση μεζούν τῶν 30 ο) αἴξησιν.

Αἱ καθιερώνυμαι διὰ τῆς νέας συμβάσεως αἴξησις εἰνε ἐλάχισται καὶ δίνανται νά ὑπερβληθῶσι μόνον, ἐὰν οἱ ἀπό τὸν αὐτόν τον σύμβασιν, η ἀφορῶσι τὰς ἀσφαλιστρὰς προγενέστεραι ἀποτελέσματα. Η νέα σύμβασις ισχύει δι' διὰ τὰ πλαι, συμπεριλαμβανομένων καὶ

τῶν θαλαμηγῶν, εἰδοποιήθησαν δὲ καὶ ὅλα τὰ ξένα ἀσφαλιστικά ίδρυματα, δια τοις καθιερώνυμοις ἀναλόγους συμβάσεις εἰς τὰς ὑπό την ἀρμοδιότητό τον θαλασσοσασφαλιστικάς ἀγοράς.

## Μεγ. Βρεταννία

### Η συνεργασία εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν

Απὸ μήνων ἥδη, ἀφ' ὅπει ὑπερβληθῆσεν τὴν Βούλην τῶν Κοινωνίων ἡ αἵτησις παρατάσεως καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος τῶν πρὸς τὴν Βρεταννίην φροτηγὸν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων, οἱ 'Αγγλος ἐπινογός τοῦ Εμπορίου ἔσπενσε νά δηλώσῃ, διὰ η παράτασις τῆς ισχύος τοῦ νόμου δὲν ἀπέβλεπε παρο εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἐπιβληθείσεως διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων συνεργασίας διά τοῦ ἐφοριαστῶν, ἦτος τόσον ἀγαθὰ ἐπέφερεν ἀποτελέσματα. «Η ναυτική διοικητικαία — ἐπόνεσεν ο 'Αγγλος 'Υπουργός — διέφευλεν αὐτοτελέσματα. «Η ναυτική διοικητικαία — ἐπόνεσεν ο 'Αγγλος 'Υπουργός — διέφευλεν αὐτοτελέσματα.

Ἐτούτο, τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἐπινογός πρὸς μελέτην εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους 'Αγγλους ἐφοριαστάς. Πρόγιατι τὴν 23ην π. μ. συνενεργοῦθη εἰς τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον σύνσεψης τῶν πλοιοκτητῶν τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας, διὰ τὴν κατ' ἀρχὴν ἀποδογόν τοῦ σχεδίου τοῦ ἐπινογός τοῦ ισχύοντος ἐπόνεσεν ο 'Αγγλος Ιανουαρίου 1938, ὅπτε, ὡς γνωστόν, καταργεῖται καὶ τυπικῶς η ισχὺς τοῦ νόμου περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν Βρεταννίην φροτηγὸν ναυτιλίαν. Οἱ συνεργασίες εἰπειρητεῖς, ἐποφοριαποδύντες τὸ σύνολον τῆς 'Αγγλικῆς ψερητικότητος, ἐδέχθησαν διά νά μελετήσουν δραδύτερον τὰς ἐπιτομερείας διά τοῦ σχεδίου, η ἐφαρμογὴ τοῦ διόποιον δὲν θὰ ἀρχίσῃ πρὸς τὴν 90 ο) τῆς 'Επομένης Βρεταννίης ναυτιλίας. 'Εγένετο ἐπίσης κατ' ἀρχὴν δεκτόν, δια τοις η συνεργασία παραταθῆ μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1939, ἐπότες ἐὰν ἐν τῷ μεταξὺ ἐπικρατήσουν τοιαῦτα συνθῆκα εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτικῆς διοικητικαίας, διά τοῦ ἐπινογός τοῦ ισχύοντος ναυτιλίας.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς συσκέψεως ἐξεδόθη τὸ ἀκόλουθον ἀνανοικόθεν :

«Κατόπιν τῆς κινεργητικῆς ἐκκλήσεως, δια τοις η ναυτιλία τῶν «ετοίμας» διάγανοθεν κατὰ τὸ πότον ἐξασφαλίζονται τὴν διατήρησιν τοῦ συντημάτου συνεργασίας ἐπὶ τῶν ναυλῶν, ὡς τοῦτο ισχύει κατὰ τὴν ἐποχήν τοῦ ἐπιχορηγήσεων, η 'Διοικητική Επιτροπή' τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας ἐμέλεται ἀπό τίνος τὸν προσφορώτερον τῷ πόλον συνεργασίας. Η φρεσίσια Επιτροπή ἐξεπόνησε σχέδιον, δια τοις ησαφαλισμένος πρὸς τὴν κατέτης πότης καὶ αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς τοῦ παρ' ὅλων.

«Κύριος σκοπός τοῦ ἐ λόγος σχεδίου δὲν είνε η συνέχισης καὶ περιέργως ἀνάπτυξης τῆς τηρητικής κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἐπιχορηγήσεων τακτικῆς, συμπεριλαμβανομένων τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κατωτάτων δρίων τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, τῶν διοικητικῶν τύπων ναυλῶν, τῶν συμβασιών τοῦ 'National Maritime Board', καὶ τῆς ὁδοθολογιστικῆς κατανομῆς τῆς χωρητικότητος πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐκάστοτε συγχεντρώσεως πληθωριοῦ τονικᾶς εἰς δριμότερον τομεῖς.

»Τὸ σχέδιον ἐπεβλήθη ἐπό τὴν κρίσιν τῆς συνελεύσεως τῶν ἐπαρσώπων τῶν 'Αγγλων ἐφοριαστῶν, οἵτινες κατέχουν ποντοπόρα φροτηγῶν τῶν 2500 τ. γραφός καὶ ἀνώ ἐκαστον, ἀνεπτύχθησαν δὲ αἱ κέρια γραμμαὶ αὐτῶν παρο τὸν Sir Vernon Thomson καὶ ἐξητάσθησαν μετὰ προσοχῆς ἐπό τῶν μετασχόντων διὰ αἱ γενικαὶ ἀπόψεις αἱ ἀπορρέουσαι αἱ πόλεις τὴν ἐφαρμογήν τον. 'Η συνέλευσις, δια τοις διαφορών, ἐδέχθη κατ'

### Δοκιμάστε τὰ υφαλοχρώματα

## CAMREX,,

Διὰ τὰ πλοῖα σας

DIOTI

Καίτοι οικονομικώτερα, είνε ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν

Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδους

Ἐπίσης: Ιδιαιτέρα εἰδικότητης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

Τηλματα: "CAMREX,, - Cardiff & Sunderland

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

ROTTERDAM

Teleg. Address: VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

ἀρχὴν τὴν παράτασιν τῆς συνεργασίας ἐν τῇ φορτηγῷ ναυτιλίᾳ, ἐπὶ ἔθελονσίας βάσεως καὶ ἐπεφύλαχθῇ νὰ συνητῇσῃ ἐπὶ τῶν λεπτομερεῶν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ φθινοπώρου.

«Προβλέπεται νὰ τεθῇ εἰς ἑφαδομογήν τὸ σχέδιον περὶ τὸ τέλος τοῦ τοῦ. Ἐποιεῖται δὲ τὸ πρόγραμμα τῆς συνεργασίας περὶ ἑπτακοσίους καὶ ἄριστους προηγούμενος προσχωρήσουν εἰς αὐτὸ τὸ 90 οὐρανού τῆς Βρεταννικῆς φορτηγού χωρητικότητος. Ἡ λειτουργία τοῦ σχεδίου δούλεται μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1939, ἐπειδὴ ἔναν ἐπιφρατήσουν συνθῆκα, αἵτινες ἥθελον ἀναγράψειν αὐτὴν ταύτην τὴν ναυτικὴν διοικητικὴν νὰ τὸ καταργήσῃ ἐνορίτερον».

### Ἡ δύναμις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας

Ἐξυλοφόρησε πρὸ ἡμερῶν ἡ 104η ἑτησία ἐγδοσίς τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ», περιλαμβάνουσα στοιχεῖα διὰ 31.000 σκάφη τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας (χωρητικότητας 100 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), καθὼς καὶ ἐνδιαφέροντας στατιστικῶς πίνακας, οἵτινες παρέχονται ἀρχιτεῖσι καὶ λεπτομερεῖσις πληροφορίας περὶ τῶν κατὰ χώρας ναυτιλῶν καὶ δίδουν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν, μίαν παραστατικὴν εἰκόνα τοῦ δύκον, τῆς ποιοτικῆς συνθέσεως καὶ τοῦ, κατὰ διαφόρους κατηγορίας πλοίων, προσορθομοῦ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Κατὰ ταῦτα τὴν 30ην Ιουνίου τοῦ ἔτους ἡ παγκοσμίους χωρητικότητας περιλαμβανεῖ ἀττάπλοια καὶ μότορες 65.271.440 τ. γκρός, ἔναντι δυνάμεως 64.004.885 τ. γκρός τῆς ἀντιτοίχου ἡμερομηνίας π. ἔ. Ἡ δύναμις αὕτη κατενέμεται ἀναλυτικότερον ὡς ἔξης:

#### ΙΟΥΝΙΟΣ 1937

Χῶροι	(Α) π. καὶ Μ.) τ.	Ιστοισορός κ.λ.π.	Σύνολον
'Αγγλία — Ιρλανδία τ.	γκρ. 17.436.207	107.734	17.543.941
Λοιπαὶ χῶρα	> 47.835.233	906.850	48.742.083
Σύνολον:	> 65.271.440	1.014.584	66.286.024

ΙΟΥΝΙΟΣ 1936			
'Αγγλία — Ιρλανδία τ.	γκρ. 17.182.857	102.602	17.285.459
Λοιπαὶ χῶρα	> 46.822.028	956.156	47.778.184

Σύνολον τὸν. γκρός: 63.004.885 1.058.758 65.063.643

Κατὰ τὸ 12μηνον Ιουνίου 1936—Ιουνίου 1937 ἡ ἀτμοκίνητος χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ 191.559 τ. γκρ., καὶ ἡ ιστοισορός τοιαύτη (ὅμοιο μετὰ τῶν σκαφῶν τῶν μὴ ἔχοντων ίδιαν προσωτήριον δύναμαν) κατὰ 44.174 τ. γκρ., ἐνῷ ἡ δημεροφόρηση πλέξηθη κατὰ 1.458.119 τ., ὅπερι ὕστε τελικῶς ἡ δύναμις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας πλέξηθη κατὰ 1.222.381 τ. γκρ. Κατὰ τὸ προηγούμενον 12μηνον/Ιουνίου 1935—Ιουνίου 1936, ἡ σημειωθεῖσα καθαρὰ αὔξησης ἀνήρχετο εἰς 177.671 τ. γκρός μόνον. Άλι ναυτιλίᾳ, αἵτινες ἐνεφάνισαν τὰς μεγαλυτέρας αὔξησεις τῆς χωρητικότητος τῶν κατὰ τὸ ἔπειτα ἀνακοπήστην 12μηνον, ἵσαν η Νορβηγίη μὲ 293.127 τ. γκρός, η Ιαπωνίη μὲ 259.420 τ., η 'Αγγλική μὲ 258.482 τ., η Γερμανική μὲ 218.824 τ., η 'Ολλανδική μὲ 123.040, η 'Ιταλική μὲ 114.475 τ., η Κινεζική μὲ 108.406 τ., η Παναμαϊκή μὲ 83.008 τ., η Φινλανδική μὲ 67.662 τ. καὶ η 'Ελληνική μὲ 54.585 τ. γκρός, ἐνῷ μειώσιν ὑπέστησαν η Γαλλικὴ ναυτιλίᾳ κατὰ 132.206 τ. γκρός, η 'Ισπανική κατὰ 102.655 τ. καὶ ἡ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν κατὰ 100.275 τ. Ὁσού ἀφορᾷ τὴν Σοβιετικὴν ναυτιλίαν, δὲν ὑπῆρχον συγκεντρωμέναι καὶ ὑπενθύνοι περὶ αὐτῆς πληροφορία.

Οἱ ἀκόλουθοι πίνακες παρέχει μίαν ἀπτὴν εἰκόνα τῆς κατανομῆς τῆς ὑπαρχοῦσης παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς ἀττάπλοια καὶ μότορες κατὰ χώρας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν δύναμαν τοῦ 1914:

#### 1914 1937

Χῶροι	Τ. γκρός	Τ. γκρός	Διαφορά Ποσ.ο
'Αγγλία — Ιρλανδία	18.892.000	17.436.000	— 1.456.000 — 7.7
'Αγγλικαὶ Κτήσεις	1.632.000	2.962.000	+ 1.330.000 + 81.5
Δανία	770.000	1.118.000	+ 348.000 + 45.2
Γαλλία	1.922.000	2.844.000	+ 922.000 + 48.0
Γερμανία	5.135.000	2.928.000	- 1.207.000 — 23.5
'Ελλάς	821.000	1.855.000	+ 1.034.000 + 125.9
'Ολλανδία	1.472.000	2.631.000	+ 1.159.000 + 78.7
'Ιταλία	1.430.000	3.174.000	+ 1.744.000 + 122.0
Ιαπωνία	1.708.000	4.475.000	+ 2.767.000 + 162.0
Νορβηγία	1.957.000	4.347.000	+ 2.390.000 + 122.1
Ισπανία	884.000	1.044.000	+ 160.000 + 18.1
Σουηδία	1.015.000	1.494.000	+ 479.000 + 47.2
'Ην. Πολιτ. (θαλάσ.)	2.027.000	9.347.000	+ 7.320.000 + 361.1
'Ην. Πολιτ. (λιμνῶν)	2.260.000	2.441.000	+ 181.000 + 8.0
Λοιπαὶ χῶρα	3.479.000	6.175.000	+ 2.696.000 + 77.5

Σύνολον: 45.404.000 65.271.000 +19.867.000 + 43.8

Ἀπὸ τοῦ Ιουνίου 1914 μέχρι τοῦ Ιουνίου 1925 ἡ αὔξηση τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς ἀτμοκίνητη σκάφη ἀνήλικων εἶσιν δημεροφόρηση πλάτην 16.976.000 τ. γκρός, ἵσαν κατὰ ποσοστὸν 37.4 οὐρανού τῆς

δυνάμεως τοῦ 1914 καὶ ἀπὸ τοῦ Ιουνίου 1925 μέχρι τοῦ Ιουνίου 1937 κατὰ 2.891.000 τ. γκρός ἀπόμη, ἵσαν κατὰ ποσοστὸν 4.6 οὐρανού τῆς δυνάμεως τοῦ 1925. Τὸ 1901 ἡ παγκόσμιος χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 24.008.883 τ. γκρός.

Τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς, ἀφ' ἑτέρου, τῶν κυριοτέρων ναυτικῶν χωρῶν εἰς τὴν παγκόσμιον δημεροφόρησην καὶ ἀτμοκίνητην χωρητικότηταν κατὰ τὰ τὰ ἔτη 1901, 1914 καὶ 1937, ἔχει ὡς κάτωθι εἰς ἑπταστά:

	1901	1914	1937
'Αγγλία — Ιρλανδία	50.2	41.6	26.7
'Ην. Πολιτ. (θαλάσσης)	4.2	4.5	14.3
Ιαπωνία	2.2	3.8	6.9
Νορβηγία	3.4	4.3	6.7
Γερμανία	10.1	11.3	6.0
'Ιταλία	2.7	3.1	6.0
Γαλλία	4.4	4.2	4.4
'Ολλανδία	2.1	3.2	4.0

### Μεγέθη καὶ ἡλικία πλοίων

«Οσον ἀφορᾶ τὰ μεγέθη καὶ τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων, ὑπῆρχον τὸ 1914 — κατὰ τὴν οἰκείαν τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» στατιστικὴν — 3608 σκάφη 4000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον, σημερον δὲ ὁ ἀριθμός των ἀναβιβάζεται εἰς 6582, ἐξ τῶν πλοίων 514 είναι ἀνω τὸν 10.000 τ. γκρός (συμπεριλαμβανομένων εἰς αὐτὰ καὶ 76 πλοίων 20.000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον). Έν τῶν 514 σκάφων, τὰ 241 είναι ἐπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν. Τὰ 4000 τ. γκρός μότορωπες, ἀνέρχονται εἰς 1517, ἐκ τῶν ὅποιων 324 είναι 8000 ἐως 10.000 τ. καὶ 171 είναι ἀνω τὸν 10.000 τ. γκρός ἔκαστον.

«Ως πρὸς τὴν ἡλικίαν, 2899 σκάφη είναι κάτω τὸν 5 ἑτῶν, καλύπτοντα ποσοστὸν 3.9 οὐρανού τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐνῷ 9376 σκάφη είναι 25 ἑτῶν καὶ ἄνω, μὲ μέσην χωρητικότητα 1305 τῶν τόννων γκρός, ἔναντι 2219 τ. διὰ τὰ ἡλικίας κάτω τὸν 5 ἑτῶν. Απὸ τὰ 1238 σκάφη τὰ ἔχοντα χωρητικότητα 8000 τ. γκρός καὶ ἄνω, τὰ 217 είναι ἡλικίας μέχρι 5 ἑτῶν. Καὶ ἀναλυτικότερον: Εἰς σκάφη ἡλικίας μέχρι 5 ἑτῶν ἡ Μεγ. Βρεταννία συμμετέχει διὰ τῶν 14.5 οὐρανού τῆς ποιοτικῆτος της, ἡ Ιαπωνία διὰ τῶν 18.3 οὐρανού, ἡ Νορβηγία 17.9 οὐρανού, ἡ Δανία 13 οὐρανού, ἡ Γερμανία 12.7 οὐρανού, ἡ 'Ολλανδία 12.3 οὐρανού, ἡ Γαλλία 11 οὐρανού, ἡ Σουηδία 8.1 οὐρανού, ἡ 'Ισπανία 4.3 οὐρανού, αἱ 'Ηνωμένων Πολιτείαι 2.3 οὐρανού, η 'Ελλὰς μόνον 1 οὐρανού.

Τὰ 80.7 οὐρανού τῆς Βρεταννικής χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τὸν 20 ἑτῶν καὶ τὰ 57.5 εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τὸν 15 ἑτῶν, τὰ δὲ ἀντίστοιχα ποσοστὰ διὰ τὰς λοιπὰς ὁμοῖος χώρας είναι 67.3 καὶ 34.7 οὐρανού. Τὰ δε πειραστέρα σκάφη τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀναφέρονται εἰς τὸ μέγεθος τῶν 4000 ἐως 6000 τ. γκρός, μὲ διληπή χωρητικότητα 17.641.032 τ. γκρός, ἵσαν τὰ 27 οὐρανού, τὰ δὲ σκάφη 15.000 τ. γκρός καὶ ἄνω, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 5.7 οὐρανού τῆς παγκοσμίου δυνάμεως, ἀνήρχονται ποσοστὸν 45 οὐρανού εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν.

### Συστήματα προώσεως τῶν πλοίων

Χαρακτηριστικοὶ τῆς σημειωθεῖσας αὔξησεως εἰς τὴν χρησιμοποίησην τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ τῶν ἀτμοστροβούλων, είναι οἱ ἀριθμοὶ ἔτεσι στατιστικῆς τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ». Υπάρχουν σήμερον ἐν τῷ Κοσμῷ 1743 ἀττάπλοια 11.747.788 τ. γκρός, προσθισμένα μὲ ἀτμοστροβούλους ἢ μὲ συνδεσμὸν ἀτμοστροβούλων καὶ παλινδρομικῶν μηχανῶν καὶ 6763 σκάφη (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν βοηθητικῶν) διληπῆς χωρητικότητος 13.748.713 τ. γκρός, προσθισμένα μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἔναντι 730.000 τ. καὶ 234.000 τ. διὰ τὰς δύο, ὡς ἄνω, περιπλόσεις κατὰ τὸ 1914.

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνακοπήστην 12μηνον, ἐνῷ ἡ χωρητικότητας τῶν δημεροφόρων τῶν 20 ἑτῶν καὶ τὰ 57.5 εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τὸν 15 ἑτῶν, τὰ δὲ ἀντίστοιχα ποσοστὰ διὰ τὰς λοιπὰς ὁμοῖος χώρας είναι 67.3 καὶ 34.7 οὐρανού. Τὰ δε πειραστέρα σκάφη τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀναφέρονται εἰς τὸ μέγεθος τῶν 4000 ἐως 6000 τ. γκρός, μὲ διληπή χωρητικότητα 17.641.032 τ. γκρός, ἵσαν τὰ 27 οὐρανού, τὰ δὲ σκάφη 15.000 τ. γκρός καὶ ἄνω, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 5.7 οὐρανού τῆς παγκοσμίου δυνάμεως, ἀνήρχονται ποσοστὸν 45 οὐρανού εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν.

**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, **SHEPPARD & CO.**

6, Lloyd's Avenue  
LONDON E.C.3  
Telephone: ROYAL 4954

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

D. J. THEOPHILATOS

STEAMSHIP AGENTS

Telephones.

17, Rue Cassiers

ANTWERP

Teleg. ERGONSHIP-Antwerp

378 (4 lines)

λοκινήτων πλοίων ημέρη ήταν κατά 1.458.000 τ. γκρός και τῶν ἑφαδιασμένων μὲ ἀτμοστροβίλους κατά 193.000 τ., ὡς χωρητικότης τῶν πρωθυμένων μὲ παλινδρομίας μηχανᾶς ἀτμοπλοίων παρουσιάσεις μείωσιν κατά 619.000 τ. γκρός. Ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ἐξ ἄλλου δεξαμενόπλοια (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον) ὁλῆς χωρητικότητος 9.957.140 τ. γκρός, σκάφη 5.199.870 τ. εἶναι ἀτμοκίνητα καὶ ἔτερα 4.757.270 τ. εἶναι δημεροκίνητα. Τὰ 20.7 οἱ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς σκάφη δημεροκίνητα, ἐκ τῶν ὧδοιν ή Μεγ. Βρεταννία κατέχει ποσοτὸν 21.3 οἱ ἐπὶ τῆς χωρητικότητος της, ἐνῷ ή Νορβηγία κατέχει 56 οἱ ἐπὶ τῆς χωρητικότητος της, ἡ Δανία 48.7, ἡ Σουηδία 39.8 καὶ ὡς Ὁλλανδία 38.9. Τὰς ἐν προσετίμῳ μικροτέρας ἀναλογίας παρουσιάζουν ἡ Γαλλία μὲ 11.3, αἱ Ἰνδοί. Πολιτεία μὲ 5.9 καὶ ἡ Ἑλλάς μὲ 0.7 οἱ.

Εἶναι ἐνδιαφέρον νῦν προστεθῆ, ὅτι σήμερον 500 σκάφη 2.446.407 τ. γκρός διαθέτουν προσωτήριον παλινδρομίαν μηχανᾶς μὲ συνδυασμὸν ἀτμοστροβίλους καὶ 104 πλοῖα 612.387 τ. εἶναι ἑφαδιασμένα μὲ ἥλεκτρινην πρόσθιν. Ἐξ ἄλλων 3932 ἀτμοπλοία 19.775.821 τ. γκρός χωρητικούν, ὡς κανόσιμον ὥην, τὸ πετρέλαιον.

Τὸ 1914, ποσοτὸν 88.84 οἱ ἐπὶ τῆς τότε ἑπαρχούσης συνολικῆς χωρητικότητος, ἀνερέστη εἰς πλοῖα καταναλίσκοντα γαλάνθρακα καὶ μόνον μίᾳ ἀναλογίᾳ 2.65 οἱ ἀνερέστη εἰς σκάφη καταναλίσκοντα πετρέλαιον εἰς λέβητας. Ἡ ἀναλογία τῶν ιστιοφόρων ἦτορ κατὰ τὸ ἴδιον ἔκεινο ἔτος 8.06 οἱ καὶ τῶν δημεροκίνητων πλοίων 0.45 οἱ μόλις. Σήμερον, τὰ 47.89 οἱ τῆς ὑφισταμένης παγκοσμίου χωρητικότητος καταναλίσκοντα γαλάνθρακα, 29.84 οἱ πετρέλαιον εἰς λέβητας, 20.74 οἱ ἔχοντα μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ 1.53 οἱ μόνον ἀναφέρονται εἰς ιστιοφόρα. Σκάφη δηλαδή, 31.174.000 τ. γκρός, χωρητικούν σήμερον τὸν γαλάνθρακα, ἔναντι 43.860.000 τ. διὰ τὸ 1914.

### Ἡ σύνθεσις τοῦ παγκοσμίου τοννάζ

Ὦς πόδες τὰς κατηγορίας πλοίων, ἀναλόγως τῆς εἰδικότητος τῶν μεταφορῶν, 1558 σκάφη (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 9.957.140 τ. εἶναι δεξαμενόπλοια καὶ ἐξ ἀπότομων 394 πλοῖα 2.533.494 τ. γκρός ἀνήκουν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, 394 χωρητικότητος 2.575.199 τ. εἰς τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας καὶ 250 τ. γκρός 1.866.250 εἰς τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν. Δεξαμενόπλοια κάτω τῶν 1000 τ. γκρός ἔκαστον, ἕπαρχον ἐν ὅλῳ 128.425 τόν.

Τὰ ἀλλεντικά καὶ φαλανοθηρικά ἀνέρχονται εἰς 1.153.789 τ. γκρός, τὰ ρυμουλκά καὶ ναυαγοσθωτικά εἰς 405.297 τ., τὰ αφερττ - boats εἰς 299.186 τ., τὰ πλοῖα τηλεγραφικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς 70.524 τ. καὶ ποταμόπλοια κλπ. βοηθητικά σκάφη λιμένων εἰς 499.065 τ. γκρός. Ἐπομένως, σκάφη 12.500.000 τ., δέοντας ἀφαρεθοῦν ἀπὸ τῶν παγκόσμιων δύναμιν, ὡς μὴ ἀπασχολούμενα εἰς τὴν συνήθη ἐργασίαν μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων.

Ἐάν ἀφαρεθοῦν ὅδες ἐκ τοῦ συνόλου, ἡ χωρητικότης αὕτη, καθὼς καὶ τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων Ἀμερικανῶν λιμνῶν, τὰ ἔπινα τοιαῦτα καὶ γενικῶς τὰ κάτω τῶν 4000 τ. γκρός καὶ τὰ ἔχοντα ἥλικιαν 25 ἑτῶν καὶ ἄνο — ἔξαρσει μόνον πλοίον τινῶν, τῶν ὅποιων ἡ μεγάλη ταχὺτης τὰ κατατάσσει εἰσέτι εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐξμεταλλεύμων — ἀπομένει μίᾳ χωρητικότητος 30.009.808 τ. γκρός, ἡτοι — κατὰ τὰς κρατούσας ἀντιλήψεις — δέοντα νῦν ψευδητῆς ὡς ἀνίσχονται εἰς ἐξμεταλλεύματα ὥκεανοπόρα σκάφη διὰ μεταφορᾶς φορτίων καὶ ἐπιβατῶν. Ἡ χωρητικότης αὕτη κατανέμεται εἰς τὰς ἀγοραὶς κυριωτέρας χώρας:

'Αγγλία	10.781.090	35.93 οἱ	Γαλλία	1.606.679	5.35 οἱ
'Ην. Πολ.	5.043.335	16.81	'Ολλανδία	1.474.080	4.91
Γερμανία	2.282.573	7.61	Νορβηγία	1.064.176	3.55
'Ιταλία	2.273.095	7.57	Δ. χώραι	3.666.919	12.21

Τὰ 1.817.861 6.06 Σύνολον : 30.009.808 100 οἱ

### · Απώλειαι καὶ διαλύσεις

Ἐνδιαφέροντες εἶναι καὶ οἱ στατιστικοὶ πίνακες οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὰς ἀπώλειας πλοίων ἐκ θαλασσίων ἀτυχημάτων καὶ ἐκ διαλύσεων. Ὁ

μέσος δρος ἀπωλειῶν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἐξ ἀτυχημάτων κατὰ τὴν περίοδον 1932—36 ἀνῆλθεν εἰς 0.52 οἱ μόνον, ἐνῷ μεταξὺ τῶν ἑτοῖ 1909—13 ἐσμειούντο μὲ 1.17 οἱ. Ἡ παρατηρούμενη μείωσις ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν ἐπιτευχθεῖσαν κατὰ τὰς τελευταῖς δεκαετηρίαις τελειοποίησαν τῶν μέσων ναυτιλίας καὶ τὸ ἀνότερον ἐπίπεδον ἀσφαλείας τῶν πλοίων, ἐν τινὶ δὲ μέτροι ἀποδίδεται καὶ εἰς τὴν μεγάλην, κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως, παρουσιάσμενην χωρητικότητα.

Κατὰ τὸ 1936 διελέγησαν σκάφη 993.904 τ. γκρός (ἔναντι 1.151.278 τόνων τὸ 1935, ἔναντι 1.740.895 τ. τὸ 1934 καὶ 2.413.189 τ. τὸ 1933), ἐνῷ δὲ μέσος δρος τῶν διαλύσεων κατὰ τὴν τελευταῖαν πεντατεύιαν ἀνήρχετο εἰς 535.000 τ. γκρός καὶ ἔτος, ἐν συγκρίσει πόδες ἀποτιούχον μέσον δρος 165.000 τ. διὰ τὴν δεκαετίαν 1927—36. Κατὰ τὰ δέκα τελευταῖα ἔτη διελέγησαν σκάφη 11.594.000 τ. γκρός, ἐν τῷ διεπεθεόντα μέσος δρος διαγράφων κατ' ἔτος 2.5 οἱ ἐπὶ τῆς ἐκάστοτε ἑπαγγύσης παγκοσμίου χωρητικότητος.

### Τὸ 6'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἐξ τῶν στατιστικῶν τοῦ «Λόδη Ρέτζιστερ» διὰ τὴν πορείαν τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ 6' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους, προστίπτει ὅτι τὴν 30ην Ἰουνίου ἔτελον ἐπὸ κατασκευὴν ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ 'Ολλανδίᾳ σκάφη ὀλκῆς χωρητικότητος 1.199.973 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 41.6 οἱ τῆς παγκοσμίου ναυπηγήσεως ἐργασίας καὶ ἐμφανίζοντα αὐξησην κατὰ 185.519 τ. γκρός ἔναντι τοῦ α' 3μήνου τρ. ἔτ. καὶ κατὰ 351.231 τ. γκρός, ἡτοι 40 οἱ καὶ πλέον, ἐν συγκρίσει πόδες τὸ ἀντίστοιχον 6' τρίμηνον τοῦ 1936. Ἡ ἐργασία αὕτη ἀποτελεῖ τὸ ἀνότατον σημειώθεν δρον ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν, ἵπερθάνει, δὲ τὸ σύνολον τῆς παρούσης ἐπὸ κατασκευὴν χωρητικότητος εἰς τὰς τέσσαρας κυριοτέρας ναυπηγήσεως χώρας, ἡτοι τὴν Γερμανίαν, 'Ιταλίαν, 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ 'Ολλανδίαν. Ἐξ τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ 'Ολλανδίᾳ ναυτικῶν κατασκευῶν, ποσοτὸν 8.3 οἱ, ἡτοι σκάφη 100.000 τ. γκρός περὶ ποροφίζονται δι' ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν ἢ πρὸς πολληστήν. Ἐξ τῶν πλοίων αὐτῶν, 5 φορτηγά 24.810 τ. γκρός, αὐθορούν 'Ελληνονάρας παραγγελίας, τῶν ὅποιων ἡσάστο ἡ ἔκτελεσις, καθόσον — ὡς γνωστόν — ἔχουν παραγγελθῆν ἐν 'Αγγλίᾳ δώδεκεν ἐν ὅλῳ φορτηγῷ παρ' 'Ελλήνων.

Εἰς τὰς λοιπὰς χώρας — ἔξαιρεται τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας καὶ τῆς 'Ιστανίας, διὰ τὰς ναυπηγήσεως ἐργασίας τῶν δροίον δὲν ἔπαρχον ἐπὸνθνον πληροφορία — κατεσκευάστο τὴν 30ην Ὀλτρίου ἀτμόπλοια καὶ μότοροπτικές συνολικῆς χωρητικότητος 1.682.887 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα ποσοτὸν 58.4 οἱ τῆς παγκοσμίου ἐργασίας καὶ ἐμφανίζοντα μίαν αὐξησην 245.000 τ. γκρός περίπου ἔναντι τοῦ α' 3μήνου τρ. ἔτους. Λί κατασκευεῖς αὗται κατενέμονται — κυρίως — εἰς τὰς ἀκόλουθους χώρας: Εἰς τὴν Γερμανίαν 416.881 τ. γκρός, εἰς τὴν 'Ιταλίαν 318.277 τ., εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 198.654 τ., εἰς τὴν 'Ολλανδίαν 188.454 τ., εἰς τὴν Σουηδίαν 138.720 τ., εἰς τὴν Δανίαν 95.615 τ. γκρός, εἰς τὴν 'Ιταλίαν 77.550 τ., εἰς τὴν Γαλλίαν 67.224 τ., εἰς τὴν Νορβηγίαν 31.704 καὶ εἰς τὸ Βέλγιον 31.153 τ. Ἐξ τῶν ναυπηγήσεων αὐτῶν ποσοτὸν 33.1 οἱ, ἡτοι σκάφη 557.248 τ. γκρός, προσφίζονται δι' ἐφοπλιστὰς ἐτέρων χωρῶν. Οὕτως εἰς τὴν Γερμανίαν ἐναντηγούντο διὰ λογαριασμῶν ἔνων πλοιοκτητῶν σκάφη 191.686 τ., εἰς τὴν Δανίαν 92.065 τόνων, εἰς τὴν Σουηδίαν 78.100 τόνων, εἰς τὴν 'Ιταλίαν 63.350 καὶ τὴν 'Ολλανδίαν 35.620 τόνων. Τὸ σύνολον τῶν παγκοσμίων ναυτηγήσεων, ἀνερχόμενον τὴν 30ην Ἰουνίου τρ. ἔτ. εἰς σκάφη 2.882.860 τ. γκρός, ἐδείκνυται αὐξησην κατὰ 430.809 τ. ἔναντι τοῦ α' 3μήνου, ἀπετέλεσε δὲ καὶ διὰ τὰς παγκοσμίους ναυτηγήσεις τὸ μέγιστον σημειωθὲν δρον ἐργασίας ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1930 καὶ ἐντεῦθεν.

Διαρρούντος τοῦ ἐπὸ ἀνασκόπησιν τομήνον, ἡσάστο εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν καὶ 'Ολλανδίαν νέα ἐργασία διὰ σκάφη 367.698 τ. γκρός, μὲ αὐξησην 114.205 τ. ἔναντι τοῦ α' 3μήνου, καθειλκύσθησαν δὲ σκάφη 252.608 τ., μὲ αὐξησην 76.922 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ πορογνούμενον τομήνον. Οἱ ἀντίστοιχοι διὰ τὰς λοιπὰς όμοις χώρας ἀριθμοὶ ἤσαν διὰ μὲν τὴν νέαν ἐργασίαν 596.645 τ. γκρός, μὲ αὐξησην 113.792 τ., διὰ δὲ τὰς καθειλκύσθεις 467.698 τ., μὲ αὐξησην 167.734 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων. Ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

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

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN ROTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

α' διμήνου το. έτους.

"Οσον αφορά τά αποκίνητα και δημεροκίνητα δεξιαιμενόπλοια 1000 τ. γκρός και άνω έχαστον, έτελον ύπο κατασκευήν 95 συνολικής χωροπιστότητος 735.612 τ. γκρός, ήτοι 20 τ. γκρός 140.765 εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν και Ἰρλανδίαν, 16 τόννων 158.090 εἰς τὴν Γερμανίαν, 18 τόννων 128.255 εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλιτειας, 9 τόννων 75.792 εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, 12 τόννων 69.240 εἰς τὴν Ὀἰλανδίαν, 6 τόννων 53.350 εἰς τὴν Δανίαν και 5 τ. γκρός 46.100 εἰς τὴν Σουηδίαν. Έξ τῶν ναυπηγουμένων εἰς τὴν τελευταῖαν τάπτων χώραν δεξιαιμενοπλοίον, δύο τοιαῦτα 27.200 τόννων d. w. προσθίζονται δι' "Ελλήνας.

"Ος πός τά μεγέθη, ή ἄντα ναυπηγησον παγκόσμιος χωροπιστός περιελάμβανε 13 ἀτμόπλοια και 35 μότοροπτες τὸν 8.000 ἕως 10.000 τ. γκρός έχαστον, 5 ἀτμόπλοια και 33 μότοροπτες 10.000 ἕως 20.000 τ. γκρός, 5 ἀτμόπλοια και 5 μότοροπτες 20.000 ἕως 30.000 τ. γκρός, και 4 ἀτμόπλοια ἄνω τὸν 30.000 τ. γκρός έχαστον.

"Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἄλλου, τὰ συστήματα προσθέσεως, ἐξ τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ και Ἰρλανδίᾳ ναυπηγήσεων σχάρη 485.914 τ. γκρός ἀνεφέροντο εἰς μότοροπτες, ἐνῷ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας τὰ ὑπὸ κατασκευήν δηζελοκίνητα πλοία, ἀνεφόρουν εἰς 1.101.149 τ. γκρός, ὑπερείχον τῶν ἀτμοκίνητων κατὰ 535.187 τόννων.

Ἄντα κατασκευήν τέλος η ἔγκατάστασιν ἐπὶ πλοίον ἀτμομηχαναῖ, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασούπτησιν 6' διμήνου, ἡσαν συνολικῆς δυνάμεως 1.187.000 ἵππων, συμπεριλαμβανομένων και 105 σειρῶν στροβίλων 684.000 ὕππων ἄξονος. Αἱ πλανδρομακαὶ μηχαναὶ σημειούμενων εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόρδου Ρέτζιστερ» μὲ 503.000 ἵππων, ἀντιπροσωπεύονταν τὰ 16.6 οὐρανίας συνολικῆς ἐν τῷ Κόσμῳ ὑπὸ κατασκευήν ἡ τοποθέτησιν ἱπποδυνάμεως, ἐνῷ αἱ μηχαναὶ Ντέζελ, μὲ δύναμιν 1.852.000 ἵππων, ἐξαύλωπτον τὰ 60.9 οὐρανίας τῆς ὑπὸ κατασκευήν η ἔγκατάστασιν παγκόσμιον ἱπποδυνάμεως ναυτικῶν μηχανῶν.

### Νέαι ἐλικες εἰς τὸ «Queen Mary»

Τὸ ὑπεροιστέαν *«Queen Mary»*, τῆς *«Κιούναρ Οὐάτ Στάρ»* ἀπέλευθε τὴν 21ην Τούνιου ἐν Σαούθαμπτον διὰ Νέαν Υόρκην, ἀφοῦ παρέμεινεν ἐλλιμενισμένον ἐπὶ ἐννέα ἡμέρας, κατὰ τὸ διάστημα τῶν ὅποιων ἐδεξαιμενόθη πόρος καθαρισμοῦ τῶν ὑφάλων του και ἀλλαγὴν τῶν δύο ἐν τῶν ἐλένων του. Τὸ «σούπερ - λάνερ» φέρει ὑδη πλήρη σειρῶν ἐλίκων νέου τύπου, δεδομένου, ὅτι αἱ δύο ἐπέρα οὐλιές τοι ἀντικατεστάθησαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ το. έτους.

Ἐλπίζεται, ὅτι αἱ νέαι οὐλιές θὰ προσδώσουν εἰς τὸ σκάρος μεγαλύτεραν ταχύτητα, μὴ ἀπολειμμένης μάλιστα και τῆς σιδαντότητος ἐπανακτήσεως τοῦ *«Κρανοῦ Επισείντος»* εἰς ἔνα τῶν προσδοσεών ταχύδιον τοῦ πλοίου, μολονότι ἡ πλοιοστήτημα *«Ἐταιρία φάνεται ἀδιαφορίσα»*, ὡς γνωστόν, διὰ τὸ εγέρας τῆς ταχύτητος, ἐπιδιόσυνα αὐτῆς τῆς Ιανοποιητικῆς ἐξμετάλλευσιν τοῦ πλωτοῦ τούτου κολοσσοῦ.

### Ρουμανία

Κωνσταντζα—Τεργέστη

Ἐν πληροφοριῶν τοῦ ναυτικοῦ τύπου τοῦ *«Αμβούργου* ἐγγνώσθη, ὅτι μεταξὺ τῶν διοικήσεων τῶν λιμένων Κονσταντζῆς και Τεργέστης ἀφ' ἐνὸς και τῶν ἐνδιαφερομένων αφ' ἔτερον *«Ιταλίου* ἐτεριῶν και τῆς *«Ρουμανικῆς ἀτμοπλοΐας»*, ἐλήφθησαν διοικήσαις ἀποφάσεις, εἰς δάσκονταν συγχροτηθεῖσαν τελευταῖς ἐν Βιέννῃ, πρὸς κατάτανσιν τοῦ διεξαγομένου ἐπὶ τῶν ἀντούτων λιμένων και ἐταιρίων συναγωνισμοῦ διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως ἐν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν *«Ἐγγύης Ανατολήν»*.

Οἱ συσκεψέντες ἀντιπόδωποι ὑπέγραψαν συμφωνίαν, διαφεύγεις ἐνὸς έτους, δι' ἡς τερματίζεται ὁ συναγωνισμός, διὰ τῆς ἐφεξῆς τηρήσεως ἀναλόγων δι' ἔκαστον λιμένων ναυλολογίων και τῆς εἰσπράξεως τῶν ναύλων εἰς λίρας *«Ἀγγλίας*. Ἐπῆλθεν ἐπίσης συμφωνία κατανομῆς τῆς κινήσεως ταῦτης μεταξὺ Κονσταντζῆς και Τεργέστης, ἐντὸς δὲ τοῦ ἀρχαίου μηνὸς Αὐγούστου πρόσεκται νὰ συνέλθῃ εἰς τὴν Βιέννην και νέα διάσκεψις, ἵνα διεργάνηται περιστέρω τὸν χαρακτήρα τῶν ὑπογραφειῶν, ὡς ἄνω, συμφωνῶν.

### Η ναυσιπλοία εἰς τὸν Δούναβιν

Τὸ μεταξὺ Σουλινᾶ και Γαλατίου τιμῆμα τοῦ Δούναβεως ὑπέστη τελευταῖς και νέας μεγάλας προσφύσεις, τὸ δὲ βάθος πλησίον τοῦ Σουλινᾶ, περιορισθὲν εἰς 17 μόνον πόδας, δὲν ἐπιτρέπει τὴν διόδουν εἰς μεγάλα στάθμα. Η μοναδικὴ βυθοζόρος, ἡ ἐργαζομένη εἰς τὰς ἐπιβολὰς τοῦ ποταμοῦ ἀδυνατεῖ νὰ ἐκβαθύνῃ τὰ φράγματα τῶν διαύλων, ἐνόπιον δὲ τῆς Επιτροπῆς τοῦ Δούναβεως τίθεται ἐπιτακτικὸν τὸ ζῆτημα τῆς συντομω-

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY**

**“WAALHAVEN,,**

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)  
After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

τέρας, κατὰ τὸ δινατόν, ἐκτελέσεως τῶν γνωστῶν σχεδίων τῆς πόρος ἐξασφάλισιν τῆς ἐλευθέρας ναυσιπλοίας εἰς τὰς ἐπιβολὰς τοῦ ποταμοῦ. "Οπως ἐγράψη και εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν *«Ναυτικῶν Χρονικῶν»*, μελέταται ἡ διάνοιξης νέας διώρογος παρὰ τὸν *«Άγιον Γεώργιον*, τὴν λόγιν δὲ αὐτὴν ἐποστηθῆσαν και οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ρουμανοί κυρίοι, διότι ἀνενοίκησης ἀντιμετωπίσεως τῶν σημερινῶν δισταύρωσιν θὰ καταστῇ προβληματική, ἡ προσέγγισης πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Γαλαζούν και τῆς Βραζαλίας, ἡ προφανεῖται ζημία τῶν ἐμπορικῶν και λιμενικῶν συμφερόντων τῆς Ρουμανίας.

### Ἐπέκτασις ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων

Πρωτοστατοῦντος τοῦ Ρουμανού Οίκου Μαλάζα, διεξάγονται διαπραγματεύσεις εἰς τὸ Βουνούρεστον μεταξὺ Ρουμανίης και *«Οἰλανδίης* ὅμδους κεφαλαιώνων διὰ τὴν σύμπτηξιν νέας ἐταιρίας πρὸς ἐξαγωγήν των πολεύοντος τοῦ εἰς Τούνιο Σεβρίου Ρουμανοῦ ναυπηγείον. Τὸ ἐν λόγῳ παλιὸν και ἀσυγχρόνιστον ναυπηγείον, θὰ δομασθῇ — ἐάν αἱ διαπραγματεύσεις εὑδοδωθοῦν — *«Ρουμανιζὸν* ναυπηγείον τοῦ Δούναβεως», θὰ πλοιοτιθοῦν δὲ ἐπαρχῶν αἱ ἐγκαταστάσεις του, ὥστε νὰ εξπληρεοῦνται ὅλαι αἱ σημεριναὶ ἀνάγκαι τῆς Ρουμανίης ναυτιλίας.

### Τουρκία

Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κων/λεως

Τὴν ναυτιλιακὴν ζίνησις τῆς Κονσταντινούπολεως ἀνήλθε κατὰ τὸ παρελθόντα Τούνιον εἰς 666 ἀτμόπλοια και μότοροπτες, δύλικης χωρητικότητος 1.327.715 τ. νέτ, ἐπειδὴ τὸν πόλον 325 πλοία 661.456 τ. προήρχοντο ἐπειδὴν τοῦ εἰς Τούνιον Σεβρίου Ρουμανοῦ ναυπηγείον. Τὸ ἐν λόγῳ παλιὸν και ἀσυγχρόνιστον ναυπηγείον τοῦ εἰς Τούνιον Σεβρίου Ρουμανοῦ προσήγγισεν εὑδοδωθοῦν — *«Ρουμανιζὸν* ναυπηγείον τοῦ Δούναβεως», θὰ πλοιοτιθοῦν δὲ ἐπαρχῶν αἱ ἐγκαταστάσεις του, ὥστε νὰ συγχεντρώνονται περισσότερα πάντα πόλεις:

Ἀγγλικὴ	106 τ. ν.	204.127	Σοβιετικὴ	38 τ. ν.	101.022
Ιταλικὴ	88 »	201.485	Τσπανικὴ	25 »	78.703
Ἐλληνικὴ	93 »	159.377	Γαλλικὴ	24 »	61.649
Τουρκικὴ	116 »	138.120	Ρουμανικὴ	29 »	57.885
Νορβηγικὴ	40 »	131.081	Γερμανικὴ	34 »	51.452

Ἐν συγκρισίᾳ πρὸς τὸν Τούνιον π. κ. ἐσημείωσαν — διὰ τὸν πόλον ἀνασούπτησην μῆνα — αὔξησην εἰς τὰς διελεύσεις του, η *Τσπανικὴ* σημαία κατὰ 22 σκάφη και 69.915 τ. νέτ, η *Ιταλικὴ* κατὰ 22 σκάφη και 52.691. τ. νέτ, η *Γερμανικὴ* κατὰ 21 σκάφη και 28.335 τ., η *Γαλλικὴ* κατὰ 4 πλοία και 3073 τ., η *Ἀγγλικὴ* κατὰ 15 σκάφη και 2477 τ., και η *Σοβιετικὴ*, η δύοις μὲ μίσιοις πλοίοιν είχεν αὔξησην τῆς διελθουσῆς χωρητικότητος κατὰ 15.184 τ. νέτ.

Μείωσιν δὲ τῆς κινήσεως των ἐνεφάνισαν η *Ἐλληνικὴ* σημαία κατὰ 64 πλοία και 97.861 τ. νέτ, η *Νορβηγικὴ* κατὰ 7 σκάφη και 32.082 τ., η *Ρουμανικὴ* κατὰ 3 πλοία και 12.565 τ., η *Πολωνικὴ* κατὰ 2 πλοία και 8.414 τ., η *Αμερικανικὴ* κατὰ 3.858 τ. νέτ, μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν σκαφῶν και η *Οἰλανδίης* μὲ ἓν πλοίον ἐπὶ πλέον, ἀλλὰ 5529 τ. νέτ ἐπὶ στελλατον.

### 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

Tηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON

Τηλέφ. No. ROYAL 4140

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**

ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: 1 ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ ΔΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

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

**'Από τήν κίνησιν τής Ναυτιλίας μας****'Η αύστηρά έφαρμογή τής συνθέσεως**

"Υπό τού Υφιστορικόν της Εμπορικής Ναυτιλίας έχουνοποιήθη πρός τάς λιμενικάς και προξενικάς άρχας, καθώς και πρός τήν "Ενοσίν τού Ελλήνων Εφοπλιστών" ή κατωτέρω έγκυλος:

«Μετά λόγου παρατηρούμεν, ότι παρά τήν έξαιρετήν κίνησιν ποὺ παρουσιάζει σήμερον ή φορτηγός ναυτιλία, πλείστοι πλοίαρχοι — κατ' έποιμνους πληροφορίας τών άρμοδίων άρχων — μετέφορταν πάν μέτρον, ίνα άποργύνουν τήν συμπλήρωσιν τής δριζομένης κατά νόμον συνθέσεως τού πληρόματος τών πλοίων των, παραγνωρίζοντες, ότι εν τής τουαύτης κακής τακτικής δύνανται: α') Νά διακινδυνεύσῃ ή άσφαλεια τού πλοίου. β') Δέν έπιτυγχάνεται ή ταχεία και άποδοστοπος έπελεσις τού πλοίου. γ') Καταπονείται τό έπελον πλήρωμα διά συγκρόνων φυλακών έντατης γρασίας, έξ ον και ή δημονογία, ζηρά μόνον παραπόνων και διαταράξεων τής έν τῷ πλοίῳ πειθαρίας και τάξεως, άλλα και πρόληπτις άσθενειῶν και γενναθενειῶν. Καὶ δ') Δημιουργεῖται άνγραία εις τάς ναυτεργατικάς τάξεις και δή σήμερον, όποτε, με τήν υφισταμένην κίνησιν τού συνάλιον τών φορτηγών μας πλοίων, οὐδὲ εἰς άκουσιώς άνεργος ναυτεργάτης δικαιολογεῖται νά έπαρχῃ.

»Επιθυμούντες — συνεχίζει ή έγκυλος — όπως πάνω περιπτέρων τό πλαρατηρούμενον άποτον, ήζουντεν τήν αύστηραν ύπό τού λιμενικῶν και προξενικῶν άρχων έφαρμογήν τῶν περι συνθέσεως τῶν πληρομάτων τῶν έμπορικῶν πλοίων διατάξεων τής κειμένης νομοθεσίας. Παρά τούτο και ἐπειδή εμέμενται τής γνώμον, ότι ή ύπό τού λιμενικῶν και προξενικῶν άρχων έφαρμογή τής συνθέσεως, ἀνεν τής συνδρομῆς τῶν πλοίων, θέλει προκαλέσει καθυστερήσεις τῶν πλοίων εις τούς λιμένας πρός συμπλήρωσιν τῶν θέσεων τού πληρόματος, παρακαλούμενος όπως συνθήσητε εις τά μέλη τής "Ενόσεως Εφοπλιστῶν" και διατάξουν τοὺς πλοιάρχους τῶν σκαφῶν των, ίνα, εις περιπτώσεις, καθ' ας ή σύνθεσις τού πληρόματος τού δὲν είνει σύμφωνος πρός τάς ισχύουσας διατάξεις, άναγγέλλουν τάς έλλειψες αὐτής έγκαιρος — έν άνγραη και ορθοτηλεγραφικῶς — εις τήν άρμοδιάν άρχην τού λιμένος προσφοριστού των, ούτως ώστε αὕτη, έν δὲν έπελον έν τῷ έδρα της οι διαβέσμοι πρός συμπλήρωσιν άνδρες, νά μεριμνά διά τήν έξ άλλων λιμένων ή και ἐκ τού Εργασίου Ναυτικής Έγκαιρας άποστολήν τούτων.

»Δέν παραπέλειμον — καταλήγει ή έγκυλος — ότι θά λαμβάνωμεν — ώς άλλως τε καὶ σήμερον — εἴμενος όπ' ίδην, κάθε δικαιολογημένην αἴτην παροχής εὐκόλων διά πλοία, ήφ' ίδην ηδελε τη ηρηθή τό άνωτέρω μέτρον, τής έγκαιρου προειδοποίησεως. Αντιθέτως θά διατάσσωμεν τήν έφαρμογήν τῶν ισχυουσῶν περι συνθέσεως διατάξεων διά τά μή συμφορφούμενα ή καταστρατηγούμενα διαφοροπότως τό έν λόγῳ μέτρον πλοία, ή δέ ένδεικμένην καθυστέρησις τού άποτον αὐτῶν θά δαρώνηται πλοιάρχους.

**"Ένα πλοίον χωρίς έθνικότητα**

Εις τό «Λόδδ Λίστα» τής 22ας Ιουλίου δημοσιεύεται τό άκολουθον τηλεγράφημα έν Γιβραλτάρ: «Είς "Ελληνη πλοίαρχος, δύναμιτι Αυκαρδόπονλος, ενέργειται αἴτη τίνων ήμερων έν άναμονή εις τό Γιβραλτάρ, με τό πλοίον του, τό ήποτον στερείται έγγράφων έθνιστητος. Είς τήν πρόηνταν τού σχάφων άναγράφεται τό ήμερον "ACTIF" και λιμήνην νηολογήσεως τό Λονδίνον, αι ναυτικά άρχαι ήμως τού Γιβραλτάρ, ούδεν ή Αγγλικών πλοίων ανέννον με τούστον ήμερον. Τό πλοίον απαρτίζεται αἴτη Ρόσσονς, Γάλλους και "Ελληνας, προσληφθέντας εις τό Αλγέριον, τό δέ σπάσος, ώς έδηλωθε, προσφέρεται νά πλεύσῃ εις τόν ήποτεστελέσμενον λιμένα τού Σαντάντερ. Έν τό πλοίον άποπλενήση πρόγραμμα έν Γιβραλτάρ, ούδεμιας δύνανται νά τήν προστασίας, διότι είνει πλοίον ανέννον σημάταις. Μόνον ή συνέργεια τής Βαλένθιας δύνανται — έναν ήτο εις θέσιν — νά τό προστατεύσῃ. Οι εις Γιβραλτάρ άξιωματοι τής "Επιτροπής μή Επειδόσεως", έδηλωσαν, ότι άπεκδύνονται κάθε ενθύνης διά τήν τήγην τού πλοίου τούτου, προσθέσαντες, ότι δέν δύνανται νά

διαθέσουν «παρατηρητάς» έπ' αύτοῦ. Ό "Ελληνη πλοίαρχος, δύναται είνει και ίδιοστήτης τού σχάφους, έχει συμβόλαιον με τήν κυβέντησην τής Βαλένθιας, διά τού ήποτον άναλαμβάνει αντί άρδας άμοιβης τήν μεταφοράν προσφέργων έν Σαντάντερ. Μέχρι τής 24ης Ιουλίου, τό «ACTIF» έξηκολούθει νά παραμένη έπ' άγκυρα εις τόν ήμερον τού Γιβραλτάρος».

**Οι έφοπλισταί διά τήν 4η Αύγουστου**

Τό διοικητικόν συμβούλιον τής "Ενόσεως τῶν 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν" ένέχριν παμφυτεί, κατά τήν τελευταίαν αύτοῦ συνεδρίασιν, ψήφισμα συμμετοχής τής ναυτιλίας εις τήν έστρατησή τής 4ης Αύγουστου. Διά τού έν λόγῳ φημίσματος — έπιδοστέντος ήδη εις τό "Υφιστονγείον Τύπων και Τογρίσμου" — άπειρασίθη «έπος διαβιβασθούν άδηγια εις τόν πλοιάρχους τών ήπανταχούν τής "Υδρογείου εύρισκομενών 'Ελληνικῶν φορτηγών, ίνα κατά τήν ήμεραν τής 4ης Αύγουστου έπάροσι μέγαν σημασιοτολισμόν, μεριμνήσον διά διά τήν ξορίγησην εις τά πληρώματα έστρατησίου συστοικού και διά διαέξεων έξάρουσι τήν σημασίαν, πού νέχει τής 4ης Αύγουστου 1936, ώς άφετηρία τής Εθνικής άναγεννήσεως». Άπειρασίθη άκομη, δύναται έπιποτοη τής "Ενόσεως" έν μελῶν τού διοικητικού συμβούλιον ήποτελή τά συγχαρητήρια και έκδηλωση τά αισθηματα άφοισεως και πίστεως τού έφοπλιστικού κόσμου τής ζώρας πρός τόν πρόεδρον τής ζιβερήσεως π. Ιωάννην Μεταξάν διά τό μεγαλιώδες άναδημονγράφον έργον, πού άνελαν αἴτη τής 4ης Αύγουστου π. ί.

**Τό πλήρωμα τού άπο «Άργολικός» ύπερ τής Αεροπορίας**

Ο πλοίαρχος τού φορτηγού «Άργολικός» κ. Μ. Α. Πολέμης μάς άπειρεν έν Νιούπορτ, ίνα διαβιβασθή παρ' ήμερον εις τόν π. Υφιστονγόν τής Εμπορικής Ναυτιλίας, έπιταγήν έν λ. στ. 5.12.0, ποιον ήράνον μεταξύ τού πληρώματος ήπειρο τής Βασιλικής Αεροπορίας. Τό συλλεγέν πούδη κατανέμεται ώς έξης: Μ. Α. Πολέμης λ. στ. 2, Γ. Μάνεσης ήπ. σελ. 10), Σπ. Τζαράρας ανθ' ήπ. σελ. 5), Ν. Παναγιώτοπολος ήπ. συμβασιούτης 10), Μιχ. Μπάτης α' μηχανικός 10), Χρ. Ράδος β' μηχανικός 5), Δημ. Ζερτόπουλος γ' μηχανικός 3), Γερ. Λιβάνιος άρχιθεμαστής 2), Παν. Κοττίδης ναυάληρος 2), Ιω. Βλάχος έσχαρεν 1), Σταύ. Παλαιοχωραστής θαλαμητόλος 2), Δ. Αύγουστος δάλαι. άξιωματικόν 1), Σπ. Ζαννιάς δάλαι. μηχ. 2), Θεοδοσίον δάλ. μηχ. 2), Ανδρ. Κωττάζης, Ν. Κοραζάνης και Λεων. Δρακόπολος ήπ. σεματούτης 1), Γεώργ. Κατέγας ναντής 2), Ιω. Μαρινός, Ε. Πιτούκαλης, Στ. Στανιδής και Αρ. Σελινοτάκης νανταί, άνα σελ. 1) — έσαστος, Γ. Πασχαλίδης ένδονογράφος 1) —, Α. Κατιότης ναντόπας 1) —, Γ. Κορτιζός δάλ. μηχαν. 2) — και Θεόδ. Γάγιας ναντής 1) —, ήτοι έν ήλιθ. λ. στ. 5.12.0.

**Η ναυτική σχολή "Υδρας"**

Προεκηρύχθη διά τήν δην Σεπτεμβρίου διαγωνισμός, διενεργηθησάμενος έν "Υδρα, διά τήν κατάταξην εις τήν έξη Ναυτική σχολής ήπτω μαθητῶν εις τήν α' τάξην, δύο μαθητῶν διά τήν β' τάξην και δύο μαθητῶν διά τήν γ' τάξην. Διά τήν πρώτην τάξην γίνονται δεκτοί οι έχοντες άποφοιτήριον α' τάξεως ήταντον γηγενασίον, ή ήμαγμανασίον, ή πογεγραμμένοι έργαταις θαλάσσης, ήτανοι σηματικοί, ή αγοντες ήλισιαν ούχι μεγαλυτεράν τῶν 16 έτῶν, διά τήν β' τάξην άποτείται ήποτεντήριον β' τάξεως έξαταξίου γηγενασίον ή ήμαγμανασίον και ήλισιαν ούχι μεγαλυτέραν τῶν 17 έτῶν, διά δέ τήν γ' τάξην άποτορτήριον γ' τάξεως ήταντον γηγενασίον ή ήμαγμανασίον και ήλισιαν ούχι άνωτέρα τῶν 18 έτῶν. Αιτίσεις συμμετοχής έν τήν διαγωνισμόν γίνονται δεκταί μέχρι τής 10ης Αύγουστου συνοδεύομενα άπο άντιγράφων ληξιαρχικής πράξεως γεννήσεως (έλλειψης δε τούστον άπο πιστοποίησην τής άρμοδιας κοινοτικής άρχης), άπο ένδεικτικὸν σπουδῶν, ναυτικού πληράδοιν και ήξ φοτογραφίας.

**Νέα παραγγελία φορτηγού**

Υπό τῶν κ. κ. άδελφων Κονλουκουντή παρηγγελθησαν, ώς γνωστόν, πρό δύο περίποιων μηρῶν εις τά "Αγγίτα" ναντηγεία «Short Brothers», τού Σώντερλαντ, δύο φορτηγά άπομπλοια τῶν 9.800 τ. d. w., άντι δαλάνης 116.000 λρδών έκαστον, παραδοτέα δέ τήν "Ανοιξιν τού 1938. Πληροφορίαμένη ήδη, ότι διεβιβάσθη πρό ήμερων εις τά αώτα

**ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΙΕΛΟΥ**

ΖΗΤΕΙΤΕ ΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

**KARL GRAMMERSTORF**

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ  
ΚΑΙ ΣΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ ΑΒΑΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΣ  
ΚΑΙ ΣΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΙ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΜΕΣΙΤΑΙΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

**KIEL - HOLTENAU**

HAMBURG

BRUNSBUTTELKOOG

Τηλ. Διεύθ. «GRAMMERSTORF» δι. ήλια τά Γραφεία

ναυπηγεία και άντι τιμής γύρω των 128.000 λιρών 'Αγγλίας, ή παραγγελία και τρίτου άδελφού φορτηγού διά λογαριασμὸν τῶν κ. κ. άδελφῶν Κουλουουντῆ.

#### Πρός άπόκτησιν διπλωμάτων

Αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτος μηχανικοῦ α' καὶ β' τάξεως ἀτμοπλοίου, ωρίσθησαν διὰ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου, αἱ δὲ αἰτήσεις τῶν ὑποψηφίων δέον νὰ ὑποβληθοῦν μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου εἰς τὸ τιμῆμα διπλωμάτων τῆς Δ) νοερᾶς Ε. Ν.

— Διὰ τὴν 27ην Αὐγούστου ὥρισθησαν αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτος φραστηλεγραφοῦ α' καὶ β' τάξεως καὶ διὰ τὴν 8ην Ὀκτωβρίου αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτος ναυκλήρου ἀτμοπλοίου καὶ ουβερνήτου ίστοφόρου. Αἱ αἰτήσεις διὰ τοὺς ὑποψηφίους ναυκλήρους καὶ κυβερνήτας γίνονται δεκταὶ μέχρι τῆς 24ης Σεπτεμβρίου.

#### Νέαι ναυτικαὶ ἔταιριαι:

'Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Γαλαζίας» Α.Ε. ίδρυθη νέα ἀτμοπλοΐῃ ἔταιρία, μὲ δῆδραν τὸν Πειραιᾶ καὶ μὲ ἔταιροικη διάρκειαν πεντήκοντα ἑτῶν, σκοτὸς τῆς ὅποιας εἶναι ἡ ἀνάληψις πάσης φύσεως ἐφοριαστικῆς καὶ ναυλομεσοτικῆς ἐργασίας, τὸ ἐμπόριον τῶν γιανναθράκων, καθὼς καὶ πᾶσα ἐν γένει συναρπῆς ἐμπορικῆς καὶ διοικητικῆς ἐπιχείρησης. Τὸ ἔταιριδὸν κεφάλαιον δρισθὲν εἰς 15,214,000 δρ. κατενεμήθη εἰς 15,214 μετοχαῖς τῶν 1000 δραχμῶν, τὸ δὲ πόρτον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς νέας ἔταιρίας ἀποτίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Γεωργ. Λάρα, Μ. Λάρα, Γεωργ. Λαμποῦ, Κ. Λάρα, Μ. Λαμποῦ, Πολ. Λάρα καὶ Σ. Ραζῆ.

— 'Ἐν Λονδίνῳ ἔξι ἄλλον καὶ ἐπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Λαμπός καὶ Πατέρας» Ltds ίδρυθη νέα ναυτικὴ ἔταιρία μὲ κεφάλαια 5.000 λιρῶν, σοπὸν ἔχοντα τὴν ἀνάληψιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἐργασίας. Διενθύνται τῆς νέας ἔταιρίας ὥρισθησαν οἱ κ. κ. Δημ. Α. Πατέρας, Σπυρ. Α. Λαμπός, Ιω. Δ. Πατέρας καὶ Γεωργ. Χρ. Λαμπός, τὰ δὲ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς : Billiter Buildings, Billiter Street, E. C. 3, London.

#### Ο Νόμος περὶ συνθέσεως

'Υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ διεισθυτοῦ «Ναυτικῆς Ἐργασίας» συνεκροτήθη πρὸ δημορθῶν εἰς τὸ 'Υφεστονογγείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σύσκεψις εἰς τὴν ὅποιαν μετέσχον καὶ ἐπρόδοσποι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων. Κατὰ τὴν σύσκεψιν ταῦτην οἱ ναυτεργάταις ἀνέτιζαν τὰς ἀπόφεις τοῦ προκειμένου νὰ μελετηθῇ ὁ καταστισμὸς νόμου, τροποποιοῦντος τὸν ὑπάρχοντα περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων.

#### Φαρικά καὶ τέλη ἀγκυροβολίας

Τὸ λιμεναρχεῖον Πειραιᾶς ἔκουνοποίσεν ἐγκύρωλιον τοῦ 'Υφεστονογγείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἣς κανονιζέται ὁ τρόπος τῆς δεβαώσεως καὶ ἐποράζεως τῶν φαρικῶν τελῶν καὶ τῶν τελῶν ἀγκυροβολίας. Οὕτω, κάθε πλοίαρχος ἢ πράτωτῳ ὑπαρχοῦστοι πρὸ πάσης αἵτησης περὶ δεβαώσεως τῶν φαρικῶν, τῶν τελῶν ἀγκυροβολίας καὶ τῶν ὑγειονομικῶν δικαιουμάτων, νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὴν ἀρμοδιόν ὑπηρεσίαν τοῦ λιμεναρχείου τὰ ἀδόλυνθα στοιχεῖα, διὰ τῶν ὅποιων θάντων ἐνεργήτων ἡ δεβαϊσης: 1) 'Υπεύθυνον δῆλωσιν ἐν σχέσει μὲ τὰς ἐν τῷ λιμένι ἐνεργητεῖσας παρὰ τοῦ πλοίου ἐμπορικῆς πρᾶξες εἰς μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἡ φορτίον. 'Η ὑπεύθυνος αὗτη δῆλωσις θὰ δεβαοῦται παρὰ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης ἢ τοῦ δούκειον Τελωνείου διὰ τὸ ἐκφοτωνόμενον φορτίον, παρὰ τοῦ Τελωνείου Μεταφορᾶς διὰ τὰ παραλιαμβανόμενα ἐμπορεύματα καὶ παρὰ τῆς ὑγειονομικῆς ἀρχῆς διὰ τοὺς ἀποβιβαζούμενος ἐπιβάτας. Καὶ 2) Σημείωμα τοῦ τμῆματος ἐλέγχου διαβατηρίου.

#### Τὸ μεγαλύτερον φορτίον παλαιοσιδήρου

Καὶ εἰδήσεις ἐκ Χοντστον, τοῦ Τέξας, ἀπέλπεισεν ἔκεινην πρὸ δημορθῶν τὸ 'Ελληνικὸν φορτηγὸν «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» μεταφέροντα εἰς Ἰαπωνίαν φορτίον 10.400 τόννων παλαιοσιδήρου. Τὸ φορτίον τοῦτο ήτο τὸ μεγαλύτερον παραληφθὲν μέχρι σήμερον εἰς 'Αμερικῆς παρ' ἐνὸς καὶ μόνου πλοίου. 'Ως ἐδήλωσαν οἱ φορτωταὶ, τὸ μέγιστον ὅριον ἐνὸς φορτίου, ἦτο μέχρι τοῦτο 9880 τόννοι.

#### "Ενωσικὲς ἐφέδρων ἀξιωματικῶν τοῦ Β.Ν.

Τὸ τῶν ἐφέδρων ἀξιωματικῶν τοῦ Β.Ν., τῶν προερχομένων ἐκ τοῦ σώματος τῶν πλοιάρχων τοῦ Ε.Ν., ίδρυθη «'Ενωσις», σκοτὸς τῆς ὅποιας εἶναι ἡ προστάθεια ἀναπτερώσεως τῆς ἔθνικῆς συνειδήσεως μεταξὺ τῶν μελῶν τῶν «'Ενωσεως», τοῦ στενοῦ ἀνθρώπων περιβάλλοντος καὶ γενικότερον τῆς κοινωνίας, ἡ ἀφογὴ πρὸς τὰ ἀναξιοποιοῦντα μέλη καὶ τὰς οἰονογενεῖας τῶν, ἡ ἀλληλούχησια καὶ ἀλληλεγγύη μεταξὺ αὐτῶν, ἡ μέριμνα προστασίας τῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων τῶν πρὸς δελτίων τῶν ἥπικῶν καὶ διοικητικῶν συνθηκῶν τοῦ ἔθνους τοῦ ἔθνους τῆς νέας «'Ενωσεως» ἀπετελεσθή ὡς ἔξης: Πρόεδρος ὁ κ. Πάνος Ἀργυρόπουλος, ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Ἀνδρ. Μιχαλόπουλος, γεν. γραμματεὺς ὁ κ. Βασ. Ζήμαρος, ταμίας ὁ κ. Δημ. Πετραντζᾶς, σύμβουλοι οἱ κ. κ. Στ. Οίκοντος, Σπ. Ἀνατόλιος, Μηνᾶς Διακόπτης καὶ Κονοτ. Δαμανός, εἰδίκος δὲ γραμματεὺς ὁ κ. Κωνστ. Χριστοφορίδης. Διὰ περιπτέρου πληρωφορίας καὶ ἐγγραφῆς δύνανται οἱ ἐνδιαφερόμενοι ν' ἀπευθύνονται εἰς τὸν κ. Δημ. Πετραντζᾶν (Μαζαρᾶ Στοάς 67, τηλέφ. 44-175).

#### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» στάνταρ Α., 5201 τ. γκρός, 8136 τ. φορτίον καὶ ναυτηγήσεως 1918, μὲ σερβέν Νο1 τοῦ 1937, ἐπολ.ήθη παρὰ τὸν κ. κ. Ι. Α. Κοσμέτου καὶ ἀδελφῶν Κουλουουντῆ εἰς Γερμανίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ τημῆς 51.500 λιρῶν.

— 'Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 6600 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1917, ἐπολ.ήθη ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστικὸν Οίκον Ν. Νικολάου εἰς τὸν κ. 'Αντ. Παπαδάκην ἀντὶ τημῆς 41.000 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚῆς Α. Ε. 'Αγγλικὸν φορτηγὸν λάνερ «SCOTTISH PRINCE» 2897 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1910 παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ Αὐγούστου εἰς τὸ Μάντζεστερ θύμητον μασθῆ «ΑΘΗΝΑΙ».

— Παρελήφθη ἐπίσης εἰς τὴν Σέτταν τὸ ἀγορασθὲν ἐπὸ τοῦ κ. Γ. Μανούλεοντος 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «STANCOURT» 950 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1907, τεθὲν δὲ ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «ΝΕΦΕΛΗΤΕΡΕΤΗΣ».

— Εἰς τὴν Σέτταν παρελήφθη τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν ἐν τῶν ἀγορασθέντων παρὰ τοῦ κ. Γεωργ. Μανούλεοντος τεσσάρων 'Αγγλικῶν φορτηγῶν, ἀλα «STANCROFT» 1407 τ. γκρός (τοῦ 1908). Τὸ φορτηγὸν τοῦτο τεθὲν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «ΝΕΟΠΤΟΛΕΜΟΣ».

— 'Ἐνηρογήθη εἰς Πειραιᾶ τὸ ταξίδευον μέχρι τοῦδε μὲ προσωνιαὶ ἔγγραφα φορτηγὸν «ΜΙΜΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» 3989 τ. γκρός, διεγράφη δὲ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν «ΜΑΙΡΗ Η» 1511 τ. γκρός, ὡς πωληθὲν εἰς 'Αγγλίαν 'Επαρίαν.

— Τὴν 19ην Ιουλίου πατέλπεισεν εἰς τὴν Σαδόνναν καὶ παρεδόθησαν τὰ πωληθέντα εἰς Ιταλίας διαλυτάς ἐπιβατηγά ἀτμόπλοια «Θάσος» καὶ «Σέπτεσι».

— Τὴν 15ην Ιουλίου ἐφρατήθη καὶ ὠδηγήθη εἰς Πάλμαν τῆς Μαγιόκας τὸ τάκερ «ΙΩΝΙΑ». Μετὰ τὴν ἐκεῖ ἀναγκαστικὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πετρελαιοφορτίου τοῦ, ἀφέθη τὸ σκάφος ἐλεύθερον καὶ ἀπέλευσε διονοτάντζαν.

— Τὴν 19ην Ιουλίου, τὸ 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «BARHILL» πατέλπεισεν ἐν Γρύνειας εἰς Πλέιτ, ἔξεπειψε τὸ σῆμα κινδύνου ἐν θέσεις καὶ μέλια παρὰ τοῦ ἀλκωτηρίου Σάντα Μαρία, συνεπείᾳ ἀναφέλεσεν τοῦ γιανναθρακοφορτίου τοῦ. Εἰς βοήθειαν τοῦ 'Αγγλικοῦ πλοίου ἐπλευσεν τὸ φορτηγὸν «ΕΥΒΟΙΚΟΣ» καὶ παρέμεινε πλήσιον τοῦ «BARHILL», ἔως διονοτέονταν ναναγοσωστικά ἐν Μοντεβίδεο.

— Τὰ δεξαιοντόλου τῆς «Ελληνικῆς Μεταφορικῆς» Α.Ε., «ΙΩΛΙΚΟΣ» 6987 τ. γκρός (τοῦ 1913) μὲ σερβέν Νο2 1935, «ΙΩΝΙΑ» 5485

## BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

### ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

BEDNIKIA & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ 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

THAEGR. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

τ. γκρός (τοῦ 1916) μὲ σερβέν No1 τοῦ 1934 καὶ «ΙΩΣΗΦΟΓΛΑΟΥ» 4690 τ. γκρός (τοῦ 1913) μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθησαν εἰς τὴν ἑταῖριαν «Finchley» (τοῦ κ. Βασιλείου) καὶ τεθέντα ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν μετονομάσθησαν κατὰ σειράν «WOODFORD», «ROMFORD» καὶ «ILFORD».

— Ἐπίσης τὸ δεξαιενόπλοιον «ΝΑΥΣΙΚΑ» τοῦ κ. Κ. Βενιζέλου, 5005 τ. γκρός (τοῦ 1922) τεθέν ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν μετονομάσθη «BURLINGTON».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Βάτη ἀντὶ 13.500 λιρῶν Ἰσπανικὸν φορτηγὸν «MIGUEL» 2690 τ. γκρός, 4370 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1899, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, ἐπωλήθη παρ' αὐτὸν εἰς Φινλανδὸν ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 16.500 λιρῶν.

— Τὸ πωλήθεν εἰς ἀλλοδαπὸν φορτηγὸν «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ» 4279 τ. γκρός (τοῦ 1907), παραδοθὲν εἰς Χούλη, ὥφοισε τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν.

— Παρὰ τοῦ Οίκου «Λ. Μάτσας καὶ Υἱοί» ἡγοράσθη τὸ Γαλλικὸν ρυμπολκὸν - ναυαγοσωστικὸν «SALINIER» 86 τ. γκρός, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 400 ίππων καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν τοῦ 1937, ἀντὶ τιμῆς, ὡς ἀνεκοινώθη παρὰ τῶν ἀγοραστῶν, 200.000 φρ. Τὸ σκάφος παραληφθὲν εἰς Μασσαλίαν μετονομάσθη «ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ».

### Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων

«SCOTTISH PRINCE»: Ἀγγλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς ἡγοράσθη ἀντὶ 25.000 λιρῶν ὑπὸ τῆς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἐλληνική», Α. Ε. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι 2.897 τ. γκρός, 1794 τ. νέτ καὶ φορτίου 5.196 τ., μὲ ἔμφροτον βύθισμα 21.7 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόιδι κλάσιον 100Λ1 καὶ κατεσφενάσθη τὸ 1910 (Μάρτιον). Ξέρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς κῦρον διαθέτει 318.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 294.000 κ. π.

Φέρει ἐν κατάστροφα καὶ «σέλτερ - ντέρ», εἶναι κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν φορτίων, ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκους 340.6 ποδῶν, πλάτους 46.4 π. καὶ κοίλου (βάθος) 21.5 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 389 ὄνται. Ιππεῖν καὶ κατασκευῆς «North Eastern Marine Cos», εἰναι τρισκύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 42'', 69'' καὶ διαδρομὴν ἑμέρας 45'' ἵντσων, φέρει δὲ δύο λέβητας πλέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«SIMONSIDER» Ἀγγλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Πατέρων ἀντὶ τιμῆς 57.000 λιρῶν καὶ ὅτι παραληφθῆ ἐν Ἀγγλίᾳ περὶ τὰ τέλη τοῦ Αὐγούστου, μὲ σερβέν 1937. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι 4538 τ. γκρός, 2737 τ. νέτ καὶ φορτίου 8140 τ., μὲ ἔμφροτον βύθισμα 24.10' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόιδι κλάσιον 100Λ1 καὶ κατεσφενάσθη τὸ 1920 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Dumbarton. Ξέρον διαθέτει 474.000 κ. π. διὰ φορτία γεννημάτων εἰς κῦρον καὶ 427.000 κ. π. διὰ δέματα, κρητικοποιεῖ δὲ κύρον ὑδάτος τοῦ 1644 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστροφα καὶ «σέλτερ - ντέρ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκους 400.4 ποδῶν, πλάτος 52.5 καὶ κοίλου (βάθος) 24.7 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 517 ὄνται. Ιππεῖν, εἶναι τρισκύλινδροι, μὲ διάμετρον 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἑμέρας 48'' ἵντσων. Λέβητας φέρει τοφεῖς, πλέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

### Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Μὲ ἔλλειψιν γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων διέφευσε τὸ δ' 15θῆμερον τοῦ Ἰούλιου. Αἱ κλεισθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι ἤσαν περιῳδισμένων χαρακτηρῶν καὶ ἀφεωδῶν, κυρίως μικρῶν καὶ μετρίων μεγέθους φορτηγά πλοία, ἐνώ εἰς τὰς ἀξίας, ἔλαφρά τις παρετηρήθη ὑποζώησις, λόγῳ τῆς ἐποχῆς, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς ἀγγώστων ἐξελίξεως τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ χαρακτηριστικότερον γεγονός τοῦ 15θῆμερον ὑπῆρχεν ἡ πώλητος δι' ἐνσφραγίστων προσφορῶν 27 παρωτλισμένων σκαφῶν τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, συνολικῆς γωρητικότητος 189.528 τόννων δ. w. Τὰ σκάφα ταῦτα ἐπωλήθησαν ἀντὶ 1.010.000 δολλαρίων, ἢτοι μὲ μέσον ὅρον δολλαρίων 5.35 κατὰ τόννον δ. w. Ἐνδεκατέτη τῶν ἐν λόγῳ πλοίων περιῆλθον εἰς Κινέζους ἀγοραστάς, στίνες καὶ ὅτι τὰ διαθέσσον εἰς μεταφορὰς ἀντὶ τὸ δίκτυον τῆς «Απο' Ανατολής», ὑπὸ τὸν ὄφον νὰ μη δύνανται νὰ προσεγγίζουν ἐπὶ μίαν δεκατίαν εἰς Ἀμερικανικὸς λιμένας. Ἐτερα δέκα σκάφη περιῆλθον εἰς Ἀμερικανικός διαλετάς καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἐξ ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν τὰ τρία, 27.000 τ. φορτίου ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 192.057 δολλαρίων.

Ἄξιοσημείωτοι ἤσαν καὶ δύο πωλήσεις πολυτελῶν θαλαμηγῶν, ἀτμοκίνητων καὶ ἐφωδιασμένων μὲ διπλᾶς Εὔκλισης. Οὕτως, ἡ θαλαμηγὸς «Sans Peur» ἐξτοπίσματος 732 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν κυβερνητικήν τοῦ Ἰούλου ἀντὶ 60.000 λιρῶν καὶ ἡ θαλαμηγὸς «Nahlin» 1574 τ. ἐξτοπίσματος καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν βασιλέα τῆς Ρουμανίας ἀντὶ 90.000 λιρῶν. Ἀπὸ τῆς Ἀλληλικῆς πλευρᾶς τὸ δ' 15θῆμερον τοῦ Ἰούλου ἤτο ἀρχετὰ ἐνδιαφέρον. Παρογ-

γέληθη, ὡς γοάφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην καὶ τρίτον φορτηγὸν 3899 τ. d. w. διά λογαριασμὸν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κούλουκουντῆ, ἡγοράσθη δὲ τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Simonside» ἀντὶ 57.000 λιρῶν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Πατέρων καὶ τὸ φορτηγὸν - λάινος «Skottish Prince» ἀντὶ 25.000 λιρῶν παρὰ τῆς «Ελληνικῆς» Α. Ε. Τὸ φορτηγὸν «Ορος» «Οσσα» ἐξ ἄλλου, σκάφος «στάταρ» Α., 8136 τ. φορτίου (τοῦ 1918) μὲ σερβέν τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς ἀντὶ 51.500 λιρῶν, μετεφέρθησαν δὲ ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν τέσσαρα μεγάλα δεξαιενόπλοια, ἄπου, ὡς γνωστόν, ἔχοντα ναυλωθῆ διά μεταφορᾶς κανονίουν ἔλαιον εἰς τὴν Ἰσπανίαν.

«FORTUNATA» Ἰταλικόν, 1348 τ. γκρός, 2395 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 1.500.000 λιρετῶν.

«MADE LLEWELYN» Ἀγγλικόν, 1452 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη γνῶν τῶν 20.000 λιρῶν.

«ANGLEMERE» Ἀγγλικόν, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς τὴν Σεπτέμβριον, 6591 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 22.4 1/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς «Απο' Ανατολῆς» ἀντὶ τιμῆς 50.000, μὲ παραδόσιν τὸν Σεπτέμβριον εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινεντ.

«SAN MATEO» Νορβηγίου, μὲ ἐν κατάστροφα, 1655 τ. γκρός, 2500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδὸν 26.000 λιρας.

«JULES HAUZEUR» Βελγικόν, 1212 τ. γκρός, 1540 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1900, ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ 5100 λιρῶν.

«SCHLESWIG» Γερμανικὸν ἐπιβατηγόν, 3369 τόννων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἐπωλήθη παρὰ τῷ «Βορειογερμανικῷ Λόδδῃ» εἰς τὴν Συνέδριον τῆς Περουβίας ἀντὶ 37.500 λιρῶν.

«ANANA» Δανικόν, μὲ ἐν κατάστροφα, 2978 τ. γκρός, 4770 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 21.2 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγίους ἀντὶ 20.400 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκάφος είχε πωληθῆ τὸν Απρίλιον τοῦ 1935 ἀντὶ 200.000 Δανικῶν λιρών.

«APOLLINARIS V.» καὶ «APOLLINARIS VI.» Γερμανικὰ φορτηγά ἀκτοποιῶν μότορσπιτς, μὲ ἐν κατάστροφα, 315 τ. φορτίου ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1935 τὸ ἐν καὶ τοῦ 1936 τὸ ἔπειρον, ἐπωλήθησαν εἰς Ολλανδικὴν ἑταῖριαν ἀντὶ τιμῆς 8000 λιρῶν.

### ROYAL EXPRESS MAIL LINE S/S "HELIOPOLIS," ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

ΤΑΧΕΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ  
·Εκάστην Δευτέραν 4 μ.μ. πατ' εύθειαν ΑΛΔΡΕΙΑΝ  
·Παρασκευὴν 11 π.μ. ·ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

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

### Α/Π "HELIOPOLIS,"

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

Διάρκεια ταξιδίου ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ μέχρι ΠΑΡΙΣΙΩΝ ὁραι 58.

Διαμονὴ εἰς ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ 11 η 18 ἡμέραι εἰς τὰ καλλίτερα ἔνοδοσχεῖα.

ΑΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΜΕ ΤΑΣ ΕΥΝΟΙΑΚΩΤΕΡΑΣ ΤΙΜΑΣ

Διὰ πληροφορίας καὶ πράτησιν θέσεων ἀπευθύνετον εἰς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σατ. Ο-μήρου 20, Πειραιᾶ. Τηλέφ. 41.053 - 40.060.

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

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

### ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: AFOPONCY  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING,  
OF STEAMERS

έπαστον.

«MARLY» Νορβηγικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 1800 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη ἀντί 17.750 λιρῶν.

«EMBRA» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 5074 τ. γκρός, 7360 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 24.3 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβεύ Νο2 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντί τιμῆς 60.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει εἰδίκως ναυπηγήθη διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων μεταλλευμάτων.

«LENFIELD» Ἀγγλικὸν μότοροπλ., μὲ ἐν κατάστρωμα, 3927 τ. γκρός, 6590 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 22.3 1/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβεύ Νο2 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντί 65.000 λιρῶν.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἐάν ἔξαρσέσθαι κανεῖς τὴν πώλησην δέκα παροπλισμένων Ἀμερικανῶν φορτηγῶν τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου πρὸς διάλυσιν, οὐδεμίᾳ ἄλλῃ ζαραπτησιτικῇ ἔργαιαίσθαι ἐστιμεθή διὰ παλαιὰ σπάζει κατὰ τὸ παρελθόν 15θέμερον. Αἱ πραγματοποιήσεις πωλήσεις ἀφεωρῶν 6 μόνον πλοία 19.264 τ. γκρός, ἐπὶ τῶν ὅποιων τὰ τρία ἔχειν σοβαρὰς ζημιὰς ἐκ πρεξιᾶς καὶ προσαράξεως. Οὕτως ΑΓΓΑΙΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαῖαν φορτηγὸν «Marie Moller» 4877 τ. γκρός (τοῦ 1911) εἰς οἷαν κατάστασιν εὑρίσκετο εἰς Troon μὲ ζημιὰς ἐκ πυροπλάκας, KINEZOI ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἡγόρασαν τὸ Κινέζικον ἀλα «Sing Peng» 4399 τ. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ 280.000 δολαρίων τοῦ Χόργκ Κόργκ, μὲ παρόδους εἰς Σαγγάρην, ὡς ἐστὶ παροπλισμένων μὲ ζημιὰς ἐκ προσαράξεως καὶ ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς τὸ λαῖνον «Caesar Battista» 8331 τ. γκρός (τοῦ 1920) μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Μασσαΐαν, ἔνθα ἀργεῖ ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου π. ξ., συνεπείᾳ ἐξορίξεως τῶν λεβίτων τοῦ ΓΕΡΜΑΝΟΙ τέλος διαλυταὶ ἡγόρασαν τὴν οιδιόδιαν τετράστιον νάρβαν «Parma» 2979 τ. γκρός (τοῦ 1902) καὶ τὰ μηκὰ ἀτόπλοια «Maralie» 341 τ. γκρός (τοῦ 1904) καὶ «Schwinge» 337 τ. γκρός (τοῦ 1890)).

## 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, Θγύνη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα  
χρησιμοποιοῦντες

## HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE

MARK



## Ναυτικαὶ Δίκαια

### -Πρόχειρον καὶ καθαρὸν ἡμερολόγιον

Τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ — κατὰ τὴν νομοθεσίαν ὅλων τῶν χωρῶν — στοιχεῖον ἀποδεῖξεως, ὡς εἰνεὶ λ. χ. τὸ ἡμερολόγιον τοῦ ἑμέραρον, ἀλλὰ μὲ μεῖζον τούτου ἀποδειπτικὴν ισχὺν. «Οἱ περιέχεται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ἔνος πλοίου θεωρεῖται κατὰ τανόνα ἀληθὲς καὶ παραδεκτόν, μέχρις ἀποδεῖξεως — ἐννοεῖται — τοῦ ἐναντίου. Διὰ νὰ ἴπαρχῃ ὅμως τὸ τεκμήριον τοῦτο, πρέπει τὸ ἡμερολόγιον νὰ τηρήται κατὰ τρόπον, διότι νὰ ἐμφανίζῃ τὴν τάξιν καὶ τὴν προσοχὴν τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς καθημερινὰς ἐν αὐτῷ ἐγγραφὰς τοῦ.

Τὸ ζητημα τῆς τηρήσεως τοῦ ἡμερολογίου ἔχει πάντοτε πράξιτην σημασίαν, διότι παριστάται πολλάκις ἀνάγκη νὰ προσομοιωθῇ τοῦτο ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. Τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια δείχνυνται, ἐν προκειμένῳ, αὐτοτρόπατα. Εἰς πολλὰ πλοῖα, ἐπὶ παραδείγματι, ἐπιφραστεῖ ἡ σημίηται νὰ τηρήται πρόσθιον ἡμερολόγιον καὶ νὰ καταχωριστῶνται ἐν αὐτῷ διὰ μοντέρδιον ἡ σημειώσεις τῶν πλοιάρχων, ἐμφανίζουσα συχνά διαγραφὰς καὶ ἀλλοιώσεις, χωρὶς ν' ἀποδίδεται εἰς τοῦτο ἰδιωτέον ἐπὶ τῶν πλοιάρχων σημασία. «Ἡ αὐτὴ ἀπερισκεψία παρατηρεῖται καὶ κατὰ τὴν τηρήσιν τοῦ βοηθητικοῦ βιβλίου τῆς γεφύρας, διότικας εὐ-  
σίκεται ἐν κοίσι τὰ πλοῖα τοιούτον βιβλίον.

Ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ὅταν ἀκόμη εἴνε πλήρεις ἀλλαγαφὰς εἰς τὸ καθαρὸν ἡμερολόγιον, ὁ δικαστής, ὅτι μόνον λαμβάνει ὑπὲρ ὅφην τοῦ ἐνατάσεις διὰ γενομένας διαγραφὰς καὶ ἐγγραφὰς τοῦ προσείδουν ἡμερολόγιον καὶ τῷτο βιβλίῳ τῆς γεφύρας, ἀλλὰ καὶ δύναται νὰ σηματίσῃ κατὰ τὸν τρόπον τῆς λειτουργίας τοῦ πλοιού. Διὰ νὰ καταδειχθῇ πῶς πρέπειται ὁ Ἀγγλος δικαστής ἐπὶ τοῦ ζητηματος τούτου, ἀρχεῖ νὰ ἀναφερθῇ ἡ πρόσφατος περιπτώσις τοῦ προτιγοῦ «Buyg Hill», τὸ διάλογον ἐξόπειτε τὴν 7ην Δεκεμβρίου π. ξ., εἰς τὸ Πράσινον ἀποστήματον καὶ ἐγκατελείψθη.

Εἰς τὴν ηρθεῖσαν ἐπόθεσιν, τὸ πρόσθιον ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου ἐξέτασθη ἐπὸ τὸν ἐμπειρογνόμονος, ὅτι μόνον μὲ μεγεθυντικὸν φασόν, ἀλλὰ καὶ μὲ εἰδικὴν λογιαν. «Ἡ διὰ τοῦ φαροῦ ἐξέτασις ἀπεκάλυψε τὴν πληροῦσαν διαγραφῶν, αἵτινες ἔγενοντο ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἀξιοματικοῦ φιλαζῆς κατὰ τὸν πρὸ τοῦ ἀτυχήματος χρόνον, ἡ δὲ διὰ τῆς λυγνίας ἐξέτασις ἀπεκάλυψεν ἀρκετά εναντίον τοῦ διαγραφῶν κείμενον. Ἐκ τῆς ἀναγνώσεως ἡ πρόσφατος περιπτώσις τοῦ πλοιού ἀπεδείχθη ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου ἦτο τοῦ ἀξιοματικοῦ φιλαζῆς πολλακῆς τοῦ εἰσισκομένου ἐπὶ τῆς γεφύρας κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτυχήματος:

Πλοιόν την, διελθὼν ἔνα φοτεινὸν σημαντήρια πρὸς τὰ δεξιά (πρὸς τὸ πέλαγος), προσήραξεν εὐθὺς κατόπιν. «Οταν ἡ ἐπόθεσις ἤχθη πρὸ τὸν Ἀγγλικὸν δικαστηρίουν καὶ προσεκομισθεῖ τὸ πρόσθιον ἡμερολόγιον, ὁ ἀξιοματικὸς φιλαζῆς ἐξηρχούσθη, ὅτι είλε σημειώσεις: «...1.5 μῆλα ἀφιστερά» (δηλαδὴ πρὸς τὴν ξηράν), διέγραψε δὲ κατόπιν τρόπον, διότι νὰ ανανιώσεται εὐθύλως ἡ διαγραφής φράσις. Τὸ δὲ δόμος καὶ ἡ φανερὰ ἀντη διαγραφή πρέπει ν' ἀποφεύγηται, καταδεικνύεται ἀπὸ τὴν ἐπομένην περιπτώσιν:

Πλοιόν την, διελθὼν ἔνα φοτεινὸν σημαντήρια πρὸς τὰ δεξιά (πρὸς τὸ πέλαγος), προσήραξεν εὐθὺς κατόπιν. «Οταν ἡ ἐπόθεσις ἤχθη πρὸ τὸν Ἀγγλικὸν δικαστηρίουν καὶ προσεκομισθεῖ τὸ πρόσθιον ἡμερολόγιον, ὁ ἀξιοματικὸς φιλαζῆς ἐξηρχούσθη, ὅτι είλε σημειώσεις: «...1.5 μῆλα ἀφιστερά» (δηλαδὴ πρὸς τὴν ξηράν), διέγραψε δὲ κατόπιν τρόπον, διότι νὰ ανανιώσεται εὐθύλως ἡ διαγραφής φράσις. Τὸ δὲ δόμος καὶ ἡ φανερὰ ἀντη διαγραφή πρέπει ν' ἀποφεύγηται, καταδεικνύεται ἀπὸ τὴν ἐπομένην περιπτώσιν:

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

EN POTTERDAM

## ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD

(N.V. ROTTERDAMSCH SCHEEPVARATBEDRIJF)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: «DIOSKUOI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20. Willemeskade

ROTTERDAM

## GREEK SHIPPING AGENCY

(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)

SHIPBROKERS AGENTS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemeskade

ROTTERDAM,

## NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF

EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemeskade

ROTTERDAM,

«DESIGN»

Μεγάλη, ώς έκ τουτού, ήγερθη ἀμφισβῆτησις, ώς πρός την θεσιν τοῦ πλοίου κατὰ τὴν πρὸ τοῦ σημαντήρος διέλευσιν, ὃ δέ πλοιαρχος ἡ ναυαγκάσθη νά ἐπικαλεσθῇ τὴν μαρτυρίαν τοῦ οἰασιστοῦ καὶ ἄλλων επα τοῦ πλοίου προσπόλων, διὰ νά πεισθῇ τὸ δικαστήριον, διτι κατὰ τὸν πράττοντον ὁ σημαντήρος πρὸς τὰ δεξιά τοῦ πλοίου. Πρός ἀποφανγκή τῶν διαιραγμάτων, καλών θά ἵτο αἱ ἔγγοναται τόσον εἰς τὸ καθαρόν, οἵσσον καὶ εἰς τὸ πρόγειον ἡμερολόγιον καὶ εἰς τὰ βοηθητικὰ βιβλία, νά γίνωνται διά μελάνης.

Σημαντικόφυστα τούτα σημειούνται, άναφορικῶς μὲ τὴν ἑπόθεσιν τοῦ Ἀγίουν φρεστηγοῦ «Bury Hill», ὅτι εἰς τὴν ἔδραθεσαν ἀπόφουν οἱ διαστὰ συνιστών, «ὅτι κατὰ γενινὸν κανόνα πρέπει εἰς τὸν Ἀγγλικᾶ πλοῖον νὰ τηροῦνται αἱ ἐγγραφαὶ τῶν ἡμερολογίων των διὰ μελάνης ή διὰ μελανοχρόνου μαλυβδίδος, ὅτι δὲν ἐπτρέπονται διαγραφαὶ καὶ ὅτι πᾶσα ἀλλοίωσις δέον νὰ γίνεται, ὅπως καὶ εἰς τὰ ἐπίσημα συμβόλαια, μονογραφούμενάς οιωδήποτε μεταβολῆς η διορθώσεως ἵπτο τοῦ ἀριθμοῖον ἀξιοματικοῦ η τοῦ πλοιάρχου». Ἐξέφρασε μάλιστα τὴν γνώμην τὸ δικαστήριον, ὅτι περιστέρω παύθασι, πρέπει ἐφεζῆς νὰ τιμωρῆται ποινικά. Σημέρον, ἀλλώς τε, τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πλοιοπτηρῶν εἶνε, νὰ μὴ γίνεται καρπία ἀλλοίωσις τῶν ἄρχικῶν κειμένων, ἵνα οὕτως αποφεύγηται γάλε διαποτία εἰς βάρος τῶν ναυτιλλομένων.

Κατά τὴν προαναφεύσιαν ἐπόθεσεν ἀπόγολήθη τὸ δικαστήριον καὶ μὲ τὴν εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως φροντίζουν νῦν ἔφοδιάζον τὰ σκάφη τῶν μὲ συγχρονισμένους χάρτους. 'Υπῆρξε περίπτωσις, καθ' ἥν ἔνα φορτηγὸν κατευθύνομενον ἐξ Αντσαλίας εἰς Ντακάρ δὲν είχε χάρτας τὸν ἀπόν τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς καὶ διὰ τὴν προσήγγυσην εἰς Durban, ἐπενευαν οἱ πλοιοκτηταὶ νῦν ἔφοδιάσουν τὸ πλοῖον μὲ χάρτους ἀνεπαρκεῖς, διότι δὲν περιέχουν ἔξειληγμένας βυθομετρήσεις. 'Οταν τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον παρέλειται τὰ παρώντα τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς, προσέκρουσεν ἐπὶ σκοπέλους καὶ ἐβύθισθη. 'Υπέδειξεν ἀρώμη τὸ Ἀγγλικὸν δικαστήριον, ὅτι οἱ πλοιοκτηταὶ μιρρῶν φορτηγὸν σκαρφῶν θὰ ἐπέτρεψε νῦν ἀνέθετον τὴν φροντίδα προμηθείας τῶν ναυτικῶν χαροπῶν καὶ τὸν συναρφοῦς ἔλιον ναυαπάλιον εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν, οἵτινες ἔχουν μεῖζον πείραν καὶ εἶναι εἰς θέσιν νῦν ἐπιτίθουσαν τὴν ἀστιότητα ἢ μὴ τοῦ ἀγοραζόμενον ναυτικοῦ χάρτου.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α.

— Ἡ θέσις τοῦ πλοηγοῦ ἐν τῇ διακυβερνήσει τοῦ σκάφους

Τὸ Ναυτοδικεῖον τοῦ Ἀμβολόγου διὰ προσφάτως ἐκδοθείσης ἀποφάσεώς του, ἀπήλλαξε μὲν τὸν πλοιαρχὸν καὶ τοὺς ἀξιωματικούς ἐνὸς πλοίου τῆς εὐθύνης διὰ λαθούσαν ζύφους προσφέρειν, ἐφόσον τὸ πλοίον εἰχεν ἀπολιθίσης τὴν χαραφθέσιαν ἐπὸ τοῦ πλοιογού πορείαν, παρετήρησεν διωκός, ὅπτι εἰλε πάντοτε ἀναγκαῖον καὶ ὅταν ἐπὶ τὸ πλοίον ἐπιβαῖναι πλοιός, ὅπως ὀπλοιάρχος γνωρίζῃ τὴν πορείαν τοῦ σκάφους, ὥστε νὰ δύναται ἔγκαιρως νὰ ἀντιλαμβάνεται τὰ ἐνδεχόμενα σφάλματα τοῦ πλοιογοῦ, διὰ νὰ προλαμβάνῃ τὰς ἐξ αὐτῶν δυσαρέστους συνεπείας. Τοῦτο εἶναι εὐκόλον — κατ ἄτην ἀπόφασιν — νὰ ἐπιτευχθῇ, ἐάν ὁ πλοιαρχὸς ἡ ἀξιωματικὸς τῆς φύλακῆς χαράξῃ μόνος τοῦ ἐπὶ τοῦ ζύγοντος τὴν πορείαν, ἢ ἐάν ἐποδεῖξῃ ταύτην εἰς τὸν ἐκάστοτε ἐπεύθυνον διὰ τὴν διακινέοντος σημάνσας.

Τό απέντα, είς τό δύοιον ἀναφέρεται ή ἀνωτέρῳ ὑπόθεσις, συνέ-  
βη εἰς Γεωμανιζὸν σκάφος. Τό πλοίον ἔξῆλθε τοῦ λιμένος Σαουνθάμ-  
πτον εἰδὼ καὶ λίγη δραστότητα, παρέπλευσεν — ἔχον πρός τά δεξιά — τὸν  
φωτεινὸν σημαντήρα 'Ηστ Λέπε καὶ μετά τινα λεπτά τῆς ὥρας, πλέον  
μὲ ταχύτητα 13 ἐώς 14 μιλίον, προσήρχασεν εἰς τὰ σημειούμενα εἰδὸν τὸν  
σημαντήρος ἀβαθῆ. Ἀφοῦ τό σκάφος παρέπλευσε τὸν φωτεινὸν σημα-  
τήρα, ὃ ἐπ' αὐτῷ πλοϊόγχος διέταξεν ἀλλαγὴν τῆς προεισι, δόλιγον δὲ  
εργάτεσσον διέταξε ἀδεξιά, γνωσὶν ὅμως νῦν εἴπη καὶ πάσις μοίσας.

δραματικού διεταξεως οφεζιας, όπους ομοις να είπη και λοιπός μαθητής.  
Ο πηδαλιούντος έστρεψε το πηδάλιον 10 μοίρας δεξιά και το έκρατήσεν εκεί, διότι δὲν ήλαβε παρά τού τη πλογού έτεραν διαταγήν.  
Κατά την πούρην του έννοιόν τού 'Αγγελικών άρούν κατέθεσεν, πα-

φεστιπησεν ὁ πλοιηγός, διτέ έδωκε πράγματι τὴν διαταγὴν «δεξιά», η «άκρωμη δεξιά», μολονότι ἡτο ἀναμφισθήτητον, διτέ έδωκε πράγματι τὴν διαταγὴν ταῦτην. Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ πρὶν ὃ τὸ πλοίον προσαράξῃ, ὁ 6' πλοιάρχος, ἐν ὄμοφωνι μὲ τὸν α' πλοιάρχον, ἔξηγέται τὴν πορείαν τοῦ πλοίου ἐπὶ τὸν χάρον τοὺς εἰδίκους θάλαμους τῶν χαρτῶν καὶ διεπιστούσαν, διτέ αὖτη ἡτο 242°, ἐνῷ εἰς τὴν πυξίδα ἐστημειούστο 260° περιποιεῖσθαι.

Εθύνεις κατόπιν ό δευτέρος πλοίαρχος ἀνέβοινωσεν εἰς τὸν πόδον, οὐκ ἡ πορεία εἰς τὴν πλεύσια ἐσημειώθη περίπου μὲν  $300^{\circ}$ , τότε δὲ ὁ α' πλοίαρχος διέταξε πάραπτα τὸν πρδαλούνγον νὰ στρέψῃ «ἀριστερά». Οταν τὸ πλοῖον προσθήκειν, η πορεία ἐσημειώθη εἰς τὰς  $245^{\circ}$ . Τοι δικαστήριον παρετήρησεν ἐν προειδένει τὰ ἀκόλουθα:

«Δεποτώθη ἐξ τῆς διαδικασίας, ὅτι οὐτε ὁ δεύτερος, οὔτε ὁ πρῶτος πλοιάρχος ἐγνώριζεν τὴν πορείαν τοῦ στάχυος των καὶ ὅτι, ὅταν ἔχοιται νῦν τὴν ἔξαρσιδον, ἡναγκάσθησαν νῦν προσφέργυον ἐκείνην τὴν στιγμὴν εἰς τὸν χάρτην. Ἐπῆλθεν, ὡς ἐν τούτον ἀπώλεια ζητοῦν καὶ μάστιγα πολνήτου, ὡς ἀπειδίχθη ἐκ τοῦ ἀμέσου ἐπακολούθησαντος ἀτυχήματος, ὅπερ — σημειωτέον — συνέβη εἰς πορείαν γνωστὴν εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ ἐξ προηγουμένων ταξιδίων».

· Ατυχήματα εις Έλληνικά πλοία

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ»: Ἀφοῦ ἔξετέλεσεν εἰς Κίελον προσωφιάς ἐπισκευάζει τῶν ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ ἄπ «CLAUΣ BOGE» ζημιῶν, ἐπεθεωρήθη καὶ ἔλαβε πιστολητικὸν νανοπλοίας διὰ Βαλτικὴν πόδες φόρτωσιν ξυλείας. (Τουλ. 10—14)

**«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»:** Έπιθεωρηθέν είς Sorel ενέργη μέ  
άπαντα τὰ κόπτη καὶ τὰ διπύθμενα στεγανὰ καὶ μὲ τὰ πλευρικά αὐτοῦ  
έλλασματα ἀνέλαπα. Ἐλαφρά μόνον ὥμιτια παρεπηρήθησαν εἰς τὰ σχο-  
νιά καὶ εἰς τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν, προελθοῦσα ἀπὸ βεβασμένην  
φόρτωσιν τοῦ στράφους. Αἱ προσωρινά ἐπισκεψανά δὲν θεωρήθησαν ἀ-  
παραίτητοι καὶ τὸ σκάφος, λαβὸν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας, ἀνεζό-  
ησε.

«ΓΑΛΑΞΙΑΣ»: Ἐπισκευασθὲν εἰς Σονές ἔλαβε πιστοποιητικὸν νανούλων καὶ ἀνεχόμενος. (Ποιλίου 9—11)

«ΚΑΛΑΙΟΠΗ»: Μετὰ τὴν σύγχρονιν του με τὸ Ἀγγίλιον αὶ πόρον «HOPEDENE» κατέπλευσεν εἰς Σάιν Τζὲν πόρος φόρτωσιν. Ἐπειδὴ γενομένης ἐπιθεωρήσων διεπιστώθησαν ἐλαφρῶς ζημίαι εἰς τὴν πρόσωπον, αἴτινες καὶ θῦ ἐπισκευασθόντων ἐντός 6 ὡμερῶν, χωρὶς νά τὸ ἐπιθραυσμὸν ἢ τὸ αἴσθοτας τοῦ στράφων. (Ιονλ. 10—12)

**«ΚΩΣΤΗΣ:** Εἰς Νταζάρ, μὲν ὑπερθέμασιν τοῦ ἐκ Πολονιζῶν γυανθέαν φορίου του, ὃς ἀνέγράψαμε εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχον.

χός μας. Κατά τὴν ἐπακολούθισσαν ἐπιθεώρησην εξηγεῖται την ενδο-  
κρασία 95°F. εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ No1 κήπους, 185°F. εἰς τὴν ἐπι-  
φάνειαν τοῦ No3 καὶ 104°F. εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ No4. Μία αιδηψο-  
γάδος ἐνεργήθη ἐντὸς τοῦ φροτίου εἰς βάθος 10 ποδῶν, ἀπέδειξε δὲ  
ἀσήμαντον διαφοράν θερμοκρασίας μεταξὺ ἐπιφανείας κυπρίων καὶ  
θυντῶν. Ἐλαφρὸς καπνὸς παρατηρεῖται εἰς τὸ No3 κήπος, χωρὶς δόμως καὶ  
νά ψύσταται ἀμεσος σύνδυνος διὰ τὸ πλοίον καὶ τὸ φροτίον. Οὐ ἐπιθεω-  
ρητῆς συνέσταται τὴν ἐξφότισιν μέρους τινὸς ἐκ τοῦ φροτίου τοῦ κέ-  
ντρου Νο 3 πρὸς περιστέρῳ ἔξτησιν, ἐλπίζει δὲ νὰ ἀποσύνθῃ περιστότε-  
τηματικὴ ἐκφρότως ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα κύπρια, ἀτίνα καὶ ἀεριζονται ἐ-  
ἐπαρκῶς. Παρὰ τὰ μέτρα ταῦτα ἡ πυρκαϊά τελικῶς δὲν ἀπεφεύγη. Τὰ  
μπῶνκες ἀνεφλέγησαν, καθὼς καὶ τὸ φροτίον τῶν κυπρίων Νο2 καὶ  
3. Διὰ τὴν κατάσβεσιν παρέστη ἀνάγκη νὰ προσληφθοῦν ἀρκετοὶ ἕργά-  
ται ἐξ τῆς ξηρᾶς, οἵτινες καὶ ἐπέτυχον μετὰ προσπαθείας τιθον μη-  
ρῶν νὰ καταβούσουν τὸ πῆρον. Τὸ διαμέρισμα τῶν μπῶνκες κατεκλύ-  
σθη. Η σοσιαφοτέρα πυρκαϊά ἦτο ἡ τοῦ κήπου Νο2, ὅπου εὑρίσκοντο  
1650 τ. γυανιθάρας. Ἡ ἑστία τοῦ προὸς ἔκειτο πλησίον τοῦ «φροτίου».

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΩΛΗΤΑΙ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣ ΙΑΣ

# ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

## ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

**ΛΑΥΡΙΟΥ ΘΕΣΠΝΙΚΗΣ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

## ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ Οικονομική

## ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

**ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ  
ΑΝΟΡΑΚΕΝΣΙΝ**

“КОРКОДЕІЛОК..

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 44-491=ΝΟΤΑΡΑ 95-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

μπόνικερς», είς τὸ ὄποιον καὶ μετεδόθη τὸ πῦρ. Μετὰ τὴν ἐν σπουδῇ ἐκφόρτωσιν 200 τόννων κατεκλύσθη καὶ τὸ «ρός - μπόνικερ». Αἱ σημειώσεις ἔχουσαι ἐκ τυρός βλάβη εἰς διαφόρους ἀντίλιας, σωλῆνας καὶ βαροῦλα τοῦ σκάφους ἐπεσκευάσθησαν προσωρινῶς.

(Ιουλ. 10-24) «ΠΙΝΔΟΣ»: Προσφραγιμένον πλήσιον τοῦ Ντακάρο ἐπὶ ἀμιώδους βυθοῦ, συνεπείᾳ σοβαρῶν ζημιῶν ἐξ συγκρούσεως μὲ τὸ Ἀγγλικὸν «PERTHSHIRE», ὃς ἀνεγόντων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζ. Τὴν 11ην Ιουλίου διεῖχθη ἐπιστιμένη ἐπιθεώρησις, ἐν τῆς ὥρας καὶ ἔξτριβοθή, ὅτι οὐδεὶς τῆς προσαράξεως εἶχε βάθος ὑδάτων 24 πόδων καὶ ὅτι αἱ ἀντίλια τοῦ σκάφους συνεργάτους τὴν διαφορὴν τοῦ κύτους Νο4. Μία φορτηγὶς χωρητικότητος 700 τόννων καὶ ἐν ἀπόπλοιον 1200 τόννων ἐπλένυσαν παρὰ τὸ φορτηγὸν καὶ ἤρχισαν τὴν παραλαβὴν φορτίου. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπεντάσθησεν ἐλαφρὸς κυματισμός, ἐρρίφθη δὲ μιᾶς ἡγονῆς μετὰ 45 ὁρῶν ἀλλοεώς, ἵνα ἀποτίσῃ τὸ πλοῖον τὴν κατάληγον γωνίαν πρὸς διασφάλισιν τῆς θέσεως του. Οἱ σχετικοὶ κειμοῖσι συνήντησαν πολλὰς δυσχερείας, ἀλλὰ τελικῶς ἐπέτυχον τοῦ σχοτοῦ του. Αἱ ζημιαὶ τοῦ σκάφους, αἵτινες διεπιστόθησαν κατὰ τὴν ἐν προσαράξει ἐπιθεώρησιν, ἥσαν αἱ ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν προαναγερθεῖσαι.

Τὴν 13ην Ιουλίου καὶ μετὰ προηγούμενήν ἐκφόρτωσιν 200 τόννων, τὸ φορτηγὸν ἀνελκύσθη καὶ εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ντακάρο, πλούτῳ ἐξηρτοῦντος τὴν ἐκφόρτωσιν του, προσεμένουν νὰ δεξαμενοῦθη διὰ πληρεστέραν ἐπιθεώρησιν καὶ ἐποκενάς. Αἱ ζημιαὶ τοῦ πλοίου ἐξετείνοντο ἐπὶ πλείστων ἐλασμάτων τῆς πλευρᾶς τοῦ Νο3 κύτους, μὲ φρυγιῶν ἀπὸ τοῦ «εσέλτερ - ντέκε» μέχρι σημείου 16 ποδῶν κάτω τῆς ισάλου γραμμῆς. Τὸ φορτίον τοῦ Νο3 κύτους ἐβράχυ, τὸ δὲ ὕδωρ τοῦ κύτους Νο4, ἀνερχόμενον εἰς 9 πόδας συνεκαρετείτο ἐπὸ τῶν ἀντίλιων. Ἐλαφρὸν διαρροὴν παρετηρήθη καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Ἀναφέρεται, ὅτι ἐν ποσότητος 1200 τ. βρούμης ἐνδιοκομένης ἐπὶ τοῦ «εσέλτερ - ντέκε», ἀπολέσθησαν 150 τόννοι κατὰ τὴν σύγχρονους καὶ ἔτεροι 650 τ. ἐξφορτῶθησαν ἀνευ δλάβης. Εἰς τὸ κύτος Νο3 κατεστάθησαν ἐπὸ τῶν ὑδάτων 1900 τ. σιτού, οἵτινες καὶ παρουσιάζουν ὀλίγας δινατότητας πωλήσεως, ἔτεροι δὲ 200 τ. βρούμης εἰς τὸ κύτος Νο4 ἐβράχησαν. Τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἐξ 7150 τ. ἀρχικοῦ φορτίου τοῦ πλοίου, φάνεται ὅτι δὲν ἐβλάβη.

Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ τοῦ Ντακάρο ἡξίσουσαν τὴν 14ην Ιουλίου νὰ συνεχισθῆ ἡ ἐκφόρτωσις, ἵνα μειωθῇ τὸ βάθισμα τοῦ πλοίου εἰς 22 πόδας, ἀνεκούνθη δὲ ὅτι η δεξαμενὴ θὰ ἡτο διαθέσιμη τὴν 16ην Ιουλίου. Τιμῆμα 800 τ. τοῦ βλαβεντοῦ φορτίου καταρράκτην νὰ πωλήθῃ. Τὸ φορτηγὸν ἐδεξαμενοῦθη πράγματι τὴν ἐποδειχθείσαν ἱμερομηνίαν, ἀφοῦ προηγούμενως ἐξεφορτώθησαν καὶ 1600 τ. ἀβλαβοῦς φορτίου. Εἰς τὸ κύτος Νο4 παρέμειναν 250 τ. βεβρεγμένων γεννημάτων. «Υπελογισθήσιος», ὅτι κατὰ τὴν σύγχρονους διέρευσαν, ἐπὶ τῆς προξενηθείσας φρυγιᾶς εἰς τὴν θάλασσαν 800 τ. ἐπὸ τοῦ φορτίου. Ἡ σοζιμὴ τῶν ἐλασμάτων ἐκτείνεται εἰς μῆκος 33 ποδῶν ἀπὸ τοῦ «εσέλτερ - ντέκε» πρὸς τὴν τρόπια, ἐθραύσθησαν δὲ καὶ τὰ ἄκρα τῶν πτερύγων τῆς Στίλκος. Ἐξητήθησαν προσφοράν διὰ προσωρινῆς ἐποκενάς, ἐγένεντο δὲ δεσταὶ αἱ ἐξ αὐτῶν συμφερότεραι δι' ίκανοποτέρων ἐργασίαν. Συμφώνως πρὸς τὰς προσφοράς τάπτας ἡ χρονικὴ διάρκεια τῶν ἐποκενῶν θὰ ἀπατήσῃ δεξαμενοῦθην ἐπτά ἡμέραν καὶ ἐν συνεχείᾳ 12 ἡμέρας ἐν ἀγκυροβολίᾳ. Ἐναρξὶς τῆς ἐργασίας ἐγένετο τὴν 22ην Ιουλίου. (Ιουλ. 10-24)

«ΣΟΦΙΑ» (ἰστιοφόρος): Τὸ «Ολλανδίουν μότο - τάνκε» της HERMES ἀποπλέοντες ἐπει θεσσαλονίκης συνεργάσθη καὶ ἐδύνθησαν εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Καραϊβικοῦ τὸ ιστιοφόρον «Σοφία». Τὸ πλήρωμα τοῦ ιστιοφόρου διασωθὲν μετεφέρθη ἐπὸ τοῦ τάνκερ εἰς θεσσαλονίκην.

(Ιουλ. 12) «ΘΕΜΩΝΗ»: Προσφραγιμένον καὶ καιόμενον εἰς Φερνάντο Νορόνγα. Κατὰ τὴλεγράφημα ἐξ Περιηρτούντων συνεφωνήθη μὲ τὸν κυβερνήτη τοῦ Γερμανικοῦ πλωτοῦ ἀρεοδρομίου «WESTFALEN» νὰ διεγάνθῃ ἐποταιμένη πλοῦτον ἐπιθεώρησις τοῦ ναυαγίου καὶ νὰ τὴλεγραφηθῇ ἡ δυνατότης διασώσεως. Ἡ ἐπιθεώρησις ἐγένετο καὶ ὁ Γερμανὸς κυβερνήτης ἀνέφερεν, ὅτι τὸ «Θεμώνη» εὐρίσκεται προσφραγιμένον ἐπὶ ἀμώδους βυθοῦ, μὲ τὴν πρόμναν πρὸς τὴν ἀστήν καὶ πλησίον τῶν δράχων. «Ολὰ τὰ κάτη ἔχοντας κατακλυνθῆ, ὅτε δὲ πρώτα κατὰ τὴν παλλίρροιαν ἐξέζει διάγον ἀπὸ τὴν ἐπιφάνειαν. Τὰ βάθη τῶν ὑδάτων μὲ γαλήνην είνε 30 πόδες εἰς τὴν πρόμναν καὶ 15 π. εἰς τὴν πρόμναν, κατὰ

δὲ τὴν παλίρροιαν σημειοῦται διαφορὰ 7 ποδῶν. Τὸ πρώμανον καὶ τὸ πρωράπονον κατάστρωμα τοῦ φορτηγοῦ ἔχει παραμορφωθῆ, τὸ μεσαῖον διατηρεῖται εἰς καλὴν κατάστασιν, ὅτε δὲ γέννησαν καὶ τὰ ὑπεροπατακενά σματα ἀπετεφρώθησαν. Ἡ πρωκταὶ συνεχίζετο τὴν 16ην Ιουλίου εἰς τὰ κύτη Νο3 καὶ 4, ἀπὸ τοῦ «teween - deck». Υπὸ τοῦ Γερμανοῦ πλοιάρχου ἐπελογίσθη ποσότης 4000 τ. γιαννιθράκων εἰς καλὴν κατάστασιν, διεπιπλῶθη δὲ ἡ γνώμη του, ὅτι η διάσωσις τοῦ πλοίου είνε μὲν λίαν δυσχερῆς καὶ δαπανηρά, ἀλλὰ δυνατή.

(Ιουλ. 10-20) «ΝΗΡΙΤΟΣ»: Εἰς Κοπεγχάγην μὲ ζημιάς. Τὰ ὑψαλα τοῦ σκάφους ἐξητάσθησαν ὑπὸ διητῶν εἰς Stubben, ἀνευρέθησαν δὲ διάφοροι ζημιαὶ ἐλασμάτων καὶ ἀρχετοὶ ἐλλείποντες ἥποι. Υπεδείχθη ἡ ἐκφόρτωσις 2500 τ. γιαννιθράκων, ἵνα δεξαμενοῦθη τὸ πλοίον πρὸς ἐποκενήν. Κατὰ τὴν ἔβδοσην τοῦ δύτου ἡ ἐκτέλεση προσωρινῶν ἐποκενῶν θὰ είνε ἀρχετὴ διὰ νὰ καταστοῖση τὸ πλοίον ναυσιπλόων καὶ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀναχωρήσις του διὰ Νότιον Ἀμερικήν. Ἡ ἐκφόρτωσις τῆς ἐποδειχθείσης ποσότητος ἐφραγματοποιήθη τὴν 22ην Ιουλίου, ὅτε καὶ ἐδεξαμενοῦθη τὸ σκάφος.

(Ιουλ. 12-22) «ΟΡΟΣ ΗΡΑΝΑΣΣΟΣ»: Τὸ ἀπόχρυμά του, περὶ οὐδὲν γέραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος των, ἐσημειώθη, ὅταν τὸ φορτηγὸν εἰσέπλευεν εἰς Σαλί Τόμας. Τὸ σκάφος ἡγυνθροβόλησεν ἐντὸς τοῦ λιμένος ψυμονίκηθεν ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν ἀποφυλακία «MARION», ἀφοῦ δὲ ἐξετέλεσε τὰς ἐποδειχθείσας ἀπαρατήτους ἐποκενάς, ἀπέπλευσε διὰ Μόντρεαλ.

(Ιουλ. 11) «ΦΡΕΔ»: Τὸ Ἀγγλικὸν τάνκερ «SAN SALVATOR» ἀγκυροβολοῦντον εἰς τὸν δύτον Latjea, παρὰ τὸ Μοντεβίδεο, παρεσύρθη καὶ ἐπέπλευσε ἐπὸ τοῦ φορτηγοῦ «Φρέδ», ὅπερ εὑρίσκεται ἡγυνθροβόλημένον πρὸς ἐκφόρτωσιν γιαννιθράκων. Ἡ πρόσκρουσις ἐγένετο ἐν καρφῷ νυκτὸς καὶ ὑφελεῖτο εἰς τὸ πνεύματα σφρόδρων ἀνεμον. Τὸ «Αγγλικὸν δεξαμενοῦπλοον» ὑπέστη ζημιαὶ τινάς εἰς τὴν πορώναν, ἐνῷ τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ὑπέστη οὐρανάρας ζημιῶν. Τὸ διάζομα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς ἐθραύσθη, τὸ ἄκρον τοῦ πνεύματος ίστον ἐξόπλη, τὸ κατάστρωμα τῶν λέμβων ὑπέστη διαφόρων βλάβων καὶ ἡ λέμβος τῆς ἑπταράσας ἐθρυμματοῦ. Ἐλάσματα τινά τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐλύγισαν πρὸς τὰ ἔσω. Περατέως ἐπιθεώρησις τοῦ ἀπὸ «Φρέδ» θὰ διεξαχθῇ μετὰ τὴν συμπλήσσουσαν τῆς ἐκφροτάσεως του.

(Ιουλ. 13) «ΛΥΡΑΣ Ν.»: Ἀγγελλεται ἐξ Μοντεβίδεο, ὅτι τὸ φορτηγὸν μας τοῦτον ἡγυιστοῦν διητῶν, ὅταν διέπλευε τὸ English Bank. Ἀπὸ τὴν ἐπανοικήσασαν ἐπιθεώρησην δὲν διεποτώθησαν ζημιά, τὸ δὲ σκάφος λαβόν πιστοποιητικὸν ναυσιπλόως ἀνεγόντως κενόν ἐν Μοντεβίδεο διὰ Μπουένος «Αὔρες» (διαταγάς).

(Ιουλ. 13) «ΜΑΡΙΑ» (4225): Αποτεφρούμενον εἰς Φερνάντο Νορόνχα: Ό ωνερεντής τοῦ Γερμανικοῦ πλωτοῦ ἀρεοδρομίου «WESTFALEN» ἀνέφερε φαδιοτήλεγραφικῶς, ὅτι η κατάστασις τοῦ ναυαγίου τούτου παραμένει ἀμετάβλητος.

(Ιουλ. 13) «ΠΑΡΘΕΝΩΝ»: Κατευθυνόμενον ἐπὶ Χούλλ. (κενὸν) εἰς Γδύνιαν πρὸς φότωσιν γιαννιθράκων, ἡγυνθροβόλησεν ἀνοικτὰ τῆς Κοπεγχάγης μὲ βλάβην τῆς ζηλός του. Ἐλέχθη, ὅτι τὸ σκάφος ἡγγιστοῦ τὸν βυθὸν κατὰ τὸν πλοῦν του, ἐνῷ παρέπλευσε τὰς Δανικὰς ἀκτάς, ὁ πλοίαρχος ὅμως τὸ διέγευσε. Ἡ μιὰ πτέρυξ τῆς ζηλοῦ ἐθραύσθη, καθ' ὃν χρόνον τὸ φορτηγὸν εὑρίσκετο ἐν πλῷ βορείως τοῦ Anhalt. Τὸ φορτηγὸν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοςτή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14-16) «ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς ἐπ' ἀριθμὸν 1 καὶ 2 κύτη. Ἀκολούθως δύο ἐπὶ τῶν ψυμονίκων ἥργισαν τὴν διοχέτευσιν ὑδατος. Παρὰ ταῦτα τὸ φορτίον καὶ τὸν τεσσάρων κυτῶν ἀνεφλέγη, παρέστη δὲ ἀνάγκη νὰ ἐργασθοῦν συντόμως τέσσαρα πρωκτά καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΕΝΝΙΑ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΕΝΝΙΑ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΕΝΝΙΑ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΕΝΝΙΑ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΕΝΝΙΑ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰς τὴν ἀνοικτήν γάδαν. Τὸ φορτίον του τῶν κυτῶν Νο 1, 2, 3 καὶ 4 ὑπερθερμανθῆ ἀνέδιδεν ἐλαφρῶν καπτῶν καὶ ἡτελεῖτο μὲ ἀνάφλεξιν. Τὰ κύτη ἡγούμεναν ἀμέσως πρὸς ἀρεοδρομίον καὶ ψυμονίκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ λιμένος διὰ νὰ κατατίνωσθον τὰς δύο κύτης. Τὸ φορτηγόν διετάχθη καὶ κατηλθήσθη εἰς τὸ «Ελσινορ», ὃντον καὶ ἀντετατέσθη ἡ βλαβεῖσα ζηλοστή τῆς ἐκφροτῆς, χωρὶς νὰ δεξαμενοῦθη τὸ πλοῖον.

(Ιουλ. 14) «ΕΝΝΙΑ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιαννιθράκων κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος «Αὔρες» καὶ ἡγυνθροβόλησεν εἰ

ηρχισαν αντιλούμενα τὰ ὕδατα ἀπὸ τὰ τοία κατακλυσθέντα κύτη. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἰργάσθησαν δύο φυμούλα καὶ μία ἐνοικιασθεῖσα ἄντλια. 'Ολόζηρον τὸ φορτίον τοῦ πλοίου ἔβράχη. Δύο ἡμέρας δραδύτερον ἔξερράγη πυροκαΐα εἰς τὸ κύτος Νο5, ἥπερ ὅμως καὶ κατεσθέσθη τὴν ἐπομένην. Διό ἡμέρας δραδύτερον κατεσθήσθη δυνατὸν νὰ πλενθῇ τὸ σκάφος πρὸς συνέχισιν τῆς ἐκφορτώσεως του. (Ιουλ. 14—20)

«ΑΧΝΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Σύρον μὲν ἐλαφρὰς ζημιὰς εἰς τὸ κατάστρωμα του, ἀστινας ὑπέστη εἰς τὸ Γιβραλτάρ ἐπειδόμενος ἐπ' αὐτῷ ἐνὸς ἔξωπλισμένου 'Ισπανικοῦ ἀλιευτικοῦ, καθ' ὃν χρόνον τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος ἐνήργει νηοφίαν. (Ιουλ. 15)

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗΣ»: Ἐνῷ ἦτο ἡγκυροβολημένον εἰς τὸν προλέυμα τοῦ Μοντεβίδεο καὶ ἡνθράκεν, προσέπροσεν ἐπ' αὐτῷ ἡ ὑπ' ἀριθμ. 26 σιδηρὰ φορτηγία, καθ' ὃν χρόνον ἐλένυριζεν εἰς τὸ φορτίον. 'Ἐκ τῆς προσφορύσεως ἐβλάβη ἐν Ἑλασμα, παρεσχέθη ὅμως εἰς τὸ φορτηγὸν πιστοποιητικὸν ναυπλοίας. (Ιουλ. 15)

«ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ»: Ἐξ Θεσσαλονίκης διὰ Καλαί μὲ φορτίον μεταλλεύματος μοιλίδου ἐπόλευσεν εἰς Βουργίο μὲ ζημιὰς εἰς τοὺς νομεῖς καὶ τὰ διαχωρίσματα τοῦ κύτου Νο1 καὶ μὲ ἐλαφρὰ διαρροήν. 'Ο ἀρμόδιος ἐπιθεωρητής τοῦ 'Veritas' διέταξε τὴν μετατόπισιν τημάτως τυνος ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ κύτου Νο1 πρὸς πληροστέραν ἐπιθεώρησιν. Τὸ σκάφος θὰ ὑποστῇ τὰς δεούσας ἐπισκενάνες χωρὶς νὰ προβῇ εἰς τημάτικὴν ἐκφότωσιν, μεθ' ὃ θὰ λάβῃ πιστοποιητικὸν ναυπλοίας διὰ τὸν προορισμὸν του. Αἱ ἐπισκεναὶ ἀφοροῦν 16 νομεῖς καὶ 6 ἑλσμάτα. (Ιουλ. 15—24)

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ»: Προερχόμενον ἐξ Μοδηνανος κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀράδησαν. Κατὰ τὸν πλοῦν του συνήντησε σφραγοτάτην τρισιμίαν, ἔκλινε δὲ αἴριδίος πρὸς τὰ δεξιά καὶ μὲ σύνδεσμος τοῦ πηδαλίου του ἐθράψθη. 'Ετέθη ἀμέσως εἰς λειτουργίαν τὸ δοιητικὸν πηδάλιον, ὅπερ δῶμας ἐλευθρός γέγονεν, λόγῳ τῆς τρισιμίας καὶ ἐν τέλει ἐβλάβη. 'Ἐν τῷ μεταξὺ είχεν ἐπισκενασθῆν ὑπὸ τοῦ πληρούματος τὸ κύτον σύστημα πηδαλιούσιας καὶ τὸ φορτηγὸν ἡδυνήθη ἀνεν κινδύνου νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του. (Ιουλ. 17)

«ΣΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ»: Μὲ φορτίον ζηλείας ἐξ Ἀρχαγγέλου κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμέρησαν, ἀφοῦ κατὰ τὸν πλοῦν του συνήντησε σφραγοτάτην μεγάλην πακοσκαρίαν. Τημῆμα τοῦ φορτίου καταστρόματός του παρεσύρθη ἀπὸ τὰ κέματα εἰς τὴν θάλασσαν. (Ιουλ. 19)

«ΕΝΙΚΟΛΛΟΥ ΟΥΡΑΝΙΑ»: Κατερχόμενον ἐμφρούτον ἐξ τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων πρὸς τὸν ὄπεανόν προσήραξεν εἰς ἀβαθή θέσιν παρὰ τὴν συμβολὴν τῶν ποταμῶν Parana Brava καὶ Gutierrez καὶ πλησίον τοῦ 1500ν γιλιομέτρου. 'Η προσπάθεια ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου ἀνεν δονθείας ἀπέτυχεν, ἐφοιτήσαν δὲ ἄγκυρα πρὸς διασφάλισιν τῆς θέσεώς του. 'Ἐλπίζεται νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀνέλκυσις μὲ τὴν πρώτην μεγάλην παλιρροιαν, ἐὰν δὲ ἡ προσπάθεια ἀποτύχῃ, τότε θὰ ἐλαφρυνθῇ τὸ πλοῖον διὰ τῆς ἐκφότωσεως 1500 τόννων γεννημάτων ἐκ τοῦ φορτίου του. (Ιουλ. 19—24)

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Βλασσοπόλεων): Διαρρούσης πυκνῆς ὥμηλης συνενεργούσθη μὲ ἄγνοστον δεξαιενόπλοιον ἔξωθεν τοῦ ἀκτοπλοίου Malabata, ἐπόδισε δὲ εἰς τὸ Γιβραλτάρ πρὸς ἐπιθεώρησιν. (Ιουλ. 23)

«ΚΑΡΡΑΣ»: Μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιανθράκων ἔφθασεν εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Μπονένος "Άρες, μὲ αἰσθητὴν ὑπερθέμανον τοῦ φορτίου. 'Απὸ τὸ κύτος Νο3 καὶ 4 ἀνεδίδοντο κατενοὶ, ὅλγον δὲ μετὰ τὴν ἀγνορούσιαν τοῦ πλοίου ἐστιμεώθη ἀνάφλεξις. Ρεμούλκα καὶ ἡ πυροσβεστικὴ ἑπτηρεσία τοῦ λιμένος ἔσπεναν εἰς βοήθειαν καὶ μετὰ διήμερον προσπάθειαν κατέσθεσαν τὸ πήρο διὰ κατακλύσεως τῶν κυτῶν Νο3 καὶ 4. 'Η ἐκφότωσις τῶν κυτῶν Νο1 καὶ 2 συντελεῖται μετὰ ταχύτητος. (Ιουλ. 19—23)

«ΕΛΑΕΓΚΩ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ»: 'Εκ Δάντσιγκ διὰ Μπονένος "Άρες μὲ φορτίον Πολωνικῶν γιανθράκων ἐπόδισεν εἰς Φάλμουθ, συνεπειὰ ὑπερθερμάνσεως τοῦ φορτίου του. 'Ο εἰς Φάλμουθ ἐπιθεωρητής τοῦ «Λόνδον διεπιστώσεων, διὰ τὸ φορτίον τοῦ κύτου Νο1 ἢτο ἐπιζήνυνον ἀναφλέξεως, συνέστησε δὲ νὰ μὴ συνεχίσῃ τὸ σκάφος τὸν πλοῦν του, ἀλλὰ νὰ κατευθυνθῇ εἰς Μπρίστολ. Τσάννελ πρὸς πληροστέραν ἐπιθεώρησιν καὶ ἐνδεχομένως πρὸς ἐκφότωσιν. Πράγματι τὸ φορτηγὸν ἡγκυροβολήσει τὸ ἀπόγευμα τῆς 22ας Ιουλίου εἰς Μπάρον "Αὔλαντ, ἔνθα ὁ ἐκεὶ ἐπιθεωρητής κατεμέτρησε τὰς θερμοκρασίας εἰς τὰ βάθη ἐκάστοτον κύτους 20°F. ἐπὶ πλέον τῆς θερμοκρασίας, ἥπερ είχε σημειωθῆ ἐις τὸ Φάλμουθ. 'Έκ τῶν γιανθράκων ἀνεδίδοντο πυκνὰ δέοια. Διετάζθη, ὡς ἀπαραίτητος ἡ ἐκφότωσις τοῦ κύτου Νο1, ἥπερ καὶ θὰ περατωθῇ ἐντὸς πέντε ἡμερῶν, ἐφοίη δὲ ὑποτονὸν ἀναφλέξεως καὶ τὸ φορτίον τοῦ κύτου Νο4. Τὸ φορτίον τῶν κυτῶν Νο2 καὶ 3, ἀεροθέν, ἀπέτυπε κανονικὴν μᾶλλον θερμοκρασίαν. (Ιουλ. 21—24)

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ» (ex «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΜΠΟΣ»): Κατὰ τηλεγραφικὰς πληροφορίας ἐν Συρίᾳ, τὸ μισθὸν τοῦ φορτηγὸν κατευθυνόμενον ἀπὸ Chekka εἰς Βηρυττὸν μὲ φορτίον 190 τόννων τουμέντων, ταπετοντίσθη εἰς τὰ Παλαιστινιακὰ παράλια ἐξ ἀγνώστου αἰτίας. Τρεῖς ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρούματος του ἀπολέθησαν, δύο δὲ ἄλλοι διασωθέντες ἔφθασαν εἰς τὴν Βηρυττόν. Τὸ ναναγῆσαν σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν κ. Z. 'Ελενθεριάδον, ἥπερ 164 τόννων γκρός καὶ είχε ναυπηγηθῆ τὸ 1883. (Ιουλ. 20—24)

**GREEK SHIPPING AGENCY**  
(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)  
SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

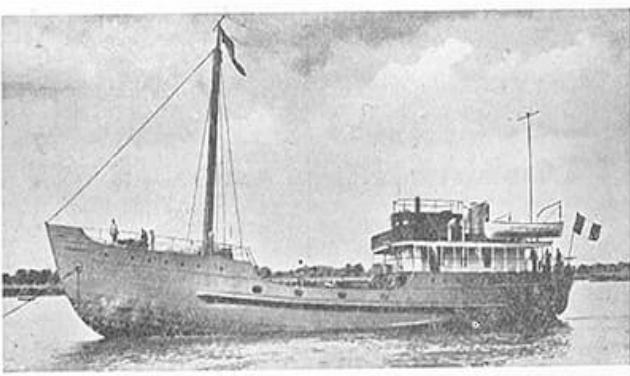
4, Raadhuisstraat  
AMSTERDAM C.



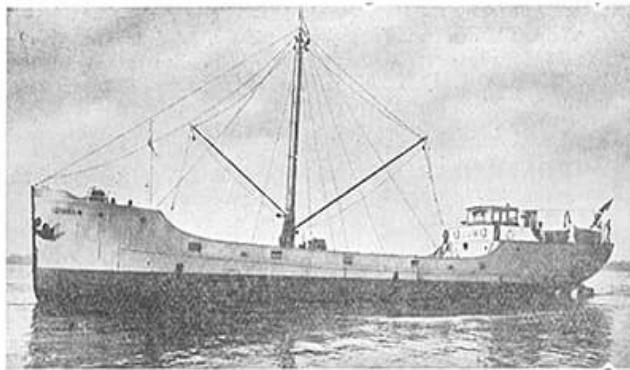
**GÜTEHOFFNUNGSHUTTE  
OBERHAUSEN A.G.**

Ναυπηγεία εἰς WALSUM Γερμανίας

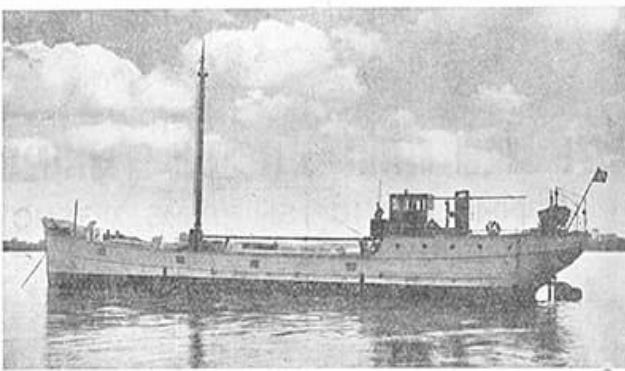
**ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΠΟΤΑΜΟΠΛΟΙΩΝ  
καὶ ἐν γένει πλοίων διὰ τὴν ὑπηρεσίαν  
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ καὶ ΛΙΜΕΝΩΝ**



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



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



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

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

AΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΣΙΝΑ ΑΡΙΘ. 6. (ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΟΥΡΟΥ)  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ. 30209

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

### -Έκ τοῦ Πλεῖτ (διά γεννήματα)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» από Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ σελ. 31) —, φόρτωσις 10—31 Αύγουστου.

«ΦΡΕΔ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν 31)1½, όψην Ρόττερνταμ 31)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5600 τ. δι' Αγγλίαν 33) —, φόρτωσις 5—31 Αύγουστου.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5600 τ. δι' Αγγλίαν 33) —, φόρτωσις 8—31 Αύγουστου.

«ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 7000 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 30) —, καντούλο 10 Αύγουστου.

«ΑΔΑΜΑΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 31) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΗΜ. ΠΤΓΑΕΣΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 31) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ» (ex «RICHMOND HILL») ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 8600 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΟΛΥΜΠΙΟΣ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 7000 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 30) —, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΝΙΤΣΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 8—20 Αύγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΙΟΥΛΙΑΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 30) —, φόρτωσις 20 Αύγουστου — 15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΞΙΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7100 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλι, Αμβέρσαν η Αμστερνταμ 31) —, Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 30)3, φόρτωσις 6—26 Σεπτεμβρίου.

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 9000 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 2—16 Αύγουστου.

«ΜΕΡΟΠΗ» ἐξ Μπάνιας Μπλάγκας η Μπουένος "Αὔρες 6800 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 30)3, καντούλο 31 Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ Α.» ἐξ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι' Αγγλίαν 33)9, μὲ πλήρη όψην, φόρτωσις 20 Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ» ἀπό Σάν Λορέντζο 5700 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλι, Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 32) —, φόρτωσις 1—25 Σεπτεμβρίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5600 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 32)6, φόρτωσις 25 Αύγουστου — 15 Σεπτεμβρίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 9500 τ. δι' Αμβέρσαν 30) —, έαν Ρόττερνταμ 30)3, φόρτωσις 1—15 Σεπτεμβρίου.

«ΩΡΙΩΝ» ἀπό κάτω λιμένας Πλέιτ 6700 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 32)6, καντούλο 10 Αύγουστου.

«ΠΙΟΥΛΥΜΝΙΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμβέρσαν 32)3, έαν Ρόττερνταμ 32)6, φόρτωσις 10—26 Αύγουστου.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5900 τ. δι' Αμβέρσαν 32)6, φόρτωσις 7—25 Αύγουστου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7800 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 32)3, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΙΑ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 31)6, έαν λιμένα δύοις, φόρτωσις 18—28 Σεπτεμβρίου.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι' Αμβέρσαν 32)6, όψην Ρόττερνταμ 32)9, φόρτωσις 5—29 Αύγουστου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν 32)6, έαν Ρόττερνταμ 32)9, φόρτωσις 10—28 Αύγουστου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» ἐξ Βύλλας Κοντιτόπουλον 5700 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 32)6, καντούλο 31 Ιουλίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5900 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 32) —, φόρτωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 1—20 Οκτωβρίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (ex «TEMPLE LANE») ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 1—20 Οκτωβρίου.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 32) —, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΖΕΥΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 1—20 Οκτωβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας (έξωσει Λιβερπούλ) σελ. 33)6, καντούλο 20 Αύγουστου.

«ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 8000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας (έξωσει Λιβερπούλ) σελ. 33)6, όψην Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 32)6, φόρτωσις 14—31 Αύγουστου.

«ΑΕΩΝ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Πλέιτ 7000 τ. διὰ Μόντρεαλ 37)6, φόρτωσις τέλη Αύγουστου.

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ σελ. 32) —, φόρτωσις 5—20 Σεπτεμβρίου.

«ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι' Αγιον Αιωνίου 37)6, φόρτωσις 1—25 Σεπτεμβρίου.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 33) —, φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΑΝΝΑ ΒΟΥΑΓΑΡΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Αμβέρσαν 33)3, έαν Ρόττερνταμ 33)6, όψην Λονδίνου — Χούλι 33)9, καντούλο 10 Αύγουστου.

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Ροζάριο 6800 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 33) —, φόρτωσις 5—25 Αύγουστου.

«ΙΘΑΚΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 32) —, φόρτωσις 24—31 Αύγουστου (μετέφερεν άλλα εἰς Μοντεβίδεο).

«ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 33)6, μὲ πλήρη όψην, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεβ. — Κονή.)» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμβέρσαν 31) —, όψην Ρόττερνταμ 32) —, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου — 25 Οκτωβρίου.

«ΑΙΝΟΣ» ἐξ Ροζάριο 5700 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 34) —, φόρτωσις 1—12 Αύγουστου.

«ΧΑΟΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7800 τ. διὰ Λονδίνου 34)3, έαν Αμβέρσαν 33)6, όψην Ρόττερνταμ 33)9, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΒΑΣ. Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 33)9, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἀπό Σάν Λορέντζο 7500 τ. διὰ Λονδίνου, Χούλι, Ειβονιάνθη 33)6, όψην Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 33) —, φόρτωσις 25 Αύγουστου — 15 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΚΑΤΡΗ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 34)9, μὲ όψην Κόντινεντ, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΖΕΡΜΑΙΝ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 35) —, φόρτωσις 16—31 Αύγουστου.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Ροζάριο 6600 τ. δι' Αμβέρσαν 34) —, όψην Ρόττερνταμ 34)6, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΖΑΝΝΗΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Μόντρεαλ 37)6, όψην άπο Σάντα Φέ 38)9, φόρτωσις 1—25 Σεπτεμβρίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμβέρσαν 31)9, έαν Ρόττερνταμ 32) —, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

«ΓΕΩΡΓ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ἀπό ἄνω λιμένας Πλέιτ 6700 τ. δι' Αμβέρσαν 32) —, όψην Ρόττερνταμ 32)6, φόρτωσις 28 Σεπτεμβρίου — 6 Οκτωβρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπό ἄνω λιμένας Πλέιτ (Συνέχεια νανλάσσων εἰς τὴν 25ην σελίδα)

## K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

'Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορθηγικῶν ἀτμοπλοίων

## "NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ πατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφοράς εἰς διὰ δόλην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΤΟ.

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. ὄροφος. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.

## Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἰουλίου ἀπετέλεσεν, ίσως, τὸ ἀποφασιστικότερον σημεῖον διὰ τὴν στρατηγίαν τῆς ναυλαγορᾶς πρὸς τὴν σταθερότητα καὶ πατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας τοῦ ἔτους, ἐνδεχομένως δὲ καὶ πέραν αὐτῶν. Η̄ χαλαρότης, τὴν ὥποιαν εἶχε σημείωσε ἡ ζήτησις χωρητικότητος πρὸς μηνὸς, δεδομένης καὶ τῆς ὀπωδήποτε νενδρᾶς ἐποχῆς τὸν θερινὸν μηνὸν, ἀπαισιοδόξους τινάς εἶχε προσκαλέσει προβλέψεις διὰ τὴν μέχρι τοῦ ζειμώνος ἔργασίαν τῆς ναυτιλίας. Παρὰ ταῦτα ἡ ἀπότομος ζήτησις φροτίων ἀραβόσιτον ἐξ Πλέιτ διὰ τὴν Γερμανίαν νοιρὸς καὶ ἡ ἔλειψις διαθεσίμων σκαφῶν δι' ἔγγυτέρας φροτώσεις, ἐπέφεραν τὴν ἐξ ὅλου τῶν τομέων ζήτησιν χωρητικότητος, δισανάλογον πρὸς τὴν προσφερομένην. Υπὸ τὴν πεστὸν τῶν πραγμάτων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν των, ἐπεζεύθησαν οἱ φροτωτάτοι πληρόδους ναύλων ἑψηλοὺς, αἰσθητῶς ἀνωτέρους τῶν πρὸς μηνὸς ἀπόμενοι κρατούντων. Η̄ οημερινὴ θέσις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἡ ἔστασις τῆς ζήτησεως πλοίον διὰ φροτώσεις μέχρι καὶ τοῦ Μαρτίου (Πλέιτ) δισωλογοῦν κάθε αἰσθηδόξον πρόβλεψιν.

Οἱ κυριότεροις καὶ πάλιν παράγοντες τῆς ζημορᾶς κινήσεως ἑπτοῖξεν ἡ ἐπείγοντα ζήτησις τοννᾶς ἀπὸ τὴν Ἀργεντινὴν διὰ φροτώσεις ἔγγυτέρων ἰμερομηνιῶν, ἐνῷ καὶ ναυλώσεις ἐπλεισθησαν μὲν βάσιν μέχρι 316 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν διὰ φροτώσιν νέας ἑσοδείας 1938. Ἐλάχιστα ήσαν τὰ πλοῖα, τὰ δυνάμενα νὰ δώσουν φροτώσιν μέχρι τέλους Ἀλγούστου, τοῦτο δὲ καὶ ἐπεχρέωσε τὴν «Διοικητὴν Ἐπιτροπὴν», ἐνῷ πρὸ τούς ἀκόμη εἶχε παρασχεῖ τὴν ἀδειὰν καθόδου κενῶν καὶ ἀναλόγων σκαφῶν εἰς τὸ Πλέιτ μέχρι 31ης Αὔγουστου, νὰ παρατείνῃ περιπτέρῳ τὴν προθεσμίαν ταῦτην μέχρι 30ῆς Σεπτεμβρίου. Οἱ ναῦλοι ἐγνωμόντο μεταξὺ 34)6 ἕως 33)—, ἀναλόγως θέσεως, μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου εἰς τὸ Πλέιτ μέχρι 31ης Αὔγουστου— καὶ ἀπὸ τοῦ 1700 τ. ράγης καὶ γενικά 26)6 διὰ Λονδίνου, 35)— καὶ ἀπὸ τοῦ 13)6 δι' Αἴγυπτου— δι' Αἰγαίου— Ρόττερνταμ. Διὰ τὰς ἀπωτέρας ημερομηνίας (Σεπτεμβρίου — Οκτωβρίου) ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' ὁριζόμενας λιμένας Αγγλίας ἐπληρώθησαν 32)6 καὶ ἀπὸ Ροζάριο 33)— σμένους Μόντρεαλ 37)6, Σεπτεμβρίου.

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν, δύον ἀφορᾶ τὸν "Ἀγον" Λαρέντιου, πλήρης ἀπρᾶξια παρετηρήθη. Μία μόνον ναῦλωσις ἀνηγγέλθη ἐξ Πόρτο Τσούρτσι, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ 4)— τὸ κοινότερο (Αἴγυπτον — Σεπτεμβρίου, ἡσησεν δῆμος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολίτειας μία κινήσις πρὸς ἔξαγωγὴν στιχεῖον καὶ ἐπλεισθὴ τὸ πρῶτον σκάφος ἐξ Κόλπου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ 4)3, τὸ κοινότερο. Τὰ παλαιοτέρα διετηρήθησαν ἐν ζημορᾶτι καὶ μὲν σταθερῶν ναῦλων. Ἀπὸ Κόλπου δι' Ανατολικὴν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν ἐπληρώθησαν 29)6, ἐλεύθ. ἔχοντες. Αἱ ζακχάρεις Κούνιας μὲν σταθερῶν τόνον ζητήσεως, ἀρκετά ἐχοφέρουν. Αἱ ζακχάρεις Κούνιας μὲν σταθερῶν τόνον ζητήσεως, ἀρκετά δὲ σκάφη ἐπλεισθησαν εἰς τὰ 25)— δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Αἴγυπτους καὶ Αἴγυπτου — Σεπτεμβρίου. Οἱ Βόρειοι Εἰσηγνιζός σταθερὸς ἐπίσης, μὲν βάσιν 41)3 φίο δι' ὁριζόμενους λιμένας Αγγλίας, ἐνῷ καὶ ἑπτοῖξε ηζήσις τῶν Αιγαίωνικῶν «τάϊμι - τοσφέρες» διὰ ταξίδια "Αἴπο" Ανατολῆς, δύον καὶ Χίλια.

Χαρακτηριστικὸν ἐπίσης γεγονός τοῦ 15θήμερον ἦτο ἡ ἀναβίωσις τῶν πέραν τοῦ Σοντές ἀγόρων. Ἀπὸ τὴν Αντορελίαν (Φοίνικες) ἐκλείσθη ζημορᾶτις εἰς τὰ 43)6, ἵητο 12)6 ὑπὲρ τὸ σχέδιον, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Σεπτ. — Οκτ.), ἡ δὲ ζήτησις διετηρήθη καὶ δι' Οξετέρων, ἐνῷ ἀκόμη ἡσησεν καὶ διαταραχματεύσεις διὰ φροτίων νέας ἑσοδείας. Τὰ «σύγιας ἀπὸ Νταλνί» ἐπλήρωσαν 41)— διὰ Ρόττερνταμ δι' Αἰγυπτούς, ἐνῷ καὶ οἱ φροτωτάτοι δρόντες Σαΐγζον ἐπεζεύθησαν, ἐλλείψει διαθεσμῶν τοννᾶς, νὰ πληρώσουν μέχρι καὶ 46)— (μέτριον σκάφος) διὰ Μασσαλίαν — Βόρ. Γαλλίαν. Οἱ ναῦλοι διὰ στηρῆ ἀπὸ Καράτοι ἐσπηλεύσαν καὶ νέαν ἀνατιμήσιν. Ἐπληρώθησαν 35)— δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Αἴγυπτου) καὶ 34)— (Σεπτεμβρίου). Οἱ ἀραβόσιτοι Νοτ. Ἀφρικῆς εἰς τὰ 32)6 ἀπὸ Κέεπ Τάνον δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Σεπτεμβρίου), ὑπῆρχε δὲ ζήτησις καὶ πέραν τοῦ Σεπτεμβρίου εἰς τὰ 31) δι' Αἰγυπτούς — Ρόττερνταμ.

Εἰς τὴν Μεσόγειον ἔκδηλος εἶναι ἡ ἔλειψις χωρητικότητος καὶ πλει-

σται δᾶσι διαταγαὶ παρέμειναν ἀνεκτέλεστοι. Η̄ Μαύρη Θάλασσα ἐξει-  
σει καὶ ἄλλα σκάφη εἰς τὰ 18)— (σιτηρᾶ) δι' Ἀγγλίαν καὶ ἀνθαρέστη 20)6 ἕως 21)— δι' Ήνωμ. Πολίτειας καὶ 22)6 δι' Ἀγ. Λαρέντιου, ἐνῷ  
ἀρχετὸν ἐνδιαφέρον ἡσησε νὰ ἐπιδεινυνέται καὶ ἀπὸ τὸν Δούναβιν, ὅποιον  
θεν αἱ πληροφορίαι ἀναφέουν, ὅτι μὲν πληρωθοῦν αἰσθητῶς ἀνατιμημένοι  
ναῦλοι. "Ηδη, ὅμιλον περὶ 27)— καὶ ἄνω, ἀπὸ τὸν Δούναβιν διὰ φρο-  
τώσεις Αἴγυπτου. Διὰ μεταλλεύματα ἐπληρώθησαν 17)9 ἐκ Κύπρου δι'  
Αἰγυπτούς (Αἴγυπτον), διὰ φωσάτα 15)6 ἀπὸ Σιράζ διὰ Βόριγχτον  
καὶ διὰ βαμβακοσπόρους 17)— τοὺς 60 κ. π. ἐξ Ἀλεξανδρείας διὰ Χούλ.  
Οἱ ναῦλοι γανανθράκων σταθεροὶ εἰς τὰ σελ. 12)9 ἐκ Τάιν διὰ Δυτ.  
Ιταλίαν καὶ 14)6 (μετρίου σκάφους) δι' Ἀλεξανδρείαν. Εξ Οὐαλλίας  
13)6 δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ 20)— διὰ Σούνια (τέλη Αἴγυπτου). Ἀπὸ  
Ρόττερνταμ 14)— διὰ Πειραιᾶς καὶ 12)— διὰ Ρίον Ιανεῖον.

Ναῦλοσις φροτηγῶν ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀπόλονθοι: «ΕΒΡΟΣ» ἐξ  
Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' Αἰγυπτούς 32)6, φόρτωσις 5—25 Σεπτ. «ΘΕ-  
ΤΙΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' Αἰγυπτούς 31)9, Ρόττερνταμ 32)—,  
Οκτ. 1—25. «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐξ Σιράζ 3300 τ. φροτάτων διὰ Βορδὼ  
13)—, ἀ. φ. καὶ ἐξ Βορδὼ 3300 τ. μεταλλ., διὰ Ρόττερνταμ 5)9, Αἴγυ-  
πτον. «ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Rosserd 2000 τ. γανανθράκων διὰ Σέτονταμ 14)6  
καὶ ἀπὸ Σέτονταμ 2000 τ. μεταλλ., διὰ Τούνια Charente 12)—, Αἴγυ-  
πτον 20—31. Καὶ «ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Μαρζού 1700 τ. διὰ Πει-  
ραιᾶ 10)3 φίο ἀ. φ.

(Συνέχεια ναῦλωσεων ἐκ τῆς 24ῆς σελίδος)

4800 τ. δι' Ήνωμένων Βασίλειον 35)9, φόρτωσις τέλη Αἴγυπτου.

— «ΕΞ Ἀγγλίας—Κόντινεντ (διὰ γατιάνθρακας)

«ΔΕΛΦΟΙ» ἐξ Δάντογκ ἡ Γρύνιας 5300 τ. γανανθράκων 19)— καὶ  
1700 τ. ράγης καὶ γενικά 26)6 διὰ Μπάζιαν καὶ Μπούνενος "Αἴρες, καν-  
τούσιλλο 25 Αἴγυπτου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 5000 τ. διὰ Περναμπούν 14)—,  
ἄμεσος φροτωσις.

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανεῖον 12)3, ἐκαὶ φροτηγῶν, 13)3, ἀμεσος φροτωσις.

«ΕΥΘΑΛΑΙΑ ΜΑΡΗ» ἐξ Δάντογκ 6800 τ. δι' Αλεξανδρείαν, πατούσιαν, Πατού Σαΐδη 16)—, ἀμεσος φροτωσις.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» ἐξ Κάρδιφ 3500 τ. διὰ Πειραιᾶ 14)6, καντούσιλλο 4 Αἴγυπτου.

«ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» (Ολλανδίκων) ἐξ Κάρδιφ 2500 τ. διὰ Πειραιᾶ  
σελ. 14)6, καντούσιλλο 14 Αἴγυπτου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Νόρτεγκαμ 6800 τ. διὰ Ρίον  
Ιανεῖον 13)6, ἐκαὶ φροτηγῶν, 14)6, ὄψιμον καὶ 15)6, ἀμεσος φροτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ἐξ Κάρδιφ 6400 τ. διὰ Μπούνενος  
"Αἴρες η Αά Πλάταν 13)6, ἀμεσος φροτωσις.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 5800 τ. διὰ Βίλλαν Κονστα-  
τούσιον 13)9, φροτωσις 14—21 Αἴγυπτου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Νοτίου Οὐαλλίας 7000 τ. διὰ  
Ρίον Ιανεῖον η Σάντος 13)—, φροτωσις Όκτωβριον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Χούλ. η Ιμιγκάμ 7000 τ.  
διὰ Ρίον Ιανεῖον η Σάντος 13)—, φροτωσις Νοέμβριον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Νοτίου Οὐαλλίας 7000 τ. διὰ  
Ρίον Ιανεῖον η Σάντος 13)—, φροτωσις Δεκεμβρίον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (ex «TEMPLE LANE») ἐξ Ρόττερνταμ 6800 τ. διὰ  
Ρίον Ιανεῖον 11)9, φροτωσις 15—28 Αἴγυπτου.

«ΙΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 7000 τ. διὰ Ρίον Ιανεῖον 12)—, φροτωσις  
1—10 Αἴγυπτου.

«ΘΕΤΙΣ» ἐξ Ιμιγκάμ 6300 τ. διὰ Μοντεβίδεο 13)—, φροτωσις  
18—30 Αἴγυπτου.

«ΖΕΥΣ» ἐξ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Μπούνενος "Αἴρες η Αά Πλάταν  
σελ. 13)6, φροτωσις 10—20 Αἴγυπτου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐξ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Πειραιᾶ 15)—, φροτω-  
σις 10—25 Αἴγυπτου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ελληνικῶν) ἐξ Δάντογκ 7000 τ. διὰ Μπούνενος

## ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α) Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,"

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 τ.)

'Αναχωρεῖ δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 7 Αύγ. 4 μ.μ.

'Αναχωρεῖ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴν 13 Αύγ. 11 π.μ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΕΣΩ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΟΥ Α)Π "CAIRO CITY,"

'Αναχωρήσεις: 13 καὶ 27 Αύγ.—10 καὶ 24 Σεπτ.

Τιμαὶ ἡλαττωμέναι λόγω ύποτιμήσεως τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου

Σπεύσατε πρὸς ἐγγραφὴν

Πληροφορία: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάτη—Τηλ. 43.027

"Αὔρες 17)6, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗ» έξι Δάντονγκ 5800 τ. διά Γένοβαν 13)6, μὲ πλήρη δημόν, φόρτωσις Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Εμπειρίου) έξι Ρόττερνταμ 7700 τ. διά Ρίον 'Ιανέρον 12)—, φόρτωσις 2—16 Αύγουστου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» έξι Νιούπορτ 6300 τ. διά Μπονένος "Αὔρες σελ. 13)3, φόρτωσις 16—25 Αύγουστου.

«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» έξι Μπάρρου 4800 τ. διά Ροζάριο 14)3, φόρτωσις 5—18 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικόν) έξι 'Αμβέρσης 5800 τ. φιούει διά Βραζιλίαν 13)6, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΡΟΚΟΣ» έξι Ρόττερνταμ 8800 τ. διά Ρίον 'Ιανέρον 12)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» έξι Κάρδιφ 5800 τ. διά Χάϊφαν σελ. 15)—, ἄ. φ.

«ΟΚΕΑΝΙΣ» έξι Σουάν 5500 τ. διά Σουλινά σελ. 20)—, φόρτωσις Αύγουστου.

#### —Έκ τοῦ Δουνάβεως

«ΙΘΑΚΟΣ» έξι Δουνάβεως 6000 τ. γεννημάτων διά Δανίαν 22)—ένα λιμένα δάσον, «νέτ - τέρμες», καντσέλλο 10 Αύγουστου.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ ΙΙ» έξι τοῦ Δουνάβεως 120 βαγόνια ξυλείας δύ' ένα λιμένα 'Ανατ. 'Ελλάδος λ. στ. 725 κατ' ἀποκοπήν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥΣ» έξι Δουνάβεως 1800 τ. ἀραβοσίτου δι' 'Ελλάδα 10)6, νέτ, ἄμεσος φόρτωσις.

«VILLE DE TOULON» (σημαία Πολώνικη) έξι Δουνάβεως 60 βαγ. ξυλείας δι' ένα λιμένα 'Ανατολικῆς 'Ελλάδος λ. στ. 7.5.1 κατά βαγόνιον, ἔτη δύο λιμένας λ. στ. 7.10.2, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΙΩΑΝΝΑ» έξι τοῦ Δουνάβεως 1700 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα 10)3 νέτ, φόρτωσις 5—15 Αύγουστου.

#### —Έκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΙΩΑΝΝΑ» έξι Μαριουπόλεως 1600 τ. γωνιθράκων διά Δούναβιν σελ. 5)9, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έξι Μάρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 17)—, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» έξι Μάρης Θαλάσσης 5800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 17)9, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) έξι Μαριουπόλεως 4000 τ. πίσης διά Σέτταν 16)—, φόρτωσις 20 Αύγουστου ἕως 5 Σεπτεμβρίου.

#### —Έκ τῆς Μεσογείου

«ΗΡΩΝ» έξι 'Αγίου Ιωάννου 2100—2200 τ. μεταλλεύματος διά Δούναβιν 3)6 φίο, φόρτωσις 5—15 Αύγουστου.

«ΚΑΔΙΩ» ἀπό Nemours 2000 τ. γωνιθράκων διά Δαλματίαν σελ. 9)—, φόρτωσις 25 Αύγουστου ἕως 10 Σεπτεμβρίου.

«ΚΥΘΗΡΑ» έξι 'Αναβόσσου 1800 τ. ώλατος διά Θεσσαλονίκην δρ. 100 κατά τόννον, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» έξι Κύπρου 1350 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν σελ. 4)3, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

#### —Έκ τῆς 'Απω 'Ανατολῆς

«ΔΟΥΝΑΒΙΣ» ἀπό Καράτοι 8500 τ. γεννημάτων διά Λίβερπούλ καὶ Μάντζεστερ 36)6, καντσέλλο 10 Αύγουστου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ» ἀπό Νταλνύ 8000 τ. κυάκινων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 38)—, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

## “VERITAS,,

SHIP BROKERS, ADVISORY  
& PROTECTING AGENTS  
NAVAL MERCHANTS

26 TOSA MACHI, P.O.B. 117, TEL. 27-892  
DAIREN - S. MANCHURIA

### CABLES RADIOS: TRIAINA

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΑΝΤ'ΠΡΟΣΩΠΟΙ  
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

Πάσσα πληροφορία σχετική τιμών, συνηθειῶν κ.τ.λ. δι' ἀπαντας τοὺς λιμένας τῆς 'Απω 'Ανατολῆς παρέχεται προθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειέρας ἀκριβείας. Η μακροχρόνιος πείρα μας ἐγγυάται διά τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἔργασίας.

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Πάσσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ήμων θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ πλοίου. Μεταχειρισθήτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν DAIREN σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «VIA SIBERIA» διά τὴν ἐντὸς 17 ήμερῶν διεκπεραίωσίν των εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς 'Απω 'Ανατολῆς

«ΘΕΡΜΑΙ·ΚΟΣ» ἀπό Καράτοι 5800 τ. γεννημάτων δι' ὁρισμένους λιμένας 'Αγγλίας — 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 35)—, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικόν) ἀπό Σαΐγκον 6000 τ. δρῦζης διὰ Βόρειον 'Αργιζήν 44)6, ἔνα λιμένα, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΕΜΜΥ» ἀπό Σαΐγκον ἡ Kolischang 6200 τ. δρῦζης δι' 6 λιμένας Κούβας 50)—, καντσέλλο 25 Αύγουστου.

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἀπό Καράτοι 7200 τ. γεννημάτων δι' ὁρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 35)3, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» ἀπό Καμπούταν 7300 τ. ζεύγων εἰς κυτία διὰ τρεις λιμένας 'Αγγλίας, κατ' ἀποκοπήν (ναῦλος δὲν ἀνεκοινώθη), φόρτωσις Αύγουστου.

#### —Έκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» έξι Νέας 'Υόρως 6800 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Ρόττερνταμ 25)—, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΑΥΡΑ» έξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 7200 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)—, ἐλεύθερον ἐπιφορτωτικῶν καὶ μὲ ένα λιμένα φόρτωσιν, ἔτη δύο λιμένας φορτώσεως 25)6, διφύλων διὰ Ρόττερνταμ 25)6, φόρτωσις 5—25 Αύγουστου.

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ» έξι Βοτανικῆς Κούβας 7400 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν δι' ὁρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 36)6, φίο, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου ἕως 10 Οκτωβρίου.

«ΜΑΙΡΗ Ν.» έξι δύο λιμένων Βορείου Κούβας 6500 τ. ζαχάρως διὰ Λονδίνου, Αίγερπον, Γρούνον, Ιμπριγκαμ, 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ 25)—, μὲ 1½ πένναν ἐπὶ ἔλαττον ἔτην φορτώσῃ έξι ἐνδές λιμένων, φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΜΕΜΑΣ» έξι Κόλπου Μεξικοῦ 6000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Ανατολικὴν ἀπτὴν 'Αγγλίας 29)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἀπό Κούνιολαντ 8000 τ. ζαχάρως δι' 'Αγγλίας 54)—, καντσέλλο 20 Αύγουστου.

#### —Τάιμ-τσάρτερς

«ΚΡΑΓΤΑΝ ΧΙΛΛΑ» 6900 τ. d. w. δι' ἔνα ταξίδιον ἐπι Βορείου 'Αμερικῆς εἰς Εδρώπην 9)—, παράδοσις εἰς Γκαζίτες ἀρχαὶ Αύγουστου, ἐπαναπαράδοσις εἰς ἔνα λιμένα 'Αγγλίας ἡ Κόντινεντ.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ» 6100 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερο» δι' ἔνα ταξίδιον Βορείου 'Αμερικῆς (λιμένας 'Ηνωμ. Πολιτειῶν) — Εδρώπην 9)—, παραλαβὴ εἰς Βοστόνην Αύγουστου καὶ παράδοσις εἰς εἰς ἔνα λιμένα 'Αγγλίας — Κόντινεντ.

#### —Ναυλώσεις τάνκερς

«ΠΕΤΡΟΠ-Ι.Λ» έξι 'Αμστερνταμ 5500 τ. creosote διὰ Κωνστάντζαν σελ. 13)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» (δύο ταξίδια) έξι Βατούμ 7000 τ. ἀκαδάρον πετρελαίου διὰ λιμένας 'Ισπανικῆς Μεσογείου 40)—, ἔναρξις Ιούλιον — Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΣ» έξι Κωνστάντζας 5500 τ. καθαροῦ πετρελαίου διὰ Βόρειον Γαλλίαν 25)— ένα λιμένα, 26)— δύο λιμένας 26)—, φόρτωσις Αύγουστου — Σεπτεμβρίου.

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:  
HAMBURG - AMERIKA LANE  
NORDDEUTSCHER LLOYD  
HAMBURG-SUDAMERIKANSCHE D. G.  
WOERMAN LINE, DEUTSCHE OST-AFRIKA LANE

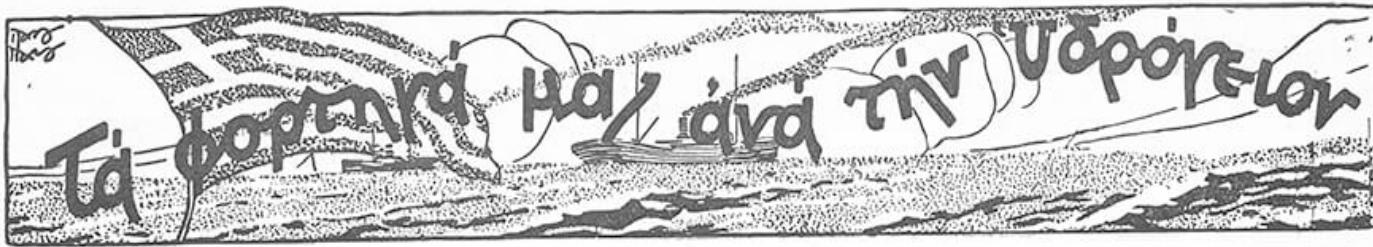
Κατ'εύθειαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:  
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

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

ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γραμ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή .....	Θ. 'Επιφανειάδη .....	11	1656	ξεφ. Βορδό 10 'Ιουλ. και άνεχ. 28 δ' 'Ειβονιάσου
'Αγιος Βλάσσιος .....	Ιο. Δ. Χανδρῆ .....	14	4297	διηγέρθεν 'Ολίντα 21 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
'Αγιος Γεώργιος .....	νιοί Δημ. Πανταλέοντος .....	11	4248	ξεφ. Χάδρην 6 'Ιουλ.
'Αγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλάσσοπούλου .....	12	3283	ξεφ. Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. Ζημία
'Αγιά Βαρθάρα .....	Α. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ .....	13	4572	ξεφ. Ραβένναν 14 'Ιουλ. και Νιζολάιεφ 31
'Αγιά Βαρθάρα .....	Φρ. Σιγάλα και Σία .....	04	2425	άνεχ. Σέττεν 15 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
'Αγιά Θαλασσινή .....	Δ. Κεράνη .....	11	3808	ξεφ. Ροζάριο 11 'Ιουλ.
'Αγιά Μαρίνα .....	έτ. «Κάσσος» .....	12	4151	άνεχ. Μπονένος "Αὔρες 16 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
'Αγιος Μάρκος .....	Γ. Τούλια .....	19	4514	ξεφ. Νεοπότερα 18 'Ιουλ.
'Αγιος Νικόλαος .....	Εναγ. Νομικοῦ .....	99	1106	ξεφ. Βραΐλαν 23 'Ιουλ.
'Αγιος Νικόλαος .....	άδ. Χατζηπατέρα .....	15	3687	άνεχ. Ήπιρας 10 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, φθάνει 1 Αύγ.
'Αγιος Νικόλαος .....	έτ. Βλάσση .....	12	1864	άνεχ. Σέττεν 16 'Ιουλ. διά Ηπάτρας
'Αγ. Σπυρίδων .....	έτ. «Αδάμας» Α.Ε. .....	18	4144	ξεφ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 23 'Ιουλ.
'Άδαμας .....	άδελφ. Γεωργαντή .....	14	5491	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Ριόν 'Ιανέντιον
'Άδαμας .....	άδελφ. Ι. Πειθή και Σία .....	16	3445	ξεφ. Ήπιρας 20 'Ιουλ.
'Άδελφότης .....	άδ. Καρδᾶ .....	08	4537	ξεφ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ.
'Αθανάσιος .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	07	4295	ξεφ. Μόζι 5 'Ιουλ.
'Αθηναία Λιθανού .....	Σ. Λιβανοῦ .....	36	4824	ΕΠΙΩΛΗΘΗ. Σημαία 'Αγγλική
'Αθηναία .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	10	2897	διηγέρθεν Πόρτο Νατάλ 11 'Ιουλίουν διά Ντακάρη
Αίας .....	άδ. Πατέρα .....	15	4729	είς MANTZESTEP έπλο παραλαβήν
Αιγαία .....	Γ. και Α. Φώκια και Σία .....	96	1406	ξεφ. Μότρεαλ 17 'Ιουλ. και Σίδνευ 26 διά Ν. Υόρκην
Αιγαίον .....	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε. .....	19	5285	ξεφ. Μοσταγάνεμ 14 'Ιουλ. και Όραν 22 διά Σέτονταλ
Αίκατερινή .....	άδ. Γεωργαντή .....	13	4929	ξεφ. Μπέρια 20 'Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Πόρτο Νατάλ
Αίκατερίνη Πέππα .....	Χρ. Πέππα .....	89	1800	ξεφ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ.
Αίκατερινή Τ. .....	Λ. Τερμάζου .....	17	2560	ξεφ. Θεσσαλονίκη 20 'Ιουλ.
Αίκατα Κουμαντάρου .....	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	17	7777	είς Μάντζεστερ έπλο παραλαβήν
Αίκατα Νικολάου .....	Ν. Νικολάου .....	17	6600	ξεφ. Μότρεαλ 17 'Ιουλ. και Σίδνευ 26 διά Ηπάτρας
Αίνος .....	Α. Λουζ .....	10	3554	ξεφ. Κόροπος Κρίστι 21 'Ιουλ. και Χούστον 26
"Αίς, Γιώργης .....	ειδοί Γ. Σιγάλα .....	08	2098	ξεφ. Ρίον Ιανέντιον 19 'Ιουλ.
'Ακτή .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. .....	20	4261	είς Ονέγκα 20 'Ιουλ. έπλο φόρτωσην
'Αλεξάνδρα .....	Κ. Καρδᾶ .....	13	4355	άνεχ. Σμύρνης 8 'Ιουλ., Σουέζ 14 διά Κονκαν
'Αλεξάνδρος .....	Μ. Α. Ταζιντζῆ .....	06	4343	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Ροζάριο
'Αλιάκμων .....	Σ. Λιβανοῦ .....	13	4521	άνεχ. Όσλο 23 'Ιουλ. διά Sonderborg
'Αλίκη .....	Ν. Γ. Λιβανοῦ .....	17	5140	"Ιδε : «EBH»
'Αλφείδης .....	Σ. Λιβανοῦ .....	20	5116	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 23 διά Πειραιᾶ
'Αναστασία .....	Π. Πρωτοπαλᾶ .....	05	2883	ξεφ. Καλαί 28 'Ιουλ.
'Αναστ. Πατέρας .....	Δ. Πατέρα .....	14	3382	άνεχ. Κέμι 19 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
'Ανδρέας .....	Ι. Α. Κοσμᾶ .....	17	4933	ξεφ. Γράδστον 17 'Ιουλ.
'Ανδρέας .....	είδον Α. Ε. .....	19	6566	είς Τζιμπούτι 20 'Ιουλ.
'Ανδριώτης .....	Νιζ. Κυδωνιέως .....	12	4393	ξεφ. Ταζόρα 19 'Ιουλ.
'Αννα .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	19	5173	διηγέρθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 'Ιουλ. διά Λονδίνου
'Αννα Βούλγαρη .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4603	ξεφ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ. και Πόρτο Σαΐδ 26
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	21	4358	ξεφ. Μπονένος "Αὔρες 17 'Ιουλ.
'Αννα Μαζαράκη .....	άδ. Μαζαράκη .....	13	5411	διηγέρθεν Πόρτο Σαΐδ 29 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
'Αννα Μαρία .....	Μάντικα και Βιντιάδη .....	85	1272	άνεχ. Ορνσκόλδβικ 20 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
'Αννα Σταθάτου .....	έτ. Σταθάτου .....	18	5685	άνεχ. Γένοβα 16 'Ιουλ. και Μπόνναν 23 διά Σέτταν
'Αννα Τ. .....	Α. Τεργιάζου .....	06	2728	διηγέρθεν Βιτόρια 29 'Ιουλ. διά Καπαϊσι
'Ανθίππη Ν. Μιχάλου .....	Κ. Μιχάλου .....	05	3298	άνεχ. Τύνιδα 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, ξεφ. 29
'Αντώνης .....	Σ. και Π. Λαμπού .....	15	3729	ξεφ. Βόλον 15 'Ιουλ.
'Αντώνιος .....	Α. Γεωργαντή .....	83	1187	ξεφ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ.
'Αντώνης Μίχαλος .....	Κ. Μιχάλου .....	01	3514	άρχει Πειραιᾶς άπλο 15 'Ιαν. 1934
'Αντώνης Γεωργαντής .....	Γ. Γεωργαντή .....	15	3557	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Πειραιᾶς, ξεφ. 25
'Αντώνιος Σταθάτος .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	20	3836	είς Μπάρεντοντμπογκ 10 'Ιουλ.
'Αξιός .....	Σ. Λιβανοῦ .....	19	5289	άνεχ. Βαβάνα 16 'Ιουλ., Λίζαρητ 26 διά Ρόττερνταμ
'Αργολικός .....	Μαρῆ Έμπειρόκουν .....	21	4786	άνεχ. Νιούπροτ 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
'Αρρης .....	Μ. Ξελᾶ .....	14	4810	διηγέρθεν "Άδεν 9 'Ιουλ. διά Καλκούταν
'Αριδάνη .....	I. Νιζηφόρου— E. Λαμπού .....	12	4745	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 10 'Ιουλ. δι' Assab
'Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς .....	E. Γουλανδρῆ .....	05	3470	άνεχ. Δουβλίνου 26 'Ιουλ. δι' Αγγλοσσαν
'Αρκαδία .....	άδ. Ρούσση .....	66—21	904	ξεφ. Κονσταντίνεαν 12 'Ιουλ. και Καλάμας 19
'Αρτεμις Πήγτα .....	Πήγτα .....	06	1433	άνεχ. Μαρζιλιν 28 'Ιουλ. δι' Ελευσίνα
'Αρχάγγελος .....	άδ. Λιβανοῦ .....	17	4349	διηγέρθεν "Άδεν 18 'Ιουλ., Σουέζ 26 διά Καλαί
'Αρχων .....	Κωστή Λαμπού .....	21	1364	είς Γαλάτα 24 'Ιουλ. (διά Χίον—Πειραιᾶ)
'Ασημίνα Μπάκια .....	II. Μπάκια .....	95	1344	ξεφ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ.
'Ασπασία .....	I. Γαλάκη .....	14	4211	ξεφ. Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουλ. και Μαρζιλιν 27
'Αστερία .....	I. Α. Ταζιντζῆ .....	04	3313	ξεφ. Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουλ. και Νοβορωσίσκην 25
'Αστήρη .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	96	1350	άνεχ. Καζαππλάγκαν 28 'Ιουλ. διά Γένοβαν
'Ατλαντικός .....	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. .....	19	5446	άνεχ. Χάμπτον ώδες 23 'Ιουλ. διά Τάμπαν
'Ατλας (τάνκερ) .....	«Τρανσπετόλ» Α.Ε. .....	09	4009	διηγέρθεν Λαύριον 13 'Ιουλ. διά Δουβλίνου
'Αύρα .....	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ .....	12	4652	διηγέρθεν Μοντεβίδεο 25 'Ιουν. διά Σαΐν Τόμας
'Αφρόδεσσα .....	'Αδ. Κιρτάτα .....	05	2529	ξεφ. Μπόναν 26 'Ιουλ.
Βαθύ τῆς Σάμου .....	νίων Δ. Ίγγλεση .....	12	1556	ξεφ. Ρένι 23 'Ιουλ. και Βραΐλαν 30
Βαρθάρα .....	'Αθ. Ζωϊόπουλου .....	10	1354	διηγέρθεν Όραν 20 'Ιουλ. διά Καλαί
Βασ. Δεστούνης .....	Π. Β. Δεστούνη .....	12	3299	διηγέρθεν Μοντεβίδεο 16 'Ιουλ. διά "Αγ. Βιζέντιον
Βασ. Α. Πολέμης .....	Γκ. Γκούμα .....	07	3429	ξεφ. Μπονένος "Αὔρες 25 'Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	έφθ. Χούστον 21 'Ιουλ. και Μερσίναν 27
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 18 'Ιουλ. και Μερσίναν 27
Βικτωρία	Ν. Αλόδιακου—Χ. Πατέφα	14	4202	διηλθε Σιγκαπούρην 23 'Ιουλ. διά Κόμπε
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	άνεγ. Κάρδιφ 17 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεγ. Υμουνίτεν 22 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	άνεγ. Σαουθάμπτον 21 'Ιουλ. και Οστάνδην 23 διά Λευκήν Θάλασσαν
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	έφθ. Βαγαμάτσον 17 'Ιουλ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άνεγ. Μπουνένος "Άρρες 8 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	έφθ. Μασσάβαν 20 'Ιουλ. (δι' Ιαπωνίαν)
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνεγ. Καρφάτη 26 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφίλατου	88	2282	χρατείται Θέσσανταν ἀπό 1 'Απριλ.
Γαρουφαλιά	Σπω. Αλαμού	14	4708	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλ. διά Γδύνια, έφθ. 25
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	διηλθε Φενιστέρον 29 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
Γεώργιος	Ν. Λαγούνη	10	2216	άνεγ. Γράσστον 15 'Ιουλ. δι' Ονέγγια, έφθ. 26
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαπα	18	4289	άνεγ. Ιανέίρον 12 'Ιουλ. διά Νεκοτσέα, έφθ. 22
Γεώργιος Π.	Θ. Έπιφανεάδη	03	4052	είς Πειραιά 29 'Ιουλ. Επισκεψή
Γεώργ. I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4345	έφθ. Αούνιπτονγκ 19 'Ιουλ. και Μόντρεαλ 24
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Έιβονανθ 18 'Ιουλ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεγ. Δάντσιγκ 23 'Ιουλ. διά Μπουνένος "Άρρες
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκον	21	5728	έφθ. Βικτώρια (Βρ. Κολομβ.) 14 'Ιουλ. διά Χούλλ
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	διηλθε Περγαμπούζο 24 'Ιουλ. διά Βύλλαν Κονοτούσιον
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	διηλθε Μαδέρας 21 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεγ. Νέαν Ορλεάνην 5 'Ιουλ. διά Γδύνια
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Μάντζεστερ 16 'Ιουλ.
Γκρήκ Κάπταιν	έτ. Νέύλ—Παντελή	12	4236	έφθ. Υμουνίτεν 12 'Ιουλ. και Γδύνιαν 23
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέύλ—Παντελή	14	3714	άνεγ. Σίδνευ 12 'Ιουλ. διά Σάρπνες, έφθ. 26
Γρανικός	«Γαλαξίας» Α. Ε.	16	3689	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν, έφθ. 21
Γρηγορίος Κ. II	Π. Καλλιμανούόλου	19	2546	άνεγ. Αμέρεσαν 17 'Ιουλ. διά Πάτρας, έφθ. 30
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1196	άνεγ. Πειραιά 15 'Ιουλ. διά Ρένι, έφθ. 19
Δαναός	Π. και Γ. Κ. Λεμού	06	4419	διηλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ., Ντότζενες 23 διά Δάντσιγκ
Δάναπτις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	άνεγ. Μπάρου 16 'Ιουλ. και Σέτονταλ 27 διά Γάνδην
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ. και Ζογκολεάδας 28
Δάφνη	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	3798	διηλθεν 'Αλγέριον 13 'Ιουλ. διά Βενετίαν, έφθ. 20
Δελφίν	Αῶ και Άνδρεάδη	06	3816	άνεγ. Στέπτιν 23 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Δελφοί	Μ. Δ. και Ε. Λαμοῦ	15	4739	έφθ. "Αμστερνταμ 6 'Ιουλ.
Δέσποινα	I. Α. Κοσμᾶ	09	4461	έφθ. Δάντσιγκ 27 'Ιουλ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ.
Δημήτρης	Σ. και Π. Λαμοῦ	05	3338	έφθ. Μάντζεστερ 26 'Ιουλ.
Δημ. Βερίκος (τάνκερ)	Ν. Βερνίκου	11	1203	άρχει Πειραιά 31 'Ιουλ.
Δημ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 20 'Ιουλ. και Πειραιᾶ 30
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διηλθε Μοντεβίδεο 21 'Ιουν. διά Βοστόνην, έφθ. 24 'Ιουλ.
Δημ. Ιγγλέσης	νίων Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Σάντο Λορέντζο 20 'Ιουλ.
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Γερασινή 14 'Ιουλ. και Δούναβιν 24
Δημ. Χανδρῆς	'Ιο. Χανδρῆ	10	4643	άνεγ. Νέαν Υόρζην 17 'Ιουλ., Βαλέντσιαν 26 διά Χούλλ
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	έφθ. Ρίον Ιανέτιον 23 'Ιουλ.
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	έφθ. Μίδδλεσεμπρο 16 'Ιουλ. και Τάν 24 διά Λευκήν Θάλασσαν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	έφθ. Βοστόνην 20 'Ιουλ.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	άνεγ. Χούλλ 14 'Ιουλ., "Αγ. Βιζέντιον 26 διά Ρίον Ιανέτιον
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	άνεγ. Πότι 17 'Ιουλ., Κονγκλίν 22 διά Δάντσιγκ
Δούνασις	Λεων. Α. Εμπειρίκον	15	5604	διηλθε Σουέζ 12 'Ιουλ. διά Καράτοι, έφθ. 24
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεγ. Νέαν Υόρζην 21 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην, έφθ. 23
"Εβη	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διηλθε Νταζάν 20 'Ιουλ. Μετων. «ΑΛΙΑΚΜΩΝ»
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	έφθ. Υμούντεν 17 'Ιουλ. και άνεγ. 26 διά Γδύνια
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεγ. Γράσστον 15 'Ιουλ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Γράσστον 15 'Ιουλ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκον	27	4164	άνεγ. Νέαν Υόρζην 15 'Ιουλ. Βαλέντσιαν 26 διά Λονδίνον
Έκατοντάρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Κάρδιφ 11 'Ιουλ.
Έλεγκος Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	άνεγ. Δάντσιγκ 15 'Ιουλ. διά Μπουνένος "Άρρες Επόδισε. Μπάρον 22
"Ελένα P.	Α. Ρούσου	17	4576	έφθ. Λίβερπολ. 23 'Ιουλ.
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Γιαβάτα 21 'Ιουλ.
Έλένη	έτ. «Π. Νομικοῦ»	02	1882	Ίδε: «ΑΛΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμιταση	19	5260	έφθ. Μπάρον 16 'Ιουλ.
Έλένη T.	Α. Τεργιάζη	97	3039	έφθ. Σούντβαλ 9 'Ιουλ. και Bjorneborg 18
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	διηλθε Λορέντζο Μαρκές 10 'Ιουλ. διά Πόρτ Πιρού
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάη	19	1986	διηλθε Κόπερβικ 23 'Ιουλ. διά Γραφείντεντιάνθ, έφθ. 28
Έλισσαθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Λά Πλάταν 14 'Ιουλ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διηλθε Φινιστέρον 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	διηλθε Βαχρέιν 15 'Ιουλ. διά Βαδάρ Σατούν
Έλληνικό Βουνό	T. Παπαδημητρίου	04	3667	διηλθε Βαχρέιν 13 'Ιουλ. διά Βαδάρ Σατούν
Έλπις	I. N. Γούνανδρη	12	3651	διηλθε Μαδέρας 5 'Ιουλ. διά Ρούάριο
Έλπις	A. Πετζά	19	1492	έφθ. Νίζαν 17 'Ιουλ. και Γιβραλτάρ 27 διά Πορτμάρ
Έμμυ	Γ. Βεργοτῆ	14	3895	έφθ. Μόζ 12 'Ιουλ.
Έπαμ. K. Εμπειρίκος.	νίων 'Επ. Εμπειρίκον	27	4385	έφθ. Χούστον 12 'Ιουλ. και άνεγ. 26 διά Μόζ
Έπανθια	'Ιο. Γούνανδρη	15	3551	άνεγ. Λονδίνον 17 'Ιουλ.. Οστάνδην 18 δι' Αρχάγγελον
Έποστικός	Μαρη̄ Εμπειρίκον	22	4792	άνεγ. Λά Πλάταν 17 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Έυγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκον	98	3470	διηλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
Έγ. Σ. Εμπειρίκον	Στ. Εμπειρίκον	20	4882	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 14 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
Έγενια Λιθανός	Σ. Λιθανοῦ	36	4816	διηλθε Περγαμπούζο 10 'Ιουλ. διά Καναδάν
Έγενια Χανδρῆς	'Ιο. Χανδρῆ	20	5317	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
Έδοσία	N. Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	έφθ. Θεσσαλονίκην 14 'Ιουλ.
Έηνος	'Ιο. Λιθανοῦ	19	5627	διηλθε Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Βαγαμάτσον
Έθαλια	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	διηλθε Μοντεβίδεο 19 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Έθαλια Μαρή	N. Μαρῆ	19	4196	έφθ. Γδύνια 12 'Ιουλ.
Έππλοια	Γεώργη Λαμοῦ	11	3862	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουλ.
εύρυμέδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άνεγ. Μούσαναν 30 'Ιουλ. διά Κροτόνε
Έυτυχία	Γεώργη Βεργωτῆ	13	5123	άρχει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνευ. Σπαλάτο 11 Ίουλ., Γιβραλτάρ 22 διά Δουβλίνον
"Εψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	έφθ. Αμβούργον 11 Ίουλ. και Χούλι 19
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άνευ. Χόριτστον ρόδος 24 Ίουν. διά Μοντεβίδεο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	έφθ. Γιρεντίζενμάουθ 15 Ίουλ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνον	11	5217	διηλθεν "Οφάν 12 Ίουλ. διά Βόργηγκτον
Ζες	"Ηλ. Χατζηλία	20	4279	έφθ. Είβονμάουθ 19 Ίουλ. και Σονάν 25
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	διηλθεν Μαδέρας 11 Ίουλ. διά Ρίο Ζηράντε
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άνευ. Δάντσιγκ 9 Ίουλ. διά Μάλταν, έφθ 25
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	άνευ. Χάρτπτον ρόδος 16 Ίουλ., Κρίστομπαλ 25 διά Μόζι
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	άνευ. Ρόττερνταμ 16 Ίουλ. διά Θεσσαλονίκην
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	3793	έφθ. Δάντσιγκ 18 Ίουλ.
Θάλεια	"Ηλία Ξενά	17	4574	έφθ. Νεκοτέσα 21 Ίουλ.
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	άνευ. Σύρον 25 Ίουλ. διά Δούναβιν
Θεδδόλ 2	Θωμά Ν. Εμπαναίδη	10	657	άργει "Ελενονάν από 24 Απριλ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σία	17	1054	άνευ. Κωννιντζαν 15 Ίουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 22
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεράζου	12	3409	έφθ. Ουρας 16 Ίουλ., Ούζαν 24 δι' 'Αλεξάνδρειαν
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 17 Ίουλ. διά Μπίρεντιντ, έφθ. 30
Θεοσκέπαστη	Β. Μανόν—Σ. Μενδρινού	11	3726	άνευ. Μπάρον 12 Ίουλ. διά Μ. "Άρρες
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Αιδανού	37	4815	εις Ούνεσ Χάρτελεπούλ. ἐπό ναυπήγησον
Θερμαϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	23	4785	έφθ. Χάιφαν 17 Ίουλ.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	διηλθεν "Άδεν 20 Ίουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Θέτις Α.	Γ. Άνδρεσάν	10	4111	άνευ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 7 Ίουλ. δι, "Αγ. Βιζέντιον
Θηρασία	Εδαγγ. Νομικού	88	1356	έφθ. Μάρζην 19 Ίουλ.
Θράκη	Α. Τεράζου	17	982	έφθ. Πειραιά 25 Ίουλ. και άνευ. 28 διά Κέρδον
Θρασύθουλος	Δ. Βογατζήδη	12	3693	έφθ. Σονάν 13 Ίουλ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	διηλθε Μαδέρας 19 Ίουλ. και Ούζαν 25 διά Ρόττερνταμ
Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	άνευ. Όστανδρην 8 Ίουλ. διά Σορόζα
Ιγόρ	Πεζᾶ και Σία	07	2693	έφθ. Αμβούργον 20 Ίουλ. και Βρέμην 25
Ιθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4083	άνευ. "Αγ. Βιζέντιον 8 Ίουλ. διά Sal
"Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	έφθ. Βραΐλαν 22 Ίουλ.
Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	εις Τράπαν από 19 Ίουν.
Ιλισσός	'Ιο. Γ. Αιδανού	15	4724	άνευ. Κάρδιφ 10 Ίουλ., Σονές 25 διά Τζιμπούτι
Ιουλία	"Ηλ. Χατζηλία	14	4352	έφθ. Τάϊ 11 Ίουλ.
Ιομήνη	Ν. Δ. Κοτζιά και Σία	90	2399	άνευ. Δάντσιγκ 13 Ίουλ., Γιβραλτάρ 26 διά Μασσαλίαν
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Μαρόκην 17 Ίουλ.
Ιωάννης	Δ. Δάμπλαση	09	3667	άνευ. Λονδίνον 11 Ίουλ. δι' 'Αρχάγγελον, έφθ. 21
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρφά	17	3527	άνευ. Ρόττερνταμ 22 Ίουλ. διά Σάντος
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άνευ. Μοντεβίδεο 10 Ίουλ. διά Ντακάρ
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	έφθ. Πειραιά 15 Ίουλ. και Κρήτην 21
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διηλθε Μοντεβίδεο 15 Ίουλ. διά Ντιέπτην
Ιω. Φράγκος	Μάροκ. Φράγκου	12	3442	άνευ. Φιλαδέλφειαν 10 Ίουλ., Αίζαρτ 27 διά Χούλλ.
Ιωλίκος (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6977	διηλθε Κωννιντζαν 11 Ίουλ. διά Βαλένθιαν. ΣΗΜ. ΑΙΓΑΛΙΚΗ
Ιωνίας (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	έφθ. Κωννιντζαν 22 Ίουλ. ΣΗΜ. ΑΙΓΑΛΙΚΗ
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	έφθ. Κωννιντζαν 25 Ίουλ. ΣΗΜΑΙΑ ΑΙΓΑΛΙΚΗ
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνευ. Πειραιά 21 Ίουλ. διά Κέρδον, έφθ. 26
Καδιώ	είσι Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Ίουλ. και άνευ. 19 διά Μεντονε
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	έφθ. Αμβέρσαν 14 Ίουλ.
Καθαριώτισσα	ιείσ Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνευ. Ρόττερνταμ 28 Ίουλ. διά Λισσαβόνα
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	διηλθε Φινιστέρον 23 Ίουλ. διά Δονυγέρων
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνευ. Σαίν Τζόν 24 Ίουλ. διά Λίβερπουλ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	διηλθε Μαδέρας 4 Ίουλ. διά Πόρτ Νατάλ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Κόμπη 24 Ίουλ.
Καπετάν Στριτής	Σενίδης—Κουμπής και Σία	06	3574	άνευ. Μπάρον 16 Ίουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Καρράς	άδ. Καρφά	18	5234	έφθ. Μπουένος "Άρρες 17 Ίουλ.
Κασσανδρα Κ. Λουλούδη.	άδ. Γουλανδρή	19	5106	έφθ. Ιμμιγχαμ 25 Ίουλ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διηλθε Σαίν Τόμας 11 Ίουλ. διά Βοστώνην, έφθ. 19
Κάστωρ	έτ. Γράτσον	21	5497	διηλθε Λός "Αντζελες 30 Ίουν. διά Κόπτε
Κάτε	N. Λικαρδοπούλου	18	5197	άνευ. Μόρφων 14 Ίουλ. διά Βαγκούνερ
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε.	87	2495	έφθ. Πειραιά 20 Ίουλ. και Κωννιντζαν 24
Κατίκων Χατζηπατέρα	νίων Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έφθ. Γένοβαν 14 Ίουλ. και άνευ. 21 διά Πότι, έφθ. 29
Κατίνα Βούλγαρη	Γιαν. Θ. Βούλγαρη	12	4567	εις Πειραιά από 7 Ίουλ.
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κοντούρα & K. Ξένου	05	3890	άνευ. Εμδεν 22 Ίουλ. διά Πάτρας
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	άνευ. Μόρναν 11 Ίουλ. διά Μίδδλεσμπρο, έφθ. 23
Κεχρεά	Θ. Επιμαρίδη	12	1968	άνευ. Σουσάς 23 Ίουλ. διά Μάντζεστερ
Κλεάνθης	Λ. Βογατζήδη	11	4153	εις Ρίον Ιανεύρον από 10 Ίουν.
Κολχίς	άδ. Συνοδινού	09	2219	έφθ. Σέτουμπαλ 17 Ίουλ. και Κάρδιφ 27
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διηλθε Ηγεραλτάρ 16 Ίουλ. διά Δουνγκέρων
Κονίστρα	Θωμά Επιφανιάδη	07	3530	εις Πειραιά από 14 Ίουν.
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	άνευ. Αμβέρσαν 17 Ίουλ. δι' 'Αρχάγγελον
Κόρθιον	άδελ. Σύμπορα	09	2116	έφθ. Keret 5 Ίουλ. και Wick 26 διά Σάρπνες
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κν. Ξένου	15	4914	άνευ. Πειραιά 18 Ίουλ. δι' 'Οδησσόν, έφθ. 23
Κουμουνδούρος	Υιοι 'Ερ. Εμπειρίκου	25	3598	έφθ. Γκαίμπετες 22 Ίουλ. και άνευ. 25 διά Χάμπτον ρόδος
Κράγγυαν Χίλλ	Ρεθύμην — Κουλουνουντή	18	3566	έφθ. Γκαίμπετες 24 Ίουλ.
Κύθηρα	Πολυν. Κατράζη	02	1070	έφθ. Θήραν 17 Ίουλ.
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	3994	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 24 Ίουλ. δι' 'Αγγλίαν
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	άνευ. Μπ. "Άρρες 23 Ίουλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Κυρά — Παναγιά II	'Αγ. Χάλαρη	99	1012	εις Βραΐλαν 24 Ίουλ. (διά Πειραιᾶ)
Κυριακούλλα	A. και Δ. Λαιμού	18	4340	έφθ. Κάρδιφ 23 Ίουλ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	διηλθε Ηγεραλτάρ 23 Ίουλ. διά Γάνδην
Κωνσταντίνος Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	άνευ. Νιούπορτ 10 Ίουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 24
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	άνευ. Μπουένος "Άρρες 23 Ίουλ. διά Ντακάρ
Κωστής	Μονσούρα και Βενεράζη	19	5438	άνευ. Ντακάρ 21 Ίουλ. διά Πόρτ Νατάλ.
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	άνευ. Ρόττερνταμ 3 Ίουλ. διά Ήλείτ
Λάκης Νομικός	έτ. «Π. Νομικού»	02	1882	έφθ. Τεργέστην 23 Ίουλ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	εις Σαμψούντα 1 Ίουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ. γηρ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρκούφ	98	3462	άνεγ. Στέτιτην 17 'Ιουλ. διά Brahestade, έφθ. 22
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	έφθ. Γαλάτοι 7 'Ιουλ. (έφόρτ. 24 δι' Ελλάδα)
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	άργει Πειραιά από 26 Μαΐου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Νόρντεγχαμ 19 'Ιουλ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνεγ. 'Οστάνδη 13 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον, έφθ. 22
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιόν Λ. Κονδύλη	12	3923	έφθ. Morehead City 14 'Ιουλ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνεγ. Μπουένος "Άρχες 18 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Λύρας Ν.	Παν. καὶ Μέρκου Λύρα	19	3094	διήλθε Μοντεβίδεο 12 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. δι' Αμβούργον, έφθ. 27
Μαίηντ δφ Σάμος	νιόν Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	διήλθε Κονγκίλιαν 16 'Ιουλ. διά Τρίπολην
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Μαρόκιλιν 14 'Ιουλ.
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουλ.
Μαίρη Δευτεράσιου	Βασ. Δευτεράσιου	03	1383	εἰς Γαλάτοι 24 'Ιουλ. (δι' Αλεξανδρειαν)
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Στρατόν 13 'Ιουλ. καὶ Βραΐλαν 28
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546	έφθ. Μπάρδον 18 'Ιουλ.
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	άργει Πειραιά από 21 Μαΐου
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 29
Μανούλα	νιόν Γεωργ. Καραβία	20	1965	έφθ. Βορδό 28 'Ιουλ.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	διήλθε Μπουένος "Άρχες 8 'Ιουλ. διά Μπριλαντος
Μαργαρίτα	Γεωργάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	άνεγ. Σφάζ 17 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 26 διά Βορδώ
Μαργαρίτης	άδ. Ηειδιλάρη	13	4584	διήλθεν "Αγ. Βικέντιου 12 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τελασαφόνη	00	1216	έφθ. Γαλάτοι 14 'Ιουλ. (έφόρτ. 24 δι' Αλεξανδρειαν)
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	έφθ. Μπ. "Άρχες ωδής 13 'Ιουλ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νιζολάου	27	5525	έφθ. Υμονίντεν 20 'Ιουλ. καὶ άνεγ. 23 διά Curacao
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Καλάμας 17 'Ιουλ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Σαβάνναν 16 'Ιουλ.. καὶ Τζάκσονβιλ 24
Μαρίέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. καὶ άνεγ. 23 διά Ρίον Ιανέιον
Μαρίέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ.
Μαρίκα Πρωτοπατᾶ	Π. Πρωτοπατᾶ	15	4447	έφθ. Ροζάριο 12 'Ιουλ.
Μαριόγκα	Π. Πρωινοῦ	12	4236	"Ιδε: «ΓΚΡΗΚ ΚΑΠΤΑΙΝ»
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδειλφων Κιρτάτα	04	4784	άνεγ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 25 διά Πειραιᾶ
Μαριόγκα I. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	22	5411	διήλθε Ντακάρ 20 'Ιουλ. δι' Ηλόιλο, έφθ. 14
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	άνεγ. Γιούπορτ 21 'Ιουλ., Μαδέρας 27 διά Μοντεβίδεο
Μαρουκών Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθε Φεργάντο Νορόνγα 16 'Ιουλ. διά Μπουένος "Άρχες
Μάριος Τ.	Δ. Τεριάζου	04	1128	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουλ.
Μαρουλίδη	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	άνεγ. Γδύνια 14 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρχες
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	13	4669	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ.
Μάρπησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	έφθ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουλ.
Ματρόνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	διήλθε Ντακάρ 20 'Ιουλ. δι' Εύφορην
Μεμάς	«Δίγαιον» Α.Ε.	00	4359	διήλθε Μοντεβίδεο 24 'Ιουν. διά Σαΐν Τόμας
Μεμάς	άδ. Κουρούνκη	12	1735	άνεγ. Δάνταγια 24 'Ιουλ. διά Νάντην
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Ράντερς 18 'Ιουλ. καὶ Αάρχους 23
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	άνεγ. Ανδραίου 4 'Ιουλ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985	άνεγ. Γαλάτοι 14 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν, έφθ. 22
Μίμης Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	3989	άργει Πειραιᾶ από 14 'Ιουν.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Βραΐλαν 24 'Ιουλ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	άνεγ. Γδύνια 14 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρχες
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	διήλθε Κρίστομπαλ 21 'Ιουν. διά Kamaishi
Μιχαήλ I. Γουλανδρής	κληρον. Μ. Γουλανδρή	21	6669	άνεγ. Λονδίνον 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 25
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	άνεγ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουλ. καὶ Κρίστομπαλ 24 διά Τοκούρια
Μιχάλης	Δ. Φατοή	12	3646	άνεγ. Μοντεβίδεο από 19 Μαρτ. Ζημία
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλά	08	3742	έφθ. Κέμι 17 'Ιουλ. καὶ άνεγ. 23 διά Viipuri
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	άνεγ. Μπάρδον 9 'Ιουλ. διά Πόρτα Σαΐδ, έφθ. 22
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρουνσπετόβολη»	89	2466	διήλθε Λαύριον 20 'Ιουλ. διά Villequier
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκ. — Γ. Σιγάλα	01	1098	άνεγ. Μασσαλίαν 22 'Ιουλ. διά Σέτταν
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	χρατείται εἰς Θέουτα από 7 'Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ., Νίτον 24 διά Δάντογκ
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεγ. Σαβόνιαν 18 'Ιουλ. διά Χονέλβαν, έφθ. 25
Ναυκρατούσσα	Γ. Μανφολέοντος	19	1385	έφθ. Μασσαλίαν 10 'Ιουλ. καὶ άνεγ. 19 διά Πειραιᾶ
Ναυσικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	διήλθε Πειραιᾶ 30 'Ιουλ. διά Καρθαγένην. ΣΗΜ. ΑΙΓΑΙΚΗ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άνεγ. Εμδεν 6 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλοῦ	12	3451	έφθ. Αμέρερας 12 'Ιουλ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διήλθε Κρόνιλιαν 18 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 27 διά Μόντεαλ
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	έφθ. Βοστώνην 14 'Ιουλ.
Νεοπτόλεμος	Γ. Μανφολέοντος	08	1407	διήλθε Κρίστομπαλ 21 'Ιουν. διά Καμαΐσι
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άνεγ. Σάνταν επό ΠΑΡΑΛΑΒΗΝ 30 'Ιουν.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Σούντσοβαλ 24 'Ιουλ.
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διήλθε Λάζ Πάλμας 14 'Ιουλ. καὶ Μονρόβια 21
Νέστωρ	έτ. Σιγκαπούρου	18	1954	έφθ. Σιγκαπούρου 13 'Ιουλ. διά Τοκούρια, έφθ. 26
Νεφεληγερέτης	Γ. Μανφολέοντος	07	950	άνεγ. Μασσαλίαν 23 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	διήλθε Κρόνιλιαν 25 'Ιουλ. δι' Αγ. Λαυρέντιουν
Νηρεύς	Έμι. Χατζηλία	13	6694	άνεγ. Μόζι 16 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
Νήμιτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Κολεγάνγιαν 4 'Ιουλ. (διά Πλέιτ)
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Χονίλ. 10 'Ιουλ.
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεγ. Αρντόσσαν 12 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διήλθε Πόρτα Αλμπέρον 30 'Ιουν. διά Γιούκαμαν
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρον. Α' θανασούλη	01	3575	"Ιδε: «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»
Νικόλαος Μήχαλος	έτ. Ατλαντικός	17	3201	διήλθε Λάδσεντ 5 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Νικόλαος Έμπειρικός	Κ. Μιχάλου	13	4342	διήλθε Ντακάρ 22 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
Νικόλαος Νομικός	Κονιόνθου — Εμπειρίκου	19	5235	άνεγ. Σάν Λορέντζο 9 'Ιουλ. διά Μαδέρας
Νικόλαος Πιάγκος	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Θήραν 19 'Ιουλ. καὶ Πειραιᾶ 21
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	διήλθε Μαδέρας 13 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Νικόλαος Καλαί	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	άνεγ. Σονάνς 23 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	διήλθεν "Άδεν 25 'Ιουλ. διά Καλαί

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. Έτος	γηρ. Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλας "Αγγελος .....	'Ιο. 'Αγγέλου .....	12	4351	άνεξ. Γκαμπτεκ 23 'Ιουλ. διά Νιουφούντλαντ
Νικόλαος Πατέρας .....	άδελφοί Πατέρα .....	10	4362	διηλθε Μαδέρας 2 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Νικολάου Ούρανία .....	Γ. Νικολάου .....	22	6397	άνεξ. Σάν Νικολάς 17 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Νίτσα .....	άδ. Γιανναγά .....	15	4732	άνεξ. Κάρδιτς 26 'Ιουν. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν, ἔφθ. 26 'Ιουλ.
Νύμφη .....	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	21	4504	διηλθε Βιντμπρι 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
Οδυσσεύς .....	Παν. Α. Γιαννουλάτου .....	13	4577	ἔφθ. Γλασφόρη 25 'Ιουλ.
"Ολγα' Έπ. Εμπειρίκου .....	νίδων 'Επ. Εμπειρίκου .....	22	4677	ἔφθ. Γκαμπτεκ 14 'Ιουλ.
"Όλλανδία .....	«Ελληνική, Α. Ε.» .....	11	1759	άνεξ. 'Αμβούργον 29 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
"Όλυμπος .....	Κουλούθου — 'Εμπειρίκου .....	18	5249	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες ρόδες 23 'Ιουλ.
"Ομίδιονα .....	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου .....	08	3699	ἔφθ. Γάνδην 18 'Ιουλ. και Ρόττερνταμ 26
"Ορος "Αθως .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	13	3578	άνεξ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Περναμπούνον
"Ορος Αίτνα .....	«Ατλαντικός Α. Ε. ....	29	4233	άνεξ. Καμπελτον 15 'Ιουλ., Λάδσεντ 27 διά Τερνέουζεν
"Ορος "Ατλας .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	16	5647	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 19 'Ιουλ.
"Ορος Δίρφυς .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	24	6907	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 17 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
"Ορος Ελικών .....	«Τράμπ, Σο» .....	18	5525	διηλθε Μαδέρας 14 'Ιουλ. διά Σάντος
"Ορος Ιθώμη .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	14	4191	ἔφθ. Γκαμπτεκ 22 'Ιουλ. και άνεξ. 24 διά Βοστώνην
"Ορος Κάσιον .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	18	7914	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ.
"Ορος Κιθαιρών .....	«Τράμπ, Σο» .....	12	3876	ἔφθ. Ροζάριο 20 'Ιουλ.
"Ορος Κυλλήνη .....	Ε. Κουλουζ. — Σ. Πατέρα .....	19	5313	διηλθε Σαμπάγκ 10 'Ιουλ. διά Κόμπε
"Ορος Κύνθος .....	«Τράμπ, Σο» .....	18	5188	άνεξ. Τάμπαν 13 'Ιουλ. διά Γκάρστον
"Ορος Λυκαθηττός .....	«Ατλαντικός Α. Ε. ....	17	4292	άνεξ. Ζαράτε 23 'Ιουλ. διά Μαδέρας
"Ορος Μυκάλη .....	Κ. Γεωργιλή και Σία .....	07	3556	ἔφθ. Colon ('Αργ.) 18 'Ιουλ.
"Ορος Μυρτώ .....	Κοσμέτου — Κουλουουντή .....	19	5403	ἔφθ. Βοστώνην 11 'Ιουλ.
"Ορος Ολυμπος .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	20	5166	άνεξ. Γκαμπτεκ 17 'Ιουλ. Searsport' ἔφθ. 23
"Ορος Οθρυς .....	«Θησεύς» Α. Ε. ....	19	4817	άνεξ. Χάμπτον ρόδες 18 'Ιουλ. διά Παναμάν, ἔφθ. 25
"Ορος Οισσα .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	18	5201	άνεξ. Ιουαρο 6 'Ιουλ. διά Αονδίνον, ἔφθ. 26
"Ορος Παρνασσός .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	21	5334	ἔφθ. Μόντρεαλ 18 'Ιουλ.
"Ορος Πάρνης .....	έτ. «Θησεύς» Α. Ε. ....	17	4371	διηλθε Τρίνιταν 13 'Ιουλ. διά Γκαμπτεκ
"Ορος Πέρα .....	Κοσμέτου — Κουλουουντή .....	18	5208	ἔφθ. Γκαμπτεκ 17 'Ιουλ. και Μόντρεαλ 21
"Ορος Πεντελικόν .....	Κουλουουντή - Κωστομένη .....	17	4600	άνεξ. Πλόρτ Κάμφα 21 'Ιουλ. διά Rochefort
"Ορος Πήλιον .....	έτ. «Θησεύς» Α.Ε. ....	17	5655	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 13 'Ιουλ.
"Ορος Πίνδος .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	20	5729	άνεξ. Σάν Νικολάς 8 'Ιουλ. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος Πρίονας .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	10	3986	άνεξ. "Εμδεν 9 'Ιουλ., Μαδέρας 17 διά Σάντα Φέ
"Ορος Ροδόπη .....	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	19	5182	άνεξ. Μπάχ. Μπλάγκαν 23 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
"Ορος Ταύρους .....	«Ατλαντικός» Α.Ε. ....	20	6696	ἔφθ. Γιοζογάμαν 25 'Ιουλ.
"Ορος Ύμηττος .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	21	6388	άνεξ. Βαλτιμόρη 24 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην, ἔφθ. 26
"Ορος Χελμός .....	Ρεθύμνη — Κουλουουντή .....	23	5140	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Ιουλ. και Κρίστομπαλ 26
Ούρωνια .....	Παν. 'Αντύπα .....	02	1953	ἔφθ. Ονέστ Χάτρτελεπον 29 'Ιουλ.
Π. Μαργαρώνης .....	Δημ. Μαργαρώνη .....	13	4979	διηλθε Σαμπάγκ 9 'Ιουλ. δι' "Απω 'Ανατολήν
Παγασητικός .....	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου .....	14	3477	διηλθε Πειραιᾶ 26 'Ιουλ. εξ 'Ιταλίας διά Δούναβιν
Παγκρατίων .....	Δημ. N. Κουφός κλπ. ....	20	2171	ἔφθ. Βουγιε 14 'Ιουλ. (διά Καλαί)
Παναγής .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	20	5187	διηλθε 'Αλγέριον 25 'Ιουλ. διά Δουγκέρην
Παναγία .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	28	4289	είς 'Αμβούργον ίπλ ΠΑΡΑΛΑΒΗΝ
Παναγιώτης .....	Εναγγ. Νομικοῦ .....	01	3575	είς Πειραιᾶ από 10 'Ιουλ. 'Επισκευή
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος .....	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5839	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 19 'Ιουλ. και Ρόττερνταμ 27
Πανάχραντος .....	B. και I. Κουτσούνου .....	15	4661	ἔφθ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ.
Παντελής .....	K. Λαμπού και I. Ποντικοῦ .....	11	3845	ἔφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 11 'Ιουλ.
Παντιάς .....	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	12	4981	άνεξ. Μπουένος "Αύρες 21 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Παπαλεμδός .....	Γ. Α. Γεωργιλή .....	10	3748	διηλθε Ντακάρ 14 'Ιουν., Νίτον 27 διά Ρόττερνταμ
Πάραλος .....	Κ. Α. Πετρούτση .....	06	3435	διηλθε Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Χούλλ
Παρθενών .....	άδ. Πειθή .....	08	3189	άνεξ. Χούλλ 10 'Ιουλ. και Γδύνια 18 δι' Uuras, ἔφθ. 27
Πάτρα .....	Τσαμιαράνη—Κον) νίδη .....	96	3256	άργει Πειραιᾶ από 3 'Ιουν.
Περράκης Λ. Καμπάνης .....	άληρο. Λ. Καμπάνη .....	10	3584	άνεξ. Μπούρμανος 16 'Ιουλ. διά Χούλλ, ἔφθ. 27
Περσεύς .....	A. 'Ανδρεάτου .....	18	5172	διηλθε Φερνάντο Νορόγια 25 'Ιουν. διά Πλέιτ
Πεταλοί .....	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου .....	17	5126	διηλθε Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Χούλλ
Πετρού (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσπετρόβιλ» .....	03	4634	ἔφθ. Πειραιᾶ από 11 'Ιουν.
Πετράκης Νομικός(τάνκερ) .....	M. και E. Νομικοῦ .....	14	7020	άνεξ. Πόρτ Ντέ Μπούν 18 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 21 δι' Aruba
Πέτρος Ι. Γουλανδρής .....	άδ. Γουλανδρή .....	23	4693	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
Πέτρος Νομικός .....	Π. Νομικοῦ .....	13	4044	διηλθε Ηβραϊτάρ 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Πήγασος .....	G. Ν. Αουλόνη .....	15	1795	ἔφθ. Rochefort 16 'Ιουλ. και Σονάνς 24
Πήλευς .....	E. Χατζηλία .....	28	4695	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 17 'Ιουλ.
Πηνελόπη .....	Σπ. Παραμυθιώτη .....	19	6559	άνεξ. Σμύρνην 18 'Ιουλ. δι' "Απω 'Ανατολήν
Πίνδος .....	A. Λούζη .....	08	4360	ἔφθ. Ντακάρ 12 'Ιουλ. 'Επισκευή
Πλειάδες .....	άδελφ. Π. ιωνίου .....	18	4620	ἔφθ. 'Υμούντεν 9 'Ιουλ. (διά Πλέιτ)
Πολέμης .....	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ .....	09	1457	ἔφθ. Λισανδρόνα 7 'Ιουλ. και Νιούπορτ 20
Πολύκτωρ .....	Γ. Δρακούλη .....	14	4077	διηλθε Κον) λν 21 'Ιουλ., Σονές 26 διά Βασσόραν
Πολύμνια .....	E. Μιχαλιτσάνου .....	07	4937	διηλθε Ηβραϊτάρ 8 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Πόπη .....	Μιχ. Βερνίκου .....	96	1594	ἔφθ. Νοβορωσσίσικην 27 'Ιουλ.
Πόπη .....	Φ. Σιγάλα .....	94	2083	άργει Πειραιᾶ από 21 'Ιαν.
Ποσειδών .....	άδ. Πήγτα .....	09	3840	άνεξ. 'Αγίαν Μαρίναν 24 'Ιουλ. διά Λονδίνον
Ποσειδώνια .....	Δ. Γεωργοπούλου και P.-K.	09	3681	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες ρόδες 24 'Ιουλ.
Ρήνος .....	Λεων. 'Εμπειρίκου .....	19	4649	διηλθε Ηβραϊτάρ 24 'Ιουλ. διά Βορδό
Ρίτα .....	Γ. Πανά .....	01	2495	ἔφθ. 'Αμβούργον 20 'Ιουλ. και 'Αμστερνταμ 26
Ρίτα Χανδρή .....	Ιο. Δ. Χανδρή .....	14	4648	άνεξ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ. διά Νατάλ
Ρόκος .....	«Ιόνιον» Α.Ε. ....	18	6429	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 13 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 25
Ρόκος Βεργωτής .....	«Βεργωτής» Α.Ε. ....	19	5637	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.
Ρούλα .....	Μιχ. Καραγεωργη .....	99	1044	άνεξ. Γαλάτας 17 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ, ἔφθ. 27
Σαρωνικός .....	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου .....	12	3548	διηλθε Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουλ. διά Δουβλίνον
Σίφνος .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	17	2290	άνεξ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. και 'Αρχάγγελον 25 δι' 'Αγγλίαν
Σουλιώτης .....	Μαλάμου .....	17	4300	άνεξ. Χάμπτον ρόδες 22 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Σούνιον .....	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου .....	19	3054	διηλθε Μοντεβίδεο 16 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Σπύρος .....	«Αλγάπον» Α.Ε. ....	18	6629	άνεξ. Σικατούρην 30 'Ιουν. διά Σαΐγκόν, ἔφθ. 26 'Ιουλ.
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος .....	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου» .....	36	3341	ἔφθ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ. και Βαγκούνερ 25
Στάμος .....	Δ. Φαφαλιού .....	14	3801	άνεξ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Τόν. ναυπ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος	«Κάσος» Α.Ε.	25 4853	άνεγ. Χάμπτον φόδες 23 'Ιουλ. διά Χιλήν
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12 5528	άνεγ. Φονέζια 14 'Ιουλ. διά Σαγγάρων
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19 5250	διηλθε Σαμάνγια 21 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
Τάκης	Π. 'Αντέλα	04 1698	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Silloth, έφθ. 22
Τάμεσις	Λεων. Α. Εμπειρίου	14 3942	άνεγ. Ρουέν 13 'Ιουλ. διά Στέττιν, έφθ. 17
Τάνατίς	Ίδελφ. Συνοδινού	07 1545	άνεγ. Πειραιά 14 'Ιουλ. και Σφάξ 24 διά Ντιέπλην
Γαξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13 4221	διηλθε Σάν Τόμας 15 'Ιουλ. διά Γραμπεζ, έφθ. 26
Γάσις	«Μυρτίφων» Α.Ε.	13 4706	διηλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 21
Γάσος	«Εμι. Καραβία	01 3634	διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν, έφθ. 26
Γαύγετος	Κουλόθρου — Εμπειρίου	18 4295	άνεγ. Χάμπτον φόδες 14 'Ιουλ., Κρίστουπλ. 21
Τέτη	ειοί Γ. Σιγάλα	03 2747	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11 3658	εἰς Λιβόρον από 21 'Ιουν. 'Επισκενή
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09 1911	άνεγ. Πάτρας 29 'Ιουλ. διά 'Αιμέρσαν
Τουρλιανή	Γ. Ασημομάτη	19 2486	έφθ. Χέρνοναντ 17 'Ιουλ. και Σούντσβαλ. 24
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαπούραρου	03 3338	έφθ. Μασσάρια 21 'Ιουλ.
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14 4211	άνεγ. Χάμπτον φόδες 3 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04 3163	άνεγ. Στέττιν 26 'Ιουλ. διά Λένινγκφαρ
Υδραίος	Α. Κουλόνφα και Κ. Ξένου	02 4476	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Πειραιά, έφθ. 29
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22 2038	έφθ. Λονδίνον 16 'Ιουλ. και Ρόττερνταμ 23
Φακέθων	άδ. Λιβανού	13 4168	διηλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
Φαίκιας	Σπ. Παραμιθιώτη	15 7188	άνεγ. Μπουένος "Αϊόρες 16 'Ιουλ. διά "Αγ. Βικέντιουν
Φανερωμένη	Α. Βλαζάρη	08 3404	διηλθε Μαδέρας 20 'Ιουλ. διά Εύροπην
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04 2980	έφθ. Γερασανήν 9 'Ιουλ. και Τεργέστην 23
Φλώρα Νομικού	Λουζά Νομικού	21 2012	έφθ. Γαλάτα 7 'Ιουλ. (έφόρτ. 27 διά Ναύπλιον)
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18 5304	έφθ. Ρίον 'Ιανέψιον 24 'Ιουλ.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07 4043	έφθ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουλ.
Φώτης	Ν. Αυγιαρδοπούλου	12 3507	άνεγ. Μαργ. λιν 18 'Ιουλ., Κενγκλιν 23 διά Ρούέν
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρά	18 4465	έφθ. Ροζάριο 22 'Ιουλ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29 4386	άνεγ. Μπουένος "Αϊόρες 20 'Ιουλ. διά Σάν Λορέντζο
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14 3489	άνεγ. Πενσαρόλαν 14 'Ιουλ. διά Σουάντζ
Χίος	Εύαγγ. Νομικού	88 1356	"Ιδε: «ΘΗΡΑΣΙΑ»
Χλόδη	Ν. Αυγιαρδοπούλου	28 4641	έφθ. Αιμούνγον 12 'Ιουλ. και 'Αιμέρσαν 18
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτή	19 5209	διηλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέψιον
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13 5367	άνεγ. Γραμπεζ 21 'Ιουλ. διά Botwood
Χρικεανία	Μ. Καριβαλή	07 4843	διηλθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Πειραιά, έφθ. 21
Χρικεανίς	Γ. Λαυνόνδη	10 3396	έφθ. Σουάνς 17 'Ιουλ.
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. 'Ωνάση	19 5404	έφθ. Γράλεστον 7 'Ιουλ.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. 'Ωνάση	19 5439	διηλθε Χόργ. Κόργ. 27 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09 4798	έφθ. Λά Πλάταν 22 'Ιουλ.
Ωρωπός	Μαρη Εμπειρίου	13 3475	διηλθε Μοντεβίδεο 20 'Ιουλ. διά Ντακάρ

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

## ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Έλενη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κονιλουκουντή	21 1138	έφθ. Γαλάτα 16 'Ιουλ. (έφόρτ. 24 διά Καβάλλαν)
Κάμντεν Χίλλ ('Αγγλ.)	Α. Βλάσσο	18 4276	έφθ. Χουέλβαν 19 'Ιουλ.
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Κατάτου — Μαρζή	03 1601	άργει Πειραιά από 14 Μαρτ.
Κέιπερ ('Αγγλ.)	Ρ. Βεργωτή	05 687	έφθ. Μασσαλίαν 17 'Ιουλ.
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94 2483	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ. και Κωνγλιν 24 διά Ρωσσίαν
Μιρουπτάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζούλη και Σία	05 2539	άνεγ. Βρέστην 16 'Ιουλ. διά 'Ισπανίαν. Συνελήφθη
Μυριάμ ('Αγγλ.-τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21 7012	άνεγ. Νέαν 'Οφλεάνην 14 'Ιουλ. διά Βαρζελώνην
Νέλσων ('Αγγλικόν)	Σταύρο. Χριστοφορίδη	96 1437	άνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 13 'Ιουλ.. 'Αλγέριον 26 διά Σεβίλλην
Νοέμητ-Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρούσσανου	95 2499	έφθ. Σουσα 19 'Ιουλ. και άνεγ. 22 διά Βαλένθιαν
'Ολιού, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσο	20 4308	έφθ. Νέαν 'Οφλεάνην 6 'Ιουλ.
Πήραρλστον ('Αγγλ.)	Α. Βλάσσο	24 4895	άνεγ. Χάμπτον φόδες 21 'Ιουλ. διά Τοάρλεστον
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσο	22 3603	άνεγ. Μόμπιλ 9 'Ιουλ. διά Χαδάνναν
Ρίβερ Τάιν ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννην Λτδ»	20 1517	διηλθε Κωνγλιν 8 'Ιουλ. διά Νοβορωσσίσιον
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79 677	εἰς πλάνας 'Ανατ. 'Αφριζής
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσο	12 3629	διηλθε Ντούντζενς 4 'Ιουλ. διά Chekka
Σύδντον (Πιαναμ.)	Α. Βλάσσο	21 6958	έφθ. Μοντεβίδεο 15 'Ιουλ. και Ροζάριο 19
Τζέννην ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννην Λτδ»	12 1859	άνεγ. Βρέστην 16 'Ιουλ. διά 'Ισπανίαν
Τουσσίκια ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαραΐδη — Α. Δάλλα	03 1828	διηλθε Κωνγλιν 20 'Ιουλ. διά Βαρζελώνην
Χάργκυμπουρι ('Αγγλ.)	Ι. Βασιλείου—Α. Ιωανίδη	06 1781	έφθ. Βαρζελώνην 10 'Ιουλ.
Kumara ('Αγγλ.)	Α. Λούζη ζλ.ρ.	19 7926	εἰς πλάνας 'Ανατ. 'Αγριανήν
Scottish Prince, ('Αγγλ.)	Α. Ελληνική Α.Ε.	10 2897	"Ιδε: «ΑΘΗΝΑΙ», σημαία 'Ελληνική
Simonside, ('Αγγλ.)	άδ. Πατέος	20 4538	έφθ. Μαργ. λιν 4 'Ιουλ.
Stancourt, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	07 950	"Ιδε: «ΝΕΦΕΑΝΙΓΕΡΕΤΗΣ», σημαία 'Ελληνική
Staneroff, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	08 1407	διηλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. Μετων. «ΝΕΟΙ Π ΤΟΛΕΜΟΣ»
Stanbrook, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	09 1363	έφθ. Rivadesella 17 'Ιουλ.
Stanmore, ('Αγγλ.)	Γεώργ. Μανδολέων	19 1385	"Ιδε: «ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ», σημαία 'Ελληνική
Tembie Lane ('Αγγλ.)	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	28 4289	διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον («ΠΑΝΑΓΙΑ»)

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΚΕΡΚΥΡΑ  
EN

ΒΟΥΔΛΕΫ &amp; ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY &amp; CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΤΤΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)  
THA ΔΙΕΥΘ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS  
TΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-722 ABC. 5 & 6 MARCONI