

NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1937

Αρ. Φύλλου 160

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 160

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1937

Tὸ δεκαωνδέμερον

Ο πλοίαρχος και η θέσις του ἐπὶ τοῦ πλοίου

Ἡ παρὰ τοῦ Ὅγυπτουργείου τῆς Ναυτιλίας συσταθεῖσα μικτὴ ἔξι ἀφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν ἐπιτροπὴ διὰ τὴν ἐπειργασίαν τοῦ κανονισμοῦ τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας πρόκειται κατ' αὐτάς νά ἐπιληφθῇ τοῦ ἔργου τῆς. "Ἐχουσα ὑπὲρ φύν της προγενεστέρας ἀξιολόγους σχετικάς μελέτας, θὰ καθορίσῃ αὐτὴ τὰ ὑπηρεσιακά καθήκοντα καὶ τὰ δικαιώματα ἐνὸς ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος. Θὰ συντάξῃ δηλαδὴ τὸν καταστατικὸν χάρτην τῆς παρ' ἡμῖν ναυτικῆς ἔργασίας. Τὰς ἀπόφεις μας ἐπὶ τῶν ἀκολουθητῶν παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς κατευθύνσεων ἀνεπτύξαμεν ἥδη ἀρκούντων πειρατῶν τῆς προηγούμενας τεύχη. Ἔτοντοσμεν κυρίως τὴν ἀνάγκην, ὅπως ληφθοῦν ὑπὲρ φύν αἱ ἄγραφοι θαλασσοναὶ ἡμῶν παραδόσεις καὶ αἱ ἥδη κρατούσαι συνήθειαι, αἱ καθιερωθεῖσαι ἐπὶ δεκαετηρίδας εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ αἵτινες δὲν δύνανται νά θεωρηθοῦν ὡς ἀτονήσασαι ἀπὸ τὴν αὔξησιν τῆς χωρικτικήτος καὶ τὴν διέρυνσιν τῆς δράσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Οὕτω μόνον θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν σύνταξην κανονισμοῦ ἐφαρμοσίων ἐν τῇ πράξει, χωρὶς τὸν ἀναπόφευκτον σάλον, ποὺ θὰ προέλθῃ ἐκ τῆς εἰσαγωγῆς καινῶν ἐκ τῆς ἑνῆς νομοθεσίας δαιμονίων καὶ οὕτω μόνον θ' ἀποκαταστήσωμεν μίαν τάξιν πραγμάτων εἰς τὰ τῆς ἑσωτερικῆς διοικήσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων μας.

Θῷ ἡθέλαμεν ὅμως ιδιαιτέρως νά ἐπιστήσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ ἐνὸς σημείου, τοῦ καὶ σοθαρωτέρου, τοῦ ὑπὲρ σύνταξιν κανονισμοῦ. Πρόκειται περὶ τοῦ ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ καθορισμοῦ τῆς διοικητικῆς ἔχουσίας τοῦ πλοίαρχου ἔναντι τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν λοιπῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ καὶ περὶ τῶν καθηκόντων καὶ τῶν γενικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἔναντι τῆς πλοιοκτησίας, τοῦ φορτίου καὶ αὐτοῦ τοῦ Κράτους, τὰ συμφέροντα τῶν ὁπίων αὐτὸς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκπροσωπεῖ καὶ διαχειρίζεται. "Οταν πρὸ ἡμερῶν ἐπιτροπὴ ἔξι ἐπιλέκτων πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. καὶ ἀφοπλιστῶν, διακρινομένων διὰ τὴν γνώσιν τῶν καθ' ἡμᾶς ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ διὰ τὴν ἀνωτερότητα τῶν ἀντιλήψεων των, συνήλθεν εἰς συναπτάς εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον συνεδρίασεις, ἵνα μελετήσῃ καὶ διατυπώσῃ τὰς ἀπόφεις τοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ τοῦ κανονισμοῦ τῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐτονίσθη παρ' ὅλων ἡ ἀνάγκη, ὅπως κυρία κατευθυντήριος γραμμῆ, ἡτοις νά διήκη μέσω τῶν ἀρθρῶν καὶ τῶν διατάξεων τοῦ κανονισμοῦ, πρέπει νά είνει ἡ σαφής καὶ ἀπαρέγκλιτος ὑποχρέωσις τοῦ πλοίαρχου νά ἐφορεύῃ οὗτος ἐπὶ ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῆς ἔργασίας κάθε μέλους τοῦ πληρώματος, ὡς μόνος ὑπεύθυνος τῆς καλῆς καὶ ἀπροσκόπου διεκπεραιώσεως τοῦ ταξιδίου.

Ἀλλὰ διὰ νά ἀναλάβῃ τὰς εὐθύνας ταύτας καὶ νά ἀνταποκριθῇ εἰς αὐτάς ὁ κυβερνήτης ἐνὸς σκάφους, διὰ νά δυνηθῇ νά ἐπιβάλῃ εἰς τοὺς ὑπὲρ αὐτὸν τὸν σεβασμὸν τῶν ὑπηρεσιακῶν ὑποχρεώσεων των, διὰ νά ἐπιτύχῃ συνοχὴν εἰς τὴν ἔργασίαν, τάξιν καὶ πειθαρχίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου του, διὰ νά ἐνσακήσῃ τέλος τὰ καθήκοντα του, δὲν ἀρκεῖ μόνον ἡ προδιαγραφὴ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοίαρχου. Προϋποτίθεται, ὅτι θ' ἀποκτήσῃ οὗτος σαφῆ καὶ θετικά διοικητικά δικαιώματα. Εἰς τὸν κανονισμὸν τῆς ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας, ἐνῷ θὰ ἀνατίθεται εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ εὐθύνη τῶν γενικωτέρων λειτουργιῶν τοῦ πλοίου, πρέπει νά καθορίζεται καὶ η θέσις αὐτοῦ ἔναντι τοῦ πληρώματος, τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τῆς Κρατικῆς ἀκόμητης διοίκησης πρὸς τὴν ἀποστολὴν καὶ τὰ καθήκοντα ἐνὸς κυβερνήτου ὡκεανοπόρου σκάφους, πέραν τῶν χωρικῶν ὄδατων καὶ τῶν γειτονικῶν θαλασσῶν κινουμένου καὶ μὴ ὑποκειμένου εἰς τὸν ἄμεσον διοικητικὸν ἔλεγχον τῶν ἀρμοδίων Λιμενικῶν ἀρχῶν. Ἡ ιεραρχική,

δηλαδή, θαθιμίς, ἐπὶ τῆς ὁποίας θὰ ἴσταται ὁ πλοίαρχος δὲν θὰ καθορίζεται ἀπλῶς, ὡς ή ἀνωτάτη. Ἀπὸ τῆς θαθιμίδος αὐτῆς ἐνασκῶν τὰ καθήκοντά του, δέον νά πειριθληθῇ οὗτος καὶ μὲ ἔξουσίσιαν διοικητικὴν ἀνάλογον, μὲ γόγτρον ούσιαστικὸν καὶ μὲ πειθαρχικὰ δικαιώματα, ίκανα ἄμεσον ἐν ἀνάγκῃ ἐπιδίδοσιν νά ἀσκήσουν διά τοὺς ἐπιλήματας τῶν καθηκόντων των. Πρέπει τὸ κύρος τοῦ πλοίαρχου διά σαφῶν ἐν τῷ κανονισμῷ διατάξεων νά ἔξυψωθῇ μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε οἱ ὑφιστάμενοι ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ μελή τοῦ κατωτέρου πληρώματος νά ἀποβλέπουν πρὸς αὐτόν, ὡς τὴν μόνην ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀνωτέραν ἔξουσιαν.

"Οταν θὰ δώσωμεν εἰς τὸν ὑπεύθυνον διά τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους τὰ μέσα, διὰ τῶν ὁπίων θὰ ἡμπορέσῃ οὗτος ἀπροσκόπως εἰς κάθε περίστασιν νά ἐφαρμόσῃ τὰς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ καὶ τὰς ἔξι αὐτοῦ ἀπορρεούσας ὑποχρεώσεις ἐνῷς ἐκάστου, τότε θὰ ἔχωμεν καὶ τὸ δικαιώματα νά ζητήσωμεν ἀπὸ τὸν πλοίαρχον εὐθύνας καὶ νά καταστήσωμεν τοῦτον ὑπόλογον διά τὴν ὅλην ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίαν. "Οταν τὰς ἀπόφασεις καὶ τὰς διατάξας τοῦ πλοίαρχου πειριθάλωμεν μὲ τὸν μπρέποντα σεβασμόν, θέσωμεν αὐτάς ὑπεράνω πάσης ἀμφισθήτησεως καὶ καταπάσῃ πλέον ὁ διασυρμός τοῦ ἀξιωμάτος του καὶ τῆς ἀξιοπρεπείας αὐτοῦ, τότε, ἐνῷ αὐτομάτως ή νοοτροπία τῶν πληρωμάτων ἄρδην θὰ μεταβληθῇ, θὰ δικαιούμεθα καὶ νά ἔλπιζωμεν ἐπὶ τὴν εὑρυθμον, τὴν ἀποδοτικὴν ὑπὲρ τῆς προαγωγῆς τῆς Ναυτιλίας μας, λειτουργίαν τῆς ἑσωτερικῆς διοίκησεως τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου. Δι' δλους, ἀπὸ τοῦ ἀφοπλιστοῦ, τοῦ ἀνωτέρου καὶ κατωτέρου πληρώματος, μέχρι καὶ αὐτῶν τῶν Κρατικῶν ὄργανων, ή θέσις τοῦ πλοίαρχου πρέπει νά είνει ἀπαρασαλεύως σεβαστή. Θέσις ἀνωτέρου λειτουργοῦ, ἐπιφορτισμένου νά πειρφοροῦ ὅχι μόνον τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ νά διαφυλάσσῃ αὐτὸν τὸ γόγτρον τῆς ἑθνικῆς ἡμῶν σημαίας εἰς τὴν ἔνην.

Δεινὴν κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπέστη τὸ πλοιαρχικὸν ἀξιωματικὸν ἔκπτωσιν. Ἀναγκαίαν θεωροῦμεν τὴν διαπίστωσιν αὐτήν, διότι πολλὰ τῆς διοικητικῆς κακοδαιμονίας τοῦ Ελληνικοῦ φορτιγοῦ δυναμέθη ἐξ, αὐτῆς νά ἐμπνεύσωμεν. "Ὑπεύθυνοι καὶ συνεργοὶ εἰς τὴν ἔκπτωσιν ταύτην είνει ὅλοι οἱ ὀπωδόπτη ποσέσιν ἔχοντες μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ οἱ διαχειρισθέντες τὰ διοικητικὰ αὐτῆς πράγματα.

Τὸ Κράτος πρῶτον, ὅχι τὸ σημερινόν, ἀλλὰ τὸ καταδημαγωγόμενον τοῦ προσφάτου παρελθόντος, μετέχει τῶν εὐθυνῶν, διότι ὑπὸ τὴν ἐπίτρεψιν τῶν γνωστῶν περὶ ἀκράτων ἐλευθερῶν τοῦ ἀτόμου φθοροποιῶν θεωριῶν, ἀφῆκε νά δημιουργηθῇ εἰς τε τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα ή πεπλανημένη ἀντιληφτικής, διότι ὁ πλοίαρχος ἐν τῇ ἐνασκήσει τῶν καθηκόντων του είνει «πρῶτος ἐν ίσοις». Τὴν ἀντιληφτικήν, ήτις πρόρριζα ἐκλόνισε τὴν καλήν διοίκησην τῶν πλοίων μας, διὰ σχεδίων ἀκόμητης νόμων ἐπέζησάν τινες νά καθιερώσουν, ἀτίνα δύμας εὐτυχῶν δὲν ἐπέτειον τὴν νομοθετικήν κύρωσιν. Παραστάται τῆς κρατικῆς διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας, ἐπίσημός πως κατέχοντες θέσιν εἰς ὁργανισμούς δημοσίου δικαίου, ἔφθασαν εἰς τὸ παρελθόν μέχρι τοῦ σημείου νά ὄμιλοῦν καὶ νά γράφουν περὶ διαδικής διακυβέρνησεως τοῦ πλοίου καὶ νά ὑποστηρίζουν τὸν περιορισμὸν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ πλοίαρχου, προσδίδοντες οὕτω τὸν τόνον τῆς χαλαρώσεως τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς καταρρακώσεως τοῦ πλοιαρχικοῦ γοήτρου.

Οὐχί μικροτέραν εὐθύνην ὑπέχουν καὶ οἱ ἀφοπλισταί. Τινὲς ἔξ αὐτῶν ἐπίστευσαν κακῶς, διότι ὁ κυβερνήτης ἐνὸς πλοίου, διά τοὺς διοικητικούς σκάφους, οὐδεὶς θεωρίας νά τελειώσει τὰς διατάξεις τοῦ πλοίου, πρέπει νά οἰκονομίας καὶ μόνον στενάς ἀντιληφτικές των, νά είνει τοφλόν ὄργανον τῶν πάσης φύσεως ἐπιδιώξεων των, ἀνεξαρτήτως τῆς ἐπαγγελματικῆς του καταπτίσεως, τοῦ ήθους καὶ τῆς ἀνωτερότητος τῆς ὄλης αὐτοῦ παραστάσεως. Είνει καὶ οἱ ἀφοπλισταί ὑπεύθυνοι τῆς ἔκπτωσεως τοῦ πλοιαρχικοῦ ἀξιωμάτος, διότι νομίζοντες, διότι ἀποτελεσματικῶς προήσπιζαν τὰ συμφέροντά των

διά τοῦ πατριώτου μόνον ἡ συγγενοῦς πλοιάρχου, ὑπέθαλψαν πολλάκις τὴν ἀμάθειαν καὶ τὸν τυχοδιωκτισμόν. Ὁ κάθε ναυτίλλομενος εὐχερῶς ἤδυνατο, ἔχων τὰς πατριωτικὰς περγαμηνάς, τὰς ἐξ ἀγχιστείας συγγενείας καὶ τὴν εὑνοιαν τοῦ πλοιοκτήτου του, νά φάσῃ μέχρι τῆς πλοιαρχίας, ραγδαίως προαγόμενος, χωρὶς νά ὑποστῇ τὴν θάσαν τῆς μακρᾶς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας εἰς τὰς κατωτέρας θαθιδάς τῆς ναυτικῆς λειαρχίας. Στερούμενος γενικωτέρας ἔγκυκλοπαδικῆς μορφώσεως καὶ πλήρους ἐπαγγελματικῆς τοικύτης, μετεπήδα ἐντὸς βραχέος χρονικού διαστήματος ἀπὸ τὴν «πλώρην» εἰς τὴν γέφυραν. Παρέστημεν οὕτως εἰς τὴν πλοιαρχοποίησιν ἀνθρώπων ἀνικάνων καὶ ἀναξίων νά θασάσουν τὸ ἀξιώμα, ἀνθρώπων, οἵτινες μηδένα ἄλλον ἔταξαν σκοπὸν τῆς δράσεώς των παρὰ τὸν ταχυπλούτισμὸν καὶ τὴν κερδοσκοπίαν.

Τούναντίον, ὁ καλός, ὁ ἔξιδιασμένης μορφώσεως πλοιάρχος ἡ καὶ ἀξιωματικὸς καταστρώματος, ὁ μὴ ἔχων τοπικιστικούς ἢ συγγενικούς δεσμούς μὲ ἐφοπλιστάς, ἔχων δόμως εἰς τὸ ἐνεργητικόν του πειραν μακράν καὶ ἐμφορόμενος ἀπὸ θασεῖαν τῆς ἀποστολῆς του συνείδησιν δὲν ἦτο πάντοτε ἀρεστός, δὲν προήγετο τόσον εὐχερῶς, δὲν ἀπελάμβανε μεταξὺ ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς αὐτῆς εὐνοίας μὲ τοὺς συμπατριώτας των πλοιάρχους.

Ἐπῆλθε κατόπιν ἡ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη διόγκωσις τῆς Ναυτιλίας μας, ἡτίς στελέχη διπλάσια τοῦ προπολεμικοῦ ἀπῆτησε καὶ οὕτως οἱ πάντες, οἱ καλοὶ μετά τῶν κακῶν, οἱ ἴκανοι μετά τῶν ἀνικάνων, οἱ μορφωμένοι μὲ τοὺς στερουμένους καταρτισεως ἐπέθησαν τῶν πλοιών, ἐπλοιάρχευσαν καὶ κυθεροῦν ἥδη αὐτά. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης ἀνωμάλου ἔξελιξεως εἰς τὰ τῆς προαγωγῆς τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ εἶνε γνωστά, δι' ὅσους τούλαχιστον ἐγγύτερον παρακολουθοῦν τὰ ναυτιλιακὰ ἡμῶν πράγματα. Ἔγκαταλείψεις πλοιών ἀδικιολόγητοι, λιποψυχίαι κατὰ τὴν ἀκτέλεσιν τοῦ καθήκοντος, ἀθάραισι καὶ ζημιάι εἰς τὰ φορτία ἐκ κακῶν χειρισμῶν καὶ ἔξιλεψίων στοιχείωδους προνοίας διὰ τὴν καλλιν αὐτῶν μεταφοράν, συχνότης θαλασσίων ἀτυχημάτων, συμπεριφορά ἀνοκειος πρὸς τοὺς ψισταμένους, παράστασις κατωτέρω καὶ ναυκλήρους ἀκόμη, οἰκονομίαι ἀναξιοπρεπεῖς, διαμαρτυρίαι καὶ ἐξεγέρσεις τῶν πληρωμάτων, ἔξευτελισμός τοῦ γοήτρου τοῦ πλοιαρχικοῦ ἀξιώματος ἔναντι ξένων καὶ ἡμετέρων, σχόλια δυσμενῆ, καθαπτόμενα ἀδίκως τῆς πότεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἰδού τινά ἐκ τῶν δλεθρίων ἀποτελεμάτων, ἀτίαν οὐκ δίλγον συνέτειναν καὶ εἰς τὴν ἔξιαρθρωτικὴν τῆς διοικήσεως τῶν πλοιών μας κακοδαιμονίαν. Ποσάκις εὑρέθησαν αἱ στήλαι αὐταὶ εἰς τὴν σκληράν ἀνάγκην νά ἐπικρίνουν τὰς κερδοσκοπικὰς διαθέσεις ἐνίων πλοιάρχων, δίλγον, ἐλαχίστων εὐτυχῶν καὶ ποσάκις μὲ λόπην μας κρίσεις δυσμενεῖς κατεχωρίσαμεν κατ' αὐτῶν, ὀδυσσεύμενοι ἀκριθῶς ἀπὸ τὴν ἀντιληψιν, ἀφοῦ δὲ κολασμός τῶν κακῶν πράξεων δὲν ἐνησκεῖτο παρ' οὐδενός, νά ἐπιδιώξωμεν ἡμεῖς τούτον διὰ τῆς δημοσιότητος.

Ἄν δικαίως οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐφήρμοζαν σκληράς κατὰ τῆς ἀνικανότητος καὶ τῆς ἀπρεπείας ἐνίων πλοιάρχων κυρώσεις, ἀν δὲν ἡνείχοντο συχνά τὴν ἀνεπάρκειαν καὶ δὲν συνεχώρουν τὰ σφάλματα, ἀν ἀπέλυσον κάθε πλοιάρχον, ἀδιαφόρως ἀν οὗτος ἡ συγγενής ἡ πατριώτης των, ἀφ' ης στιγμῆς αἱ πράξεις του κατεδείκνυαν τὴν κατωτέρωτα τοῦ ήπιαν καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς του καταρτισεως, αὐτομάτως θά ἐπήρχετο ἡ ἔκκαθαρίσιας τῶν στελεχῶν τοῦ πλοιαρχικοῦ σώματος, θά προσεδίδετο ὁ τόνος τῆς ἐπιθραβεύσεως τῶν σεμῶν τοῦ κύματος ἀγωνιστῶν, τῶν πλήρη ἔχοντων τὴν συναίσθησιν τῆς θέσεως καὶ τῆς ἀποστολῆς των, θά καθίστατο δὲ ἀντιληπτὸν εἰς δλούς, οἵτις ἡ ἀμέλεια τοῦ καθήκοντος καὶ αἱ ὑπερβασίαι τιμωροῦνται αὐτηστῶρας καὶ δύνανται ἀκόμη ν' ἀναστέλουν τὴν σταδιοδρομίαν ἐνὸς πλοιάρχου.

Πρὸς τοὺς πλοιάρχους ἀκριθῶς τοὺς τιμῶντας τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν, τοὺς ἀποτελοῦντας εὐτυχῶς τὴν πλειονότητα, πρὸς τοὺς διατηρήσαντας πάντοτε ψιφλά τὸ πλοιαρχικὸν ἀξιώμα, πρέπει δὲ ἐσωτερικὸς κανονισμός νά προσδώσῃ τὸ ἀνάλογον πρὸς τὰς εὐθύνας, πρὸς ἐπωμίζοντας οὗτοι, κύρως, νά ἐπιβάλῃ τὸν σεθαμόν εἰς τὸ ἔργον των καὶ πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὰ κάτω. Ἀνυψοῦντες τὸν πλοιάρχον εἰς δὲ ἐπίπεδον τοῦ ἀρμόδοι, διπλίζοντες αὐτὸν μὲ ἀνάλογον πειθαρχικὸν ἔξουσίαν, θά ἀποκαταστήσωμεν τὴν πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν πλοιών, θά ἐπανεύρωμεν τὴν φυγαδευθεῖσαν τάξιν καὶ θά ἔδρωσισμεν τὴν ἀπόδοσιν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Ἄς ἀπαλλάξωμεν αὐτὸν κάθε ἀλλοτρίου πρὸς τὰ κύρια του ἔργα καθήκοντος, ἃς παύση νά εἴνε ὁ τροφοδότης τοῦ πληρώματος, ἀφοῦ καὶ ἡ τροφοδοσία τόσον συνέτεινεν εἰς τὸν διασυρμὸν τῆς θέσεως τοῦ πλοιάρχου. Ἅς μισθοδοτήσωμεν αὐτὸν καλῶς καὶ ἃς τοῦ παράσχωμεν πᾶσαν διευκόλυνσιν εἰς τὴν ἐνάσκησιν τῶν καθηκόντων του, μὲ τὴν πεποίθησιν, οἵτις τὴν δρῆν οὕτως ἀκολουθοῦμεν δόδον διὰ τὴν διοικητικὴν εὐρυθμίαν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοιού.

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

Telegrams: ERGON
Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat
AMSTERDAM C.

Κρούσματα ἄξια προσοχῆς

Ἐξεδικάσθησαν κατ' αὐτάς πρὸ τῶν παρ' ἡμῖν δικαστηρίων ἡ τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ συζήτησιν ἐνδιαφέρουσαι ναυτικῆς φύσεως ὑποθέσεις. Τινὲς ἐξ αὐτῶν δὲν ἀναφέρονται μόνον εἰς ὑλικά συμφέροντα σημαντικά, ἀλλὰ ἐνέχουν καὶ τοιαύτην πρωτοτυπίαν εἰς τὰ περιστατικά, ἐξ ὧν προεκλήθησαν, ώστε νά μὴ πιστεύωμεν εὔβολον τὸ ἔργον δικαστοῦ, μὴ ἐξειδικευμένου εἰς τὸ πολύπλοκον τῶν συνθηκῶν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Θ' ἀναπτύξωμεν διὰ διλγών τὸ ιστορικὸν δύο ἐκ τῶν ὑποθέσεων αὐτῶν, ἵνα ἔκ τῶν λεπτομερειῶν των καταδειχθῆ ἐναργεστέρα ἡ ἀνάγκη, διποταὶ εἰς δικαστάς ἰδιαίτερως ἔγκυφαντας εἰς τὸ ναυτικὸν δίκαιον, ἐνημερωμένους εἰς τὴν πρόσφατην ξένην νομολογίαν.

Μία τῶν ὑποθέσεων εἶνε ἡ τοῦ ἀτμοπλοίου «Κονίστρα». Τὸ φορτήγον μας τοῦτο ἐναυλώθη πρὸ μηνῶν διὰ τὴν μεταφοράν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης εἰς Βαρκελώνην φορτίου 5.500 τόννων περίπου γαιανθράκων καὶ ἀνθρακίτου. Πράγματι τὸ σκάφος ἐφότωσεν εἰς θεοδόσιαν καὶ ἀνεχώρησεν ἐκεῖθεν τὴν 30ην Μαρτίου κανονικῶς διὰ τὸν προορισμὸν του. Ἀντὶ δόμως δὲ πλοιάρχος νά ἀκολουθήσῃ τὴν συνήθη διὰ παρόμιο πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον ταξίδια πορείαν, πρὸς ἀποφυγὴν ίσως τῶν ηφαιστιών τοῦ Καρπάθου προσήρχεν. Ἰταλοὶ ναυαγοσόσται ἀνείλκυσαν τὸ σκάφος καὶ ἐρρυμούλκησαν αὐτὸν τὴν 22αν Ἀπριλίου εἰς Μπιζέρταν. Ἐκεῖθεν μετά τὴν ἐκτέλεσιν προσωρινῶν τινῶν ἐπισκευῶν καὶ τὴν κατάθεσιν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ σκάφους, τῆς αἰτηθείσης ἐγγυήσεως διὰ τὰ σῶστρα, τὸ «Κονίστρα» ἀνεχώρησε κατὰ τὰς ἀρχὰς πλέον τοῦ Ιουνίου μὲ περορισμὸν, ώς ἐφαίνετο, τὴν Μασσαλίαν. Σημειωτέον, ὅτι οἱ παραλήπται τοῦ φορτίου δὲν κατέθεσαν ἐγγύήσειν εἰς τοὺς ναυαγοσόστας, διότι ἀσφίστως κατωνομάζοντο εἰς τὰ φορτωτικά ἔγγραφα, καὶ δὲν ἐνεφανίσθησαν εἰς Μπιζέρταν διὰ νά περιφρύσουσιν τὰ συμφέροντά των. Τὸ σκάφος δόμως, δὲν ἐφθασεν εἰς Μασσαλίαν. Προσήγγισεν εἰς Λά Γκουλέττη, λόγῳ τῆς ἀρνήσεως τοῦ πληρώματος νά συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον, ὅποτε καὶ δὲ πλοιάρχος, ἐρειδόμενος εἰς τὴν ἀρησίν ταύτην τοῦ πληρώματος, ἐστρέψε τὸ σκάφος του πρὸς τὸν Πειραιά, ἐγκαταλείψας πλέον τὴν τόσον περιπτειώδη μεταφοράν. Εἰς Πειραιᾶ ἐφθασε τὴν 24ην Ιουνίου.

Ἐξητήθη τότε ἀρμοδίως ἡ ἄδεια μεσεγγυήσεως τοῦ φορτίου διὰ τὴν κάλψιν τῶν ἀπατησεων τοῦ πλοίου. Ἡ ἄδεια, δόμως αὐτῆ δὲν παρεοχέθη, διότι εἰς τὸν πλοιάρχον προεβλήθη τὸ λογικὸν ἐρώτημα, πῶς καὶ διά ποιους λόγους τὸ σκάφος ἐμφόρον τούσινεται εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, τόσον μακράν τοῦ προορισμοῦ του. Προσφυγὴ τότε ἐγένετο εἰς τὸ Πρωτοδικεῖον Ἀθηνῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκεῖ ἡ αἴτησις περὶ μεσεγγυήσεως τοῦ φορτίου ἀπερρίφθη, ἡ αὐτὴ δὲ ἀπορία διὰ τὴν ἐγκατάλεψιν τοῦ ἀνειλημμένου ταξίδιου ἐγενήθη. Σημειωτέον ὅτι αἱ πρὸς τὰ δικαστήρια ἐνέργειαι τῶν πλοιοκτηῶν ἐγένοντο εἰν ἀπουσίᾳ παντός ἀντιδίκου. Οἱ κατόχοι τῶν φορτωτικῶν, παραλήπται τοῦ φορτίου ήσαν ἀγνωστοί καὶ δὲν είχον ἐμφανισθῆ, ίσως διότι ἤγνουσαν καὶ τὴν τοῦ φορτίου των, τοῦ ὑπόλοιπον διλαβόντα ναύσιν διὰ τὸ μέχρι Βαρκελώνης συμφωνηθὲν καὶ μὴ πειραθὲν ταξίδιον, τῶν ἐκ τῶν καθυτερήσεων ζημιῶν καὶ τῆς συνεισφορᾶς τοῦ φορτίου εἰς τὴν γενικήν ἀθαρίσιαν. Τὸ γαιανθρακοφορτίον οὔτως ἔξεφορτωθή εἰς τὰς φορτηγίδας καὶ ἡδη οἱ πλοιοκτήται προσέφερον τοῦτο πρὸς πωλήσιν—ἐν τίνι δικαώματι—εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πειραιῶς! Οικοθεν πλέον νοεῖται, ὅτι ἡ ἀδεια τούτου, ὑπολογιζούμενη εἰς 9.000 λιρῶν, πρόκειται νά καλύψῃ τὰς ἀπατήσεις πλοίου καὶ ναυαγωστῶν. Αὐτὰ ἐν διλγώις εἶνε τὰ κατά τὴν ὑπόθεσιν ταύτην περιστατικά.

Εἰς παρομοίας ὑποθέσεις, ποὺ θά ἔξεδικαζοντο π. χ. πρὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων, ἡ πρώτη ἐρώτησις, ἡτὶς ἀφεύκτως θ' ἀπηνθύνετο πρὸ τὸν πλοιάρχον θ' ἀνεφέρετο εἰς τὸ ζῆτημα τῆς τηρήσεως τῆς κανονικῆς πορείας τοῦ σκάφους. Θά ἐπεζητεῖτο νά ἔξακριθωθῇ, ἂν ἡ κατεύθυνσις ποὺ ἡ ηκολούθησεν ὁ πλοιάρχος ήτο ή συνήθως τηρουμένη διὰ τὰ πρὸς τὴν ίσταντας κατέδιον καὶ ἀν δὲν ἐπρόκειτο περὶ παρεκκλίσεως, ὅποτε οὐδεμίαν ἡδύντα νά ὑπέχῃ εὐθύνην τὸ φορτίον διὰ τὴν ἐπελθούσαν ἐκ τῆς προσαράξεως ἀθαρίσιαν καὶ τὰς ἐκ ταξίδις ζημιας τοῦ σκάφους. Τὸ δεύτερον ἐπίσης σημαντικόν σημεῖον ποὺ θά ἔξεταζετο ἀπὸ τὸ Δικαστήριον, θ' ἀφεώρα τὴν ἐγκατάλεψιν τοῦ πειρατέως ἐκ Μπιζέρταν πλοῦ τοῦ σκάφους διὰ τὸν προορισμὸν του καὶ τὸν αὐθάριστον ἐπιστροφήν του εἰς Πειραιᾶ. Ὁ λόγος τῆς ἀρνήσεως τοῦ πληρώματος νά συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον μέχρις ίσταντας ήτο ἀρκετός διὰ τὴν διάρρηξιν τῆς συμφωνηθείσης μεταφορᾶς; Πρόσθετος μισθός πιθανὸν νά παρείχετο εἰς τὸ πληρώμα, ἀλλοδαποὶ εἰς Μπιζέρταν ή ἀλλαχοῦ δυνατόν νά ἐναυτολογούντο, πάντως τὸ ταξίδιον θά ἐπρεπε νά ἐκτελεσθῇ.

ἢ νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ φορτίον, ἐν περιπτώσει ἀνωτέρας θίας, εἰς τὸν πλησιέστερον πρός τὸν προορισμὸν τοῦ σκάφους λιμένα, δοτις ὅμιλος δὲν ἥτο δὲ Πειραιεύς. Ἔκει, εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, εἰς Μασσαλίαν λ. χ., αἱ πιθαναὶ ἀπαγῆσεις τοῦ πλοίου θά διηθετοῦντο, ἔστω καὶ δικαστικῶς.

Τὰ δύο ταῦτα οημεῖα θά ἔθάρυναν οημαντικῶς εἰς τὴν ἀπόφασιν τῶν Ἀγγέλων δικαστῶν. Ἡ διακρίσις των θά ἐτιθεῖται προϋπόθεσις καὶ δὲν δυνάμεθα νὰ γνωρίζωμεν τάξ συνεπείας καὶ τάξ εὐθύνας τοῦ πλοίου, ἀνάπεικνυτο ἡ παρέκκλισις καὶ ἀδικαιολόγητος ἐκρίνετο ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ ἀνάληφθέντος ταξιδίου.

七

Δευτέρα ύπόθεσις, ήτις συνεζητήθη πρὸ ἡμερῶν ἐνώπιον τοῦ κ. Προέδρου τῶν ἐν Πειραιεῖ Πρωτοδικῶν, είναι η ἔξης:

Τό Έλληνικὸν φορτηγὸν ἀπὸ τῆς Τέτης τοῦ κ. Σιγάλα ναυλωθὲν παρὰ τῆς ἐν Ἀμέρερο Ἐταιρίας «La Generale» ἔφορτωσε κατ' Ἀπρίλιον ἐν Γούνια 4200 περίπου τόννους σιδηροτροχίων δίξιας £ 40,000, ὡς ἔγγιστα, διὰ τὸν λιμένα Βατούμ. Φορτωτικὴ ἔξεδθη εἰς παραλαβὴν τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας τοῦ Ἰράν. Τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς Βατούμ τὴν 13ην Μαΐου, ἀπὸ τῆς ἐπομένης δὲ τὸ ἐπίσημον Σοβιετικὸν Γραφεῖον, τὸ ὅπου ἐκτελέσθησαν τὰς πρακτορεύσεις καὶ παραλαβᾶς φορτίων, ἀνεκόνωσεν ἔγγραφως εἰς τὸν Πλοιαρχὸν, ὅτι κατ' ἀπόφασιν τῆς Ρωσικῆς Κυβερνήσεως δὲν θὰ ἐπιτραπῇ εἰς αὐτὸν ἡ ἔκφορτωσις τοῦ διὰ τὸ Ἰράν προοριζομένου φορτίου του.

Οι ναυλωταί και φορτωταί ήρξαντο ένεργειών διά νά επιτύχουν τὴν ἀδειαν ἐκφορτώσεως. Ἐπὶ τῇ προόψει ὅμως ἀποτυχίας, οἱ ναυλωταί προέβησαν εἰς ἔναρξιν διαπραγματεύσεων μετά τῶν πλοιοκτήτων διά νέαν ναύλωσιν πρὸς μεταφοράν τοῦ φορτίου εἰς Bender Shapour (Περσικός Κόλπος). Αἱ διαπραγματεύσεις αὗται δὲν κατέληξαν εἰς συμφωνίαν. Ἔνεκα τούτου οἱ ναυλωταί ἐπλεγράφησαν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὴν 31ην Μαΐου καὶ τὴν 2αν 'Ιουνίου, διὰ καθίσταται ἀδύνατος ἐπὶ τοῦ παρόντος ἡ ἐκφόρτωσις εἰς Βατούμ καὶ ἐξήτησαν παρὰ τοῦ πολιάρχου, ὅπως ἐκφορτώσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντζῆς ἡ Κωνσταντινουπόλεως. Συνάμα ἐδήλωσαν, διὰ ἃμα τῇ τοιαύτῃ ἐκφορτώσει καὶ μετά τὴν καλὴν καὶ ἀκριβῆ παράδοσιν τοῦ φορτίου ἢθελον πληρώσει τὸ ὑπόλοιπον τοῦ συμπεφωνημένου ναύλου ἐν Λονδίνῳ κατὰ τοὺς δρόους τοῦ ναυλοσυμφώνου, διά πᾶσαν δὲ ἄλλην ἀξίωσιν τοῦ πλοίου παρεῖχον ἐπίσης ἔγγυόσιν εἰς Λονδίνον. Ὁ πλοιάρχος παρὰ τ' ἀνωτέρω παρέμεινεν ἔξω τοῦ λιμένος τοῦ Βατούμ— διότι οὔτε νά εἰσπλεύσει εἰς αὐτὸν ἐπετράπη — μέχρι τῆς ηγετοῦ Ιουλίου, ὅποτε, ἐπειδὴ ἐίχεν ἀνάγκην τροφῶν καὶ γαιαράκων ἀπέπλευσε πρὸς ἐφοδιασμὸν εἰς Ζογκούλδακ καὶ μετά τοῦτο ἐπλευσεν εἰς Πειραιᾶ, ὅπου καὶ ἐφθασε τὴν 15ην 'Ιουλίου.

Εις τὸν τελευταῖον τοῦτον λιμένα ὁ πλοιάρχος ἔζητος τὴν 21ην Ἰουλίου ἐ. Ἑ. τὴν μεσεγγύοιν τοῦ φορτίου πρὸς τὸν σκοπὸν, ὅπως παραδοθῇ εἰς τὸν μὴ ἐμφανιζόμενον παραλήπτην μετά τὴν πληρωμὴν τῶν κάτωθι ἀπατήσεων τοῦ πλοίου: 1) Ἐπιστάλαι ἐν Βατούμ πρὸς £ 30 διά ἡμέρας 10 % £ 315. 2) Παρακρήτησις τοῦ πλοίου ἐν Βατούμ ἐπὶ 31 ἡμέρας πρὸς £ 100 ἡμεροϊῶς, £ 3100. 3) "Ἐξόδα παραμονῆς ὑπ' ἀτμὸν πρὸς £ 26 ἡμεροίως, £ 1412. 4) Ναῦλος Βατούμ — Πειραιῶς κλπ. £ 2510. 5) Διάφορα ἀλλὰ ἔξιδα £ 500. 6) Ὑπόλοιπον ναύλου Γδύνιας — Βατούμ £ 1540.

Τά προκύπτοντα έρωτήματα ἐκ τῆς δηλησ ώς ἀνωτέρω ὑποθέσεως δίνονται νά συνοισθισθοῦν εἰς τὰ ἔξης:

θεοεργάς θυνανταί τα συνοφισσόντων εἰς τα εἰς;

1) 'Ο Πλοιάρχος, ἐφ' ὅσσον ἐδόλῳθή εἰς αὐτὸν κατηγορηματικῶς παρά τῶν ἀρχῶν ἐν Βατούψῃ ἀπό τῆς 14ης Μαΐου, διτὶ δὲν ἐπιτρέπεται ή ἐκφόρτωσις, ἐδίκαιολογεῖτο νὰ παραμείνῃ εἰς Βατούψη, ἀφοῦ μάλιστα ἀπό τῆς 31ης Μαΐου ἐ. ἐ. ἔλασθεν ἐντολὴν τῶν ἐνδιαφερομένων διά τὸ φορτίον, ὅπως πλέυσῃ τὸ πλοῖον εἰς Κωνσταντίνου, καὶ ἐκφόρτωσον ἔκει.

σταντζαν και εκφορτωση εκει;
· Ή εν τη φορτωτηκη αναγνωριζουμενη ελευθερια εις τον πλοιαρχον να παραμεινη η σχι εις τον απηγορευμενον λιμενα παρεχει αυτω δικαιωμα οδικαιολογητου παραμονής και κατά μειζονα λόγον παρέχει αυτω δικαιωμα άποζημιώσεως;

2) Παρουσιάζομενοι τοιούτου κωλύματος ἐκφορτώσεως (ἀπαγόρευσις τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν) εἶναι ύποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου νὰ πλεύσῃ εἰς γενικούν λιμένα πράττων τὸ συμφερώτερον διὰ τὸ φορτίον· Διὰ τὸν νέον τούτον πλούσιον διπλοίαρχος δικαιοῦται θεσμίας ἀποζημιώσεως· Ἐν πάσῃ δημοσίᾳ περιπτώσει δὲ πλούσιον οὕτως ἐμποδισθέντος πλοίου τερματίζεται εἰς τὸν νέον λιμένα καὶ μόνον ἔκει δικαιοῦται διπλοίαρχος νὰ ζητήσῃ τὸν ναῦλον ἢ καὶ πᾶσαν ἄλλην ἀξίωσιν του δι᾽ ἀποζημιώσιν κλπ. ἔχων πάντοτε ύπέγγυον τὸ φορτίον. Κατὰ συνέπειαν δὲ πλοιάρχος δὲν δύναται νὰ παραμένῃ ἀργὸς εἰς τὸν λιμένα, ἀξιῶς προκαταθελκῶς πληρωμῆν τοῦ ὑπολοίπου ναύλου καὶ τῶν λοιπῶν ἀξιώσεων του καὶ δημιουργῶν οὕτως γέας ἀπαιτήσεις κατά τοῦ φορτίου.

Οι λιμένες Κωνσταντζής και Κων) πόλεως, ως δύναταις τις νά πληροφορηθῆ παρ' οίουδήποτε σχετικού έγχειριδίου, είνε λίαν κατάλληλοι δι' έκφρασίες οιδηποτροχών. Ο πρώτος μάλιστα είνε ἀπέιρως εύθηνότερος του λιμένου Πειραιώς. Συναλλαγματικόν επίσης ζήτημα δέν δημιουργείτο, έφ' οσον δύναταις πρόμενος διά τὸ φορτίον προσεφέρετο νά πληρώσῃ εἰς Λονδίνον. Πάρα ταῦτα οι ίδιοκτήται του ἄ) π «Τέτη» ισχυρίσθησαν, οτι οι λιμένες Κωνσταντζής και Κων) πόλεως ήσαν ακατάλληλοι διά τὴν έκφρασίαν!

3) Ή ἄνευ τῆς συγκαταθέσεως τῶν φορτωτῶν μεταφορά τοῦ φορτίου ἔκ τοῦ Εὔξεινου Πόντου εἰς Πειραιᾶ παρέγει εἰς τὸν

πλοίαρχον δικαίωμα ναύλου ἐκ Βατούμ εἰς Πειραιᾶ; Πῶς δὲ πρέπει νά χαρακτηρισθῇ δικαίωμα τῶν δικαιώματων τῶν κανονική καὶ ἐντὸς τῶν δικαιώματων περὶ θαλασσίας μεταφορᾶς συνηθείων καὶ κανόνων;

“Ενας έκαστος των άναγνωστών μας — οι πλείστοι έξι αύτῶν κατέχουν καλώς τά τῆς ναυτικῆς ἐργασίας — ήμπορεῖ νά κρίνῃ περὶ τῶν εἰς τὸ ἀνωτέρῳ ἔρωτιματα ἐπιβαλλομένων ἀπαντήσεων. Θά προσθέσαμεν ὅμις αἱκόμη ἀπορίας τινάς προκειμένων καὶ περὶ τῶν δύο ὑπόθεσεων, τὸ ιστορικὸν τῶν ὅποιών ἔξε-θέσαμεν, τὰς ἔχης: Ποιῶν σκοπόλη καὶ ποια συμφέροντα, καλώς πάντως ἐννοούμενα, ἔξυπερέτουν οἱ πλοιοκτῆται τῶν δύο ἀτιμο-πλοίων μας δίδουτες ἐντολὴν εἰς τοὺς πλοιάρχους των νά φέρουν τὰ πλοιά των ἔμφορα εἰς Πειραιᾶ, ἔγκαταλείποντες τὴν περα-ων τῆς μεταφορᾶς, τὴν ὅποιαν συμβατικῶν ἀνέλαβον; Καὶ πρὸς τι, ἀν ἐδημοιουργήθησαν ἀπαιτήσεις κατὰ τοῦ φορτίου ίκα-ναι νά εὐσταθήσουν, τὰς ἀπαιτήσεις ταύτας δὲν ἡγειρον εἰς Μπι-ζέρταν ἢ εἰς τὸν ἄλλον Γαλλικὸν λιμένα δόπου τὸ «Κονίστρα» ἐ-πλευσε καὶ εἰς Κωνστάντζαν ἢ Κων) πολιν τοὺς πληρεστέρους λιμένας τοῦ προορισμοῦ διὰ τὸ «Τέτη», πρὸν ἢ παραδώσουν τὰ φορτία των, ἀλλ ἔθεωρσαν ἐποικοδομητικὸν τῆς καλῆς πίστεως τῆς Ναυτιλίας μας νά ἐπιθαρύνων ἔτι πλέον τὸ ἐμπόρευμα, δι-περ ἐνεπιστεύθησαν εἰς αὐτοὺς οἱ φορτωταί; Οἱ πλοιάρχοι τῶν σκαφῶν τούτων γνωρίζουν ἀρά γε, δτι αἱ υποχρεώσεις των δὲν περιορίζονται μόνον εἰς τὴν περιφρούρησιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου, ἀλλ καὶ τοῦ φορτίου; Τέλος ποτεύεται, δτι ὅρθον καὶ δίκαιον εἰνε διὰ κάθε κατὰ τοῦ φορτίου ἐγειρομένην διαφορὰν ὑπὸ «Ἐλληνικοῦ σκάφους νά ἔγκαταλείπεται τὸ ἀναληφθὲν τα-ξίδιον καὶ νά σπεύδουν τὰ πλοιά εἰς Πειραιᾶ, χιλιάδας δηλαδή μιλια ἀπὸ τὸν προορισμὸν των καὶ νά ἐγείρουν οἱ πλοιάρχοι ἀ-παιτήσεις καθ’ αὐτὸ δημητικᾶς τοῦ ἐμπορεύματος;

Καὶ πάλιν αἱ Φευδασθένεια

Συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονιζῶν» ἐγγύτατα πρὸς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας εὐφισσόμενος, μᾶς ἀποστέλλει τὴν κάτωθι συνοπτικὴν μελέτην τοῦ ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν γενιδασθενεῖῶν καὶ τῶν ὑπερβασιῶν εἰς τοὺς λογαριασμοὺς τῶν νοσηλείων καὶ τῶν ἀπόξημάσσεων. Δημοσιεύμενην ταύτην μὲ τὴν ἐλλάδα, ὅτι θὰ τίχη τῆς Δημόσιης προσοχῆς ἀπὸ μέφους τὸν ἄριστον καὶ τὸν ἐνδιάφερομένον, ὕστε ἐν καῷ ταῖς προτεινόμενα μέτρα νῦν μελετηθῶν καὶ τεθοῦν ἐν ἔφαρμογῇ, ἐφόσον τελικῶς ἥμελε κριθῆ, ὅτι δὲ ἀντὸν λυσιτελῶς ἀντιμετωπίζεται τὸ ὅλον τὴν ζήτημα.

Ο Έλληνικός Νόμος ὁρίζει, ότι διανοήσας ἐν ὑπερεοίσας ναυτεργάτης δικαιοῦται εἰς τετράμηνον νοσηλείαν μετά πλήρων ἀποδοχῶν, συνάμα δὲ καὶ εἰς παλινόστησιν, τῆς ὅλης πρὸς τοῦτο διαπάνης θεραπεύσης τὸν πλοιοκτήτην. Αἱ νομοθεσίαι τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν καὶ δὴ τῆς Ἀγγλίας, ἀναγνωρίζουσι μὲν εἰς τὸν ναυτεργάτην τὸ δικαίωμα τῆς περιθάλψεως, διαπάνη τοῦ πλοιοκτήτου, ἀλλ' ὁρίζουσι τὴν παύσιν τῆς μιθοδοσίας ἀπό τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν παύει καὶ ἡ ἔργασία. Παρ' ἦμῖν ἔτι, διά τοὺς ἐργάτας τῆς Ἔνοιᾶς παρεμφερεῖς λανγώνουσι διατάξεις.

Ο ήμερος νομοθέτης έτελει προφανώς έν καλῇ πίστει, θεοπίζων τάς ἀνωτέρω εὐεργετικάς διατάξεις, διότι πράγματι ἡ καλῇ πίστις ἐπεκράτει εἰς τὴν ἐποχήν του. 'Αυτοῦ αἱ ουνθῆκαι μετεθλήθησαν μεταπολεμικῶς ἐπὶ τὰ χείρω. Οἱ ναυτεργάται ἥρισαν προσποιούμενοι ἀσθένειαν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐν ἀναπάυσει ἀποκτήσεως τοῦ μισθοῦ των, ἰδόντες δὲ ὅτι ἐπιτυγχάνουν· ίνα, ἔσυστηματοποίησαν καὶ ἀνέπτυξαν τὴν τοιαύτην τακτικήν, ουναλλασσόμενοι καὶ μὲν ὥρισμένους ιστρούς πρὸς ἀπόκτησιν δικαιολογητικῶν πιστοποιήσεων. 'Αναφέρονται παραδείγματα ἀνδρῶν δηλούντων ἀκαθόριστον ἀσθένειαν δλίγας μόλις ὥρας ἀπό τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος ναυτολογήσεως καὶ παραμενόντων ἐν ἀνάπτυξει καθ' ὅλον τὸ ταξίδιον, χωρὶς οὐδέμια ἀσθένεια νὰ δύναται νὰ πιστοποιηθῇ ὑπὸ ἀνεγνωρισμένων ιστρῶν, εἰς τὴν ἔξτασιν τῶν δόπιων ὑποθάλλονται οἱ παραπονούμενοι εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως. 'Εν τέλει παλινοστοῦνται εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ μετὰ τετράμηνον ἐκεῖ παραμονὴν μὲν πλήρεις ἀποδοχάς, ἐπανέρχονται πρὸς ἀναζήτησιν νέας ναυτολογήσεως, διὰ νὰ ἀναπαλάσσων τὴν τακτικήν των ἐπὶ ἄλλου πλοίου, δηλητηριάζοντες αὕτη, καὶ τοὺς ναυτοτεχνούς αναβάλλοντες συν-

τες ουτών και τους νομιταγείς συνασπελφούς των.
Αντετάχθησαν εἰς τὴν ουμπαγίνιαν ταῦτην οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀρνηθέντες τὴν περιθαλψιν καὶ τὴν μισθοδοσίαν ἔκεινων, οἵτινες ὑπόβαθλόμενοι εἰς ἔξετασιν ἀνωτέρου κύρους ιατρῶν, ἐκρίνοντο ὑγείες, πλὴν οἱ ἀπατηταὶ κατέφευγον εἰς δικηγόρους, ήγειρον ἀνωνύμους καὶ κατέπικονται ἔκεινοῖς τὰς δίκας τῶν δικαστῶν.

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

D. J. THEOPHILATOS

STEAMSHIP AGENTS

Telephones.

17, Rue Cassiers

ANTWERP

Teleg. ERGONSHIP-Antwerp

μή έμβαθυνόντων είς τὴν ούσιαν, ἀλλ' ἀποκλινόντων ἐκ συμπαθίας πρὸς τὸν ἀσθενέστερον τῶν διαδίκων. Ὡς ἡτο ἐπόμενον, αἱ πρῶται ἑπιτυχίαι ἀπεθέράσυναν τοὺς καταχρατάς. Ὁ ἀριθμὸς τῶν φευδασθενῶν ναυτεργατῶν ἐπολαττασίσθη, ιατροὶ τινὲς συστηματικῶς ἔξεμεταλλεύθησαν τὴν ἐπαίσχυντον αὐτὴν θιομηχαίαν, διογκώνοντες ὅχι μόνον τὸν ἀριθμὸν τῶν χορηγουμένων δολίων πιστοποιητικῶν, ἀλλὰ καὶ τὸν χρόνον διαρκείας τῆς θεραπείας μετὰ τοῦ λογαριασμοῦ νοσηλείας καὶ φαρμάκων. Δικήγοροι ἀκόμη εἰδίκευθσαν εἰς τὴν ὑποστήριξιν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ναυτεργατῶν πρὸς νοσηλείαν, μή ἀρκούμενοι εἰς τοὺς προσφεύγοντας πρὸς αὐτούς, ἀλλὰ παρακινοῦντες καὶ τοὺς ἄλλους νομιμόφρονας ναυτεργάτας εἰς τὴν ὑποθολήν παραλόγων ἀπαιτήσεων.

'Αλλ' ἡ σκανδαλώδης αὕτη κατάστασις δὲν περιορίζεται δυστυχῶς μεταξύ μας. Ἐπειδὴ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνήκουσιν εἰς διεθνῆ Ἀλληλασφαλιστικά Σωματεῖα πρὸς κάλυψιν τῶν ευθυνῶν των, τὰ Σωματεῖα ταῦτα λαμβάνουσι γνῶσιν δλῆς τῆς παρ' ἡμῖν ἀθλιότητος. Ἀφοῦ ὑπωδήποτε τὰ Σωματεῖα ἐπέστησαν τὴν προσοχὴν μας ἐπὶ τῆς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτους αὐθῆσεως τῆς ἀναλογίας τῶν καταβαλλούμενων εἰς τοὺς "Ἐλλήνας πλοιοκήτας ἀποζημιώσεων, ἀφοῦ ματαίως διεμαρτυρήθησαν διά τὴν ουνέχισιν τοῦ κακοῦ, κατέληξαν νὰ ὑποδηλώσουν καὶ ἐν τέλει νὰ ἐπιθάλουν εἰς τὰ ἔξ 'Ελλήνων μέλη των πρόσθετον ουνδρομήν, οὐχὶ εὐκαταφρόνητον. Ἀτυχῶς, φαίνεται, ὅτι οὔτε διὰ τῆς προσθέτου ταύτης ουνδρομῆς δὲν καλύπτεται ἡ ἐν τῷ μεταξύ ἐνταῦθεισι αὔξησις τῶν Ἀλληλικῶν μέλων τῶν πρόστισμαν. Μέρος τῶν ἐν λόγῳ ἀπαιτήσεων ἀναφέρεται καὶ εἰς ἄλλα αἴτια, ἀλλ' ἐν προκειμένῳ ἀσχολούμεθα διὰ τὰς ἀπαιτήσεις νοσηλείας τῶν πληρωμάτων καὶ μόνον.

'Εξετάσωμεν νῦν τὰ ἔνδεικνυόμενα μέσα ἀποτροπῆς τοῦ κακοῦ: 'Οφειλόμενον ἐν πρώτοις ν' ἀναγνωρίσωμεν τὸ ἐπιτυχές μέτρον τὸ ληφθὲν ὑπὸ τοῦ ἀξιοτίμου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υφοπουργοῦ περὶ ιδρύσεως ταμείου φυματικῶν καὶ καρδιακῶν, διόπειταν ἀνάλαμψάνει τὴν περιθαλψιν τούτων, ἀπαλλάσσον τῆς εὐθύνης τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἐμμέσως τὰ ἀλληλασφαλιστικά Σωματεῖα. Προθέλεπται οὔτως αἰσθητή ἐλάφρυνσις τοῦ κονδύλου τῶν ἀπαιτήσεων. 'Αλλ' ἀπαιτούνται πολλὰ ἄλλα μέτρα, ἐν οἷς καὶ τὰ ἔξης:

1) "Ἐλάττωσις τῶν ἀποδοχῶν τῶν νοσηλευομένων κατὰ τὸ ἥμισυ, ἔστω καὶ ἄν παραταθῆ ὁ χρόνος τῆς νοσηλείας αὐτῶν μέχρις ἔξαιμηνου, ἀντὶ τοῦ σήμερον ισχύοντος τετραμήνου. Τοιουτόπως ἔξασθενεὶ ὁ πειρασμός πρὸς καταστρατηγήσεις καὶ φευδασθενείας.

2) "Ίδρυσις παραρτήματος τοῦ ἐν 'Αθήναις Νοσοκομείου Ἐρυθροῦ Σταυροῦ, μὲ 200 περίπου κλίνας προσοριζομένας ἀποκλειστικῶς διὰ τοὺς ναυτεργάτας, οἵτινες θὰ εύρισκωσι πᾶσαν τὴν ὀφειλομένην περιθαλψιν ἐπὶ λογικῇ ἀμοιβῇ. Τάς δοτάνας τῆς συστάσεως καὶ λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ περιπτέρου θέλει ἐγγυηθῆ ἡ "Ἐνωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἡ ἐν ἀνάγκῃ Τραπεζικός τις δργανισμός.

3) 'Αναγνώρισις ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν προϊσταμένων τοῦ Νοσοκομείου Ἐρυθροῦ Σταυροῦ, ἐν ἀνάγκῃ δὲ καὶ μικροῦ τίνος ἀριθμοῦ ἀλλων ιστρῶν ἀνωτέρους ἥθους καὶ ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως, ὡς τῶν μόνων ἀρμόδιων πρὸς πιστοποίησιν τῆς ὑγείας τῶν ναυτεργατῶν. "Ἐν εἶδος ἔξουσίας, οἷα ἡ τῆς Ἀνωτάτης τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ 'Υγειονομικῆς Ἐπιτροπῆς.

4) Διὰ τὰς οἰκονομικὰς κτλ. σχέσεις τοῦ Νοσοκομείου πρὸς τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν", δρισθήσεται ὑπὸ τούτων εἰδικὴ Ἐπιτροπὴ, ἥτις ἐκ τοῦ πλησίον θέλει παρακολουθῆ τὰ πράγματα. Η ίδια Ἐπιτροπὴ θὰ κανονίσῃ τὰς δεούσας σχέσεις μετὰ τῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Σωματείων.

Τὰ ἀνωτέρω προτεινόμενα μέτρα ἐνδέχεται νὰ μή λύωσι τὸ ζῆτημα ἀεροστεγῶν, πάντως ὅμως τὸ ἀντιμετωπίσουσιν ίκανοποιητικῶν. 'Ἐπι πλέον, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν εἰνε ἀπλῆ καὶ οἰκονομικῆς ἐδεπιστούμεν, ὅτι τόσω τὸ Κράτος, δύσω καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ λάθωσι τὸ προσῆκον ἐνδιαφέρον πρὸς θελτίων τῆς παρούσης καταστάσεως, ἡ διατήρησις τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ στίγμα διὰ τὴν Ἀλληλησφαλιστικῶν Σωματείων.

Λονδίνον, Ιούλιος 1937

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"GENICOLAOU,"
Piraeus

GEORGE NICOLAOU Ltd.

SHIPBROKERS
Bevis Marks House, Bevis Marks
LONDON E.C. 3.

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Τηλέφ. 42-633

Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.
Μέγαρον Ηλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 22-23)
ΠΕΙΡΑΙΑ

Τὸ ἔργον τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Τώρα ποὺ ἡ προσπάθεια τῆς Ἀνωνύμου Εταιρίας Ἡ Ἑλληνική τόσον ἐπιτυχῶς ἔξελισεται καὶ ἡ μοναδικὴ ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ τῶν ἔθνων λιμένων τακτικὴ γραμμὴ τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ θάσεων στερρῶν ἐθεμελίωσε τὴν ἐργασίαν της, θὰ δομολογήσωμεν, δτὶ καὶ ὅταν ἀκόμη ἐμμόνως ὑπεστηρίζαμεν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ ναυτιλιακὴ ἡμῶν δραστηριότης στραφῆ καὶ πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμάς, δὲν ἐπιστεύαμεν εἰς μίαν τόσον ραγδαίαν τῶν αἰσιοδόξων προσθέμενος μας δικαιώσιν.

Εἶχομεν ύπ' ὅψιν μας τὰς δυσχερείας, τὰς ἐν πολλοῖς ἀνυπερβατούσις, ποὺ ὑπὸ ἀντιμετώπιζεν τὴν προσπάθειαν αὐτῆς, δὲν ἡδυνάμεθα νὰ ὑποτιμήσωμεν τὸν ὅγκον τῶν ἔνων συναγωνιστῶν, τῶν θιγομένων μεγάλων συμφερόντων καὶ τὸν παράγοντα τῆς δυσπιστίας τῶν ἔξαιγωγέων πρὸς κάθε νέαν γραμμὴν, ἐγνωρίζαμεν δὲ καλῶς τὰς προηγουμένας ἀποτυχίας τῶν ἐκτός τῆς «Διασκέψεως» ἔνων πλοίων καὶ τὰ πωταχά μέσα, ποὺ κατ' ἀνάγκην εἰς τὰ πρώτα της βήματα θὰ διέθετην ἡ ιδικὴ μας γραμμή. Παρά ταῦτα ὅμως, παρά τὰς ἀντιδόξους συνθήκας, ἡ πάλη — διότι περὶ πάλης ἐπρόκειτο — εἰς ἡν ἀπεδύθη «Ἡ Ἑλληνική», ἀπέβη νικηφόρος. Σήμερον πλέον «Ἡ Ἑλληνική» ἐπεβλήθη εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν συναγωνιστῶν της, κατεδείχθη ἡ πολύτιμος συμβολὴ της τοῦ πλοίου της ἔνων ἐξυπηρέτησην τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας μας καὶ αὐτῶν τῶν συμφερόντων τῆς ἔθνης ἡμῶν οἰκονομικας, εὗρε πρόθυμον παντοῦ τὴν ὑποστήριξιν, περισσότερον δὲ εἰς τὴν φίλην Τουρκίαν, μέχρι τοῦ σημείου ὃστε νὰ ἐπανδρυσθεῖσαν τὸν στόλον της μὲ κατάλληλα πλοῖα, εἰς νέας ἀγορὰς μεγαλυτέρων νὰ προβαίνῃ διὰ νὰ καλύψῃ τὰς εἰς χωρητικήτηταν ἀνάγκας της καὶ νέαν πρὸς τὴν Αίγυπτον, τὴν Συρίαν καὶ τὴν Παλαιστίνην ἐκ τοῦ Κόντινεντ διεύρυνσιν τῶν δρομολογίων της νὰ ἀναλαμβάνῃ ἥδη.

Μᾶς ἰκανοποιοῦν ἔξαιρετικά αἱ ἐπιτυχίαι τῆς «Ἑλληνικῆς». Μὲ συμπαθεῖσαν ἀνέκαθεν ἀπεβλέψαμεν εἰς τὸ ἔργον της, διότι αἱ στῆλαι καὶ ἐκλεκτοὶ συνεργάται τῶν ἐπίμονον διεῆγαν εἰς τὸ παρελθόν, ἀπὸ τοῦ 1931, ἀγῶνα, ἵνα καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἀποκτήσῃ, ἔστω καὶ ὀλίγα κατ' ἀρχάς, φορτηγά πλοῖα γραμμῶν. Πιστεύουμεν ἀκραδάντως ἐπὶ τὴν τελεοφόρον κατίσχυσιν τῶν προσπαθειῶν τῆς «Ἑλληνικῆς» καὶ ἐπὶ τὴν εὐρυτέραν ἀκόμη ἀνάπτυξιν τοῦ δικτύου τῶν γραμμῶν της καὶ προβλέπομεν μετὰ πεποιησθεως, δτὶ ἐντὸς δόλιων ἀκόμη ἐτῶν ἡ συμμετοχὴ τῆς σημαίας μας εἰς τὴν Ἐμπορικήν κίνησιν τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν ἔτι μᾶλλον θὰ τονωθῇ, ἐνῷ καὶ τὰ ἀπαράγραπτα δικαιώματα τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ τῶν Μεσογειακῶν μεταφορῶν, ἀτίνα τόσον ἀφρόνως ἐγκατελείψαμεν εἰς τὰς ἄλλας σημαίας, θ' ἀναγνωρισθούν κάποτε καὶ ἀπὸ τοὺς ξένους πανηγυρικῶν.

Αἱ δυσχέρειαι θεοβαίως δὲν ἀπέλιπον ἀκόμη καὶ διὰ τοῦ παπούτσου της οἰκονομικῆς μας καὶ μὲ ἐπαρκές πλωτὸν υλικόν. Διὰ νὰ καταδείξωμεν ἀκριδῶς τὰς δυσχερείας παραθέτομεν ἐν μεταφράσει ἀνταπόκρισιν ἐξ 'Αμερέρος πρὸς ναυτικὴν ἐφημερίδα τοῦ "Οσολο" περὶ τῆς «Διασκέψεως τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς», εἰς τὴν δοπίαν, ὡς γνωστόν, συνεργάζονται δῆλαι αἱ πρόσωποι τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπὶ τῶν Μεσογειακῶν μεταφορῶν, ἀτίνα τόσον ἀφρόνως ἐγκατελείψαμεν εἰς τὰς ἄλλας σημαίας, θ' ἀναγνωρισθούν κάποτε καὶ ἀπὸ τοὺς ξένους πανηγυρικῶν.

«Τὸ ἐγκωνιασθὲν σύστημα ἐπιστροφῶν καὶ ἐπιπτώσεων ἐπὶ τοῦ ναύλου — γράφει ἡ ἀνταπόκρισις — ἱπὸ τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων, ποὺ μετέχουν τῆς «Διασκέψεως τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς», ἀφοῦ κατέστη ἐπὶ τίνος χρόνου ὁ στόχος δημιυτάπον ἐπιπρίσιον αὐτὸς μέρους τῶν ἔξαιγωγῶν κυκλῶν, ἥδη ἐφαρμόζεται σταθερῶς. Η θέσις τῆς «Διασκέψεως» δημιουρίσθη ἔτι περισσότερον διὰ τῶν γενομένων συνδυασμῶν μὲ διαφόρους ἔθνους ὁργανώσεις καὶ μὲ ιδιώτας, μέλη τοῦ «τρόπου τοῦ ζάλινος, συνηγούμενος δὲ παρ' αὐτῆς συμβόλαια, ἔξασφαλίζονται εἰς μὲν τοὺς ἔξαιγωγεῖς προτίμους μεταχειρίσεως, εἰς δὲ τὴν «Διασκέψιν» τὴν ἀποκλειστικὴν ὑποστήριξιν τῶν ἔξαιγωγέων χάλινος. Παρόμιοι συμβόλαιοι πρόκειται ἥδη νὰ ὑποχρωφοῦν καὶ μὲ τοὺς ἔξαιγωγεῖς ὑάλικῶν, λιπασμάτων κλπ.»

«Τὸ γεγονός — συνεχίζει ἡ ἀνταπόκρισις — δτὶ αἱ ἐκτός τῆς «Δια-

σκέψεως» έταιρία περιήλθον εἰς δύσκολον θέσιν καὶ — πλὴν μᾶς ἡ δύναμι — δὲν ηδηνήθησαν νὰ διατηρήσουν τὰς γραμμάς των, ἀποδεινύει τὰ πλευτήματα τῆς ἔξασφαλισθείσας συνενόησεως. Τὸ ἔργον τῆς «Διασκέψεως» διηγούληνθή τὰ μέγιστα, ἐνῷ καὶ οἱ ἔξαγωγεις ἀντιλαμβανόμενοι τὰ ἐκ τῆς συνάγεις τῶν συμβολῶν συμφέρονται τον δὲν ἐδίστασαν νὰ δεχθοῦν τὴν δέσμευσίν των. Διὰ πρώτην, ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν, φοράν, αἱ γραμμαὶ τῆς Ἐγγὺς Ἀνατολῆς ἀνέτησαν φυαιολογίκον — κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥπτον — χαρακτήρα καὶ ὁ ἔξοντωτικὸς συναγωνισμός, συνεπείᾳ τῆς στάσεως τῶν ἐκτὸς τῆς «Διασκέψεως» ἔταιριν, ἀπεκλεισθῆ.

«Ἡ Διάσκεψις τῶν γραμμῶν Ἐγγὺς Ἀνατολῆς» — καταλήγει ἡ Σκανδινανίκη ἑρμηνείς — εἶνε ἡδη ἀπολόντως κυρίᾳ τῆς καταστάσεως, δεδομένου δὲ, διὰ τὸ ὑπὸ ἔφαμογην νανλούδην τῆς εἰνε λογιζούν καὶ εἰς τινὰς μᾶλιστα περιπτώσεις κάπιο τῶν ισχυρίων ναῦλων διὰ τινὰς εἰσέτη λιμένας σηναγωνισμοῦ, δὲν ἕφιστασαν καμπάνα ἀμφιβολία, διὰ ἡ θέσις τῆς θύτη σταθεροποιηθῆ ἔτη περισσότερον, εἰς τὸ προσεχές μέλλον.

Δὲν θ' ἀρνηθῶμεν τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἔνεστων ἔταιριῶν πρὸς τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγωγικὸν μας ἐμπόριον. Θά ἦτο ἀδικον νά μὴ ἀναγνωρίσωμεν τὸ γεγονός, διὰ ἔξυπηρετοῦν αὐτῶν τὰς ἐξ Ἑλλάδος μεταφοράς, τὰς τόσον ιδιοτύπους, ἀπὸ δεκαετηρίδων δλῶν, ἐν ἀποσιδή τῆς ἰδικῆς μας σημαίας. Παρά ταῦτα δύμως, μέσος ἀπὸ τὰς γραμμαὶς τῆς ἀνωτέρω ἀνταποκρίσεως διαγράφονται, πιστεύομεν εὐκρινῶν, τὸ μονοπλίον, ποὺ τείνει νὰ καθιερώσῃ ἡ «Διάσκεψις» καὶ διὰ τὰς ἐξ Ἀμβέρσης φορτώσεις, τοῦ μόνου, δηλαδή, λιμένος τοῦ Κόντινεντ, ὅπου ἐνησκετο πάντοτε κάπιος σηναγωνισμός καὶ αἱ πρόσθετοι δυσχέρειαι διὰ τὴν ἰδικήν μας γραμμὴν πρὸς ἔξασφάλιοις ἐπαρκοῦν φορτίου ἐκ τῆς Βορείου Εύρωπης. Διὰ τῶν συμβολῶν μεταφορᾶς καὶ τῶν ἀναλόγων τῶν λιμένων προορισμοῦ ἐκπτώσεων εἰς τοὺς ναῦλους δεσμεύονται ἀκριβῶς οἱ μεγάλοι ἔξαγωγεῖς καὶ ἐπιθάλλεται εἰς αὐτοὺς ἡ μονοπλιακὴ προτίμησις τῶν εἰς τὴν «Διάσκεψιν» ἀντικόνων πλοίων. Χαρακτηριστική, ἄλλως τε, εἶνε ἡ περικοπὴ τῆς ἀνταποκρίσεως, ἡ ἀναφερομένη εἰς τὸ ναυλολόγιον τῶν λιμένων, ὅπου προσεγγίζουν καὶ πλοῖα ἐκτὸς τῆς «Διασκέψεως» ὅπως τὰ σκάφη τῆς «Ἐλληνικῆς», ὑφίσταται δὲ ἐπομένως σηναγωνισμός. Οἱ ναῦλοι διὰ τοὺς λιμένας αὐτούς εἰνε χαμηλότεροι διὰ τῶν παρεχομένων ἐπιτροφῶν καὶ ἐκπτώσεων. Ἀποδεικνύεται, δηλαδή, ἡ εὐεργετικὴ ἐπίδρασις τῶν ἐκτὸς τῆς «Διασκέψεως» πλοίων καὶ ἀπὸ τὴν ἐπίδρασιν αὐτὴν ὑπαγορεύεται ἡ ἀνάγκη, ν' ἀπολαμβάνουν ταῦτα τῆς ἀπολόύτου τῶν φορτών προτίμησεως, ἵνα καὶ αὐτοὶ δριτώπερον ἐξυπηρετοῦνται καὶ τὰ ἔθνικά μας προϊόντα ναύλους εὐθηνούτερους ἐπιτυγχάνουν.

Ἡ τελευταῖα ἀγορά παρὰ τῆς «Ἐλληνικῆς» τοῦ ἔκτου κατὰ σειράν φορτηγοῦ γραμμῆς καὶ ἡ ἐξ Ἀμβέρσης ἀνταποκρίσις μᾶς παρέσχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀσχοληθῶμεν καὶ πάλιν μὲ τὸ ἔργον τῆς μοναδικῆς τακτικῆς γραμμῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν θεωροῦμεν ἀσκοπον τὴν κατὰ περιόδους παρακολούθησιν τῶν κατ' αὐτὴν, διὰ νά ἔξαίρωμεν ἑκάστοτε τὰς ἐπιτελουμένας προόδους καὶ νά ὑπενθυμίζωμεν τὴν ὑποχρέωσιν τῶν Ἑλλήνων ἔξαγωγέων καὶ ὅλων ἑκείνων ποὺ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἐμποροναυτικήν μας ἀνάπτυξιν, ὅπως μετά στοργῆς, ως ἴδιαν αὐτῶν ὑπόθεσιν, περιθάλλουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς «Ἐλληνικῆς».

Τὰ ναυτοδάνεια τῆς Κτηματικῆς

Διὰ τῆς μεταξὺ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης ὑπογραφείσης πρὸ τίνος συμβάσεως διακανονισμοῦ τῶν κατ' αὐτῆς ἔφαρμογῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν θεωροῦμεν ἀσκοπον τὴν κατὰ περιόδους παρακολούθησιν τῶν κατ' αὐτὴν, διὰ νά ἔξαίρωμεν ἑκάστοτε τὰς ἐπιτελουμένας προόδους καὶ νά ὑπενθυμίζωμεν τὴν ὑποχρέωσιν τῶν Ἑλλήνων ἔξαγωγέων καὶ ὅλων ἑκείνων ποὺ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἐμποροναυτικήν μας ἀνάπτυξιν, ὅπως μετά στοργῆς, ως ἴδιαν αὐτῶν ὑπόθεσιν, περιθάλλουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς «Ἐλληνικῆς».

Μετά πάσης ἐπιφυλάξεως ἀναγράφομεν τὴν ἀνωτέρω πληρο-

φορίαν, ὅπως αὕτη ἐδημοσιεύθη πρὸ ήμερῶν εἰς πρωινὴν Ἀθηναϊκὴν ἑφημερίδα. Τονίζομεν δὲ τὴν ἐπιφύλαξιν μας, διότι, ὅσον καὶ ἀν μάς ἱκανοποιήσῃ ἡ ἐπιδεικνυομένη ἡδη διάθεσις τοῦ ὠργανωμένου παρ' ἡμῖν κεφαλαίου, ὅπως στρέψῃ τὴν προσοχήν του καὶ πρὸ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἔχουσαν πράγματι ἀνάγκην κεφαλαίων διὰ τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησίν της, δὲν ἡμποροῦμεν νά πιστεύσωμεν, διὰ διενοθήσαν ποτὲ οἱ διοικοῦντες τὴν Κτηματικήν Τράπεζαν νὰ παρέχουν δάνεια εἰς τὴν Ναυτιλίαν εἰς δραχμάς καὶ διὰ εἰσπράττουν διὰ τὴν ἔξοφλησίν των συναλλαγμάτων. Θά γνωρίζουν οὗτοι καλῶς, διὰ τὸ μοναδικὸν συναλλακτικὸν μέσον τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, πολὺ δὲ περισσότερον τῆς ιδικῆς μας, τῆς ἐργαζομένης πέραν τῶν ἔθνικῶν λιμένων εἰς τὸ εὐρύτατον τοῦ διεθνοῦς μεταφορικοῦ ἐμπορίου πλαίσιον, δὲν εἰνε ἀλλο παρὰ ἡ Λίρα Ἀγγλίας.

Τὰ εἰς δραχμάς δάνεια οὐδεμίαν ἀνάγκην διὰ τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον πρόσκειται νὰ πληρώσουν. Δὲν τὰ χρειάζεται ἡ Ναυτιλία μας, διότι δὲν θά τὰ χρησιμοποιήσῃ ἐν Ἐλλάδι, ἀλλ' εἰς τὸ ἔωτερικὸν καὶ δὴ εἰς Ἀγγλίαν διὰ τὴν ἀγοράν ἡ τὴν ναυπήγησιν πλοίων, διὰ πονόν διὰ συναλλαγμάτους ἐπὶ Λονδίνου θά πληρώσῃ τὴν ἀξίαν των. Ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν τόκον ἀκόμη τῶν 6% ἡδηνάμειαν νὰ διατυπώσωμεν ἐπιφυλάξεις. Ὁ τόκος αὐτὸς διὰ τὰς θαλασσίας ἐπιχειρήσεις εἶνε ὑψηλός. Τὰ ναυτοδάνεια εἰς δλας τὰς ἔνεστας ναυτικάς χώρας συνάπτονται μὲ τόκον οὐχὶ ἀνώτερον τῶν 4%, αὐτοὶ δὲ οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ δανείζονται σήμερον ἐλευθέρως ἐν Ἀγγλίᾳ ἀπὸ Τραπέζας καὶ πιστωτικούς οίκους μὲ τὸν αὐτὸν τόκον καὶ κατὰ μέγιστον ὅριον μὲ 5%. Νεκρὸν ἐπομένων γράμμα δύναται νὰ θεωρηθῇ ἡ ἀπόφασις τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης περὶ ναυτοδανείων. Διὰ νὰ ἀπέθαινε πράγματι εὐεργετική εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἡ παροχὴ Ἐλληνικῶν κεφαλαίων, προϋποτίθεται, διὰ θὰ ἡσαν ταῦτα ἀφόνων, τούλαχιστον ἐν καὶ ἡμίου ἑκατομμύριον λιρῶν, διὰ θὰ κατεβάλλοντο εἰς συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνου, θὰ ἡσαν μακροπρόθεσμα καὶ μὲ τόκον εὐθηνόν. Ἡ ἔξοφλησίας δανείων τούτων οἰκοθεν νοεῖται, διὰ εὐχερῶς θὰ συνετελείτο εἰς Λίρας Ἀγγλίας.

Δέν επιστεύσαιμεν ποτὲ διὰ θὰ ἡδη δυνατή ἡ ἔξεύρεσις ἐν Ἐλλάδι ἐνὸς τόσον δύκωδους κεφαλαίου εἰς συναλλαγμα, ἵνα χορηγηθοῦν δάνεια ἐπὶ ὑποθήκη πλοίων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ ώς ἐπὶ τούτου οὔτε καὶ τώρα ἐθεωρήσαμεν σοθαράν τὴν ἀναγραφεῖσαν πληροφορίαν περὶ τῶν ναυτοδανείων τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης. Ἡ Ναυτιλία μας εύτυχως διετήρησεν ἀκεραίαν τὴν πίστιν της εἰς τὴν Ἀγγλικήν ἀγοράν καὶ ἐκείθεν ήρχισεν ἡδη προστορίζομένη καὶ πάλιν τὰ κεφαλαία διὰ τὴν ἀναληφθεῖσαν ἀπὸ τίνος προσπάθειαν θελτικώσεων τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ.

Τὸ 'Ἀκτοπλοϊκὸν'

Διὰ τὸ 'Ἀκτοπλοϊκὸν' ζήτημα αἱ νεωτέραι πληροφορίαι συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξης: Ἡ ἐπεξεργασία τῆς συμβάσεως ἀπὸ μέρους τοῦ 'Ὑφουπουργείου τῆς Ναυτιλίας' ἡμπορεῖ νὰ θεωρηθῇ περαιωθεῖσα. Βάσει τῆς ἐξουνιχιστικῆς τῶν προτάσεων ἐρεύνης, εἰς ἡν προέδη ἡ ἐπὶ τούτῳ ὁρίσθεια ἐπιτροπή, κατηρτίσθη τὸ ὁρίστικον κείμενον τῆς συμβάσεως, ἐπὶ τῶν δρων τῆς δοπίσας, τῶν οὐδιαστικοῦ τούλαχιστον περιεχομένου, ὁ ἐκπρόσωπος τῶν ἀναδόχων τελικῶς συνεφάνησε. Τὰ μόνα εἰσέτι πρὸς διευθέτησιν ζητήματα εἶνε τὰ ὑποβληθέντα πρὸ μηνὸς αἰτήματα τῶν ναυτεργατῶν καὶ ἡ ἔξαγορά τῶν ύφισταμένων ἐν τῇ 'Ἀκτοπλοϊκῇ ἐπιχειρίσεων'. Τὸ μὲν πρῶτον, ζήτημα καθαρῶς Κρατικόν, θὰ διευθηθῇ διὰ τῶν διεξαγομένων μεταξὺ τῶν ναυτεργατῶν δργανώσεων καὶ τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως τοῦ 'Ὑφουπουργείου τῆς Ναυτιλίας' συνενόησεων, τὸ δὲ δεύτερον, δι' ἀπ' εὐθείας διατητικής περιοχής τούλαχιστον περιεχομένου.

Πέραν δρμως τῶν ἀνωτέρω δύο ζητημάτων, ἀπομένουν ἡ διατητική οὐσίασις τῆς ἀναδόχου ἔταιρίας, αὐτῆς, ήτις καὶ θὰ ἀ-

SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Μεταφορτώσεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης,
Ρήνου, Σκανδινανίας καὶ Βαλτικῆς.

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

Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

ναδεγχθή την σύμβασιν, με τό καθοριζόμενον κεφάλαιον τοῦ ένος έκατον μυρίου λιρών 'Αγγλίας καὶ ἡ κατάθεσις τῆς σχετικῆς ἔγγυησεως. 'Εκ τοῦ ἑταῖρικοῦ κεφαλαιού, διπέρ προθέτεται νό κατατεθή εἰς τὸ ἀκέραιον, εἰσοκομιζόμενον ἐκ Λονδίνου εἰς συνάλλαγμα καὶ διπέρ σημειωτέον δραχμοποιούμενον πρόκειται νό ἔξυπρετηθῆ μόνον εἰς δραχμάς, θά ἔξαγορασθούν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ θ' ἀποζημιωθούν οἱ τυχόν δικαιούμενοι ἀποζημιώσεως διὰ τῆς συμβάσεως, ναυτικοὶ πράκτορες, ὑπάλληλοι καὶ ναυτεργάται.

Πρός τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀκριβῶς, τῆς ἰδρύσεως δηλαδὴ τῆς ἑταῖριας, φαίνεται, διτί ἀνεχώρησε πρὸ ἡμερῶν εἰς 'Αγγλίαν δ. κ. Ἀμπαταίελλος. Συνεννοούμενος ἔκει με τοὺς ἐνδιαφερομένους κεφαλαιούχους θά ἐπιδιώῃ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἑταῖρικῶν κεφαλαιῶν καὶ τὴν σύστασιν τῆς ἑταῖριας, ήτις ἀτ' εὐθίεις διὰ τῆς συμβάσεως θά ἀναλάσσῃ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἐν αὐτῇ διαλαμβανομένων ὑποχρεώσεων.

Τρίμηνον τούλαχιστον διάστημα πρέπει νά θεωρηθῇ ἐπαρκὲς διὰ τὰς ἐν Λονδίνῳ συνεννοήσεις πρὸς σύμπτην τῆς ἑταῖριας, ώστε νό προθέτεται ή διπώσδηποτε εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ή τάς ἀρχὰς τοῦ νέου ἔτους δριστική τοῦ Ἀκτοπλοϊκοῦ διεύθετησις.

Η Τήρησις τῶν περὶ συνθέσεως διατάξεων

Θά ἐπιστήσωμεν καὶ ἡμεῖς ἱδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς τελευταίας ἔγκυκλου τοῦ 'Υφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας περὶ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ φορτηγά πλοῖα. Αὐτά τὰ διμεσα συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὑπαγορεύουν τὴν ἀνάγκην, διπώς καὶ ἡ προθλεπομένη διὰ τοῦ σχετικοῦ νόμου σύνθεσις τηρήται μετά πάσης ἀκριβείας καὶ πᾶσα προσπάθεια ἀπὸ μέρους τῶν πλοιάρχων καταβάλλεται διὰ τὴν μὴ πρόσληψιν ἀλλοδαπῶν, καθ' ἥν στιγμὴν 'Ελλήνες ναυτικοὶ παραμένουν ἄνευ ἐργασίας καὶ δύνανται νά πληρώσουν τὰ εἰς πληρώματα κενά τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας.

Πρέπει νά ληφθῇ ὑπ' ὅμιν, ὅτι τὸ Κράτος είναι ὑποχρεωμένον νά προέλθῃ εἰς μέτρα διασφαλίζοντα τὴν ἔξενέρεσιν εργασίας εἰς τοὺς ἀνέργους ἐργάτας θαλάσσης καὶ διτί τὰ μέτρα ταῦτα θ' ἀποφευχθοῦν μόνον εἰς ἥν περιπτώσιν διὰ τῆς ἵκανοτατηκῆς ἔφαρμογῆς τῶν περὶ συνθέσεως διατάξεων ἥθελεν διπώσδηποτε ἀπορροφηθῆ μέρος τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν.

Τελούμεν εἰν πληρεὶ γνώσει τῶν ἀνυπερβλήτων δυσχερειῶν, ποὺ δινιμετωπίζουν οἱ πλοιάρχοι τῶν φορτηγῶν μας διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν πληρωμάτων τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅταν μάλιστα, διπῶς συχνά συμβαίνει εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, σημειοῦνται ἀθρόαι δραπετεύσεις καὶ διταν εἰς τὴν 'Απωλεῖαν δ. κ. πληρώματος περιορίζεται λόγω τῶν ἀσθενειῶν. Γνωρίζομεν ἀκόμη, διτί ἡ πρόσληψις ἀλλοδαπῶν κατά τὰς ἄνω περιπτώσεις ὑπαγορεύεται ἀπὸ μιαν ἔκτακτον ἀνάγκην, ήτις ἐπιθεράπυνται τὰ πλοῖα μας μὲ σημαντικάς δαπάνας παλιννοστήσεων τῶν ἔνων ναυτεργατῶν καὶ ἀποζημιώσεων. Δεδομένου δύμως, διτί τὸ 'Υφυπουργείον τῆς Ναυτιλίας παρέχει διὰ τῆς ἔγκυκλου του τὴν διαθεσιμότηταν εἰς πάσαν λογικήν διευκόλυνσιν, ἡ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων κυρίων προσπάθεια δέον νά στραφῇ εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ὑπηρετούντων ἥδη ἀλλοδαπῶν. 'Εν συνεννοήσει μὲ τοὺς 'Ελληνας λιμενάρχας τοῦ 'Εξωτερικοῦ θά καθίστατο δυνατὴ ἡ ἔγκαρος ἔξ 'Ελλάδος ἀποστολή πληρωμάτων, χωρὶς καμμία νά ἐπέλθῃ διαταραχή εἰς τὴν ὀμάλην τῶν πλοίων μας κίνησιν.

Μικρά, ἀλλώς τε, πιστεύομεν, διτί θά είνε, λόγω τῆς ἐντατικῆς ἀπασχόλησεως τῆς Ναυτιλίας, ἡ ἀνεργία καὶ εἰς ὡρισμένους μόνον κλάδους, ώστε νό ἐλπίζωμεν, διτί, ἀν ἡ προσπάθεια τῆς ἀντικατάστασεως τῶν ἀλλοδαπῶν καταβληθῆ συστηματική, ἔντος διλογού θά κατέλθουν οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ 'Γραφείου Ναυτι-

κῆς 'Εργασίας εἰς τὰ φυσιολογικά δρια, τὰ δικαιολογούμενα ἀπὸ τὸν δύκον τῶν 25 χιλιάδων ναυτεργατῶν, ποὺ ὑπολογίζεται διτί ἀπασχολοῦνται σήμερον εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μας.

Σχετικῶς μὲ τ' ἀνωτέρω ἐλάθομεν καὶ τὴν ἀκόλουθον ἐκ Κάρδιφ ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐλεν ἀναντίρρητον, διτί ἡ ἀριθμὸν 21 μόνιμος ἐγκύρως τοῦ 'Υφυπουργείου Ναυτιλίας, περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν μας σημειών, κατὰ πολὺ μὲ ἐλαττώση — ἀν δὲν ἐμμένειση — τὴν τυχὸν ἐπάρχουσαν ἀνεργίαν ναυτεργατῶν. Ελεν ὅμως ἐπίσης γεγονός, διτί οἱ συντάξαντες αὐτὴν δὲν είλον ποτὲ κατὰ νοῦν νά δυνατεργάνων, οὔτε νά ἐπιβαρύνων τὸ φορτηγὸν πλοῖον διὰ βαρυτάτων τῷ διτί προσθέτων ἔξοδον.

Διστιγώς διοι, εἴτε ἐξ ὑπερβάλλοντος ζήλου, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν της, εἴτε διότι ἡ ἐγκύρως, δὲν ἀνέφερε τι, δι τὸ διστιγμένα εἰδίσας συνθῆκας τῶν ὀπεανοτλούντων σκαφῶν μας, ἔνια τούτων ἐπειθαρύνθησαν μὲ διατάξης τῷ δόντι βαρυτάτας καὶ τόσας, διτόν τὸ Σὸν 'Υφυπουργείον δὲν είχε βεβαίως κατὰ νοῦν. 'Ως ἀποδεικτικὸν παράδειγμα σᾶς ἀναφέρω ἔνα ἐξ τῶν φορτηγῶν μας, ποὺ ποθ ἡμερῶν κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κάρδιφ δι τὸ ἐφόρτωσιν. Τὸ πλοῖον τούτο παραμεινάν εἶπι διετίαν περίπου εἰς 'Απολεῖαν, νανύμενον τίμε charter, ἐπέστρεψε τὸ παρελθόντα 'Ιουλίου εἰς Εὐρώπην μὲ ἀρχετοὺς ἐξ τοῦ πληρώματος, μηχανῆς κυρίως, Κινέζους. Δὲν θὰ ἦτο ἀσκοτον νά σᾶς ἀναφέρω μερικοὺς ἐξ τῶν λόγων, οἵτινες ἴναγκασαν τὸν πλοίον τοῦ νά τοὺς προσλάβῃ. 'Ετ τὸν 'Ελλήνων θεμαστὸν δέο διαπιστεύεταις ἀλληλοτραπατίσθησαν τὴν τελευταίαν στιγμὴν ποδ τῆς ἀναχωρηθῆσεν διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς, δι τὸ καὶ συνελήφθησαν ἐπὸ τὸν 'Ιαπωνικὸν ἀρχῶν, (πρὸ 14 μηνῶν), εἰς ἀπέθανεν, ἡρώινοις νῆσοις, λόγῳ ἐξαφετικῆς δόσεως, ἥν ἔλαβεν εἰς δυσώνυμον οίκον ποτὲ καὶ διεντάπευσεν. Ἐτερος παρέμεινεν ἀσθενής, ἐπιβαρέσθεις καὶ τούτων 'Ελληνικού φορτηγοῦ καὶ μεταφερεθεὶς εἰς 'Ελλάδα.

Εἰς ἀντικατάστασιν ἀρχιών αὐτῶν ὁ πλοιάρχος προσέφυγεν εἰς τοὺς Κινέζους θεμαστὰς καὶ οὕτω προσέλαβεν ἐπτῷ ἐξ αὐτῶν. 'Αλφαλός ἀλλος τρόπος ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου εἰς Εὐρώπην δὲν ὑποχενεπερε πονετῶν νά προσληφθοῦν καὶ ὁ πλοιάρχος είχε πάντοτε ὑπὸ την του, διτί οἱ καθήκοντες τοῦ νά τοὺς ἀντικαταστήσῃ δι τὸν 'Ελλήνων, φροντίζουν συγχρόνως νά μὴ ἐπιβαρύνῃ τὸν πλοιοκτήτην του, διὰ μᾶς καὶ ἐξ ἀπρόσπου, μὲ τὸ σοβαρότατον κονδύλων παλιννοστήσης εἰς Κίναν τόσων ἀνδρῶν. Καὶ πρώτητα τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον εὐφισσόμενος εἰς Ρόττερνταμ ἀπέστειλε τρεῖς ἐξ αὐτῶν εἰς Κίναν μὲ ἔξοδα περίπου £ 60.0.0. 'Ηδη ἐν Κάρδιφ τὸ φορτηγὸν τοῦτο εὐρέθη ποδ τῆς ἐπιμονῆς τοῦ κ. Λιμενάρχου, αἴτοιντος τὴν ἀμεσον παλιννόστησιν τῶν ἐπέρων τεσσάρων καὶ τὴν ἀντικατάστασιν αὐτῶν δι τὸν 'Ελλήνων, πρᾶγμα διτί ἐσήμων £ 120.0.0 περίπου διὰ τὴν παλιννόστησιν των καὶ £ 30.0.0 περίπου διὰ τὴν ἀποστολήν ἐπέρων εἰς 'Ελλάδος, δεδομένον, διτί ἐδῶ δὲν ὑποχενεπερε οὐδὲ εἰς. Δὲν ὑπολογίζω τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς μηχανικῶν εἰς 'Ελλάδος — ἀφοῦ οἱ ἴδιοι μας μηχανικοὶ κατὰ συνήθειαν ἀπολογούνται τὴν τελευταίαν στιγμὴν — δὲν ὑπολογίζω τὰ ἔξοδα παλιννόστησες ἐνός, διτίς συμπληρώσων τὸ «ἔτος ὑπεροδίαι», μετά ἀρχεταὶς ἡμέρας, ἐξήτησος καὶ ἔλαβε παλιννόστησιν μέχρις 'Ελλάδος. 'Εξ δὲν αὐτῶν κατίσταται ἀντιληπτὸν πόσον ἐπεβαφήνη τὸ φορτηγόν μας.

Οὐδείς ἀφείται τὴν σοπιμότητα τοῦ μέτρου, ἀλλὰ καὶ δὲν πρέπει νά παροφθίμει τὴν ὑπαρχὴν μερικῶν εἰδίσιων συνθηκῶν εἰς τὰ ὀπεανοπλούντων σκαφῆ μας. 'Η ἀντικατάστασις τῶν ἀλλοδαπῶν, δι τὸ διστιγμένα ποτὲ τούλαχιστον τῶν σκαφῶν μας, ἐπέρωτε νά συμπληρύστησι τημπατῶς, ἵνα οὕτω τούλαχιστον ὁ πλοιοκτήτης μὴ εὐρίσκεται ποτὲ μᾶς σοβαροτάτης δαπάνης ὅλως ἀπρόσπου. Οὐδείς ἀλλώς τε ἐκ τῶν πλοιάρχων δὲν ἐπειθαρτεῖ τὴν πρόσληψιν ἀλλοδαπῶν, ἀν δὲν ἀδήσιος τῶν πραγμάτων ἀνάγκη δὲν τὸν ἡνάγκαζε ποτὲ τοῦτο.

Κάρδιφ 23 Ιουλίου 1937

Μετά πάσης τημῆς
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

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

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι 'Αγγλίαν, Σκανδιναντίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώστε νά ἐλπίζωμεν, διτί, ἀν ἡ προσπάθεια τῆς ἀντικατάστασεως τῶν ἀλλοδαπῶν καταβληθῆ συστηματική, ἔντος διλογού θά κατέλθουν οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ 'Γραφείου Ναυτι-

λογίου τοῦ ημέρας ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

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

'Η μοιραία σύγκρουσις'

Πρόωρον θά ήτο, ጋν μή παρακινδυνεύμενον, νά καταλογισθοῦν εύθυναι εἰς έκάτερον τῶν δύο πλοιαρχών τῶν συγκρουσθέντων ἔγγυς τοῦ Πειραικοῦ προλημένος σκάφων «"Υδρα" καὶ «"Ανάστασις», πρὶν ἡ περατωθοῦν αἱ συντόνως διεξαγόμεναι ἀνακρίσεις καὶ ἀνελκυσθῆ τὸ σκάφος, ὅπότε θά διακριθεῖ καὶ τὸ ἐπίμαχον σημεῖον τῆς θέσεως τοῦ ρήγματος. Ἐξ δσων δμως πληροφοριῶν καὶ καταθέσεων συνεκντρώθησαν μέχρι τῆς στιγμῆς, διαπιστοῦται, ὅτι ἔλλειψις ψυχραιμίας καὶ σύγχυσις, κατὰ τοὺς ἐνδεικνυμένους ἐλιγμούς ἐπεκράτησαν δι' ἀμφοτέρους τοὺς πλοιάρχους, εύθυνς δις τὰ δύο σκάφη εύρεθησαν ἀντιμέτωπα καὶ εἰς ἔγγυτάτην ἀπ' ἀλλήλων ἀπόστασιν.

Ἀνεξαρτήτως δμως τῶν εύθυνῶν, μία ἀκόμη ἀπορία ἀνακύπτει ἀπὸ τὴν θαλασσινὴν τραγωδίαν, που ἔστευλιχθή δλίγον ἔξωθι τοῦ Πειραιῶς. Διερωτώμεθα, ἔαν ὁ κυθερῶν τὸ θύμισθεν πετρελαιοκίνητον κατέβη διτλωμα πλοιάρχου, ἢ, λόγῳ τῆς μικρᾶς χωρητικότητος τοῦ σκάφους, τὸ πτυχίον τοῦ κυθερήντου ιστιοφόρου ἥτο ἀρκετόν. Ἐν τῇ δευτέρᾳ ταύτῃ περιπτώσει αἱ ἱκανότητες ἐνὸς κυθερήντου, προοριζούμενου νά κυθερνᾶ σκάφη μικρᾶς χωρητικότητος, μεταφέροντα — συνήθως — μόνον φορτία, πληροῦν τὴν ἀπαίτουμενην πείραν καὶ κατάρτισιν διὰ τὴν πλοιαρχίαν ἔστω καὶ μικροῦ πλοίου, μεταφέροντος δμως περὶ τοὺς ἔθεδοικοντα ἐπιθάτας;

Δὲν πρέπει ἀκόμη νά παροραθῆ τὸ γεγονός, ὅτι δλιγάριθμον πλήρωμα — μόλις τέσσαρες ἄνδρες μετά τοῦ κυθερήντου — ὑπῆρχεται ἐπὶ τοῦ μοιραίου σκάφους, καθὼς καὶ δις ἡ πρόωσίς του εἶχεν ἀνατεθῆ εἰς ἔνα 18ετή δόκιμον, μή δυνάμενον, φυσικά, νά ἔχῃ τὴν πείραν διὰ τὴν μετ' ἀπολύτου ψυχραιμίας ἀντιμετώπιον παρομοίου κινδύνου καὶ τὴν ἐπίγνωσιν τῆς σοθαρότητος τῆς παραμονῆς του εἰς τὰς μηχανὰς κατὰ τὴν κρίσιμον στιγμήν. Λέγεται, ὅτι ὁ νεαρός οὐτος μηχανικὸς κατέλιπε τὰς μηχανὰς λειτουργούσας καὶ ἀνερριχθή ἐπὶ τῆς «"Υδρας» διὰ νά σωθῇ.

Ἡ Δικαιοσύνη, πάντως, εἰς χειρας τῆς ὅποιας εὐρίσκεται ἥδη ἡ ύπόθεσις, πού ἔστοιχος τὴν ζήνην εἰκοσιπεντάδος δλίγον ἀμερίμων ἐκδρομέων, θά κατανείμῃ τὰς εύθυνας καὶ θά ἐπιθάλῃ τὰς δεούσας κυρώσεις. Ἰσως, τὰ πορίσματα τῆς Δικαιοσύνης καὶ τῆς παραλλήλως διεξαγομένης διοικητικῆς ἀνακρίσεως νά καταδείξουν τὴν ἀναγκὴν ὅπως, τὰ καὶ ἥδη αὐθοτρά μέτρα τοῦ προληπτικοῦ ἐλέγχου, ἔτι μᾶλλον ἐνταθοῦν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς κυρίως τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐπαρκείας τῶν κυθερητῶν καὶ τοῦ πληρώματος πλοιαρίων, ἀτινα δέχονται ἐπιθάτας πρὸς μεταφοράν.

'Η Ναυτιλία μας ύπερ τῆς B. Άεροπορίας'

	Τόν. γκρός	Λ. Ἀγγλίας
'Εκ προηγουμένων εἰσφορῶν	1.234.703	31.529.16.10
Μ. Α. Ταχιτζῆς	4.343	108.11. 6
Λ. Ν. Βλαχάκης	3.404	85. 2. 0
'Αν. 'Άτμ. Έταιρ. «Αιγαίον»	15.927	398. 3. 6
'Αν. 'Άτμ. Έταιρ. «Ιόνιον»	12.995	324.17. 6
'Αν. 'Άτμ. Έταιρ. «Μυρτώον»	4.706	117.13. 0
'Εμμ. Μ. Μιχαλιτσιάνος	4.937	123. 8. 6
'Άνδρ. Βεργωτῆς	8.254	206. 7. 0
Μαρία Λ. Μαρκέτου	5.209	150. 0. 0
Μαρής Α. Εμπειρίκος	44.291	1.107. 5. 6
'Αθ. Ζωϊόπουλος	1.354	25. 0. 0
Λεωνίδας Ν. Εμπειρίκος	4.120	103. 0. 0
'Αδ. Κιρτάτα	2.529	63. 4. 6
Μιχαήλ Κυδωνίευς	4.215	105. 7. 6
Ν. Πίσσης	1.311	32.15. 6
'Αρ. 'Ωνάσσης	10.843	274.14. 3
Ν. Θ. Βούλγαρης	4.567	115. 0. 0

Σύνολον ἐπὶ τόνινων γκρός 1.367.708 £ 34.870. 7. 1

Περὶ τὰ ἐπασφάλιστρα τοῦ Πλέϊτ

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύμεν εύχαριστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν.

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχός σας ἐδημοσιεύθη ἐπιστολὴ τοῦ κ. 'Α. Λούζη εἰς ἀπάντησιν, καθ' ἣν ἴδιος γράφει, μερικῶν σημείων τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Διά τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραφέτησιν τῆς Ναυτιλίας» ἄρθρου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης 'Ιουλίου καὶ κάτωθι ταύτης ἐδημοσιεύθησαν ἐκτεταμένα σχόλια ὑπὸν καὶ ἀνάπτυξις τοῦ ὅλου ζητήματος.

Ἡ μετά πραγματικοῦ ὄμολογουμένων πάθους παρακολούθησις ζωτικώτατου καὶ ἔδχως ἐνδιαφέροντος τὴν Ναυτιλίαν μας ζητήματος, ὡς εἰνε τὸ προκείμενον, ὑπὸ τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας καὶ ὡς ἀγώνα αὐτῷ διὰ τὴν ἐμπρέπουσαν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος τούτου, εἰνε πλέον ἡ ἀξιέπαινος καὶ δικαίως ἐκτιμᾶται παρ' ὅλων.

Θά μοι ἐπιτραπῇ δμως νά παρατηρήσω, ὅτι ὁ εὐγενῆς ἀγώνας σας οὗτος, καθ' ὃ δημοσιογραφικός, πρέπει νά μή δυσχεράνῃ, ἔστος καὶ κατ' ἔλαχιστον, ἀλλ' ἀντιθέτως νά προέρχεται ἐπίκουρος τῶν καταβαλλομένων παρ' ἄλλων καὶ δη τῶν ἀρμόδιων προσπαθειῶν. Ἀπαντῶντες εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Λούζη, γράφετε, ὅτι οὐδὲν ἄλλο κάμνετε εἰμὶ νά διαπιστώνετε, ὅτι ἡ ἀσφαλιστικὴ πίστη τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου εἰνε πανθομολογουμένων οἰκτρά καὶ ὅτι ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῶν ὀδαριῶν, ἀπὸ τὴν προσφέλωσιν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ὀδων τῶν ὑπωδήποτε εύθυνομένων διὰ τὴν καλὴν μεταφορὰν τοῦ φορτίου ἐξαρτᾶται ἡ ἀποκατάστασις τῆς 'Ελληνικῆς πίστεως. Ἀκόμη δέ, ὅτι μόνον δταν περιορισθεῖν τὰ ἀτυχήματα, δταν ἐκλείψῃ ἡ αἰτία, θά δικαιούμεθα νά ζητήσωμεν τὴν ἄρσιν κάθε ἐπιζημίου διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας μέτρου. Συνεπῶς παραδέχεσθε ἐν τινα μέτρῳ, ὅτι ἡ οἰκτρά ἀσφαλιστικὴ πίστη τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου δικαιολογεῖται ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ ὅτι ἡ στάσις τῶν ἀσφαλιστῶν, σήμερον τούλαχιστον, δὲν εἰνε π' ἀποτελῶσιν ἐσαεὶ δικαιολογίαν καὶ πρόφασιν πρὸς κακομεταχείρισιν καὶ ἐκμεταλλεύσιν αὐτοῦ. 'Απαξ οἱ λόγοι οι προκαλέσαντες τὰς ζημιὰς τῶν ἀσφαλιστῶν ἐξέλιπον καὶ μάλιστα πρὸ μακρού καὶ ἡ κάλυψις τῶν κινδύνων τῆς μεταφορᾶς ἀπέθη δι' αὐτοὺς ἀρκετὰ ἐπικερδής, πᾶν ἄλλο ή υπερβολικὴ καὶ ἀδικος εἰνε ἡ ἀξιώσις μας. σπως τυγχάνωμεν καλυτέρας μεταχειρίσεως. Οὐδεὶς θεοβαίως ἀμφισθετεῖ, ὅτι αἱ υποδείξεις σας περὶ τῆς πρεπούσης στάσεως καὶ συμπεριφορᾶς δλῶν τῶν ὑπωδήποτε εύθυνομένων διὰ τὴν καλὴν μεταφορὰν τοῦ φορτίου, ώς κατ' ἔξοχην ἔντητον καὶ ἡθικαὶ, πρέπει νά ἀποτελῶσι τὸν κανόνα πίστεως τούτων, ἐν δελωμεν νά ἰδωμεν τὴν ἀσφαλιστικὴν πίστιν. 'Αλλὰ δὲν πρόκειται περὶ τούτων τὴν στιγμὴν αὐτήν. Πρόκειται περὶ τοῦ ποια ὑπῆρξεν ἡ αἰτία τῶν κατά τὴν έτη 1933 καὶ 1934 ζημιῶν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἔαν ἔχῃ ἐκλείψει σήμερον ἡ αἰτία αὕτη. 'Εκ τοῦ δλου πνεύματος τῶν γραφομένων σας προκύπτει σαφῶς, ὅτι μᾶλλον θεωρεῖτε δικαιολογημένην τὴν ἀρχικὴν μείωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς μας πίστεως καὶ τὴν μετέπειτα καὶ μέχρι σήμερον συνέχισιν τῆς καταστάσεως ταύτης καὶ ὅτι διστάζετε νά πιστεύσητε εἰς τὴν διδομένην ὑπὸ τοῦ κ. Λούζη ἐξήγησιν τῶν ζημιῶν τῶν ἀσφαλιστῶν. Δὲν νομίζω δμως, ὅτι καὶ ὑμεῖς θεωρεῖτε ἄλλον περισσότερον τοῦ κ. Λούζη ἐνδεδειγμένον νά ἐκρέη γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Διότι καὶ ἡ προσωπικότης τοῦ κ. Λούζη, εἰνε γνωστὴ εἰς τὸν ίδιον μας ἀσφαλιστικὸν καὶ ἔν γένει ναυτικὸν κόσμον, καὶ μεταξὺ τῶν ζενῶν καὶ δη τὸν 'Αγγλων, τὸ κύρος του εἰνε ἀναμφιθήτον. Εἰνε ἐπίσης γνωστόν, ὅτι οὐτος δὲν ἡσχολήθη παρεμπιπότων μὲ τὸ ἀσφαλιστικὸν τῆς Ναυτιλίας μας ζητήματος, ἀλλὰ τὸ ἐνεκολπώθη μετά πάθους καὶ τὸ κατέχει δσον ἐλάχιστοι, ἀν μή οὐδεὶς ἔτερος. 'Αφιερώνων καθ' ἐκάστην πολλὰς δρας τοῦ πολυτίμου χρόνου του συνέλεξε στοιχεῖα καὶ ἀριθμούς

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

καὶ κατήρτισε στατιστικά δεδομένα ἀδιαφίλουνείκητα, διὰ τῶν ὁπίων ἀπέδειξεν, ὅτι αἱ κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως ζημιαὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐκ τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοιῶν μεταφερθέντων φορτίων, ὀφείλοντο ἀν μὴ ἀποκλειστικῶς, πάντως ὅμως κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ἐλαχίστην ἀξίαν τῶν πλοιῶν, ὡς ἐκ τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν αὐτῶν, οὐ ἔνεκεν τὰ φορτία καθ' ὃ μεγαλυτέρας ἀξίας, εἰσέφερον περισσότερον διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ζημιῶν τῶν πλοιῶν. Τὴν ὄρθοτητα τοῦ ἐπιχειρήματος τούτου παρέδεχθη καὶ ὁ παγκοσμίου φήμης φορτωτικός οἶκος Μπούγκε, ὅστις ἀριστα δυνάμενος νὰ κρίνῃ περὶ τῶν αἰτίων τῶν ζημιῶν, συνηγόρησε πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς, χωρὶς ἀτυχῶς νὰ γίνη ἀκούστος, υπὲρ τῶν Ἐλληνικῶν δικαίων. 'Ἐπιβεθαίσις δὲ τοῦ ἀνωτέρω ἐπιχειρήματος εἶνε, ὅτι ἀπὸ τοῦ ἔτους 1935, ἥτοι τοῦ πρώτου ἔτους μετὰ τὴν πάροδον τῆς κρίσεως καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν ἀξιῶν τῶν πλοιῶν, οἱ Ἀσφαλισταὶ ἀπεκόμισαν κέρδη, καθ' ἣ καὶ οἱ ίδιοι, κατὰ τὰς γενομένας πέρουσι ουζητήσεις, παρεδέχθησαν καὶ ὀμολόγησαν, υποσχεθέντες μάλιστα εἰς τὴν διαχειρισθέντων τὸ ζητήμα 'Ἐπιτροπήν, ὅτι ἔαν ἡ κατάστασις αὕτη ουνεχίζετο καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, θὰ ἀνεθεώρουν τὴν στάσιν των. Τὸ ἔτος 1936 εἶνε πανθομολογούμενον, ὅτι δὲν παρουσίασε μέγαν ἀριθμὸν ἀτυχημάτων, τὸ δὲ διαρρεύσαν διάστημα τοῦ τρέχοντος ἔτους ὑπῆρξε τοιαύτης ἀποδοτικότητος διὰ τὰ πλοῖα, ὡστε ὅχι μόνον ἀτυχήματα νὰ μὴ παραπηροῦν, ἀλλ' ἀντιθέτως πολλὰ ἀτυχήματα, οὐχὶ σοθαρά καὶ προκύψασαι ἐκ τούτων ζημιαὶ φύσεως γενικῆς ἀθαρίσας νὰ ἀποισωπηθοῦν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, πρὸς ἀποφυγὴν καθυστερήσεως τῶν πλοιῶν των. 'Ἐχομεν λοιπὸν δύο ἔτη ζημιῶν διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς τῶν φορτίων, διὰ τὰς δόπιας παρέχουμεν πειστικὴν ἔξήγησιν, ἀποσείουσαν, πάντως δὲ ἔξασθενούμενος σοθαρώτατα τὴν ὑπόνοιαν, ὅτι πρόκειται περὶ ἀλλειψεως ηθικῶν ἐκ μέρους μας δισταγμῶν. 'Ἐχομεν δὲ ἐν συνεχείᾳ τρία ἔτη κερδῶν διὰ τοὺς Ἀσφαλιστάς καὶ μίαν ὑπόσχεσιν τούτων, ὅτι τοιοῦτον ἐνδεχόμενον, ὅπερ ὅμως σήμερον εἶνε πραγματικότης, θὰ τοὺς ἐπειθείνεις τὴν ἄρσην τῆς ἐπαρχούσης καὶ ἀτιμωτικῆς διακρίσεως τῆς ομηρίας μας εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν πεδίον. Οὐδὲν ἐπομένως φυσικώτερον καὶ δικαιότερον εἶνε ἀπὸ τοῦ νὰ ζητήσωμεν ἀπὸ τοῦδε τὴν ἄρσην τοῦ οἰκονομικοῦ θάρους καὶ τὴν ἔξαλεψιν τοῦ ηθικοῦ στίγματος, ὅπερ ἀδίκως ἐπεβλήθη, πάντως δὲ οὐδαμός συγχωρεῖται νὰ ὑφίσταται πλέον σήμερον.

'Ἀλλὰ καὶ ἄλλο τι ἔχω νὰ παραπηρήσων. 'Ασχέτως τοῦ ἔτους ἦτο ἡ ὅχι πράγματι ἐπιζημιά ἡ διατύπωσις γνωμῶν ὡς αἱ ἀναπτυχθεῖσαι πάρ' ὑμῶν εἰς τὰ τελευταῖα τεῦχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἔδει κατ' ἐμὲ νὰ ἀφεθῇ ἡ περὶ τούτου κρίσις εἰς τὸν μᾶλλον ἀρμόδιον νὰ κρίνῃ περὶ τούτου, τὸν Πρόδρομον δηλοντί τῆς διαχειριζούμενής ὑπεύθυνας τὸ ζητήμα 'Ἐπιτροπῆς.' 'Ἄπαξ δὲ ἐκεῖνος ἐθεώρησεν, ὅτι τοιαύτα δημοσιεύματα ἐνδέχεται νὰ ζημιώσουν τὸν ἀγῶνα τῆς 'Ἐπιτροπῆς καὶ διὰ τῆς πρὸς ὑμᾶς ἐπιστολῆς του σύνεσθησεν ἐνθέρμως τὴν ἀποφυγὴν τῆς ἐπαναλήψεως παροιούν δημοσιευμάτων, καλὸν θὰ ἦτο νὰ ἀπεφεύγοντο τὰ ἐπὶ τῆς ἐπιστολῆς έκείνης σχόλια καὶ ή σθεναρά ὑπεράσπισις τῶν διατυπωθεῖσῶν γνωμῶν ἐν τῷ ἀρθρῷ, ὅπερ κετέκρινεν ἡ ἐπιστολή. 'Ἄλλως τα τὰ ἀρθρα ταῦτα καὶ αἱ ἐν αὐτοῖς ἀναπτυσσόμενες γνῶμαι διαφέρουσιν ἀρκετά ἀπὸ τὰς πέρυσιν ἐκτεθείσας ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπ' εὐκαιρία τῶν τότε προσπαθειῶν πρὸς λύσιν τοῦ ζητήματος. Τότε συνεφωνεῖτε περισσότερον ἀν μὴ ἀπολύτως πρὸς τὰς ἀνωτέρω ἐκτεθεῖσας ἀπόψεις.

Πειθῆτε καὶ Διευθυντά, ὅτι ἡ ἀνωτέρω διαφωνία μου οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον μειώνει τὰ αἰσθήματα ἐκτιμήσεως καὶ ἀγάπης πρὸς τὸν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ἀγῶνα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». 'Απλῶς ηθέλησα νὰ ἐκθέσω τὴν ὄρθιην κατὰ τὴν γνώμην μου ἀποψίν επὶ μιας μόνον πτυχῆς τοῦ πολυπτύχου ἀσφαλιστικοῦ ζη-

τήματος ἥτοι τῶν ἐπασφαλιστρῶν ἐπὶ τῶν φορτίων τῆς Νοτίου Αμερικῆς, διότι αὐτὴ εἶνε ἡ μᾶλλον αἰσθητὴ δψις τοῦ ζητήματος, περὶ αὐτὴν δὲ διεξάγεται σήμερον ὁ ἀγῶνας καὶ διότι δύον ἀφορᾷ τὴν γενικήν κατεύθυνσιν πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ δλου ἀσφαλιστικοῦ ζητήματος δέν μὲ χωρίζουν σοθαραὶ ἀπὸ ὑμᾶς διαφωνίαι.

Πειραιεὺς 12 Αύγουστου 1937

Διατελῶ μετ' ἑξαιρέτου τιμῆς
Μ. ΖΥΛΑΣ
Δικηγόρος

Ναυτικὰ Τεχνικὰ Ζητήματα

Ἐφαρμογὴ ὄρθολογιστικῶν ἀρχῶν ἐπὶ τῶν πλοιῶν

Πρὸ τῆς ἐμφανίσεως τῶν ὑδροδυναμικῶν πηδαλίων (τύπου Οερτζ καὶ παρεμφερῶν), ἡ ἔξελιξις τοῦ ναυτικοῦ πηδαλίου ἔτεινε μᾶλλον πρὸς τὴν ἐπικράτησιν τοῦ ἐν μέρει ἡ πλήρως ἀντισταθμισμένου πηδαλίου.

Πλείστα δὲ πλοῖα καὶ φορτηγά εἰσέτι ἐκ τῶν πρὸ δεκαετίας ναυπηγηθέντων ἥσαν ἐφωδιασμένα διὰ τοιούτων ἀντισταθμισμένων πηδαλίων, ὃν ὡς γνωστόν, τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικὸν συνίσταται εἰς τὴν ποποθέτησιν τοῦ ἀξιονος περιστροφῆς αὐτῶν, οὐχὶ εἰς τὸ ἀκρωτηριώδειον τῶν, ἀλλ' ἵκανός πρύμνθεν τούτου, κατὰ τρόπον ὃστε τὸ πρὸς πρώταν ἔξεχον τμῆμα νὰ ἀντισταθμίζῃ κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττον τὴν ροπὴν στροφῆς καὶ ἐπομένων νὰ ἐλαττώνῃ καὶ τὴν διὰ τὴν περιστροφῆν τοῦ πηδαλίου ἀπαντωμένην δύναμιν.

Ἄπὸ τῆς παραδοχῆς, ὅμως, ὡς πλέον ὑδροδυναμικῶς ἀποδοτικῶν τῶν ὑδροδυναμικῶν πηδαλίων τῶν ἀποτελούντων ἐν σύνολον μετὰ τοῦ πρὸ αὐτῶν κειμένου ὑδροδυναμικοῦ ποδοστήματος καὶ δρώντων διὰ παραμορφώσεως τοῦ συνόλου τούτου, ἡ ἰδέα τῆς ἀντισταθμίσεως τῶν πηδαλίων ἐγκατελεῖθη πρὸς στιγμὴν, ἀτε τῆς προσοχῆς τῶν τεχνικῶν συγκεντρωθείσης ἀκεραιάς εἰπετο τοῦ ὑδροδυναμικοῦ μέρους τοῦ ζητήματος, ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἐτέρου, λόγω τῶν περιπλοκῶν, ἀς ἐπρώτης δψεως ὁ συνδυασμὸς ἀντισταθμισμένου καὶ συγχρόνως ὑδροδυναμικοῦ, δρῶντος διὰ παραμορφώσεως τῶν δύο τμημάτων αὐτοῦ, πηδαλίου παρουσιάζεται.

Τὰ ἀντισταθμισμένα πηδάλια, ἀτινα χρησιμοποιοῦνται τόσον εἰς τὰ πλωτά, δύον καὶ εἰς τὰ ἴπταμενα μέσα, ὅταν περιστραφῶσι πέριξ τοῦ ἀξιονος αὐτῶν, παρουσιάζουσι τὸ μειονέκτημα τοῦ νὰ ἀλλοιώνωσι σημαντικῶν τὴν ροήν τῶν νηματίων τοῦ ρευστοῦ ἐν ὃ κινοῦνται, μὲ αποτέλεσμα τὴν αὔξησην τῆς ἀντιστάσεως προώσεως τοῦ σκάφους καὶ συγχρόνως εἰς θάρος τῆς ἀποδόσεως τῶν παρακειμένων πρωστήρων ἐλίκων. Παρουσιάζουσιν, ὅμως, ἀντιθέτως τὸ πλεονέκτημα, ὅτι ἡ ροὴ στρέψεως καὶ ἐπομένως ἡ ὑπὸ τούτων διὰ τὴν περιστροφῆν αὐτῶν παρουσιαζομένη ἀντιστάσεις εἶνε κατὰ πολὺ μικροτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τοιαύτην τῶν κοινῶν πηδαλίων, ὃν καὶ ἀκόμη καὶ τῶν ὑδροδυναμικῶν πηδαλίων τύπου Οερτζ ἡ παρεμφερῶν. 'Ἡ ἀντισταθμισμένη δύμως τῶν τοιούτων πηδαλίων ἀναγκαστικῶς δέν εἶνε πλήρης, δεδομένου, ὅτι τὸ κέντρον τῆς ἀντιστάσεως μετατοπίζεται καὶ ἀναλόγως τῆς γωνίας πηδαλίου καὶ ἀναλόγως τῆς εἰς πρόσο τὴν τοιαύτην τῶν κοινῶν πηδαλίων, ὃν καὶ ὡς ἐκ τούτου ἡ ροὴ στρέψεως τοῦ πηδαλίου δέν ἀντισταθμίζεται κατὰ τὸν αὐτὸν πάντοτε θαθμόν. Διὰ τοῦτο τὰ πλείστα τῶν παλαιοτέρων ἀντισταθμισμένων πηδαλίων παρουσιάζουν ὑπερβολικήν ἀντιστάθμισην εἰς τὰς μικρὰς γωνίας πηδαλίου, κατὰ τὴν πρὸς τὰ πρόσον σημέναια εἰς τὴν 17ην σελίδα)

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΩΛΗΤΑΙ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ

ΠΕΙΓΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 44-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ε Τ Α Ι Ρ Ι A

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIOU



Γαλλία

Και πάλιν ό αγών διὰ τὴν ταχύτητα

Τὸ Γαλλικὸν σοῦπερ - λάΐνερ «Νορμανδία» εἰς μίαν τελευταίαν πρὸς δυσμάς διαδρομήν τὸν ἐπέτυχε νὰ προηγαποτούῃ νέον ρεζόρ ταχυτάτον διάπλου τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, καὶ νῦν τὴν ἀπὸ τῶν δράχων Bishop μέχρι τοῦ φαροπλοίου Ambrose, τῆς Νέας Υόρκης, ἀπόστασιν εἰς 3 ἡμέρας, 23 ὥρας καὶ 2' λεπτά, μὲ μέσην ταχύτητος 30.58 μίλιον. Εἶνε ὑ πρώτη φορά, καθ' ἣν τὸ πρὸς δυσμάς ταξίδιον ἔπειτεται ἐντὸς ζηνούν διαστήματος μικροτέρου τὸν 4 ἡμέρων καὶ περιορίζει κατὰ 1 ὥραν καὶ 25' λεπτά τὸ ἐπιτεγχθὲν ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ σοῦπερ - λάΐνερ «Βασιλίσσα Μαρία» ρεζόρ τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου. Ἡ σύγκρισις τοῦ νέου ρεζόρ τῆς «Νορμανδίας» μὲ τὰ προηγούμενα τὸν ίδιον σχάφους καὶ τῆς «Βασιλίσσας Μαρίας», διὰ τὴν ἐξ Ἐφράτης πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην διαδρομήν, ἔχουν ὡς ἔξης:

	Ἀπόστασις	Χρόνος	Μέση ταχ.
«Νορμανδία» (Ιούν. 1937)	εἰς ναυτ. μῆ.	Ημ. ὥρ. λεπτ. εἰς μῆ.	
	2906	3 23 2'	30.58
«Βασ. Μαρία» (Αὔγ. 1936)	2907	4 0 27'	30.14
«Νορμανδία» (Ιούν. 1935)	2971	4 3 14'	29.94

Ἡ «Νορμανδία» κατέχει οὕτω καὶ πάλιν τὸ ρεζόρ τοῦ ταχυτάτου διάπλου πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις, δεδομένον, ὅτι τὸν παρελθόντον Μάρτιον κατέρριψε καὶ τὸ πρὸς Ἀνατολάς ρεζόρ, ἐπιτυχοῦσα νὰ καλύψῃ ἐντὸς 4 ἡμέρων καὶ 6 ὥρῶν μίαν ἀπόστασιν 2978 μίλιον, μὲ μέσην ταχύτητα 30.99 μίλιον, ἔναντι τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας», ἡ οἵης διήνυσε 2939 μόνον μίλια ἐντὸς 3 ἡμέρων, 23 μίλιον, μὲ μίαν μέσην ταχύτητα 30.99 μίλιον, ἔναντι τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας», ἡ οἵης διήνυσε 2939 μόνον μίλια ἐντὸς 3 ἡμέρων, 23 ὥρων καὶ 57' λεπτῶν, μὲ μέσην ταχύτητα 30.63 μίλιον.

Ἐντὸς 24 ὡρῶν — διὰ τὸ πρὸς δυσμάς ταξίδιον — ἐπέτυχεν ἡ «Νορμανδία» νὰ καλύψῃ 781 μίλια, μὲ μέσην ταχύτητα 31.24 μίλιον, σημειώσασα τὴν ταχύτεραν ἡμεροπίαν διαδρομήν ἐξ ὅπου ποτὲ ἐπροηγαποτούμησαν καὶ καταρρίφασα προηγούμενον αὐτῆς — κατὰ τὸν παρελθόντον Μάρτιον — ρεζόρ, στε ὅμως ὑπερβοῦσα ἀκόμη ἐλαφρῶς ἀπὸ τὴν ἐπίδοσιν τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας» είχε διανύσει 763 μίλια, μὲ μέσην ταχύτητα 30.52 μίλιον τὴν ὥραν.

Τὸ Ἀγγλικὸν «σοῦπερ-λάΐνερ» κατὰ τὴν τρίτην ἡμέραν τοῦ παρελθούντος τοῦ πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξίδιον είχε καλύψει, ὡς γνωστόν, ἀπόστασιν 766 μίλιον μὲ μέσην ταχύτητα 30.64 μίλιον, τὴν δὲ καλύτεραν ἡμεροπίαν διαδρομήν τοῦ ἐπέτυχε κατὰ τὸ πρὸς δυσμάς ταξίδιον τοῦ Αὐγούστου π. ξ., διότε διήνυσε 760 μίλια μὲ μέσην ταχύτητα 30.40 μίλιον τὴν ὥραν.

...

Κατὰ νεωτέρας τηλεγραφικάς ἐν Παρισίων πληροφορίας, ἡ «Νορμανδία» ἐπέτυχε, κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐξ Νέας Υόρκης πρὸς τὴν Εὐρώπην, νὰ καταρρίψῃ τὸ ίδιον αὐτῆς προηγούμενον ρεζόρ διὰ τὴν πρὸς Ἀνατολὴν διαδρομήν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Οὕτως ἐκάλυψε μίαν ἀπόστασιν 2936 μίλιον ἀπὸ τὸν φάρον τοῦ Ambrose μέχρι τῶν δράχων Bishop εἰς 3 ἡμέρας, 22 ὥρας καὶ 4' λεπτά, μὲ μέσην ταχύτητα 31.20 μίλιον.

Ἡ διὰ τῆς «Νορμανδίας» κατάρριψις τοῦ ρεζόρ ταχύτητος πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις, ἀνεμένετο ὑπὸ τῶν σχεδιαστῶν τῶν νέων ἐλίκων, μὲ τὰς ὄποιας — ὡς γνωστόν — ἐφιδιάσθη πρὸ τοὺς τὸ σάφος. Ὁ ἐν τῶν σχεδιαστῶν κ. Merot du Barre εὐρίσκετο ἐπὶ τῆς «Νορμανδίας» κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον, σοκός δὲ τῆς παρουσίας του, ὡς ἐγγόσθη, ἵτο ἡ μελέτη πρωτάρεων βελτιώσεως τοῦ τύπου τῶν ἐλίκων πρὸς μείζονα ἐπανέξην τῆς ταχύτητος τοῦ σχάφους.

Γερμανία

Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα

Ἐκ τῶν λεπτομερῶν στατιστικῶν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας προκύπτει, ὅτι ἡ συνολικὴ συναλλαγματικὴ πόδσοδος τῆς Γερμανίας οἰσονομίας ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἐν γένει ἐργασιῶν ἀνήλθε τὸ παρελθόν ἐτοῦ εἰς 303 ἐκαπομύρια χρονῶν μάρκων, ἐκ τῶν διοίων τὰ 23 ἐκαπομύρια ἀνεφέροντο εἰς εἰσπράξεις ἐκ διαφόρων τελῶν, προμηθεῶν καὶ δικαιωμάτων ξένων πλοίων, ἀντα προσήγγισαν εἰς τὴν Γερμανίαν λιμένας. Τὸ καθαρὸν οὕτως ἐκ τῆς Γερμανίας ναυτίλιας ἔσθοντες ἔφθασεν εἰς τὰ 280 ἐκαποτον, μάρκων, μὲ αἴσησην 70 ἑκατ. μ. ἔναντι τοῦ 1935, ἀπετέλεσε δὲ κατὰ μέραν τὴν ναυτιλιακὴν εἰσφοράν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ πραγματικοῦ πλούτου τῆς χώρας.

Κατὰ τὰς αὐτὰς στατιστικάς, αἱ ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῶν εἰς τὸ συντερικὸν ἐργαζομένων Γερμανικῶν πλοίων ἀνήλθον τὸ 1936 ἐκ ναύλων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων εἰς 410 ἑκατ. χρονῶν μάρκων καὶ ἥσαν ἀνώτερα κατὰ 69 ἑκατ., ἥτο 20 ο.ο., ἐπὶ πλέον τῶν εἰσπράξεων τοῦ 1935, υπερέργου διαφοράς κατὰ πολὺ εἰσέτη ἀπὸ τὸ σημειωθέν κατὰ τὴν χρήσιν τοῦ

1929 ἀνώτατον διοίων εἰσπράξεων ἐξ 760 ἐκαπομύριον μάρκων. Ἡ ἔναντι τοῦ 1935 αὐξῆσης τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοῦ ὥφελετο εἰς τὴν διεύρυνσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ εἰς τὴν αἰσθητὴν τὸν ναύλων ἀνάτιμην.

Αἱ ἐξ ἐπιβατῶν εἰσπράξεις ἀνήλθον τὸ 1936 εἰς 111 ἐκαπομύρια μάρκων, ἔναντι 98 τοῦ 1935, ἡ δὲ παρατηρηθεῖσα αὐξῆσης ἔξηγεται περίσσω — ἀπὸ τὴν σημοτοήσην εἰς τὴν Γερμανίαν ἐπιβατῶν ἐκ τοῦ ἐπωτερικοῦ διὰ τοῦ «Οἰλιμπιακὸν ἀγῶνας τοῦ Βερολίνου». Ἐξ τῶν ἐν λόγῳ εἰσπράξεων, 73 ἐκαπομύρια μάρκων προήρχοντο ἐξ ἀλλοδαπῶν ἐπηρόπων καὶ μόνον 38 ἐκαπομύρια ἐκ Γερμανῶν ἐπιβατῶν. Αἱ «εἰσπράξεις» ἐκ μεταφορᾶς τῶν ταχυδρομείων, ἐξ θυμούλων κήπων, ναυαγωστικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ πλέον πλοίων καὶ μάρκων, ἔναντι 30 ἐκαπομύρια μάρκων, ἔναντι 16 ἐκαπομύριον τοῦ 1935.

Τὰ ποσὰ ἀρ. ἐτέρον, ἀπίνατα ἐδαπανήθησαν ὑπὸ τῶν Γερμανικῶν πλοίων εἰς τὸ συντερικὸν διὰ προτερεργοτάτων, λιμενικά τέλη, προμηθείσεις καὶ ἀνήλθον εἰς 212 ἑκατ. μάρκων, ἔναντι 199 τοῦ 1935, ἐνῷ καὶ τὰ Γερμανικὰ πληρωμάτα ἐπεινοῦσθη, ὅτι ἐδαπάνησαν ἐν τῇ ξένῃ ποσῷ 3 ἐκαπομύριον μάρκων. Αὗτοι οὐτοὶ οἱ ἀριθμοὶ δὲν ἀποδίδουν, πάντως, εἰς τὸ ἀπόλλητον τὰ ἐπιτεγχθέντα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ζώρας ἀποτελέσματα. Λόγους ζώρι, ἀπὸ τὰ πονδύλια τῶν πληρωμῶν δέον νὰ ἀφαιρεθοῦν τὰ δαπανήμενά την παρατηρηθεῖσαν ἐπὶ τῶν Γερμανικῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ποσῶν ποσά, νὰ ἐπεισθῶν δὲ ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ ἀκαθαρίστον ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος καὶ οἱ ἐπὸ τῶν Γερμανικῶν προτετόν πληρωθεῖστες ἐν Γερμανίᾳ ναύλων.

Κατὰ ταῦτα, ὁ τέλος τῆς ἐπαρχιοῦς ἐξενθέσεως τοῦ ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἐν γένει ἐργασιῶν προστίθαντος συναλλάγματος εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ ἀπόλθεματος τῆς ζώρας, ἔχει ὡς ἔξης: «Σύνολον εἰσπράξεων τῶν Γερμανικῶν πλοίων ἐκ ναύλων ἐμπορευμάτων, σὺν ναύλωσειν Γερμανικῶν πλοίων εἰς ξένας ἐταφίας, σὺν εἰσπραττομένων ἐξ ἀλλοδαπῶν τελῶν, ἀμύβον διὰ τὴν μεταφορὰν ταχυδρομείων, διὰ ρυμούλων κήπων, σὺν προφορίαις ἐργασίας, μείον τῶν δαπανηθέντων ποσῶν ἐπὸ τῶν Γερμανικῶν ναυτιλιούμενών εἰς τὴν ἀλοδαπήν».

Ἄπο τὴν λεπτομερῆ δαπανῶν προύπτει, ὅτι περὶ τὰ 303 ἐκαπομύρια μάρκων ἀπετέλεσαν τὴν εἰσαγωγὴν συναλλάγματος, διατεθεῖσαν εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ συναλλάγματος ἀπόδεματος τῆς Γερμανίας. Η σημαντικὴ αὕτη συμβολὴ τῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ἴσονγκο τῶν Γερμανικῶν πληρωμῶν καθίσταται ἐτοῦ μᾶλλον ἀξιοσημείωτος, ἐν λάβῃ κανεῖς ὑπὸ διηρέων τῶν ἐν ισχῇ περιοριστικῶν τοῦ συναλλάγματος μέτρων καὶ τὰς συναλλαγματικὰς διαφορετίας ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ Γερμανία ἀπὸ τοῦ.

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ στόλου τῶν «τράμπς»

Ἡ Πολωνικὴ κυβεργητικὴ ἐδώκε πρὸ τοὺς διαταγὴν εἰς τοὺς ἔξαγογεῖς πολεμικοῦ ἔπικου πλοῶν τὰς μελλοντικὰς πωλήσεις των εἰς τὸ ἐπωτερικὸν κλείσιον ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὄρου «εἰδὸς λιμένα προοισιμῶν καὶ οὐχὶ εἰς Γδύνιαν». Διὰ τοῦ μέτρου τούτου ἡ κυβεργητικὴ τῆς Βαρθοβίας ἀποβλέπει, κυρίως, διὰ μόνον νὰ ἔσασφαλισῃ εἰς τοὺς Πολωνῶν ναυλομετίστας τὴν ἐργασίαν γανύλωσεως τῆς ἐκάστοτε ἀναγκαϊσθησης χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ ὡς ἐπιτύχη τὴν κοινωνοποίησην μεζονος ἐθνικοῦ τονύταις εἰς τὰς οὑδεῖσας μεταφοράς. Φόρμαται, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Πολωνικοῦ στόλου τῶν «τράμπς» ἀποτελεῖ κατ' αὐτὰς μάλισταν εἰς τὸν σημαντικότερον.

W. KUNSTMANN, STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

κατέρρευν φροντίδων τῶν οἰκονομικῶν κύκλων τῆς χώρας.

Ο Γερμανικός Τένος ἀναγράφειν καὶ σχολιάζειν τὰς ἀνωτέρου πληροφορίας, λαμβάνει ἀφορίαν νὰ ἔξεταση τὴν θέσιν τῆς φροτηγοῦ Γερμανικῆς ναυτιλίας. «Η Γερμανία — γράφει — κατέχει σήμερον ἕνα ἐπί τῶν μικροτέρων φροτηγῶν στόλων τοῦ κόσμου. Έξ τῶν γερμανικῶν «τρόμπες» συνολικῆς χωρητικότητος 620.000 τ. γκρός, οἱ 450.000 τ. ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν Βόρειον θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν, εἰς τρόπον ὅπε τὸ Ράχη δὲν διαθέτει, εἰμὶ 46 μόνον τοῦ ποντοπόδα φροτηγά 170.000 τ. γκρός, ήτοι ποσοστὸν 5 οὐρών τοῦ ἑθνικοῦ τοννά. Τὰ ἐν λόγῳ «τρόμπες» δὲν δύνανται οὐδὲ τὸ ήμερον τῶν Γερμανικῶν εἰσαγωγῶν εἰς πρώτας ὥλες νὰ ἔξαγαλίσουν ὑπέρ τῆς ἑθνικῆς σημαίας.

Τὰ σχόλια τοῦ Γερμανικοῦ τέλουν καταλήγοντας ὡς ἔξης: «Δεδομένον, διτὶ αἱ ἔχονται χώρα ἐντείνοντας ὄσμειον τὰ μέτρα διαφύλαξεως καὶ τῶν εἰς πρώτας ὥλες εἰσαγωγῶν τῶν ὑπέρ τῆς ἑθνικῆς αὐτῶν σημαίας, πρέπει καὶ ἡ Γερμανία κατ' ἀνάγκην νὰ προσέλθῃ εἰς ἀνάλογα φίλια μέτρα, διευκολύνοντα τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐπί φροτηγῶν σκαφῶν στόλου της».

Ιταλία

Η βελτίωσις τοῦ δικτύου τακτικῶν γραμμῶν

Αἱ πρώται, ἀπό τῆς περιουσίης ἀναδιοργάνωσεως τῶν ταχυδρομικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν, γεννούνται ἀναγονισθεῖσαι, ἐμφανίζονται ἀρχεῖται ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τὴν ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν. «Οσον ἀφορᾷ τὸ δίκτυον τῆς «Italia», αἱ γραμμαὶ τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, τὰς ὁποίας αὕτη μονοπολιακῶς ἐκμεταλλεύεται καὶ αἵτινες ἐξεπεργετοῦντο τακτικῶς μὲ τὰ ὑπεροχεάνια «Rece» καὶ «Conte di Savoia», ἐπεννώμησαν ἀπό τοῦ Ιανουαρίου τῷ ἔτους διὰ τῆς προσθήκης τῶν ὑπεροχεάνιων «Rom» καὶ «Saturnia» καὶ «Vulcania». Διὰ τῆς δρομολογήσεως εἰς ἄλλου τεσσάρων φροτηγῶν γραμμῆς εἰς τὴν ίδιαν ἐπηρεούσιαν ἐπεταχύνθη ἔξαιρετικῶς καὶ ἡ κίνησις τῶν φροτίων.

Τὰ σκάφη «Barbarigo», «Birmania», «Giulia» καὶ «Belvedere» ἐκτελοῦν ἡδη τὸ ταξίδιον Ιταλίας — Βορείου Αμερικῆς ἐντὸς 15 ημέρων, ἔναντι 20, ποὺ ἀπηρτοῦντο, ἐπὶ τοῦ προηγούμενον καθεστώτος, εἰνὸς δ' ὡς συμπληρωθεῖν καὶ ἀι διενεγούμεναι διαδρομήσεις εἰς τὰ πλόια τῆς κλάσεως «Fellas», θὰ ἐπιταχύνῃ σημαντικῶς καὶ ἡ πρὸς τὸν Βόρ. Εἰσηγνούν ὑπεροχεία. Η μέσην ταχύτητος τῶν σκαφῶν τούτων προσβλέπεται ν' ἀνέλθῃ ἀπό 12 εἰς 15 μίλια, ἐνῷ ἐξ ἄλλου θὰ αἰθηθοῦν καὶ οἱ παρὰ τῶν ίδιων αὐτῶν πλόιοι διατιθένεται χρόνοι γυγείνων. Τὰ ὑπεροχεάνια «Πριγκίπισσα Τζιοβάννα» καὶ «Πριγκήπισσα Μαρία», ἀπηργολημένα εἰς τὰς γραμμάς τῆς Νοτίου Αμερικῆς (ἀπό τὸν Ατλαντικοῦ) διεργοθεῖσαν καὶ αὐτὰ ἐπὶ τὰ βελτίων καὶ μετέχουν ἡδη εἰς τὰς μεταφορὰς πρεάτων ἐξ Αργεντινῆς καὶ Βραζιλίας.

Τὸ «Λόιδη Τριεστίνο» εὑρίσκεται ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ σημαντικοτέρου δικτύου τῶν Ιταλικῶν θαλασσών ὑπηρεσιῶν, ἀπό δὲ τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ θέλει κατὰ μέρος ἐξαρτηθῆναι καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς Ιταλικῆς ἐπεκτάσεως εἰς τὴν Αιθιοπίαν. Εἰς τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Αφρικήν, τὴν «Λινό Ανατολήν καὶ τὰς «Ολλανδίας» Ίνδιας, ἀντικατεστάθησαν τὰ παλαιά σκάφη διὰ πλωτοῦ ὄπλου περισσότερον συγχρονισμένου, πλεισται δὲ ἄλλων βελτιώσεις προσβλέπεται νὰ συντελεσθοῦν προσεξώς. Σημειοῦνται ἀκόμη, διτὶ μία νέα γραμμὴ ἀδημονογήνη πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἥτις ἐξητηστεῖ ἐπιτυχῶς καὶ τὰς Γιουγκοσλαβίας πρὸς τὸ Ιόνιον ἐξαγωγάς, αἵτινες ἐπέδειξαν τελευταῖς αἰσθητὴν πρόσδομον.

Ο λιμὴν τῆς Τεργέστης ἐπωφελήθη σημαντικότατα ἀπό τὴν συγχώνευσιν τῶν ἑταῖρων, διότι, ἐπτὸς τῆς «Κόζουλιτς», τοῦ «Λόιδη Τριεστίνο» καὶ τῆς «Αίμπερα Τριεστίνα», πλεισται ἄλλων ὑπηρεσιῶν τῆς «Αγριάπατα» καὶ τῆς «Τιρρένια», ἔχον τὸν ορθέντα λιμένα, διὰ ἀφετηρίαν τῶν δρομολογίων τον.

Τῆς Τεργέστης θὰ τονόσῃ ἀναμφισβητήτως τὴν συναγωνιστικήν της ἵκανότητα, ἔναντι τῶν λιμενικῶν συγκροτημάτων τῆς Βορείου Εὐρώπης. Η «Adriatica», τῆς Βενετίας, καθιέρωσε συμπληρωματικάς ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Ελλάδα, τὴν Σικελίαν καὶ τὴν Αίγανπτον, ἐνῷ καὶ ἡ «Τίρρενία» ἐπιδιώκει διαστιφίους τὴν βελτίωσιν τῶν πρὸς τὴν Αιγαίην καὶ τὴν Βόρειον Εὐρώπην γραμμῶν της. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι τῆς Νοτίου Ιταλίας ιδιαίτεραν ἀποδίδουν σημασίαν εἰς τὰς πρὸς τὴν Βόρ. Εὐρώπην τέλος τακτικῶν γραμμῶν, διότι ἀντιμετωπίζουν τὴν δυνατότητα αὐξήσεως τῶν ἔξαγωγῶν πλοών καὶ λαζανισῶν. «Ηδη, μάλιστα, ηγούσιαν αἱ πρώται δοκιμαστικά ἀποστολαὶ λαζανίσαν.

Αναφέρεται, ἐπί τέλει, διτὶ κατὰ τὴν περιουσίην συγχωνεύσεων τῶν Ιταλικῶν ἑταῖρων είχε συμφωνήθη, ὅπως ἡ «Finmare», ὁ κραυτός — δηλαδή — δραγματισμός, ὁ συνταθεῖς διὰ τὸν ἐλεγχον τῆς διαχειρίσεως τῶν τεσσάρων νέων ὄμλων, θὰ ἐπεράστοντε τὸ ἔργον του κατὰ 1942. Ήδη, διότις δραγματισμός φάνεται, διτὶ θὰ παρατείνῃ τὴν δρᾶσιν του καὶ πέραν τοῦ 1942 — κατὰ πρόσφατον δήλωσιν τοῦ ἀντιπροσώπου του κ. Α. Κόζουλιτς — δεδομένον, διτὶ τὸ πρόγραμμα νέων ναυτιγήσεων σκαφῶν 400.000 τόνων δὲν θὰ ἔχῃ τερματισθῆ μέχρι τοῦ ἔτους ἐπείν.

Οι λιμένες καὶ ἡ κίνησις των

Οἱ ἀφορίδιοι Ιταλικοὶ κύκλοι, οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς διαμετακομοτικῆς κινήσεως τῶν Ιταλικῶν λιμένων, σύνοφρον ἀπότινος τῆς ἐπέρτασην τῶν ὑφισταμένων ἐλευθέρων ζωνῶν καὶ τὴν ἰδημαῖς τοιούτων εἰς ὄσους κυρίως λιμένας στεροῦνται. Σήμερον οἱ μόνοι ἐλεύθεροι λιμένες τῆς Ιταλίας είναι οἱ τοῦ Φιούνη καὶ τῆς Ζάρας, διτὶς ἐμφανίζει τοπικὴν μόνον σημασίαν, ἐνῷ κατὰ τὸ παρελθόν ἐλευθεροὶ λιμένες θανοῦσι οἱ τῆς Ερνοβάς, Τοιβιταβέζιας, Μεσοήνης καὶ Λιβαρίου. Εἰς τινας ἄλλους λιμένες, ὑπάρχουν ἀσύνη ζωνοὶ γαραζητοῦζομενοὶ ὡς ἐλεύθεροι λιμένων, εἰς τὰς δύοις παρέζονται, δι' ώρισμένα εἰδὴ, εὐχόλια παρόμοια πρὸς τὰς τῶν ἐλευθέρων λιμένων. Μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων αὐτῶν ζωνῶν συγκαταλέγονται αἱ ἐγκατεστημέναι εἰς τὰς προσβλήτας «Βίστρο», «Εμπανούήλη» καὶ «Δονζός τῆς Αόστης» τῆς Τεργέστης, εἰς τὰς «εἰλευθέρας αἱ άποθέας» τῆς Γένοβας καὶ εἰς ώρισμένην λιμενικὴν περιοχὴν τῆς Νεαπόλεως.

Τὴν κίνησις τῶν φροτίων εἰς τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας ἐξηκολούθησε ν' αἴξῃ κατὰ τὸ α' βιηνὸν τοῦ τρέζοντος ἔτους, σημαντίνος δὲ πρὸς τὰς καταποθείσεις ἐποίησμος στατοτικάς αἱ φροτοεκφορτώσεις ἐμπορευμάτων ἔφθασαν εἰς 21.022.493 μετρούς τόνους, μὲν αἴξην 3.661.024 τ. ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ α' αἴτιοτον α' βιηνὸν τοῦ 1936. Κατ' Ιούνιον, η σημειούθεισα κίνησις φροτίων, μὲ σύνολον 3.569.113 τόνων, ἐπελείσθη τῆς τοῦ προηγούμενον μηνὸς κατὰ 343.821 τ., ἥτοι μεγαλύτερα κατὰ 858.862 τ. ἔναντι τοῦ Ιούνιον π. ἔτ.

Τὰ διὰ τῶν Ιταλικῶν σιδηροδρόμων μεταφερόνται ἐξ ἄλλου ἐμπορεύματα κατὰ τὸ αὐτὸν ἐπόπειρον πρόσθιον, σημαντικά πρόσθιαν μεταφέρονται τῶν ἔξαγωγῶν εἰς λιμένας καὶ εἰσοδούμενα, ἄλλ. οὐχ καὶ τῶν διὰ λογαριασμὸν τῶν σιδηροδρόμων, ἀνήλθον εἰς 24.021.545 μετρούς τόνους, μὲ σημειωθεῖσαν αἴξην 6.184.612 τ. ἔναντι τοῦ 1936. Κατ' Ιούνιον τοῦ, η σημειούθεισα κίνησις φροτίων, μὲ σύνολον 4.160.309 τ., τοῦ προηγούμενον μηνὸς Μαΐου καὶ 2.902.094 τόνων, ἔναντι τοῦ Ιούνιον 1936.

Μελετῶνται ἡδη σοβαραὶ λιμενικαὶ βελτιώσεις εἰς τὴν Νεαπόλιν, διευκολυτικαὶ τῆς τερψίνων καὶ ἀνέτον κινήσεως τῶν φροτίων. «Ως γνωστόν, είχε προταθῆ εἰς τὸ παρελθόν, διότις ὁ λιμένης οὗτος διοικήται πατρόνομον Οργανισμοῦ, ὁμοίων πρὸ τὸ τῆς Γένοβας, μέχρι τῆς στιγμῆς οὗτος καμία ἐν προεπιένων ἀπόδοσις δὲν ἐλήφθη, πέραν τῆς ώς βεβαίας θεωρουμένης ἀναδιοργανώσεως τῆς Αξιέντας dei Mezzi Μεσαπίκης», τῆς ἐπειθέντος, δηλαδή, σημειωθῆσαν δραγματισμούς, ητος διοικεῖ τὸν λιμένα. Η «Αξιέντα» ἐνδιεργάθη πάντοτε διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν μεσον φροτοεκφορτώσεως τοῦ λιμένος τῆς Νεαπόλεως, εἰς δὲ τὸν νέον

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



Trade Mark

προϋπολογισμόν της, τὸν ἀρχάμενον ἀπὸ 1ης Ιουλίου το. ἔ., ἀνέγραψε πίστοισι 400.000 λιρεστῶν διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ναυτικοῦ σταθμοῦ ἐπιβατῶν καὶ τὴν κατασκευὴν ἡ σιντηλήφων διαφόρων ἄλλων ἔργων καὶ ἔγκαταστάσεων.

— Η Ἰταλικὴ ουδεφόνησις ἀφ' ἑτέρου μελετᾷ τὴν δυνατότητα τῆς κατασκευῆς ἐνὸς νέον θαλασσίον καὶ ποταμίον λιμένος εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Ιούλου ἐπὶ τῷ Ἀφρικανικῷ πόδες τὸν Ἰνδικὸν ὥκεανόν παραλίων. Η κατασκευὴ αὐτῆς μέλλοντα σημαντικός νὰ ἔξυπητετήσῃ τὰ ἀποικιακὰ ουμέφερτα τῆς Ἰταλίας, πρόκειται νὰ περιληφθῇ εἰς τὸ ἔξαετές σχέδιον ἐπετέλεσις σειρᾶς δῆλης δημοσίων ἔργων ναυτικοῦ γραφτήρος εἰς τὴν Ἰταλικὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν.

‘Ην. Πολιτεῖαι

‘Εκποιοῦνται ἄλλα 15 φορτηγά

Η ἐπὶ τῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς διὰ τὴν δριστικὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἵνα ἀκολούθως ἐφαρμόσῃ εὐγερόστεος τὸ πορόγραμμα τῆς διὰ τὴν τηματικὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, προεκτινοῦντας ἡδη τὴν δευτέραν κατὰ σειρὰν πλειοδοτικὴν δημιουργίαν πρὸς ἐποίησιν 15 ἀρώματος παραπλησμῶν σπαραγῶν. Η πώλησις θὰ γίνη, εἴτε πρὸς διάλευσιν, εἴτε πρὸς περιατέρων ἐξμετάλλευσιν αὐτῶν, ἀλλ' ὑπὸ τὴν ὅρην — διὰ τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν — προϋπόθεσιν, διὰ θὰ ταξιδεύουν εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ δὲν θὰ προσεγγίζουν πρὸς ἔργων πειρατῶν τῆς Ἀμερικανικῆς λιμένας.

Οἱ ἀγορασταὶ ὀφεῖλον νὰ καθοῖσσον εἰς τὰς ἐγγάριους προσαφορὰς τῶν καὶ τὴν ἴντηροσίαν, δι' ἣν προσφίζουν τὰ παρ' αὐτῶν ἀγορασθησμένα σπάζη. Αἱ προσφοραὶ θὰ ἀποσφραγισθῶν τὴν 31ην Αὔγουστου ὑπὸ τῆς «Χαρτῆς Ἐπιτροπῆς», ἡ δοπία ἐπινιλάσσει εἰς ἕκατην τὸ διαιάσιμα νὰ κατανυφώσῃ τὰ πλοῖα, θάσοις τῆς μεγαλύτερας δευτηρότητος τημῆς, χωρὶς νά λάβῃ ἐπ' ὄψιν της, ἐάν οἱ ἀγορασταὶ εἰνὲ Ἀμερικανοὶ η̄ ξένοι ἐπίκοοι. Ἐπιδιόκει, δηλαδή, η̄ Ἐπιτροπή νὰ ἔξασφαλίσῃ, κατὰ τὸ δεντάτον, τὰς ἐψηλοτέρας τιμὰς πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ Ἀμερικανικοῦ δημοσίου, μολονότι φρονεῖ, διὰ θὰ τὸ προτιμοτέρα διὰ τὰ συμφέροντα τῆς ἔθνικῆς ναυτικῆς διοικησίας η̄ πώλησις πρὸς διάλευσιν, παρὰ η̄ πώλησις πρὸς ἐξμετάλλευσιν, ἔστω καὶ ἐπὸ τὸν ὄφον τῆς ιδιῆς προσεγγίσεως εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας.

‘Αναλυτικότερον, οἱ ὄφοι τῆς ἐκποιησεως ἀναφέρονται τὰ ἀπόλουτα: α') Προσεκμένον δι' ἀγορὰν πρὸς διάλευσιν, ἀπαγορεύεται κάθε διενέργεια ταξιδίου, ἔξωθεν τοῦ ἀπόλουτον διὰ τὸν λιμένα προτιμήσεως τῶν διαλευτῶν. Β' ὁλοσχερῆς διάλευσις τοῦ πλοίου ὀφεῖλε νὰ συντελεσθῇ ἐντὸς 12μήνων ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς κατανυφώσεως. Καὶ β') Προσεκμένον διὰ περιατέρων ἐξμετάλλευσιν, ἀπαγορεύεται η̄ προσεγγίσης εἰς τὴς Ἀμερικανικοὺς λιμένας ἐπὶ μίαν δεκαετίαν ἀπὸ τῆς κατανυφώσεως τῆς πολύτευσης.

Λἱ προσφοραὶ δύνανται νὰ προβλέπονται καὶ ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, τῆς διαλέσεως η̄ τῆς περιατέρων ἐξμετάλλευσεως, δέοντα δὲ νὰ συνδεύωνται δι' ἔγγυησος ἐπὶ 50.000 δολλαρίων δι' ἔρωτον πλοίου. Τὰ ἐποιούμενα σκάψη εἰνὲ φροντηγά, ναυτηγημένα ἐπὶ ζάλυβος διακρούσης τῆς πολεμικῆς περιόδου, ἔρωτιθ δὲ ἀσύνφορος η̄ διατήρησίς των, διότι δὲν παροντάζουν ἐπολογίσμον αξίαν, δῆν προσιμοποιηθῶν δι' ἐμπορικούς μεταφοράς η̄ διὰ δοκητικῆς ἴντηροσίας τῆς ἔθνικῆς ἀνόητης τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν.

‘Η ἡλεκτροσυγκόλλησις

Τὸ περιοδικό *«Motorship»*, τῆς Νέας Υόρκης, παρέχει εἰς τελευταίον τεῦχό του μίαν ἐνδιαφέροντα σύγχρονην μεταξύ σκαφῶν ναυπηγήστηκεν μὲν ἡλεκτροσυγκόλλησην τῶν ἔλασμάτων τον καὶ ἑτέρου

Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

“CAMREX,,

Διὰ τὰ πλοῖα σας
ΔΙΟΤΙ

Καίτοι οἰκονομικώτερα, εἰνε ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν

Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδούς
Ἐπίσης: Ἰδιαιτέρα εἰδικότης χρωμάτων
πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

Τηλεματα: "CAMREX,, - Cardiff ή Sunderland

μὲ τὰς συνήθεις δι' ἥλιων συνδέσεις. Ἐπὶ τεσσάρων πλοίοιν, κατασκευασθέντων διὰ τὴν Ἐπαρίαν Ford, ἦτοι τὸν μότοροπος *«Green Islands»* καὶ *«Norfolk»* καὶ τὸν ἀτμοπλοίον *«Edgenauer»* καὶ *«Chester»*, ἀδελφοῦ τέτοιον, μὲ διαστάσεις 300 π. μάρκων καὶ 43 π. πλάτους, ἐκτοπομάτος 2922 τ. καὶ μὲ ἔμφορτον βάθιμα 9.6' π., τὸ μὲν μότοροπος φέρον τὰ ἐλάσματά των ἡλεκτροσυγκολλήμενα, τὰ δὲ ἀτμοπλοία διὰ τὸν παλαιὸν σιντίματος τῶν *«καρφώσειον»*. Ἐκ τῆς συγκρίσεως ἀποδεικνύεται, ὅτι ἡ ἡλεκτροσυγκολλήσης δὲν ἡδούνοισιν οὐσιονομικωτέρα διὰ τὴν συνέδεσιν τῶν ἔλασμάτων, ἀλλ' ὅτι καὶ ἡ συνολικὴ δαπάνη διὰ τὰ μότοροποις ξεγάπατάστασιν τῶν ἥποι πολὺ μικροτέρα διὰ τὰ μότοροποις ξεναντὶ τῶν ἀτμοκινήτων. Η προελθόντα μεταξὺ τῶν δύο συστημάτων διαφορὰ ἦτο 30 ο) ἐπὶ ἔλαττον περίπου ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως.

Μεγ. Βρεταννία

‘Η συνεργασία εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν τελευταίων ἐν Λονδίνῳ σύσκεψιν τῶν “Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας ἀπερασίσθη κατ' ἀρχὴν, ὃς ἀνεργάψαμεν καὶ εἰς τὸ προγούμενον τεῦχό μας, ἡ συνέχισης τῆς ὑφισταμένης συνεργασίας καὶ ὡς ἐν καιφῷ μελέτῃ τῶν περιστέρων λεπτομερειῶν ἐνὸς σχεδίου, προορίζομένον νὰ καθορίζῃ ἐπαργόριδης τὴν τελικὴν αὐτῆς μορφήν. Τὸ Λονδίνειον περιοδικὸν *«Financial News»* πληροφορεῖται, συναντών, ὅτι αἱ κύριαι γραμμαὶ τοῦ σχεδίου ἔχουν ἡδη καραζθῆ ἵπτη τῆς *«Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τῶν Τόμπτς»* καὶ περιστρέφονται εἰς τὰ ἀπολύτων σημεῖα:

α') Τὰ σχέδια κατωτάτων διώρων ναύλων, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ὅποιων ἀπεδείχθη τόσον ὀφέλιμος, όταν συνεχισθοῦν καὶ συγχρόνως ὡς παραμείνουν ἐν ισχύν οἱ κανονισμοί, οἱ διέποντες τὰ τῆς καθόδου η̄ μὴ κενῶν καὶ ἀναντῶν φροτηγῶν εἰς τὸ *Πλέιτ*. Καὶ δ') Πιστεύεται, ὅτι θὰ κληθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ νίσθεταισον τὴν τόσον ἐπιτυχῶς ἐφαρμοζόμενην ἐπὸ τοῦ προούλου τῶν δεξαιμενοπλοίων τακτικήν, μαζὶ ἐλαφρῶν, δηλονότι, συνεισφορᾶς ἐπὶ τῆς ἐν πινήσεις χωρητικότητος πρὸς δίρυντον ποιούν ταυτού ταμείου ἀποχηματώσεως τῶν πλοιοστητῶν, ποὺ θὰ ἀπούντον ἐξάστοτε δίκαιοισθῶν μέν, ἀλλὰ κατόπιν ἀποδείξεως τῆς Ἐπιτροπῆς, τὰ σκάφη τῶν ἐν ἐνεργοῦ ἴντηροσίας. Αἱ σχετικαὶ ἀποδείξεις τῆς Ἐπιτροπῆς θὰ γίνονται μόνον εἰς περιπτώσεις, καθ' ἃς θὰ ἐμφανίζηται σπάνιας φροτήσιος εἰς ὁρισμένους τομεῖς.

Τονίζεται, ὅτι η̄ αὐτηρή πήγηση τοῦ σχεδίου συνεργασίας θέλει ἐξαρτηθῆ ἡ περιπέτερον ἀπὸ τὴν φροντιστὴν καὶ τὴν καλήν πίστην τῶν “Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, καὶ τῶν μετ' αὐτῶν συνεργαζομένων ξένων, καθόσον η̄ Ἐπιτροπή, κατόπιν τῆς βελτιώσεως τῶν ναύλων καὶ τῆς ἀπομάτου ἀρρεσίων τῶν ἐπιχορηγήσεων, δὲν δύναται πλέον ν' ἀσκήσῃ πίστην, διὰ τῆς στερήσεως τοῦ δικαιώματος συμμετοχῆς τῶν παραβατῶν εἰς τὰς κυβερνητικὰς ἀμοιβάς ναυπολίων.

Κατὰ τὴν ιδίαν σύσκεψιν φάνεται, ὅτι ἔδιγη καὶ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἐφαρμογῆς ποιῶν διὰ τοὺς ταῦχον παραβάτας τοῦ σχεδίου ἐφοπλιστής. Ἐτοίμηθε πάλι τὸν πότιστον τῶν κατέτητον τούτον τὸν πότιστον τῶν “Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, καὶ τῶν μετ' αὐτῶν συνεργαζομένων ξένων, καθόσον η̄ Ἐπιτροπή, κατόπιν τῆς βελτιώσεως τῶν ναύλων καὶ τῆς ἀπομάτου ἀρρεσίων παραβάσεως δύναται — ἴσως — νὰ σημειωθῇ ἐν ὑποτιμήσει τῶν ναύλων κατόπιν τῶν *«σόδιων*, ὅπερα πιθανὸν νὰ ἐμπέσουν πλοιοστητῆς τινὲς εἰς τὸν περιστώματόν των μεταφέρονται πανύλιον — κατὰ παρόπιν τῆς συμφωνίας — διὰ νὰ ἔξασφαλισουν εἰς τὰ σκάφη τῶν μίαν

εὐρασίαν ἐπιτραπῆς.

Αἱ πυρκαϊτι τῶν Πολωνικῶν γαιανθράκων

Οἱ ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ζητημάτων εἰδίκος συνεργάτης τοῦ *«Fairplay»*, ἀναφερόμενος εἰς τὰς τελευταίας σημειωσίες ἀπερθεμάνωσις καὶ ἀναφέρεται Πολωνικῶν γαιανθράκων, τονίζεται εἰς σχετικὸν σημείωμα τὸν, ὃν πάντοτε ἐθεωρήθη ἐπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν ὡς ἀσύνφορος η̄ ἐπὶ Δάντοιγ καὶ Γδύνιας ἐφασία γαιανθράκων, λόγῳ τῆς ἐπισύνδονος ἰδιότητος τῆς αὐτομάτου ἀναφλέγεως τῶν. Οἱ κίνδυνοι οὗτοις ὑφίστανται ἀκόμη καὶ διὰ μικρά, σχετικῶς, ταξίδια. Τὸν παρελθόντα Ιούλιον ἀνηγγέλθησαν οὐχὶ ὀλιγάτερα τῶν δύτων περιπτώσεων ὑπερθε-

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

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

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

μάνσεως και έκριξεν πυρκαϊδήν έπι γαλανθρακωφορτίουν Πολωνικής προελύσεως, έτσι δὲ τῶν περιπτώσεων αυτῶν ή μία ἀπέληξεν εἰς ὀλικὴν ἀπόλειαν τοῦ πλοίου, ἔτέρα εἰς τηματικήν ἐκφότωσιν ἐν λιμένι, ὅπου ἐν σπουδῇ κατέλιπε τὸ πλοῖον καὶ ἀπασιή, σχεδόν, προεκλήσεων σοβαράς κατά τὸ πλεῖστον συνεπείας διὰ τὰ ἀσφαλιστικά συμφέροντα.

Ἄληθὲς εἶναι διτι, κατεβλήθησαν μεγάλα ἀσφαλιστρα διὰ τὰ ἐν λόγῳ φορτία καὶ διτι ἐπληρώθησαν δι' ἀντασφαλίσιμον — εἰς τινὰ περίπτωσιν — μέχρι 5 γιγαντών εἶται τοῖς ἑπατον κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ ταξιδίου καὶ διὰ τὰς ἄλλας μέχρις 80 — η καὶ περισσότερον, οὗτως ωστε τὰ ἑψηλά ταῦτα ἐπί Πολωνικῶν γαλανθράκων ἀσφαλιστρα νά τεινονταν σχεδόν ν' ἀποχλείσουν κάθε ἐργασίαν. Ἀληθὲς ἀκόμη εἶναι, διτι οἱ ἀσφαλιστρα τῶν φορτίων εὑρίσκονται εἰς πλεονεκτικήν θέσιν, διότι δύνανται η ν' ἀπορρίπτουν τὴν ἐργασίαν η νά ζητοῦν ἀνάλογον ἀσφαλιστρον, ἐνῷ καὶ ἐὰν ἀκόμη ἔχουν δεζῆτη γενικών «κόθερ», περιλαμβάνον τὸν ὄμβρεντα κινδύνον, δύνανται καὶ πάλιν νά περιφύσουν τὰς ζημιάς των δι' ἀντασφαλισθεούς, νά ἀπορρίψουν δὲ τὴν παράτασιν ἰσχύος τοῦ «κόθερ», δταν ἐπιστῆ η στιγμὴ τῆς ἀνανεώσεως.

Ἀντιθέτως, ὑφίστανται ζημιές οἱ ἀσφαλισταὶ σκαφῶν, οἵτινες, ἦν καὶ διτι ἡδύναντο νά ἐπιτύχουν προστασίαν τινά, ἐφόσον αἱ περισσότεραι μεταφοραὶ Πολωνικῶν γαλανθράκων ἔτελονταν παρ. Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, δὲν παραβλέπονταν ἐν τούτοις — κατά τὸν ἀρθρογράφον — τὸ γεγονός, διτι ἀρκετά περιπτώσεις πυρκαϊδήν ἐσημειώθησαν καὶ ἐπί τῆς Ἀγγλικῶν πλοίων. Οἱ ἀσφαλισταὶ σκαφῶν δὲν διαβέτουν σημερον μέσον δυνάμενα νά παρεμποδίσουν τὴν μεταφορὰν Πολωνικῶν γαλανθράκων η ὀλονδρόποτε ἐπικινδύνον, ἀλλὰ νομίμων φορτίων, ἐπό τὸν παρ' αὐτῶν ἀσφαλιζομένων πλοίων, ἔξαρσει μόνον τὸν ἐξ Ἰνδίων γαλανθράκων κατά τὴν θεριμήν θερινήν περίοδον. Τοιουτοτρόπως εἶναι ὑποχρεωμένοι νά υφίστανται τὰς συνεπείας, ἐὰν οἱ ἐκάστοτε προσφερόμενοι εἰς τοὺς ἐπιφορτιστὰς ναῦλοι διὰ τὴν μεταφορὰν Πολωνικῶν γαλανθράκων η ἄλλων ἐπικινδύνων φορτίων τένει συμφέροντες εἰς τὴν πλοιοστησίαν.

"Υπάρχει διτι — συνεχίζει διαδρογράφος — καὶ ἔνα ἀντίδοτον. "Οταν, ὡς γνωστόν, ἐσημειώθη τὸ 1920 μία παρομοία πρὸς τὴν σημερινήν ἐπιδημίαν πυρκαϊδήν ἐπί γαλανθρακωφορτίουν, μεταφρομένων εἰς τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρινῆς, οἱ ἀσφαλισταὶ ἐθέσπισαν ἐγγύην ἀπαγόρευσιν τὴν μεταφορὰν τοιούτων φορτίων. "Αμεσον τότε ἀποτέλεσμα ἐκρίξεν η σύναψις τῆς συμβάσεως, δι' ης καθορίζετο, διτι οἱ ἔξ διρισμένων φρέάτων τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρινῆς ἀνορυσθέμενοι γαλάνθρακες, οἱ εἰδικάτεροις γνωστοί, διτι ἀντομάτως ἀναφλεγόμενοι, δὲν διτι ἐφορτώνοντο. Τὸ κατὸν περιωρίσθη τοιουτοτρόπως καὶ η ἐγγύησις κατηργήθη ἔκτοτε.

Γνωστὸν ἐπίστης εἶναι, διτι ἐξ ἀφορμῆς μᾶς ἐνραγείσης πρὸς καροῦ ἀπεργίας γαλανθρακωύχων εἰς τὴν Νέαν Ζηλανδίαν, προεκλήθη αἴξησις τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν κώδωναν ταῦτην γαλανθρακωφορτίουν εἰς τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ἀγγλίας. Ἐπειδὴ καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς ἐξείναις ἐσημειώθησαν μερικαὶ σοβαραὶ πυρκαϊδὲς πλοίων, οἱ ἀσφαλιστρα ἐθέσπισαν καὶ πάλιν τὴν ἐγγύησιν, ητις ἀπηργόρευε τὴν μεταφορὰν γαλανθράκων τῆς Ἀνατολικῆς Ἀγγλίας ἀκτῆς ἐπάνω πακοδῶν ταξιδίων, 10,000 μιλίων περίποτον. Η λῆξις τῆς ἀπεργίας ἐκείνης ἐσήμανε καὶ τὴν κατάργησιν τῆς ἐγγύησεως.

Τὸ διο τατά παραδείγματα — ἐπειλέγει διαδρογράφος — ὑπό δεινώνων τρόπων τινά τοῦ μέσον περιορισμού τῆς παρόντος νέας ἐπιδημίας πυρκαϊδήν ἐπά τῶν Πολωνικῶν γαλανθρακωφορτίων. Η περίστατη — λέγει — φαίνεται ν' ἀποδεικνύῃ, διτι οἱ γαλάνθρακες οὔτοι μετα-

φέρονται ἀκανδύνως ἐπί μικρῶν σχετικῶν ἀποστάσεων. "Υπάρχει μάλιστα περίπτωσις, καὶ ην ἐν πλοίον ἐφθασεν εἰς τὴν Βενετίαν μὴ ἑπερθέμανται τοῦ φορτίου του, ἐάν δὲ τὸ ταξίδιον τοῦ σκάφους αὐτοῦ ἐπεβραδύνετο δι' οὐδιδήποτε λόγον, τὸ φορτίον του δὲν θὰ ἀπέφερεν τὸν κίνδυνον τῆς ἀναγένεως.

Βελτιώσεις εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν πλοίων

Κατὰ τὸν Λονδίνειον ναυτικὸν τέλον, τὸ «Board of Trade» προσκειται νὰ δημιουρίσῃ ἐντὸς τῶν ἴμερων καὶ νὰ θέσῃ εὐθὺς ἀμέσως εἰς ἐφαρμογὴν νέους κανονισμοὺς, σχετικοὺς μὲ τὴν ὑγιεινὴν διαμονὴν καὶ τὴν φυσιαγωγίαν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληρωμάτων ἐπί τῶν πλοίων, που ταξιδεύουν εἰς τὸ ἔξωτερον, χροίων δὲ ἐπί τῶν ποντοπλοούντων τοῦ Τραπέζης. Οἱ νέοι κανονισμοὶ, οἵτινες θ' ἀντικαταστήσουν τὰς ἀπὸ τὸν 1923 ἐφιστάμενας συναρτεῖς διατάξεις καὶ θὰ σημειώσουν, ὡς λέγεται, μίαν σηματικὴν πρόοδον εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν συνήδημων διαμονῆς ἐπί τῶν πλοίων, θὰ ισχύσουν ἀρχικῶς διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις, δὲν ἀπολείται δῆμος νὰ καθιερωθοῦν σὺν τῷ χρόνῳ ὁρισμένα μεταβολαὶ καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν, δι' οὓσα — τοῦλάζιστον — εἰς αὐτῶν παρουσιάζονται σοβαρὰ εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν μενεκτήματα.

Ἄλικεντερα τροποποιήσεις ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τέσχνας διατάξεις, προβλέπονταν κατάρργησην τῶν διαμερίσματος τοῦ πληρώματος εἰς τὴν πρώθων καὶ τὴν ἐπεξῆς τοποθέτησιν αὐτῶν εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους η εἰς τὴν πρώμαν. Τὸ ὑπό τῶν θαλάμων διὰ πλοία 1600 τ. γραδῶν καὶ ἄνω θὰ είναι 7 ποδῶν καὶ 6 ἵντσων καὶ διὰ πλοία κάτω τῶν 1600 τ. θὰ είναι 6 ποδῶν καὶ 4 ἵντσων καὶ διὰ πλοία 1600 τ. θὰ είναι 7 ποδῶν καὶ 5 ἵντσων, αὐξάνεται — δηλαδὴ — τὸ ὑπό τῶν διαμερίσματος τοποθετησία 9 ἵντσας. Οἱ ναῦται καὶ οἱ θερισταὶ θὰ έχουν χωριστὰ διομάτια ἕπτου δι' ἐξάστην φιλακήν, τὰ δὲ διαχωρισμένα τῶν διαμερίσματος ἀπὸ τοὺς λοιποὺς χώρους τοῦ πλοίου θὰ είναι κατεσκενασμένα ἀπολειτικῶς ἐπί κάλινδος, ὥστε ν' ἀποφευγήται η παροντία καὶ ἀνάπτυξης ἐνοχλητικῶν ἐντόμων.

Λέν καὶ ἐπιτέλεσταινται αἱ δύο σειραὶ κοιτῶν, ητοι η μία ὑπερθεν τῆς ἄλλης καὶ ἔκστος ἐπὶ τὸν πληρώματος θὰ ἔχῃ ίδιον ἐμμάριον διὰ τὰς ἐνδυμασίας του. Αἱ αἴθουσαι ἐστιατορίου θὰ είναι ὑποχρεωτικαὶ διὰ τὰ πλοία, πρέπει δὲ νὰ ἔχασφαλίζουν ἀνέτον χώρον καθίσματος καὶ τραπέζης δι' ἐξαστην ἄνδρα, καθος καὶ ίδιον δι' ἔνα καθαστον ἐμμάριον τροφῶν. Απαραίτητοις ἐπίστης θὰ είναι καὶ οἱ λοιπήρες, μὲ κρονούς θερισμοῦ καὶ ψυχοῦ θάδας καὶ πατασιονιστήρας.

"Απαντα τὰ ποντοπλοούντα σκάφη, χωρητικότητος 2500 τ. γραδῶν καὶ ἄνω, ὑποχρεούνται νὰ είναι ἐφωδιασμένα μὲ εἰδικῶς κατηργητισμένον νοσοκομείον, ἐνῷ εἰς τὰ κάτω τῶν 2500 τ. γραδῶν πρέπει νὰ ὑπάρχῃ διατέσιμον δομάτιον, δηλὼς ἐν δεδομένῃ στιγμῇ κρηπιδοποιήσται ως νοσοκομείας θάδας, πουτερίας καὶ πατασιονιστήρας.

Διὰ τῶν νέων κανονισμῶν θεσπίζεται ἀκόμη ἐλάχιστον δριον φωτισμοῦ, αἴεσιμον καὶ θερισμασίεως διαφυλάσσεται δὲ καὶ εἰδίκως χώρος ἐπί τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρόματος διὰ τὴν ἀναψυχὴν τοῦ πληρώματος. "Η μελέτη τῶν ἀνοντέων βελτιώσεων χρονολογεῖται ἀπὸ τὸ 1930, ὥστε εἰσόντων ποτέστιμον σχετικαὶ προτάσεις ὑπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας», ἐπενδυόμενή δημοσίευσης η λῆψις τῶν ἐνδεικνυούμενον ἀποφάσεων, διότι η μεσολαβήσασα πολιτεῖς οἰκονομικὴ κρίσις, ἀφ' ἔνος μὲν καθίσταται ἀνέψικτον κάθε ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου δαπάνην καὶ ἀφ' ἔτερου, διότι περιέστειλεν εἰς τὸ κατόπιτον δριον τὰς νέας ναυπηγήσεως. "Η ἀναψωγήσης τῆς ναυτιλίας ἐργασίας κατά τοὺς τελευταῖς μῆνας ἐπέτρεψεν εἰς τὸ «Board of Trade» νὰ προέλθῃ εἰς νέας συνεννοήσεις

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



BERGER
MARINE PAINTS
ANTI-FOULING
COMPOSITIONS
(MERCURY BRAND FOR TROPICAL WATERS)
(ROSE BRAND FOR ATLANTIC AND SIMILAR WATERS)
COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:
MEANDROS SHIP STORES LTD.
SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND
72, BUTE STREET, CARDIFF: TELEPHONE: CARDIFF 715 (AFTER HOURS 3041)
NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

τῶν δασμολογίων, ἔστο καὶ ἐάν χώραι τινὲς ἔξαρσολονθοῦν νὰ ἐμπένονται εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ οἰκονομικοῦ ἑθνικισμοῦ καὶ τῆς αὐταρκείας.

Τονιζεται ἐν προσειένερη, ὅτι ἐάν μεριμνή χώρα — ὡς ή. ζ. ἡ Μεγάλη Βρετανία, αἱ Ἰννομέναι Πόλιται, η Γαλλία καὶ τὰ Σανδανιαῖκα κράτη, ἐφημούσαν ἀμοιβαίς δασμολογίας ἐπιτόσεις, θὰ ἐπήρχετο τόσον αἰσθητὸς εἰς τὰ ἄλλα κράτη ἀντίστυπος, ὥστε θὰ ἤκολονθουν τὴν ἴδιαν ταυτικὴν καὶ θὰ συνετελείτο τοιοντοτόπως τὸ πρότον δῆμα πρὸς ἄλλουν τῶν ἕντισταμένων περιορισμόν.

Αἱ φορτώσεις γεννημάτων

Αἱ τελευταῖς δημοσιευθεῖσαι στατιστικαὶ ἐπὶ τῶν ἑφετεινῶν φορτώσεων γεννημάτων ἐκ τῶν διαφόρων ἔξαργων κέντρων δι' Εὐρώπην, αὐταὶ καὶ μόνον δύνανται νὰ δικαιολογήσουν ἐπαρκῶς τὴν παρατηρουμένην ζήτησιν φορτητοῦ χωρητικότητος. Οὖτος, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου μέχρι τῶν μέσων Ιουνίου ἐφορτώθησαν ἐξ ὅλων τῶν κατειδύνσεων δι' Εὐρώπης 63.250.000 κυνόφτερος γεννημάτων, ἔναντι 49 ἐσατ. κυνόφτερος τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθόντος ἐπαντ. Αἱ φορτώσεις σίτου ἀνήλθησαν εἰς 34.495.000 κυνόφτερος, ἔναντι 24.455.000 τῶν ἴδιων μηνῶν τοῦ 1936, ἐνῷ καὶ αἱ πραγματοποιηθεῖσαι φορτώσεις ἀπὸ μαρινῶν κέντρων παραγωγῆς, προεγάλλουσαν, ἐν τινὶ μέτρῳ, τὴν παροῦσαν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐνῷ, δηλαδή, αἱ ἔξαργων ἀπὸ τὰς Ἰννομέναι Πόλιται καὶ τὸν Καναδὸν — ἀφετὸν τημα τῶν ὅποιων μεταφέρεται πάντοτε ἀπὸ τὰ «λάνερς» — ἐνεγάνισαν μείσων τῶν φορτώσεων κατὰ 3 περίποτε ἐπατομημάτια κυνόφτερος, αἱ πολὺσσεις ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἀνελθοῦσα εἰς 13.412.00 ζ., εἰσὼν αὐξησην κατὰ 12.389.000 ζ., ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων μηνῶν τοῦ π. ἔ. Εἴτε τοῦ Δουνάβεως ἐφορτώθησαν 3 ἔσατ. κυνόφτερος, ἐπὶ πλέον, τὸ πλεῖστον κατὰ τὴν διάστασιν τῶν τελευταίων ἔδυδομάδων. Ἐάν εἰς ταῦτα συμπεριληφθῶν καὶ αἱ φορτώσεις σίτου ἐξ Ἰνδίων, αἵτινες ἵπερέθησαν κατὰ 1 ἔσατ. κυνόφτερος τὰς ἀντιστοίχων τοῦ π. ἔ., καθίσταται ἀντιληπτόν, ὅτι ἡ ἔργασία τῶν δημιτριακῶν καρπῶν ἐξάπτησε τὴν φορτηγὸν χωρητικότητα ισοφόρους κατανεμημένην. Πλὴν τοῦ σίτου, ἡσημῆς ἐπίσης αἰσθητὴν ἐπιδρούσιν εἰς τὴν ζωορόθητα τῆς ναυτιλιακῆς ἔργων, αἱ μεταφοραὶ μεταλλευμάτων, καθὼς καὶ ἡ ἀθρόα ζήτησις ἀραβοσίτου ἐξ Ἀργεντινῆς διὰ τὴν Βόρειον Αμερικήν. Σημειωτέον ἀρόμη, ὅτι καὶ ἡ μεγαλύτερα εἰσαγωγὴ σητηρῶν ἐπὸ τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ιταλίας δὲν θεωρεῖται ἀμοιρος σημασίας, μολονότι ἡ κατὴ Γερμανικὴ ἐσόδεια καὶ ἡ μετρία τοιαύτη τῆς Ιταλίας ἀδικαιολόγουν τὰς γενομένας προμηθείας. Εἶνε πιθανόν, ὅτι αἱ δύο αὗται χώραι θὰ ἔξαρσολονθήσουν καὶ εἰς τὸ μέλλον τὰς μεγάλας εἰσαγωγὰς τῶν πρὸς δημιουργίαν ίκανῶν ἀποθεμάτων.

Ο ἀριθμὸς τῶν "Αγγλων ναυτιλλομένων

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ «Board of Trade» τὸ σύνολον τῶν ἐπὶ τῶν Αγγλικῶν πλοίων χρηματοποιουμένων ναυτικῶν ἦτο τὴν 15ην Ιουνίου π. ἔ. μικρότερον ἔναντι οἰδηπότε ἄλλου ἔτους ἀπὸ τοῦ 1931 καὶ ἐντεῦθεν, ἔξαρσεται μόνον τοῦ 1933, ὅποτε εἰχει σημειωθῆ ἀδόμη μικρότερος ἀριθμός, δοτὶς καὶ ἀπετέλει τὸ κατώτατον ὅφιον πάσης προγενεστέρας ἀπογραφῆς. Πάντος, ὁ ἀριθμὸς τῶν "Αγγλων ναυτικῶν (μὴ σημειεριλαμβανομένων τῶν Ἰνδικῆς καταγωγῆς) ἥτο ὑπέρτερος τοῦ μέσου ὃν τῆς τελευταῖς πεντετείας καὶ ἀντεπορσόπειν τὰ 68.4 ο) τοῦ συνόλου τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν πληρωμάτων.

Οὕτω τὴν 15ην Ιουνίου 1936 ἐπὶ 3818 ποντοπλοούντων ἀτμοπλοίων, μιτροφόρων καὶ ιστιοφόρων, συνολικῆς χωρητικότητος 13.233.165 τ. γκρός καὶ νηρολογμένων εἰς τὸ Ἰννομέναι Βασίλειον, οἱ ἀπασχολούμενοι ναυτιλλόμενοι ἀνήρχονται εἰς 149.041 ἄνδρας.

Οἱ ἀντιστοίχοι διὰ τὰ προηγούμενα ἔτη ἀριθμοὶ ἦσαν 152.793 ἄνδρες διὰ τὴν 15ην Ιουνίου 1935, ὑπέρτεροντες ἐπὶ 3841 πλοίον χωρητικότητος 13.438.983 τ. γκρός καὶ 169.211 ἄνδρες διὰ τὴν 26ην Απριλίου 1931, ὑπέρτεροντες ἐπὶ 4060 σκαφῶν, χωρητικότητος 13.987.265 τόννων. Εἴτε "Αγγλικῶν ἀλευτικῶν πλοίων ἐχρηματοποιοῦντο τὴν 15ην

Ιουνίου π. ἔ. 23.720 ναυτικοί, κατανεμημένοι εἰς 2319 πλοῖα, ἔναντι 21.293 ἀνδρῶν χρηματοποιοῦμενών τὸ 1931 ἐπὶ 2162 σκαφῶν.

Ἐκ τῶν ναυτιλλομένων τῆς τελευταῖς ἀπογραφῆς, οἱ "Αγγλοι ἀξιωματικοὶ ἀνήρχοντο εἰς 25.773, ἔναντι 25.753 τοῦ 1935 καὶ τὰ κατόπειτα πληρώματα τῆς 76.114, ἔναντι 77.570 τοῦ 1933. Ἁξιωματικοὶ ζένης ἑθνικότητος ὑπέρτερουν ἐπὶ "Αγγλικῶν πλοίων 198, ἔναντι 148 τοῦ 1935 καὶ ἐάν τῶν κατοτέρων πληρωμάτων 5125, ἔναντι 6197. Οἱ "Ινδικῆς καταγωγῆς ναυτικαὶ λαστραί (lascars) ἀνήρχοντο εἰς 41.760, ἔναντι 43.125, ἀντεῖται δὲ οἱ ἀνιτέρων συνεποδούντο, ὡς προανεψέθη, εἰς 149.041, ἔναντι 152.793 τοῦ 1935.

Ἐπὶ πλέον τῶν ἐπήρησαί κατὰ τὴν 15ην Ιουνίου π. ἔ. σκαφῶν, ἐχρηματοποιηθεῖσαι κατὰ ἄλλας χρονικὰς περιόδους τοῦ ἰδίου ἔτους 681 πλοῖα (100 τ. γκρός καὶ ἀνω ἔταστον), συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 1.846.581 τ. νέτη ἢ 3.128.426 τ. γκρός, μὲ σύνολον ἀριθμοῦ των κατὰ τὸ 1936 πληρώματος ἐπὶ 36.755 ἀνδρῶν. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν τοιούτων πλοίων ἦσαν κατὰ 79 σκαφῶν ἐπὶ πλέον τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1935, ἡ χωρητικότης των ὑπέρτερων κατὰ 259.000 τ. νέτη ἢ 447.000 τ. γκρός καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀριθμῶν πληρωμάτων ἀνώτερος κατὰ 6.337 ἀνδρας.

Ὦς πρὸς τὸ τρέχον ἔτος, οἱ χρηματοποιηθεῖσαι εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' Ιουνίου "Αγγλοι ναυτικοὶ ἀνήρχοντο εἰς 111.744 καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ α' Ιουνίου εἰς 208.196, μὲ αὔξησιν κατὰ 3.8 καὶ 4.9 ο) ὃν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀντιστοίχα δύο τριμήνων τοῦ 1936. Τὰ σύνολα ταῦτα ἦσαν τὰ ἀνώτερα σημειούσθεντα ἀπὸ τὸν 1931. Τὰ σύνολα ταῦτα ἦσαν τὰ ἀνώτερα σημειούσθεντα ἀπὸ τὸν 1931 καὶ ἐντεῦθεν, προστίθεται δὲ ὅτι ἐπὶ τῶν ἀσχολουμένων εἰς τὸ τέλος Ιουνίου το. π. ἔ. ναυτικῶν ἐπὶ Βρετανικῶν πλοίων, 203.234 ἦσαν "Αγγλοι ὑπήκοοι καὶ 4962 ἦσαν ἄλλοιδαιοί, ἔναντι ἀντιστοίχων διὰ τὸν Ιουνίου 1936 ἀριθμοῦ ἐξ 198.848 "Αγγλοί καὶ 4716 ἄλλοιδαιοί.

Οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων

Ἡ αὔξησα σύμμετρία τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας συνετέλεσεν, ὡς ἦτο ἄλλως τε ἐπόμενον, εἰς τὴν ἀνακίνηση τοῦ ζητήματος τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων. Μολονότι αἱ γεννόμεναι κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως περιποιήσαν ἐπεστράφασαν τηματικῶς, τὰ κατώτερα ἐπὶ τούτοις πληρώματα, εὐθὺς ὡς εἰδὸν τὴν ναυτικὴν διοικησίαν κανονιζέντη ζωηρότερον καὶ τοὺς ναύλους ἀνατιμούμενους, ἡσχισαν νὰ δυσαναπεχτοῦν καὶ νὰ ἐξοδῆσονται ἐπινηματικῶς, μὲ τὸ αἰτιολογιστὸν, ὅτι οἱ πλοιοχτῆται ἀποκομιδοῦν σημερινὸν ικανοποιητικά κέρδη. Εἶνε ἀληθὲς — γράφει εἰς σχετικὸν ἀρθρόδιον τοῦ τό «Syren» — ὅτι εἰς μερικὰς περιπτώσεις οἱ ναυτεργάται ἔχουν δίκιον, ἐνῷ εἰς ἄλλας πρέπει νὰ δεωροῦνται ἐπερθολογοί. Ἀπομένει πάντως τὸ γεγονός, ὅτι οἱ "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ διὰ ἀντιμετωπίσουν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦντος εἰς τὴν παροχὴν μᾶς αὔξησεις εἰς τὴν παροχὴν καὶ μισθολογίην κλίματα.

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ μηρέων ἐν Λονδίνῳ ἐτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς "Εθνικῆς ναυτικῆς" Ἐνόσεως περιορίσαν τὴν αἰσθακτούντων την τελευταῖς πληρωμάτων τῶν ἐν ισχύι συνδιογικῶν σημάσεων ἔργασίας καὶ τὴν ἀμεσον ὑπόστολην αἰτημάτων αὔξησεως, ἐπερχότων διως αἱ ἀπόφεις τῆς μετριόφθονος πλειονότητος καὶ ἀπερασίδην ἡ αἰαβλητὴ καθὲ σίνησις μέχρις ὃντος ἐκπνευσή τὸν προσεχῆ Μάρτιον ἡ ισχὺς τῆς ἕντισταμένης σημιδάσεως. Ηρόζεται τότε νὰ ἐπιδιώξουν οἱ "Αγγλοι ναυτεργάται τὴν καθιέρωσιν των μᾶς ἀναλογικῆς κλίμακος αὔξησεων καὶ τὴν ἐφαρμογὴν ἐπιμαθῶν διὰ τοὺς ἔργασμον τῶν δεξαιενοπλοίων, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, ὅτι τὰ πληρώματα τῶν στάνερζες είνε ἐπετεύχειν εἰς περισσοτέρους κανδόνους καὶ ἐπετελοῦνται ἐργασίαν.

Ἐλαφρά αὔξησις τοῦ παγκοσμίου τοννά

Εἰς τὰς δημοσιευθεῖσας τελευταῖς στατιστικαὶ τοῦ "Λόρδ Ρέτζιστερ" ἀναφέρεται, ὅτι αἱ ἀπώλειαι τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἐκ κινδύνων θαλάσσης καὶ αἱ διαγραφαὶ σινεπειαὶ διαλλάσσονται, ἐπέφεραν κατὰ τὸ π. ἔ. μείσων τῆς ἕντισταμένης σημιδάσεως. Ηρόζεται τότε νὰ ἐπιδιώξουν οἱ "Αγγλοι ναυτεργάται τὴν καθιέρωσιν των μᾶς ἀναλογικῆς κλίμακος αὔξησεων καὶ τὴν ἐφαρμογὴν ἐπιμαθῶν διὰ τοὺς ἔργασμον τῶν στάνερζες είνε ἐπετεύχειν εἰς περισσοτέρους κανδόνους καὶ ἐπετελοῦνται ἐργασίαν.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΩΜΑΤΑ:

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

BEDNICKIA & ENAMELS

EΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

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

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΤΟΥΛΟΣ

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

1.358.639 τ. γραφός ήσαν άτμοπλοια και μότορωπες και 61 πλοία 42.706 τ. ήσαν ιστοφόρα.

Έναντηγήθηκαν, έξι όλλον, το παρελθόν τος 999 πλοία 2.117.924 τ. γραφός και έπομενος ή ανώτερον μείσισης έκαλεψθη, παρέμεινε δὲ τελικός και μία παλαιά αιχνήσις της παγκόσμιου κυριοτήτης, εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους κατά 260 πλοία 716.579 τόννων.

Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον

Αἱ δύλικαι ἀπώλειαι ἀτμοπλοιαν και μότορωπες (500 τ. γραφός και ἄνω ἔκαστον) ἀνήλθον κατά τὸ α' βιηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους διὰ τὴν παγκόσμιουν ναυτίλιαν εἰς 73 σκάφη 166.387 τ. γραφός, ἔναντι 63 σκαφῶν 133.858 τ. διὰ τὸ α' βιηνον π. ἔ. και 47 σκαφῶν 119.063 τ. γραφός διὰ τὸ ἀντίστοιχον βιηνον τοῦ 1935. Αἱ σημειώσεις δύλικαι αἴτης ἀπώλειας πλοίων, ἐν συγκρίσει και πρὸς τὸ α' βιηνον τὸν διὸ προηγουμένον ἔτον, κατανέμονται εἰς τὰς ἀγοροῦσσες σημαίας:

Σημαία	Πλοία	Τ. γραφ.	Πλοία	Τ. γραφ.	Πλοία	Τ. γραφ.
Ἀγγλικῆ	14	32.575	9	13.902	10	35.342
Ἐλληνικῆ	7	20.874	5	19.551	2	8.131
Ἰσπανικῆ	5	17.300	2	2.499	2	4.236
Γερμανικῆ	7	17.245	3	8.527	1	4.676
Ιαπωνικῆ	6	14.561	9	20.265	6	18.365
Νορβηγικῆ	9	13.294	13	20.772	6	8.828
Ιταλικῆ	5	10.246	1	746	1	2.770
Ην. Πολιτειῶν	4	10.175	4	13.704	4	11.185
Δανικῆ	3	5.097	1	941	—	—
Ολλανδικῆ	1	1.757	1	3.551	—	—
Σουηδικῆ	1	991	2	1.987	1	671
Γαλλικῆ	1	883	2	2.501	2	7.920
Λοιπαὶ σημ.	10	21.389	11	24.912	12	16.939
Σύνολον	73	166.387	63	133.858	47	119.063

Τὰ ὑπὸ Βρεταννικὴν σημαίαν ξένα πλοῖα

Εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτῶν ἀνεκτήνηθη, κατόπιν ἀποβολῆς διὸ ἐπερωτήσεων, τὸ ζῆτημα ξένων τινῶν πλοίων, ἀτίνα ἐπὸ τὴν σεζόνην τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας και τεγχάνοντα τῆς προστασίας τῶν Ἀγγλικῶν πολεμικῶν ἔξο τῶν χωρικῶν ἕδατων τῆς Ἰσπανίας, ἐνεργοὺς μεταφορὰς διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀντιμαχούμενὸν Ἰσπανικῶν παρατάξεων. Εἰς τὴν πρώτην ἐπερωτήσιν — ἀποβληθεῖσαν ἐπὸ τοῦ βουλευτοῦ κ. Petherick — ἀπήντησεν ἀπὸ μέρους τοῦ «Board of Trade» ὁ κ. Wallace, ὅτι οὐδεμία μέχρι τῆς στιγμῆς πατάχησης τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ἐπὸ τῶν ἐλάχιτρων πλοίων ἔχει διαπιστωθῆ ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων Βρεταννικῶν ἀρχῶν.

Ἡ δευτέρα ἐπερωτήσις — ἀποβληθεῖσα ἐπὸ τοῦ στρατηγοῦ σὲρ Κνοξ — ἀφέωρα εἰδίκως τὸ φροτήγον «Highbury», τῆς ὁμονόμουν ἐν Λονδίνῳ ναυτικῆς ἑταίριας. Κατὰ τὸν σὲρ Κνοξ, τὸ φροτήγον τοῦτο ἔχον ἀξιοματικοὺς και πλέονατα ἐξ Ἐλλήνων, πλὴν διὸ Τούρκων μηχανικῶν, φέρει τὴν Ἀγγλικῆς σημαίαν και σφετερίζεται τὴν προστασίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ στόλου εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, ἐνῷ ἐν τῇ πραγματικότητι τελεῖ εἰς τὴν ἐπορείαν τῆς Ἰσπανικῆς κυβερνήσεως. Αλατῶν εἰς τὴν ἐπερωτήσιν ταῦτην ὁ ἥρδος Σοορετ ἔτοισεν, ὅτι τὸ φροτήγον, ἐφοδιασθὲν μὲν ἔγγραφα προσωρινῆς ἐν Ἀγγλίᾳ νηολογήσεως, ἐδικαῖοντο νὰ φέρῃ τὴν Ἀγγλικῆς σημαίαν και συνεπῶς νὰ τυγχάνῃ τῆς προστασίας τοῦ Βρεταννικοῦ στόλου εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN ROTTERDAM

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

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

20, Willemskade
ROTTERDAM

GREEK SHIPPING AGENCY
(GRIEKSCHE SCHEEPVAART AGENTUUR)
SHIPBROKERS AGENTS

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

20, Willemskade
ROTTERDAM,

NED. EXPEDITIE EN CONTROLEBEDRIJF
EXPEDITEURS EN CONTROLEURS

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

20, Willemskade
ROTTERDAM,

Ρουμανία

Ἡ Ρουμανοβουλγαρικὴ σύνδεσις

Εἰς τὴν Βάργαν διεξάγονται ἀπὸ τίνος ουρμανο-βονέγαρικαι συνομίλια ἐπὶ τοῦ καθοδισμοῦ τῶν λεπτομερείων τῆς σχεδιασθείσης οιδηροδρομικῆς συνδέσεως τῶν δύο χωρῶν μεταξὺ Ρουμανίου και Γιουγγένο. Ή ὅλη ὑπόθεσις εἰσῆλθεν εἰς ἐντελῶς νέαν φάσιν. Κατόπιν τῆς πραγματοποιηθείσης τελευταίως προσεγγίσεως μεταξὺ Βαρσοβίας και Βουκουρεστίου, ἡ Πολονία διετύπωσε τὴν ἀξίωσιν, ὅπως ἡ σύνδεσις μὴ ἔξασφαλισθῇ, ὅπως ἀρχικῶς ὑπελογίζετο, διὰ «ferry-boats», ἀλλὰ διὰ μεταξύ Σόφιας και Βουκουρεστίου σημειονίας. Ή δευτέρα αὕτη γέφυρα Ρουμανίου - Γιουγγένο προώθισται νὰ ἔχει πρετήση και τὰ Γιουγκοσλαντικά σημειόντα. «Οσον ἀφορᾷ τὸν χρόνον τῆς κατασκευῆς τῆς, δὲν είναι ἀπίθανον νὰ προηγηθῇ ἡ διὰ «ferry-boats» σύνδεσις, διὰ τὴν προσωρινὴν ἔχουσαρτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῶν χωρῶν, ἵνα διατηθεῖσαν νὰ σημειωθῇ ἡ κατασκευὴ τῆς γεφύρας.

Δεδομένον, ὅτι και ἡ Γιουγκοσλαντίνα, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς τῆς Ρουμανογιουγκοσλαντίνης γεφύρας, οὐδεμίαν πλέον δύναται προβάλλη ἀντίφρονισιν διὰ τὴν κατασκευὴν και τῆς Ρουμανοβουλγαρικῆς, θεωρεῖται, ὅτι πολὺ συντόμως σῆμα ἔχαγγελθῇ και ἡ ἐν προγεμένῳ μεταξὺ Σόφιας και Βουκουρεστίου σημειονία. Η δευτέρα αὕτη γέφυρα Ρουμανίου - Γιουγγένο προώθισται νὰ ἔχει πρετήση και τὰ Γιουγκοσλαντικά σημειόντα. «Οσον ἀφορᾷ τὸν χρόνον τῆς κατασκευῆς τῆς, δὲν είναι ἀπίθανον νὰ προηγηθῇ ἡ διὰ «ferry-boats» σύνδεσις, διὰ τὴν προσωρινὴν ἔχουσαρτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῶν χωρῶν, ἵνα διατηθεῖσαν νὰ σημειωθῇ ἡ κατασκευὴ τῆς γεφύρας.

Σοβ. Ρωσσία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπάρκεια

Αἱ δημοσιευθεῖσαι ὑπὸ τοῦ τέλους τῆς Μόδιας στατιστικαὶ διὰ τὴν ἀπαρχοληθεῖσαν κατά τὸ α' βιηνον τοῦ το. ἔ. εἰς Σοβιετικὰς μεταφορὰς ξένην χωριταζότητα ἀποδεικνύσσουν, ὅτι ἡτο ἀπῆτα κατὰ 17 ὁρῶν μικροτέρα, ἐν συγκρισίᾳ πρὸς τὴν ναυλωθεῖσαν χωριταζότητα κατά τὸ ἀντί-

ΔΟΚΙΜΑΖΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ
HEMPEL'S-MARINE-PAINTS
Καὶ χρησιμοποιήσατε τα
KATA TO 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, Peiraiou, Athina, Θυνίη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον και χρῆμα
χρησιμοποιοῦντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



MARK

στοιχον περιστανόν διηγημάτων. Τὸ δὲ περί τῶν μεταφερθέντων διά-
ξενών σκαπῆν Ρωσικῶν ἐμπορευμάτων ἀποτίθετο ἀπὸ φορτία ξύλει-
ας, τὸ δὲ ἵπποιπον κατενέμετο μεταξὺ ὅλων τῶν ἄλλων εἰδῶν καὶ κυ-
ριώς πετρελαίων, μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων, παραληφθέντων ἀπὸ
τοὺς λημένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Πλήγη τοῦ περιοδισμοῦ τῆς παρ' αὐτῶν χρονικοποιηθείσες ζένης χωριτζότης, ἐπέτευχον οἱ ἀριθμοὶ Σοβιετικοὶ ὁργανισμοὶ ν' αὖθιστον — ὡς λέγεται — τὸν ἀριθμὸν καὶ τὴν χωριτζότητα τῶν διατεύνουν ἵπτη τῆς «Σόβτοργχφοτο» σαράντα πρὸς μεταφράση φορτίων μεταξὺ ζένων λιμένων. Αναφέρεται εἰς ἐλκυσία, ἡ διὰ Ρωσίκων πλοίων μεταφράση ζαχάρεων ἐκ Κούνας εἰς Αυτζήνην Ἔργόπην, μεταλλευμάτων χρωμάτων ἀπό τὸ Καρπάτο εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ διαφόρων ἄλλων μεταλλευμάτων εἰς Βουλγαρίαν δι' Ἀμβέρσαν.

Σουηδία

Ναυτιλιακή και ναυπηγική δραστηριότης

Εις δημοσιευθείσαν ἔθεσιν τοῦ ἐμπορικοῦ ἀκολούθου τῆς ἐν Στοζόλη μητροπόλει τῆς Ἀγγλίας προεβείας παρέχεται μία συνοπτικὴ, ἀλλ' ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα εἰκὼν τῆς ἐμποροναυτικῆς καὶ ναυπηγικῆς δραστηριότητος τῆς Σονηδίας κατά τὸ παρελθόν ἔτος τοῦ διαγράφεται εἰς γενικάς γραμματίς ή τηρηθεῖσα τακτικὴ οἰκονομικῆς ἔξιγνάστων τῶν κυριωτέρων Σονηδίκων ἐπιχειρήσεων, εἰς τόπον δύστε νὰ είνει αὔτω, ἐν δεδομένῃ στιγμῇ, εἰς θέσιν ν' ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχέστερον καὶ ἀνευ κυριότητῶν, ἐνδεχομένην νέαν παγκόσμιων οἰκονομικὴν καίσιν. Πλείστων δοσαὶ ναυτικαὶ ἑταῖροι — ἀναφέρεται ἐν τῇ ἔθεσι — ἔχουναν σόπουν νὰ βελτιώσουν τὰ οἰκονομικά των διὰ τοῦ καταρτισμοῦ συντηρητικῶν ισολογισμῶν καὶ τῆς διαθέσεως περιῳδισμένων μερισμάτων, ἐνῷ τὸ χαρακτηριστικότερον οημέον τῆς καταβλήθεισης παρ' αὐτῶν προσπαθείας ἐπῆρξεν ἡ ἔνιογνας τῶν ἀποθεματιῶν των.

Σημειωτέον, ότι αἱ ἀπάδαστοι εἰσπράξεις τῆς Συνδικής ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνὴρθον εἰς 294.530.000 κορδώνας, ἔναντι 279.870.000 κορωνῶν τοῦ 1935. Αἱ ἐξ ἑπτατῶν εἰσπράξεις ηὔ-
ζηθησαν κατὰ 1.990.000 z. ἀνελθόσα εἰς 21.890.000, ἐνῷ καὶ αἱ εἰσ-
πράξεις ἐξ ἑταῖρων τοσαύτης ηὔζηθησαν εἰς 16.660.000 κορ., ἔναντι 14.
520.000 κορωνῶν τοῦ 1935.

Η ενδυτέρω κατά το παρελθόν έτος zίνησις τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ναυτιλίας τῆς Σουηδίας ἀπεικονίζεται εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ζωηφόρητα τῶν ἔθνων τῆς λιμένων. Διαφορούντος τοῦ 1936 ἀπέπλευσαν ἐν Σουηδίᾳ διὰ λιμένας τοῦ ἔξοτεροῦ σοφάτη 21.399.927 τόννων νέτ., ἔναντι 19.968.835 τ. τοῦ προηγούμενού ἔτους, σημειωθείσεις οὕτῳ μᾶς ἀρχήσεως 10.2 ο). Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ταῦτην zίνησιν, ἡ Σουηδίκη οἰκομαία μετέσχε μὲ ποσοστὸν 43.8 ο), ἔναντι 46.5 τοῦ 1935 καὶ ἡ Δανικὴ οἰκομαία μὲ 19.6 ο), ἔναντι 20.1 τοῦ προηγούμενού ἔτους. Ἡ κοιλούσθουν ἡ Γερμανικὴ οἰκομαία μὲ 14.6 (ἔναντι 14.3), ἡ Νορβηγικὴ μὲ 6.8 (ἔναντι 6.6) καὶ ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 3.7 (ἔναντι 3.8 ο) τοῦ 1935). Ἡ Φινλανδικὴ οἰκομαία, μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 3.2 ο) (ἔναντι 2.8) ἔφεσται ἐπτῇ κατὰ σειράν καὶ τείνει νὰ ἔκποτισῃ τὴν Ἀγγλικὴν οἰκομαίαν ἀπὸ τὴν πέμπτην θέσιν.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς ναῦλους, ἵσαν καθ' ὅλον τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος ἀρχετὰ ὑψωμένου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1935. Ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου μάλιστα καὶ ἐντεῦθεν μία σχετική ἐνήμεριά ἐπεξαρτήθησεν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν. Λόγῳ τῶν ἀποτυχημένων ἐσόδων τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βρο. Ἀμερικῆς καὶ τῆς ἐντάσεως τῶν κατὰ χώρας πολεμικῶν ἔξοδοιπομπῶν, οἱ ναῦλοι ἤκολοι θίσαν γραγδαῖαν ἀνάταξιποτὴν πορείαν, εἰς τρόπον ὥστε κατὰ Δεκέμβριον π. ἡ ν. ν. εἶνε αἰσθητὴ ἡ ὑψοσις τῶν ναῦλων διὰ γεννήματα. Οἱ κατωτέρω πίνακες ἐμφανίζει τὸν μέσον ὄρον τοῦ ναυτιλιαρχίμων κατὰ κατηγορίας φορτίου, διὰ τὰ ἔτη 1935 καὶ 1936, καθόδη καὶ διὰ τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1936, ἔναντι τῆς βάσεως 100 τοῦ ἔτους 1913:

	1935	1936	Δεξ. 1936
Γενικός ναυλωτικάμφιμος	102	115	143
Εισαγομένων φορτίων	89	104	148
Γαναθράκων	81	88	116
Γεννημάτων	97	119	180
Έξαγομένων φορτίων	115	127	139
Συλιεις	110	124	140
Πολτοῦ ξηράς	120	130	138

Ως ήτοι έπομενον, **ή παφατηγμένους** ζωηρότερης μεταφορῶν είχε τὸν ἀντίκτυπὸν τῆς εἰς τὴν μείουσιν τῆς παροπλισμένης Σοινδικῆς ψωντιζό-

τητος, λαμβανομένων πάντοτε ήτ' οφιν τῶν ἐποχῶν τοῦ ἔτους, κατά τὰς ὁποιας αὐξάνεται κατά πανόνα ή ἀργούσας χωρητικότης. Ή η Ἰ-
ανωνιαρίουν ενθρόνη τὴν ἀργούσαν Σουηδίκην ναυτιλίαν μὲ 37.000 τόννων
d. w., ἡ χωρητικότης δύμως αὕτη ηγεθή έις 311.000 d. w. περὶ τὰ
τέλη τοῦ α'. 3μήνου. "Εκτότε ή μειώσις ὑπῆρξε σταθερώς, μέχρις ὅτου
τὴν Ιην Σεπτεμβρίου π. ἔ. παρέμενον ἐν παροπλισμῷ σκάφῃ 27.000
d. w., ἀντιπροσωπεύοντα ποσοτοῦ 1.100) ἐπὶ τῆς διλῆπης εἰς χωρητικότητα
φορτιού διηνέμεσε τῆς Σουηδίκης ναυτιλίας, ήτοι τὸ κατώτατον οημε-
θὲν ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν διοιν παροπλισμοῦ. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 ἡ ἀρ-
γούσα χωρητικότης ἀνήρχετο — λόγῳ τῆς κειμενινῆς ἀπραξίας εἰς τὸν
τομέα τῆς Βαλτικῆς — εἰς 65.000 τ. d.w.

Σημειώντα περιστέρω είς τὴν ἔνθεσιν, ὅτι ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Σουηδίας ἔξηρολονέψει καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος νῦ μειοῦται, μολονότι ἡ μείωσις αὕτη προσέλαβε βραδύν οὐθιμόν. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1936, ἡ Σουηδική χωρητικότης περιελάμβανε 1.594.730 τ. γυρφός, εἰς δὲ τὸ τέλος τοῦ ίδιου ἔτους 1.578.057 τ., ὑποτάσσα οὕτω μειώσιν κατὰ ποσοστὸν 1 ο/ο, ἔναντι συνολικῆς μείωσεώς της κατὰ 220.000 τρίσιον, ἦτοι 12 ο/ο, διαφορούσης τῆς τελευταίας πενταετίας. Ἡ μείωσις ἀφείωντα τὰ ἄτμοπλοια καὶ τὰ ιστιοφόρα, προηλθε δὲ κυρίως ἐκ τῶν εἰς ἀλλοδαποὺς πολῆσεων καὶ διὰ διαφόρους λόγους μεταβιβάσεων. Ἀντιθέτως, ἔξηρολούθησεν ἡ προσδευτική ἐνίσχυσις τῆς δημόκοιντος Σουηδικῆς χωρητικότητος. Ὁ κατωτέρῳ πίναξ δεικνύει παρατιταρτερον — εἰς ποσοστά τοις ο/ο — τας πραγματοποιηθείσας μεταβολάς εἰς τὴν ούνθεσιν τῆς Σουηδικῆς ναυτιλίας κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη:

	1934	1935	1936
Ατμόπλοια	62.5	59.9	58.6
Μότορσις	32.6	35.1	36.2
Μηχανοκίνητα ιστιοφόρα	4.3	4.5	4.7
Ιστιοσύρια	0.7	0.6	0.5

Αναφέρονται έν συνεχεία είς τὴν ἔκθεσιν τὰ ληφθέντα τὸν παρελθόντα Ιούνιον ἐν Σουνίδῃ νομοθετικά μέτρα, διὰ τῶν ὅποιον παρείχοντο εὐκολίᾳ τινὲς εἰς τοὺς ἐφοπλιστικὰ πρὸς ἐπίτευξιν κρατικῶν δανείων, τονίζεται διότι τὸ ἀσύμμαντον δι' αὐτὰ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, διότι οἱ καινοθροφεύντες ἴνηριοι τόκοι ἔθεοργήθησαν ἀσύμμαφοι. Μεταξὺ τῶν ευθενητικῶν μέτρων διὰ τὴν ποιοτὴν ἔξαγωγίαν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ Σουνίδῃς, ἀναφέρεται καὶ η ἀπαγόρευσις τῆς εἰσαγωγῆς ἐκ τῆς ἄλλοδατῆς πλοίων ὑλικίας μεζονος τῶν 20 ἑταῖ.

"Οσον άμφορά τέλος την Συνδικήν ναυπηγική βιομηχανία, ύπτιος τό το 1936 δι' αὐτήν ἔτος πρωτοφανούς δραστηριότητος. Ή καθελκυθείσα χωρητικότης, ἀνέλθουσα εἰς 154.000 τ. γκρός (ἔναντι 106.000 τοῦ 1935 καὶ 50.000 τ. τοῦ 1934) ἀπέτελεσε ρεκόρ ὑπέρτερον τοῦ 1930, ἕτερον εἰς τούς καθελκυσθῆ πλοῖα 132.000 τόννων. Διαιρώντος τοῦ ἔτους παρέθιμοσαν 23 πλοῖα 122.000 τ. γκρός, ὅλαι δὲ σχεδὸν αἱ καθελκυσίες τανεφέροντα εἰς μότοριτες, ἐξ τῶν ὅποιων πάλιν τὰ 2/3 ἀνήκον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν δεξιανοπλοίων.

Τὰ Σονηδικά ναυπηγεία ἔξαρσονθεοῦ εἰδίκευμένα εἰς τὴν κατασκευὴν μεγάλων *(επάνερος)*, ἐκ δὲ τῶν καθελκυσθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἑτοι, ἔνδεκα ἔξι αὐτῶν 12.000 ἕως 15.000 τόννων d. w. ἔκστον, ἀνήρων εἰς Νοσθηγοὺς ἐφοπλιστάς καὶ κατεσκευάσθησαν 5 εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Gotaverken καὶ ἀνά 3 εἰς τὰ ναυπηγεία Koekums καὶ Eriksbergs. Ἐξ τοῦ συνόλου τῆς καθελκύσεως χωρητικότητος, ποσοστὸν λιγύτερον τῶν 10 οὐδοῦ προσῳδίζετο διὰ Σονηδικάς ἑταῖρας, ἐνῷ τὰ 90 οὐ καὶ πλέον προσῳδίζοντο διὰ Νοσθηγοὺς πλοιοκήτας. Εἰς τὸ τέλος οὐ τούς τὰ Σονηδικά ναυπηγεία εἰλον ἔξαστασις παραγγελίας διὰ κάψη 575.000 τ. γκρός, ἡ δ' ἔργασις αὕτη ἀπετέλει τὸ ἀνότατον σπεισθεῖσα ποτὲ διόπτον διὰ τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν τῆς Σονηδίας.

Toupkia

Ἡ κρατικοποίησις τῶν λιμένων

Αἱ ἔργασίαι διὰ τὴν τροποποίησιν τῶν συγκοινωνιῶν, ἔηρᾶς τε καὶ θαλάσσης, ἐν Τουρκίᾳ συνεχίζονται. Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἀγινόρας, ἀφοῦ ἀνέλαβε τὴν διοίκησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν λιμένων τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ τῆς Σμύρνης, ἥδη ἀνάλαμψαντες καὶ τὸν λιμένα τῆς Τραπεζούντος, δύσις θ' ἀποτελεῖ τὴν ἀφετηρίαν ἐνὸς εὐρωπατών διδικοῦ δικτύου μέλλοντος νὰ συνδέσῃ τὰ Τουρκικά παράλια τοῦ Εδεσίου μὲ τὴν Περσικὴν ἐνδοχώραν. Διὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ δικτύου τούτου ἀναμένουν οἱ ἄρμαδοι Τουρκικοὶ κύριοι ν' αὔξηθη σημαντικῶς ἡ μεταξὺ τοῦ λιμένος τῆς Τραπεζούντος καὶ τῆς Περσικῆς ἐπιχειρείας ἐμπορική γνήσιος.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,”

LATE LITH & MADERN

BOTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)
After Hours: 21851

Telegr.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

C. K. HANSEN

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

CODENHAGEN

Teleg. Adr.: **HANSEN**

(Συνέχεια ἐκ διης σελίδος)

σω κίνησιν τοῦ πλοίου, ή δὲ ἀντιστάθμισις ἐλαττοῦται αὐξανομένης τῆς γωνίας πηδαλίου καὶ μηδενίζεται διὰ μίαν ώρισμένη γωνίαν, μὴ ἀπέχουσαν πολὺ τῆς μεγίστης ἐπιτρεπομένης γωνίας πηδαλίου.

'Αφ' ἑτέρου δύως τὰ ὑδροδυναμικά πηδαλία τὰ δρῶντα διὰ παραμορφώσεως, ἐνῷ λειτουργοῦσι λίαν εύνοϊκῶς ἀπὸ ἀπόψεως καθαρῶς ἀντιστάσεως εἰς τὴν πρώσιν, καὶ παρέχουσι συγχρόνως μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν ὡς πηδαλία, ἀπαιτοῦντα οὕτω μικρότερας γωνίας κλίσεως, ἐν τούτοις μὴ ὅτα ἀντισταθμισμένα, ἔχουσιν ἀνάγκην διὰ τὴν περιστροφήν αὐτῶν δυνάμεων κατά πολὺ μεγαλυτέρας τῶν ἀντισταθμισμένων τοιούτων.

Οὕτω τιθεμένου τοῦ ζητήματος εἶνε φανερόν, ὅτι ἡ δρθολογιστική λύσις ἔγκειται εἰς:

α') Τὸν συνδυασμὸν ἀντισταθμισμένου καὶ ὑδροδυναμικοῦ πηδαλίου δρῶντος διὰ παραμορφώσεως τοῦ συνόλου.

β') Ἡ ἀντισταθμισις τοῦ σύνδεσμον εἰς τὸν αὐτὸν ὑδροδυναμικὸν πηδαλίον νὰ διστηρῇται εἰς τὸν αὐτὸν θαμμὸν εἰς τὰς διαφόρους γωνίας κλίσεως. (Ἀπάλεψις τοῦ ὡς ὅντα ἀναφερέντος μειονεκτήματος τῶν ἀντισταθμισμένων πηδαλίων).

Ἐπὶ πλέον ἡ πλήρης ἐπιστημονικὴ ἐπίλυσις τοῦ ζητήματος θὰ ἔδει νὰ συμπεριλαμβάνῃ καὶ ἔνα τρόπον εὐχερῆ εὑρέσεως τοῦ σχήματος τῶν τομῶν τοῦ πηδαλίου. Μέχρι σημερον ἡ υιοθέτησις τῶν διαφόρων σχημάτων τῶν τομῶν τῶν ὑδροδυναμικῶν πηδαλίων ἐγίνεται ἡ αὐθαίρετων κατὰ τρόπον ἐμπειρικὸν ἢ θάσοι πολυπλοκού ύπολογισμοῦ καὶ γραφικῶν κατασκευῶν θασιζομένων ἐπὶ ἔνος τῶν πολυπλοκωτέρων κεφαλαίων τῶν μαθηματικῶν ἥτοι θάσει συμμόρφων ἀπεικονίσεων καὶ μεταμορφώσεων τοῦ τόπου Kutta-Joukowski.

Μία ἀπὸ τὰς πλέον κομψά λύσεις τοῦ ζητήματος τούτου, τούλαχιστον δύον ἀφορᾶ τὸ ζητήμα τῆς διατηρήσεως τοῦ αὐτοῦ περίπου θαμμοῦ ἀντισταθμισμένως, διὸλας τὰς γωνίας κλίσεως πηδαλίου τὸσον τὸ πρόσω, δύον καὶ εἰς τὸ ἀνάποδα, εἶνε ἡ ὑπὸ τοῦ Καθηγητοῦ Μηχανικοῦ I. Feu προταθεῖσα. Αὕτη ὡς ἐν τῷ σκαριφήματι τοῦ σχήματος Α ἐμφαίνεται συνίσταται εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πηδαλίου εἰς δύο κεχωρισμένα τμήματα, ἐνὸς πρωραίου, ἀντισταθμιστοῦ ἐφεδῆς καλουμένου καὶ τοῦ πρυμναίου τμήματος, ἥτοι τοῦ κυρίων πηδαλίου. "Εκαστὸν τῶν τμημάτων τούτων ἔχει ίδιαν ἀνεξάρτητον κίνησιν περιστροφῆς πέριξ, ίδιου κατακορύφου ἄξονος, μὲ τὴν διαφοράν, διὰ τὰ κέντρα τῶν ἀξόνων τούτων δύνανται ἡ μᾶλλον δέοντα συμπίπτωσιν. Ἐν ἄλλαις λέξεισιν πρόκειται περὶ τῆς μετατροπῆς τοῦ γνωστοῦ ἥδη συστήματος ὑδροδυναμικοῦ ποδοστήματος — πηδαλίου, ἀλλὰ κατὰ τρόπον δύστε τὸ ὑδροδυναμικῶς κεκαλυμμένον ποδόστημα νὰ δύνανται καὶ τοῦτο νὰ περιστραφῇ πέριξ κατακορύφου ἄξονος συμπίπτοντος μὲ τὸν ἄξονα τοῦ πηδαλίου. Ἀνάλογον θεσιάως σύστημα ἔχει ἀπὸ εἰκοσαετίας ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ τῶν ἀεροπλάνων καὶ ἀεροπλοίων καὶ ίδιως ἐπὶ τῶν πηδαλίων ύψους αὐτῶν, δεδομένου ὅτι τὸ πρωραίον τμῆμα αὐτῶν τὸ κοινῶς σταθερόν καλούμενον δύναται νὰ περιστραφῇ προσαρμοζόμενον ἐκάστοτε πρὸς τὰς θελτίστας συνθήκας λειτουργίας αὐτοῦ.

Ἡ πρωτοτύπα εἰς τὸ σύστημα τοῦ καθηγητοῦ Feu ἔγκειται εἰς τὸ δότι ἐν τῷ συστήματι τούτῳ ἐμελετήθη συμπληρωματικῶς καὶ ἔνιατὸν σύστημα κινήσεως ἀμφοτέρων τῶν ἀξόνων τούτων, ὥστε νὰ διατηρήται αὐτομάτως ὁ αὐτός θαμμὸς ἀντισταθμισμένως διὰ τὰς διαφόρους γωνίας κλίσεως. Τούτο ἐν δλίγοις ἐπιτυγχάνεται διὰ σειρᾶς τροχῶν ἀποτελούντων κινηματικήν ἀλυσίν καὶ ρυθμίζοντας τὴν ἀναλογίαν τῆς κινήσεως τῶν ἀξόνων, τόσον τοῦ ἀντισταθμικοῦ, δύον καὶ τοῦ πηδαλίου, δύστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐκάστοτε δέουσα γωνία ἐκτέταρου.

Οὕτως ἔναν ὑπόθεσμον, ὅτι ζητεῖται ἡ πλήρης ἀντισταθμισις διὸλας τὰς γωνίας κλίσεως τοῦ πηδαλίου κατὰ τὴν πρὸς τὰ πρόσω πίνακαν τοῦ πλοίου, θὰ ἔδει (σχ. 1) δύος ἡ γωνία B τοῦ ἀντισταθμιστοῦ ποικίλλη, ἐν σχέσει πρὸς τὴν γωνίαν A τοῦ κυρίων πηδαλίου κατ' ἀντιστροφήν λόγον πρὸς τὰς ἀντιστοιχους ροτάς στροφῆς ἐκάστου, λαμβανομένων θεσιάως ὑπὸ δύων συνάμα καὶ τῶν τυχὸν ἐπενεργουσῶν τοπικῶν δυνάμεων τῶν δυναμένων νὰ προέλθωσιν ἐκ τῆς ἔλικος ἢ ἔλικων, ἐκ τοῦ ἀνάρρου τοῦ πλοίου κτλ.

Οὕτως ἔχει ἡ θεωρητικὴ πλευρά τοῦ ζητήματος. Ἐν τῇ πράξει δύως ἔναν λάθωμεν ὑπὸ σφίν μας, διὰ τὸ πλοίον κατὰ τὸ πλεύστον κινεῖται πρὸς τὰ πρόσω καὶ ὅτι ἐκτὸς περιπτώσεων χειρι-

σμῶν ἡ ἔξαιρετικῆς κακοκατίας, αἱ γωνίαι κλίσεως τοῦ πηδαλίου εἰνε συνήθως ἔξαιρετικῶς μικραί, καθ' ἣς ἡ ἀντισταθμισις δὲ εἰνε ἀπαραίτητος διότι αἱ ροτάς τοῦ πηδαλίου εἰνε πολὺ μικραί, τότε εἰνε φανερόν, διὰ τὰ ἀπλουστεύετο κατὰ πολὺ τὸ πρόσθημα ἔναν διὰ τὰς μικρὰς ταύτας γωνίας τὸ πρωραίον τμῆμα δηλαδὴ ὁ ἀντισταθμιστής διετηρεῖτο σταθερός διὰ γωνίας κλίσεως πηδαλίου μέχρι 5 ἢ 10 μοιρῶν φέρ' εἰπεῖν.

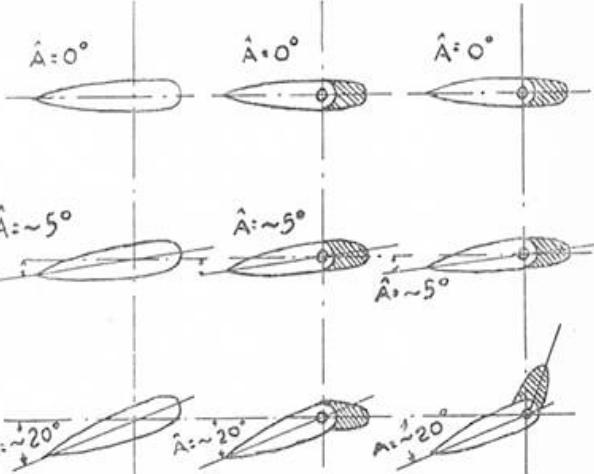
Τούτο θὰ συνεπήγετο καὶ τὸ σημαντικότατον πλεονέκτημα, διὰ τὸ πηδαλίον διὰ τὰς μικρὰς ταύτας γωνίας κλίσεως θὰ ἔδρα ύπο τὰς θελτίστας ὑδροδυναμικας συνθήκας διὰ τῆς ὄρθης παραμορφώσεως τῆς μορφῆς πολὺ συνόλου ἀντισταθμιστοῦ πηδαλίου.

Διὰ τὰς μεγάλας γωνίας κλίσεως, ἔνθα δημιουργοῦνται καὶ αἱ μᾶλλον ἀξιόλογοι ροτάς τοῦ πηδαλίου, καὶ αἵτινες συνήθως ἀπαιτοῦνται ὅπως δοθῶσιν ἀποτόμως, προστρέχομεν εἰς τὴν περιστροφήν καὶ τοῦ ἀντισταθμιστοῦ (σχ. 2), κατὰ τρόπον, ὥστε ἡ διαφορά μεταξύ τοῦ ζεύγους τοῦ πηδαλίου νὰ εἰνε ἔλασσων πάσης ἐπιθυμητῆς τιμῆς. Βεθαίως εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην αἱ ὑδροδυναμικαὶ συνθήκαι λειτουργίας τοῦ συνόλου δέν θὰ ἴσσαν εύνοϊκαι, ἀλλὰ ἡ ἐκ τούτου ζημία δέν εἰνε οὐσιώδης, διότι τοῦτο θὰ συνέθαινε μόνον εἰς περίπτωσιν χειρισμῶν ἐν δρυῷ ἢ εἰς περίπτωσιν τρικυμίας ἔνθα ἡ ταχύτης εἰνε μᾶλλον ὑποτεταγμένος παράγων εἰς τὴν εὐελιξίαν.

Σχῆμα 3. Εἰς τὸ σχῆμα 3, δείκνυται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς πῶς θὰ ἔλειτούργει εἰς τὰς διαφόρους γωνίας κλίσεως πηδαλίου ἀντισταθμισμένου ὑδροδυναμικοῦ σχήματος, ἀλλὰ μὴ δρῶν διὰ τὰ πρόσω, καὶ διὰ διαφόρους γωνίας κλίσεως διά 0–20 μοιρᾶς.

Ἐνῷ εἰς τὰ σχήματα 4 καὶ 5 ἐμφαίνεται πῶς θὰ ἔλειτούργει πρακτικῶς ὑδροδυναμικὸν πηδαλίον μετὰ ἀνέξαρτήτως περιστρεφομένου ἀντισταθμιστοῦ, εἰς τὰ πρόσω καὶ ἀνάποδα ἀντιστοίχως.

Παρ' δόλον τὸ φαινομενικῶς πολύπλοκον τοῦ πράγματος, τὸ σύστημα οὐδεμίαν περιπλοκὴν παρουσιάζει, παρέχει δὲ τὸ διττὸν



Σχ. 3, 4, 5.

πλεονέκτημα τοῦ δότι ἐν συνήθει μὲν πλῷ παρουσιάζει τὴν ἐλαχίστην δυνατὴν ἀντίστασιν μὲν θελτίστην ἀπόδοσιν τόσον τῆς ἔλικος δόσου καὶ τοῦ πηδαλίου, διότι τότε τὸ σύστημα δρᾶ διὰ παραμορφώσεως ὡς πηδαλίον τύπου Ουετζ, ἐν χειρισμοῖς δὲ ἐν οἷς ἀπαιτοῦνται μεγάλαι γωνίαι ροτάς πηδαλίου παρουσιάζει τελείαν ἀντισταθμισιν εἰς δλας τὰς γωνίας ταύτας τόσον εἰς τὸ πρόσθημα δόσου καὶ εἰς τὸ ἀνάποδα αὐξάνον σημαντικότατα τὴν ἐν γένει εὐελιξίαν τοῦ πλοίου.

"Οσον δ' ἀφορᾶ τὸ τοῦ τρόπου ἐπιτεύξεως διὸ ὑδροδυναμικά πηδαλία τοῦ ἔκαστοτε ὄρθοῦ σχήματος τομῶν, τοῦτο ὡς ἐκ τῆς σπουδαιότητος καὶ τοῦ ἔκτενούς αὐτοῦ, δέοντα νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας μελέτης ἐν ἔτερῳ ἄρθρῳ.

'Ο χάλυψ είς τά διαμερίσματα τῶν πλοίων

Αἱ συχναὶ πυρκαϊαι ἐπὶ ἐπιβατηγῶν ιδίᾳ πλοίων, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἔδωσαν, ώς γνωστόν, ἀφορμὴν εἰς σοθαρωτέραν μελέτην τῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ κινδύνου τῆς πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῶν πλοίων, δι' αὐξήσεως ἀφ' ἑνὸς τοῦ συντελεστοῦ ἀσφαλείας τῶν ἔναντι τοῦ πυρός χρησιμοποιούμενων ὑλικῶν, καὶ διὰ πολλαπλασιασμοῦ ἀφ' ἔτερον τῶν μέσων ἀναγγελίας, ἐντοπισμοῦ καὶ κατασθέσεως τῆς πυρκαϊᾶς.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ διλογίων τελευταῖαν τὰ φορτηγά, ἐπὶ τῶν διποίων τὰ εἰς πυρκαϊάν υποκείμενα διαμερίσματα εἰνε λίαν περιωρισμένης ἐκτάσεως. Οὐχ ἡττον καὶ ἐπὶ αὐτῶν δικίνδυνος δὲν εἰνε ἀποκεκλεισμένος, ώς συχναὶ πυρκαϊαι ἀποδεικνύουν, διφειλέμενα κυρίως, εἰς τὰ δύο καυσόμα, ἀνθρακαὶ πετρέλαιον, εἴτε ταῦτα μεταφέρονται ὡς φορτίον, εἴτε διὰ τὴν κίνησιν αὐτοῦ τοῦτον τοῦ πλοίου. Ἡ λυσιτελεστέρα προστασία διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην τῶν μεταλλικῶν ιδίᾳ διαφραγμάτων τοῦ πλοίου, δι' ὃν ἐντοπίζεται ἡ πηγὴ τῆς θερμότητος, ἡ ύποθαλάπουσα τὴν πυρκαϊάν, εἰνε ἡ ἐπένδυσις των διά μονωτικῆς οὐσίας, ἡ προκειμένου περὶ πετρελαιοφόρων, ἡ πρόθλεψις χωριστικοῦ φρεατίου (*cofferdams*), ὅπως σχεδόν κατὰ κανόνα συμβαίνει.

Εἰς τὰ ἐπιβατηγά δύμας πλοῖα, εἰς τὸν ἐκ τῶν γαιανθρακαποθηκῶν, κατὰ πλειοψηφίαν δὲ τὸν ἐκ τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν κίνδυνον, δοτὶς καὶ εἰνε μεγαλύτερος, δεδομένου, δοτὶ ἡ ὑπὸ αὐτῶν διὰ τὴν κίνησιν των παραλαμβανομένην ποσότης εἰνε γενικῶς μεγαλυτέρα καὶ στοιχάζεται πάντοτε σχεδόν, λόγῳ ἐλλείψεως ἀλλον καταλληλοτέρου χώρου, ὑπὸ τὸ κατάστρωμα τοῦ διαμερίσματος τῶν ἐπιβατῶν, προστίθενται καὶ ἀλλοι, καὶ συγκεκριμένως, ὁ ἐκ τῆς μεγάλης ποσότητος ἔντειας, τῆς κατεστραμένης εἰς ὅλον τὸ σκάφος διὰ τὴν ἑσωτερικὴν διαρρούμασιν, ώς καὶ ὁ ἐκ τῶν ὄραχυκυλωμάτων ἡ ἀλλης ὀλάβης τῆς ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ ἀκόμη ὁ ἐκ τῆς ἀμελείας τῶν ἐπιβατῶν. Ἐπιπροσθέτως ἡ τελεία ἐκ κατασκευῆς ἀπομόνωσις τῶν διαμερίσματος δὲν εἰνε δυνατή, καὶ ἡ ὑπαρξίς δικτύου τεχνητοῦ ἀερισμοῦ τῶν διαμερίσματον, ύποθονθεῖ πάντοτε τὴν ἔξπλασιν τοῦ πυρός. Ὁ μεγαλύτερος πάντως κίνδυνος συνίσταται εἰς τὴν εὑρέαν χρῆσιν τῆς ἔντειας, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν χωριστικῶν τοιχωμάτων τῶν καμπινῶν, τῶν θυρῶν, ἐπίπλων καὶ λοιπῶν ἐξαρτημάτων ἐνδιαιτήσεων τῶν ἐπιβατῶν, ώς καὶ εἰς τὰ διὰ τὴν στίλβωσιν καὶ χρωματισμὸν αὐτῶν χρησιμοποιούμενα χρώματα.

Ἡ προτίμησις τῆς ἔντειας διὰ τὰς κατασκευάς ταύτας διφειλέται ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν ὀραίαν ἐμφάνισιν τοῦ ἔντεια, ἔναντι τῶν μετάλλων, προσαρμοζούμενου περισσότερον εἰς τὴν ἐπίτευξιν ἀνέσεως, καὶ εἰς τὸ ἔλαφρὸν καὶ εὐθυγόνην τῆς ἔντειας κατασκευῆς ἀφ' ἔτερου. Ἐπιπροσθέτως ἡ ἔντεια εἰνε ἔτι μᾶλλον μονωτικὴ τῶν μετάλλων διὰ τὴν θερμότητα, καὶ ἐυκόλωτερον ἐπεξεργάσιμος διὰ τὴν κατασκευὴν σχημάτων, τὰ ὄποια, ώς ἐπὶ παραδείγματι, τὰ γυλυπτά, εἰνε τελείως ἀνέφικτα διὰ τὰ μέταλλα. Ἐκτὸς δύμας τῶν ἀνωτέρω δέον νά λογισθῇ σοθαρῶς καὶ ἡ δυσχέρεια τῶν σημειωνῶν κατασκευαστῶν, διὰ τὴν πλήρη ἀναδιοργάνωσιν ἐκτεταμένων τημάτων τῶν ἐργοστασίων, ασχολουμένων μὲ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ ἔντεια, ἥτις σπουδαίως ἐπιδρᾷ ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς κατασκευῆς.

Διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ἐκ τῆς πυρκαϊᾶς κινδύνου, ἡ βιομηχανία τοῦ ἔντεια, προέρχεται ἐκ τῆς κατασκευαστῶν τῆς ἔντεια, διὰ τὰς ἀποτελέσματα καθ' ἡμέραν δημοσιεύοντα εἰς τὸν εἰδικὸν τύπον, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ιδίᾳ ἐπιχρίσεων ἀντιθερμαντικῶν χρωμάτων, διὰ τῶν διποίων ὄντως ἐπιτεύχθη ἐπαύξησις τῆς ἀσφαλείας τῶν ὡς ἄνω κατασκευῶν. Παρ' ὅλην δύμας τὴν σημειουμένην πρόσδοσον, ἡ ἀντοχὴ αὐτῶν εἰς περίπτωσιν μᾶς σοθαρᾶς πυρκαϊᾶς εἰνε ἐλαχίστης διαρκείας, καὶ ἡ μόνη ριζικὴ λύσις ἀπέμεινεν ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἐν ὅλῳ ἡ τούλαχιστον ἐν μέρει διὰ μεταλλικῶν κατασκευῶν.

Ἡ ἀφαρμογὴ αὐτῶν ἐμελετήθη πρὸ ἔτῶν τὸ πρῶτον εἰς Γαλλίαν, πληγεῖσαν ἀλλωστε περισσότερον τῶν ἀλλων χωρῶν ἐκ πυρ-

καίων, ἀτμοπλοίων, καὶ ἡ «Νορμανδία» ὡς καταστάλαγμα ὅλων τῶν μελετηθεισῶν κατασκευῶν, δύναται νά θεωρηθῇ τὸ πρότυπον σήμερον πλοίου ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης. Εἰς τὸ πλωτὸν τοῦτον κολοσσὸν, ώς ἐπανειλημμένως ἔχει γραφῆ, ἐφηρμόσθη τὸ σύστημα τῆς διαιρέσεως τοῦ ὅλου πλοίου, εἰς ζώνας, τελείως ἀνεξαρτήτους ἀλλήλων, μὲ ίδιαιτέρων ἡλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν καὶ ίδιαιτέρων δίκτυον ἀερισμοῦ, μὲ πλήρες δὲ σύστημα ἀνεξάρτητον πάντοτε κατὰ ζώνην ἀναγγελίας τῆς πυρκαϊᾶς καὶ κατασθέσεως αὐτῆς.

Ἐκ παραλλήλου, εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐμελετήθη τὸ ζήτημα τῆς προσθέμενων ζώνων μεταξὺ τῶν διαμερισμάτων, διὰ τῆς κατασκευῆς ὅμιλους μεταλλικῶν καμπινῶν, ὑπερκειμένων ἀκριθῶς εἰς τὰ διάφορα καταστρώματα ἀνδιαιτήσεως, τὸ σύστημα δὲ τοῦτο κατασκευῆς τοῦ οἰκου *Mauser*, ἐφηρμόσθη τὸ πρῶτον εἰς τὰ διαμερίσματα τρίτης θέσεως τοῦ *«Deutschland»*, ἐφαρμόζεται δὲ καὶ εἰς τὰ νεοναυπηγούμενα τουριστικά τῶν ἐργατῶν πλοῖα.

Ἡ κατασκευὴ μεταλλικῶν τοιχωμάτων, συνίσταται εἰς τὴν κατασκευὴν πλαισίων (ἐν εἰδει ταπιτλάδων) ἐν δύο φύλλων ειδικοῦ χάλιθους μεταξὺ τῶν διποίων προθετεῖται φύλλον ἀμιάντου πάχους 100–200 χ) στῶν. Ἐκ τῶν ιδίων πλαισίων κατασκευάζονται καὶ αἱ θύραι καὶ ἡ στερέωσις τῶν τοιχωμάτων ἐπὶ τοῦ τοῦ καταστρώματος καὶ τῆς υπεράνω δροφῆς γίνεται διὰ χρήσεως χαλισθίδινων ράθθων καὶ κοχλιῶν. Τὰ τμῆματα τὰ σχηματίζονται τὰς γωνίας τῶν διαμερισμάτων ἐνσχύονται ίδιαιτέρως διὰ νά προσδοθῇ τὸ ἀπαιτούμενον σχῆμα καὶ ἡ εὐθύτης εἰς τὴν κατασκευήν.

Τομήματα τοιαύτης κατασκευῆς ύπεβλήθησαν εἰς δοκιμὴν, διὰ τοῦ ἀφορᾶς τὴν ικανότητα αὐτῶν πρὸς ἀπόσθεσιν τοῦ ἔντεια καὶ τὴν ἀντοχὴν τῶν ἐναντίον τοῦ πυρός. Θερμαινόμενα ἐπὶ τῆς μιᾶς ὄψεως τῶν ὑπὸ θερμοκρασίαν 1500°F ἐπὶ μίαν ώραν, παρουσίασαν ἐπὶ τῆς ἐπέρας τῶν ὄψεως θερμοκρασίαν 600°F. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς δοκιμῆς ταύτης, δέον νά θεωρηθῶσι καταστέρα τῶν ἀντιστοίχων τῶν Γαλλικῶν κατασκευῶν, εἰς τὰς διποίας διὰ τὴν αὐτὴν θερμοκρασίαν πυρός τῶν 1550°, ἐμετρήθη ἐπὶ τῆς ἐπέρας ὄψεως θερμοκρασία 180–340°.

Ἐξ ἀντιθέτου, δύμας ἡ Γερμανικὴ κατασκευὴ παρουσιάζεται ἀλαφρότερα, ὑπολογιζόμενον θάρρους 19 χιλιογράμμων ἀνά τε τραγωνικὸν μέτρον διὰ τὰ τοιχώματα καὶ 26 διὰ τὰς θύρας, ἔναντι 25 χιλιογράμμων διὰ τετραγωνικὸν μέτρον τῆς Γαλλικῆς κατασκευῆς. Δέον πάντως νά σημειωθῇ, ὅτι ἡ γερμανικὴ κατασκευὴ ἀφορᾶ τοιχώματα καμπινῶν Γ' θέσεως, ἐνῷ ἡ Γαλλικὴ ἀφορᾶ τοιχώματα καμπινῶν θέσεως. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, διευκολύνονται δηλαδή, οἱ κατασκευασταί, εἰς τὴν δημιουργίαν ἀλαφρῶν καὶ εὐδημῶν τοιχωμάτων, λόγῳ τῆς μετρίας ἐμφανίσεως τῶν διαμερισμάτων Γ' θέσεως, ἥτις ίδιαιτέρως ἐπιτρέπει ἀπλότητα εἰς τὰς κατασκευάς.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη, ἔχει δημιουργηθῆ ἡδη ἀρκετὴ πείρα, καὶ ἔχουν γίνει ἀρκετά θή-

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικά πατ' εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

“ΕΛΛΑΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ – Τηλ. 30-153 – 30-154
ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εύ-
θειαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἀλεξανδρείαν Σιδηροδρόμων, Α'. ὄρο-
φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

ματα, ούτως ώστε νά είναι δυνατή ή χρησιμοποίησις μετάλλων εις την κατασκευή διαμερισμάτων, τόσον πολυτελούς, όσον καὶ τῆς πλέον ἀπλῆς έμφανίσεως. Ταῦτα ἐννοεῖται ἀνεξαρτήτως τῆς κατασκευῆς μεταλλικῶν ἐπίπλων, ή ἄλλων ἔξαρτημάτων ἐνδιαιτήσεως, τὰ όποια είναι κατά κανόνα σχεδὸν ἡδη παραδεκτά ἐπὶ πολεμικῶν πλοίων, ίδια τὸν Γερμανικῶν.

Ἐγκατάστασις ἀεριομηχανῶν ἐπὶ πλοίων

Ἐκ τῶν μηχανῶν ἑσωτερικῆς καύσεως, αἱ ἀεριομηχαναὶ, λίαν ἐν χρήσει εἰς ἐγκαταστάσεις ἡρᾶς, ίδια εἰς διοιμηχανικὰς περιοχάς, ἐλαχίστην ἐφαρμογὴν ἔχον μέχρι τοῦδε εἰς ἐγκαταστάσεις πλοίων, καὶ τοῦτο κυρίως λόγῳ τοῦ ὅτι ἐπὶ φορτηγῶν κυρίως σκαφῶν, ή ἐγκατάστασις τοῦ ἀεριογόνου, ἥτοι τῆς συκευῆς, ἔξι ἢ δι' ἀποστάξεως κερδίζεται τὸ ἀέριον ἐκ διαφόρων εἰδῶν στρεψαν καυσίμων, εἰνεις θάρους καὶ ὅγκου ἀρκετοῦ, ώστε νά μειοῦται ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῶν δύο τούτων στοιχείων αἰθητῶς ή οἰκονομικότης τοῦ πλοίου. Ἐκτὸς ὅμως τούτου ἡ κατὰ περιόδους φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ἀκίνησία τοῦ πλοίου, πολλάκις δὲ μακρά, δὲν συμβαίνεται ἀπολύτως πρός τὴν οἰκονομικήν ἀπόδοσιν τῆς ἐγκαταστάσεως.

Ἀντιθέτως ἐπὶ μικρῶν πλοίων καὶ ίδια ρυμουλκῶν, ἔγενον τὸ ἡδη τοιαύτων ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἔξι αὐτῶν, λαμβανομένου ἰδιαίτερως ὑπὸ ὄψιν, ὅτι ταῦτα εἰργάζοντο ἐπὶ μακρὸν συνεχῶς, ἀπέδειξαν οὐ μόνον ὑπεροχὴν ἔναντι τῆς ἐγκαταστάσεως παλινδρομικῶν μηχανῶν ή μηχανῶν Ντίζελ, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἡ ἔξι αὐτῶν οἰκονομία, ἀπέσθεσεν ἐντὸς ἐλαχίστου σχετικῶς χρόνου τὰ ἐπὶ πλέον ἔξοδα ἐγκαταστάσεως τῆς ἀεριογόνου συκευῆς.

Τοιαῦται ἐγκαταστάσεις ἔγενοντο ίδια ἐν Γερμανίᾳ, ὅπου σημειωτέον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου εἶχον χρησιμοποιηθῆ διά τὴν κίνησιν μικρῶν πλοίων ἑσωτερικῆς συγκοινωνίας, διὰ χρησιμοποιησέως μάλιστα ὡς πρώτης ὥλης τοῦ ὑδάτου, πρὸς οἰκονομίαν τῶν ἔτερων πολυτιμοτέρων εἰδῶν καυσίμου. Ἡ γνωστὴ ἔταιρις Πιπιλόδι — Deutz τῆς Κολωνίας ἔχει ἡδη ὑπὸ κατασκευῆς πλειστά σασαρί μικρὰ θεοῖς πλοῖα, προοριζόμενα διὰ ποταμοπλοίων, ἔξι ὃν δύο ἀπολύτως χρήσιμων.

Εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα, τὸ μηχανοστάσιον, περιλαμβάνον τὴν μηχανὴν, τὴν ἀεριογόνον συκευὴν καὶ τὰ θοηθητικὰ μηχανῆματα, ὡς καὶ πλευρικὰ ἀποθήκας τοῦ καυσίμου, τοποθετεῖται εἰς τὴν πρύμνην τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε ἐκ τοῦ κάπως μεγαλύτερου μῆκους του, ἔναντι τοῦ δηζελοκινήτου μηχανοστάσιου, νά ἀφαιρῇ χώρων οὐχὶ ἀπολύτως χρήσιμων.

Ἡ κυρία μηχανὴ είναι μία ὀκτακύλινδρος, τετράχρονος ἀεριομηχανὴ, τῆς ὅποιας αἱ στροφαὶ δύνανται νά ρυθμίζωνται ἀπὸ τῆς γεφύρας μεταξὺ 200 καὶ 450 ἀνά λεπτόν. Εἰς 450 στροφαὶς αὐτῆς ἀναπτύσσεται 200 ἵππους πραγματικούς. Τὸ ἀέριον εἰσέρχεται εἰς τοὺς κυλίνδρους ὑπὸ πλείσιν κατά τι μεγαλυτέρων τῆς ἀτμοσφαιρικῆς, τῇ θοηθείᾳ ἡλεκτροκινήτου ἀνεμιστήρος, τῇ θοηθείᾳ τοῦ ὅποιου γίνεται καὶ ἡ ἐκκίνησις μετά κράτησιν κατά τοὺς χειρισμούς.

Διὰ τὰ θοηθητικὰ μηχανῆματα προβλέπεται ἡλεκτροκίνησις, τοῦ ρεύματος παρεχομένου ὑπὸ δυναμομηχανῆς, κινουμένης ὑπὸ κινητήρος, ἔργαζομένου εἴτε ὡς μηχανῆς Δῆζελ διὰ θερέτρων εἴτε ὡς ἀεριομηχανῆς.

Ἡ λειτουργία τῆς μηχανῆς (στροφαὶ, ψυξὶς, λίπανσις, θερμοκρασία καὶ πλειστούς ἀερίου) δύνανται νά ἐλεγχθῶσιν ἀπὸ τὴν ὑπερκειμένην γέφυραν. Ὁμοίως ἔκ της γεφύρας γίνεται ἡ ἀνα-

πόδησις διὰ χειρισμοῦ τοῦ μηχανισμοῦ ἀναστροφῆς.

Ἡ κατανάλωσις τῆς κυρίας μηχανῆς ἀνέρχεται εἰς 350 γραμμάρια ἀνά πραγματικὸν ἵππον καὶ ὥραν προκειμένου περὶ χρησιμοποίησεως ὡς ὥλικοῦ ἀποστάξεως ἀνθρακίτου καὶ εἰς 430 γραμμάρια προκειμένου περὶ κάκω.

Φ.Ρ.

Ναυτικαὶ Δίκαια

—Δικαιοῦται σώστρων πλοίον τοῦ αύτοῦ πρὸς τὸ προξενήσαν τὴν ζημίαν πλοιοκτήτου.

Τὸ ἀνότατον Ἀγγλικὸν δικαστήριον, (Βούλη τῶν Λόρδων), ἔξειδωκε ποὺ ἡμερῶν ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὅποιας τεματίζεται ἡ ὑπόθεσις τῆς συγκρούσεως τοῦ ἀπὸ *«Kafiristan»* καὶ δημονογείται δι' αὐτῆς τὸ δεδικαιούμενόν ἐπι μᾶς εἰδίκης περιπτώσεως, εἴφη ἡς μέχρι τοῦδε ἐπερχότουν δικαιούμενα ἀντιλήφητα. Τὰ *«Nautilus Χρονιάς εἰχον κατ' ἐπανάληψιν ἀσχολημῆι εἰς τὸ παρελθόν μὲ τὴν ἐνδιαφέρουσαν τάπτην ὑπόθεσιν, τὸ ἐπίμαχον σημείον τῆς ὅποιας ἦτο «έάν δύναται εἰς πλοιοκτήτης νὰ παροῦθη ὀφέλη ἐν τοῦ ιδίου αὐτοῦ σφάλματος».*

Τὸ ἀπὸ *«Kafiristan»*, ἀνήκον εἰς τὴν *«Hindustan Steamship Co»*, είχε συγκρούσθη τὴν 16ην Ιουνίου 1935 εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου μὲ τὸ λάνεον *«Empress of Britain»*, τῆς *«Canadian Pacific»*, παρέμεινε δὲ ἀσυνέργητον καὶ εἰς ἄμεσον κίνδυνον καταποντισμοῦ. Εἰς βούητιν τὸν ἐπλευσό τὸ ἀπὸ *«Beaversford»* — ἀνήκον καὶ αὐτὸς εἰς τὴν *«Canadian Pacific»* — ὅπερ τὸ ἐργομονήσησε, βάσει συμβολαίων ναυαγιώσεως τέλου Λόρδου, εἰς ἀπόστασην 100 μιλίων καὶ ἐπέτυχε τελικῶς νὰ τὸ διασώσῃ. Η εὐθύνη τῆς συγκρούσεως, δύος ἀπεδέχθησαν τάπτην αἱ ἐνδιαφέρονται ἑταῖραι, ἔβανται κατὰ τὰ 3/4 τὸ *«Empress of Britain»* καὶ κατὰ τὸ ἐπόλοιπον 1/4 τὸ *«Kafiristan»*.

Διὰ τὸν παρασχεθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἀπὸ *«Beaversford»* ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν διασώσεως ἥγιεν η *«Canadian Pacific»* ἀπαίτησην πληρωμῆσαν σώστρων, τὰ Καναδικὰ ὅμοια δικαιοστίρια ἀπέρριψαν τὴν ἀπαίτησην, δεχθέντα τὸ πόρισμα τῆς ἀρχικῆς ἐνεργηθεῖσης διατομῆς, καθ' ἣν, «επειδὴ τὸ παρασχόν τὴν βοήθειαν σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν ιδίαν ἐταριών μὲ τὸ ἔτερον συγκρούσθειν καὶ προσαΐστην σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν ιδίαν ἐταριών μὲ τὸ ἔτερον συγκρούσθειν καὶ εὐθύνομον διὰ τὰς προξενηθεῖσας ζημίας πλοίου, δὲν ἐδικαιοῦτο ἀμοιβῆς διασώσεως».

Ἡ διατομία καὶ αἱ σημαφεῖς ἀποφάσεις τῶν Καναδικῶν δικαιοτητῶν ἐδέχονται τὴν ἀρχικήν, ὅτι ὅνδεις ὀφέλη ἐκ τοῦ ιδίου αὐτοῦ σφάλματος, μολονότι ἐπὶ παρομίας περιπτώσεως είχεν εἰσοδοῦ τὸ 1872 ἀπόφασις ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ R. Phillimore, δύστις ὑρεῖτο νὰ δεχθῇ, διὰ τὸν πλοῖον, ἀνήκον εἰς τὸν αὐτὸν πλοιοκτήτην ἔτερον συγκρούσθειος καὶ προσαΐστην τὰς ζημίας σκάφους, δὲν ἡδύνατο νὰ ἀπολάσῃ σώστρων δι' ἀποτελεσματικῆς βοήθειαν.

Τὴν ἀπόφασιν τῆς διατομῆς ἔβλωσε πλωτοδίκως ὁ Ἀγγλος δι-

ROYAL EXPRESS MAIL LINE S/S "HELIOPOLIS,"

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 Μ.Λ.

ΤΑΧΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΑΞΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

Διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ Παρασκευὴν 11 π.μ.
27 Αὔγ., 10, 24 Σεπτ. 8, 22, 29 Οκτ.

Δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Δευτέραν 4 μ.μ.
30 Αὔγ., 6, 13, 20, 27 Σεπτ. 4, 11, 18, 25 Οκτ. 1.8 Νοεμ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

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

A)Π "HELIOPOLIS," ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 Μ.Λ.

Διάρκεια ταξιδίου ἐν ΠΕΙΡΑΙΩΣ μέχρι
ΠΑΡΙΣΙΩΝ ὥραι 58.

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

ΑΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΜΕ ΤΑΣ

ΕΥΝΟΙΚΩΤΕΡΑΣ ΤΙΜΑΣ

Διὰ πληροφορίας καὶ κράτησιν θέσεων ἀπευθυνέον εἰς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σια—Ο. μῆσον 20, Πειραιᾶ. Τηλέφ. 41.053 - 40.060. ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΠΕΡΙΓΡΗΣΕΩΝ-Πανεπιστημίου 40, Αθήνας. Τηλέφ. 22.243 καὶ εἰς απαντα τὰ
Γραφεῖα Ταξιδίων καὶ Τουρισμοῦ.

Telephone:
LEITH 37011
(4 lines)

Cables:
LINDSAY, Leith

W. N. LINDSAY LIMITED.
138, Constitution Street,
LEITH

SHIPBROKERS and STEVEDORES
KEENEST QUOTATIONS FOR LOADING OR
DISCHARGING ALL CLASSES of CARGO

All enquiries direct to **W. N. LINDSAY LTD.**

LEITH

Or to London agents, **SHEPPARD & Co.**
6, Lloyd's Avenue
LONDON E.C. 3
Telephone: ROYAL 4954

καστής κ. Buckwill, οδύνος πάλιν τὴν ἀπόφασιν ἐπενέθωσε τὸ Ἑφετεῖον ἀπορρίφαν τὴν αἰτήσιν τῆς «Canadian Pacific» διὰ τὴν καταβόλην σώστρων εἰς τὸ «Beaverford». Εἰς τὸ ἀνότατον διώμος Ἀγγλικὸν δικαιοτήμον, πρὸ τοῦ ὅποιον ἦζθυ ή ἐπόθεσεις κατ' ἔφεσιν τῆς «Canadian Pacific», ὑπεστηρίχθη ὑπὸ τοῦ λόρδου Wright, ὅτι τὸ «Beaverford» παρέσχεν ὀνόμαστικὴν ἑπτηρεσίαν διασώσεως, ἡτοι παρείχεν εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα τῆς ἀπατήσεως σώστρων. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ λόρδου δικαστοῦ, ἡτοι σαφῆς ἡ ναυτικὴ νομοθεσία, ἡτοι εἰς περιπτώσεις ὀνυχρούσσεως ἐπιβάλλει εἰς ἐκάτερον τῶν συγχρονούμενων πλοίων νά παραμείνῃ ἐπὶ τούτον καὶ νά παρασχῇ τὴν βοήθειαν τοῦ εἰς τὸ ζινδνεῖν, χωρὶς νά ἀποκλείῃ τὴν ἀπατήσιν σώστρων ἀπὸ τὸ παρασχόν τὴν βοήθειαν σύμπλοκος.

Σωρὲς ἐπίσης ἡτοι, ὅτι ἡ ναυτικὴ νομοθεσία πήνοτε τὴν καταβάλλην ἀμοιβῆς διασώσεως, ἀκόμη καὶ πρὸς τὸ ἄνευθυνον μᾶς συγχρούσσεως πλοίον, διὰ νά ἔνθαρρον γάλική σάρκας εἰς τὴν παροχήν ναυαγοσωστισμῶν, ἐν δεδομένῃ στηγμῇ ἑπτηρεσίων. Τὸ πνεῦμα τοῦτο τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας, ἐλεῖν ὁ λόρδος δικαστής, ἑπερεν τὸν ἰδιωτέον νά ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν προσεμένην περίπτωσιν, καθ' ἣν τὴν ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν παρέσχεν ἔνα τρίτον πλοίον, ἀσχέτως ἐὰν ἀνήκειν εἰς τὸν αὐτὸν ἰδιοκτήτην μέ ἔνα τὸν συγχρονούμενον σκαφῶν. Ἐάν δὲ πλοίαρχος τοῦ «Beaverford» ἐσκέπτετο πόρος στηγμήν, ὅτι πιθανὸν νά μή ἐδικάστο πώστρων, εἰς ἣν περίπτωσιν θὰ ἔθωρείτο — καὶ κατὰ μικρότερον. ἔστω, ποσοστὸν — ἄπειθυνον τὸ «Empress of Britain», δὲν ἀπεκλείετο νά κατέληπε τὴν παροχὴν τῆς βοήθειας εἰς ἑτερον πλοίον ἐνός τρίτου ἰδιοκτήτου, ὅποτε διώμος ἡ παροχὴ βοήθειας θὰ ἔβράδηνε, μὲ ἀνδεζούμενην συνέπειαν τὴν ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ «Kafiristan» καὶ τοῦ φορτίου τοῦ.

Ἡ ναυτικὴ νομοθεσία, προσέθικεν ὁ "Ἀγγλὸς δικαστής, βασιζεται ἐπὶ τῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου. Ἐν τῇ παρούσῃ περιπτώσει δὲν θὰ ἡτο δικαιον, ὅποιος τὸ διασωθὲν πλοίον ἀπλαγή τῆς καταβόλης τὸν νενομοιμένον σώστρων, ἀλλὼς καὶ μόνον, διότι τὸ διασώσαν πλοίον ἀνήκειν εἰς τοὺς αὐτοὺς ἰδιοκτήτας μὲ τὸ ἔνθυνόμενον διὰ τὴν σύγχρονον «Empress of Britain». Οἱ ἐφειβάλλοντες — εἶπε — δὲν ἐπεδίοκον νά ὠφεληθοῦν ἐκ τοῦ σφάλματος τοῦ, δεδομένου, ὅτι πλὴν τῶν ἄλλων ἐποχρεύσασέν τον — ἔδει ἀπαρατήτος νά μετάσχουν δι' ἀναλόγου συνεισφορᾶς καὶ εἰς τὰ σώστρα.

Συνέπειτεν ἀκόμη μὲ τὸ πνεῦμα τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας καὶ ἡ ἀντίληψη, ὅτι ἑπερεν εἰς παρομοίας περιπτώσεις νά ἔστησηνται ἀνεξάρτητα τὰ σκάφη, δοσον ἀφορᾶ τὰς ἑπτηρεσίας διασώσεως, ἀσχέτως τῆς κοινῆς ἰδιοκτησίας. Διὰ τῆς ἀντιδιαστολῆς ταύτης, ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ διασώζοντος πλοίου θὰ διερχίνετο καὶ ἔναντι τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ ἀκόμη ἀπὸ τὴν ἐτέραν τοῦ ἰδιοκτήτη, ὡς ἰδιοκτήτου τοῦ προξενεῖσαντος τὴν βλάβην πλοίου.

Ὑπεστήριξεν ἐν συνεχείᾳ ὁ λόρδος Wright, ὅτι καὶ ἔαν ἀκόμη δὲν είχεν ὑπογραφή μεταξὺ τῶν ἀντιδίκων συμβόλων τύπου «Δόϊδ» διὰ τὴν διάσωσιν, θὰ ἥσαν καὶ πάλιν ἀπατήτη τὰ σώστρα. Ἡ ἔπαιξις, πάντως, τοῦ συμβόλαιον ναναγαρεσίας ἔθετε τὰ πράγματα ἐπτὸς πάσσος ἀμφιβολίας, διότι φητῶς καὶ ἀνενδεμάς ἐπιφύλάξεως καθύστει τὴν πληρωμὴν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐργασίαν διασώσεως.

Οἱ ἑπόλοιποι δικασταὶ συνεφόνησαν μὲ τὸ σκεπτικὸν τοῦ λόρδου Wright, οὗτο δὲ ἐγένετο δεστὴ παμφυτεῖ ἡ ἔφεσις τῆς «Canadian Pacific», ἀγνωσθεῖσῶν δὲν τῶν προηγούμενῶν ἀποφάσεων.

—Παρέκκλισις τῆς πορείας καὶ τὸ ἀνεύθυνον τοῦ φορτίου

Τὸ φορτηγὸν ἀτημόλοιον «Indian City», τῆς ἑταίριας Smith, ναυλωμένον διὰ συνήθη ταξίδια μεταφορᾶς Ρωσίαν μεταλλευμάτων ἐξ Μαύρης Θάλασσης εἰς Βόρειον Αμερικήν, ἀφοῦ ἐφόρτωσεν εἰς Πότι καὶ ἀπέλεινεν ἐκεῖθεν διὰ Βόσπορον, προσήγγισεν εἰς τὴν Κονστάντζαν μὲ τὸν μοναδικὸν σκοπὸν τὴν παραλαβὴν πετρελαίου διὰ μπόνερος. Ἡ πλοιοκτήτρια ἑταίρια, τῆς δποιας τὸ σκάφη συγνάνια κατηγόρησεν τοῦ Μαύρην Θάλασσαν πρὸς φόρτωσιν, εἴχεν ἀπὸ μαρφοῦ συμβληθῆ, διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων τῆς ἑταίρης τῶν εἰς καύσιμα πετρελαία πάντα τῶν πλοίων τῆς Κονστάντζαν, μία προσάραξης ἀπεγένεσε τὸν πλοίαρχον νά καταβάσῃ δήλωσιν γενικῆς ἀβαίας.

Κατὰ τὸν ἀπακολούθησαντα διακανονισμὸν τῆς ἀβαίας, μετ' ἐπίληξις ἡ «Smith Lines» ἐδει τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ φορτίου ἀρνομένους τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὴν συνεισφοράν, ἡτος ἀνήραγοτε εἰς 8000 λίρας. Ἡ ἀνησυχία αὕτη τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ φορτίου ἦζθυ ἔνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοτημάτων, πρὸ τοῦ ὅποιον οἱ ἀσφαλισταὶ ισχυρούσσησαν, ὅτι ἡ προσέγγιση τοῦ πλοίου εἰς τὴν Κονστάντζαν, ἔστο καὶ διὰ τὴν προμηθειαν καρσίμου λῆπης, ἀπέτελε πραγματικὴν παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς πορείας τοῦ, ἡτος καὶ ἀπέλλασσεν αὐτοὺς καὶ ἑπτηρεσίων συνεισφορᾶς εἰς τὴν γενικήν ἀβαίαν. Τὴν ζημιὰν — εἴπον — ἀπέστη τὸ σκάφος σύνεσμον ἐπτὸς τῆς πρωτογενῆς καὶ τατικῆς ἐξ Πότι διὰ Βόσπορον πορείας τοῦ.

Ο "Ἀγγλὸς δικαστής πήνοτε μὲν διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ ταῦς ἀπόφεις τῆς πλοιοκτητοῖς ἑταίριας, καθώσισεν διώμος — δοσοφά τὴν προσέγγισην εἰς Κονστάντζαν πρὸς παραλαβὴν κανάσιμου λῆπης — δὲν ἀπέτελε αὕτη περίπτωσιν παρέκκλισεως, δικαιολογούσσαν τὴν ἀκέρωσην τῶν ἐκ τοῦ ἀσφαλιστημού συμβολαίου ἀποφεύσασῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἀσφαλιστῶν, δεδομένου, διὰ ἀνέκαθεν ἡ «Smith Lines» ἔχογειοποιεῖ τὸν λιμένα τῆς Κονστάντζας πρὸς ἀνεφοδιασμὸν δὲν τῶν σκαφῶν τῆς συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ «Indian City» μὲ «μπάνερ» πετρελαίου, διάσκεις ταῦτα ἀνεύθυνον ἐμφορτα ἐξ Ρωσίας διὰ Βόσπορον. Η ἀρχὴ αὕτη μάλιστα τῆς ἑταίρης Smith ἀπεγένεσε πεταγενεστέως τοὺς νανλοτάς νά περιλάσσουν εἰς τὰ νανλούμφανά των, ὡς ἀποχρέωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν, τὴν παραλαβὴν «μπάνερ» εἰς Κονστάντζας πρὸ τῆς φορτώσεως εἰς Μαύρην Θάλασσαν.

Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ὁ "Ἀγγλὸς δικαστῆς προσέθεσεν, ὅτι ἀπεφάνη ἐπιτεώρων ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐλέινεν τοῦ εἰδίκοι προηγούμενοι: καθοδιστοντος τὴν παραλαβὴν τῶν «μπάνερ» πρὸ πάσης φορτώσεως. «Δὲν ἔπειτα, διώμος — ἔτοντεν — διὰ θάνατο τὸ δικαστήμονον ἡ ἀναγνωρισθή εἰς οἰνοδήποτε ἐφοπλιστὴν τὸ διαγάμωμα παρέκκλισες τοῦ ἐμφόρτου πλοίου τοῦ, μὲ τὸ ἀπλοῦν ἐπιχείρημα προμηθείας πετρελαίου εἰς ἔνθητον την την πιμην. Τὸ ἐπὶ τοῦ πλοίου φορτίου ἔχει καὶ αὐτὸ τὸ δικαίωμα νά μή ἐπτίθεται εἰς τοῦ ἀναγνωρισθήσαν παρέκκλισην καὶ διαδίκτυον, κάριν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ μόνον συμφέροντος».

«Η ἀπόφασις αὕτη ἔρχεται νά ἐπιτινθεῖ τὴν καθιερωθεῖσαν πλέον νομολογίαν, καθ' ἣν «παρέκκλισης ἀπὸ τῆς κανονικῆς πορείας δὲν δένυνται νά στηρίξῃ οἰνοδήποτε κατὰ τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπώλειαν τῶν δικαιοτημάτων».

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΚΩΣΤΟΜΕΝΗΣ». Η έπιδος των παρασήμων έγένετο έτελητη είς την Έλληνική προσβεία της Οντανγκάτων.

'Αγγέλλεται ηδη, ότι καὶ ἡ «Life Saving Benevolent Association» τῆς Νέας Υόρκης ἀπένειε παὶ ἐπέδοκε τὴν 4ην Αἰγαίου στὸν τελετὴν τῶν πλοίων καὶ Wright τὸ «χρονοῦν μετάλλουν τῆς Ἐνόσεως», ὅπερ εἶνε τὸ ἀνώτατον διδόμενον, εἰς ἀναγνώσιν ἐπηρεοῖν διασώσωσις. Η ἔπιδος έγένετο εἰς τὴν Βαλτικήν δύλιγον πρὸ τοῦ ἀπόλου τοῦ ἄπαντος τοῦ «CITY OF NEWPORT NEWS» διὰ Λονδίνου.

Η σύγκρουσις τοῦ πετρελαιοκινήτου «Σοφία»

Τοπελήθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ ὑψηλούργειον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ πόρισμα τῶν ἐνεργηθεισῶν ὑπὲ τοῦ Λιμενάρχου Θεοσαλονίκης ἀνακρίσεων διὰ τὴν λαβούσαν χώραν τὴν 9ην Τούλιον εἰς τὸν Θεοματίκον κόλπον βούθισε τοῦ πετρελαιοκινήτου «Σοφία» τοῦ ἴδιοκτητού Βασ. Βέλεντζη, ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ «Ολλανδικὸν τάνκερ «HERMES». Προέκυψεν ἐπὶ τῶν ἀνακρίσεων, ὅτι ἵπατος τῆς συγκρούσεως ἦτο ὁ ἀξιωματίκος φυλακῆς τοῦ «Ολλανδικοῦ δεξιῶν πλοίου, διότι ἐνῷ διέξοδον ἐξ Ιζανῆς ἀποστάσεως τὸ πετρελαιοκίνητον νὰ ἴστουλοποι., λόγῳ βλάβης τῆς μηχανῆς του, ὅπῃ μόνον δὲν τὸ διεφύλαξεν — ὡς ὑπερχεόντο ἐπὶ τῶν Κανονισμῶν επεὶ ἀποφῆγῆς συγχρούσεων — ἀλλὰ καὶ δὲν ἀντελήφθη τὴν ἐπικειμένην σύγκρουσιν, μολονότι εὐρίσκετο ἐπὶ τῆς γεφύρας. Τὸν σινδενὸν ἀντελήφθη ἀντιθέτως, ὁ ἐρθεῖς τυχαίος ἐπὶ τῆς γεφύρας α' πλοίαρχος, διστις διέταξε τὰς μηχανᾶς «φράτει» καὶ προέλαβεν οἵτις τὴν διαίσιν σύγκρουσιν, ἐπιτυχών νὰ διασώσῃ τὸ πλήρωμα.

Νέαι ναυτικαὶ ἔταιριαι

Υπὸ τὴν ἐπονυμίαν «Γρανιός, Α. Ε.» ἰδρύθη νέα ἀνόννης ἀποτοποκῆ ἔταιρια, μὲ ἔδραν τὸν Πειραιᾶ, 50ετὴ διάρκειαν καὶ μὲ σοπὸν τὴν διὰ θαλάσσης μεταφορὰν παντὸς εἶδους ἐμπορευμάτων, τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἔργασίας, τὸ ἐμπόριον τῶν γαναθράκων κλπ. Τὸ ἔταιρικὸν κεφάλαιον ὡρίσθη εἰς 16.400.000 δρυ., διαιρεθὲν εἰς 1000 δραχμῶν, τὸ δὲ πρῶτον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἔταιριας ἀποτίθη ἐπὶ τῶν κ. κ. Βασ. Βεροίων, Ἀγγ. Λούζη, Κωνσταντ. Λιγνοῦ, Μιχ. Καρρᾶ, Γεωργ. Νεοφύτου, Ἀθαν. Κουλόφα καὶ Μάρκου Ξελᾶ.

— Επίσης, ἐπὶ τὴν ἐπονυμίαν «Πίνδος» Α. Ε. καὶ μὲ ἔδραν τὰς Ἀθήνας, συνεστήθη νέα ναυτικὴ ἔταιρια μὲ 50ετὴ διάρκειαν καὶ σοπὸν τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἔργασίας, τὸ ἐμπόριον τῶν γαναθράκων κλπ. Τὸ ἔταιρικὸν κεφάλαιον ὡρίσθη εἰς 8.200.000 δρυ., διαιρεθὲν εἰς 8200 μετοχὰς τῶν 1000 δρυ., τὸ δὲ πρῶτον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἔταιριας ἀποτίθη ἐπὶ τῶν κ. κ. Βασ. Βεροίων, Ἀγγ. Λούζη, Κωνσταντ. Λιγνοῦ, Μιχ. Καρρᾶ, Γεωργ. Νεοφύτου, Ἀθαν. Κουλόφα καὶ Μάρκου Ξελᾶ.

— Ιδρύθη ἐπίσης μὲ ἔδραν τὸν Πειραιᾶ νέα ἔταιρια ὑπὸ τὴν ἐπονυμίαν «Ναυτικαὶ καὶ Ἐμπορικαὶ ἐπιχειρήσεις, Α. Ε.» καὶ μὲ διάρκειαν 25ετῆ. Σκοπὸς τῆς ἔταιριας ταῦτης εἶνε ἡ διενέργεια ναυτικῶν ἔργασιδων, ἡ ἀντιπροσώπευσις ἡ προκτόρευσις ἀσφαλιστικῶν ἔταιριδων, ἡ συμπεισοῦσα εἰς τὸν ιανηματογραφικὸν ἐπιχειρήσεις καὶ πάσα συναρφῆς ἐμπορικῆς ἔργασίας. Τὸ κεφάλαιον τῆς ἔταιριας ὡρίσθη εἰς 500.000 δρυ., διαιρεθὲν εἰς 500 μετοχὰς τῶν 1000 δρυ., τὸ δὲ πρῶτον διοικητικὸν αὐτῆς συμβούλιον ἀποτίθη ἐπὶ τῶν κ. κ. Ἀρ. Κονιάρη, Π. Δαμιουλάκη, Γ. Σκέμπρι, Μ. Μυριδάκη καὶ Λ. Φουστουνάτο.

— Συνεστήθησαν ἐπίσης καὶ δύο νέα ναυτικὰ ἔταιρια μὲ ἔδραν τὸ Λονδίνον. Ή μία, ὑπὲ τὴν ἐπονυμίαν «Burlington Steamship Co, Ltd», ἔχει κεφάλαιο 25.000 λιρῶν καὶ θὰ διενθύνεται παρὰ τῶν κ. κ. Ιω. Ν. Βασιλείου καὶ Δημ. Καζαλιάνου, ὡς δὲ ἔτέρα ὑπὲ τὴν ἐπονυμίαν «Southern Shipping & Finance Co, Ltd», μὲ κεφάλαια 5087 λιρῶν, θὰ διενθύνεται παρὰ τῶν κ. κ. Μιχ. Σταμ. Κίσσα καὶ Θεοδ. Παπαδημητρίου. Σκοπὸς ἀμφοτέρων τῶν ἔταιριδων εἶνε ἡ ἀνάληψη πάσης φύσεως ναυτιλιακῶν ἔργασιδων.

— Ιδρύθη τέλος ἐν Λονδίνῳ καὶ τρίτη ναυτικὴ ἔταιρια, ὑπὲ τὴν ἐπονυμίαν «Karsfix Company, Ltd», μὲ κεφάλαια 10.000 λιρῶν καὶ μὲ διενθύντων τοὺς κ. κ. Γεώργ. Ν. Μοάτσον καὶ Ιω. Ν. Βασιλείου.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν

Ο πλοίαρχος — λιμενικὸς κ. Θεόδ. Μοντσούλας ἐποιεῖτηθη διευθυντής τῆς ὑπηρεσίας «Ἐπιτάξεων καὶ ναυλώσεων». Διευθυντής τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν πλοίων» ἐποιεῖτηθη ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Σ. Ζάρος, ἐτέθη δὲ, τῇ αἵτησι του, εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ «Υφαντοργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ πλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Νικ. Κουρμέλης.

— Η μέχρι τοῦδε «Διεύθυνσις μητρώου Ἐμπορικῶν πλοίων καὶ Ἐργατῶν θαλάσσης» συγχωνεύεται μετὰ τῆς «Διεύθυνσεως Ναυτικῆς» Ἐργασίας καὶ Προνοίας.

Σύντομαι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Ο κ. Α. Λούζης (τοῦ γραφείου «Α. Λούζης, Λτδ») καὶ ο κ. W. M. Everett (τοῦ γραφείου «Λαμός—Πατέρας Λτδ») ἔξελέγησαν μέλη τοῦ Ἐνορθίου χορηγατιστηρίου τῶν ναυλῶν. Ο κ. W. M. Everett, διστις — ὁ γνωστὸς — συνειδηγάζετο μέχρι τοῦδε μὲ τὸ γραφείον «Μιγαλιού Λτδ», ἀποχωρήσας τῆς θέσεώς του τάντης, συνειδηγάζεται ήδη μὲ τὸ νεοσυνταθέν γραφείον «Λαμός — Πατέρας, Λτδ».

— Ο κ. L. D. Saunders, ἐξ ἄλλου, (τοῦ Οίκου «Γ. Νικολάου, Λτδ») ἐπέτυχεν εἰς τὰ τελευταὶ ἔξετάσεις τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ναυλομεσιῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Πατέρα «Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «SIMONSIDER» 4538 τ. γκρός (τοῦ 1920) κατευθυνόμενον ηδη ἐπὶ Μάρτιος θαλάσσης εἰς Μόντρεαλ, θὰ παραληφθῇ πατὰ τὴν εἰς Ἀγγλίαν ἐπιστροφήν του καὶ τιθέμενον ὑπὲ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν θὰ μετονομασθῇ «ΑΙΓΑΙΟΥΣ».

— Εἰπούσης τὸ φορτηγὸν «KUMARA» 7926 τ. γκρός (τοῦ 1919) τῶν κ. κ. Α. Λούζη καὶ Σία, τοῦ ὀποίους ἡ διασκεψὴ εἰς τρόμπα φορτηγὸν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάτθ περιστοῦται κατ' αὐτάς, πρόκειται νὰ μετονομασθῇ «ΜΑΡΑΘΩΝ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Γ. Μαυρολέοντος μικρὸν «Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «STANBROOK» 1363 τ. γκρός (τοῦ 1909) παραλαμπανόμενον ἐντὸς τῶν ἡμέρων εἰς τὴν Σέτταν, θὰ τεθῇ ὑπὲ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «ΠΟΛΥΦΛΟΙΣΒΟΣ».

— Εἰς τὸ τελευταῖον συμπλήρωματὸν τεύχος τοῦ «Λόιδ Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι διήλθον τὰς ἐπιθεωρήσεις των τὰ φορτηγὰ «Ἄγιος Μάρκος» εἰς Μάρρον, «Ανατ. Πατέρας» εἰς Γένοβαν, «Γαν. Γούναρης» εἰς Γρεενεντενάου, «Ελλίτα» εἰς Πειραιά, «Ιω. Π. Γούλανδρης» εἰς Ρόττερνταμ, «Μόσχα Δ. Κυδωνιέως» καὶ «Ορος Ατλας» εἰς Αμεριγόντα, «Πηλεύνα» εἰς Αμεριγόνα, «Πηνελόπη» εἰς Μπλάκενχιτ, «Πολλάνα» εἰς Ρόττερνταμ καὶ «Φαιάξ» εἰς Νιούπορτ.

— Εἰνεργάρησαν ἐπ' ὀνόματι τῆς ἀνωνύμου ναυτικῆς ἔταιριδος «Τρανσποτερόλ» τὰ τάνκερ «ΑΤΑΛΑΣ», «ΜΟΤΟΡΙΝΑ» καὶ «ΠΕΤΡΟΓΙ-ΓΑ».

— Εἰνηολογήθησαν τὰ φορτηγὰ «ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» 1317 τ. γκρός (τοῦ 1885) τοῦ κ. E. N. Βιντάρδη εἰς Σύρον, «ΚΟΛΧΙΣ» 2219 τ. γκρός (τοῦ 1909) τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Σύριδονος εἰς Πειραιᾶ καὶ «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΟΥΡΑΝΙΑ» 6397 τ. γκρός (τοῦ 1922) τοῦ Οίκου Γ. Νικολάου, εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ φορτηγὸν «ΠΑΤΡΑ» 3256 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1896, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ. κ. Τζαμικόνην καὶ Κονσταντινίδη τοῦ τούς κ. κ. ἀδελφῶν Πήττα καὶ Κ. Σχριβάνον ἀντὶ τιμῆς 13.000 λιρῶν, παραληφθὲν δὲ εἰς Πειραιᾶ μετωνομάσθη «ΣΤΥΑΙΑΝΗ».

— Τὰ διασενεαθέντα ἀπὸ τάνκερς εἰς τρόμπα, φορτηγὰ «ΟΡΟΣ ΑΙΡΦΥΣ» καὶ «ΟΡΟΣ ΧΕΛΜΟΣ» ἐνεργάρησαν εἰς τὸ «Λόιδ Ρέτζιστερ» μὲ χωρητικότητα 6651 τ. γκρός τὸ πρῶτον καὶ 6481 τ. γκρός τὸ δεύτερον, ἀντὶ δέ ώς μέχρι τοῦδε 6907 καὶ 5140 τ. γκρός.

— Μετεγράφησαν ἐπὶ Λονδίνου εἰς Πειραιᾶ τὰ φορτηγὰ «ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ» 5490 τ. γκρός, τῆς ἔταιριας «Αδάμας» Α. Ε. καὶ «ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ» 1364 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Μαυρολέοντος.

Τὸ πλήρωμα τῆς «Θεμώνης»

Τὴν δην Αὐγούστου ἔργασαν εἰς Πειραιᾶ ἐπειδηπούνοι, μέσω Βινδούσιον, διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Ηλιούπολις» εἰσοσιν ἀνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀποτελεσθέντος παρὰ τὸ Φερνάντο Νορόνγα φορτηγὸν «ΘΕΜΩΝΗ». Οἱ ἐλθόντες ναυαγοὶ εἶνε οι κ. κ. Νικ. Κολάκης ἀνθυπολοιπός, Γεώργ. Κωστόπουλος ἀσφαλιστής, Ζανῆς Γεωργούλης γ' μηχανικός, Νικ. Σαρδῆς δόμιος μηχανικός, Γεώργ. Πουλῆς θαλαμηπόλος, Μαρ. Μενδούνος μάγιερος, Ἐμμ. Κόττης τροφοδότης, Γεώργ. Βαρβαρόγιος ναυάκλητος, Ἀλότ. Παπαδεράκης ἀρχιθεομαστής, Γεώργ. Πάσσος, Νικ. Κοκκινάρης, Ιω. Δασκαλάκης, Φραγκ. Πιστικάλης, Ιω. Γιούργας καὶ Άλεξ. Πιστικάλης ναυταῖ, Θεόδ. Μανολαζάκης, Νικόλ. Περιενῆς, Βασ. Κατεβάτης καὶ Γεώργ. Ἀντάπονας τεθμασταῖ.

Διὰ τὰ ἀσύρματα τηλέφωνα

Εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἀπεστάλη Β. Διάταγμα, διὰ τοῦ ὀποίου προβλέπεται ὅπως εἰς δῆλα τὰ ἀσύρματα σκάφη τὰ ἐφωδιασμένα διὰ φασιτηλεφώνων, τοποθετηθοῦν φασιτηλεφατταῖ.

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU PORTSAID & SUEZ

Steamship Agents—Brokers for Chartering
Contractors for Loading, Discharging & Stevedoring
Fire & Marine Insurance With Lloyd's Forwarding

RAMSES St. 18

Cables: PAPADIMITRI
Radiograms: CELERITE.

P.O.B. 55

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Άσήμιαντος έπειρος ή κίνησις είς τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων φορτηγών πλοίων. Τόσον οι πωληταί, δύον καὶ οἱ ἀγορασταὶ ἔδεινυντο ἐπιφυλακτικοί, οἱ μὲν πρότοι μῆτρες στέγοντες εἰς πωλήσεις, λόγῳ τῶν ἑφαστικῶν ἴγανοι ποιητῶν ναῦλων, οἱ δὲ δεύτεροι μῆτρες στέγοντες νὰ διακενέσσουν τὴν διάθεσιν σημαντικῶν κεφαλαίων διὰ τὴν πρόσπτησιν χωρικότητος εἰς τὰς αἰτινέμενα ἑψηλὰ τιμάς. Αἱ ἄξιαι διατηροῦνται πάντοτε εἰς τὰ γνωστὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα, σκάφος δὲ 7850 τ. d. w. μὲν καταστρόμα καὶ «σέλτερ - ντέξ», ναυπηγήσεως 1920 καὶ μὲ σερβέν τοῦ 1937, ἐπωλήθη ἀντὶ 55.000 λιρῶν. Αἱ τιμαὶ διὰ μικρὰ σκάφη οὐδεμίαν ἀλλοίωσαν ὑπέστησαν, ἀνηγγέλθησαν δὲ δύο χαρατηριστικαὶ πωλήσεις. Η μία ἀρεώρα δύο ἀδελφά φορτηγά 2570 τ. d. w. ἔσπαστον (τοῦ 1905) ἀτινα καὶ ἐπωλήθησαν ἀντὶ 13.500 λιρῶν τὸ ἔν, ἡ δὲ ἄλλη ἔνα διπλέλικον μότοροι μὲν ἐν κατάστρῳ καὶ σέλτερ-ντέξ, 4740 τ. d. w. ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβέν τοῦ 1936, ὥπερ ἐπωλήθη ἀντὶ 32.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸ ἀρτὸ σκάφος είχεν ἀγορασθῆν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1928 ἀντὶ 10.250 λιρῶν. Νέων ἀγοραὶ παρ' Ἑλλήνων δὲν ἐπαγματοποιήθησαν, ἐνῷ ἀνεγράφη εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τέτον ἡ πληροφορία περὶ παραγγελίας παρὰ τὸν Σ. Α. Βλάσιον ἐπέρθου φορτηγῷ 9000 τ. εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Bartram». Εξ τῶν πρὸ παροῦ ἀγορασθέντων παρ' Ἑλλήνων φορτηγών, παρελήθησαν κατὰ τὸ ἀ' 150θμερον τοῦ τρ. μ. τρίτη σαράνη, τὸ φορτηγόν «ΠΑΝΑΓΙΑ» (ex «BELMERE LANE») 4289 τ. γρούς (τοῦ 1928) εἰς «Αυτερονταὶ καὶ τὰ μικρὰ ἀπ' «ΠΟΛΥΦΑΙΟΣΒΟΣ» (ex «STAMBROOK») 1363 τ. γρούς (τοῦ 1909) καὶ «ΝΕΟΠΤΟΛΕΜΟΣ» (ex «STANCROFT») 1407 τ. γρούς (τοῦ 1908) εἰς τὴν Σέτταν.

«BELJANNE» διπλέλικον Νοέμβριγον μότοροι, 7203 τ. γρούς, 10.282 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1926, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρων Νοέμβριγον ἑταῖροιν ἀντὶ τιμῆς 1.350.000 Νοέμβριγον κομονῶν (97.500 λιρῶν περίπον) καὶ θά παραληφθῆ τὸν προσεχῆ Ο-κτώβρουν εἰς ἓντα Ιαπωνικὸν λιμένα.

«VALVERDA» διπλέλικον Αγγλικὸν δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον, 8807 τ. γρούς, 14.050 τ. φορτίον, μὲ δύο καταστρόματα καὶ ἔμφορτον δέσμισμα 28.4 ½ ποδῶν, ναυπηγήσθην δὲ τὸ 1934 καὶ μὲ ταχύτητα 11 μιλίων, ἐπωλήθη εἰς Νοέμβριγον ἑφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 210.000 λιρῶν.

«TOLSTA» καὶ «SOUTRA» ἀδελφά σαράνη ὑπὸ Αγγλικῶν ομηριῶν, 1587 τ. γρούς ἔκαστον, 2.570 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον δέσμισμα 17.8 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1935, ἐπωλήθησαν εἰς Αγγλικὴν ἑταῖροιν διοικοῦ ἀντὶ τιμῆς 27.000 λιρῶν.

«PACIFIC HEMILOCK» Ἀμερικανικόν, μὲ δύο καταστρόματα, 5651 τ. γρούς, 8527 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1919 καὶ «PACIFIC PINE» Ἀμερικανικόν, μὲ δύο καταστρόματα, 5435 τ. γρούς, 8564 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἀμφότερα κατανάλογοντα πετρέλαιον, ἡγοάθησαν παρ' Ἀμερικανικῆς ἑταῖροις ἀντὶ 71.675 δολαρίων τὸ πρώτον καὶ 73.175 δολαρίων τὸ δεύτερον. Αγήκον καὶ αὐτὰ εἰς τὸν Κυβερνητικὸν στόλον καὶ ἤσαν ἀπὸ ἑτῶν παροπλισμένα.

«NAILSEA MANOR» Αγγλικὸν, μὲ ἐν κατάστρῳ καὶ «σέλτερ-ντέξ», 4226 τ. γρούς, 7850 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον δέσμισμα 24.7 ½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, ἡγοάθησεν παρ' Αγγλικὸν ἀντὶ 55.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἀφοῦ διέλθη σερβέν.

«GRESHAM» Αγγλικὸν μότοροι, μὲ δύο διπλέλικα, ἐν κατάστρῳ καὶ «σέλτερ - ντέξ», 2578 τ. γρούς, 4740 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον δέσμισμα 22.7 ¼ ποδῶν, ναυπηγήσεως 1923, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1936 καὶ μὲ νέας πετρέλαιοικην τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς Νοέμβριγον ἑφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 32.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωληθῆ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1928 ἀντὶ 10.250 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Η ἀγοραὶ τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὑποκοῦ περιήλθεν εἰς πλήρη σχεδὸν ἀπολήσιαν. Καὶ λόγῳ τῆς ἐποχῆς, ἀλλὰ καὶ συνεπείᾳ τῆς ξυλορότητος τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τῆς εὐχροῦν ἀπασχολήσεως εἰς ἀποδοτήν ἐργασίαν τῶν παρηλίκων πλοίων, οἱ πωληταὶ ἤσαν ἐφερτικοί. Ως πρὸς τὰς τιμάς, τίποτε τὸ δέσμων δὲν δύναται νὰ λεγθῇ, διότι ἐλλείψει ἀπορροφευτικῆς τινος πωλήσεως, παρέμειναν αὐταὶ εἰς τὰ γνωστὰ ὄνομαστικὰ ἐπίπεδα τὸν προηγουμένον 150θμερόν. Τέσσαρα μόνον ἀτμόπλοια ἐπωλήθησαν, εἰς τιμὰς μὴ ἀνακοινωθεῖσας. Διό ἐν τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἔγερον σειρὰν ἤμιαν ἐν προσαράξεως, τὰ δὲ δύο ἄλλα ἤσαν μικρὰ πλοῖα ἀπτοπλοϊκῶν μεταφορῶν. Οὗτοις, ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ θύγαρασαν, ὡς ἐστὶ καὶ εὐφίσκεται, μὲ ἤμιαν, τὸ διπλέλικον Αγγλικὸν μότοροι «Dwarka» 2328 τ. γρούς (τοῦ 1922) καὶ τὸ Ισπανικὸν τάνκερ «Eduardo» 2688 τ. γρούς (τοῦ 1904). ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ μικρὸν Αγγλικὸν ἀπ' «St. Colins» 641 τ. γρούς (τοῦ 1868) καὶ ΟΛΑΝΔΑΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ (τῶν Ολλανδικῶν Ίνδιων) ἡγόρασαν τὸ Κινέζικὸν ἀπ' «Khoen - Foen» 901 τ. γρούς (τοῦ 1911). Οἱ ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡρκέσθησαν μόνον εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ἐπιποιηθέντων ἐπὸ

τῆς Βραζιλιανῆς κυβερνήσεως δύο παλαιοῦ τέλου καταδρομικῶν «Barrosos» ἐκτοπίσματος 3500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1896 καὶ «Floriano» 3200 τόννων ἐκτοπίσματος καὶ ναυπηγήσεως 1899.

Άτυχήματα εἰς Έλληνικὰ πλοῖα

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (3283): Επόδισεν εἰς τὸ Γιβραλτάρ — ὁ ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας — μὲ ἤμιαν ἐν συγκρίσει πρὸς ἄγνωστον δεξαμενόπλοιον, κατὰ τὴν διάρκειαν πεντὶς διώγλης. Αἱ ὑπειδεύσισις ἐποκεντανεῖ συνεπέλθησαν τὴν 27ην Ιουλίου, τὸ δὲ σκάφος ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυπλοίας καὶ ἀνεζώσθη διὰ τὸν προσορισμὸν τοῦ. (Ιουλ. 27—30)

«ΜΑΡΙΑ» (4225): Αποτελεψιμένον καὶ προσηραγμένον τοῖς Φερνάντο Νοέρνα. Οἱ ἐπὶ τὸν ναυαγίον ἀξιοματικὸς ἐποκεντεῖς τὸ σκάφος, ἀνέφερεν, ὅτι ἐκεῖστι τὸν 27ην Ιουλίου. Πλεύστος ἐλάχιστα τῆς πρώτας τῆς πρόνυης καὶ ἀμφοτέρων τὸν πλευρῶν τοῦ πλοίου ἐπάντιμης. Κατὰ τὴν γνώην τοῦ ημέντος ἀξιοματικοῦ, θά ἤδητα τὸ σκάφος νὰ ἐπιλεύσῃ καὶ νὰ ομονόκηψῃ εἰς Περναπούδον, ἡ διάνη ὥμος δὲν θὰ ἐπάλυτε τὴν ἄξιαν τοῦ. (Ιουλ. 28)

«ΘΕΜΩΝΗ»: Οἱ ιδιοὶ ἀξιοματικοὶ τῆς Βραζιλιανῆς ἀποτελεύτης ὁ ἐποκεντεῖς τὸ ναυάγιον τοῦ ἀπ' αὐτὸ παραπομπὴν τοῦ «Μαρία», ἐπεσκέψθη καὶ τὸ ναυάγιον τοῦ ἀπὸ αὐτὸ παραπομπὴν τοῦ «Θεμώνη». Διὰ τὴν ἀνέλκυσην τοῦ φορτηγοῦ τούτου — ἀνέφερεν — ὑπάρχουν εἰνοῦσαι προσύθετοι, διότι κατὰ τὴν προσάραξην ἡ νοιχτήσιαν οἱ κρούνοι καταπλέσσονται τὸ σκάφος ἡμεβυθίσθη εἰς τὸ πόλον πόσελήθησαν ἀρκετά πρωτέρεῳ ἤμιαν τοῦ πυρός. Τὰ ἡγρήλοτερα σημεῖα τῶν κυτῶν Νο 3 καὶ 4 ἐγκαίνητα ἀπόμη τὴν 27ην Ιουλίου, γέφυραι δὲ καὶ ὑπερακτισμένασμα εἰχον καταστραφῆ. Επὶ τοῦ σκάφους παρέμεινεν, ὡς ὑπελογίσθη, βεβεγμένον ἐν τὸν δύπτων, ἀλλ' ἀμιστὸν ἐν τοῦ πυρός, ποσὸν 4000 τ. γναυμόδιον ἐκ τοῦ φορτίου. Απατοῦντα δύο ἐπεδομάδες προστομασίας διὰ τὴν ομούλησην τοῦ ναυαγίου εἰς τὸ Περναπούδον, ἀλλ' εἶναι ἀμφιβόλον, ἐὰν δικαιολογοῦνται αἱ πολιδάπανοι ἐποκεντεῖν. Πάντως, κατὰ τὴν πηλεγραφικὰ πληροφορίας ἐν Νέας Υόρκης, τὸ εὐφοριζόμενον εἰς τὰ παράλια τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ναυαγοσωστικὸν «KILLERIG» κατευθύνεται εἰς Φερνάντο Νοέρνα πρὸς ἀνέλκυσην καὶ ομονόκηψην τοῦ ναυαγίου εἰς Περναπούδον. Τὸ ναυαγοσωστικὸν διηλύθει τὸν πυρόν Αγούστου. (Ιουλ. 28—Αὔγ. 4)

«ΩΡΟΠΟΣ»: Κατεργάμενον τὸν ποταμὸν ἐν Βίλλας Κονοτίτουσιον καὶ Σάν Νικολάς μὲ φορτίον ἀραβοσίτου διὰ Μοντεβίδεο — Νταζάρ (διαταγῆς) προσήραξε μεταξὺ τῶν χιλιομέτρων 45 ἕως 47, εἰς τὰ ἀδαμῆτα τῆς κεντρικῆς διώρυγος. Τὸ σκάφος ἀνεύκλυσθη μετὰ πέντε ἡμέρας ἀνεὶ δονθεῖσας καὶ ςορτὶς νὰ ἐποτῆται ἤμιαν τῶν ὑφάλων τοῦ, ἐξηρούσθη δὲ τὸν πλῶν τοῦ. (Ιουλ. 28)

«ΟΛΓΑ Σ» (σημαῖα Αγγλική): Καθ' ὃν χρόνον ἥλασσον ἀγυροφόβοιον εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας προσέρχονται ἐπὶ τοῦ κορπιδώματος καὶ ὑπέστη δλάβας τινᾶς εἰς τὴν πρόμαν. Τὸ κόστος τὸν ἐποκεντοῦ ἀνῆθεν εἰς 5.000 φράγκα. (Ιουλ. 28)

«ΚΩΣΤΗΗΣ»: Εἴχεν, ὡς γνωστόν, καταπλέσσει εἰς Νταζάρ μὲ ὑπερθέρμανσιν τοῦ ἐν Πολωνικῶν γναυμόδιον φορτίου τοῦ καὶ ἐξεφόρτωσεν ἐν σπουδῇ. Οἱ παραλήπται ἡρκέσθησαν νὰ παραλάβουν τὸ φορτίον, λό-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΙΕΛΟΥ

ΖΗΤΕΙΤΕ ΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ

KARL GRAMMERSTORF

ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΣΕΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΤΑΙ ΑΒΑΡΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΣ
ΚΑΙ ΣΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΜΠΟΡΟΙ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΜΕΣΙΤΑΙΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ

KIEL - HOLTEAU

HAMBURG

BRUNSBUTTELKOOG

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

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING,
OF STEAMERS

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Κ. Α. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Σταθερότης διέχειν καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Αὔγουστου τὴν διεθνῆ ναυλαγορᾶν. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀγορὰ τῶν γεννημάτων ἐπέτειον ἴστοματικὸν τίνα ἀντίτυπον ἔχει τῆς προσφορᾶς σιτηρῶν ἄπο μέρους τῆς Ρούμανίας καὶ υψώμας τῆς Ρωσίας, ἡ ζήτησις ἐν τούτοις χωρητικότητος διετηρήθη ξινῷ. Εἶναι ἀληθές ἐπίσης, ὅτι οἱ φορτωταὶ ἔμμονον ἐπιδεινώνυμον ἀντίτυπον εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῶν αἰτουμένων παρὰ τὸν ἐφοριατῶν ναῦλον. Εἰς τὴν ἐπιφύλακτικότητα δ' ἀρχιθέος τὸν φορτωτῶν ὀφεῖται καὶ ἡ ἀποσθήτη προφορισμένη ἔργασία, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν τὸν προηγουμένων ἐβδομάδων, ἀπὸ τὸ Πλέιτ, ὅπου οἱ ναῦλοι ἐμφανίζονται μίαν ἐλαφράν κλίσιν κατὰ 1) — ἐως 1)6, ἔναντι τῶν 35) — καὶ ἄνω, ποὺ ἐπληρώθησαν διὰ μέτρα πλοία ἀπὸ ἄνω λιμένας δι' Ἀγγλίαν (Σεπτέμβριον) καὶ τῶν 32)6 διὰ μεγάλα σκάφη κατ' εὐθείαν Ἀμερικανῶν.

Οἱ ναῦλοι κυμαίνονται σήμερον εἰς τὰ 34) — ἐως 34)6 (διὰ μέτρα σκάφη, ἄπινα καὶ συγκεντρώνουν τὴν προτίμησην τῶν ναῦλων) καὶ 35) — διὰ μικρὰ πλοῖα, ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Αὔγουστον — Σεπτέμβριον. Δι' Ἀμερικανῶν — Ρόττερνταμ 32)3 (Σεπτέμβριον) καὶ δι' Ἀμερικανῶν 32) — Δι' Ἀγγλίαν (Οκτώβριον) 32) — καὶ διὰ Νοέμβριον γύρω τῶν 31)6, ἐνῷ διὰ τὴν νέαν ἐσοδείαν αἱ τιμαὶ εἴναι δυοπασιτικά εἰς τὰ 31) —. Δέον νὰ σημειωθῇ διώρ, ὅτι ἡ χωρητικότης εἶναι τὸν ισορρόπων κατανεμημένη εἰς ὅλα τὰ κέντρα φορτώσεων, ώστε οἱ φορτωταὶ μετὰ δινοχετῶν κατανεμημένη νὰ ἔχουν πλοία ἀνάγκας τῶν καὶ νὰ ἴπορθούνται μᾶλιστα — προκειμένον περὶ ἑτοίμου σκαφῶν — εἰς τὴν πληρωμὴν ὑψηλοτέρων ναῦλων.

Εἶναι, ἄλλως τε, ζαρακτηριστικὸν τῆς σημερινῆς τελευταῖς καταστάσεως τῆς ἀγορᾶς, ἀπὸ ἀπόγειως προσφορᾶς χωρητικότητος, τὸ γεγονός τῆς πορφυρῶν ἀγγελθείσης ναῦλωσεων ἐν Δούναβεως ἐνός ἑτοίμου πλοίου εἰς τὰ 28) —, καθὼς καὶ ἡ σημειωθείσα εἰς τὸ Πλέιτ ὑψηλή τάσις, εὐθὺς ὡς ἐνεφανίσθη ἡ Γερμανία, ὡς ἀγοραστῆς μεγάλων ποσοτήτων ἀμαρτιών.

«Οσον ἀφορᾶ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν, ἐλάχιστα ἐπήρξαν αἱ ἐπείθειν κλεισθεῖσαι ναῦλωσεις καὶ τοῦτο μᾶλιστα, ἐλειποῦσαι χωρητικότητος. Ἀπὸ τὸν Καναδὸν ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 3) — τὸ κοντότερο δι' Ἀμερικανῶν — Ρόττερνταμ, ἢν καὶ, λόγῳ τῆς κακῆς ἐσοδείας, αἱ πρὸς ἔξαγογήν ποσότητες προβλέπονται περιφορισμένα. Εἳς Κόλπου Μεξικοῦ ἐπληρώθησαν διὰ γεννημάτων 4)9 τὸ κοντότερο δι' Ἀγγλίαν. Τὰ παλαιοσιδῆρα ἀπὸ Κόλπου, γύρω τῶν 38)6 φίο δι' Ιαπωνίαν καὶ αἱ ζαχαρίες τῆς Κούβης, μὲ σταθερὰν ζήτησιν, εἰς τὰ 25)6 φίο, κατ' εὐθείαν Λονδίνον. Ἀπὸ τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν ζήτησις χωρητικότητος παρατηρεῖται εἰς τὰ 42)6 φίο (γεννικὴ φορτία) δι' Ἀγγλίαν.

Εἰς τὴν Ἀπολ. Ἀνατολὴν, τὸ ζαρακτηριστικότερον καὶ ἐκεῖ σημείον ἔγειται εἰς τὴν ἀποσύνα διαθεσίμου χωρητικότητος. Ἀπὸ τὴν Δυτ. Αστραλίαν ἐναὐλωθησαν ἡδη σκάφη διὰ τὴν νέαν ἐσοδείαν (Μάρτιον — Απρίλιον) εἰς τὰ σελ. 43)3 (γήρα), ἡτοι 12)6 ἐπέρι τὸ σχέδιον, ἐνῷ καὶ διὰ φορτωσίσεως Σεπτέμβριον—Οχτώβριον ἐπείσθησαν ἐπὶ τοὺς σκάφη εἰς τὰς αὔτας τιμαὶς, οἱ δὲ πλοιοστήται ἐπιδιόκονταν 1)6 — ἐπέρι τὸ σχέδιον. Ἀπὸ Νταλνή (σόγη) ἐπληρώθησαν 43) — διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον καὶ ἀπὸ Σαιγόν (ῷφεζαν) 47) — διὰ Βορδώ — Ρόττερνταμ φείτης, μὲ ἀρχετὸν ἐνδιαφέροντος δι' Αὔγουστον — Σεπτέμβριον. Δι' Οκτώβριον — Νοέμβριον ἐπληρώνοντο 45)9. Ἀπὸ Καρύται καὶ Μαργαρίκα φείτης (λινόστοροι καὶ φρεσκά) 42)6 (Αὔγουστον) δι' Ἀγγλίαν. «Οσον ἀφορᾶ τὸν ἀμαρτιώνος Νοτ. Ἀφοικῆς, ἐπληρώθη ὡς ναῦλος τῶν 34) — δι' Ἀγ. Λαυρέντιον, φόρτωσιν Σεπτέμβριον.

Τόσον ἡ Μαρόκη Θάλασσα ἐξ ἄλλον, δοσον καὶ ὁ Δούναβης, εὐρίσκονται ἀπὸ τίνος εἰς τὴν ἀγορὰν μὲ ζήτησιν χωρητικότητος, ἡτοι διώρ, καὶ σπανίζεται. Οἱ Ρώσοι φορτισταὶ ἀντιμετωπίζουν σοβαροτάτας δισχερεῖς εἰς τὴν ἔξεργον σφαλμῶν, ἀφίστανται δὲ ἀπὸ τὰς ζητουμένας παρὰ τὸν πλοιοστήτον τιμάς. Διὰ Ρωσικῶν γεννημάτων (Αὔγουστον) ἐκλεισθησαν σκάφη τινὰ εἰς τὰ 18)3 δι' Ἀμερικανῶν — Ρόττερνταμ καὶ διὰ Σεπτέμβριον εἰς τὰ 19)6, μὲ ὄφιον Ἀγγλίαν 20) —. Εἶ πότι διὰ μεταλλέματα ἐπληρώθησαν 20) — διὰ Βαλτιμόρη (Αὔγουστον — Σεπτέμβριον), διὰ Γένοβαν δὲ ἡ Καρδύτε 12)6, ἐνῷ διὰ γιανάθρων εἰς Μαριουπόλεως 22)6 διὰ Νόρδερν φείτης ἡ Ἀγ. Λαυρέντιον, Σεπτέμβριον.

— Οἱ βαμβακόσποροι ἀλεξανδρεῖας μὲ ζήτησιν καὶ μὲ ναῦλον δελτιομένους. Ἀπὸ 17)9 τοὺς τὰς ἀρχὰς τοῦ 15θημέρου, ἐπληρώθησαν θοαδύτερον 18)3 διὰ Χούλλ καὶ 20) — διὰ Λονδίνον. Εἰς ζητόρθητα ἐπὶ τοὺς καὶ τὰ μεταλλέματα. Ἀπὸ Χονέλβαν μικρὰ πλοῖα ἐπληρώθησαν διὰ Γιάρστον 17)6, διὰ Τάν 18)6 καὶ διὰ Ρόττερνταμ (μεγάλα σκάφη) σελ. 10)7½. Ἀπὸ Σεπτέμβριον 10) — διὰ Κάρδιτ καὶ 11)9 διὰ Ρόττερνταμ, Λονδίνον — Σεπτέμβριον.

“Οσον ἀφορᾶ τὰ τάμη — τούτων τοῦ ζητητῶν, διὰ τούτων ἡ ζήτησις καὶ μὲ ἐφιμένους ναῦλους, ἵδι διὰ ταξίδια τῆς Ἀπολ. Ἀνατολῆς, οἱ πλοιοστήται διώρ, λόγῳ τῆς σταθερότητος τῆς ναυλαγορᾶς, δὲν φαίνονται διατεθεῖσμένοι — αἵσματα καὶ μὲ ὄφηλά ἐνοίσια — νὰ κλείσουν τὰ σκάφη τούς διὰ μικρὰν χρονικῶν περιόδων.

Διὰ γιανάθρων, πληρώνονται ἐξ Ονδαλίας δι' Ἀλεξανδρείαν 14) —, Χάρημαν 14)9, Ζαράτ 13) — καὶ Μποτένος Ἀδριανού 14) —. Εξ Τάν διὰ Γιανταλάτα 10)6, διὰ Κιλιντίν 21)6 καὶ ἐξ Ρόττερνταμ διὰ Λατ. Ιταλίαν 11)10)½.

Τὰ ναυλαθέντα φορτηγά μας

— Έκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννημάτα)

«ΦΑΙΛΞ» ὅδι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 10.000 τ. δι' Ἀμερικανῶν — Ρόττερνταμ 32)6, φόρτωσις 20—30 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρθρει Ιόλανδίας) σελ. 35)9, φόρτωσις 5—25 Σεπτέμβριον.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 8100 τ. δι' διορισμένους λιμένας Ἀγγλίας 32)6, φόρτωσις 25 Σεπτέμβριον.

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΑΟΥΡΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5900 τ. δι' Ἀγγλίαν 35)6, μὲ πλήρη ὄφηλόν, φόρτωσις 5—20 Σεπτέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ὅδι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρθρει Σάλιγκο, Τραϊλέ, Γκολγοναίη) σελ. 35)3, φόρτωσις 5—23 Σεπτέμβριον.

«ΦΕΤΙΣ» ὅδι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι' Ἀμερικανῶν 31)9, ὄφηλόν Ρόττερνταμ 32)3, φόρτωσις 1—20 Οκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Ροζάριο 9000 τ. δι' Ἀμερικανῶν 30)9, ἐὰν Ρόττερνταμ 31) —, φόρτωσις 15—30 Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6600 τ. δι' Ἀγγλίαν 33)6, μὲ πλήρη ὄφηλόν, φόρτωσις 20 Σεπτ. — 10 Οκτωβρίου.

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Μποτένος Ἀδριανού 6500 τ. διὰ Δανίαν σελ. 34)9, φόρτωσις 6—27 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (εκ «KUMARA») ἐξ Μποτένος Ἀδριανού 11.000 τ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ

ΠΑΝΗΛΛΕΝΙΚ ΣΗΠΑΓΓΕΙΟΝ ΣΗΠΕΡΔΑΜ

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

DIRECTOR: A. FIRIOS

MANAGER: P.J.VAN VELZEN

CONTRACTORS FOR:

STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC

SHIPSTORES DEPARTMENT

MANAGER: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM
Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

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

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΤΗΛ. 40155

ΜΕΛΕΤΑΙ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΙ

ΧΥΤΗΡΙΟΝ N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

ΕΛΙΚΕΣ ΑΕΡΟΦΟΪΛ, ΚΑΛΥΠΤΡΑΙ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ, ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΠΗΔΑΛΙΑ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΣΕΩΝ - ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Α. ΤΡΙΤΖΙΑΝΗΣ

ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ, ΚΟΤΕΡΑ, ΑΚΑΤΟΙ

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

NAVAL ARCHITECT, ENGINEERS & SHIP SURVEYORS

PIRAEUS, YANNOULATOS BUILDINGS, TEL. 40155

δι' 'Αμβέρσαν 30)9, έαν Ρόττερνταμ 31)—, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΓΕΩΡΓ. ΜΑΝΤΑΚΑΣ» έκ Ροζάριο 4800 τ. δι' 'Αγγλίαν 35)—, μὲ δψόν, φόρτωσις 1—20 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΛΑ» έκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Μπέργκεν — "Αγκούς 36)6, δψόν Δανίαν 36)—, φόρτωσις 6—25 Σεπτεμβρίου.

—'Εξ Αγγλίας—Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» έκ Ρόττερνταμ 3200 τ. διὰ Πάτρας ή Αίγιον 14)4 ½, δψόν Πειραιᾶ 14)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Πειραιᾶ 14)1 ½, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ ('Ελληνικόν) έκ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Πόρτα Σαΐδη 13)—, φόρτωσις 16—25 Αύγουστου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» έκ Ρόττερνταμ 2600 τ. διὰ Λισσαβόνα 13)6, φόρτωσις 16—31 Αύγουστου.

«ΚΟΛΧΙΣ» έκ Σονάνς 3500 τ. διὰ Μπονιόλι 13)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΝΑΙ ΠΡΙΣ» έκ Μπάρον 3200 τ. διὰ Πειραιᾶ 15)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΤΑΝΑΙ-Ι-Σ» έκ Μπάρον 2100 τ. διὰ Πειραιᾶ 15)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ» έκ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Ζαράτ 13)—, φόρτωσις 9—20 Αύγουστου.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΘΑΣΟΣ» έκ Δουνάβεως 2500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 25)6, δψόν 'Αγγλίαν 26)6, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΔΑΦΝΗ» έκ Δουνάβεως 6600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 27)—, δψόν δι' διοισμένους λιμένας 'Αγγλίας 28)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ.» έκ Κωνσταντζής — Βάρνης ή Μπουργκάς 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ σελ. 19)6, δψόν δι' 'Αγγλίαν 20)6, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» έκ τοῦ Δουνάβεως 2600 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ 11)— φψόν, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» έκ Δουνάβεως 800 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα 'Ανατολικῆς 'Ελλάδος 10)3, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» έκ Βραΐλας 3400 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 26)—, δψόν ἔνα λιμένα 'Ανατολικῆς 'Αγγλίας 27)—, φόρτωσις 1—25 Σεπτεμβρίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Δουνάβεως 3200 τ. γεννημάτων διὰ Βορδώ — Ρόττερνταμ 25)—, 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 24)—, δψόν ἔνα λιμένα 'Ανατολικῆς 'Αγγλίας 25)—, ἀμεσος φόρτωσις.

—'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 6700 τ. γεννημάτων δι' διοισμένους λιμένας 'Αγγλίας 20)—, δψόν 'Αμβέρσαν 19)—, καντσέλλο 18 Σεπτεμβρίου.

«ΔΕΛΦΙΝ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 7100 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ 17)6, δψόν Λονδίνον ή Χούλλ. 18)6, καντσέλλο 15 Αύγουστου.

«ΜΙΜΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 18)—, δψόν Σανδινανίαν 19)6, ἔνα λιμένα, μὲ 6 πέννας ἔχτα δι' ἔκστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΙΤΤΑ» έκ Μαργαρέτες 2150 τ. γαιανθράκων διὰ Δραπετσώνα 9)—, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΔΑΡΜΑΣ» έκ Μαργαρέτες 2150 τ. γαιανθράκων δι' 'Ελευσίνα σελ. 9)3, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» έκ Μαργαρέτες 2600 τ. γαιανθράκων διὰ Βόλον — Δραπετσώνα 9)6, μὲ 500 τ. φόρτωσιν — 500 τ. ἐκφόρτωσιν, ἄ. φ.

—'Εκ τῆς Μεσογείου

«ΑΝΝΑ ΜΑΖΑΡΑΚΗ» ἔχ 'Αλεξανδρείας 520.000 κ. π. βαμβακοσφόρου διὰ Χούλλ. 18)— τοὺς 60 κ. π., καντσέλλο 20 Αύγουστου

«ΕΥΧΑΛΑΙΑ ΜΑΡΗ» ἔχ 'Αλεξανδρείας 380.000 κ. π. βαμβακοσφόρου διὰ Χούλλ. 17)9 τοὺς 60 κ. π., καντσέλλο 23 Αύγουστου.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἔχ 'Αλεξανδρουπόλεως 1300—1400 τ. μεταλλευμάτων διὰ Αιγαίου 187 δρ., φόρτωσις 17—22 Αύγουστου.

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» έκ Πειραιῶς 1650 τ. ἀπορριμμάτων πυριδίων διὰ Δούναβιν 3)7 ½ φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

—'Εκ τῆς Απω Ανατολής

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΟΥΔΟΥΔΗΣ» έκ Βούβανης — Μοδονούχαο 6800 τ. λιναροσφόρου καὶ φυτικίου διὰ Λονδίνον, Χούλλ. 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 41)6, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (ex «ΣΥΛΑΒΑ» ἀπὸ Ντάρειν 7500 τ. Μαντζουριανῶν κνάμων διὰ Ρόττερνταμ — 'Αμβούργον 41)3, φόρτωσις 16 Αύγουστου — 6 Σεπτεμβρίου.

—'Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΝΑΡΚΙΣΣΟΣ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Νόρδερν φείντες 6000 τ. παλαιοδήρων δι' 'Αγγλίαν 25)—, δψόν ἀπὸ δύο λιμένας φορτώσεως 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Αύγουστου — 10 Σεπτεμβρίου.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» έκ Χαϊφάς — Σαΐγκον 7800 τ. δρύνης διὰ Μασσαλίαν — Βορδώ — 'Αμβούργον 47)—, φόρτωσις 26 Αύγουστου — 10 Σεπτεμβρίου.

«ΜΕΜΑΣ» έκ Νάντης 2500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντοιγκ σελ. 7)— φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΝΟΥΛΑ» έκ Σέτουμπαλ 2800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βορδὼ 12)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΓΑΛΛΙΑΝΗ» έκ Βορδὼ 2500 τ. σίτου διὰ Μπριστόλ. Τσάννελ 6)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΑΠΙΣ» έκ Σέτουμπαλ 2400 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βόρειον Γαλλίαν 12)—, φόρτωσις Αύγουστου.

—Τάιμ-τσάρτερς

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΗΑ-Ι-ΚΑ» 2000 τόννον, «τάιμ - τσάρτερ» δι' ἐνένειον συνεχῆ ταξίδια Σπαλάτων — Χάιφας (τοιμέντα) λ. στ. 670 κατ' ἀποποτήν, κατὰ ταξίδιον.

«ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ», «ΝΕΟΠΙΤΟΛΕΜΟΣ», «ΝΕΦΕΑΝΓΕΡΕΤΗΣ» καὶ «ΠΟΛΥΦΑΙΟΣΒΟΣ» τάιμ - τσάρτερ δι' ἔξ μηνας εἰς τὴν κυβερνητικὴν Βαλένθιας λ. στ. 8000 μηνιαῖς κατὰ πλοίον.

—Ναυλώσεις τάνκερς

«ΘΕΟΔΩΡΑ» έκ Κωνσταντζής 1300 τ. πετρελαίων καὶ βενζίνης διὰ Τύνιδα 20)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΧΡΥΣΟΡΡΟΗ» έκ Κωνσταντζής 550 τ. πετρελαίων δι' 'Αλεξάνδρειαν 15)—, ἀμεσος φόρτωσις.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α)Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,,

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 τ.)

'Αναχωρεῖ δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 21 Αύγ. 4 μ.μ.
'Αναχωρεῖ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴν 27 Αύγ. 11 π.μ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΕΣΩ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΟΥ Α)Π "CA'IRO CITY,,

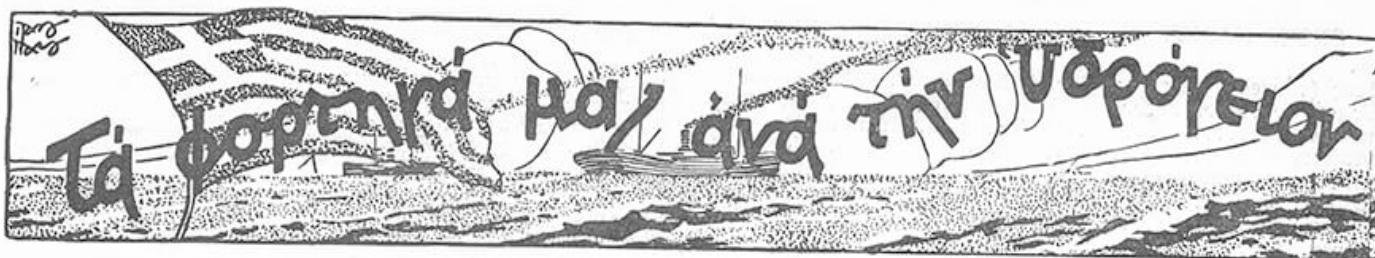
'Αναχωρήσεις: 13 καὶ 27 Αύγ.—10 καὶ 24 Σεπτ.

Τιμαι ἡλαττωμέναι λόγῳ ύποτιμήσεως τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου

Σπεύσατε πρὸς ἐγγραφὴν

Πληροφορίαι: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάττη—Τηλ. 43.027



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυκ.Τόν.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

"Αγαλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	άναυκωρεῖ Κάρδιφ 14 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
"Αγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἔφθ. Μοντεβίδεο 30 Ιουν. καὶ Μπ. "Αὔρες 8 Αύγ.
"Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθε Φλώσιγκ 28 Ιουν. δι' Συρας, ἔφθ. 2 Αύγ.
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άνεξ. Γίβραλτάρο 29 Ιουν.. Ντόβερ 6 Αύγ. διὰ Νορθηγίαν
"Αγία Βαρβάρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φασῆ..	13	4572	διῆλθε Κονγκίλιαν 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταυ
"Αγία Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	διῆλθεν Όφαν 27 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 4 Αύγ.
"Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3808	άνεξ. Μοντεβίδεο 29 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιουν
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιουν 5 Αύγ. διὰ Λίβερπολ.
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τολίβια	19	4514	άνεξ. Λά Πλάταν 4 Αύγ. δι' "Αγ. Βιζέντιουν
"Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	ἔφθ. Μάρζον 11 Αύγ.
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἔφθ. "Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 10 διὰ Ρωσσίαν
"Άγι. Σπυρίδων	έτ. Βλάσσον	12	1864	άνεξ. Θεσσαλονίκην 3 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
"Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	άνεξ. Λά Πλάταν 31 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιουν
"Άδαμαστος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	14	5491	ἔφθ. Ρίον Ιανένιον 3 Αύγ.
"Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3445	άνεξ. "Ευδέν 5 Αύγ. διὰ Βληττίδων
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία..	08	4537	έφθ. Σιγκαπούρην 7 Αύγ.
"Άδελφητης	άδ. Καρδᾶ	17	5838	διῆλθε Ντακάρ 31 Ιουν.. διὰ Φάλμονθ
"Άθηνᾶ Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	εἰς Μάντζεστερ ὑπὸ παραλαβὴν
"Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἔφθ. Ν. Υόρκην 30 Ιουν.
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεξ. Σέτοντο 4 Αύγ. διὰ Βληττίδων
Αιγαί	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	έφθ. Σιγκαπούρην 7 Αύγ.
Αιγαίον	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε.	19	5285	διῆλθε Ντακάρ 31 Ιουν.. διὰ Φάλμονθ
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	εἰς Θεσσαλονίκην 1 Αύγ.
Αικατερίνη Πέππα	Χρ. Πέππα	89	1800	έφθ. Πόρτορι 28 Ιουν.
Αικατερίνη Τ.	Α. Τερμάζου	17	2560	εἰς Φετιγκέ 8 Αύγ. Φορτώνει
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διῆλθε Λόδς "Αντζέλες 28 Ιουν. δι' 'Οζάκα
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	έφθ. Χούστον 26 Ιουν.
Αίνος	Α. Λουζή	10	3554	άνεξ. Σάν Πέντρο 6 Αύγ. διὰ Λάς Πάλμας
"Αίς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεξ. Όνεγκα 27 Ιουν. διὰ Χούλλ., ἔφθ. 10 Αύγ.
"Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διῆλθε Σαμπάγκ 2 Αύγ. διὰ Κοζυάνη
"Άλεξανδρα	Κ. Καρδᾶ	13	4355	έφθ. Ροζάριο 12 Αύγ.
"Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμιντζῆ	06	4343	έφθ. Στέττιν 3 Αύγ.
"Άλιάκμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	"Ιδε: «ΕΒΗ»
"Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	διῆλθε Σονές 4 Αύγ. διὰ Βιζαγκαπατάμ
"Άλφειδς	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	έφθ. Ρόττερνταυ 1 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 5 διὰ Γδέννια
"Αναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	άνεξ. Βιτόνδι 3 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεξ. Γκάρσοτον 30 Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
"Ανδρέας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	εἰς Τζιμπούτι 1 Αύγ.
"Ανδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	έφθ. Ταζόμα 19 Ιουν.
"Ανδριώτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	έφθ. Λονδίνον 9 Αύγ.
"Αννα	Ν. Ανιαραδοπούλου	19	5173	διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 31 Ιουν.. διὰ Γάνδην
"Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εἰς Μλουένος "Αὔρες ἀπὸ 17 Ιουν..
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Γιβραλτάρο 6 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
"Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Κοϊδίστο 2 Αύγ. (δι' 'Αλεξάνδρειαν)
"Αννα Μαρία	Μάντικα καὶ Βιντιάδη	85	1272	άνεξ. Σέτταν 5 Αύγ. διὰ Γαλάται
"Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	εἰς Καματί 6 Αύγ.
"Αννα Τ.	Α. Τεργιάζου	06	2728	άνεξ. Ρόττερνταυ 5 Αύγ. διὰ Σύρον — Πειραιᾶ
"Ανθηππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεξ. Σμύρνην 10 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
"Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	άνεξ. 'Αμβέρσαν 7 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανένιον
"Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιῶν ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
"Αντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεξ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διὰ Κέρδον, ἔφθ. 6
"Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	εἰς Σονάς 7 Αύγ. διὰ φόρτωσιν
"Αντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	εἰς Μπλάφεντομπεργκ 1 Αύγ.
"Αξιός	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	άνεξ. Ρόττερνταυ 3 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανένιον
"Αργολικός	Μαρή Εμπιτερίζου	21	4786	έφθ. Γένοβαν 2 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 6 διὰ Κονγκούλων
"Αρης	Μ. Ξελᾶ	14	4810	έφθ. Καλκούταν 29 Ιουν..
"Αριάδνη	Ι. Νικηφόρου— Ε. Λαμποῦ	12	4745	εἰς Ασάμη 1 Αύγ.
"Αριστ. Λ. Γουλανδρῆ	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	άνεξ. 'Αρντόβοσσαν 28 Ιουν.. δι' 'Αρχάγγελον, ἔφθ. 7 Αύγ.
"Αρκαδία	άδ. Ρούσση	66—21	904	έφθ. Πειραιᾶ 9 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 12 διὰ Κονγκούλων
"Αρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	άνεξ. Ελενσίνα 14 Αύγ. διὰ Μαρούλων
"Αρχάγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	4349	διῆλθε Γιβραλτάρο 8 Αύγ. διὰ Καλαΐ
"Αρχον	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
"Ασημίνια Μπάτικα	Π. Μπάτικα	95	1344	εἰς Σπλατάτο 6 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
"Ασπασία	Ι. Γαλάζη	14	4211	έφθ. Πότι 2 Αύγ.
"Αστερία	Ι. Α. Ταζμιντζῆ	04	3313	διῆλθε Κονγκούλων 4 Αύγ. διὰ Φάλμονθ
"Αστήρη	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
"Ατλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Τάμπαν 30 Ιουν..
"Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόρ» Α.Ε.	09	4009	άνεξ. Λονδίνον 3 Αύγ., Ούζάν 8 διὰ Κωνσταντζαν
Αύρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτυνᾶ	12	4652	άνεξ. Γκαίτες 30 Ιουν.. διὰ Σαβάννων
"Αφρόδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	άνεξ. Μπόναν 27 Ιουν.. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 9 Αύγ.
Βαθύ τῆς Σάμου	νίων Δ. Ίγγλεση	12	1556	έφθ. Βραΐλαν 30 Ιουν.. καὶ Γαλάται 9 Αύγ.
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωϊούλου	10	1354	έφθ. Καλαΐ 1 Αύγ.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	διῆλθε Μοντεβίδεο 17 Ιουν.. δι' Ενδόστην
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 25 Ιουν..

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βάσος (τάνκερ)	Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεχ. Χοῦστον 27 Ίουλ. διά Γάνδην
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	έφθ. Σμύρνην 13 Αύγ.
Βικτωρία	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 Αύγ. διά Σαγκάην
Βινταέντσια	Άντ. Παπαδάζη	11	1787	εἰς Αργάγγελον 8 Αύγ. ἐπό τρόπωσιν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	εἰς Αργάγγελον 10 Αύγ. ἐπό τρόπωσιν
Βιργινία	Άντ. Παπαδάζη	17	2313	έφθ. Αργάγγελον 2 Αύγ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	άνεχ. Γιαβάτα 5 Αύγ. διά Κούνινσλαντ
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	διῆλθε Νταζάρ 29 Ίουλ. δι' Εέρωπην
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	εἰς Μασσάβαν 1 Αύγ. (δι' Ιαπωνίαν)
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνεχ. Καράτσι 26 Ίουλ. δι' Εέρωπην
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτον	88	2282	κρατεῖται εἰς Σέουταν ἀπό 1 Απριλ.
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	άνεχ. Γδύνια 30 Ίουλ. Μαδέρας 9 Αύγ. διά Πλέιτ
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	έφθ. Άλεξάνδρειαν 9 Αύγ.
Γεώργιος	Ν. Δαμούτη	10	2216	άνεχ. Ονέγκα 4 Αύγ. διά Γκάρστον
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεχ. Μπούνενος "Αύρες 8 Αύγ. διά Νταζάρ
Γεώργιος Π.	Θ. Έπαφανεύαδη	03	4052	εἰς Πειραιά 11 Αύγ. Εναντιώθη
Γεώργιος Γ. Γ. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4345	άνεχ. Γραμμέτες 29 Ίουλ. διά Τσάθαι, έφθ. 1 Αύγ.
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μπάρδον 29 Ίουλ.
Γεώργιος Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διῆλθε Νίττον 28 Ίουλ. διά Πλέιτ
Γεώργιος Μ. Έμπειρικος	Σ. Γ. Έμπειρικον	21	5728	διῆλθε Κίγκστον 4 Αύγ. διά Χούλι.
Γεώργιος Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανού	28	3831	έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 3 Αύγ.
Γεώργιος Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	έφθ. Αμέρεσαν 28 Ίουλ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέους π.λ.π.	05	4391	έφθ. Γδύνια 1 Αύγ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Πάρτηγκτων 30 Ίουλ.
Γκρήκ Κάππαν	έτ. Νέιλ—Παντελή	12	4236	άνεχ. Γδύνια 2 8 Ίουλ., Νίτον 1 Αύγ. διά Πλέιτ
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	έφθ. Σάρπινες 24 Ίουλ. καὶ Κάφδιφ 8 Αύγ.
Γρανικός	«Γαλαξίας» Α. Ε.	16	3689	έφθ. Νοβορωσίσκην 4 Αύγ.
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανούση	19	2546	έφθ. Βόλον 5 Αύγ. καὶ Ντέριντζε 9
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτον	03	1196	έφθ. Πειραιᾶ 9 Αύγ. καὶ άνεχ. 11 διά Τρίπολιν (Σεριάς)
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Αλεμού	06	4419	έφθ. Στέπτιν 4 Αύγ.
Δάναπτης	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	άνεχ. Σέτουπατα 6 Αύγ. διά Γάνδην
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Ζογουνδάκ 27 Ίουλ., φορτώνει
Δάφνη	Ν. Δυναριδοπούλου	18	3798	έφθ. Ραβένναν 29 Ίουλ.
Δελφίν	Λῶν καὶ Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ.
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Αλεμού	15	4739	έφθ. Γδύνια 1 Αύγ.
Δέσποινα	I. Α. Κοσμᾶ	09	4461	έφθ. Γδύνια 31 Ίουλ..
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Όδησσον 3 Αύγ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Αλεμού	05	3338	άνεχ. Πάρτηγκτων 6 Αύγ. διά Μούρμανος
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	άργει Πειραιᾶ 13 Αύγ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάζη	06	4271	έφθ. Πειραιᾶ 30 Ίουλ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	εἰς Βοστώνη 5 Αύγ.
Δημ. Ιγγλέσης	νίδων Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Μπούνενος "Αύρες 29 Ίουλ. διά Ρόττερνταμ
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Σφάξ 4 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 12
Δημ. Χανδρής	Ίω. Χανδρή	10	4643	έφθ. Χούλλι 5 Αύγ.
Διαμαντής	Πατέρα	17	4990	έφθ. Μπούνενος "Αύρες ρόδος 5 Αύγ.
Διονύσιος	E. Α. Καραβία	03	2018	άνεχ. Τάν 23 Ίουλ. διά Λευκίνη Θάλασσαν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Αύγ. διά Πλότρ "Εβεργκληντ
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	διῆλθεν Αγ. Βιζέντιον 26 Ίουλ.. διά Ρίον Ιανέριον
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	διῆλθε Ντόρερ 8 Αύγ. διά Ντάνσιγ
Δούναβις	Λεων. Α. Έμπειρικον	15	5604	άνεχ. Καράτσι 1 Αύγ. διά Λίβερπουλ.
Δωρίς	Η.Δ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Βαλτιμόρη 23 Ίουλ.
"Εθη	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διῆλθε Νταζάρ 20 Ίουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	άνεχ. Γδύνια 5 Αύγ. διά Μπούνενος "Αύρες
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεχ. Σάν Τζόν 2 Αύγ. διά Parrishoro
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεχ. Γκάρστον 30 Ίουλ.. δι' Αργάγγελον
Ειρήνη Σ. Έμπειρικον	Στ. Έμπειρικον	27	4164	έφθ. Λονδίνον 29 Ίουλ. καὶ Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνεχ. Κάρδιφ 31 Ίουλ., Μαδέρας 6 Αύγ. διά Ρίον Ιανέριον
Έλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Κάρδιφ 27 Ίουλ.
Έλενα P.	A. Ρούσσου	17	4576	άνεχ. Λίβερπουλ 31 Ίουλ.. δι' Αμστερνταμ, έφθ. 3 Αύγ.
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Καράτσι 4 Αύγ. διά Σαΐγκον
Έλένη	έτ. Π. Νομικοῦ	02	1882	"Ιδε: «ΛΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	έφθ. Αμστερνταμ 7 Αύγ.
Έλένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	διῆλθε Κουζάρεν 3 Αύγ. διά Ρούέν, έφθ. 6
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	διῆλθε Σαμπάγκ 4 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
Έλζα	Άντ. Παπαδάζη	19	1986	έφθ. Ρόσχερφοτ 2 Αύγ.
Έλιοσθετ	άδ. Μαζαράζη	22	3553	άνεχ. Ροζάριο 2 Αύγ. διά Ρούέν
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεχ. Αμβούργον 12 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	εἰς Βανδάρ Σαπούν 1 Αύγ.
Έλληνικό Βουνό	T. Παπαδημητρίου	04	3667	εἰς Βανδάρ Σαπούν 4 Αύγ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	έφθ. Ροζάριο 1 Αύγ.
Έλπις	Α. Πεζᾶ	19	1492	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Αύγ. διά Λισσαβόνα
Έμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	έφθ. Σαΐγκον 8 Αύγ.
Έπαμ. Κ. Έμπειρικος	νίδων Έπ. Έμπειρικον	27	4385	διῆλθε Κριστούπατα 2 Αύγ. διά Μόζι
Έυανθία	Ίω. Π. Γουλανδρή	15	3551	άνεχ. Αργάγγελον 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
Έθοσθια	Μαρη̄ Έμπειρικον	22	4792	διῆλθε Νταζάρ 7 Αύγ. δι' Εύρωπην
Έγγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Έμπειρικον	98	3470	διῆλθε Νιγματάρα 26 Ίουλ.. διά Δάντσιγκ, έφθ. 7 Αύγ.
Έγγ. Σ. Έμπειρικον	Στ. Έμπειρικον	20	4882	έφθ. Ρίον Ιανέριον 7 Αύγ.
Έγγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4816	άνεχ. Γκαμπέτες 4 Αύγ. διά Μ. "Αύρες
Έγγενια Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	5317	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Ίουλ.. διά Ρίον Ιανέριον
Έδδοσία	N. Ανδρούνικος—Γ. Σιγάλα	99	1518	εἰς Μεταλήνην 1 Αύγ.
Έηνος	Ίω. Λιθανοῦ	19	5627	διῆλθε Σιγκαπούρην 31 Ίουλ.. διά Βακαμάτσου
Έθωλλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διῆλθεν Αγ. Βιζέντιον 8 Αύγ. δι' Εύρωπην
Έθωλλια Μαρη̄	N. Μαρη̄	19	4196	διῆλθε Σιγμαλάτα 6 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
Έππλοια	Γεώργη Λαμού	11	3862	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Ίουλ.. διά Ρίον Ιανέριον
Έδρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άνεχ. Μούρμανος 30 Ίουλ., Ντούτενες 9 Αύγ. διά Κροτόνε
Έυτυχία	Γεωργ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτεμβρ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	έφθ. Δουβλίνον 30 Ιουν. άνεξ. Κούλλ 1 Αύγ., Μαδέρας 8 διά Μπουένος "Αύρες έφθ. Μοντεβίδεο 27 Ιουλ. και Μπ. "Αύρες 7 Αύγ. εις Γρενεντζενμάνθ 1 Αύγ. έφθ. Μπάρου 2 Αύγ. έφθ. Κάρδιφ 29 Ιουλ. έφθ. Ρίο Γρανάτε 4 Αύγ. άνεξ. Σούδα 4 Αύγ., Τιβραλτάρ 8 δι' Αμβούργον διηλθε Παναμάν 25 Ιουλ. διά Γιαβάτα έφθ. Θεσσαλονίκη 1 Αύγ. άνεξ. Δάντσιγκ 1 Αύγ. διά Πειραιᾶ έφθ. Πατριωτικής 17 4574 άνεξ. Μπουένος "Αύρες 6 Αύγ. διά Νταράρ έφθ. Ρένι 31 Ιουλ. και Βραζίλιαν 6 Αύγ. άνεξ. Κ)ντζαν 10 Αύγ. δι' Ελενούνα έφθ. Άλεξανδρειαν 6 Αύγ. διηλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουλ. δι' Άλεξανδρειαν, έφθ. 7 Αύγ. άνεξ. Λίβερπούλ 5 Αύγ. διά Μπάρου, έφθ. 7 διηλθε Φερνάντο Νορόνχα 31 Ιουλ. διά Πλέιτ άνεξ. Χάτλερον 29 Ιουλ., Βαλέντσιαν 1 Αύγ. διά Χιλήν άνεξ. Μαρού Έμπειρικού 23 4785 διηλθε Περού 6 Αύγ. διά Καράται άνεξ. Ε. Χατζηλία 30 4123 διηλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. δι' Αμβούργον άνεξ. Γ. Ανδρεάδου 10 4111 διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 4 Αύγ. δι' Ίψουντς έφθ. Γένοβαν 13 Αύγ. άνεξ. Λίβερπούλ 13 Ιουλ. έφθ. Κύπρου 11 Αύγ. εις Σουάνης ἀπό 13 Ιουλ..
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού ζλκ.	06	1516	έφθ. Θεσσαλονίκη 1 Αύγ.
"Ηφαιστος	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεξ. Δάντσιγκ 1 Αύγ. διά Πειραιᾶ
Θάλεια	'Ηλία Σενλά	17	4574	άνεξ. Μπουένος "Αύρες 6 Αύγ. διά Νταράρ
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	έφθ. Ρένι 31 Ιουλ. και Βραζίλιαν 6 Αύγ.
Θεόδολ 2	Θωμά Ν. Έπιφανειάδη	10	657	άνεξ. Κ)ντζαν 10 Αύγ. δι' Ελενούνα
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς και Σία	17	1054	έφθ. Άλεξανδρειαν 6 Αύγ.
Θεόδωρος Γ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	διηλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουλ. δι' Άλεξανδρειαν, έφθ. 7 Αύγ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεξ. Λίβερπούλ 5 Αύγ. διά Μπάρου, έφθ. 7
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	διηλθε Φερνάντο Νορόνχα 31 Ιουλ. διά Πλέιτ
Θεοφανά Λιθανού	Σ. Γ. Λιβανού	37	4815	άνεξ. Χάτλερον 29 Ιουλ., Βαλέντσιαν 1 Αύγ. διά Χιλήν
Θερμαϊκός	Μαρού Έμπειρικού	23	4785	διηλθε Περού 6 Αύγ. διά Καράται
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. δι' Αμβούργον
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 4 Αύγ. δι' Ίψουντς
Θηρασία	Εναγγ. Νομικού	88	1356	έφθ. Γένοβαν 13 Αύγ.
Θράκη	Λ. Τεριάζου	17	982	έφθ. Κύπρου 11 Αύγ.
Θρασύθουλος	Λ. Βογιατζίδη	12	3693	εις Σουάνης ἀπό 13 Ιουλ..
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Ιουλ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άνεξ. Αρχάγγελον 27 Ιουλ. διά Γάρμουθ, έφθ. 9 Αύγ.
Ιγόρ	Πεζᾶ και Σία	07	2693	άνεξ. Βρεμπον 30 Ιουλ. διά Ρααλ, έφθ. 5 Αύγ.
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άνεξ. Αρεια Βρανεα 1 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	διηλθε Πειραιά 12 Αύγ. διά Δανίαν
Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιβανού	15	4724	διηλθε Σουέζ 25 Ιουλ. διά Τζιποντί, έφθ. 30
Ιουλία	Ηλία Χατζηλία	14	4352	άνεξ. Ιμπιγκαμ 29 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Ιουμήνη	Ν. Δ. Κοτζᾶ και Σία	90	2399	άνεξ. Τούλωνα 6 Αύγ. διά Κάννας
Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Ρένι 29 Ιουλ., (έφροτ. 7 Αύγ. διά Καλάμας)
Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	έφθ. Γιάρστον 6 Αύγ.
Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρᾶ	17	3527	άνεξ. Ρόττερνταμ 22 Ιουλ. διά Σάντος
Ιω. Μ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικού	24	3734	διηλθε Μαδέρας 5 Αύγ. δι' Αμστερνταμ
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	έφθ. Μασσαλίαν 6 Αύγ.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 7 Αύγ. διά Ντιέπληγη
Ιω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκου	12	3442	έφθ. Ιμπιγκαμ 30 Ιουλ.
Ιωλικός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική Α.Ε.	13	6977	Ίδε: «WOODFORD», σημαία 'Αγγλική
Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική Α.Ε.	16	5845	Ίδε: «ROMFORD», σημαία 'Αγγλική
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική Α.Ε.	13	4680	Ίδε: «ILFORD» σημαία 'Αγγλική
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεξ. Κέντρον 29 Ιουλ., 'Αλγέριον 8 Αύγ. δι' Αμβούργον
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Ιουλ., 'Οράν 28 διά Μεντονε
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	άνεξ. 'Αμβέρσαν 4 Αύγ., Λόντνγκεν 9 δι' Αρχάγγελον
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεξ. Ρόττερνταμ 28 Ιουλ. διά Λισσαβώνα, έφθ. 3 Αύγ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	έφθ. Δουγκέρογιν 28 Ιουλ. και Κάρδιφ 7 Αύγ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Λίβερπούλ 7 Αύγ.
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου και Σία	18	5152	έφθ. Πόρτο Νατάλ 1 Αύγ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Γιανιάτα 4 Αύγ.
Καπετάν Στρατής	Ξενίδ—Κουμπής και Σία	06	3574	έφθ. Άλεξανδρειαν 31 Ιουλ. και Πόρτο Σαΐδ 8 Αύγ.
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5234	άνεξ. Μπουένος "Αύρες 8 Αύγ. διά Νταράρ
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έφθ. Ιμπιγκαμ 25 Ιουλ.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 1 Αύγ. διά Παναμᾶν
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Κόπτε 30 Ιουλ.
Κάτε	N. Λιγαρδοπούλου	18	5197	διηλθε Βιττόρια 7 Αύγ. διά Χάρτλερον
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε.	87	2495	άνεξ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Κων
Κατίνκω Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλθε Κωνήλιν 5 Αύγ. διά Δάντσιγκ
Κατίνα Βούλγαρη	Νιζ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άργει Πειραιά από 8 Ιουλ.
Κέππ Κόρσο	Άθ. Κουλόντα & Κ. Ξένου	05	3890	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Ιουλ. διά Πάτρας
Κεραμίες	«Κεφαλληναϊκή» Α. Ε.	17	5085	έφθ. Υμούντεν 31 Ιουλ. και άνεξ. 9 Αύγ. διά Βλάσηντιγκεν
Κεχρεά	Θ. Έπιφανιάδη	12	1968	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Μέντζεστερ, έφθ. 9
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	εις Ρίον Ιανέριον 1 Αύγ.
Κολχίς	άδ. Συνδονιού	09	2219	άνεξ. Σουάνης 6 Αύγ. διά Μπανόλι
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άνεξ. Δουγκέρογιν 30 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 6 Αύγ.
Κονίστρα	Θωμᾶς Έπιφανιάδη	07	3530	άργει Πειραιά από 24 Ιουν.
Κορινθιακός	Μαρού Έμπειρικού	10	3562	εις Μονδρανός 10 Αύγ.
Κόρθιον	άδελ. Σύμπορα	09	2116	έφθ. Σάρτενες 30 Ιουλ.
Κουλούρας — Ξένος	Άθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διηλθε Κωνήλιν 2 Αύγ. δι' Είβονμάουθ
Κουμουνδούρος	Υἱοί Έπ. Έμπειρικού	25	3598	άνεξ. Χάμπτον Ρόδος 6 Αύγ. διά Ρίον Ιανέριον
Κράγγαν Χίλλ	Ρεθύμνη — Κουλουνσουντή	18	3566	άνεξ. Γασρ 2 Αύγ. διά Σίπτιγκαν
Κύθηρα	Πολύχρ. Κατφάκη	02	1070	έφθ. Χάιφαν 24 Ιουλ.
Κύμα	I. Χαδούλη — Μ. Σπινά	12	3994	διηλθε Μπ. "Αύρες 23 Ιουλ. δι' Αγ. Βιζέντιον
Κύμα	Ν. Λιβανού	11	3959	διηλθε Βαλέντσιαν 1 Αύγ. διά Λίμερικ, έφθ. 7
Κυρά — Παναγιά II	Άντ. Χάλαρη	99	1012	άνεξ. Μυτιλήνην 13 Αύγ. διά Μπουρζανέ
Κυριακούλλα	Α. και Δ. Λαμπού	18	4340	άνεξ. Κάρδιφ 31 Ιουλ., Μαδέρας 5 Αύγ. διά Ρίον Ιανέριον
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. & Άθ. Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Γάνδην 30 Ιουλ. και Πόρτο Τάλιποτ 8 Αύγ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διηλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Βοημάνη
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	διηλθε Νταράρ 13 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
Κωστής	Μονούρα και Βενιεράκη	19	5438	άνεξ. Νταράρ 21 Ιουλ. διά Πόρτο Νατάλ
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	έφθ. Μπουένος "Αύρες ρόδος 4 Αύγ.
Λάκης Νομικός	έτ. «Π. Νομικού»	02	1882	άνεξ. Στρατών 7 Αύγ. διά Τεργέστην
Λακωνικός	Μαρού Έμπειρικού	14	3803	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. δι' Αιμέρσουαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρζούφ	98	3462	έφθ. Χούλι 7 Αύγ.
Λέρος	Ίω. Φασόλη	99	846	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
Λέσβος	'Αδ. Σιρναίου	10	1005	άρχει Πειραιά από 26 Μαΐου
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	άνευ. Νόρντεγχαμ 27 Ιουν. διά Ροζάριο
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνευ. 'Αρχάγγελον 27 Ιουλ. διά Ρόσχεφορτ, έφθ. 12 Αύγ.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίνω Λ. Κονδύλη	12	3923	άνευ. Τσάρλεστον 1 Αύγ. διά Ηδρώ Τάλμποτ
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άνευ. Μτ. "Άιρες 18 Ιουλ. διά Ντακάρ
Λύρας Ν.	Παν. καὶ Μάρκου Λύρα.	19	3094	διηλθεν "Άγ. Βιζέντιον 1 Αύγ. διά Φενίτ
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	άνευ. 'Αμβούργον 1 Αύγ. διά Μπουένος "Άιρες
Μαίνητ δό Σάμος	νίοι Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνευ. Πειραιά 1 Αύγ. διά Κύπρον
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνευ. Χάρπτον φόδες 2 Αύγ. διά Καρδενας
Μαίρη Δευτεράσιου	Βασ. Δευτεράσιο	03	1383	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ. καὶ Ηδρώ Σαΐδ 9
Μαϊδατις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ. καὶ άνευ. 11 διά Μαργαλιν
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	άνευ. Μπάρον 27 Ιουλ. διά Σαλαμίνα, έφθ. 10 Αύγ.
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρίου	12	3903	άνευ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Ρουμανίαν
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	άνευ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Ρωσίαν
Μανιούλλα	νίοι Γεωργ. Καραβία	20	1965	έφθ. Βορδώ 29 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	διηλθεν Μαδέρας 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 10
Μαραθών	Α. Λούζη κ.λ.	19	7926	εἰς Νιούσαστλ 13 Αύγ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	εἰς Βορδώ 4 Αύγ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	έφθ. Μπουένος "Άιρες φόδες 30 Ιουλ.
Μαρία	Σ. Περοή —Δ. Τρατσαρώνη	00	1216	διηλθεν Σούλινα 1 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 9
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	έφθ. Ροζάριο 3 Αύγ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	Ν. Νιζολάου	27	5525	διηλθεν Βαλέντσιαν 25 Ιουλ. διά Curacao
Μαρία Νομικοῦ	Λουσά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Μαργαλίν 5 Αύγ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	άνευ. Τζάσονβιλ 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	διηλθεν Μαδέρας 31 Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέζον
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	13	6042	άνευ. Ρόττερνταμ 30 Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέζον
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Πρωτοπαπά	15	4447	άνευ. Μπουένος "Άιρες 28 Ιουλ. δι' "Άγ. Βιζέντιον
Μαριόγκα	άδ. Πρωΐου	12	4236	"Ιδε: «ΓΚΡΗΚ ΚΑΠΤΑΙΝ»
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιράτα	04	4784	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	άνευ. Πλόιον 29 Ιουλ. διά Χονολουλού
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	διηλθεν Μαδέρας 27 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Μπουένος "Άιρες 28 Ιουλ.
Μάροις Τ.	Α. Τερζέσου	04	1128	άνευ. Κένθον 12 Αύγ. διά Γαλάτσιο
Μαρουλιώ	Μιχ. Κιθωνίεως	18	4215	φθάνει Μπουένος "Άιρες 15—17 Αύγ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	εἰς Χούλι από 7 Ιουλ.
Μάρτησα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	διηλθεν Τρίνιαντ 4 Αύγ. διά Ντεμεράρα
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	διηλθεν 'Οράν 31 Ιουλ. διά Βενετίαν
Μεμάς	«Αίγαλον» Α.Ε.	00	4359	έφθ. Χούστον 27 Ιουλ.
Μεμάς	Μαρ. Κουρούνη	12	1735	άνευ. Νάντην 7 Αύγ. διά Basse Indre
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνευ. Δάνταγκ 2 Αύγ. διά Βίττοι
Μερόπη	'Ανδρ. Παπά	11	4181	έφθ. Μπουένος "Άιρες 3 Αύγ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π Νομικός» Α.Ε.	95	985	έφθ. Σουέζ 9 Αύγ. καὶ Πειραιά 11
Μίμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	άνευ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Ρωσίαν
Μιμόςζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	άνευ. Βραΐλαν 5 Αύγ., Κων(λ)ιν 7 διά Βέζερ
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	έφθ. Λόδης Αντζελες 6 Αύγ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	Στ. 'Εμπειρίου	18	5202	εἰς Βοστώνην 25 Ιουλ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	κληρον. Λ. Καμπάνη	21	6669	εἰς Καμάσι 6 Αύγ.
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	Ν. Εύσταθίου	19	5234	άνευ. Ρόττερνταμ 31 Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέζον
Μιχαλάκης	Α. Φατοή	12	3646	έφθ. Τοκούλλα 3 Αύγ.
Μιχάλης	άδ. Εύσταθίου	08	3742	άνευ. Ουρας 3 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Μιχάλιδης	Δημ. Κυδωνίεως	15	3874	άνευ. Μπουένος "Άιρες 4 Αύγ. δι' "Άγ. Βιζέντιον
Μόσχα Δ. Κυδωνίεως	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	διηλθεν Σουέζ 3 Αύγ. διά Καράτσι
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	έτ. «Τρανσπετόρδης	89	2466	έφθ. Ρούεν 5 Αύγ. καὶ Δουγκέρκην 8
Μοτόρινα (τάνκερ)	Ν. 'Ανδρονίκ. —Γ. Σιγάλα	01	1098	άνευ. Σέτταν 28 Ιουλ., Οράν 1 Αύγ. διά Λονδίνον
Μύκονος	I. Λιβανοῦ	12	1926	χρατεῖται εἰς Σέονταν από 7 Απριλί.
Ναγός	έτ. Βλάσσος	04	3582	εἰς Δάνταγκ 6 Αύγ. ἐπό. φόρτωσιν
Ναντίν	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνευ. Χού έλαβαν 27 Ιουλ. διά Claymont
Νάρκισσος	Γ. Μαυρολέοντος	19	1385	έφθ. Βαρκελόνη 21 Ιουλ.
Ναυκρατούσσα	Κυρ. Βενζέλου	22	5005	"Ιδε: «BURLINGTON» σημαία 'Αγγλική
Ναυσικά (τάνκερ)	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
Ναυτίλος	Στ. καὶ Δημ. Φαφάλιοῦ	12	3451	άνευ. Αιμέρασαν 27 Ιουλ. διά Ροζάριο
Νέα Τύχη	Α. Καλλινίκου	19	5263	διηλθεν Μοντεβίδεο από 19 Μαρτ.
Νέδων	Α. Φατοή	12	3646	άργει Μοντεβίδεο από 19 Μαρτ.
Νέλλου	άδ. Εύσταθίου	08	3742	άνευ. Σουέζ 3 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Νεοπτόλεμος	Δημ. Κυδωνίεως	15	3874	άνευ. Μπουένος "Άιρες 4 Αύγ. δι' "Άγ. Βιζέντιον
Νεράϊδα	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	διηλθεν Σουέζ 3 Αύγ. διά Καράτσι
Νεμέα	έτ. «Τρανσπετόρδης	89	2466	έφθ. Ρούεν 5 Αύγ. καὶ Δουγκέρκην 8
Νέστος	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	άνευ. Σέτταν 28 Ιουλ., Οράν 1 Αύγ. διά Λονδίνον
Νέστωρ	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	χρατεῖται εἰς Σέονταν από 7 Απριλί.
Νεφεληγερέτης	νίνω Η. Γράτσου	18	1954	εἰς Δάνταγκ 6 Αύγ. ἐπό. φόρτωσιν
Νήσιον	Γ. Μαυρολέοντος	08	1407	άνευ. Χού έλαβαν 27 Ιουλ. διά Claymont
Νηρεύς	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άνευ. Σέτταν 5 Αύγ. διά Μασσαλίαν
Νηρίτος	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	άνευ. Ρααχε 6 Αύγ. διά Χάρτλεπον.
Νικοκλής	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διηλθεν Μονρόβια 21 Ιουλ. διά Δυτ. 'Αφριζήν
Νίκος	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	άνευ. Καράτσου 4 Αύγ. διά Γαλλικήν Ίνδοκίναν
Νίκος Τ.	Γ. Μαυρολέοντος	07	950	άνευ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Λισσαβόνα
Νικόλαος Αθανασούλης	Α. Καλλινίκου	18	5154	εἰς πλόας Μασσαλίας — Ισπανίας
Νικόλαος Κουλουκούνης	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	διηλθεν Σέτταν 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ.
Νικόλαος Μίχαλος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνευ. Κοπεγχάγην 8 Αύγ. διά Πλέιτ
Νικόλαος Εμπειρίκος	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	άνευ. Σόντερλαντ 8 Αύγ. διά Μπουένος "Άιρες
Νικόλαος Νομικός	Α. Γρυπάιον	14	3892	έφθ. Γκάρστον 8 Αύγ.
Νικόλαος Πιάγκου	'Ελευθ. Τριπόγλου	19	5175	"Ιδε: «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»
Νικόλαος Κουλουκούνης	κληρ. Αθανασούλη	01	3575	έφθ. Μπάχιαν 28 Ιουλ.
Νικόλαος Μίχαλος	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Αιμέρασαν 5 Αύγ.
Νικόλαος Φιλίνης	Κ. Μιχάλου	13	4342	έφθ. 'Αιμέρασαν 5 Αύγ.
Νικόλαος Φιλίνης	Κουλούθουν — Έμπειρίου	19	5295	διηλθεν Μαδέρας 2 Αύγ. δι' 'Αιμέρασαν, έφθ. 9
Νικόλαος Πιάγκου	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς Κρήτην 1 Αύγ.
Νικόλαος Πιάγκου	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Μπουένος "Άιρες φόδες 9 Αύγ.
Νικόλαος Φιλίνη	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	διηλθεν Γιβραλτάρο 30 Ιουλ. διά Μασσαλίαν, έφθ. 3 Αύγ.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	διηλθεν Σουέζ 1 Αύγ. διά Καλαί

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	ναυπ. γκρ. Έτος Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12 4351	εἰς Νιούφοντλαντ 4 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10 4362	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 28 Ίουλ.
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22 6397	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 4 Αύγ. (δ' Εὐθόπην)
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15 4732	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 8 Αύγ.
Νόμφη	Ν. Λυκαϊαδοπούλου	21 4504	διῆλθεν "Άδεν 1 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13 4577	άνεξ. Γλασκώδην 6 Αύγ. διὰ Μονμανον
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νιόν 'Επ. 'Εμπειρίκου	22 4677	άνεξ. Γραίμπελ 1 Αύγ., Λούσιμπονδρ 4 διὰ Σάρωνες
"Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.	11 1759	άνεξ. 'Αμβέρσαν 4 Αύγ., Γιβραλτάρ 11 δι' 'Αλγέριον
"Ολυμπίας	Κουλούουντη — 'Εμπειρίκου	18 5249	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες ρόδος 23 Ίουλ.
"Ομονοία	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08 3699	ἔφθ. "Εμδεν 28 Ίουλ.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	13 3578	άνεξ. Ρόττερνταμ 24 Ίουλ. διὰ Περοναμπούκον
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντιζός» Α. Ε.	29 4233	ἔφθ. Τερνέουζεν 29 Ίουλ. καὶ Σονάνς 9 Αύγ.
"Ορος Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	16 5647	άνεξ. 'Αμβέρσαν 31 Ίουλ., Μαδέρας 7 Αύγ. διὰ Ηλέιτ
"Ορος Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	24 6651	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 30 Ίουλ.
"Ορος Ελικών	«Τράμπ, Σο»	18 5525	ἔφθ. Σάντος 3 Αύγ.
"Ορος Ιθάρη	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	14 4191	ἔφθ. Πόρτλαν ('Ην. Πολ.) 1 Αύγ.
"Ορος Κάστον	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18 7914	άνεξ. Νέαν 'Υδρων 5 Αύγ. διὰ Βαλτιμάρην, ἔφθ. 6
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Σο»	12 3876	άνεξ. Σάνι Νιούλας 6 Αύγ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλουζ. — Σ. Πατέρα	19 5313	ἔφθ. Κόμπε 28 Ίουλ.
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18 5188	ἔφθ. Γιάροστον 4 Αύγ.
"Ορος Λυκαθήττος	«Ατλαντιζός» Α. Ε.	17 4292	άνεξ. Μπονένος "Αὔρες 30 Ίουλ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07 3556	άνεξ. Colon ('Αργ.) 30 Ίουλ. διὰ Ροζάριο
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούουντη	19 5403	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 5 Αύγ.
"Ορος Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	20 5166	ἔφθ. Searsport 23 Ίουλ.
"Ορος Θερυς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19 4817	ἔφθ. "Ιζούης 3 Αύγ.
"Ορος Όμοσα	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	18 5201	μετονομάσθι «HEINRICH SCHULTE», σημαία Γερμανική
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21 5334	άνεξ. Γραίμπελ 31 Ίουλ. διὰ Σονάνς
"Ορος Πάρνητς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17 4371	ἔφθ. Γραίμπελ 28 Ίουλ. καὶ ἀνεξ. 8 Αύγ. διὰ Βαυπάνα
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούουντη	18 5208	ἔφθ. Ριμόσια 31 Ίουλ. καὶ ἀνεξ. 6 Αύγ. διὰ Σίδνεϋ
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούουντη - Κοστομένη	17 4600	άνεξ. Σιγκαλόπουλον 30 Ίουλ. διὰ Σουέζ
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17 5655	άνεξ. Νέαν 'Υδρων 30 Ίουλ. διὰ Σουάνς
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	20 5729	διῆλθε Σάιν Τόμας 29 Ίουλ. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	10 3986	διῆλθε Μαδέρας 17 Ίουλ. διὰ Σάντα Φέ
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωσεανός» Α.Ε.	19 5182	διῆλθε Μαγαλαλάνες 27 Ίουλ. διὰ Λόζ "Αντζελες
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντιζός» Α.Ε.	20 6696	άνεξ. Γιοσοζάμαν 1 Αύγ. διὰ Μόζι, ἔφθ. 5
"Ορος Ύμηττος	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	21 6388	ἔφθ. Βίλμαγκτον 5 Αύγ.
"Ορος Χελμός	Ρεθύμνη — Κουλούουντη	23 6481	διῆλθε Παναμάν 26 Ίουλ. διὰ Γιοσοζάμαν
Ούρωνια	Παν. Αντύπα	02 1953	άνεξ. Χάρτελεπούλ 2 Αύγ. δι' 'Ονέγρα
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13 4979	άνεξ. Κόμπε 1 Αύγ. διὰ Πόρτ Ρεντόν
Παγακαστήκος	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14 3477	ἔφθ. Βοραίλαν 29 Ίουλ. (έφόρτ. 7 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν)
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός κλπ.	20 2171	άνεξ. Βούργιε 6 Αύγ. διὰ Καλαί
Παναγής	N. Λυκαϊαδοπούλου	20 5187	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Ίουλ. διὰ Δουγκέρζην, ἔφθ. 3 Αύγ.
Παναγία	«Κάσσος» Α. Ε.	28 4289	εἰς 'Υμούντεν ὑπὸ παραλαβήν 12 Αύγ.
Παναγίωτης	Εναγγ. Νομικοῦ	01 3575	εἰς Πειραιά 12 Αύγ. 'Εποσενή
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12 5839	άνεξ. Δόρτερνταμ 4 Αύγ. διὰ Γδόνια
Πανάχραντος	Β. καὶ I. Κουτσούκου	15 4661	ἔφθ. Μοντεβίδεο 21 Ίουλ. καὶ Ροζάριο 6 Αύγ.
Παντελής	Κ. Λαυρίου καὶ I. Ποντικοῦ	11 3845	άνεξ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 26 Ίουλ. διὰ Μαδέρας
Παντιάς	έτ. «Ωσεανός» Α.Ε.	12 4981	διῆλθε Ηεραναμπούκον 1 Αύγ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Παπαλεμέδος	Γ. Α. Γεωργιλή	10 3748	διῆλθε Ρόττερνταμ 28 Ίουλ. καὶ 'Αμβέρσαν 5 Αύγ.
Πάραρος	Κ. Α. Πετρούντη	06 3435	ἔφθ. Χούλλ. 13 Αύγ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08 3189	άνεξ. Οδούνας 7 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πάτρα	Τσακιρόδην—Κοννή νήδη	96 3256	"Ιδε: «ΣΤΥΛΙΑΝΗ»
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10 3584	ἔφθ. Χούλλ. 29 Ίουλ.
Περσεύς	Α. 'Ανδρεάτον	18 5172	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 5 Αύγ. διὰ Ηλέιτ
Πεταλοίδη	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	17 5126	ἔφθ. Μπάρρο 29 Ίουλ.
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβιλ»	03 4634	ἔφθ. Κονοτάντεζα 1 Αύγ. (διὰ Δουγκέρζην)
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	M. καὶ E. Νομικοῦ	14 7020	άνεξ. Κυρασαί 8 Αύγ. διὰ Πόρτ Ντέ Μπούκ
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23 4693	άνεξ. Ρόττερνταμ 30 Ίουλ., Μαδέρας 6 Αύγ. διὰ Ηλέιτ
Πέτρος Νομικός	P. Νομικοῦ	13 4044	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Αύγ. διὰ Νότ. 'Αμερικήν
Πήγασος	G. N. Λουλούνδη	15 1795	ἔφθ. Νάντηρ 31 Ίουλ. καὶ Κάρδιφ 7 Αύγ.
Πήλευς	E. Χατζηλήια	28 4695	ἔφθ. Κάρδιφ 31 Ίουλ.
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19 6559	διῆλθε Σουέζ 25 Ίουλ. διὰ Γιοσοζάμαν
Πίνδος	A. Λούζη	08 4360	άνεξ. Νταζάρ 10 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ
Πλειάδες	άδελφ. Περωνίου	18 4620	άνεξ. Υμούντεν 28 Ίουλ. διὰ Λάζ Πλάταν
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοζαρασά	09 1457	άνεξ. Νιούπορτ 27 Ίουλ. διὰ Λισσαβόνα, ἔφθ. 1 Αύγ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14 4077	διῆλθε Σουέζ 26 Ίουλ. διὰ Βασσόραν
Πολύμνια	E. Μιχαλιτούσου	07 4937	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 2 Αύγ.
Πολύφλοιοισθος	Γ. Μανωλέοντος	09 1363	διῆλθε Κοννή 7 Αύγ. διὰ Δουβλίνον
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96 1594	ἀργεῖ Πειραιά ἀπὸ 21 Ιαν.
Πότη	Φ. Σιγάλα	94 2083	διῆλθε Μπόναν 30 Ίουλ. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 10 Αύγ.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09 3840	εἰς Ζαράτ 1 Αέγαστον
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09 3681	ἔφθ. Βορδώ 30 Ίουλ.
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	19 4649	άνεξ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διὰ Μεσσήναν
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01 2495	άνεξ. Βούργιε 10 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14 4648	άνεξ. Βλαστόντυχεν 14 Ίουλ. διὰ Ντόρμπλαν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18 6429	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19 5637	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Ίουλ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99 1044	άνεξ. Πειραιά 10 Αύγ. διὰ Ρουμανίαν
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	12 3548	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Ίουλ. διὰ Δουβλίνον, ἔφθ. 9 Αύγ.
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17 2290	ἔφθ. Μπρίστολ 8 Αύγ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17 4300	άνεξ. Χάμπτον ρόδος 22 Ίουλ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	19 3054	διῆλθε Νταζάρ 6 Αύγ. δι' Εὐθόπην
Σπύρος	«Λίγαιον» Α.Ε.	18 6629	άνεξ. Μόζι 30 Ίουλ. διὰ Macatea
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου»	36 3941	άνεξ. Βαυκούβερ 31 Ίουλ., Λόζ "Αντζελες 6 Αύγ. διὰ Λονδίνον
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14 3801	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 2 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25 4853	διῆλθε Κρίστομπλα 31 Ίουλ. διὰ Χίλην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	άνευ. Σαύγκον 3 Αύγ. διά Γαλλίαν
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	διήλθε Σαμάνγκ 21 Ιουλ. διά Γαλλίαν
Συλιανή	άδ. Πέντα—Κ. Σχοιβάνου	96	3256	εις Πειραιά 13 Αύγ.
Τάκης	Π. 'Αντέπα	04	1698	άνευ. Μπάρον 7 Αύγ. δι' Οπόρτο
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρίου	14	3942	άνευ. Στέτιν 27 Ιουλ., Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ
Τάναξ	Ιδελφ. Συνοδινού	07	1545	Έρθ. Ντέπλην 6 Αύγ. καὶ ἀνευ. 12 διά Νιούκαστλ
Ιαξιάρχης	Ιδελφ. Λαμού	13	4221	Έρθ. Γκαιάτερ 27 Ιουλ. καὶ Ν. 'Υόρκην 5 Αύγ.
Γάσις	«Μυρτόφον» Α.Ε.	13	4706	άνευ. 'Αλεξανδρειαν 31 Ιουλ. διά Μαρούλιν, Έρθ. 6 Αύγ.
Γάσος	'Εμη. Καραβία	01	3634	άνευ. 'Αμπέρσαν 3 Αύγ. Γδύνια 8 διά Ρίγαν
Ταῦγετος	Κουλούθου — 'Εμπειρίου	18	4295	άνευ. "Ιζούσι 6 Αύγ. δι' Αζόρας
Τέτη	νιοί Γ. Στεγάλα	03	2747	άνευ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Περσίαν
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	εἰς Αιόλιδρον ἀπό 21 Ιουλ. 'Επισενή
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	διήλθε Φινιστέρον 8 Αύγ. δι' Αμπέρσαν
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημούτη	19	2486	άνευ. Σούντοβαλ 29 Ιουλ., Νίτον 7 Αύγ. διά Πειραιά
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποβάρου	03	3338	Έρθ. Σούντης 7 Αύγ.
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έρθ. Μοντεβίδεο 3 Αύγ.
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	άνευ. Στέτιν 26 Ιουλ. διά Λένινγκραδ — Καλαί, Έρθ. 11 Αύγ.
Υδράσιος	Α. Κουλούφα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	Έρθ. Πειραιά 28 Ιουλ.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνευ. Ρόπτερταν 28 Ιουλ. διά Πειραιά, έρθ. 13 Αύγ.
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	διήλθε Σιγκαπούρην 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
Φαίαξ	Σπ. Παρασινιότη	15	7188	άνευ. Μπ. "Άρρες 15 Ιουλ. δι' Εύφορην.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3404	έρθ. Μπέλφαστ 29 Ιουλ. καὶ Μπάρον 10 Αύγ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	άνευ. Σπλάτα 11 Αύγ. δι' Αγγλίαν
Φλώρα Νομικού	Λουκή Νομικού	21	2012	έρθ. Θεσσαλονίκην 29 Ιουλ. καὶ Μαρούλιν 7 Αύγ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	άνευ. Ρίον Ιανέρον 6 Αύγ. διά Πλέιτ
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνευ. Μπ. "Άρρες 11 Αύγ. διά Νταζάρ
Φώτης	Ν. Αντιαρδοπούλου	12	3507	έρθ. Ρουέν 9 Αύγ.
Φωτεινή Καρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνευ. Μπ. "Άρρες 2 Αύγ. δι' Αγ. Βιζέντιου
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνευ. Μπ. "Άρρες 7 Αύγ. διά Νταζάρ
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έρθ. Πόρτ Τάλιπτον 3 Αύγ.
Χίος	Εύαγγ. Νομικού	88	1356	Ίδε: «ΘΗΡΑΣΙΑ»
Χλόη	Ν. Αντιαρδοπούλου	28	4641	άνευ. 'Αμπέρσαν 28 Ιουλ., Μαδέρας 3 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	έρθ. Ρίον Ιανέρον 1 Αύγ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνευ. ἀπό Νόρφολκ 8 Αύγ.
Ώκεανία	Μ. Καρβιάλη	07	4843	έρθ. Πειραιά 22 Ιουλ.
Ώκεανής	Γ. Λουλούδη	10	3396	έρθ. Σούντης 17 Ιουλ. (διά Σούλινα)
Ώνδρη Πηνελόπη	Άριστ. Όνάση	19	5404	διήλθε Παναμάν 28 Ιουλ. διά Γιοζοζάμαν
Ώνδρη Σωκράτης	Άριστ. Όνάση	19	5439	εἰς Σιγκαπούρην 20 Ιουλ.
Ώριων	Πολ. Λίρα — Α. Λούζη	09	4798	έρθ. Λά Πλάταν 22 Ιουλ.
Ώρωπος	Μαρού 'Εμπειρίου	13	3475	διήλθε Μοντεβίδεο 20 Ιουλ. διά Νταζάρ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Βοῦντφορντ ((Άγλ.))	έτ. «Φίνκλεϊ»	13	6977	έρθ. Κων(λ)ίν 1 Αύγοβοτον
Έλένη ((Αγγλικόν))	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	1138	έρθ. Βραίλων 26 Ιουλ.
"Ιλφορντ ((Άγγλ.))	έτ. «Φίνκλεϊ»	13	4680	διήλθε Πειραιά 4 Αύγ. διά Βαλένθιαν
Κάμυτεν Χίλλ ((Άγγλ.))	Α. Βλάσος	18	4276	άνευ. Ρόπτερταν 7 Αύγ. διά Βενετίαν
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καλάτου — Μαρού	03	1601	άργει Πειραιάς ἀπό 14 Μαρτ.
Κέιπερ ((Άγγλ.))	Ρ. Βεργωτῆ	05	687	άνευ. Μασσαλίαν 31 Ιουλ. διά Γρίζεν
Μαρτής ((Άγγλικόν))	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έρθ. Ν(ο)ρσάσησην 26 Ιουλ.
Μιρουπάνου ((Άγγλικόν))	Μινασούλη καὶ Σία	05	2539	ώδηγήθη εἰς Φερούδη 24 Ιουλ.
Μπόρλιγκτων ((Άγγλ.))	έτ. «Μπόρλιγκτων»	22	5005	διήλθε Πειραιά 30 Ιουλ. διά Καρθαγένην
Μυριάμ, ((Άγγλ.—τάνκερ))	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	διήλθε Καζαμπλάργαν 4 Αύγ.
Νέλσων, ((Άγγλικόν))	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άνευ. Μπόναν 7 Αύγ. διά Σούνσα
Νοέμη—Τζόουλια ((Άγγλ.))	Α. Μινασούλη—Ρουσάνου	95	2499	άνευ. Ν. Υόρκην 6 Αύγ. διά Γένοβαν.
Όλιού, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσος	20	4308	έρθ. Τσάρλεστον 23 Ιουλ.
Πιάραστον ((Άγγλ.))	Α. Βλάσος	24	4895	έρθ. Χαβάναν 12 Ιουλ.
Πράχοδα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσος	22	3609	εἰς Νοβορωσσίσην 1 Αύγ.
Ρίθερ Τάιν ((Άγγλ.))	έτ. «Τζέννη Ατδ»	20	1517	διήλθε Κ(λ)ίν 1 Αύγ. διά Βαλένθιαν
Ρόμφορντ ((Άγγλ.))	έτ. «Φίνκλεϊ»	16	5842	εἰς πλάς Βορ. Αφρικής
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	έρθ. Σούντην 5 Αύγ.
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσος	12	3629	άνευ. Μα. "Άρρες 30 Ιουλ. δι' Αμπέρσαν
Σούντον (Παναμ.)	Α. Βλάσος	21	6958	εἰς Βορδώ 1 Αύγ. (δι' Ισπανίαν)
Τζέννη ((Άγγλ.))	έτ. «Τζέννη Ατδ»	12	1859	διήλθε Παλέρμο 25 Ιουλ. διά Βαρελώνην. έρθ. 28
Τουσούκα ((Άγγλικόν))	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άνευ. Βαρελώνην 26 Ιουλ. πρὸς Ανατολάς
Χάτγκυμπουρυ ((Άγγλ.))	Ι. Βασιλείου—Δ. Ιερανίδη	06	1781	Ίδε: «ΜΑΡΑΘΩΝ», σημαία 'Ελληνική
Kumara ((Άγγλ.))	Α. Λούζη ς.π.	19	7926	Ίδε: «ΑΘΗΝΑΙ», σημαία 'Ελληνική
Scottish Prince, ((Άγγλ.))	«Ελληνική» Α.Ε.	10	2897	Ίδε: «ΝΕΦΕΛΗΓΕΡΕΤΗΣ», σημαία 'Ελληνική
Simonside, ((Άγγλ.))	άδ. Πατέρα	20	4538	Ίδε: «ΝΕΟΠΤΟΔΕΜΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Stancourt, ((Άγγλ.))	Γεώργ. Μανούλεων	07	950	Ίδε: «ΠΟΛΥΦΑΟΙΣΒΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Staneroff, ((Άγγλ.))	Γεώργ. Μανούλεων	08	1407	Ίδε: «ΝΑΥΚΡΑΤΑΟΥΣΑ», σημαία 'Ελληνική
Stanbrook, ((Άγγλ.))	Γεώργ. Μανούλεων	09	1363	Ίδε: «ΠΑΝΑΓΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Stannmore, ((Άγγλ.))	Γεώργ. Μανούλεων	19	1385	Ίδε: «ΠΑΝΑΓΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Temble Lane ((Άγγλ.))	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	Ίδε: «ΠΑΝΑΓΙΑ», σημαία 'Ελληνική

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KERKΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-KERKYRA | BOUDLEY-CORFU | BOUDLEY-WATKINS
THA ΔΙΕΥΘ. | WOODLEY-CORFU | BENTLEYS-WATKINS
CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΩΤΗ)
ABC. 5 & 6 MARCONI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72