

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1937

Αρ. Φύλλου 164

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ζ'. ΑΡΙΘ. 164

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1937

Καιρός νὰ σκεφθῶμεν διὰ τὸ μέλλον

Τοῦ κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν, τὸ θάρρος ἐν δῷρα δυσκολίαις καὶ ὁ φόβος ἐν καταστάσει ἀσφαλείας δύνησιν, παρὰ τὴν ἀντίθεσιν τῶν, εἰς τὸ αὐτὸν σωτῆριον ἀποτέλεσμα.

"Ανευ αὐτῶν, εἶμεθα ὑποκείμενοι εἰς τὴν συμφοράν τοῦ πανικοῦ καὶ τὴν μέθην τοῦ ἐνθυμούσασμοῦ. Ὁ πανικόδηλος, χάνει τὰς δυνάμεις του, προτού αὐτὰ τὸν ἔγκαταλείψουν καὶ συχνότατα ἐκπνέει εἰς τὸ κατώφλιον τῆς σωτηρίας του. Ὁ ἐνθυμούσασμένος πάλιν, εἰς τὸν ἐλιγγόν τῆς μέθης του, λησμονεῖ τὰς ἀντιξόδητας καὶ σκορπίζων ἐντατικῶς τὰς δυνάμεις του διὰ τὴν πραγματοποίησαν κατακτήσεων, εύρισκεται ἀποτόμως πρὸ τῆς καιομένης Μόσχας, ἀνευ ἔρδων, ἀνευ ἐφεδρεῶν, μακράν τῶν θάσεων του, ἔξεντλημένος καὶ ήττημένος.

Κατά τὸν κινδύνων τούτων, μᾶς προφυλάσσει ἡ ἔνεσις τῆς αἰσιοδοξίας κατά τὴν διάρκειαν τῶν κινδύνων καὶ μία ἐλαφρά δόσις τοῦ ναρκωτικοῦ τῆς ἀπαισιοδοξίας κατά τὰς στιγμάς τῶν διεγερτικῶν παροξυσμῶν τῆς εὐημερίας.

"Ἄπο τὰς στήλας αὐτῶν, δότι ἡ πόσις πρὸς τὸ μέλλον τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως περιήλθεν εἰς κωματώδη κατάστασιν, ἐσυνηθίσαμεν νὰ ἐκφράζωμεν αἰσιοδόξους προβλέψεις, ὅχι ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς τονώσεως τοῦ παραλύτου θήικοῦ, ἀλλ' ἐκ τῆς πεποιθήσεως, δότι «ὁ θαρύξ χειμῶν θά ἔξπεννει ἀναποτέπτωας εἰς τὰς ἀγκάλας τῆς ἀνοίδεως». Σήμερον ποὺ αἱ περιστάσεις ἐπιτρέπουν τὴν κατασκήνωσιν εἰς τὸ ὑπαίθριον τῆς αἰσιοδοξίας, σοφὸν καὶ σκόπιμον εἰνε νὰ ἀνατρέψῃ ἡ μνήμη μας καὶ εἰς τὰς ὥροχεράς ήμέρας, αἱ δόπιαι ὄπωσιδητοε θά ἔλθουν.

Ἡ κατακτητικὴ ροπὴ εἰνε ισως ἀνθρώπινον ἔνστικτον. Ἀλλὰ πόσα δράματα συντριπτικῶν πτώσεων, δὲν ὀφείλονται εἰς αὐτήν!

Ἐλενε θέσαια πρόδωρον, νὰ γράψῃ κανεὶς περὶ κατακτητικῆς ροπῆς, ἔχων κατὰ νοῦν τὸν «Ἐλληνα πλοιοκτήτην καὶ τὰς σήμερον ὑφισταμένας συνθήκας τῆς κινήσεως τῶν ναύλων. Καὶ εἰνε πρόδωρον, δότι ἡ στροφὴ πρὸς τὴν εὐημερίαν ἥρχισε μόλις πρὸ δλίγου, εἰνε δὲ δόηλος ἡ διάρκειά της. Συνεπῶς, ἡ σημερινὴ ζωήροτής τῶν ναύλων, δὲν ἔδωσε σκέψεις κατακτήσεων, ἀλλ' ἀπλῶς ἀνεκάλεσεν ἐκ τοῦ θανάτου εἰς τὴν ζῶην τὸ ἐφοπλιστικὸν θήικόν. Κατὰ μεγάλην δὲ πλειονότητα, ἡ «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία σήμερον, δὲν συγκομίζει διὰ τὸ μέλλον της, ἀλλ' ἀπλῶς ἐκκαθαρίζει τὴν θαρεῖαν χρέωσιν τοῦ παρελθόντος της. Ἐπὶ παραδείγματι. Υπάρχουν πλοιοκτήται, ἀρκετοὶ ἀτυχῶς, οἱ δόπιοι, ἐάν ἡ σημερινὴ κατάστασις διατηρηθῇ ἐπὶ ἔτος ἀπὸ σήμερον, δὲν δυνθῶσι νὰ ἔξοφλησωσι τὰς θαρύνοντα τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν χρέων.

«Υπάρχουν ἄλλοι πλοιοκτήται, οἱ δόπιοι ἡναγκάσθησαν νὰ πωλήσωσι πρὸ ἔτους τὰ πλοῖα τῶν πρὸς διάλυσιν, καὶ εἰσέπραξαν ὡς τίμημα τὴν δήλωσιν τοῦ δανειστοῦ των, δότι τοὺς χαρίζει... τὸ ὑπόδιον τῆς ὑφελής των! Εἰνε δὲ κολακευτικὸν διὰ τὸν ἔθνικὸν μας ἔγωγισμὸν καὶ τὸ ιστορικὸν τοῦ «Ἐλληνος πλοιοκτήτου, ἐκ τῆς τέφρας του» ἀρχίζει ἐκ νέου τὴν ἀνθησίν του. Ἡ μεταπολεμικὴ ναυτιλιακὴ μας δραστηριότης καὶ ἀνάπτυξις, εἰνε μία δημιουργία ἐκ τοῦ μηδενός. Μὲ μικροδάνεια φίλων καὶ συγχωριανῶν, σχηματίζεται μία κατάθεσις, ἐπὶ τῆς δόπιας ἡ Ἀγγλικὴ Χρηματαγορά δανείζει ισον ἡ καὶ διπλάσιον ποσὸν καὶ οὕτως ἀποκτάται μία νέα μονάς διὰ τὸ «Εμπορικὸν μας Ναυτικόν. Μία νέα μονάς καὶ ἔνας νέος ἐφοπλιστής! Ὁ κατὰ τοιοῦτον τρόπον χειροτονηθεὶς ἐφοπλιστής, φέρων ἐπὶ τῶν δῷμων του σάκκον γραμματίων καὶ συναλλαγματικῶν, καταδωκόμενος ἀπὸ δλας τὰς ήμέρας τοῦ ἔτους, δότι εἰς ἐκάστην ἐξ αὐτῶν ἀντιστοιχεῖ μία ληξὶς γραμματίου, ἢ ὑποχρεώσις καταθολῆς τόκων, ἀγωνίζεται εἰς τὸ διειθνῆ στίθιον, δίδει εἰς τριάκοντα ἀνθρώπους ἐργασίαν, συναγωνίζεται τοὺς ἐπιχορηγουμένους συναδέλφους του τῶν ἀλλων Κρατῶν, ἀντεπεξέρχεται εἰς τὴν πενταετή ναυτιλιακὴν κρίσιν, καὶ διασχίζει τοὺς ὠκεανοὺς σήμερον ἐπ' ἐλπίδη... ἀναστάσεως.

Ἐλενε τὴν αὐτὴν μοῖραν εὑρίσκεται καὶ σημαντικὸν μέρος τῆς μειονότητος τῶν «Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, οἵτινες οἰκονομικῶς διέθετον μεγαλυτέραν ἀνεσιν. Καὶ αὐτοὶ ήσαν θυθισμένοι εἰς τὴν

χρέωσιν. Ἡ ἐπιχειρηματικὴ τῶν ἐπέκτασις ἐγίνετο πολὺ πέραν τῶν διαθείμων οἰκονομικῶν τῶν μέσων.

Ίδού διατὶ εἴπα, δότι εἰνε πρόδωρον νὰ ἀσχοληθῇ κανεὶς μὲ τὰς τυχὸν «κατακτητικὰς ροπὰς» τοῦ «Ἐλληνος πλοιοκτήτου. Ἄλλ' οὐσίας δτανὴ δότι ἡ χρέωσις τοῦ παρελθόντος ἐκκαθαρισθῆ, νὰ ἐμφανισθοῦν τοιαῦτα τάσεις. Διὰ τὸν λόγον δὲ αὐτὸν ἐπιθάλλει, νομίζω, νὰ σκεφθῶμεν, δότι χρεωστικοὶ λογαριασμοὶ θαρύνουν τὴν «Ἐλληνικὴ Ναυτιλίαν, δχι μόνον μὲ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ μέλλον. «Ωστε ἐάν ἡ ζωηρότης τῶν ναυλαγορῶν ἐξακολουθήσῃ, καὶ προσπορισθῇ ἐξ αὐτῆς ἡ Ναυτιλία μας, ἐφόδια οἰκονομικά, ἔχουμεν ὑποχρέωσιν, ὃτι ταῦτα καὶ ὡς ἐπαγγελματικὴ δόλτης τοῦ σκεφθῶμεν, δχι ταῦτα καὶ τὰς ἐπαγγελματικὴ δόλτης τοῦ τοννάς μας, ἀλλὰ ἀνακαίνισιν καὶ βελτίωσιν αὐτοῦ. Ἡ ἀνακαίνισις αὐτῆς πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ προγραμματικὸν σκοπὸν δλων μας καὶ νὰ ἀποδῆται ἡ εἰδος «γραμμῆς Μαζινῶ», δπισθεν τῆς δόπιας θά περιφρουρηθῇ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ υποχρέωσις δὲ τῆς ἀνακαίνισεως, ἡτὶς ἐπιθάλλεται ἐξ αὐτῆς ταῦτης τῆς ἀνάγκης τῆς μελλοντικῆς μας ὑποστάσεως, ἀντιπροσωπεύει μίαν τεραστιανὴ δφειλήν, πρὸς πλήρη ἀντιμετώπιον τῆς δόπιας ἔχουμεν ἀνάγκην, οὐχὶ ἐνός, ἀλλὰ σειρᾶς δλοκήρου ἐτῶν εὐημερίας.

Ἐπὶ τοῦ παθητικοῦ τούτου τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ παραμέλλεταις τοῦ δόπιου, θὰ συνεπήγετο μίαν διαμόρφωσιν προβληματικῶν δρῶν διὰ τὴν μελλοντικὴν υπαρξίαν αὐτῆς, τολμῶ νὰ ἐπισύρω τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερήσεως, δστις εἰς τὴν μάχην του διὰ τὴν ἔθνικὴν ἀνάπλασιν, ἀσφαλῶς θὰ ἐμελέτησε τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως. Ὁ ἐκλεκτὸς συνεργάτης του εἰς τὸ «Υφουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γνωρίζει τὸν «Ἐλληνα πλοιοκτήτην ἐξ ἀμέσου ἐπαφῆς. Γνωρίζει, δότι τὸ «Ἐλληνικὸν ἐμπορικὸν πλοίον εἰνε ὑπερήλικον καὶ τεχνικῶς καθυστερημένον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν τύπον τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου τῶν ἀλλων Χωρῶν. Γνωρίζει, δότι τὰ 90% τῆς «Ἐλληνικῆς χωρητικότητος, ἀντιπροσωπεύουν πλοιαὶ ἡλικίας ἀπὸ 20-25 ἔτῶν καὶ ἄνω.

Πόσον λοιπὸν κερδάλιον θὰ ἀπαιτηθῇ διὰ νὰ ὑποθιεύσωμεν τὴν μέσην ἡλικίαν τοῦ «Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ 15 ἔτη; Καὶ εἰς ποιὸν ἀποτέλεσμα θὰ κατελήγομεν, ἐάν ἀδιαφορήσωμεν πρὸ τοῦ θεμελιώδους μειονεκτήματος τῆς Ναυτιλίας μας, δπερ εἰνε τὸ ὑπερήλικον τῶν σκαφῶν της, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐκ τῆς αἵτιας ταῦτης περιωρισμένην τῶν ἐκμεταλλευσιμότητα; Θὰ μᾶς εἰνε ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει δυνατόν νὰ συναγωνιζόμεθα αὔριον τὸ «Ἀγγλικὸν πλοίον τῶν 7.000 τόνων, μὲ τὴν ταχύτητα τῶν 11 μιλίων καὶ τὴν κατανάλωσιν τῶν 17 τόνων, μὲ τῆς αὐτῆς χωρητικότητος πλοίον ναυπηγήσεως τοῦ ἔτους 1910, ταχύτητος 8 μιλίων καὶ κατανάλωσεως 24 τόνων; Παραλλήλως δὲ πρὸς τὴν εἰς δάρος μας ἀναστάτητα τῶν δρῶν κινήσεως, νὰ ἔχωμεν τὰ θαρέα ἀσφαλιστρα, τὰς συχνάς ἐκ τῆς πλαισιότητος τοῦ σκάφους ἐπισκευάς, τὰς δαπανηρὰς ἐπιθεωρήσεις, καὶ τὰς, ως ἐκ τῆς γεωγραφικῆς μας θέσεως, ἀναποφεύκους δαπάνας ἀποστολῶν καὶ παλιννοστήσεων τοῦ πληρώματος, καὶ τὰς κρατήσεις ἐκ τῆς ἐπιδημιακῆς μορφῆς ἀπαιτησεμάνιας ἀποζημιώσεων τῶν πληρωμάτων, λόγω ἀσθενείας; Καὶ ως δέτωμα πάντων τούτων τῶν ἀνυάτων ἡ μᾶλλον τῶν νοσηρῶν σημείων, τὴν εἰς δάρος τοῦ «Ἐλληνικοῦ πλοίου ἐπιδεικνυμένην διάκρισιν σημαίας;

Μὲ τοιοῦτον δηλωδή, μὲ δόρατα δηλαδὴ καὶ μὲ τόξα, θὰ ὑπερασπισμένων τὰς δέσεις μας εἰς τὴν μάχην τῆς αὔριανῆς κρίσεως, δταν οἱ συναγωνισταὶ μας θὰ χρησιμοποιοῦν δλα τὰ μέσα τῆς μᾶλλον προηγμένης πολεμικῆς τέχνης;

Ἡ φυσικὴ ἀνδρεία τῶν Αἰθιόπων, δὲν ἦτο ἀποτελεσματικὴ κατὰ τὸν ἀσφυξιογόνων τοῦ στρατάρχου Μπαντόλιο.

Τὰ ἐπιπέδωμα λοιπὸν κέρδη ἀπὸ τὴν ποθητήν καὶ πιθανήν διατήρησιν τῶν ικανοποιητικῶν ναύλων, δὲν εἰνε κέρδη ἀπηλλαγμένα θαρρῶν. «Ἐπ' αὐτῶν ἔχει ἀπαιτηθεῖς τὸ παρελθόν καὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ ως πρὸς τὸ παρελθόν, ἔχουν γνῶσιν οἱ φύλακες, δηλαδὴ οἱ ἀπὸ πολλοῦ ἀναμένοντες πιστωταῖ. Ως πρὸς τὸ μέλλον εὐχόμεθα, ἡ πρόνοια καὶ ἡ ὑγιὴς σκέψις τῶν ἐνδιαφερομένων, νὰ παίξῃ τὸν ρόλον τοῦ πλέον δυστρόπου καὶ δχληροῦ δανειστοῦ. Πρῶτος ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰνε τὸ

Κράτος. Έμόχθησε τούτο, καταφυγόν εἰς θαρρεῖαν δανειακήν έπιθέρωνται, νά δργανώσῃ ἑργα παραγωγικά. Ύφισταμενον τοιούτον, ἀπό πολλοῦ, όπως ή Ναυτιλία, είνε εύλογον νά τό περιθάλη διά τῆς ζωηροτέρας στοργής. Καὶ τί δύναται νά πράξῃ ἐν προκειμένῳ διά τήν ύποθεσήθησαν τῆς ἀνακαίνεσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ; Πρῶτον, νά συμβάλῃ, ώστε οἱ ἔτη τῆς εὐημερίας ἐλπιζόμενοι καρποὶ νά διατεθῶσιν εἰς τήν κατάλληλον ὕρων ύπερ τῶν ἀναγκῶν τῆς ποιοτικῆς θελτιώσεως. Δεύτερον νά ύποθάλψῃ νομοθετικῶς τό πνεῦμα τῆς συνεταιρικῆς συνεργασίας μεταξύ τῶν Ἐφοπλιστῶν. Διὰ τήν ἐπίτευξιν τούτου ἐπείγει ἡ ταχεῖα εἰσαγωγὴ τοῦ θεσμοῦ τῶν Ἐταιριῶν περιωρισμένης εὐθύνης (Private Company). Οθεσμὸς τῆς Ἀνωνύμου Ἐταιρείας, ὃς ισχύει παρ' ἡμῖν, δὲν προσαρμόζεται ἐπίτυχως εἰς τάς ἀνάγκας τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως. Θά ἔσται, δύθεν, νά θεομοθετηθῇ εἰδικός τύπος Ναυτικῆς Ἐταιρίας, διά τῆς συγχωνεύσεως καὶ προσαρμογῆς πρὸς τήν «Ἐλληνικήν ναυτικήν πραγματικότητα» τοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ θεσμοῦ τῶν «Company Ltd» καὶ τῶν περὶ συμπλοιοκτησίας διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, μὲ πληρεστέρας ἔγγυήσεις πρὸς διασφάλισιν τῶν δικαιωμάτων τῶν μειονφούντων συμπλοιοκτητῶν. Έκ παραλήλου, διά εἰδικοῦ νομοθετήματος, νά παρέχωνται φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ ύπερ τῶν συγκρουμένων, ἐπὶ τήν θάσει τῶν ἀνωτέρω Ἐταιρικοῦ τύπου, Ἐταιριῶν, σκοπὸς τῶν ὄποιων θά είνει ἡ ἐφοπλιστική ἐπιχειρήσεις διά πλοιῶν ἥλικιας οὐλή μεγαλυτέρας τῶν δωδεκά εἴτε τῶν.

Καὶ ταῦτα μὲν ὡς πρὸς τὸν ἔνα τῶν ἐνδιαφερομένων, τό Κράτος. Τί δὲ ὡς πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας;

Ως πρὸς αὐτούς, ἔχομεν τήν πεποιθησιν, ὅτι τό καλῶς ἐννούμενον συμφέρον τῶν ἀπαίτει καὶ προτάσσει, νά παραπιθῶσι... τῶν μοναχικῶν τῶν ἀντιλήψεων. Μικροί, ἀλλά πολλοί προσθετέοι δίδουν μεγάλο ἀθροισμα. Έξ ίσου κάμουν ύπολογίαμον δύναμιν, οἱ ἐνούμενοι μικροί πρὸς ἐπίτευξιν κοινῶν σκοπῶν. Αποτελοῦν δὲ κολοσσιαίαν δύναμιν οἱ συνδυαζόμενοι πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν μεγάλοι. Διὰ τοιούτων ἐνώσεων ἡ ἀνάγκη τῆς ἔξυγιάνσεως τοῦ τοννάς μας, θά ἀντιμετωπισθῇ ἀνέτως καὶ ἀποτελεσματικῶν.

Εύρισκομεν δυνατήν καὶ συμφέρουσαν τήν σύστασιν Ἐταιρίας μὲ μετόχους τούς συστάρωτέρους καὶ ἀνθηροτέρους οἰκονομικῶν ἐφοπλιστάς μας, μὲ πρόδρομα τήν ἀπόκτησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν. Διὰ μιᾶς τοιαύτης Ἐταιριακῆς συνεργασίας, θά ἔξησφαλίζεται ἀφ' ὃνδι μὲν ἡ ἀνεύ κινδύνων ἀπόκτησις συγχρονισμένων πλοίων καὶ ὅφ' ἔτέρους ἡ ἀνάπτυξις στενωτέρων δεσμῶν μεταξύ τῶν ἔγκυρωτέρων ἐκπροσώπων τῆς Ναυτικῆς μας Οἰκογενείας. Ή ἐπίτευξις τοῦ ημικοῦ τούτου ἀγαθοῦ, θά ἡδύνατο νά δόηγήσῃ εἰς τήν ύγιεστέραν δργάνωσιν τῆς Ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως ἐν τῷ συνόλῳ τῆς.

Θεωροῦμεν ἐπίσης δυνατήν καὶ συμφέρουσαν τήν συνεργασίαν τῶν Ἐλληνικῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου μετά τῶν πελατῶν των, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀγορᾶς νεωτέρων καὶ πλέον ἐκμεταλλευσίμων σκαφῶν.

Πιστούμεν δέ, ὅτι διόκτητης τοῦ «μοναχοθάπορου», ἐάν εὐνοηθῇ ἀπό τήν ἔξακολούθησιν τῶν συμερινῶν ναύλων καὶ ἀποκτήσῃ ἔνα μικρὸν κεφάλαιον, ἔχει συμφέρον ἀντί νά ἐκέπειθη μὲ δανειακήν ἐπιθέρων εἰς τήν περιπέτειαν τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ διά τῆς ἀγορᾶς ἐνός πλοίου second hand, νά ἐπενδύσῃ τό διαθέσιμον κεφάλαιον του, εἰς δίλιγα ἀκατοστά, ἐπὶ νέου καὶ ἀποδοτικοῦ σκάφους. Ή ἐπένδυσις αὐτή, θά τοῦ ἔξασφαλίσῃ ἔνα ἱκανοποιητικὸν τόκον ἐν ὅρᾳ οἰκονομικῆς φύσεως, καὶ ἔνα ὑπολογίσιμον κέρδος εἰς τήν περίοδον τῶν προσδόφων συναλλαγῶν.

Μὲ τό «μοναχοθάπορο» του ὁθελιόμενον κατά τό δυνατόν καὶ μὲ μερικά ἀκατοστά σκορπισμένα εἰς τήν συμπλοικτησίαν νέων σκαφῶν, τελούντων ύπο διαχείρισιν τῆς ἐμπιστοσύνης του, ὑπηρετεῖ τήν πρόδοσιν του καὶ τήν εύτυχίαν τῆς οἰκογενείας του, μεθοδικώτερον καὶ εύρυτερον.

Η ἐφοπλιστική ἐπιχειρήσις, ἀφ' ὅτου ἐνεκανιάσθη τό ύπο τῆς ἀνάγκης ἐπιθληθὲν σύστημα τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, ὅπεστη σοθαρὸν ἀποχρωματισμὸν, τοῦ κυριωτέρου τῆς χαρακτηριστικοῦ, καθ' ὃ θεωρεῖτο αὐτὸς ἡ ἀπολύτως ἰδιωτική ὑπόθεσις. Σήμερον οἰκειοθελέας καὶ αὐθόρμτως ἀπεξενώθη ἡ ἐφοπλιστική, μέρους τῆς ἀπολύτου ἔξουσίας του ἐπὶ τῆς διαθέσεως τοῦ πλοίου του, ύπερ τῆς κατευθυνόσης τήν Συνεργασίαν Ἐπιτροπῆς. Ή Συνεργασία ἔχομεν συμφέρον νά διαπρηθῇ, ἀλλὰ ἔνα θέλωμεν νά θελτιώσωμεν τήν θέσιν μας εἰς αὐτήν, διφείλομεν νά θελτιώσωμεν τά πλοῖα μας. Όφειλομεν νά καθολήσωμεν τά πλοῖα μας. Όφειλομεν νά καθολήσωμεν ἀκόμη τήν ἀσφαλιστικήν μας θέσιν. Καὶ ίσως θά ἦτο καρός τῆς σκεψιθμῶν, τήν δημιουργίαν τοῦ ἀπαιτουμένου κεφαλαίου, πρὸς σύστασιν Ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ, μὲ ἔδραν τό Λονδίνον. Μία κράτησις τριῶν πεννῶν κατά τόννον πορτίου ἐπὶ ἔκαστου ναύλου, θά μας ἔδινεν εἰς τό τέλος ἐνός ἔτους τήν θάσιν.

Πρέπει νά δργανώσωμεν τόν καλόν μας. Πρέπει οι κερδοσκοποί ἀκροβατισμοί νά δώσουν θέσιν εἰς ἐπιχειρηματικήν μέθοδον. Τό παρὸν είνε μὲ τό μέρος μας. Τό μέλλον διαγράφεται αἰσιον, ἔαν κατανοήσωμεν, ὅτι ή εὔκαιρια τῶν ἀγορῶν παρῆλθε καὶ μᾶς ὑποειπέται νά καιροφυλακτήσωμεν διά τήν εὔκαιριαν τῶν πωλήσεων. Έάν γίνωνται δίλγον συντηρητικοὶ καὶ κλειτοὶ εἰς τήν διάθεσιν καὶ διαχείρισιν τῶν ἐλπιζόμενων. Έάν ἀγαπήσωμεν καὶ ἐμπιστεύσωμεν ἀλλήλους καὶ ἐνώσωμεν προσπαθείας καὶ δυνάμεις. Έάν διά συνδυασμένων προσπαθειῶν, κατευθύνωμεν τήν δυναμικότητά μας μεθ' ὅσης ὅρμης τό ἐπράξαμεν διά τήν ποσότητα, πρὸς ποιοτικήν ἔξυψωσιν τῆς χωρητικό-

τήτος μας, δυνάμειθα νά είμεθα βέθαιοι, διτι ἐντός μιᾶς πενταετίας ὁ Ἐμπορικός μας στόλος, θά ἀνακαίνισθῇ καὶ θά θεμελιώσῃ μέλλον ἀνάλογον πρὸς τήν ναυτικήν δόξαν τῆς φυλῆς μας.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Τὸ δεκαενδέμερον

Τὸ ζωτικώτερον τῶν προβλημάτων

Θά προκαλέσῃ, πιστεύομεν, τήν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ δλων ἔκεινων, ποὺ ἐνδιαφέρονται διά τήν καλήν ύποστασιν τῆς Ναυτιλίας μας ἡ διαχειρίζονται τά διοικητικά αὐτῆς πράγματα, ὁ διαφωτιστικός πίνακ τῶν κατά χώρας ἀπώλειῶν πλοιῶν ἐθαλασσών ἀτυχημάτων κατά τήν τελευταίαν δωδεκαετίαν, τόν όποιον, χάρις εἰς τόν συνεργάτην μας κ. Μακρυμίχαλον, ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τό προηγούμενον τεύχος.

Θλιβερά πράγματα είνε τόν συμπεράσματα τά συναγόμενα ἀπό τήν ἀπλῆν τῶν ἀριθμῶν παραπτήσιν. Ή Ναυτιλία μας κατέχει τά δχι καὶ τόσον ἀξιοχήλευτα πρωτεία μεταξύ δλων τῶν σημαίων, τό δὲ κατά τά ἔτη 1935 καὶ 1936 ομηιούμενον περιωρισμένον ποσοστόν συμμετοχῆς της εἰς τάς παγκοσμίους ἀπώλειας, δσον καὶ ἀν εἰνε ἐνθαρρυντικόν, δὲν δύναται μόνον νά ἀποδοθῇ εἰς τήν ύφεσιν τῆς συχνότητας τῶν ἀτυχημάτων, ἀλλὰ καὶ εἰς τήν ἐν τῷ μεταξύ ἐπελθούσαν σημαντικήν τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος αὐξήσιν. Τό γεγονός πάντως, διτι τό 3.50% τῶν ἀπώλειων ἐπί τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας τοῦ 1931—ἐποχὴν τῆς δυντέρας μορφῆς τῆς κρίσεως—περιωρίσθη εἰς 0.81% διτι τό 1935 καὶ 0.92% διτι τό 1936, εἰνε ἀρκετά παρήγορον. Κρατούμεν δέσμαια ζηλοτύπως πάντοτε τήν ἀνωτάτην σχέδιον διαθέμα διαταξύ δλων τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, σταθερῶς δμως ἀπό τοῦ 1932 οἱ σχετικοὶ μὲ τάς Ἐλληνικάς ἀπώλειας ἀριθμοὶ περιορίζονται.

Πρώτοι οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντελήθησαν δόποσην κακήν ἐπιδρασίν ἔχουν διά τήν πίστιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τήν προαγωγήν αὐτῆς, ἀτυχημάτα καὶ δλικαὶ ἀπώλειαι, μὴ δυνάμεναι νά δικαιολογηθοῦν κατά τρόπον ἀναμφίλεκτον ἔξ αὐτῶν τῶν πράγματων. Ή θαμμιαία, ἔξ ἄλλου, ἀνακαίνιστική τοῦ πλωτοῦ ἡμῶν ὄλικοῦ προσπάθειας ήρχισεν ἡδη ἀποδίδουσα τά ἀγαθά αὐτῆς ἀποτέλεσματα, διότι δὲν ἡμπορεύεται πάροραθή τό γεγονός, διτι δχι δίλγον συνεύτεται διά τήν μεγάλην συμμετοχήν τής σημαίας μας εἰς τάς παγκοσμίους ἀπώλειας καὶ τό πεπαλαιωμένον τῶν σκαφῶν μας.

Η προσθήκη δμως εἰς τήν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας νεωτέρων πλοίων δὲν θά ἀπέθαινε τελεσφόρος διά τόν περιορισμόν τοῦ Ἐλληνικοῦ ποσοστού τῶν ἀτυχημάτων, ἀν δὲν ἔξεδηλούτο ἀπό ἔτων ἡδη κάποια σητεικτέρα ἀντιδρασίας μεταξύ τῆς τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας κατά πάσης πράξεως δυναμένης νά ἐπιθουλεύῃ καὶ νά παραπλάνῃ τό γόρτον καὶ τήν έναντι ἐμπόρων καὶ ἀσφαλιστῶν πίστιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

Ἄλλα καὶ ἔξ τῶν καλῶν ἡδη περιστάσεων ἐπελθούσαν οἰκονομικής χειραφέτησις τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ αὐτῶν ἀκόμη, τῶν ἐλαχιστῶν, οἵτινες εἰς τό παρελθόν μικράν ἐπέδειξαν φροντίδα, ίνα ἀποφευχθοῦν ναυάγια τῶν πλοίων των, δυνάμενα νά παρεξηγηθοῦν, μας παρέχει τήν θάσιμον ἐπίπεδα, διτι, χωρὶς πλέον καμμίαν ἔξαίρεσιν, δλοι οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουνοι τοῦ καλοῦ των δινόμων, ή ἐν τή δικαιολογημένην προσπάθεια των, ὅπως δημιουργήσουν τοιούτον, θά θελησουν νά λησμονήσουν μεθόδους καὶ ἀντιλήψεις, μὴ προσαρμοζόμενας πρὸς τόν σημαντικόν ρόλον, ποὺ ἡδη ἐπιτελεῖ ἡ Ναυτιλία μας εἰς τό διεθνές μεταφορικόν ἐμπόριον.

* * *

Δέν είνε δμως πάντοτε ἀρκετή ἡ καλή τῶν ἐφοπλιστῶν θέλησις διά νά προληφθοῦν τά ἀτυχημάτα καὶ νά περιορισθῇ ούτω τό ποσοστόν τῶν ἀπώλειων τῆς Ναυτιλίας μας. Τό ἔμψυχον ύλικὸν αὐτῆς, οἱ κυθερήται τῶν σκαφῶν μας εἰς τήν προσπάθειαν ταύτην καλοῦνται ἀποφασιστικῶν νά συμβάλουν. Πλεισταὶ δσα ναυάγια καὶ κατά τά τελευταία τά δεῖ φείλονται εἰς τήν ἀθλεψίαν, τήν ἀδεξιότητα, τήν ἔλλειψιν εύψυχιας τῶν ἐπί τῆς γεφύρας ἀξιωματικῶν τῆς πορείας. Έγκαταλείψεις παράκαιροι Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐλαθον χώρων, οἵτινες πικρόχολα τῶν ἔξων προεκάλεσαν σχόλια εἰς δάρος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἀτυχήματα δυνάμενα εξ αὐτῶν τών περιστατικῶν των ν' ἀποφευχθοῦν, δὲν προελθοφθάσιν. Χωλαίνει ἀτυχῶς, τό ἐτονίσαμεν καὶ δλοτο, ή ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἐπαγγελματική διαπαταγώγησης τῶν ναυτιλούμενων μας, ύστερει κατά πολὺ ἡ κατάρτισις αὐτῶν ἔναντι τῶν ξένων συναδέλφων των.

Οσον καὶ ἀν τό πλωτόν ήλικον είνε ύπερηλικον δέν είνε πάντοτε καὶ ύπευθυνος ή ἡλικίας ἐνός σκάφους διά τήν καταβύθισιν του καὶ μάλιστα τήν ἐπί βράχων, ή ἐπί ἄλλων πλοίου, δπως συνήθως συμβαίνει, πρόσκρουσιν αὐτοῦ. Τά σφαλμάτα εἰς τήν ναυσιπλοίαν είνε αι συχνότεραι αἰτίαι τῶν ναυαγίων καὶ τά σφαλμάτα αὐτά διαπράττονται φυσικά ἀπό τούς κυθερώντας τά πλοία. Διατι ἀρά γε η Συνηδρία ή ἡ Ἰταλική Ναυτιλία, ἀφού καὶ αὐτά συγκαταλέγουν εἰς τήν δυνάμιν των ἀρκετά ύπερηλικα φορτηγά σκάφη, διά να μὴ ἀναφέρωμεν τήν Δανικήν ή τήν Αγγλικήν, δὲν έμφανίζουν καθ' δλην τήν δωδεκαετίαν τοῦ 1925—1936 παραπλήσια ποσοστά ἀπώλειων, ἔστω καὶ κατά τί

κατώτερα τῶν ίδικῶν μας; Οἱ σχετικοὶ μὲ τάς χώρας αὐτάς ἀριθμοὶ συγκρινόμενοι μὲ τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπέχουν τὸν, ὅστε νὰ δύναται τις ν' ἀποδώσῃ τὴν καταπληκτικήν μεταξύ τῶν διαφοράν, δῆκα μόνον εἰς τὴν παλαιότητα τῶν σκαφῶν μας, ἀλλὰ εἰς τὴν ἀδεξιότητα πολλῶν ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας αὐτά. Τῆς Σουηδικῆς ναυτιλίας, φέρ' εἰπεῖν, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀπωλειῶν ἐπὶ τῆς χωρητικότητὸς τῆς, τῆς μὴ ἀφισταμένης εἰς σύγκον καὶ πολὺ τῆς Ἑλληνικῆς, διὰ τὸ 1936 ἦτο μόνον 0.07%, ἐνῷ καὶ διὰ τὰ προηγούμενα ἔτη σπανίως ὑπερέθη τὸ 1%. Τῆς Ἱατλικῆς Ναυτιλίας ἐπίσης διὰ τὸ 1936 ἦτο 0.18%, ἐνῷ τῆς Ἑλληνικῆς 0.92%.

Κατὶ τὸ σαθρὸν πρέπει νὰ ἐνυπάρχῃ εἰς τὴν δλῆν αὐτὴν ὑπόθεσιν τῆς ουχινότητος τῶν Ἑλληνικῶν ναυαγίων. "Αν διὰ τὸ 1931 ἡ ὁξύτητα τῆς κρίσεως παρέσυρεν ὠρισμένους πλοιοκήτας, γνωστοὺς εἰς τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν, εἰς πράξεις, αἵτινες ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν εἰς δολίαν προσάρεσιν ἀπεδόθησαν, διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, ὅτε τὰ πλοῖα ἡρχισαν ἀνατιμώμενα καὶ οἱ ἐργασίαι ἐθελτιοῦντο σταθερῶς, διατί νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὴν παρανέσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ του ἐπῆλθε ναυαγίον σκάφους τινός; Τὸ σαθρὸν πρέπει μᾶλλον ν' ἀναζητηθῇ ἔν τινι μέτρῳ εἰς τὴν παλαιότητα τῶν πλοίων, κυρίως ὅμως εἰς τάς ἀθλεψίας καὶ τὰ σφάλματα τῶν πλοιάρχων. Καὶ ἀν' ἀκόμη κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη θελτιοῦθη, διατί νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὴν παρανέσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ του ἐπῆλθε ναυαγίον σκάφους τινός; Τὸ σαθρὸν πρέπει μᾶλλον ν' ἀναζητηθῇ ἔν τινι μέτρῳ εἰς τὴν παλαιότητα τῶν πλοίων, κυρίως ὅμως εἰς τάς ἀθλεψίας καὶ τὰ σφάλματα τῶν πλοιάρχων. Καὶ ἀν' ἀκόμη κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη θελτιοῦθη, διατί νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὴν παρανέσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ του ἐπῆλθε ναυαγίον σκάφους τινός; Τὸ σαθρὸν πρέπει μᾶλλον ν' ἀναζητηθῇ ἔν τινι μέτρῳ εἰς τὴν παλαιότητα τῶν πλοίων, κυρίως ὅμως εἰς τάς ἀθλεψίας καὶ τὰ σφάλματα τῶν πλοιάρχων. Καὶ ἀν' ἀκόμη κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη θελτιοῦθη, διατί νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὴν παρανέσει τοῦ ἐφοπλιστοῦ του ἐπῆλθε ναυαγίον σκάφους τινός;

Δὲν πρόκειται ἄλλως τε περὶ μόνον τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν πλοίων. "Ισως ἔνα ναυάγιον, ὅταν δὲν ὀφείλεται εἰς κακόδουλον πρόβεσιν νὰ είναι κάτι τὸ μοιράον, τὸ ἀναπόθευκον πολλάκις, ὅπως καὶ τὰ σφάλματα τῶν πλείστας περιπτώσεις, ἀφοῦ κανεὶς δὲν είνει ἀλάθητος, νὰ δικαιολογοῦνται μέχρις ἐνὸς σημείου, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ συγχωροῦνται. Εἰνε τόσον σκληρὸν καὶ τόσας ταλαιπωρίας περικλείει τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἡ πάλη κατὰ τῶν στοιχείων τῆς φύσεως! Αἱ συχναὶ ὅμως ἀδραίσι, αἱ θλάσαι τῶν φορτων, οἱ ἀδέξιοι χειρισμοὶ, ἡ ἄγνοια στοιχειώδων ὑποχρεώσεων ἔναντι τῶν φορτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν εἰνε τὰ συγχότερα κρούσματα, ποὺ καθημερινῶς ἔγγραφονται εἰς τὸ παθητικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἀκριθῶν πρέπει νὰ στραφῇ ἡ προσοχὴ τῶν πλοιάρχων μας. Διὰ νὰ ἐφελκύσῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τὴν ἀπόλυτον ἐμπιστούντην τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, διὰ νὰ ἀναζητῇ εἰς οἷαν θαθμίᾳ ἐκτιμήσεως εὐρίσκονται σήμερον τὰ Σκανδιναϊκά πλοία καὶ αὐτά τὰ Γιουγκοσλαβικά, φροντὶς ἐξαιρετική καὶ προσπάθεια ἀδιάλειπτος δέον νὰ καταβληθοῦν.

Τώρα ποὺ ἡ Ναυτιλία μας ἔργαζεται ἰκανοποιητικῶς, ἥδη ὅτε αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπήλαγησαν ἀπὸ τὴν ἀγονίαν τῆς κρίσεως, καὶ τάς γνωστάς οἰκονομικάς στενοχωρίας, μοναδική μάς παρέχεται ἡ εύκαιρια νὰ διορθώσωμεν τὰ κακῶς κείμενα, νὰ ὀργανώσωμεν τὴν Ναυτιλία μας καλύτερον, νὰ ἐξυφάσωμεν τὴν πίστιν της, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀπὸ πάστης πλευρᾶς χειραρθρήσιν της. Τὸ «Γκράκ Φλαγκ» πρέπει νὰ παύσῃ νὰ είνει συνώνυμον τῆς κατωτέρητος εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν. Πρέπει νὰ ναυλώνωνται τὰ πλοιά μας ἀλευθέρως εἰς πᾶσαν περιστασιν, εἰς κάθε ἀγοράν καὶ ισοτίμως μὲ τὰ ἔνα, νὰ προτιμῶνται ἀκόμη καὶ ἡ ἀπασχόλησις των νὰ μὴ ἔξαρτάται ἀπὸ τὴν ἐξεύρεσιν ζενῆς χωρητικότητος. Μὲ κόπον πολύν καὶ μεθυσάς μεγάλας θὰ κατακτήσωμεν τὴν ἐμπιστούντην τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου πρός τὴν σημαίαν μας. Τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος οὖν τῷ χρόνῳ θὰ λησμονήθουν. Τὰ καλά ἀποτελέσματα δύο η καὶ περισσότερων ἔτῶν δύνανται νὰ θελτιώσουν τὴν ἀσφαλιστικήν μας θέσιν, η ἔλλειψις δὲ κάθε παραπόνου καὶ κάθε ἀπατήσεως ἀπὸ μέρους τῶν φορτωτῶν θὰ ἀναγάγῃ τὸ γόντρον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐμπρέπουσαν αὐτῷ θέσιν. Ἐφοπλισταὶ καὶ πλοιάρχοι στενῶς πρέπει νὰ συνεργασθῶνται πρός τὸ σκοπὸν αὐτῶν, ἀπὸ κοινοῦ νὰ καταβάλλουν τὴν προσπάθειαν, ἀφοῦ κοινὴ δι' αὐτούς είνει καὶ ἡ ὑπόθεσις τῆς ἐδραιώσεως τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

"Αν ἔχουν ὑπ' ὅψιν τῶν, ὅτι δὲν θὰ διατηρηθῇ ἐπ' ἀπειρονὶ ἡ ἀθρόα ζῆτησις χωρητικότητος, ὅστε οἱ φορτωταὶ νὰ παραβλέπουν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των ζητήματα σημαίας καὶ καταλληλότητος σκάφους. Θὰ ἐπανελθῇ ἡ περιόδος τῶν δυσχερειῶν, ὅτε καὶ πάλι ξένα καὶ ίδικά μας σκάφη θὰ προσφέρονται πληθωρικῶς καὶ θὰ ἀναζητοῦν ἐργασίαν. Ἀφοῦ δὲ προώρισται τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον νὰ ἀπασχολήσται εἰς τάς μεταξύ ἔνων χωρῶν μεταφοράς, ἀφοῦ η μικρά ἐθνική μεταφορική κίνησις δὲν ἥμπορει νὰ τὸ συντηρήσῃ, ἀνάγκη ὑπάρξεως διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας είνει νὰ ἀναπτυγχώσωμεν τὸ μειονέκτημα τῆς ἐλλειψεως ἐπαρκῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν, διὰ τῶν πλεονεκτημάτων τῆς καλῆς δρυανώσεως τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ἀπειροτήτου συμπλοκής τῶν φορτωτῶν, τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ἡμιῶν ὄλικοῦ, τῆς διαπαδαγγήσεως ἐμψύχου ὄλικοῦ συνειδήτου, πειθαρχημένου,

μορφωμένου, ισαείως πρὸς τὰ ἔνα πληρώματα. Μόνον οὕτω θὰ σταθῶμεν ἐμποροναυτικῶς. Θὰ προωθήσωμεν τὴν ἔθνικήν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας.

"Αλλὰ τὴν προσπάθειαν αὐτὴν καλεῖται χάριν τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τῆς Ναυτιλίας μας νὰ ὑποθοηθῆσῃ ἐν τῇ ἀρμοδιότητὶ του καὶ τὸ Κράτος. "Αν εἰς τὸ παρελθόν τοιαύτην ἐστιμένωσε συχνότητα ναυαγίων ή σημαία μας ἵσως καὶ νὰ ὀφειλετοῖ εἰς τὴν ἀποουσίαν κάθε ἐλέγχου καὶ πάσης κυρώσεως. Τὸ Κράτος είχε ρητὴν ὑποχρέωσιν νά ἔφορεύ καὶ νὰ ἔρευνῃ ἔγκαιρως καὶ ἔπισταμένως τὰ περιστατικά τῶν ναυαγίων καὶ νὰ καταλογίζῃ τὰς εύθυνας, ἐφόσον ὑφίσταντο τοιαύται. Καθ' ἦν στιγμὴν ὑποθεσίεις ὀλικῶν ἀπωλειῶν πλοίων ἀπετελματοῦντο εἰς τὸ στάδιον τῶν ἀνακρίσεων καὶ αἱ ἐπὶ αὐτῶν ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε. Ν. ἔχρονιζαν, διότι ἡ κρατικὴ παρέμβασις ὑπαρκοῦσσε εἰς τὸν ὑπόθεσεων, ὅταν οἱ ἀρχαρχοὶ παρέμβαντο τῶν ὑποθέσεων, ὅταν οἱ ἀρχαρχοὶ παρέμβαντο τῶν ὑποθέσεων, ὅταν οἱ στιγμὴν ὑπαρκοῦσσε εἰς τὸν ὑπόθεσην, διότι ἡ σημαία τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ χωρὶς τὴν παράστασιν, κατὰ τὰ ἐν τῇ ένετη κρατοῦντα, ἐμποροπλοίων τῶν ἀνωτέρων μορφώσεως καὶ ἔγνωσμένου κύρους, φυσικοῦ ἦτο ἡ ἀτιμωρίας αἱ τοῦ ποινικῶν ἐνεχομένους καὶ ἡ ἐλλειψις πάσης ἀλλῆς ήθικῆς κυρώσεως διὰ τοὺς ἔστω καὶ χωρὶς τὴν δολίαν προσάρεσιν μὴ ἐπιτελέσαντας μετά προσοχῆς καὶ εύψυχιας τὸ καθῆκόν των πλοιάρχους, νὰ ἐπιφέρουν τὴν συχνότητα τῶν ναυαγίων.

Πιοτεύουμεν ἀκραδάντως, ὅτι ὁ συνεχῆς ἔλεγχος καὶ ἡ ἀμεσοστοιχία τῆς ἀρμοδιούς κρατικῆς ὑπηρεσίας, ἀρτίως ὅμως συγκροτημένης ἀπὸ πρόσωπα πείρας καὶ εἰδικῆς μορφώσεως εἰς κάθε περιστασιν ναυαγίου καὶ ἡ ἔγκαιρος παραδειγματικὴ τιμωρία τῶν υπευθύνων σημαντικῶς θὰ συνέτειναν εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν ἀπωλειῶν. Δὲν πρόκειται μόνον περὶ τῶν περιπτώσεων ναυταπάτης, ἀλλὰ καὶ περὶ τοῦ ἔκ σφάλματος τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀλλῆς ήθικῆς κυρώσεως διὰ τοὺς ἔστω καὶ χωρὶς τὴν δολίαν προσάρεσιν μὴ ἐπιτελέσαντας μετά προσοχῆς καὶ εύψυχιας τὸ καθῆκόν των πλοιάρχους, νὰ συπέρευσην τὴν συχνότητα τῶν ναυαγίων.

Κατὰ τῶν υπευθύνων κάθε ναυαγίου, ἀναλόγως τοῦ θαθμοῦ τῆς εύθυνης καὶ τῶν περιστατικῶν νομίζουμεν ἐπιθεθλημένην τὴν ἐπιθολήν τῆς ἐπαγγελματικῆς των σταδιοδρομίας καὶ ἡ στέρησις τοῦ διπλώματός των ἐπὶ μακρὸν ἡ δλίγον χρονικὸν διάστημα εἰνε πράξεις ὑπαγορεύμεναι ἀπὸ τὴν σκοπιμότητα τοῦ παραδειγματισμοῦ. Γνωρίζουμεν πλοιάρχους, οἵτινες, ἐνῷ εἰς θαρρὸν υπέπεσαν παράπτωμα καὶ ἐκριθῆσαν ὑπευθυνοῦ διά τῶν ἀνακρίσεων, ἐπανέρχονται ἀμέσως εἰς τὴν υπηρεσίαν καὶ ἀναλαμβάνουν ἐλαφρὰ τῇ συνειδήσει τὴν διοίκησην ἀλλού σκάφους. Εἰνε συμπατριώται ἡ συγγενεῖς τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ δι' αὐτούς, ὡς γνωστόν, τὰ πάντα, ἀτυχῶς, εἰνε συγχωρητέα.

"Αν ὅμως οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν συναισθάνωνται τὸ κακὸν ποὺ προσγίνεται εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τῆς τοιαύτης τακτικῆς των, ὃν δὲν κήδωνται αὐτοὶ τῶν ἴδιων περιουσιῶν των, τὸ Κράτος κηδόμενον τῆς ὑπολήψεως καὶ τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀπαγορεύσῃ τὴν ναυτολόγησιν ἀλληματικῶν ναυαγησάντος πλοίου πρὸς ἡ οὗτοι ἐκκαθαρίσουν τὴν θέσιν των διὰ τῶν ἀνακρίσεων; Αἱ ἀνακρίσεις, θεσμῶς, αὐταὶ πρέπει νὰ είναι ἀμεσοί, ἵνα μὴ ταλανίζωνται ἀδικαιολογήτως οἱ ἀμέτοχοι εύθυνῶν. Πάντως καὶ ὅταν τὸ ναυάγιον διαπιστωθῇ ὅτι προηλθεν ἔξ, ἀθλεψίας ἡ ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος αἱ κυρώσεις ἐπιθάλλεται νὰ είναι αὐστηραί, παραδειγματικαὶ. "Οταν ὁ κάθε πλοιάρχος ἡ νὰ ναυτίλος ἀλληματικός ἔχουν ἐπίγνωσιν τῶν κυρώσεων αὐτῶν, ποὺ θὰ ἐπισύρῃ τὸ σφάλμα των κατὰ τὴν χραξινή τῆς πορείας καὶ τὴν δηλητή τὸν ναυαπλίον, προσεκτικώτεροι θὰ καταστοῦν διότι θὰ γνωρίζουν, ὅτι θὰ στερηθοῦν τοῦ ἔπαγγέλματος των, ὅτι κάποιο μελανόν, ἀνεξίτηλον σημεῖον θὰ φέρῃ ὑπηρεσία των.

"Ας λάθωμεν καὶ ἐν προκειμένῳ ως παραδειγματικό τὸν Ἀγγλικόν σκάφους. Τὸ «Board of Trade» ἐπιλαμβάνεται ἀμέσως τῆς ὑποθέσεως, αἱ ἀνακρίσεις διενεργοῦνται παρ' ἔξειδικευμένων κρατικῶν λειτουργῶν, ἡ ἐκδίκασις τῶν υπευθύνων διεξάγεται δημοσίᾳ καὶ τὰ προτίμωτα τῆς δίκης δχι μόνον προσλαμβάνουν εὔρειαν δημοσίᾳ.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

τητα και αποτελούν αντικείμενον σχολίων τοῦ εἰδικοῦ τύπου, ἀλλά και ως ὑποδείξεις χρησιμεύουν διὰ τὸ Κράτος διὰ τὴν ληψιν τῶν καταλήλων προληπτικῶν μέτρων, ἐφόσον ἐκ τῆς διαδικασίας ἥθελον διαπιστωθῆ ἐλλείψεις τινές εἰς τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ τὴν ὅλην ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας τῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν.

Ίδιαιτέρων ὅλως ἀποδίδομεν σημασίαν εἰς τὸ ζήτημα τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀτυχημάτων τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀποτελεῖ ίσως τὸ ζωτικώτερον τῶν παρ' ἡμῖν ἐμποροναυτικῶν προβλημάτων. ὅμεον συνάρτησιν ἔχον μὲν αὐτὴν τὴν διοικητικὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ὁργάνωσιν καὶ τοῦ ὄποιου ἡ ἱκανοποιητικὴ ἐπίλυσις προώριστα ἀπροσμέτρητα νὰ προσπορίσῃ ὀφελήματα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν. Ὅποιοισαν δὲ τοῦ ποσοστοῦ τῆς συμμετοχῆς τῆς σημασίας μας εἰς τὸν πίνακα τῶν κατὰ τὸν ὄπλασσαν ἀπαλειών τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἀμεον τὸ ἔχη ἀποτέλεσμα τὴν ἀνακούφισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς ποικίλας ἀσφαλιστικὰς ἐπιθεράπουλεις καὶ τὴν διεύρυνσιν τῆς δράσεώς του πρὸς ὅλας τὰς ἀγοράς, ὅπου πλέον ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν φορτωτῶν θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀδιάστον καὶ ἀπρόσκοπτον ἀπασχόλησιν του. Κάθε προσπαθεία καὶ κάθε θυσία ἀς καταβληθοῦν παρ' ὅλων τῶν ἀποζώντων ἀπὸ τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν προκοπὴν τῆς, ἵνα ἡ ἀνωτέρα πάσης ἄλλης ἐπιδίωξις αὐτῇ καταστῇ πραγματικότης.

Χάριν αύτοῦ τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας

Προσφιλές κατέστη τῶν στηλῶν αὐτῶν τὸ θέμα τῆς ἀρτίας ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τοῦ ἐμψύχου τῆς Ναυτιλίας μας ὄλικοῦ. Σχολιάζοντες ἀνωτέρω τὴν συχνότητα τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν ἀτυχημάτων καὶ συγκρίνοντες τοὺς σχετικούς μὲ τὰς ἄλλας χώρας ἀριθμούς, κατεδείξαμεν ἀρκούντως, πιστεύομεν, τὴν κεφαλαιαδὴν συμβολὴν τῶν ναυτιλῶν, ιδίᾳ, ἀξιωματικῶν εἰς τὴν μεγάλην προσπαθείαν, ἵτις πρέπει ν' ἀναληφθῇ, διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὸν περιορισμὸν εἰς φυσιολογικῶτερο δριστικὸν ὅλικῶν ἀπωλειῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀδιάριῶν τῶν πλοίων μας. "Ισως αὐτὸ τὸ μέλλον τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας, αὐτή ἡ θέσις τῆς εἰς τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόριον νὰ ἐξαρτῶνται κυρίως ἀπὸ τὴν ἱκανοποιητικὴν τοῦ ζωτικοῦ τούτου προβλήματος ἀντιμετώπιον.

Κατὰ τὰ τρία προσεχῆ ἔτη ὑπολογίζεται, δτι ποσὸν πλέον τῶν ἔξι ἀκατομμύριών λιρῶν θὰ διατεθῇ ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ τὴν πρόσκτησιν νεωτέρων σκαφῶν. Τὸ πλωτὸν, δηλαδή, τῆς Ναυτιλίας μας ὄλικὸν προώρισται, ἐφ' ὅσον καὶ αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτρέψουν, νὰ ἀνανεῳθῇ κατὰ τὸ πρότον ριζικόν, θετιούμενής αἰσθήτως τῆς μέσης ἡλικίας τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Καθ' ἡνὶς ὅμως στιγμὴν τόσα διγκώδη πρόκειται νὰ διαθέσωμεν καὶ πάλιν κεφάλαια καὶ ἐνῷ ἡ τοιαῦτη ἀνακανιστικὴ προσπάθεια ἀποθέλεπει κυρίως εἰς τὴν διασφάλισιν τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, εἰς τὴν ἕδρασιν τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς αὐτό, εἰς τὴν ἀποφυγὴν τέλος τῶν ζημιῶν εἰς τὰ φορτία, ἀναποφεύκτων πολλάκις διὰ τὸ ὑπερηφανούς σκάφος, δὲν ἥθελήσαμεν ἐκ παραλήλουν ν' ἀντιμετωπίσωμεν, παραδειγματιζόμενοι ἔστω ἀπὸ τὰς ἑνακαίς ναυτιλίας, τὸ ἐπίοντος σοθάρων ζήτημα τῆς διαπαδαγωγῆσεως ἀξιωματικῶν, ἱκανῶν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς νὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἀνωτέρων ἐπιδίωξεων.

"Ἀκατανόητος εἶνε δι" ἡμᾶς ἡ ἐν προκειμένῳ ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀκόλουθουμένη τακτική. Ἐπενδύουν σχεδόν τὸ ἄπαντον τῶν περιουσιῶν των, ἀναδεχόμενοι βαρυτάτας ἀκόμη ὑποχρεώσεις, εἰς τὴν τόσους ἀπροθλέπτους κινδύνους περικλείουσαν καὶ μὴ ὑποκειμένην εἰς τὸν ὄμεον καὶ προσωπικὸν ἔλεγχον τῶν ἐφοπλιστῶν, θαλασσῶν ἐπιχειρήσιν, ἐνῷ ἐξ ἄλλου, δὲν φαίνονται οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ν' ἀνησυχῶν διὰ τὰς χειρας, εἰς ἃς προώρισται ν' ἀναθέσουν κατὰ κύριον λόγον τὸ ἔργον τῆς ἀσφαλοῦς τῶν πλοίων των κινήσεως, τῆς διεκπεραιώσεως καὶ τῆς καλής διαχειρίσεως τῶν ἐκ τῆς πρωτοθουλίας τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν ἐξαρτωμένων συμφερόντων τῆς πλοιοκτησίας.

Εἰς μόνην τὴν ἴδιαν μας Ναυτιλίαν παρατηρεῖται τὸ καταπληκτικὸν φαινόμενον τῆς διογκώσεως τῆς χωρητικότητος, πέ-

ρων ἴσως κάθε δρίση, τῆς διευρύνσεως τῆς δράσεώς της πρὸς ὅλας τὰς θαλάσσας, τῆς ἀποτόμου ἐπαυξήσεως τῆς μέσης χωρητικότητος τῶν πλοίων της, καθ' ὃν χρόνον ἐξ ἀντιθέτου τὸ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν διασχειρίζομένων καὶ κυθερώντων τὸν ὑπερμεγέθη ἀπό τὸν στόλον, τῶν ναυτίλων καὶ μηχανικῶν, ἀξιωματικῶν παρέμενεν εἰς τὴν αὐτήν, ἀν μὴ καὶ κατωτέρων τῆς προπολεμικῆς, θαθμίδας.

Παραπονοῦνται πολλάκις οἱ ἐφοπλισταὶ μας καὶ ἐντόνους διατυπώνουν διαμαρτυρίας διὰ τὰ σφάλματα τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν των. Συχνά μέχρις ἡμῶν ἔφθασεν ἡ ἀγανακτησίας των, διότι ὁ πλοίαρχος ἐνὸς σκάφους των κατὰ τὴν προσάραξιν, τὴν ἀδιάριαν ἡ τὰς διενέξεις μὲ τὸν φορτωτάς δὲν ἐτήρησαν ἐξ ἀγνοίας ἴσως την οἰαν θά ἐπρεπε τακτικὴν προσκοπίσεως τῶν συμφερόντων των. Ἐπικρίνουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν μας καὶ εἰς αὐτὴν ἀποδίδουν ὄλας τὰς δικαιοδότητας καὶ τὰς παραλείψεις των;

Παρουσιάζει ἡ Ναυτιλία μας ουχινότητα θλιβεράν ἀτυχημάτων, παραπονοῦνται τὰ «Clydes» διὰ τὰς ἐγειρομένας ἀπαιτήσεις τῶν φορτωτῶν καὶ διὰ τὰς ζημίας ἐξ ἀδεξίων χειρισμῶν εἰς τὰ κρηπίδωματα, φαρόπλοια κλπ., ἐπικρίνεται ἡ κατωτερότης τοῦ ἐμψύχου ὄλικου μας ἐναντὶ τῶν ἑνακαίων ναυτιλούμενών, ἐπιζητεῖται ἡ θετικότης τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς σημασίας μας, ἐπιδιώκεται ἡ συμμετοχή της εἰς τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον νέων ἀγορῶν, τὰς δοπίας ἔχουν ἡδη κατακτήσει διὰ τῆς ἀριστής ουγκροτήσεως των ἄλλων ναυτιλίας, καὶ τέλος ἀξιούμενον νὰ λεγώμεθα μεγάλη ἐμποροναυτική δύναμις, δῆλα δὲ αὐτὰ μὲ ποια ἐφόδια ὄλαχον υλικόν;

Καὶ διὰ μὲν τὴν ὄργανωσιν τῆς παρ' ἡμῖν ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ πολλά μέχρι σήμερον ἐπετελέσθησαν καὶ ἐπιτελοῦνται ἡδη. Ἐπείζομεν διότι ὁ καλὸς Θεός τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ὑποθοηθῇ τὰς προσπαθείας τῶν νεωτέρων ἐφοπλιστῶν μας ἀπὸ τὸ πλευρᾶς αὐτῆς. Διὰ τὸ ἐμψύχου ὄλικον μας ἐναντὶ τῶν νεωτέρων ἐφοπλιστῶν μας ἀπὸ τὴν πλευρᾶς αὐτῆς. Διὰ τὸ ἐμψύχου ὄλικον μας ἐναντὶ τῶν νεωτέρων ἐφοπλιστῶν μας ὅλης της παραδίδωμεν, οὐδὲν ἡλαχιστὴν ἀνησυχίαν. Ἀπὸ τὴν «πλώρην» καὶ τὸ «στόκολο» ἐξήρχονται οἱ «καπεταναῖοι» καὶ οἱ «μαστόροι» προπολεμικῶν, σκληρότερον ίσως τῶν σημερινῶν προπαδευμένων εἰς τὸ ἐπάγγελμά των μὲ τὰς μικράς γραμματικάς των γνώσεις, τὴν ίδιαν προέλευσιν ἔχουν καὶ τὰ νεωτέρων τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, πλὴν ἔξαιρέσεων τινῶν. Εἰς τὴν γέφυραν οἱ δόκιμοι ναυτίλοι λαμβάνουν τὰ νάματα καὶ τῆς θεωρητικῆς των μορφώσεως, χωρὶς νὰ φοιτήσουν εἰς καμμίαν σχολὴν, χωρὶς νὰ διακούσουν συστηματικῶς σειράν τινα ἀνωτέρων μαθημάτων, πλὴν τῶν εἰς τὰ γνωστά προπαδευτήρια πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος παραδιδούμενών, εἰς τὰς νυκτερίνας σχολὰς καὶ τὸ μηχανοστάσιον κατόπιν, οἱ μηχανικοί μας καταρτίζονται τεχνικῶς διὰ δύνανται νὰ παρακολουθήσουν τὴν ἔξελιξην τῆς ἐπιστήμης των — περὶ ἐπιστήμης πρόκειται — καὶ νὰ καταστοῦν τὰς δύλονέν συγχρονιζομένας τῆς μηχανικῆς εἰς τὴν θαλασσαν.

Παρ' ὅλην ὅμως τὴν πτωχείαν τῶν μέσων, ποὺ ὀνέκαθεν διετέθησαν διὰ τὴν ἐπαγγελματικήν διαπαδαγώγησιν τῶν Ἑλλήνων ναυτιλούμενών, παρ' ὅλην τὴν ἐπιδειχθεῖσαν εἰς τὸ παρελθόν ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τοὺς ἐφοπλισταὶς ἀδιαφορίαν περὶ τὴν κατάρτισιν τῶν στελεχῶν τοῦ E. N. διεθείλομεν νὰ δομολογήσωμεν, δὲ πάν δι, οἱ «Ἐλλήνες ναυτίλοι καὶ οἱ μηχανικοί ἀξιωματικοί κατώρθωσαν, εἰνὲ ἔξιον ιδιαιτέρως ἐκτιμήσεως, ἀν μὲν καὶ θωμασμοῦ. Πιωχοὶ θιοπαλαισταὶ εἰς μικράν ἡλικίαν εἰσῆλθον εἰς τὰ πλοῖα μὲ μόνα τὰ ἐφόδια τὴν ἀγάπην πρὸς τὸ ἐπάγγελμα καὶ τὴν ιδιοφυίαν των. Εἰργάσθησαν σκληρά ἐπὶ σειράν ἐτῶν, προσπαθοῦντες μὲ τὴν ἐλαχιστὴν ἐγκυκλοπαδικήν των μόρφωσιν νὰ κατανοήσουν καὶ τὰ δυσκολωτέρα τῶν τεχνικῶν προβλημάτων τοῦ ἐπαγγέλματος των. Ἐπέτυχαν τέλος νὰ λάθουν τὸ δίπλωμα καὶ προσαγόμενοι θαθμήδων εἰς τὰς ἀνωτέρας θαθμίδας, τῆς

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
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ**

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

Μέγαρον Ἡλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος ὥροφος 22-23)

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 42-633

ναυτικής ιεραρχίας διοικούν σήμερον τά πλοιά μας και διαχειρίζονται τά συμφέροντα τών πλοιοκτητών με δσας διαβέτουν γνώσεις και ίκανότητα, πάντα όμως με αύτοθυσίαν. Τί δύναται τις νά απατήση όποιον πλοιοκτητής των όποιων την μόρφωσιν έναπεθέσαιμεν είς την ίδιαν έκάστου πρωτοβουλίαν και την μικράν ή μεγάλην άντιληψίν των;

Τώρα, όμως, γοργώς και σταθερώς ή Ναυτιλία μας χωρεῖ πρός την άνασυγκρότησην. Τά πάντα προσιωνίζουν λαμπρόν τό μέλλον αύτης. Τά πλοιά μας άντιμετωπίζουν είς τὸν θαλάσσιον στίθιον τά σκάφη προηγμένων ναυτιλιών, έπικυνθών συναγωνιστῶν, με δργάνων και έσωτερηκήν διοίκησιν ύποδειγματικήν. Οι έφοπλισταί μας χειραρχείουν οίκονομικῶν στρέφονται με την διακρίνουσαν αυτούς έπιχειρηματικήν δρμήν πρός την άποκτησην νεωτέρων μονάδων. Η Έλληνική φορτηγός Ναυτιλία συγκαταλέγεται είς την δύναμιν και την δργάνων της έπιχειρησίες ύποδειγματικάς, άξιούσας και πολύ δικαίων νά κατέχουν σημαντικήν θέσιν μεταξύ της παγκοσμίου ναυτιλίας των «τράμπς». Δέν είνε καθήκον έπομένως τών έφοπλιστών μας νά στρέψουν την προσοχήν των και είς τό δημιουργόν ήλικον; Τού ίδιου αύτών οίκου την δργάνων έπιμελούνται φροντίζοντες, όπως οι νέοι, τούλαχιστον, οι άνριανοι διαχειρίσται τών περιουσιών των, κατέχουν έν πάση πληρότητα τά στοιχεία της έπαγγελματικής μορφώσεως, τού ήθους και της εύπρεπους άκομη έμφανσίσεως.

Μετά τινα έτη τό πλείστον τών κυθερώντων σήμερον από γεφύρας και είς τό μηχανοστάσιον τά πλοιά μας θά έχουν άποσυρθή, απόμαχοι πλέον τού κύματος, της ένεργου ύπηρεσίας. Νέον αίμα εκ τών κάτω θά ειδέλθη είς τό Εμπορικόν μας Ναυτικόν, διά νά συμπληρώσῃ τά κενά. Τού νέους αύτούς, δέν θά ήτο δρά γε δυνατόν πρίν ή τοις άναθέσωμεν ύπεύθυνον έπι τών πλοιών ύπηρεσίαν, νά προκίσωμεν με την θασικήν έκεινήν θεωρητικήν μόρφωσιν και την δργάνων τού ήθους, πού θά τούς άνεδεικνυες «πολλώ κάρονα» τών σημειώνων στελεχών; Τί τό δυσκατόρθωτον πρέπει νά γίνη πρός τούτο; Τό πολύ δύο ή τρεῖς σχολαί κατά τό ύποδειγμα τών δέντων τοιούτων, ένα μικρόν έκπαιδευτικόν πλοιόν, δλγή καλή θέλησις και μία δημιουργική πρωτοβουλία. Νά πιστεύσωμεν, ζτη μέσα είς τούς κόλπους της Ναυτιλίας μας άπελτεν ή θέλησις και ή πρωτοβουλία δι' ένα τοιαύτη σκοπιμότητος έργον; Νά πιστεύσωμεν, ζτη έχηντλημή μεταδύ της έφοπλιστικής μας τάξεως ή ύπερτέρα έκεινη πνοή πρός έπιτελεσιν ένος καθήκοντος πρός την ναυτιλλούμενην οίκογένειαν;

"Ας μή περιμένωμεν τά πάντα από τό Κράτος, "Εχει τόσας άλλας πλέον έπειγούσας και γενικωτέρου χαρακτήρος ύποχρεώσεις, ώστε νά μή δύναται πρός τό παρόν τούλαχιστον ν' άντιμετωπίσῃ έκ τού προϋπολογισμού του τοιαύτα ζητήματα. Οι έφοπλισταί μας, οι πλούσιοι — δόξα τώ Θεῷ έχουμεν ἀρκετούς και είς τά χειλη μας έρχονται πλείστα σσα δύνματα — δύναται άκινδνος διά τών οίκονομικήν των ύπόστασιν, νά διαθέσουν τ' άναγκαιούντα ύλικα μέσα διά την ίδρυσιν τών ναυτικών σχολῶν και την δέντρας πλέον έπειγούσας της λειτουργίας των. Από τό Κράτος άς ζητηθή ή ήθική του άρωγή, ή θεομοθήτησις τών σχετικών με την διοίκησιν τών σχολῶν και ή έξεύρεσις τού καταλλήλου διδακτικού προσωπικού. Οι εύγενεις μεταδύ τών έφοπλιστών μας χορηγού τών κεφαλαίων δύναται έξι άλλου νά θέσουν φραγμόν είς τάς άσκόπους παρεμβάσεις περί την διοίκησιν τών σχολῶν, αύτη δέ ή έφοπλιστική τάξις, ήμπορεῖ νά άναλάθῃ τά της οίκονομικής των έποπτείας, έστω και μέ μικράν τινα θυσίαν όλων τών μελών της.

Ποσόν έκατόν χιλιάδων λιρῶν ύπεραρκεῖ διά την σύστασιν δύο άρτιων ώργανωνέων σχολῶν ναυτιλίας και μηχανικῶν. Τά της μετεπέται συντηρήσεως τών δύναται εύχερων νά έξευρεθούν, από τά δίδακτρα τών φοίτητων, από μικράν τινα χορηγίαν τού Κράτους και δλης της έφοπλιστικής μας οίκογένειας. Αύτών άλλως τε, τών πλοιοκτητών, άνεξαρτήτως τού γενικωτέρου συμφέροντος της Ναυτιλίας μας, θά έξυπηρηθείν αι έπιδιδώμεις διά την κατεύθεραν δργάνων, τήν έπι μάλλον ίκανοποιητικήν άποδοσιν τών πλοιών των. Οι νέοι, πού θά έξήρχοντο μετά μακράν είς τάς σχολάς αύτάς φοίτησιν θά είναι πλέον ίκανοι νά θαστάσουν δλας τάς ύποχρεώσεις και δλα τά καθήκοντα μιᾶς Ναυτιλίας προηγμένης, χωρούσης τών δρόμων της προόδου, θεμελιωμένης έπι στερρών θάσεων οίκονομικών, δικαιουμένης νά άπολαμβάνῃ της έκτιμήσεως και της έμπιστοσύνης τών δένων, τού θαυμασμού της ίδιας ήμῶν Πατρίδος.

Δέν ύπάρχει ώραιοτέρα έπιβράθευσις και εύγενεστέρα διάθεσις τών μόχθων, ένος έφοπλιστού, δστις ήντυχησε νά συγκεν-

τρώση άφθονως τούς καρπούς τής έπιχειρηματικής του δράσεως, παρά ή άποδοσις έλαχίστου μέρους τών κτηθέντων από την θάλασσαν είς την ναυτικήν μας οίκογένειαν, χάριν τού λαμπροτέρου μελλοντος της Ναυτιλίας μας. "Ας προσέξουν τάς άνωτέρων οικείεις μας οί "Έλληνες έφοπλισταί. Τάς ύπαγορεύει ή άγαπη, ή έξαιρετική, τών στηλών αύτών πρός την Ναυτιλία μας, διά πόθος νά την ίδιαν άναπτυσσούμενη μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε δλοι νά είμεθα υπερήφανοι δι' αύτήν.

ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΈΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΕΡΩΝ

Είς δσους αι έπαγγελματικαί των άσχολιαί δέν έχουν σχέσιν με την ναυτικήν θιομηχανίαν, άλλα και είς πολλούς έκ τών άπωσδήποτε άκριθιγώς παρακολουθούντων τήν κίνησίν της, σφαλεραί πολλάκις δημιουργούνται έντυπωσεις διά τά κατ' αύτην. Πιστεύουν λ. χ. δτι τά πλοία σημερούντος άποκομίζουν άποτεύτως ύψηλά κέρδη και ζτη οιδικών τό Έλληνικόν φορτηγόν με τό εύθηνό δηθεν κόστος της κινήσεως του και μέ τό μικρά κεφάλαια, πού διετέθησαν διά την άγοράν του κατά την έποχην της κρίσεως, διέρχεται ήδη περίοδον άκρατου εύημερίας.

Θά ητο θεβαίων άντιθετος της άντικειμενικότητος τών στηλών αύτών ή άρνησις τών ίκανοποιητικών άποδοσεων της Ναυτιλίας κατά την από την άτους σχεδόν συνεχίζομένην ζωηρότητα της ναυλαγοράς, ούδε τίθεται έν άμφιθόλω, δτι τό 1937 θά κλείση με την αύτην τών καλών ναύλων σταθερότητα. Θά ητο ήδη περίοδον άπεργιας τών θεβαίων γαιανθρακωρύχων, είχον έξιθη:

Πρό έτους άκομη τά έξιδα ή άρνησις τών ίκανοποιητικών φορτηγού τής συνήθους διά τά ώκεανοπόρα σκάφη μας χωρητικότητος 8.000 τ. d. w. δέν ύπερθειναν τάς 19 λίρας ήμερησίως. Είς τά έξιδα ταῦτα περιελαμβάνοντο ή μισθοτροφοδοσία, ή συνήθησις συντήρησις τού σκάφους και αι κατά τό ταξίδιον μικροεπισκευαί, τά ύλικα, αι εισφοράι είς τά «ειλίξ», τά άσφαλιστρα έπι τών πειραρισμένων άπωσδήποτε τότε κρατουσών άξιων τών πλοίων, αι εισφοράι είς τό N. A. T. και αι μικροδαπάναι τού πλοιάρχου. Διά τινα μάλιστα σκάφη πλοιοκτητών - πλοιάρχων τά έξιδα αυτά ήσαν και κατώτερα κατά μίαν ή δύο λίρας. Μετά τινα μηνας, κατά τάς άρχας τού τρέχοντος έτους, αι άνωτέρω δαπάναι έφθασαν άποτομάς τάς 24 περίπου λίρας ήμερησίως. Προσετέθησαν τότε αι άξησεις της μισθοδοσίας, ή εισφοράι είς τό Ταμείον φυματικών, ή ύπερτιμησίς τών ύλικων και τά μεγαλύτερα άσφαλιστρα τών πλοίων, λόγω της άναταπήσεως της ήσφαλισμένης άξιας των και της άσφαλισεως αύτών δι' ζλους τούς κινδύνους. "Ηδη ήδη μέσα είς τών λογαριασμών έκμεταλλεύσεως τού Έλληνικού φορτηγού προσετέθησαν και αι νέα ήνδημένα κονδύλια. Ή μισθοδοσίας κατόπιν τών τελευτών συλλογικών συμβάσεων άνηλθεν είς 10 περίπου λίρας ήμερησίως, έναντι £ 6.10.0 πρό έτους και £ 8.15.0 πρό μηνών. Ή τροφοδοσία ήνδημή και αύτη, λόγω της ήπερτιμήσεως τών τροφίμων. Κυμαίνεται σήμερον γύρω τών £ 2.50. ήμερησίως, είς ούδεμίαν δέ περίπτωσιν κάτω τών £ 2.0.0. Τά άσφαλιστρα, παρά τάς άπωσδήποτε εύνοικάς είσετι τιμάς ύψωθησαν και θά έψωθούν άκομη. Σήμερον διά πλοίον μέσης ήλικιας 15 έτών δέν είνε κατώτερα έπι ήσφαλισμένης άξιας £ 50.000, δι' ζλους τούς κινδύνους, τών 9 λιρών ήμερησίως, μή συμπεριλαμβανούμενών τών πολεμικών, είς η περίπτωσιν τό σκάφος ήθελε διαπλεύσει έπικινδύνων τών ζώνητος. Τά ύλικα, διά τά πότια προ-πελογίζετο πρό έτους, δτι διά καλώς συντηρούμενον σκάφος δέν άνήρχοντο πέραν τών 2 λιρών, έφθασαν ήδη, θάσει σχετικών λογαριασμών ταξίδιων είς £ 2.15.0 και 3 άκομη λίρας. Αι δέ μικροσαφάλεια, κατόπιν τών γενομένων αύξησεων συνεισφοράς και τών συναφών έξδων, δέν είνε κατώτεραι τών 2 λιρών ήμερησίων. "Έχουμεν έπομένων έκ τών άνωτέρω κονδύλων έξιδα ήμερησίων τού Έλληνικού πλοίου £ 26. "Αν είς τάχτας προσετέθην τά έξιδα τού πλοιάρχου, αι εισφοράι είς τό N.A.T. και τό Ταμείον φυματικών, ήδη τοι λίραι περίπου 1.10.0, αι μικροεπισκευαί κατά τά ταξίδια, οι δεξαμενισμοί και αι παλινοστήσεις και τά έξιδα διαχειρίσεως τού Γραφείου, θά καταλήξωμεν είς τό συμπέρασμα, τό θετικόν και άπτηκριθωμένον, δτι σήμερον τά έξιδα τού φορτηγού τών 8.000 t. d. w. δέν είνε κατώτερα τών 30-31 λιρών ήμερησίως, χωρίς νά ύπολογισθούν αι άπρόθλεπτοι δαπάναι, αι καθυστερήσεις και τά έξιδα συντηρήσεως τού πλοιοπτήτου.

GREEK SHIPPING AGENCY (BELGIUM) S.A.

D. J. THEOPHILATOS

STEAMSHIP AGENTS

Telephones.

378 (4 lines)

17, Rue Cassiers

ANTWERP

Teleg. ERGONSHIP-Antwerp

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
"WAALHAVEN,"
LATE LITH & MADERN
ROTTERDAM (HOLLAND)
Telephone: 21850 (3 lines)
After Hours: 21851
Teleg.: DOCKAGE
ALL SHIP REPAIRS**

"Αλλά δέν ύψωθησαν μόνον τά τακτικά ταῦτα ἔξοδα τῆς κινήσεως τῶν φορτηγῶν μας. Οι γαιάνθρακες σήμερον είνε ἀρκετά γνωστόν, διότι ἀνετιμήθησαν αἰσθητῶς. Αἱ ἐπισκευαὶ, ίσως νά στοιχίζουν τὸ διπλάσιον παρὰ πρὸ ἔτους ἀκόμη. Τὸ πέντε τῆς Ἀργεντινῆς, δύποτε κατά κύριον ἀπασχολεῖται ἡ Ναυτιλία μας ἀνετιμήθη καὶ αὐτὸ δένται τῆς Ἀγγλικῆς λίρας, εἰς τρόπον ὅστε, ἀνοὶ ναῦλοι σήμερον τοῦ Πλέιτ κυμαίνονται γύρω τῶν 32 σελλινίων διὰ Κόντινεντ, νά μὴ θεωροῦνται ἐπικερδέστεροι τῶν πρὸ μηνῶν ἀκόμη τῶν 28 σελ., λαμβανομένης μάλιστα ὑπ' ὅψιν τῆς ἐπελθούσης ἀνατιμήσεως τῶν ἀξίων τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶρα εἰς τὴν θαλασσίαν ἐπιχειρήσιν σημαντικῶς ὁγκωδεστέρων κεφαλαίων.

Κερδίζουν θεοφίας τὰ σκάφη, ἀλλ' ὅχι τὰ παρὰ πολλῶν πιστευόμενα ύπερογκα κέρδη. "Ἐνα ταξιδιον τρίμηνον τοῦ Πλέιτ, κατ' εὐθείαν διὰ Κόντινεντ, δι' εὐθηνοὺς δηλαδή λιμένας, ἐάν τὸ φορτηγὸν πλεύσῃ κενὸν πρὸς τὴν Ἀργεντινήν, δὲν ἥμπορεῖ ὑπὸδώσῃ μὲν ναῦλον 32 σελ. ἐπὶ τόννων φορτίου 7,200, ποσὸν πέραν τῶν 4,000 λιρῶν, χωρὶς νά ύπολογισθοῦν αἱ ἐτήσιαι ἐπισκευαὶ, τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως, ἡ ἀπόσθεσις τῆς ἀξίας του καὶ οἱ τόκοι δανείων καὶ κεφαλαίων καὶ τὰ προσωπικὰ ἔξοδα τοῦ πλοιοκτήτου. Σημειώτον δέ, διότι ἔνα φορτηγὸν χωρητικότητος 8,000 τόννων καὶ ἡλικίας 18 ἑτῶν, ὅπως τὰ «Στάνταρτς» δέν στοιχίζουν σήμερον ὀλιγώτερον τῶν 60,000 λιρῶν, ἀδηλον δὲ εἶνε ποιὰ θά εἶνε ἡ αύριαντ του ἀξία καὶ εἰς ποιὸν ἐπίπεδον θά εύρισκονται μετά τινας μῆνας οἱ ναῦλοι, ὅστε πρᾶξις ἔχεφροσύνης νά εἶνε ἡ κράτησις ἀποθεματικῶν διὰ τὰς αύριαντας τῆς ναυλαγορᾶς μεταπτωσεις.

"Αλλά διὰ νά καταδείξωμεν ἔτι ἐναργέστερον πόσον αἱ δαπάναι σήμερον γενικῶς τῶν πλοίων ηὔξηθησαν καὶ τί ποσοστὸν καλύπτουν τῶν ἔσόδων αὐτῶν, θά προσφύγωμεν εἰς τὸν τελευταῖον λόγον τοῦ Λόρδου "Εσσεντον", ἐνός ἐκ τῶν ἐπιφανεστέρων "Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν, τὸν ἐκφωνηθέντα κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς μεγάλης ἑταίριας «Manchester Liner's Ltd», τῆς ὁποίας εἶνε Πρόεδρος. Τούτει, λοιπόν, ὁ Λόρδος "Εσσεντον, «ὅτι ἡ αὔξησις εἰς τοὺς ναῦλους ἡ καθορισθεῖσα ὑπὸ τῆς Conference — πρόκειται περὶ φορτηγῶν γραμμῆς—δέν ὑπῆρξεν ἐπαρκῆς διὰ νά καλύψῃ τὴν ὑφασμὸν τῶν ἔσόδων κινήσεως καὶ διαχειρίσεως τῶν πλοίων, πράγμα πρὸ τὸν προκαλέση ἐκπληξῆν τινα εἰς πολλούς». Βάσει τοῦ ισολογισμοῦ τῆς ἑταίριας, τοῦ κλεισθέντος τὴν 30ην Ιουνίου 1937, ὁ Λόρδος "Εσσεντον ὑπολογίζει ως κάτωθι κατὰ ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς ἀκαθαρίστους εἰσπράξεις τῶν πλοίων, τὰς δαπάνας αὐτῶν. "Ἔξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως 28.79%. Μισθοτροφοδοσία καὶ γαιανθρακες 25.88%. Ἐπισκευαὶ καὶ ὄλικα συντηρήσεως 11.60%. Λιμενικά δικαιώματα, πλοηγικά, ρυμουλκιστικά κλπ. 11.90%. Ἀσφάλιστρα καὶ ἀποσθέσεις 14.63%, ἤτοι σύνολον 92.81% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναῦλου. Ἀπομένουν 7.19% τούτων (σελ. 1.5 ἐπὶ ἔκάστης λίρας εἰσπράξεων) διὰ τὴν καλύψιν ἑκάτκτων ἀπροσλέπτων δαπανῶν, φόρων, τόκων δανείων καὶ μερισμάτων ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου. Ἰδοὺ τὰ κέρδη τῶν Ἀγγλικῶν ἑταίρων.

Τὶ τώρα θά ἡτο δυνατὸν νά κερδίσῃ περισσότερον ἔνα Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «τράμπι», δεδομένου, ὅτι τὰ ἔξοδα κινήσεως του εἶνε μικρότερα, τὰ φορτεκφορτωτικά καὶ τὰ λιμενικά δικαιώματα ἐπίσης, διότι δέν προσεγγίζουν τὰ φορτηγὸν «τράμπι» εἰς πολλοὺς λιμένας, τὸ κεφαλαίον τὸ ἀπασχολούμενον εἶνε περιωρισμένον καὶ ἐπομένως ἡ ἀπόσθεσις του διλιγωτέρα, τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως καὶ ὄλαι αἱ ἐπισκευαὶ μειωμέναι; Τὸ διπλάσιον καὶ πλέον τῶν κερδῶν ἐνός Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς; Καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα διότι ἐπὶ ναῦλον 10,000 λιρῶν θά ἀπομένουν κέρδη καθαρὰ 2,000 λιρῶν περίπου, διὰ νά καλυφθοῦν ἐκ τούτου ἔξοδα διευθύνσεως, αἱ προμήθειαι, οἱ τόκοι, οἱ φόροι καὶ τὰ μερίσματα.

Καὶ νά σκεφθῇ κανεὶς, ὅτι πρὸ ἔτους μόλις εἰσῆλθεν ἡ Ναυτιλία εἰς τὸν κύκλον τῆς ικανοποιητικῆς ἐργασίας, ὅτι ζημιάς ἔχει νά καλύψῃ τῶν προηγουμένων ἑτῶν, ὅτι ἀποσθέσεις τῆς ἀξίας τῶν πλοίων της δέν ηδυνήθη ἐπὶ μίαν πεντετείαν νά κρατήῃ ἀπὸ τοὺς λογαριασμούς τῶν ταξιδίων. Ἀλλά αἱ ἀξία τῶν πλοίων ἀνετιμήθησαν. Αὐτομάτως, οἱ ἐφοπλισταί, δοσοὶ ἡγόρα-

σαν σκάφη μὲ εύθηνάς τιμάς, κερδίζουν τώρα ὑπέρογκα ποσά ἐκ τῶν διαφορῶν. Τοῦτο δῆμως θά ἡδύνατο νά προσθληθῆ, ὡς ἐπιχειρήμα, καθ' ἦν στιγμὴν ἐπρόκειτο ἐφοπλιστῆς τις νά ἔκποιηση τὸν στόλον του, ἀλλας ἡ ἀνατιμήσης καὶ ἡ μελλοντικὴ ἔκπτωσις, καμμίαν ἐπιδρασίαν δέν ἡμιπορῶν νά ἔχουν ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς ἐπιχειρήσεως. Μόνον αἱ ἔκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀποδόσεις, οἱ ναῦλοι ποὺ ἐπιτυγχάνειν ἔνα σκάφος δέον νά ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν καὶ αὐτοὶ θεωροῦνται ὡς θετικά κέρδη.

"Υπεισήλθομεν ίσως πέραν τοῦ δέοντος εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν περὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων μας ἀριθμῶν. Δέν εἰνε καθ' ἡμᾶς τοῦτο ἀσκοπον. "Ισως ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἐρεύνης μας, τῆς στηριζομένης εἰς ἀριθμούς καὶ ἔσαγόμενα ἀδιάφευστα, νά κατατοπίζωνται οἱ ἀγνοοῦντες τὰ πράγματα ή οἱ κακῶς πιστεύοντες εἰς τὰς πληροφορίας ἀνευθύνων κύκλων.

Αι προσωριναι διατροφαι

Γνωστὴ τυγχάνειν εἰς ἀπαντας τοὺς ὑπωσδήποτε ἀναμιγνυμένους εἰς τὴν διαχείρισιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἡ διάταξις τοῦ Νόμου 6424, καθ' ἦν οἱ Εἰρηνοδίκαι καὶ Πρόεδροι Πρωτοδικῶν, δικάζοντες κατὰ μίαν ἐντελῶς σύντομον καὶ συνοπτικὴν διαδικασίαν, δύνανται νά ἐπιδικάζωσιν ἔναντι ἀπατήσεων μελῶν πληρωμάτων δι' ἀσθένειαν, ἀτυχήματα καὶ ἀλλας παρομοίας ἀξίωσεις. Σκοπὸς τῆς διατάξεως ταῦτης τοῦ Νόμου 6424 ἡτο ἡ καταπολέμησης τῆς στρεψοδικίας ἐνίων ἐργοδοτῶν, οἵτινες καταπονοῦνται τοὺς ἐνάγοντας εἰς μακράς δίκας ἐπεδίωκον ἔνα ἔξετελιστικὸν συμβασισμὸν. "Αλλ' ὅπως συμβαίνει συνήθως ἀπὸ τοῦ ἐνός ἀκρου περιπτώμεν εἰς τὸ ἐκαμέτερον ἀνίθετον. "Απὸ τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἢν ἐπέπρωτο νά θεραπεύηται ἡ ἀνωτέρω διάταξις τοῦ Νόμου 6424 περιεπέσαμεν εἰς τὴν ἀντίθετον ἐκμετάλλευσιν, ήτις νῦν γίνεται εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν.

Εἶνε λίαν ἐνδιαφέρον τὸ θέαμα τῆς ἐν Πειραιεῖ Προεδρικῆς διαδικασίας καθ' ἔκστην τρίτην, Πέμπτην καὶ Σάββατον. Κατὰ δεκάδας συναθοῦνται πρὸ τῶν Προεδρικῶν προθαλλάμων οἱ αἰτοῦντες ναυτικοὶ μὲ καλοδόλους μάρτυρας καὶ ιατρούς, πρόεντες δὲ κατάπληξιν ἡ εύκολιά, μεθ' ἡς δικηγόροι τε καὶ αἰτοῦντες ἐμφανίζονται ἐνώπιον τῶν κ. κ. Προέδρων ἐν πεποιθήσει διατροφήν.

Εἰς μάτην οἱ καθ' ὅν ἡ αἴτησις ἐπικαλοῦνται ἀπολύσεις τῶν ναυτικῶν «ἀμοιβαίσι συναινέσι» γενομένας πολλάκις ἀπὸ μηνῶν διοκλήρων πρὸ τῆς αἴτησεως. Εἰς μάτην παρουσιάζουν στοιχεῖα καταδεικνύοντα, διότι οἱ αἰτοῦντες νοσηλεύονται ἡδη παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν των καὶ διότι αἱ αἴτησεις μόνον κερδοσκοπικὸν ἔχουν σκοπόν. Εἰς μάτην τέλος ἐπιζητεῖται ἡ αὐστηρότερα πως ἔρευνα τοῦ εἰδούς τῶν παθήσεων καὶ ἐπικαλοῦνται οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν τὸ θραχύτατον χρονικὸν διάστημα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας τῶν αἰτοῦντων, διάστημα, καθ' ὅ δὲν ἡτο δυνατὸν νά διαθενήσουν, ἐκ τῶν παθήσεων, ποὺ προθάλλουν.

Κατίστηση πλέον τῶν μόδας οὐδεὶς ἀπολύτων νά ἔχουν ἀπατήσην δι' ἀσθένειαν νά ἀπολύτεται, λόγῳ ἀσθενείας διά νά μη «λερώσω τὸ φυλλάδιον» κατά τὴν ναυτικὴν ἐκφρασιν. "Ατυχῶς, δῆμως συμβαίνει καὶ τοῦτο τὸ περίεργον. "Ἐνῷ ἡ ἀμοιβαίσι συναινέσι ἀπόλυσις δέν λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν προκειμένου νά γίνη δεκτὴ αἴτησις ναυτικῶν, εὐσταθεῖ πλήρως ἡ «λόγῳ ἀσθενείας» ἀπόλυταις καὶ θεωρεῖται αὕτη ὡς ἀκαταμάχητος ἀπόδειξης τῆς ὑπάρξεως τῆς ἀσθένειας.

"Αλλ' ίδου καὶ ἔτερον ἀπόποτον. Παρατηρεῖ τις ναυτικοὺς ἐπανερχομένους μὲ τοὺς δικηγόρους των, δύο, τρεῖς καὶ πλειόνας φοράς ἐνώπιον τῶν κ. κ. Προέδρων καὶ ἔσαντλονταις κυριολεκτικῶν τὴν ἀπατήσην των διά της προχειρίου αὐτῆς διαδικασίας, ἐγκαταλείποντας τελείως τὴν τακτικὴν διαδικασίαν. Κατὶ ἔχουν «νά τοιμπήσουν» εἰς ἔκστην τῶν ἐμφάνισιν. Κατίνητησεν εἰδούς δάντας εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν. "Η ἴδια κατάστασις ὑφίσταται καὶ κατὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδικείου διαδικασίαν. "Ητο ἄρα γε αὐτὸς ὁ σκοπὸς τοῦ Νομοθέτου;

Κάποιος νομίζω, πρέπει νά ἐνδιαφερθῆ διὰ τὸ σοθαρόν τοῦ ζήτημα, ἔξ οῦ καὶ ἀπόρρετον αἱ πλεῖσται τῶν ψευδασθενῶν ἐπιτυχίας εἰς τὴν εἰσπράξιν ἀποζημιώσεων, ποὺ ὑπωσδήποτε δέν δικαιοῦνται.

NAYTICKOS

YANNOULATOS BROS (CHINA)

STEAMSHIP AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE
EXPORTERS OF CHINA PRODUCES, BUNKERING CONTRACTORS - 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

Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν

Αἱ περὶ τοῦ Ἀκτοπλοϊκοῦ ἀντιλήψεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶνε πλέον ἡ γνωστά, ώστε νὰ παρέλκῃ ἡ ἐπανάληψίς των, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συσταθείσης νέας ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τοῦ ὄλου ζητήματος. Βαθεῖαν πάντως αἰσθανόμεθα ἱκανοποίησιν καὶ ἴδιαιτέρως ὀφεῖλομεν τὸν ἔξαρμεν τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως ὅπως ἐπιτροπῇ ἐκ τῶν τὰ πρώτα φερόντων εἰς τὴν στρατιωτικήν, οἰκονομικήν καὶ ἐπαγγελματικήν ἵεραρχίαν ἀναλάβῃ τὸ ἔργον τῆς ἔξουσιοτεκνίης μελέτης τῶν σύμβασιν καὶ τὰ σχέδια τοῦ Ἀγγελο-Ἐλληνικοῦ Ὄμιλου.

Ἐνος ἔκστοντος ἐπί τῶν ἀξιοτίμων μελῶν τῆς ἐπιτροπῆς, ἐν τῷ κύκλῳ τῆς ἀρμοδιότητος του, θά εἰσφέρῃ τὴν πεφωτισμένην γνώμην του, ἵνα τὸ πρόβλημα τῶν ἑσωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν τῆς χώρας τύχῃ τῆς προσφοροτέρας ἐπιλύσεως, τῆς πρωτοριμένης ἀρτίως νὰ ἔχει πρετερήσῃ τὰς Κρατικάς, κοινωνικάς καὶ τοῦ ναυτιλομένου κόδους τὰς ἀνάγκας.

Ἐπειπερνε, ἀλλως τε, νὰ ἀντιμετωπισθῶν τόσα ζητήματα σχέσιν ἄμεσον ἔχοντα μὲ τὴν μονοπάλησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ὥστε δρόθετα τὸ Κράτος, πρὶν ἡ προέλθῃ εἰς ὁριστικάς ἀποφάσεις, ἔζητησε τὴν ὑπεύθυνον γνώμην τῶν ἀρμοδιωτέρων προσώπων. Οἱ Ἀρχηγοὶ τῶν Ἐπιτελείων τοῦ Στρατοῦ καὶ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ θά μελετήσουν τὴν καταρτισθεῖσαν σύμβασιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἔθνους ἀμύνης καὶ τῆς ἔξυπηρτεσίας τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν. Ὁ κ. Παπαφράγκος θὰ ἔχεταί τὴν νομικὴν ἀποφίνη, εἰς τοὺς δύο Διοικητάς τῶν μεγάλων πιστωτικῶν μας ἰδρυμάτων ἐναπόκειται νὰ κρίνουν τὰ οἰκονομικά καὶ συναλλαγματικά ζητήματα, οἱ Πρόεδροι τῶν Ἐπιμελητηρίων Αθηνῶν καὶ Πειραιῶν θὰ ἔκπροσθησούν τὰ ἐμποροθιμηχανικά συμφέροντα, ὁ κ. Α. Σταθάτος δύναται νὰ θεωρῇ διὰ ὁρμοδιότερος διὰ τὸν τουρισμὸν καὶ τὰ ἐφοπλιστικά μέλη τῆς ἐπιτροπῆς θὰ εἰσφέρουν τὴν ἔξειδικευμένην γνώμην τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων καὶ τὴν δρήνη ἀπὸ τῆς ἐπιχειρηματικῆς πλευρᾶς ἀντιληφίν των.

Οἵτινες αἱ ἀγάθαι προϋποθέσεις καὶ ὅλα τὰ ἔχεγγυα παρέχονται διὰ τὴν ἐπάντη πληρότηταν ἀντιμετώπιον ἐνὸς ζητήματος, σπερ ἐπὶ τὸν χρόνον ἀπησχόλησε τὰς Κρατικάς ὑπηρεσίας καὶ ἔκ τῆς καλῆς τοῦ ὅποιου ἐπιλύσεως τόσα γενικώτερα συμφέροντα τῆς Χώρας ἔξαρτῶνται. Μετ' δλίγον πράγματι ἡ Κυβερνήσις θὰ ἔχῃ εἰς χειράς της τὴν πλέον ἀξιωματικήν γνωμοδότησιν, διὰ νὰ κατευθύνῃ καὶ τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα εἰς τὴν τελικήν του ρύθμισιν.

Ἀνεπιθύμητοι ἀκρότητες

Μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν μας κύκλων ἐν γένει καὶ ἴδιαιτέρως εἰς τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὁδυηράν προεκάλεσεν ἐντύπωσιν ἡ Ἑ.Βατοῦμ εἰσαγωγὴ εἰς δίκην τοῦ "Ἐλληνος ὑποπλοίαρχου τοῦ φορτηγοῦ «Ματρόνα» κ. Ἰω. Καρχαροῦ, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν καταδίκην τοῦ εἰς τρεπτή φυλάκισιν, διὰ προκληθὲν εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα ἀσήμαντον ἐπεισόδιον μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τινῶν Ρώσων λιμενεργατῶν, κατὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ σκάφους. Λογομαχίαι καὶ μικρορέιδες, ἀποτελοῦν φαινόμενα συνήθιτα κατὰ τὴν φόρτωσιν ἡ ἐκφράσταις τῶν πλοίων εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου, μεταξὺ τῶν ὑπεύθυνων ἀξιωματικῶν καὶ τῶν ἔργατων τοῦ λιμένος. Ποτὲ δύμας τοιαῦται προστριθεῖ δὲν ἔφθασαν εἰς τὰ δικαστήρια, πολλῷ δὲ μᾶλλον εἰς τὴν ἐπιθολήν αὐτηρῶν καὶ δυσνήθων, ὡς ἡ προκειμένη, κυρώσεων.

Τὴν λύπην μας ἐπιτείνει τὸ γεγονός, ὅτι ἡ προστριθή αὔτη συνέδεται εἰς λιμένα τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ὅπου ἡ "Ἐλληνικὴ ναυτίλια" εἶνε τόσον γνώριμος καὶ ὅπου παραδόσεις μακράινες συνδέουν τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν μὲ τὸ Ρωσικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον. Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν μας διερωτῶνται ἡδη κατὰ πόσον θὰ τυγχάνουν ἀσφαλείας εἰς τοὺς Σοβιετικούς λιμένας. "Ἐπεισόδια, ὡς τὸ ἐπισυμβόλιον εἰς τὸν" πλοίαρχον τῆς «Ματρόνα», κλονίζουν τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ναυτιλῶν μας διὰ τὴν καλήν αὐτῶν ἐν Ρωσίᾳ μεταχείρισιν, έυθάλλουν τοὺς πλοιοκτήτας μας εἰς σκέψεις καὶ συντελοῦν εἰς τὴν χαλάρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας μας μὲ τὰ Σοθέτ. Πρέπει, ίσως, νὰ υπομνηθῇ ἀκόμη, ὅτι ἀνὴρ φορτηγός ναυτιλία μας ἀντλῇ ἴκανην ἐκ Ρωσίας ἐργασίαν, πρέχει πάντως καὶ αὐτὴ εἰς τὰς ἔξαγωγικὰς ἐργασίας τῶν Σοθίετ πολύτιμον συμβολῆν.

Παρόμοιαι ὅθεν προστριθεῖ αὐδόλως συμβάλλουν εἰς τὴν ἀμοιβαίαν προστριθεῖσαν ἀδιαταράκτου συνεργασίας διὰ τὴν ἔξυπηρτεσίαν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος. Θέλουμεν μονέμων νὰ ἐπιτύχωμεν, διὰ τοῦ Ἀθηναϊκοῦ ἐκπρόσωποι τῶν Σοθίετ θὰ καταπίσουν τοὺς ἐν Μόσχῃ ιθύνοντας ἐπὶ τῆς προκληθεῖσης ἀπὸ τὴν καταδίκην ταύτην ὁδυηράν ἐντυπώσεως, ὥστε — ἔστω καὶ ἀργα — νὰ διακοπῇ ἡ ἀδικος περιπέτεια ἐνός "Ἐλληνος ναυτίλου ἀξιωματικοῦ".

Ἡ Ἰστιοφόρος Ναυτιλία

Ὑπερσέθημεν πρὸς καιφονὸν ν' ἀσχοληθοῦν αἱ στῆλαι καὶ διὰ τὴν Ἰστιοφόρον Ναυτιλίαν. Ἀνεπτύξαμεν τότε δι' ὀλίγων τὴν ἀνάγκην τῆς ίδιατέρας μεριμνῆς διὰ τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς θαλασσῆς μας δραστηριότητος, πολλὰ τὰ ἀγαθὰ εἰσφέροντα εἰς τὴν Οἰκουνύμιαν τῆς Χώρας καὶ εἰς τὴν ναυτικὴν τῶν Ἐλλήνων ἐπίδοσιν.

Χάρις τοῖς τὴν συνεργασίαν τοῦ κ. Ν. Κατσαμπῆ, τηματάροχου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, εἰμεῖνα ἡδη εἰς θέσιν νὰ ἐπιληφθοῦσιν τὴν ἀνωτέρων ὑπόσχεσίν μας. Ἐν πάσῃ δυνατῇ συντομίᾳ ὁ ἐκλεκτὸς συνεργάτης μας, ἐγκύνιας εἰδικῶς εἰς τὰ ζητήματα τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας, παρέχει σήμερον ἐναργῆ τὴν εἰσόντα τῆς θέσεως, τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν ζητημάτων ἀντῆς. Ἐλπίζομεν διὰ τὸ θέμα μὲν προανέστη τὴν προσοχήν τῶν ποσούχων τῶν ἀρμοδιούν καὶ τὴν συμπάθειαν δὲν εἰσένοντα πολὺ ἐνδιαφέροντα διὰ τὰ ποάγματα τῆς καθιέναις Ναυτιλίας μας.

Μετ' ἐκπλήξεως — ἵσως οὐχὶ ἀπηλλαγμένης καὶ τινος εἰρωνείας — θά ίδουν πολλοί, ἀκόμη καὶ μεταξὺ ἐκείνων, ποὺ ἔρχονται εἰς ἄμεσον ἐπαφήν, μὲ τὴν Ναυτιλίαν, νὰ γίνεται σοθαρός λόγος διὰ τὴν Ἰστιοφόρον Ναυτιλίαν, δηλαδὴ διὰ τὰ «παληοκάϊκα», τὰ ὅποια θεωροῦνται ως ἄσθλια λεψίανα τῆς πρωτογόνου διὰ τὰς μεταφοράς ἐποχῆς, καταδικασμένα νὰ ἔχαφανισθοῦν καὶ αὐτά, ὅπως οχεδὸν ἐξηφανίσθονται καὶ τὰ ἵπηλατα ὁχήματα ἀπὸ τὰς χερσαίας συγκοινωνίας.

Καὶ ἐπὶ πρώτης ὅψεως δὲν φαίνονται νὰ ἔχουν δδίκον. Εἰς ἐποχήν, δηπου τὰ ὄργανα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, κολοσσιαῖα μεγαλθήρια, ἔχουν μεταβληθῆνει πλωτά ἔργοστάσια, τὸ γραφικόν, μὲν, ἀλλὰ μικρὸν καὶ ἀδύνατον, ἰστοφόρον προκαλεῖ τὴν ἐντύπωσιν τῆς «μαρίας» ἔναντι τοῦ φαλαίνης. Τὸ πτωχόν ιστίον ἔρμαιον τῶν φαντασιοπληξιῶν τοῦ Αἰόλου, δὲν ήμπορεῖ πλέον νὰ ἔχει πρετερήσῃ τὸν σημερινὸν ἀνθρωπον, ὁ ὅποιος κατενίκησε καὶ ἔδαμασε τὰς φυσικὰς δυνάμεις καὶ σπεύδει γοργῶς πρὸς τὴν πρόδοσον τοῦ ἀφανισμούν. Τὸ πολὺ-πολὺ τὸ ιστίον θεωρεῖται, δηπει πρέπει νὰ διατηρηθῆται ἀκόμη διὰ μικροτάξιδα ἀναψυχῆς μερικῶν κοσμικῶν «θαλασσοινῶν» ἢ διὰ τὴν ἀσκησιν τῶν νεοφωτίστων ναυτοπαίδων.

Τὸ νὰ φαντασθῇ, θεοβάιως, κανεὶς, δητι θὰ ποτὲ δυνατὸν τὸ ιστιοφόρον νὰ ἀνάκτησῃ τὴν θέσιν ποὺ κατείχειν εἰς παλαιοτέρας ἀποχῶν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, θὰ ἥτο οὐτοπία καὶ ρωμαντισμός. "Ἀλλως τε ἀπὸ τὸ οὗτο τὸ ιστίον πρῶτον ἀντελήθῃ τὸ παραδείγμανον μοιραίον τέλος του καὶ, καταδάλλον ὑστάτην προσπάθειαν συγκρατησθεῖσας του ἐν τῇ ζωῇ, κατέφυγεν εἰς παράδοσιον «ευμπεθερίῳ» μὲ τὸν ἀμειλικόντον ἔχθρόν του, τὴν μηχανήν.

Οὕτως, δητι σήμερον ὀνομάζομεν «Ιστιοφόρον Ναυτιλίαν», πολὺ ἀπέχει ἀπὸ δητι πράγματι εἰνε. "Εάν, αἴφνης, λάθωμεν τὰ πλοῖα ποὺ ἀποτελοῦν τὰν κλάδον τῆς Ἐλληνικῆς Ιστιοφόρου Ναυτιλίας, θὰ ίδωμεν, δητι τὸ πλεῖστον τούτων, περίπου τὰ 70% εἰνε ἔφωδισμένα διὰ μηχανῆς, τὰ δέ ἀπομένοντα, ἔαν δὲν ἀκολουθήσουν καὶ αὐτὰ τὸ παραδείγματα τῶν ἀλλων, μοιραίως, εἰνε καταδικασμένα εἰς ἀνέργιαν καὶ παροπλισμόν.

Τὸ γεγονός λοιπὸν εἰνε, δητι ἡ καλούμενη «Ιστιοφόρος Ναυτιλία», προσαρμοσθεῖσα εἰς τὰς νέας συνθήκας τῆς ἐποχῆς μας, περιλαμβάνει πλοῖα μικρᾶς χωρητικότητος μὲ τὸ ιδιότυπον χαρακτηριστικὸν τῆς μικτῆς κινητῆς κινητήριου δυνάμεως, τοῦ ιστίου καὶ τῆς μηχανῆς, θὰ ήδουντα δὲ ὡς ἐκ τούτου νὰ ὀνομασθοῦν μονολεκτικῶν «Ιστιομηχανοκίνητα».

Δὲν θὰ ήτο σήμερον εὐκόλον νὰ εἰπῃ κανεὶς κατὰ πόσον δικτὸς οὗτος τύπος τοῦ πλοίου θὰ διατηρηθῇ προσωρινῶς μὲ τὰς θαλασσῆς δραστηριότερον τὴν μορφὴν τοῦ καθαρῶν μηχανοκινήτου πλοίου η δητὰς πατά πόσον τελικῶς, δοκιμαζόμενος ἐν τῇ πράξει θὰ ἔπιπλη διὰ τὴν θεωρηθῆνας ὡς ἐπιτυχῆς συνδυασμός χρησιμού δργάνου τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Κατὰ τὴν ἐμήν τούλαχιστον την γνώμην ή δευτέρα ἀποφίς εἰνε ἀξία σοθαρᾶς μελέτης εἰδικῶς διὰ τὴν Ἐλλάδα, ὡς ὅποια στερεῖται ἔγχωρίων καυσίμων ύλῶν καὶ συνεπῶν δὲν θὰ ἔδει νὰ ἔχει πρετερήσῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὰς θαλασσίας τῆς μεταφορᾶς ἀπὸ τὸ ἑσωτερικόν, δηπει κατέχει τὰ καύσιμα, δηπως συμβαίνη μὲ τὰς χερσαίας μας μεταφορᾶς καὶ τὴν μεγάλην ἀκτοπλοϊαν.

Μία ἐνδεχομένη ἀδυναμία τῆς Ἐλλάδος νὰ προμηθευθῇ ἀπὸ τὸ ἑσωτερικὸν τὰς καυσίμους ύλας, ποὺ χρειάζονται τὰ μηχανοκίνητα δργάνα τῶν χερσαίων καὶ θαλασσῶν μεταφορῶν τῆς δὲν ἀποκλείεται. Τὰ καταστροφικὰ ἀποτελέσματα ἐνὸς τοιούτου ἐνδεχομένου πᾶς τις ἐννοεῖ. Σταμάτημα τῶν συγκοινωνῶν μιᾶς χώρας σημαίνει δητι καὶ διακοπὴ τῆς κυκλοφορίας τοῦ αἴματος εἰς ἔνα ζῶτα δργανισμόν. Διὰ τὸν λόγον τούτον νομίζω, δητι ἐπιβάλλεται νὰ διατηρηθοῦν τούλαχιστον ἔνα κλάδον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν μας ἀνεξάρτητον δηπως δήποτε ἀπὸ τὰς «εκπρίσια» τῶν ξένων, χρησιμοποιούντες τὴν φυσικήν δύναμιν τοῦ ἀνέμου, τὴν δηποίαν κανεὶς θητός δὲν ήμπορεῖ νὰ μᾶς στερήσῃ. Ο τύπος, λοιπόν, τοῦ «ιστιομηχανοκίνητου» πλοίου, δημιουργηματικής, ἀπόκτητης εἰδικής διατὶ ἀξίζει νὰ γίνῃ λόγος διὰ τὴν «Ιστιοφόρον Ναυτιλίαν», δητι διακοπὴ τῆς κυκλοφορίας τοῦ αἴματος προσοχῆς, προστασίας καὶ ἐνισχύσεως.

Ἐλπίζω, κατόπιν τῶν συντόμων αὐτῶν ἐξηγήσεων, νὰ κατένησεν ὁ ἀναγνώστης διατὶ ἀξίζει νὰ γίνῃ λόγος διὰ τὴν «Ιστιοφόρον Ναυτιλίαν», δητι διακοπὴ τῆς κυκλοφορίας τοῦ αἴματος προσοχῆς, προστασίας καὶ ἐνισχύσεως.

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

Telegrams: ERGON
Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat
AMSTERDAM C.

μαντικόν κεφάλαιον εἰς τὴν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας.

Συγκρότησις τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας

"Οπως εἰς πᾶν διάφορῶν τὸν κλάδον τοῦτον τῆς Ναυτιλίας μας εἶνε ἀσφαές καὶ ἀκαθόριστον, οὕτω καὶ ἡ ἀκριβής γνῶσις τῆς συγκροτήσεώς της εἶνε ἀδύνατος σήμερον θάσει ἀπολύτως θετικῶν στοιχείων.

Ὑπάρχουν, θεθαίως, τὰ παρά τῶν λιμεναρχείων τηρούμενα νηολόγια, ἀλλ' οἱ ἔξι αὐτῶν ἔξαγοδεῖνοι ἀριθμοὶ φαίνονται ἀπέχοντες τῆς πραγματικότητος καὶ τοῦτο οὐχὶ ἔξι ὑπαιτιότητος τῶν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀλλ' ἔξι αἰτίων συμφωνῶν πρὸς τὸν κλάδον τοῦτον τῆς Ναυτιλίας, ὁ πότιος, διὰ πολλούς καὶ διαφόρους λόγους, ἐφαρμόζει τὸ σύστημα τοῦ ἀλάθειας.

Οὕτως οἱ ἔκ τῶν νηολόγιων ἔξαγοδεῖνοι ἀριθμοὶ ἐμφανίζουν ὡς σύνολον τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας (ἄνω τῶν 10 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος) 2.500 περίπου πλοῖα, ὀλικῆς χωρητικότητος 90.000 κόρων περίπου. Τὰ πλοῖα ταῦτα κατανέμονται ἀπό ἀπόφεως μεγέθους ὡς ἔξης εἰς στρογγυλούς ἀριθμούς:

2.100 ὀλικῆς χωρητικότητος 10—50 κόρων

300 ὀλικῆς χωρητικότητος 51—100 κόρων.

100 ὀλικῆς χωρητικότητος 101 καὶ ἄνω κόρων.

Ως πρὸς τὰ ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῆς Ἰστιοφόρα, τὰ στοιχεῖα τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν πλοίων ἐμφανίζουν τοιαῦτα 1.200 περίπου πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 48.000 κόρων, μὲ σύνολον ἵποδυνάμεως 49.000 ἵππων. Ως πρὸς τὴν πλοιοκτησίαν, συμφωνῶν πρὸς τὰ νηολόγια, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων τούτων ἀνέρχεται εἰς 4.000 περίπου, ἐκ τῶν ὅποιων 1.500 εἶναι πλοιοκτῆται ἔξι ὀλοκλήρου, οἱ δὲ ὑπόλοιποι 2.500 κατά μερίδια.

Καὶ ταῦτα μὲν λέγουν τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα. Φαίνεται ὅμως — χωρίς φυσικά νά είνε ἔξηκριθωμένον — ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων εἴνε κατώτερος, ὑπολογιζόμενος γύρω εἰς τὰ 1.500, ἐκ τούτων δὲ τὰ πλειστα, ὑπολογιζόμενα εἰς τὰ 1.200 εἶνε ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως. Ἡ ἀκαθόριστος αὐτὴ κατάστασις ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν καὶ τὴν ἐν γένει δρᾶσιν τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας θὰ διαφωτισθῇ πλήρως, ἐλπίζω συντόμως, δι' ἀπογραφῆς τῶν ἐνεργείᾳ πλοίων καὶ ἀλλων μέτρων, τὰ δόπια τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον προτίθεται νά ἐφαρμόσῃ τῇ συνδρομῇ τοῦ Κράτους.

Ως πρὸς τὸ προσωπικὸν ποὺ ἀπασχολεῖ ἡ Ἰστιοφόρος Ναυτιλία — καθ' ὑπολογισμὸν πάντοτε — τοῦτο δέν νά κυμαίνεται γύρω εἰς τὰς 7.000 ναυτικῶν. Ἡ εἰς ἀξίαν ἀποτίμησις τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας θὰ ἡδύνατο νά ὑπολογισθῇ περὶ τὰ 400 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ὅχι μὲ σημειρινὴν τιμὴν κτήσεως εἰς νεοαπήγητα σκάφη καὶ μὲ καινουργεῖς μηχανᾶς, δόπια ἡ ἀξία θὰ ὑπερέβαινε τὸ διεσκατομμύριον, ἀλλ' εἰς τιμὴν ἀντιπροσωπεύουσαν τὴν πραγματικήν κατάστασιν τῶν πλοίων. Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί, καίτοι μη ἔξηκριθωμένοι, δέν ἀπέχουν πολὺ τῆς πραγματικότητος καὶ δίδουν, νομίζω, παραστατικὴν εἰκόνα τοῦ τί εἴνε ἡ Ἰστιοφόρος Ναυτιλία μας, ὁ ἀγνοημένος καὶ θασανισμένος αὐτὸς κλάδος τῆς Ἐθνικῆς ἡμῶν ναυτιλίας: "Ἐνας πολυπλήθης στόλος μικρῶν πλοίων, ποὺ διασχίζουν ἡμέραν καὶ νύκτα τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας καὶ τροφοδοτοῦν τὰ ἔκτεταμένα παράλια τῆς πολυκόλπου καὶ πολυνήσου Ἐλλάδος, τὰ πυκνῶς διαστιζόμενα ἀπό πολεις, κωμοπόλεις, χωρία, συνοικισμούς. "Ἐνα σηματικὸν κεφάλαιον τὸν Ἐθνικήν Οἰκονομίας τῆς χώρας, μία ἴδιότυπος «ναυτική βιοτεχνία» μικροκεφαλίου καὶ προσωπικῆς ἔργασίας, ποὺ συντηρεῖ χιλιάδας ναυτικῶν οἰκογενειῶν καὶ ἐκκολάπτει καὶ διαπλάττει τὸν "Ἐλληνα ναυτικὸν μὲ καθημερινὴν ἀσκησιν εἰς τὴν ναυτικὴν τέχνην, εἰς τὴν πάλην ἐναντίον τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, εἰς στερήσεις, εἰς καρτερίαν, ἐφόδια ἀπαραίτητα διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνός πραγματικοῦ ναύτου.

Ἐργασία καὶ οἰκονομική κατάστασις τῆς I.N.

Τὰ πλοῖα τῆς I. N. — πλὴν ἐλαχίστων χρησιμοποιούμενών διὰ τοπικάς μεταφοράς ἐπιθατῶν — ἔκτελοῦν μεταφοράς φορτίων, τῶν ὅποιων δὲ κύριος δύκος ἀποτελεῖται ἀπό γεωργικά προϊόντα καὶ παράγωγα τούτων, (δημητριακά, ἀλευρο, χόρτα, οίνοι κλπ.), δασικά προϊόντα (καυσόδυλα, ἔυλάνθρακες, ἔυλεια, ρητίνη κλπ.), δρυκτά καὶ καύσιμα (γαιάνθρακες, πετρέλαια κλπ.), βιομηχανικά προϊόντα (τομέντα, λιπαρόστατα κλπ.) καὶ ἐν γένει ἀπό ἐμπορεύματα, τὰ δόπια μεταφέρονται εἰς ποσότητας κυμαινομένας συνήθως μεταξύ 50 καὶ 150 τόνων.

Αἱ μεταφοραὶ αὗται ἐνεργοῦνται μεταξύ λιμένων, μικρῶν ἢ μεγάλων, καὶ διαφόρων ἀλιμένων σημείων τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων ὅπου κανέν τοπικοῖς μεγάλης χωρητικότητος πλοίον δὲν προσεγγίζει.

Τὰ πλοῖα δηλαδὴ τῆς I. N. ἔκτελοῦν ἐν τῇ θαλάσσῃ τὴν ἔργασίαν ποὺ ἔκτελοῦν τὰ φορτηγά αὐτοκίνητα ἐπὶ τῆς Ἑράκλειας εἰς τὰς ὑπεραστικάς μεταφοράς. Καθορίζεται οὕτω σαφέστερον ὁ ρόλος, τὸν ὅποιον παίζουν εἰς τὰς θαλάσσας συγκοινωνίας τῆς Ἐλλάδος, αἱ ὅποιαι, λόγω ἀφ' ἐνός τῶν πολυαριθμῶν σημείων τῶν Ἑλληνικῶν παραλίων, τὰ ὅποια, πρέπει νά ἔχεται προτερευόντων καὶ ἀφ' ἔτερου λόγω τῶν μικρῶν φορτίων, δέν δύναται ν' ἀπασχολήσουν μεγάλα πλοῖα.

Ως πρὸς τὸν δύκον τῶν ἕγκον τῶν ἐτησίων μεταφερούμενων διὰ τῶν πλοίων τῆς I. N. φορτίων, οὐδὲν ἀκριβῶς γνωρίζουμεν. Τὰ στατιστικά δεδομένα τῆς Γενικῆς Στατιστικῆς "Ὑπηρεσίας τοῦ Κράτους ὑπολογιζουν εἰς 900.000 τόνους περίπου τὰ δι'

φόρων μεταφερθέντα κατά τὸ 1935, ἔναντι 1.400.000 μεταφερθέντων δι' ἀτμοπλοίων. Λαμβανομένου ὅμως ὑπ' ὄψιν, διτὶ ἡ στατιστικὴ αὐτὴ περιλαμβάνει τὰ πλοῖα ἀπό 25 κόρων καθαρᾶς χωρητικότητος καὶ ἄνω, μένοντας ἔξω τὰ περισσότερα τοῦ ἀριθμοῦ τούτου. 'Αφ' ἔτερου ἡ στατιστικὴ αὐτὴ ἀφορᾷ τὴν κίνησην δεκαπεντάδος μόνον περίπου λιμένων, μη ὑπολογίζομένης τῆς κινήσεως τῶν διετερευόντων λιμένων, ἡ δοπία ἔχεται πρετεῖται καρίων δι' Ἰστιοφόρων. Τὰ στατιστικά δεδομένα ἀφ' ἔτερου τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, συγκεντρούντος κατά τὴν κοινὴν ἀντίληψιν περίπου τὸ ἥμισυ τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς Ἐλλάδος, ἀναφέρουν ὡς σύνολον τῶν ἰσχαθέντων καὶ ἔχασθεντων δι' Ἰστιοφόρων ἐμπορευμάτων κατά τὸ 1936 400.000 τόνους ἔναντι ίσου ποσού μεταφερθέντος δι' ἀτμοπλοίων.

Πάντως δὲν θά εἰμεθα μακράν τῆς πραγματικότητος ἔαν ὑπολογίσωμεν τὸν διλικὸν δύκον τῶν δια τῶν πλοίων τῆς I. N. ἐνεργούμενων μεταφορῶν γύρω εἰς τὸ ἔντονο τοιούτου περισσότερον δχι διλγύτερον — ητο τὸ ἥμισυ τούλαχιστον τῶν ἐσωτερικῶν θαλάσσαις μεταφορῶν τῆς Ἐλλάδος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων καθίσταται ἔκδηλος ἡ σημαντικὴ συμβολὴ, τὴν δόπιαν παρέχουν εἰς τὰς θαλάσσας συγκοινωνίας τῆς Χώρας τὰ «παληοκάτικα», τὰ δόπια τοὺς λιμένας θεωροῦνται οἱ ἀποδιοπομπαῖοι τράγοι, ποὺ ἐμποδίζουν τὴν κυκλοφορίαν καὶ τοὺς χειρίσμούς των μεγάλων πλοίων. Καὶ δὲν εἰνε μόνον τοῦτο. Οἱ ἀφελεῖς καὶ ἀγνοοῦνται ναυτικοί, οἱ «καϊκιτοῦδες», συναντοῦν τὴν πλέον κακήν μεταχείρισιν, τόσον ἀπό τοὺς φορτωτάς, οἱ δόπιοι σχεδόν κατά κανόνα οὐδεμίαν συμφωνίαν τῶν ναυλώσεων ἐννοοῦν νά τηρήσουν, ἔαν δὲν τοὺς συμφέρῃ, δσσον καὶ ἀπό τὰ διάφορα ὅργανα.

"Ετοι οἱ ἀνθρώποι αὐτοί, ποὺ χαροπαλαίουν μέρα - νύχτα διαπλέοντες τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας, ποὺ ριψοκινδυνεύουν τὴν υπαρξίν των διλόκηρων, ἀφοῦ τὰ πλοῖα τῶν εἴνε ἀνασφάλιστα, ἀνὰ τὸ ἐκτεθειμένα εἰς τὴν διαταραχὴν τῆς Μεσογείου Ἑλληνικά παράλια, κατήνητησαν νά θεωροῦνται καὶ κατωτέρας ποιοτήτας ὄντα, διότι ἀποχολίμενοι μὲ τὴν θάλασσαν, δὲν ἐσκέφθησαν νά δργανωθοῦν καὶ αὐτοὶ εἰς σωματεῖα, δμοσπονδίας καὶ συνομοσπονδίας διά νά δείξουν τὴν δύναμιν τῶν.

"Η οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας εἶνε ἀξιοθήητος. Ἐάν ξειρέσῃ τις ἐλαχίστους πλοιοκτήτας, οἱ δόποιαν κατόπιν μακροχρονίου σκληρᾶς ἐργασίας, προσωπικῆς καὶ τῶν συγγενεῶν των, κατώρθωσαν ν' ἀποκτήσουν τὰς κάποιαν περιουσίαν, τὴν δόπιαν ἔριξαν πάλιν εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τὴν μορφήν πλοίων, τὸ σύνολον τῶν πλοιοκτητῶν τῆς I. N. ὑποφέρει οἰκονομικῶς, δσσον ίσως οὐδεμία αλληλά τάξις Ἐλλήνων ἐπαγγελματιῶν.

Βεβαρυμένοι δι' ἐπαχθεστάτων χρεῶν ἀπέναντι ιδίως τῶν προμηθευτῶν τῶν μηχανῶν, στερούμενοι ἀκόμη καὶ μικροποσῶν ἀπαραιτήτων δι' ἀγοράν ἐφοδίων καὶ τροφίμων, ἀνίκανοι ν' ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας ἔκτειν, τῶν οἰκογενεῶν των καὶ τῶν πλοίων των, εἴνε ἐν τούτοις ὑποχρεωμένοι νά τὰ διατηροῦν ἐν κινήσει ποτίστενται οἰωνήποτε ναύλων, τὸ ἐπίπεδον τῶν δόπιων, ὡς ἔκ τούτου, ἔχει καταπέσει εἰς σημεῖα ὄμολογουμένων ἔξειτελιοτικά.

"Ἀλλὰ ποὺ δοφείλεται τὸ κατάντημα τοῦτο τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας μας; Κατά τὴν γνώμην μου, εἰς τὴν ἐπιθάρυνσιν τῶν πλοίων διὰ τὴν ὑπερόγκων χρεῶν διά τὴν ἀπό δεκαετίας περίπου ἀρχαίμενην ἀθρόαν τοποθέτησην μηχανῶν, εἰς τὴν αὔξησην τῶν δαπανῶν συντηρήσεως καὶ κινήσεως τῶν πλοίων καὶ εἰς τὸν ἀκριβῶς, συνεπεία τῆς τοποθετήσεως τῶν μηχανῶν, ἐπελθόντα αὐτομάτως πληθωρισμὸν τῶν πλοίων ἐν σχέσει πρὸς τὸν δύκον τῶν φορτίων.

Εἰς 250 περίπου ἑκατομμύρια δύναται νά ὑπολογισθῇ ἡ ἀξία ἀγορᾶς τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, μὲ τὰς δόπιας ἔχουν ἀφοδιασθῇ τὰ Ἰστιοφόρα. Καὶ, ἐπειδὴ τὸ χρήμα τοῦτο δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμον παρά μόνον εἰς ἐλάχιστον ποσοστόν, οἱ πλοιοκτῆται ἐλκυόμενοι ἀπό τοὺς φαινομενικάς εύνοικούς δρους παροχῆς πιστώσεων ἀπό τὸν πωλητά, ἀνέλαβον ἀπέναντι τούτων ὑπερογκακή χρέη ὑποδούλωσαντες ἔκτοντας καὶ τὰ πλοῖα τῶν. Τὰ ὀφελήματα ἀφ' ἔτερου, τὰ δόπια ἀνέμενον ἀπό τὴν μηχανοποίησην τῶν Ἰστιοφόρων οὐν τῷ χρόνῳ κατήνητησαν δύορον ἀδρων, διὰ νά μεταστραφοῦν ἐν τέλει εἰς ζημίας ἀπειλούσας τὴν καταστροφήν των. Καὶ τοῦτο διότι ἡ ἀθρόα μηχανοποίησης τῶν Ἰστιοφόρων δημόσιας δημόσιος τὸν μεταφορικήν δυναμικότητα τῶν πλοίων διά τὴς συντηρήσεως τοῦ χρόνου τῶν ταξιδίων, δεδομένου διτὶ ἡ ταχύτης ἔκτελέσεως ἐνός ταξιδίου ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου ἀποτελοῦν τὴν μεταφορικήν δυναμικότητα, ἐνῷ δὲ διαφέρονται μεγάλης χωρητικότης, ἐνῷ δὲ δύκος τῶν φορτίων ἀπότιμάτων δημόσιος τὸ πλοίον, λόγω τῆς ταχύτητος, τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπό δχληράς καὶ δαπανηράς λιμενικάς καὶ τελωνειακάς διατυπώσεις καὶ τῆς εύχερείας παραλαβῆς καὶ παραδόσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς αὐτὸ τοῦ τὸ κατάστημα τοῦ ἐμπόρου.

"Ἄλλ' ὡς νά μη ἡρκουν αι συνδυασμέναι αύται ἀτυχίαι τῆς (Συνέχεια εἰς τὴν 17ην σελίδα)



Βέλγιον

'Η "Κόνφερανς,, της Έγγυς Ανατολής

Η «Διάσκεψης» των ναυτικών έταψισην, πού ξεπήρησε τακτικάς γονιμίας έξι της Αμερικής πρός την Μεσόγειον, την Έγγυη Ανατολήν και την Μαύρη Θάλασσαν, συνήλθεν εἰς συνεδρίασην την ίην Οκτωβρίου εἰς Παρισίους, ασχολήθεισα ἐπί διαφόρων ζητημάτων, ἀναγομένων εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἀκολουθούμενης ὑπὸ τῆς «Κόνφερανς» γενικῆς τακτικῆς. Τῆς σωστέψεων μετέσχουν ἀντιπρόσωποι ἔννεα ἑταῖροι, ἦσαν τῆς «Πλέοντας Λάιν», «Τζόνστον Λάιν», «Λέβαντ Λίνες», «Γουνέντεν Λέβαντ Λάινες», «Σζούλιντ Οφιεντ Λίνες», «Nordenfjeldske Line», «Γουνέντεν καὶ Ελλεφαντ», «Deppes» καὶ τῆς Ελληνικῆς Εταιρίας τοῦ κ. Μαργ. Επιτεριών. Αἱ τακτικά γονιμία τῶν ἑταῖρων αὐτῶν νέμονται ὅλοι ληγούμενοι σχεδὸν τὴν ἐργασίαν τῆς Ανατολῆς εἰς τὴν ὥσταν τὸ τελευταῖον τρίμηνον ἀπεισῆλθον μία ἡ δύο ἔτος τῆς Κόνφερανς ἑταῖροι. Πρός ξενοδετέρων αὐτῶν ἡ «Κόνφερανς» προῆλθεν εἰς τὴν λῆστριν μέτρων, διὰ τῶν ὥστων ἀποσκοπεῖται ἡ ξενοδετέρων τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἔτος τῆς «Διάσκεψης» πλοίων καὶ ὁ ἀποκλεισμός τῶν ἀπὸ φύσιμενα δικαιάσια φορτίων. Η συγκληθείσα ἀκριβῶς ἐν Παρισίοις διάσκεψις ἀπεσάρτη εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μᾶς περισσότερον διατικῆς τακτικῆς. Οἱ προσεκίμενοι κύριοι ἔθετον, ὅτι εἴ τιμῶ τῶν ναύλων λια τὴν Ανατολήν διατηροῦνται εἰς λογικὸν ἐπίπεδον, κάτω τῶν διαμένων νά ἐπενεγκοῦν εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, εἰς τρόπον ὥστε —καὶ ἀντίθετα πρός διατηροῦνται εἰς τὴν Κόνφερανς— ὁ νεομός οὗτος θοηθεὶ μᾶλλον τοὺς φορτωτὰς μὲ τὰς παρεχούμενας εἰς αὐτοὺς εὐνολίας.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ πωλήσεις τῶν κυβερνητικῶν πλοίων

Η «Ανοτάτη Ναυτική Επιτροπή» τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν συνεχίζουσα τὸ πρόγραμμα ἐκπούσεως τῶν παραπλισμένων πλοίων τοῦ κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου προεκήνουσε τὴν τρίτην κατὰ σειρὰν πλειοδοτικὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν πώλησην «ῶς εἰσὶ καὶ εὐρίσκονται, 25 εἶστε χαλινδίνων φορτηγῶν σκαφῶν. Αἱ ἐνεργάσιτοι προσφοραὶ θὰ ἀνοιχθοῦν παρὰ τῆς «Επιτροπῆς» τὴν 20ην τοέντος μηνὸς εἰς Οκτωβρίαν. Τὰ πωλούμενα πλοῖα ἔχουν ναυπηγῆται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολεμικῆς περιόδου ἡ εὐθὺς ἀμέσως μετ' αὐτήν, προσφέρονται δὲ ἡδη εἴτε πρὸς διάλυσην εἰς Ηνωμένας Πολιτείας ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἢ καὶ πρὸς περιέπειρον ἐκμετάλλευσην ἵνα τινας φταῖς προϋποθέσεις. Οἱ πλειόδοτα διέφευλον εἰς τὰς προσφοράς των νά διευκρινίζουν ἐνν προτίθενται νά τὰ διαλύσουν ἢ νά τὰ ἐκμεταλλεύθων.

Οἱ κυριώτεροι ὄφοι τῆς πωλήσεως είναι οἱ ἀκόλουθοι τρεῖς: 1) Προκειμένον περὶ διαλύσεως εἰς τὸ ἔξωτερικόν, τὰ οὗτοι ἀγορασθήσομέν πλοῖα δὲν θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰκῇ δι' ἓν μόνον ταξίδιον ἀπὸ Ηνωμένας Πολιτείας δι' ἀλλοδαπήν, θὰ διαλύσηται, ἢντος 18 μηνῶν ἀπὸ τῆς ημέρας τῆς κατακυρώσεως των. Τὸ φορτίον, δὲπερ ἐπιτέλεται νά παραλάσσουν ἡ Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὸ μοναδικὸν τὸν ταξίδιον περιορίζεται εἰς παλαιοσίδηρα, παλαιὰ τεμάχια χάλυβος γιανθρακας, ξύλειαν ἡ γεννήματα. 2) Προκειμένον διὰ περιεπορίου ἐκμετάλλευσην, ἀπαγορεύεται οὗτοι νὰ μὴ τὰ χρησιμοποιήσουν εἰς ταξίδια, ἀλλὰ νά τὰ διαλύσουν εἰς ἔργοτασία, κείμενα ἐντὸς τῶν ἡπειρωτικῶν ὁρίων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἐντὸς μᾶς χρονικῆς περιόδου 18 μηνῶν ἀπὸ τῆς ημέρας τῆς κατακυρώσεως. Διὰ τὴν τίρησην τῶν ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 2 δώρων ἡ «Επιτρο-

πῆ» ἀπαιτεῖ τὴν κατάθεσην ἐγγύησεως 50.000 δολλαρίων καὶ διὰ τὸν 3ον δῶρον ἐγγύησην 25.000 δολλαρίων.

Η ναυπηγησις τοῦ τρίτου «λάϊνερ»

Τὸ ἀπασχολήσαν ἐπὶ ἔτη τὴν Αμερικανικὴν κυβερνησιῶν καὶ τὴν ἐνδιαιφερούμενην πλαιστήριαν ἑταῖρον («United States Lines») ζήτημα τῆς ἀντιστατάσσοντος τοῦ παροπλισμένου ἀπὸ τοῦ 1935 εἰς Χούπτόνεν ὑπεροχεανίου «Leviathan», διὰ τῆς κατασκευῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐνὸς τρίτου ὑπεροχεανίου, ἀδελφοῦ πρὸς τὰ ὑπάρχοντα «Manhattan» καὶ «Washington» ἢ καὶ ὅλογον μεγαλυτέρου, εἰς ἐνίσχυσιν τῆς γονιμῆς τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, ἐτερματίσθη πόδη ἡμέρων διὰ τῆς παραγγελίας τοῦ νέου σκάφους εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούζ. Συμφώνων πρὸς τὴν ἀπὸ 18 Μαρτίου 1935 σύμβασιν μεταξὺ τῆς κυβερνησιῶν τῆς Βασιγράντον καὶ τῆς «United States Lines», ἀνεγνούσητο, ὅτι τὸ ὑπεροχεανίου «Leviathan» ἡτο δαπανηρόν, λόγῳ τῆς ἡλικίας του καὶ δὲν ἡδύνατο νὰ συναγονισθῇ τὰ τελειότατα εἰσοπεῖ - λάϊνερ τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλῶν, παρέχετο δὲ εἰς τὴν πλαιστήριαν ἑταῖραν τὸ δικαιόματα νά τὸ παροπλίσιον καὶ ἐκαρδίαν νὰ τὸ πωλήσῃ πρὸς διάλυσην, ἀφοῦ προηγούμενων τὸ ἀντικαθίστα δι' ἐτέρου συγχρονισμένου ὑπεροχεανίου. Η σύμβασις — διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀθέτήσεως — περιήγεται διὰ τὴν ηερίσιαν ποινήν πρόστιμου 1.000.000 δολλαρίων, προσβλεπε δὲ διὰ τὴν νέαν κατασκευὴν, τὴν κρατικὴν ἀφορήν ἐπικορηγήσεως.

Πλείστα δοσιαὶ διεξήγουνται ἔκτοτε διαπραγματεύσεις διὰ τὸ τρίτον ὑπεροχεανίου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, καθὼς καὶ ὑπὸ τῶν τεχνικῶν τριῶν Αμερικανικῶν ναυπηγικῶν ἐπαγγείλησεν. Τὰ σχέδια αὐτὰ ἐτροποποιήθησαν πατ' ἐπανάληψην, ὃστε τὸ νέον πλοῖον νὰ καλύπτῃ ὅλας τὰς νεωτέρας ἀπατήσεις καὶ ὅλα τὰ ἐπὶ τῆς πειρας δεδομένα διὰ τὴν ὑπεραπλανικὴν γονιμήν, νὰ δύναται δὲ εὐχερός εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης νὰ μετατραπῇ εἰς βοηθητικὸν πολεμικὸν καὶ νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἄμυναν τῆς χώρας. Πρὸ μηνὸν ἔλαβε καὶ πάλιν χώραν, ἀνεν ἀποτελέσματος, δημοπρασία διὰ τὴν τοποθέτησην τῆς παραγγελίας, ἡδη δὲ ἀνηγέλθη ὡς ἐπιτυχές ἀποτέλεσμα τῆς πρὸς ἡμέρων τελευταῖας τοιωτῆς. Διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς κατασκευῆς είχοντας ὑποβάλλει προσφοράς εἰς τὴν «Ανοτάτη Ναυτική Επιτροπήν», ἐνεργούσαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «U. S. L.», τοία Αμερικανικὴ ναυπηγεῖα. Αἱ προσφοραὶ περιείχον δύο τιμάς, μίαν σταθερά καὶ μίαν ὑποεκμένην εἰς ἀλλοιοσιν, ἐξόπουν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυπηγήσεως θὰ ἡγάπαντο ἢ θὰ ἡλαττοῦντο τὰ ἐργατικὰ ἡμεροδιήσια καὶ τὸ κόστος τῶν ὑλικῶν μέχρι ποσοστοῦ 15 ο) πλέον ἢ ἔλαττον τῶν σημερινῶν.

Η κατωτέρα προσφορά, ἡτοι καὶ ἐγένετο ἀποδεστή, ἐδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Newport News Shipbuilding & Drydock, Co», μὲ σταθερὰν πιμή 17.500.000 δολλαρίων (3.000.000 λιρῶν περίποτον) καὶ μὲ ὑποεκμένην εἰς ἀλλοιοσιν τοιωτὴν 15.750.000 δολλαρίων. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κάμπιντεν ἔχησαν σταθερὰν τιμὴν 21.308.000 δολλαρίων καὶ διαγανωνιστέαν τοιωτὴν 19.491.000 δολ., τὰ δὲ ναυπηγεῖα «Μπέθλεμ», τῆς N. Υόρκης, σταθερὰν μὲν τιμὴν 21.947.000 καὶ διαγανωνιστέαν τοιωτὴν 20.705.000 δολλαρίων.

Τὸ οὗτον παραγγελήν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ - Νιούζ ὑπεροχεανίου θὰ είνει διπλέλακον, θὰ συνδεθῆ τὴν μεταφορὰν ταχυδρομεῖον, ἐπιβατῶν καὶ φορτίου, θὰ είνει κατά τι μεγαλύτερον τῶν δύο ἐν

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ Λτδ.

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

Α. ΛΟΥΖΗΣ Λτδ. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

C.K.HANSEN

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

COPENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

πηρεσίδη 'Αμερικανικών «λάινερς», μὲ εμφόρο τούτου 34.000 τόνων καὶ θὰ ἀποτελῇ τὸ μεγαλύτερον καὶ τελειότερον πλοῖον τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἰνομένων Πολιτειῶν. Τὸ νέον αὐτὸν «λάινερ» ἔποδειγμα τῆς συγχρόνου ναυπηγίης, θὰ ἔη διαστάσεις μήκους 723 ποδῶν, πλάτους 92 καὶ ὑψοῦ ἀπὸ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος περιπάτου 75 ποδῶν, θὺ ἀναπτύσσῃ μέσην ὑπηρεσιακὴν ταξιάτητα 22 μιλίων καὶ διαθέτῃ ἄνετα διαιρεόσιμα, εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων, διὰ 1200 ἐπιβάτες καὶ διὰ τοὺς 630 ἄνδρας τοῦ πληρωμάτος του. Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ ἔπολογίζεται νέα εἰσέλθη μετὰ 2 ἔτη καὶ 17 ἔβδομάδας, εἰς τὰς ἀρχὰς, δηλαδή, τοῦ 1940.

'Ιδιατέρευτον διαφορᾶς τιμῆς 50 ο) διὰ φροντικὸν πλοῖον, οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ δισκωδύτην νάρισταν ὑπὸ τὴν κυριότητά του τὸ νεοναυπηγήτον σκάφος ἐντὸς πέντε ἑταῖρων ἀπὸ τῆς σημεληρούσεως του, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἔξοδήσουν ὅλητοι τὸν πλοῖον τῆς ημίσεως τῆς εἰς ἔξαν ναυπηγεία ἀπατηθησομένης διὰ τὴν κατασκεψήν του δατάνης εἰς 15 ἑταῖρας δόσεις καὶ μὲ τόπον 3 ½ ο). Λόγον χάριν, προειμένον διὰ πλοῖον οὐτονός η ναυπηγίης εἰς τὰς Ἰνομένων Πολιτειῶν ἀπειτεῖ δατάνην 2.000.000 δολαρίων καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ 1.000.000 δολαρίων μόνον, η ἀνάδοχος ιδιοτικὴ ἑταῖρα θὰ κατεβαίλῃ 250.000 δολαρίων, καθ' ὃν τὸ πλοῖον θὰ ἔναντιγέτο. Τὸ ἑταῖρον μίσθισμα τῆς ἔνοικαστεως διὰ τὰ πέντε ἑπόμενα ἔτη θὰ ἀνέρχεται εἰς τὰ 50) τοῦ ἔπολοπον τῆς Ἀμερικανικῆς τιμῆς ναυπηγήσεως, ητο 87.500 δολάρια καὶ διὰ τὴν πενταετίαν 437.500 δολάρια. Εἰς τὸ τέλος τῆς πενταετίας τὸ σύνολον τῶν καταβολῶν ἀπό τὸν 687.500 δολαρίων, θὰ πιστώνεται ὡνέρη τῆς ἀνάδοχου ἑταῖρας, η ὁποία τοιουτόποτας θὰ ἔποροσθεται πλέον νὰ ἔξοδήσῃ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου ἐντὸς 15 ἑταῖρων.

Διὰ τὸ πληρωματικὸν θὰ διατίθενται συγχρονισμένα, εὐνόχῳδα καὶ ὑγιεινά διαιρεόσιμα, περιλαμβάνοντα καὶ ἔνα κατάστομα ἀναψυχῆς, διὰ δὲ τοὺς ἐπιβάτες τρεῖς κατηγορίας θέσεων. 'Η α' θέσις θὰ περιλαμβάνῃ κατάστομα περιπάτου δυνάμειν νὰ κλεισθῇ τελείως ἐν περιπτώσει κακοπαθίας, καπνιστήρια, βιβλιοθήρια, ἑστιατόριον, γραφείου ἀλληλογραφίας, καλλί, αἴθονας ἀναψυχῆς, χροῦν καὶ ἐποδοχῆς, καθὼς καὶ δεξιαινή διὰ κολύμβημα. 'Αναλόγοι κοινόχρηστοι αἴθονα καὶ κατάστομα περιπάτου, ἑστιατόριον, καπνιστήριον, καλλί, θὰ ὑπάρχουν καὶ διὰ τὴν «τούριστ πλάς» εἰς τὰ ἀμέσως ἐπὸ τὴν α' θέσιν καταστρώματα τοῦ πλοίου, ἐνῷ καὶ οἱ ἐπιβάτες τῆς γ' θέσεως θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τὸν κλειστὸν περιπάτου, ἑστιατόριον, καλλί.

Εἰς τὸν διαφύλασσόμενον χῶρον ποὺς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, ἐλήφθη πρόνοια καὶ διὰ τὰ αὐτούσια τῶν ἐπιβάτων. "Οσον ἀφορᾷ τέλος τοὺς οἰκονομικοὺς δροὺς τῆς νέας τάντης ναυπηγήσεως, τὸ 1/3 τοῦ κόστους θὰ καταβληθῇ ἐπὸ τοῦ Δημοσίου εἰς τὴν πλοιοκτήτην ἑταῖρον, ὥπο τύπον ἐπιχορηγήσεως, συμφώνους ποὺς τὰς διατάξεις τοῦ τελευταίου Ἀμερικανικοῦ Νόμου περὶ διαφορᾶς τοῦ κόστους ναυπηγήσεως καὶ τῶν δαπανῶν ἐξεμεταλλεύσεως μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ξένων ναυπηγείων καὶ πλοίων. 'Η χρηματικὴ ἐγγύησης, τὴν ὅποιαν παρέσχον τὰ ἀναλαβόντα τὴν κατασκεψήν ναυπηγεία τοῦ Νιούφορτ Νιούς ἀνέρχεται εἰς 2 1/2 ἔκατον, δολαρίων καὶ εἰς τριαπεζικὴν ἐγγύησην μέχρι ποσοῦ 15 ο) τοῦ κόστους.

Τὸ πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων

Η «Ναυτικὴ Ἐπιφορτῆ» τῶν Ἰνομένων Πολιτειῶν χρονοῦσα εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἀναδιογρανώσεως τῆς Ἀμερικανικῆς ἐπορικῆς ναυτιλίας κατήστησεν ἡδη σχέδιον ναυπηγήσεως τριάζοντα πλοίων εἰς ἀντικατάστασην ισαρθίμων πεπαλωμάτων. Συμφώνως ποὺς τὸ σχέδιον αὐτὸν οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπεχεισθῶν νὰ καταβάλουν, ὡς πρότην δόσιν πληρωμῆς, τὰ 25 ο) τῆς ἀπατηθησομένης ἀνάληνς δι' ἔκαστον νέον πλοῖον, μὲ βάσιν τὸ κόστος τῆς ιδιαίτερης ναυπηγήσεως ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Ἐπεξηγοῦσα τὸ ούστημα λειτονογίας τοῦ νέου σχεδίου τὸ *"Journal of Commerce"* τῆς Νέας Υόρκης, ἀναφέρει, ὅτι μετὰ τὴν ἀποτελάσθωσιν τῶν πλοίων, αἱ ιδιοτικαὶ ἑταῖραι θὰ ἀνελάμβανον νὰ τὰ ἐξμεταλλεύσουν δυνάμει ἐπιχορηγούμενον συμβολαίων χρονικῆς ναυλώσεως καὶ μὲ τὴν

προϋπόθεσιν, ὅτι τὸ ἐν τῆς ναυλώσεως ταύτης ἐνόπλιον, σὺν τῇ ἀρχικῇ καταβολῇ, θὰ φέρεται εἰς πίστωσιν τον, πρὸς ἀπόσθεσιν τοῦ 25 ο) τοῦ Ἀμερικανικοῦ κόστους ναυπηγήσεως, δηρεὶ καὶ προβλέπει ὡς πρότην δόσιν ὁ νέος περὶ Ναυτιλίας νόμος. Τὸ σχέδιον, δηλαδή, θὰ πληροῖ τὸν Νόμον, ἀλλὰ καὶ θὰ χρηγῆται εἰς τὰς ἐνδιαφερομένας ιδιοτικαὶ ἑταῖρας πίστωσιν χρόνου πέντε ἑταῖρων διὰ τὴν καταβολὴν τῶν δόσεων ἀποληφθωμένης.

Μὲ προϊόπθεσιν διαφορᾶς τιμῆς 50 ο) διὰ φροντικὸν πλοῖον, οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ δισκωδύτην νάρισταν ὑπὸ τὴν κυριότητά του τὸ νεοναυπηγήτον σκάφος ἐντὸς πέντε ἑταῖρων ἀπὸ τῆς σημεληρούσεως του, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἔξοδήσουν ὅλητοι τὸν πλοῖον τῆς ημίσεως τῆς εἰς ἔξαν ναυπηγεία ἀπατηθησομένης διὰ τὴν κατασκεψήν του δατάνης εἰς 15 ἑταῖρας δόσεις καὶ μὲ τόπον 3 ½ ο). Λόγον χάριν, προειμένον διὰ πλοῖον οὐτονός η ναυπηγίης εἰς τὰς Ἰνομένων Πολιτειῶν ἀπειτεῖ δατάνην 2.000.000 δολαρίων καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ 1.000.000 δολαρίων μόνον, η ἀνάδοχος ιδιοτικὴ ἑταῖρα θὰ κατεβαίλῃ 250.000 δολαρίων, καθ' ὃν τὸ πλοῖον θὰ ἔναντιγέτο. Τὸ ἑταῖρον μίσθισμα τῆς ἔνοικαστεως διὰ τὰ πέντε ἑπόμενα ἔτη θὰ ἀνέρχεται εἰς τὰ 50) τοῦ ἔπολοπον τῆς Ἀμερικανικῆς τιμῆς ναυπηγήσεως, ητο 87.500 δολάρια καὶ διὰ τὴν πενταετίαν 437.500 δολάρια. Εἰς τὸ τέλος τῆς πενταετίας τὸ σύνολον τῶν καταβολῶν ἀπό τὸν 687.500 δολαρίων, θὰ πιστώνεται ὡνέρη τῆς ἀνάδοχου ἑταῖρας, η ὁποία τοιουτόποτας θὰ ἔποροσθεται πλέον νὰ ἔξοδήσῃ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου ἐντὸς 15 ἑταῖρων.

Κατὸ τὰς πληροφορίας τῆς ιδιαίτερης Ἀμερικανικῆς ἐφημερίδος, τὸ τεχνικὸν προσωπικὸν τῆς «Ἀνοτάτης Ναυτικῆς Ἐπιφορτῆς» ἐτελειοποίησε τὰς μελέτας τοῦ διὰ τὴν κατασκεψήν μεγάλων οῷμάτων φροντικῶν πλοίων τοῦ ἀπότον τύπου. Η προκήρυξης τοῦ σχετικοῦ διαγνωσμοῦ θέλει πραγματοποιηθῆναι εὐθὺς ὡς καταστοῦντα καὶ η οἰκονομικὴ μελέτη. Λέγεται, ὅτι οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς «Ἐπιφορτῆς» συνέστησαν τὴν δοκιμαστικὴν ναυπηγήσην 20 πλοίων τοῦ τύπου C.I., ητο συναριθμόν 8000 τόνων καὶ ταχύτητος 15½ μιλίων. Επεξηγεῖται, πάντως, ὅτι τὸ πρόγραμμα τοῦτο ἐποκείται εἰς ἀλλοιώσιν, ἐὰν τὰ ποιμένατα τῆς οἰκονομικῆς μελέτης προέρχονται ἐπεργούντος τρόπον.

Ίταλία

Ἐλεύθερος λιμήν εἰς τὴν Γένοβαν

Εἰς μίαν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Γένοβας, ὁ νομάρχης καὶ πρόεδρος τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀνενοίσθησε, ὅτι η Γένοβα πρόκειται συντόμως νὰ ἀποκτήσῃ ἐλεύθερον λιμένα, δηστις θὰ καταστοῦντα καὶ η οἰκονομικὴ μελέτη. Λέγεται, ὅτι οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς «Ἐπιφορτῆς» συνέστησαν τὴν δοκιμαστικὴν ναυπηγήσην 20 πλοίων τοῦ τύπου C.I., ητο συναριθμόν 8000 τόνων καὶ ταχύτητος 15½ μιλίων, ἐπεξηγεῖται εἰς ἀλλοιώσιν, ἐὰν τὰ ποιμένατα τῆς οἰκονομικῆς μελέτης προέρχονται ἐπεργούντος τρόπον.

Τὸ γεγονός ἔξι ἀλλοι, ὅτι εἰς τὸν ζώνην ταύτην ταύτην περιλαμβάνοντα καὶ αἱ λιμενικοὶ ἐγκαταστάσεις αἱ προοιδίμεναι νὰ ἔξπτησθησον τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς Μητροπόλεως μὲ τὴν Ιταλίαν 'Ανατολικὴν 'Αργον, ἀποδεικνύει, ὅτι η ἀπόφασις ιδούσεως εἰς τὴν Γένοβαν ἐλεύθερον λιμένος ἀποσκοπεῖ — πρὸς τοὺς ἄλλους — καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξην τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν Κτήσεων καὶ τῆς Ἐπειρωτικῆς Ιταλίας Αντοχαροποιίας. Σημαντικὴν ἀφ' ἔτερου ἐπίδοσιν θὰ ἔχῃ η ιδεώσις ἐλεύθερον λιμένος καὶ διὰ τὴν πρόσδοτον τὸν ναυτικῶν ἐπαγγέλματος τῆς Γένοβας, ὅπος ἀριθμὸς συνέβη εἰς τὰς παρομοίας κατὰ τὸ παρελθόν περιπτώσεις μὲ τὴν Μασσαλίαν, τὴν Τεργεστὴν καὶ ἄλλους μεγάλους λιμένας.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ζήτημα τῆς ἐγκαταστάσεως ἐλεύθερων ζωνῶν εἰς τὸν κυριωτερόν λιμένας δὲν ἀποτελεῖ τὸ τὸ νέον, χρονολογημένον, ἀφ' ήτοι ἐποχῆς ἡτο ιπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας, ὁ ο.

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



Υφίσταται άκομη το δόδον προειδοποιήσεως, πρό πάσης έναρξεως της φροτώσεως ή έκφραστοσεως. Έπι τη βάσει ωρισμένων διατάξεων περιλαμβανομένων εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα η έθιμον λημένος ή συμφώνων πρός τὴν ἐκστασαν ισχύουσαν ναυτικήν νομοθεσίαν, κρατοῦν οἱ ἔμποροι τὰ πλοῖα ἐν ἀργίᾳ ἐπὶ πολλᾶς ἀπὸ τοῦ κατάπλου τῶν ὁρῶν, συχνάσις δὲ καὶ ἡμέρας πρὶν ἡ ἀρχίσῃ ἡ φροτώσις η ἐκφράστωσις. Τοῦτο εἶχε κατά τὴν παλαιότεραν ἐποχὴν, ὅποτε η πρώτη εἰδοποίησις περὶ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου συνίστατο ἀπὸ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ εἰς τὸν λημένον. Σήμερον δὲ, ὅποτε εἶναι γνωστή η θέση τοῦ πλοίου καὶ ἀναγγέλλεται πρὸ πολλῶν χρόνων ἡ ἀριθμὸς ἡμέρας καὶ ὥρα τοῦ κατάπλου τοῦ, δὲν δικαιολογοῦνται οἱ ἔμποροι νὰ μὴ ἀστονίσουν διὰ τὴν ἄμα τῷ κατάπλῳ ἔναρξην τῆς παραλαβῆς η τῆς παραδόσεως τοῦ φροτώσιου.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς ἑργάτας — συνεχίζεται ἐν τῇ μελέτῃ — καταβάλλουν εἰς διὰς τὰς ζημιὰς κάθε προσάθετων νὰ περιορίσουν τὰς ἑργασίμους ὥρας μὲ διαφόρους ἀπαγορεύεταις καὶ μὲ τὴν καθιέσθων υπερόγκων ὑπερωμούνων. Διατί ἀρά γε, ἀντὶ τῶν μεθόδων αὐτῶν ποὺ ἐπιβαρύνουν τὸ ἐμπόρευμα, νὰ μὴ προτιμηθῇ ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἐκ περιτροπῆς ἑργασίας; Η ἑκτητική φροτώντων καὶ πλοίων εἶναι σήμερον ζητοῦσα καὶ δὲν ὑπάρχει πιθανότης ἀνεργίας, εἴναι ἐπιδιωχθῆ ἡ ταχυτέρα φροτώσις τῶν πλοίων. Μὲ μιαν μικρὰν μόνον πρόσθετον διατάγμα, ἀντιπροστένουσαν τημάτια τοῦ ἔξικονον μονάρχου χρόνου, θὰ πρέψεις η ἐκ περιτροπῆς ἑργασία τὸν ἀριθμὸν τῶν χρησιμοποιουμένων ἑργατῶν, θὰ ἐνίσχυσε τὴν κατανάλωσιν, διότι τὸ χρήμα θὰ ἐκνικλοφόρει εἰς περισσότερας χεῖρας καὶ θὰ ἀντέδοια μέσως κατὰ πάσης τάσεως τοῦ τιμαρίθμου τῶν διαφόρων εἰδῶν πρὸς ὑφρούσιν.

Λιμενικαὶ «συμφορήσεις»

Τονίζεται περαιτέρω, ὅτι η παροῦσα ἀνασκόπησις τῶν ὑφισταμένων ἀντιθέσεων δὲν θὰ ἡτο πλήρης, ἐάν δὲν προσετίθετο δίλγα τινὰ περὶ Ἀγγλικῶν λημένων, μερικοὶ τῶν ὅποιων εὑρίσκονται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὰς συγχρόνους προσδόσεις. Πρόσκειται κυρίως περὶ τῶν λημένων, ἐνθα ἐκφράστεται η ἔντεια καὶ ὅπου τὰ πλοῖα κρατοῦνται ἐπὶ ἡμέρας ἐν ἀναμονῇ ἐνάρξεως τῆς ἑργατώσεως τοῦ. Τὰ προβαλλόμενα ὑπὸ τῶν παραληπτῶν ἐπιχειρήματα εἶναι γνωστά. Οτι δηλαδὴ ἡ ἔντεια μεταφέρεται ἀθόρως εἰς ώρισμένην μόνον ἐποχὴν καὶ ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν κίνησιν ταῦτην λημένες δὲν ἐπαρκοῦν εἰς μιαν ἔκταστον ἑργασίαν, τὸ παροδικὸν τῆς ὥρας δὲν δικαιολογεῖ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν τεχνικῶν αὐτῶν μέσων.

"Υπελόγισαν διώς ποτὲ — συνεχίζει τὸ «Δελτίον» — αἱ διοικήσεις τῶν ἐν λόγῳ λημένων τί στοιχίζει κατὰ τὴν παροῦσαν ἐποχὴν η χρησιμοποίησις τούτων ὡς πλωτῶν ἀποθηκῶν;

"Αν καὶ πρόκειται περὶ πλήρης, θὰ ἡδύναντο ἐν τούτοις νὰ προτάξουν τινές, ὅτι κατὰ τὰς ἑργασίες τῶν θαλασσῶν μεταφράσων εἰναι ἐποφέλης εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς η δραδεία ἐκφράστωσις τῶν σχαρῶν τοῦ, διότι αὐξάνει τεχνητῶς τὴν ἑκτητικήν κωροτικότητος. Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο δὲν ὑφίσταται σήμερον. Διὰ νὰ ἡτο δὲ καὶ διὰ τὰς ἑργασίας τῆς κρίσεως βάσιμον, θὰ ἐπορεύεται τὰ πλοῖα νὰ κατεσκευάζοντο ἀναλόγως ἐνὸς ἑδίκον προσφορού, πράγμα ποὺ οὐδέποτε ἐφοπλιστής θὰ ἐπορεύεται. Η ἀποτίναξις τῶν πεπλαισμένων ἰδεῶν καὶ η προστάθεια ἐπιταχύνεσσος τοῦ πλαμοῦ τῶν λιμενεργατικῶν ἑργασιῶν, πολλαπλά θὰ ἀπέφερεν δέλη εἰς δὲλους τοὺς ἐνδιαφερομένους παράγοντας.

Τὸ δίλημμα τῶν νέων ναυπηγήσεων

Κατὰ τὴν καθέλκυνσιν τοῦ ὑπερωκεανίου «Strathallan», δὲ πρόσδοση τῆς «P. & O.» λόρδος Craigmyle, εὗρε τὴν εὐκαιρίαν ν' ἀσχοληθῆ καὶ

πάλιν ἐπὶ τοῦ ηὔξημένου κόστους τῶν νέων ναυτηργήσεων, διὰ νὰ τονίσῃ τὴν ἀνάγκην μειώσεως τῶν τιμῶν, ὅποτε νὰ δυνηθῇ η ναυτική βιομηχανία νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ποιοτικήν της ἀνασυγχρότησιν. Η ἐλλειψις παραγγελῶν — εἰπε — θὰ ἐπανέρθετε μιὰν περιόδου ἀπράξιας εἰς τὰ ναυτηργεῖα καὶ θὰ ἐφριπτεῖ εἰς νέου τὰ προσωπά τῶν εἰς τὴν ἀνεργίαν, εὐθὺς δές ὡς παρήχετο ὁ πυρηνός τῶν κατὰ θάλασσαν ἔξοπλισμῶν.

Εἰς τὰς ἡμέρους αὐτὰς πρὸς τὴν ναυτηργικὴν βιομηχανίαν ἐποδειξεῖς καὶ συστάσεις τοῦ πρόσδοτον τῆς «P. & O.» ἀπίντησεν ὁ πρόσδοτος τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς ναυτηργικῆς ἐπιχειρήσεως «Βίσερος—Αρμστρόγκου» σέργο Charles Graven, ὑποστηρίξας, ὅτι οἱ ναυτηργοί Οἰκους δὲν ἐμποροῦν νὰ δέσουν ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν των τὴν προμήθειαν τῶν πρότον όλων, ποὺ συγκεντρώνουν τὰ 70 οἱ τοῦ συνολικοῦ κόστους ἐκπόστησης νέας κατασκευῆς. Εἴσταια θὰ ἡτο — εἰπε — μία φιλικὴ συνήτησις μεταξὺ ναυτηρῶν καὶ προμηθευτῶν, ἵνα ἐξ αὐτῆς διαπιστωθῆ κατὰ πόσον αἱ τιμαὶ τῶν καινούργων πλοίων εἰναι ἐπεφοδιαστὰ καὶ ἀδικαιολόγητοι.

Τὸ πόρισμα μᾶς τοιαύτης συνητήσεως θὰ ἡτο ἀπεκάλυπτε σαφῶς, διη οὐδεμία εὐδόνη δύναται νὰ καταλόγησθῇ εἰς τὸν ναυτηργόν δι' ἀθέμιτον ἐκ τῆς ἑργασίας τῶν κέρδος. Τοιναντίον θὰ διεπιστοῦτο, διη ἀποκομίζουν ἕνα μέτριον καὶ ἀπολύτως δικαιολογημένον κέρδος. Καὶ ἐὰν ἀκόμη περιερχότοντο μερικά ἐκ τῶν ὑφισταμένων ὑπὲρ τῶν ναυτηρῶν περιθύμων, ή συνολικὴ τιμὴ τοῦ κόστους μᾶς ναυτηργήσεως διεσκόλως καὶ πάλιν θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ὑποβιασθῇ εἰς ἐπίπεδον ίκανοποιητικὸν διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. Οἱ πλοιοτήται, διη ποὺς ὁ λόρδος Craigmyle, — ἔχοιούνθησεν ὁ σέργο Charles — βασίζουν τὸν ἐπολογισμοὺς τῶν τιμῶν τῶν ναύλων κατὰ τὰ προσεχῆ 15 ή 20 ἑτη, ἀτινα χρειάζονται εἰς κάθε ἐφοπλιστὴν διη νὰ ἐπιτύχῃ τὴν πλήρη ἀπόσθετον τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου του.

Μολονότι, βεβαίως, κανεὶς δὲν δύναται νὰ ἐπιρινή ἔνα τοιοῦτον σφέρονα ὑπολογισμόν, ἐν τούτοις εἰναι δέβων, διη οἱ ἴδιοι τηταὶ τῶν «τράμπες» δὲν σκέπτονται τὸν τίμον τῶν διακίνων τῶν ναύλων κατὰ τὰς δέν προσεχεῖς δεκαετηρίδας, δοσον κατὰ τὸ ἐγγὺς καὶ ἡμέραν μέλλον. Καταχρίνουν οἱ ἐφοπλισταὶ οὗτοι τὴν ἀπότομον αὔξησην τοῦ κόστους τῶν καινούργων πλοίων, πραδέζονται, διης, δὲν πταίσουν ἐν προκειμένῳ οἱ ναυτηροί, ἐφόσον η ὑψησις τοῦ κόστους δηεῖται εἰς τὴν ἀνατίμησιν τῶν πρότον όλων (60 οἱ περίπου διὰ τὸν χάλκινα καὶ μέχρις 100 οἱ) δι' ὡρισμένας ποιότητας ξυλείας) καὶ εἰς τὴν παραγγελίας καινούργων πλοίων.

Τὸ νὰ προβῇ κανεὶς εἰς νέας ναυτηργήσεις η νὰ παραμείνῃ ἐφεκτικός καὶ ἐν ἀναμονῇ συμφερούντων τιμῶν, ἀποτελεῖ σήμερον τὸ δύσλευτον τοῦ πρόθιμηα, ποὺ ἀπασχολεῖ καὶ βασανίζει τὸν ἐφοπλιστὴν τῶν «τράμπες». Θα ἡδύναντο οὗτοι ν' ἀποκομίσουν σημαντικά, ὑπὸ τὰς παρουσίας συνθήκας, κέρδη, ἀλλὰ προτιμοῦν τὴν τακτικὴν τῆς συνέσεως, προτάσσοντες τοὺς πιθανούς κινδύνους ἐκ τῆς παραγγελίας καινούργων πλοίων.

Χαρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως εἰναι καὶ τὸ γεγονός, διη αἱ τιμαὶ τῶν ἐτοίμων νεοναυτηργῶν φροτηγῶν ὑπερέβησαν σημαντικῶς τὸ κόστος τῆς παραγγελίας τῶν, ἐφ' δοσον οἱ ἐφοπλισταὶ δείκνυνται πρόδυτοι μὲν πρόσθιαν καὶ ἡ εἰσέλθη εἰς τὴν ἐνεργόν ἐπηρεούσιαν. Σχετικῶς δημος ὑπάρχουν σήμερον δὲλγα μόνον ἐτομοποιάδοτα καινούργη πλοία προσφερόμενα πρὸς πλήρην, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν προβέλουν μίαν ἀπότομον ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων κατὰ τὰ δέν η τρία προσεχῆ ἑτη.

Καὶ οἱ σέργο Charles κατέληξεν: «Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐχεῖνοι, οἵτινες πραγματοποιοῦν σήμερον ιδιαίτερος ικανοποιητικά κέρδη, δύνανται — π

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o L^{TD}

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

θανόν — ν' ἀψηφήσουν τὸν κάνδινον τῆς παραγγελίας νέων πλοίων, θέτοντες κατά μέρος ἓνα τμῆμα τῶν κερδῶν των εἰς εἰδικὸν ἀποθεματικὸν ταμεῖον ἀποσέβεσσος. Πάντως, εἶναι ἀναπόφευκτον, ὅτι ἡ συρροή νέων παραγγελιῶν θὰ μετριασθῇ πρὸς τὸ παρόν, τούλαχιστον.

Αισθητὴ ἐλλειφής ναυτιλλομένων

Οἱ ναυτοὶ κύριοι τῆς Ἀγγλίας ἀνησυχοῦν ζωηρῶς ἀπὸ τὴν παρατηρούμενην κατ' αὐτὰς ἐλλειφήν ἑμινῶν ὥλικον διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων. Ἀνησυχία ἐγκράζονται ιδίᾳ διὰ τὸ μέλλον, διότι παρατηρεῖται μεγάλη ἀποδυναμία τῶν νέων, ὅπως στραφοῦν πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα. Ἐν ἑξαετῷ κανεὶς — γράφει ὁ Ἀγγλιός ναυτικὸς τέτος — δὲ λίγος τινῶν ἀπεισῆς ἐργάτας θαλάσσης, κροῖτος δὲ θερμαστᾶς καὶ ἀνθρακείς, οἵτινες κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἐξακολούθουν καὶ τῷα νῦν εἰναι ἀνεργοί, συνεπείᾳ τῆς φυσικῆς μεταβολῆς τῶν μηχανῶν προώσεως εἰς τὴν νεωτέραν ναυτιλίαν, δὲν ἐπάρχει σήμερον διαθέσιμος πρὸς ναυτολόγησιν οὐδὲ εἰς ναυτοὺς μὲν λειχόν τὸ μητρόν τον.

Ἡ ἀναζωογόνησις τῆς ναυτικῆς θυμητηρίας ἀπερρόφησεν ἀπαντας τοὺς ἀνέργους ναυτεργάτας, ἀλλὰ πολλοὶ ἐξ αὐτῶν ἀπειλούνθησαν ἐπὸν τὸ ἐπαγγέλματος ἢ καὶ δριστικῶς ἐγκατέλειψαν τὴν θαλάσσαν κατὰ τὴν πολυτελῆ περιόδον τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ νέοι δὲν εἰσέρχονται εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα κατὰ ποσοστὸν ἀνάλογον πρὸς τὸν φυσικὸν ἀριθμὸν τῶν ἐξ αὐτοῦ ἀποχωρούντων.

Ἡ ναυτικὴ σχολὴ τοῦ Gravesend ἰδιωτεῖσται ἐπὸν τῆς «Ναυτικῆς Ομοσπονδίας» διὰ νὰ προμηθεῖ τὸ κατάλληλον ἔμφυγον ὥλικὸν εἰς τὰ Βρετανικὰ ἡμιοργανὰ πλοῖα, λειτουργεῖ ἀρτίως καὶ ἀποδίδει ναυτιλλομένους μὲ πλήρη ἐφόδῳ ἐπαγγελματικῆς καταστίσεως. Ἡ προσφορὰ δύος ναυτοπαίδων εἰναι ἐντελῶς δισανάλογος πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ζητήσεως. Τὰ ἐκπαδευτικὰ πλοῖα διαμορφάζουν τὴν ἀπόδοσιν τῶν μεταξὺ πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν στόλων, οἱ περισσότεροι δὲ ἐκ τῶν εἰσερχομένων νέων ναυτικῶν, οἵτινες ἔχουν τὰ σηματικὰ προσόντα, ποὺ ζητεῖ τὸ Ναυαρχεῖον, προτιμούν νὰ καταταγοῦν εἰς τὸ Πολεμικὸν τῆς Χώρας ναυτικόν.

Τὰ κέρδη τῶν φορτηγῶν

Εἰς τὸ «Fairplay» ἐδημοσιεύθησαν πρὸς ἡμέραν οἱ δύο πρῶτοι ἰσολογισμοὶ Ἀγγλικῶν ναυτικῶν ἑταριῶν «τρόμπες», ἐν τῶν διαχρινομένων μάλιστα διὰ τὴν καλήν των διοίκησην. Οἱ ισολογισμοὶ οὗτοι, ἀναφερόμενοι εἰς τὴν λίξισαν τὴν 30ήν Ἰουνίου τοῦ ἔτους οἰκονομικήν χρήσιν, τὸ πλειστὸν τῆς ὄποιας διάστημα διέρρευσεν ἐπὸν τὴν γνωστὴν ἀνάπτυξιν ζωηρότητα τῶν ναυλῶν, ἐπιβεβαώνονταν — τονίζει τὸ Ἀγγλικὸν περιοδιόν — τὴν κατ' ἐπανάληψην ἐκφρασθεῖσαν γνώμην, ὅτι τὰ κέρδη τῶν ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν σκαφῶν δὲν εἰναι τόσον μεγάλα, δύον κύριοι τινὲς φαντάζονται.

Οὕτως, ἡ «North Shipping Co., Ltd.», ἔχουσα δύο φορτηγὰ ἀτμόπλοια 7216 τόννων d. w. περίπου ἔκαστον, ναυπηγήθηντα πρὸς 12 ἑτῶν καὶ ἀναγραφόμενα ἐν τοῖς βιβλίοις τῆς μὲ ἀξιαν 148.176 λιρῶν, ὅχι μόνον δὲν κατώρθωσε κατὰ τὴν διάφορεν τῶν ἑτῶν τῆς κρίσεως νὰ προσθῇ εἰς ἀποσέβεσσος ἡ νὰ καταβάλῃ μέρισμά τη εἰς τοὺς μετόχους της, ἀλλὰ ἡ ηγακάσθη κατ' ἐπανάληψην νὰ μεταφέρῃ εἰς νέον χρεωστικὸν ἵπολιον.

Κατὰ τὴν τελευταίαν χρῆσιν 1936—37, μὲ τοὺς ὑφισμένους ναῦλους καὶ τὴν διαφορὴ τῶν πλοίων ἀπασχόλησην, ἀφοῦ ἐνέγραψεν ἡ ζητησία ἑταρίαν κονδύλια 4.054 λιρῶν δι' ἐπισκενάς καὶ σερβεῦ 3.179 λιρῶν δι' ἀντιμισθίαν καὶ ποσοστὸν διευθύνσεως, ἀπέμειναν εἰς αὐτὴν 20.250 λιρῶν, μετὰ δὲ τὴν πληρωμὴν διαφόρον ἐξόδου καὶ τὴν ἀφάσισην τοῦ ἐξ 9302 λιρῶν χρεωστικοῦ ὑπολοίπου τῆς παρελθόντος χρονίσεως, τῇ ἀπέμειναν 9197 λιρῶν, ἐκ τῶν ὅποιων θὰ καλυφθῇ ἡ κανονικὴ ἀποσέβεσσος τῆς ἀξίας τῶν δύο σκαφῶν της, ἡπειραὶ καὶ ἀπήτει τὴν διάθεσιν 9.000 λιρῶν ἐπισιώσ.

Ἡ διεύθυνσις τῆς ἑταρίας περιορίζει οὕτω κατὰ 7000 λιρῶν τὸν λογαριασμὸν ἀξίας τῶν πλοίων της, μὲ χρέωσιν ἐκ τῶν κερδῶν, μεταφέροντα πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν καὶ 7621 λίρας ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν της. Κανένα μέρισμα δὲν διανέμεται τελικῶς εἰς τοὺς μετόχους της, ἐνῷ καὶ ἡ ἀποσέβεσσος τῆς δύνωμαστικῆς ἀξίας τῶν δύο πλοίων της δὲν καλύπτει τὸ κανονικὸν ποσοστὸν τῆς ἀποσέβεσσος 5 ο). Ἐπισιώσ εἶπεν ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κόστων.

Αἱ καθυστερούμεναι ἀποσβέσεις

Τὸ «Fairplay» σχολιάζει τὸν τακτικὸν τῆς διαφυλάξεως τῶν κερδῶν διὰ τῶν ἀποσέβεσσον τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, εὐρίσκει ταύτην ἀπλῶτος διαπλογμένην. Μολονότι — γράφει — εἶναι πρὸς τὸ παρὸν ἀρκετά ὑψηλοὶ οἱ ναῦλοι, ἐν τούτοις ἀποτελεῖ ἐργον συνέσεως ἡ κατὰ τούτον τρόπον χρηματοποίηση τῶν ἐνεργητικῶν ὑπολοίπουν, ὥστε νὰ εἶναι ἐφικτή εἰς οιανδήποτε στιγμὴν ἡ ρευστοποίηση τοῦ ἐνεργητικοῦ τῆς ἑταρίας καὶ μᾶλιστα εἰς τηνάς διναμενάς, ἀκόμη καὶ εἰς ἐποχὴν κρίσεως, ἡ ἀποδώσων εἰς τοὺς μετόχους ἀκέφαλον τὸ κεφάλαιόν των.

Ἡ δευτέρα ἑταρία «τρόμπες», γροτηγά, ἡπειροσίενεσ τὸν Ισολογισμὸν τῆς νέας κρίσεως, μὲ κέρδη 17.733 λιρῶν ἦτο ἡ «Scottish Navigation Co.». Μετὰ τὴν τακτοποίησην τοῦ ἐξ 9585 λιρῶν χρεωστικοῦ ὑπολοίπου της, τῶν διαπανῶν διὰ σερβεῦ, φόρους κλπ., ἀπέμεινεν εἰς αὐτὴν ἕνα ποσοτικὸν ἐπόλιον 3394 λιρῶν, ποσόν, δηλαδή, ἀσημαντον, ἐναντὶ τοῦ ἀπωτομένου τοιούτου 60 ἑως 70.000 λιρῶν διὰ τὰς κανονικὰς ἀποσέβεσσος τῆς παρελθόντος ἐπταετίας.

Δεδομένου ὅμως, ὅτι ἀρκετά ἀποθεματικά διεφνύλαχθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἐπὸν τῆς ἑταρίας ταύτης, ἀπειλούσθη ἡδη νὰ μὴ ἐγγραφῇ καμμία πρόδηλεψης δι' ἀποσέβεσσος ἡ δι' ἐνίσχυσην τοῦ ἀποθεματικοῦ, ἀλλ' ἀντ' αὐτῶν νὰ διατεθῇ εἰς τοὺς μετόχους της ἑνα κέρισμα 5 ο), μετὸν τοῦ φόρου καθαρῶς προσοῦν.

Norβηγία

Τὰ ταξίδια εἰς ἐπικινδύνους ζώνας

Κατόπιν μαρκῶν διαπογματεύσεων ἐπῆλθε μία τελικὴ συμφωνία μεταξὺ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν Νορβηγῶν πλοιάρχων, ὅσον ἀφορεῖ τὴν πληρωμὴν τοῦ πολεμικοῦ ἐπιμεθίου διὰ τὰ ταξίδια τῶν Νορβηγῶν πλοίων εἰς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Ἀτολολής. Αἱ δύο ἐνδιαφερόμενα «Ἐνώσεις» συνέστησαν ἡδη εἰς τὰ μέλη των νὰ χρηματοποιήσουν τοὺς ἀκόλουθους συμφωνήσαντας κανονισμοὺς διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἐν λόγῳ προσθέτου μῶνιδων.

Ταξίδια εἰς λιμένας τῆς Βορ. Ισπανίας καὶ εἰς τὴς Ισπανικὸς λιμένας κειμένους ἀνατολικῶς τοῦ Γιβραλτάρο, θὰ παρέχουν τὸ δικαίωμα ἐπιμεθίου 200 κροδονῶν. Ο χρόνος ὃν ἐπολογίζεται 24 δράς πρὸς τῆς ἀρίστεως τοῦ πλοίου εἰς τὸ πρῶτον Ισπανικὸν λιμένα καὶ ὃν ἡ λήγη 24 δράς μετὰ τὸν ἀπόλιον ἐπὸν τοῦ τελευταίου Ισπανικοῦ λιμένος, τὸ δὲ ἀνοτέρω ἐπιμεθίου ὃν ἀφορᾷ χρονικὴν περιόδου μέχρι πέντε ἡμερῶν.

Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Διὰ τὰ πλοῖα σας

ΔΙΟΤΙ

Καίτοι οικονομικώτερα, εῖναι ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν Χρώματα & Βερνίκια παντός εἴδους

Ἐπίσης: Ιδιαιτέρα εἰδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

Ἀποθήκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ κυριωτέρους λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Δ. Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF

Τηλματα: "CAMREX,, — Cardiff & Sunderland

THE KOPPERS COAL[®]

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL,,

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

KOPPERS POCAHONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE

Πράκτορες:

H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφ. No. ROYAL 4140

Πέραν τῶν πέντε ἡμερῶν, τὸ ἐπιμήσθιον θὰ ὑπολογίζηται κατ' αναλογίαν δι' ἔκάστην ἐπὶ πλέον ἡμέραν πρὸς 20 κορώνας διὰ τὴν πρότινην κατηγορίαν ταξιδίων καὶ 40 κορώνας διὰ τὴν δευτέραν. Διὰ τὴν περίπτωσιν ταξιδίων εἰς λιμένας εἰς τῶν ἀνατολικῶν ἀστῶν τῆς Ἰσπανίας, τὸ ἐπιμήσθιον θὰ ὑπολογίζηται, ἀφ' ἣς συγχρῆτες τὸ σκάφος διέλθῃ τὸ Γίβραλτάρ μὲ κατεύθυνσιν πρὸς ἀνατολάς καὶ μέχρις ὅπου ἐπαναδιέλθῃ μὲ κατεύθυνσιν πρὸς δυσμάς, τηρούμενον πάντως τοῦ ὄρου τῶν 24 ὡρῶν πρὸ τοῦ κατάπλουν καὶ μετά τῶν ἀπόπλουν ἐπ τοῦ Ἰσπανικοῦ λιμένους. Ἡ περὶ 24-ώρου διάταξις θὰ ζεύγη καὶ διὰ τὰ Νορθγιγκά καὶ πολιά τὰ κατατάξεοντα ἡ ἀναγωροῦντα ἐξ Ἰσπανικῶν λιμένων τῆς ἀνατολικῆς ἀστῆς, γεως νὰ διέσοψουν τὸ Γίβραλτάρ.

Διὰ ταξίδιος εἰς τὴν Μεσόγειον ἀπεῖ προσεγγίσεως εἰς ὸπανιζὸν λημένα δὲν ὅτα παρέχεται ἐπιμίσθιον, εἴη μόνον εἰς τὴν ἀζόλονθον περιπτώσιν: «Ἐάν τα ἀσχολούμενα εἰς τοιαῦτα ταξίδια Νοθρηγικὰ σφάγη συλληγθῶν καὶ ὀδηγημούν εἰς Θεονταν ὅτα καταβάλλεται πρόσθετον ἐπιμήσθιον 50 κορωνῶν ἡμεροισι, μὲ δάσιν 2 $\frac{1}{2}$ ἡμερῶν, πέραν τῶν ἀποιόν ή ἀμοιβὴ δι' ἔκστοτη ἡμέραν ὅτα ἐπολογίζεται ποὺς 20 κορώνας.

Οι Νοσηγοί ἐφοπλίσται ἑδέζθησαν νά προεβλουν εἰς περιφέρεια διατραγματεύεις διά νέαν συνεννόησιν, ἐφόσον αἱ ἀποφάσεις τῆς διασκέψεως τῆς Νύνο δὲν θὰ ἔτελεσφόρουν, ὃς πρὸς τὴν πλήρη ἀσφάλειαν τῶν πάσιος ἐθνικότητος πλούτου, ἄπινα θὰ παρέμενον οὕτως ἐκτεθειμένα ἀμέσως ἢ ξενιστότος εἰς πολεμουσούς κυνδύνους.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ ταξίδια εἰς τὰ Κινεζικά ἀκτάς, ἐπιμίσθιον 100 χορωνῶν θὰ κατεβάλλετο, ἀφ' ὅτου Νοθηγικὸν τι πλοίον ἥθελε προσεγγίσει εἰς λιμένας καιμένους μεταξὺ Swatow καὶ Taku Bar, συμπεριλαμβανομένουν ἀμφοτέρουν. 'Ο χρόνος πρὸς ἐπολογισμὸν τοῦ ἐπιμίσθιον θὰ πρέπει, ἀφ' ἣς τὸ πλόιον φύσιον εἰς ἀλιτεασταν 50 μιλίον από τῆς ἀντερέως ζώνης καὶ θὰ προβλέψῃ περιόδιον δέκα ημερῶν. 'Ο πέραν ταῦτης χρόνους θὰ ἀμείβεται πρὸς 10 χορωνῶν ίμεροσιών.

Εις ἄπλαστας τὰς ἀνότεροι περιφάνειες ἡ πληρωτέα εἰς τοὺς πλοιάρχους ἀποζημίωσις δὲν δύναται νὰ είναι μισθοτέα κάθε ἄλλης καταβαλλομένης εἰς οιονδήποτε μέλος τοῦ πληρώματος. Ἡ συμφωνία αὕτη ἐτίθηται εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς 20ῆς Σεπτεμβρίου καὶ δύναται ισχύσῃ ἐπ' ἀριστον. Διὰ τὴν καταγγέλλαν της — πάντως — δρᾶσται προειδοποίησης διὸ μηνῶν. Οἱ κατὰ τὴν ἑναρξῖν ισχύος τῆς συμφωνίας εὑρέθεντες Νοθροί πλοίαρχοι εἰς ἐπικινδύνους ζόνας, δύναται δικαιοντατὰ νὰ λάβουν τὴν καθορισθείσαν ἀμοιβήν, ἀνάδοσικως ἀπὸ τῆς ἡμέωρας ἔσεινται.

Αξιωματικοί και μηχανικοί

Έδημοσιεύθη ἀφ' ἔτέρων εἰς τὸ "Οσό τὸ πλῆρες κείμενον τῆς συνα-
ψήσιος κατὰ τὴν διάσκεψιν τῆς Κοπεγχάγης παρομοίας συμφωνίας,
μεταξὺ ἐφοριαστῶν, ἀξιωματικῶν καταστόματος καὶ μηχανικῶν. Ή
συμφωνία αὕτη, ισχύοντα διὰ τὴν Δανική, Νορβηγική καὶ Σουηδική
πλοΐα, προβλέπει διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστόματος καὶ μηχανῆς
ἀνησυχούς τοῦ μισθοῦ των κατά 100 ο.ο., ἐφόσον τὰ τεξίδια ἀναφέονται
εἰς λιμένας τῆς Βορείου καὶ Δυτικῆς Ισπανίας (δυτικώς τοῦ Γίβραλ-
τάρο) καὶ αὐξῆσον κατά 200 ο.ο., ἐφόσον τὰ τεξίδια ἔχετείνονται ἀνατολικῶς
τοῦ Γίβραλτάρο εἰς λιμένας δηλαδή τῶν Μεσογειακῶν παραλίων τῆς Ι-
ταλίας.

Η πρόσθετος άμοιβη θὰ ἀρχεται ὑπολογίζομένη 24 ὥρας ποδ τοῦ κατάλου εἰς τὸν πρῶτον Ἰσπανικὸν λιμένα καὶ θὰ πάψῃ 24 ὥρας μετὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐξ τοῦ τελευταίου Ἰσπανικοῦ λιμένος, θὰ ἀναφέρεται δὲ εἰς χρονικήν περιόδον πέντε, τοῦλάχιστον, ἡμεροῦν. Διὰ ταξίδια εἰς τοὺς ἀνατολικοὺς Ἰσπανικοὺς λιμένας ὁ χρόνος τῆς προσθέτου ἀμοιβῆς θὰ ἀρχεται, ἀφ' ἣς στιγμῆς τὸ σκάφος διέλθῃ τὸ Γιβραλτάρ πρὸς ἀνατολάς καὶ θὰ λήψῃ, ὅπα τὸ ἴδιον πλοίον διέλθῃ ἐξ νέου τὸ Γιβραλτάρ μὲ κατεύθυνσιν ποδὸς δύσιμάς.

Ἐάν πλοιόν τη ἀπασχολήται εἰς Μεσογειακά ταξίδια χωρίς νὰ προσεγγίζῃ εἰς Ἰσπανικούς λιμένας, συλληφθῇ δὲ καὶ δόργηνθῇ εἰς Θέσσαλους, οἱ ἀξιωματούχοι αὐτοῦ, καταστρόματος καὶ μηχανῆς, θὰ δικαιοῦνται προσθέτουν ἀμιθῆς 100 ορού ἢ ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ μισθοῦ των, διὰ περιόδου δύο $\frac{1}{2}$ τούλάγιστον μηνού.

Καὶ πάλιν τὸ ὀκτάρον

'Υπό τῶν Σπανδιναϊν πλοιοπτηρῶν συνεχίζεται ἡ ἀντίδρασις κατά τῆς μελετωμένης ἐπὸ τῶν οἰκείων κυβερνήσεων ἑφαδιογύης τοῦ δύταών σου εἰς τὰ πλοῖα. Ή «Ἐνωσις» τῶν Νορβηγῶν ἑφοπλιστῶν ἀπρύθνυτε τελευταῖος ἔγγραφον πρὸς τὸ ὑποψηγεῖον τοῦ Ἑμπορίου, τονίζοντα τὴν δυσμενῆ ἀπήχησιν, ποὺ δὲ θα είχεν, ή ἐπικύρωσις ἐπὸ τῆς Νορβηγίας τοῦ σχεδίου τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ ὥρων ἔργων εἰς τὰ πλοῖα καὶ τῆς συναφοῦς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τον. Λι ισχύοντα σήμερον ἐν Νορβηγίᾳ διατάξεις — ἀναφέρεται εἰς τὸ ἔγγραφον — διασφαλίζοντα τὴν γύναιαν καὶ τὴν ἀνεστά τῶν πληρωμάτων κατὰ τόσον ἐπαρκῆ τῷ πόνῳ, ὅστε, ἀπὸ γενναῖης ἀπόνειας κρινόμενα, νὰ μὴ ἕστερον ἀπὸ τὰς παροδοίας νομοθεσίας ἄλλων κριῶνταν καὶ συνεπῶς νὰ μὴ παρονταί-
ζονταν καμίαν ἀνάγκην ἀντιταποτάσσεις τον διὰ νέων κανονισμῶν.

‘Υπολογισμοί γενόμενοι ἀπὸ τῆς «Ἐνώσεως» ἀποδεικνύουν, ὅτι μία πρόσθετος ἀρχετά σηματική ἔτσισα δαπάνη θέλει προκύψει ἐν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὄντα πάρα εἰς τὰ Νοθρηγικά πλοῖα, χωρὶς νὰ ληφθῇ ἡν’ ὄψην καὶ ήτανάνη ἐπετάσσουν καὶ διασενής τῶν διαιρεσμάτων τοῦ πληρόματος. Ή πρόσθετος αὕτη ἐπιβάρυνσις σοβαρός θὰ δημιουργήσῃ ἐπιτόδιον διά τὴν μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Νοθρηγικῆς ναυτιλίας, η δούια — σημειοτέον — οιδόδως ἐπιχορηγεῖται καὶ θὰ μειώσῃ ἐπικαν- δνών τὴν συναγωνιστικὴν τῆς ιανότητα εἰς τὸν διεθνῆ στίβον ἔναντι τῶν λοιπῶν ναυτιλιῶν.

Οι Νορβηγοί και οι Γερμανοί διὰ τὴν συνεργασίαν

Κατά τὴν πρὸ ήμερῶν συγχροτηθεῖσαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν Νοο-
ηγόνων ἐφοπλιστῶν διεξῆχθε εὐρεῖα οἰνήτησις ἐπὶ τῆς Βρεταννικῆς προ-
τοβουλίας πρὸς πιαφάτασιν τῆς διεθνοῦς συνεργασίας τῶν «τράμπας». Η
οἰνήτησις ἐστόραχε κριώς ἐπὶ τοῦ καταρισθέντος ὑπὸ τῆς ἐν Λονδίνῳ
«Διοικητῆς Ἐπιτροπῆς» σχεδίου καὶ ἐπὶ τῆς πιθανῆς ἀποτελεσματικό-
τητος τῶν «κατωτάτων ὄφιον τῶν ναῦλων» πρὸς συγχροτησιν μᾶς ἐν-
δεχομένης ἐν τῷ μέλλοντι ἐπάπτωσις τῆς ναυλαγοῦς. Οἱ πρόδροψ τῆς
«Ἐνώσεως» κ. Chr. Haaland διεπύποσε τὴν ἀμφιβολίαν του, ἐὰν οἱ ἐφο-
πλισταὶ — ἀδόμη καὶ μὲ τὴν πλέον στενὴν μεταξὺ τῶν συνεργασίαν —
ἔχουν τὴν δύναμιν νὰ παρεμποδίσουν μίαν ἀπότομον πτώσιν τῶν ναῦλων.
«Διατελέσθηνται ἀδόμη — εἶτεν ἐπὸ τὸν ἐπίδρασιν τῶν γνωστῶν «σχεδίων
κατωτάτων ὄφιον τῶν ναῦλων», ἀπέναντι ἐφημόρθησαν, διὰ νὰ παρακάμ-
ψουν οἱ ἐφοπλισταὶ ὅλοι τοῦ κόσμουν ἔνα δύσκολον ἀπροτίητον καὶ νὰ
μειώσουν τὰς ἐν τῇς παγκοσμίων κρίσεως δἰλεθερίας διὰ τὴν ναυτιλίαν
συνεπείας. Απὸ τὴν δυσερήν ἐκείνην περιόδον δὲν παρηγέλθε πολὺς κρό-
νος καὶ η ἀνάμνησις τῆς θα ἐπέστρεψε νὰ καθιστῇ ἐφερτικὸν τὸν ἐφοπλισμὸν
καὶ νὰ μη παρασύρῃ εἰς αἰσιοδοξίαν προβλέψεις πλαστισμέως ἐπὶ ἡτη τῆς
παρούσης ἐν τῇ ναυτιλίᾳκῃ ἐργασίᾳ σύμμεροις.

«Θα ἔφερεν ἐπίσης νά ἐντιμιθῶνεν — ἔξιζολούμησεν δὲ κ. Πααλανδρί— ὅτι ἀπέβλεψαν εἰς τὰ «εκατότατα ὄντα νάνων» ὡς πρὸς μέσθοδον βελτιώσεως τῶν ὄρων τῆς ἐργασίας τῶν φορτηγῶν πλοίων. Ήδη, ἔσχομεν τὴν εὐτυχίαν νὰ ἐπανίδιωμεν ἀποκαθισταμένη τὴν εὐημερίαν καὶ συγχρόνων νὰ διαπιστώσουμεν, ὅτι αὕτη η ἐπανήσκετο καὶ ἐάν ἀκόμη δεν είχον ληφθῆ τεχνητὰ μέτρα ρυθμίσεως τοῦ τονών πρὸς ἐναρμόνισμα τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Τὸ σπουδαιότερον δίδαγμα απὸ τὴν ἔξελτὴν τῶν θαλασσῶν μεταφράσων, ἔγκειται εἰς τὸ διὰ πλάχουν ώριμεστον φυσιολογικούν κόνιον, φίτινες δὲν ἐπηρεάζονται ἀπὸ τὴν ρύθμισμα τῶν ἀεισηγών, ἀπὸ τὰ μέτρα ἀστροκείων, ἀπὸ τοὺς ἐπιστροφούς φραγμούς κ.λ. Ή κρίσις, εἰς τὴν διοικάν ωφελεῖτο η ἐπιβολή τῶν ἀσχεδίων παραῆλικες καὶ τὰ «εκατότατα ὄντα ὑφίστανται σύμμερον δύνομαστικῶς, ἀλλ᾽ οὐδεὶς μέχρι τοῦδε ἐτόλμητος κατηγοριματικῶς νὰ εἴπῃ, ὅτι δὲν ἔχουν πλέον τανάνια λόγον ὑπάρχεσσαν».

Ἐτερος Νοοβρήγος ἐφοπλιστής, ὁ κ. Erling H. Samuelsen ἔπειτα φορές τὴν γνώμην, ὅτι τὰ σοχεῖδια ἔξεπλήθουσαν τὸν προοιμιόν των καὶ ἔτερε νῦν ἐγκαταλείψθων. «Οἱοι γνωρίζουμεν — εἶπε — τοὺς λόγους ποιῶντας τὴν κατέρρευσιν τῶν σοχείδiorum καὶ τοὺς ἀντικειμενικούς σκοτώνεις τῶν ἀπέντας ταῦτα ἀποδείχθηκαν. Αὐτοὶ διατάσσουν

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΟΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.

ΠΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ

BEDNIKIA & ENAMELS
EIAKA XROMATA NA D'INKERS TANKS BULGARIA

MAIA AIA BUNKERS, TANKS,
PILOTING APPOINTED AGENTS

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ
ΑΝΤΙΧΕΩΣΤΕΙΑ ΣΕ ΠΑΣΟΝ ΤΟΝ ΙΩΝΙΚΟΥ ΛΟΓΙΑΣΤΗΝ

人教·ZXXK·高中数学·必修1·教师教学用书

BITUL AC LIMITED

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

ANTHROPOLOGY:

ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 3233

ὅτι ἡ Μεγ. Βρεταννία είχε πείσει τότε τοὺς Νοφῆγοντς ἐνφολιστάς περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς συνεργασίας, ἐνῷ σήμερον είνει καταφανὲς, ὅτι τὰ συστήματα επατωτάτων ὁρίων δὲν χοριάζονται πλέον. 'Υπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας, ὅπι μόνον δὲν είνει χρήσιμα τὰ «σχέδια», ἀλλὰ καθίστανται ἐπίλημα εἰς ωρισμένους τομεῖς διὰ τὴν φυσικὴν τάσιν τῆς ἀγορᾶς. Διατυχώς — προσέθηκε — οὐδέποτε κίνησις ἐσηκειόθη, ὅπως ἀποσυρθῶν τὰ σχέδια, διότι ἐπιστενέτο, ίσως, ὅτι θύμι ἔγκατελείποντο ταῦτα αὐτομάτως μὲ τὴν ἀνατίμησιν τῶν γαύλων.

Ανέφερεν ἐν συνεχείᾳ ὁ οὐμάλητής ὅτι ηδη μετεβλήθη ἄρδην ἡ κατάστασις, ἔφοδον οἱ "Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ μετ' αὐτῶν συμπόσιοι τοῖς Οὐλλαδοῖς, ἀποβλέποντι σοιδαρῷ εἰς τὴν παρθενίαν τοῦ συστήματος συνεργασίας ἐπὶ τὸν ναύλων. Ἐπέκρινε τὸ διανεγμένην σχέδιον, διότι ἔξεπονθῆ ἐν ἀπονόσιᾳ τὸν ξένιον ἐφοπλισταῖς τὸν ὅποιον αἱ γύναις δὲν ἡκούσιμησαν καὶ κατέληξε τονίσας τὰ ἀκόλουθα: «Καλούμενα νῦ μετάσχωμεν εἰς μίαν συνεργασίαν διετοῦς διαλογίας, ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίου, οὐτινος ἐλάθομεν γνῶσαν ἐκ τῶν ὑστέρων καὶ τοῦ ὅποιον τὸν τέτον δὲν θεωροῦμεν οὔτε λογιζόν, οὔτε φυσιον. Ἀπεδείξαμεν κατὰ τὸ παρελθόν εἰς τοὺς "Ἄγγλους συναδέλφους μας, ὅτι εἴμεμα πρόδημοι νῦ συνεργασθῶμεν, ὅταν ἡ καταστάσις τὸ ἐκάλει. Δὲν θὰ ἔφορε συνεπῶς νῦ προσκληθῇ σύμερον δρασάμετος ἐντύπωσις, ἔναν ἡρονούμενα νῦ ἐποστηρίζομεν διὰ τῆς συμμετοχῆς μας τὸ πρωταθέν σχέδιον. Ἀρονύμεδα προσωπινός, διότι δὲν ἐπιθυμοῦμεν, ὑποσδήπτοτε, νῦ δεσμευθῶμεν. Ἐάν δικαιοσύνης ἡ ἔξελιξις τῆς καταστάσεως ηθελε δικαιολογήσει εἰς τὸ μέλλον τὴν ἐφαρμογήν νέου τινὸς συστήματος συνεργασίας, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ δὰ εἶνε πρόδημοι νῦ τὸ ἐποστηρίζον, χάριν τῆς ἐνύμεριας τῆς Νωρτίλιας, ὅπως ἀκριβῶς ἐπεστηρίζειν, ὅταν ἀρχικῶς καθιερώθη, τὸ ισχύον εἰσέτι σχέδιον.

"Η Αγγλική προσπάθεια παρατάσεως της διεθνούς συνεργασίας, παρακολουθείται μετ' ένδιαιφέροντος και ίστο τών Γερμανών έφοπλιστών, οπίνες δώμας ούδεμιαν μέχρι τούδε παρέσχον ένδειξην περὶ τῆς συμμετοχῆς των." Έχ συντόμουν τινῶν σχολίων, δημοσιευμένων ίστο τοῦ περιοδικοῦ «Hansa» δύναται τις νὰ συντεράγῃ, διτὶ οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτήται «τράπεζες» δὲν έκφρασουν εἰσέτι θετικήν γνόμην, αμφιτάλαντονέμενοι μεταξὺ συμμετοχῆς ἢ ἀποζῆς. «Αναφέρεται τοῦ «Hansa» εἰς παραπήσεις τινὰς ἐπὶ τοῦ σχεδίου, ἀποδιδομένας εἰς τὸν Νορβηγὸν, παρὰ τὴν Λονδίνῳ «Επιτροπῆ», ἀντιπόδωπον κ. J. H. Olsen, ἀγετα εἰς τὸ συντέρασμα, διτὶ οἱ "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώκουν νὰ διενθύνουν αὐτοὶ ἀποκλειστικῶς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προταθέντος σχεδίου συνεργασίας. Σημανεῖ τοῦτο — κατὰ τὰ σχόλια τῆς «Hansa» — διτὶ ή συνεργασία θὰ ἔτεινε νὰ ἔχεται τῇ εἰδίκειᾳ ἀνάγκας τῶν "Αγγλων ἐφοπλιστῶν, διτὶ οἱ καὶ ἀπεξελείστο ἀπὸ τὴν διενθύνσαν τοῦ «σχεδίου» οἱ ζένοι, μολονότι ἐξαλόύντο, οὗτοι νὰ δεχθοῦν δεσμευτικὰς ἐποχεώσεις.

'Εφ' ούσον οὕτως ἐργανενόταν ἄπο τοῦ Γερμανικοῦ περιοδικοῦ αἱ παραπήγμοι τοῦ κ. Olsen, θὺ δητὸ σκόπιμον — τονίζει ἐξ ἄλλου ὁ Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος — ὅπος η «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ» διεγνωμίσῃ τὰς προφέσεις της, ούσον ἀφορᾷ τὴν μέλλουσαν διεύθυνσιν τοῦ σχεδίου συνεργασίας. Ἐξίνο, πάντως, ποιῶ δύναται ἀπὸ τοῦτο νὰ λεχθῇ, εἰνὲ ὅτι δὲν δικαιολογεῖται ή ἀνησυχία τῶν ἔνων ἐφοπλιστῶν. Τῷ πατιώνων σχεδίου προῆλθεν ἀπὸ τὴν νομοθετικὴν ἐνέργειαν τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως καὶ οὐσιενὸς φροντοῦντος τῆς ἀνατεθῆ ἡ διεύθυνσις τοῦ εἰς Ἀγγλικὰς γείρας. Ήσαΐ τὸ γεγονός αὐτὸν, ὅταν οἱ ἔνων ἐκποτατοὶ δέξεσθαισαν τὸν ἀνα-

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΤΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΤΑΤΡΑΙ
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- AFRICA LINE

Κατ'εύθειαν φροντικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ παὶ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

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

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

μίαν γὰ μετάσχουν τῆς συνεργασίας, ἐκλήθησαν ἀμέσως ν' ἀποστεῖλουν τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν εἰς τὰς ἐλεγχούσας τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου ἐποπτητῶν διὰ τὸν διαφόρον τομεῖς.

Καθ' ὅσον γνωρίζομεν — γάφει σχετικός Ἀγγλική ἐφημερίς — οὐδέποτε ἐσμειοῦθη προστιθῆ μεταξὺ "Ἀγγλιῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ναύλων καὶ οὐδέποτε μέχρι σήμερον ἡ κοινόθανα παράστασι, ὅτι οἱ "Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ παφέλειναν νὰ ἔχησησι σουν δεόντος τὴν στάσιν τῶν ξένων συναδέλφων των. "Ηδη, ὥσταν νὰ συνεργασία ἐπιδιώκεται νὰ συνεχισθῇ ἐπὶ ἑθελονοίας βάσεως, δίναται νόμονορθῆ ὡς γεγονός, ὅτι ἡ ξένη ναυτιλία θὰ ἀντιπροσωπευθῇ καταλλήλως εἰς τὴν διεύθυνσαν τοῦ σχεδίου. "Η σηριαρχος θέσις τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας θὰ ἔξασφαλτῇ δεβανία ἀνάλογον ἐπιφορὴν ὑπὲρ τῶν "Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, τοῦτο ὅμως δὲν θὰ ἔπειρεν ἀπότρεψη τοὺς ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς τῶν «τράππετ» ἀπὸ τοὺς νὰ συμπλάξουν εἰς τὸ σχέδιον, χάριν τῆς εὐδόκωσεως τοῦ κοινοῦ συμφέροντος.

Παλαιστίνη

Ἐλευθέρα ζώνη εἰς τὴν Χάϊφφαν

Ἡ κινθέρωνης τοῦ Ἰράκ συνήψε τελεταίως, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Βρεταννικῆς κινθέρωνης, συμφωνίαν μὲ τὴν Παλαιστίνην διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐλευθέρους ζώνης εἰς τὸν λμένα τῆς Χάϊφας, προωρισμένης νά διευστόλινύ τὸ ἐμπόριον τοῦ Ἰράκ καὶ νά ἐπανήσῃ τὴν κινήσιν τοῦ Παλαιστινιακοῦ τούτου λμένος. Ἡ κινθέρωνης τῆς Παλαιστίνης ἀναλαμβάνει τὴν ἐποχρέωσιν νά ἔνατομησῃ δωρεάν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς ἐλευθέρους ταύτης ζώνης τὰ διά τὸ Ἰράκ προοριζόμενα ἐμπορεύματα, καθὼς καὶ τὰ πρὸς ἔξαγονγή ἀποστελλόμενα προΐόντα τοῦ Ἰράκ. Ἡ ἐποχρέεσσα συμφωνία δύναμιστική καὶ θά ισχύσῃ διὰ τοια ἔτη, κατὰ τὸ διάστημα τῶν ὅποιων διαθῆ οὐ πάτωκένως χρόνος εἰς διαποραγματεύσεις διὰ τὴν σύναψιν μᾶς ἐμπορικῆς συμβάσεως μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν. Συνέπεια τῆς ἴδισσεως εἰς Χάϊφαν ἐλευθέρους ζώνης θὰ είνει, ὡς προβλέπεται, η μείωση τῆς μέσης Συρίας διαμετακομιστικῆς κινήσεως, μολονότι μεταξὺ Συρίας καὶ Ἰράκ, ἐπεγράψη ἔτενα συμφωνία, δι' η τὰ φυσικά προΐόντα καὶ τὰ βιομηχανικά μενένα εἴδη τῶν δύο χωρῶν, ἀπαλλάσσονται ἀμοιβαίως παντὸς τελευτειακοῦ διαιτη.

Σοβ. Ρωσσία

Αἱ ναυλώσεις ξένων πλοίων

'Η νανισμένης έπος τῶν Σοβεὶτ κατά τὸ πρώτον ἔξαρμόν τοῦ τοξευτοῖς ἔτοις ζένη χωρητικότης ὡραία πειραμένη κατά ποσοστὸν 13 οὐδὲ ναυτὶ τῆς ἀντιστοίχου περιστονῆς, ἐνῷ ἀντιδέτως αἱ μεταφρασαι Ρωσοῖς φρούτον σημαντική παρονοίασαν αὔξησιν. Τὰ ἀπασχόλημέντα υπὸ τῶν Σοβεὶτ Ἀγγλικαὶ, Ἑλληνικαὶ, Σονητίδαι, Δανικά καὶ Ὀλλανδικά πλοῖα μετέφεραν 31,000 τ.ρ. διαφόρων ἐμπορευμάτων, ἐν τῶν ὅποιον τὸ ἥμισυ ἀπετελεῖτο ἐξ Σινείας καὶ τὸ ἕβδομον περιθέλαμβνα γανθόβασις, πετρέλαιον καὶ μεταλλεύματα, παραληφθέντα ἐξ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Ἀζορικῆς καὶ προοριζόμενα δι' Εὐρώπην καὶ Ἀμερικήν. Τὰ σκοποὶ τοῦ «Σόβοτογράφο» πηγησαν — ώς μὴ ἐπόμενον — τὸ ποσοστὸν ὄγκητος τον εἰς τὰς ἑνίκας μεταφράσεις, ἐνῷ συγχρόνοις μετέσχον καὶ εἰς ἐνδιέφορα ποικίλημα εἰς τὰς μεταξὺ ζένων ἀποξειστικῶς λιμένων μεταφοράς φροτίου.

‘Η διαιτησία διὰ τὰς ναυανισιερείας

Είς μίαν έξ Ρωσίας ἀνταποκρισιν τοῦ «Ντάγχλ Τέλεγχουραφ» περὶ τῆς ἐπισυμβάσης τὴν 13ην Ἰούλιον προσαράξεως τοῦ φρούτηρος «River Γύνε» εἰς ἀπόδοσιν τεσσάρων μιλίων ἀπὸ τῆς Νοβορωσίσιος, εἰς τὸν λιμένα τῆς δοποὶ κατεργάθεντο τὸ σάκας πρὸς φόρτωσιν, δύγεται καὶ πάλιν τὸ ζήτημα τῶν ναυαγιώσεων εἰς τὰ Σοβιετικά ἔδαφα. Κατὰ τὸν ἀνταποκριτήν, αἱ Ρωσικαὶ ἀρχαὶ ἀπήτησαν δύος ὑπογραφῆς συμβόλαιων ναυαγιώσεσίας Σοβιετικοῦ τέτον, καθορίζοντος, ὡς γνωστόν, ὅτι ἡ ἀμοιβὴ θὰ τελῇ ἐπὸ τὴν διατηρίαν τῆς Μόσχας. Ἐπειδὴ τὸ «River Γύνε» ενισχύθη εἰς πρώτην κατάστασιν, ὑπεργάμψη κατ' ἀνάγκην Σοβιετικὸν συμβόλαιον. Οἱ πλοιοκτήται — προσθέτειν ὁ ἀνταποκριτής — δεν ἀρέπει οὐδὲν ἐξ τοῦ λόγου τούτου νά ἀνηνογεῖν, διότι ὡς ἀπεριέχουν τὸν πραγμάτιον, αἱ διατητικαὶ ἀποφάσεις τῆς Μόσχας ἔχουν προσαρμοσθῆ ἐις τὸ πνέμα τῶν διατησιῶν τοῦ Λονδίνου. Τὰ Σοβιετικὰ διατητήματα ἀνακοινώνονται ἐν προσεκμένῳ καὶ τῷ αὐτολογικόν, βάσει τοῦ ὅποιον ἔκδικον τὰς ἀποφάσεις των, ὅπει νά κυνηστατι διγνατή η μόρφωσις ἀσφαλῶν γνώμης ἐπὸ τὸν ἐνδιωμερούντων μερῶν καὶ ἐπὸ τῶν κύριων περὶ τῆς προσπαθείας τοὺς ἀπόδοσιν τοῦ διγάριον.

W. KUNSTMANN,
TETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

KΩΔΙΚΕΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ έπιχειρηματικότης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ

Ο λιμήν τοῦ Ρόττερνταμ ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, μάλισταὶ τὰς κυριωτέρας βάσεις διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας μαζ. Καθημερινῶς Ἐλληνικά φροτηγά καταπλέουν εἰς τὸν Ὀλλανδικὸν αὐτὸν λιμένα πρὸς παράδοσιν φροτίον ἢ πρὸς φότωσιν γαιανθράκων καὶ ἄλλων εἰδῶν, πρὸς ἐπισκενήν ἢ καὶ ἀνθράκευσιν. Συνήμως, τὰ εἰς Ρόττερνταμ μεταφερόμενα εἰς Δουνάβεως, Ρούμιας καὶ Ἀργεντίνης παρ' Ἐλληνικῶν σταφάνων φροτία ἀποτελοῦνται ἀπὸ γεννήματα, δεδομένου, ὅτι εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆν τῶν ὑπεροπτίων μεταφορᾶς, ὡς τὴν κατ' ἔξυπη ἐπικερδῆ διὰ τὰ εἰς χώμα φροτία, ἀποχολέστε ἀνέζανθεν ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία.

Ἐνδιαφέρον δῆμος ὃντος ήτο νά γνωσθῇ, δῆταὶ ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καὶ ἡ Ἐλληνικὴ ἐπιχειρηματικότης συνεβάλλαν εἰς τὸ ἀπότελον παραβλήντων κατὰ τρόπον ἀποφασιστικὸν εἰς τὴν πρόσδον τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερνταμ. Ἡ προτοβουλία Ἐλλήνων ἐπιχειρηματιῶν, πρὸς μᾶς καὶ πλέον τριακοντατικής, κατέστησε πράγματι — ὡς θὺ διωμεν κατωτέρῳ — τὸ Ρόττερνταμ, τὸν εὐθηνότερον καὶ ταχύτερον διὰ τὴν ἐκφότωσιν γεννημάτων λιμένα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Εἰς τὴν πλατωτέραν ἐποχὴν, ὡς γνωστόν, αἱ ἐκφοτώσεις γεννημάτων εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης ἤσαν ἐλαττωματικαὶ καὶ δραδεῖαι, διότι διεξήγοντο μὲν βαροῦντα, πρόγυμα ποὺ ἀπήτει τὴν ἀπασχόλησην ἀφετοῦ ἐργατικοῦ προσωπικοῦ, τὴν χρηματοποίησην σχοινίων κλπ., ἐνῷ παραλλήλως πολλὰ ἄλλα ἡμέραια ἐπεισοδεύοντα, κυριωτέρον τῶν ὅποιον ἦτο ἡ ἀνομαλία τοῦ καιροῦ. Μὲ ἀνεμον ἴσχυρον, δροζήν καὶ χύνας, ἡ ἐκφότωσις καθίστατο ἀδύνατος. Ὁ ἀσφαλέστερος καὶ ταχύτερος τρόπος ἐκφότωσις, ἥτοι ὁ διὰ σωλήνων ἀναρροφήσεως (Pneumatic Elevators) ἀνεφάντη τὰ πρῶτα ἔτη τῆς παρούσης ἐπανταξηρίδος, ἡ δὲ ἐφαρμογὴ τοῦ εἰς τὸ Ρόττερνταμ εἶναι ἰστορικῶς συνεπασμένη μὲ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν. Μᾶς πείθει περὶ αὐτοῦ μία ἀνάδομη εἰς τὸ παραβλήν.

Ἄρκετά ἔτη τὸ πρὸ τοῦ 1905 εἶχεν ἰδούθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ μεγάλη ἑταῖρα, ἡ ὥστα πρόσθη εἰς τὴν ἐγκατάστασιν «ἀναρροφητήρων», συνεπείᾳ δῆμος πολλῶν ἀντιδράσεων ἀπὸ μέρους τῶν ἐργατῶν καὶ λόγῳ τῆς γενικῆς ἐφερτικότητος πρὸς κάθε ἀπομάρχονταν ἀπὸ τῶν παλαιῶν ἔδιμων τοῦ λιμένος, ἀπεψέντο κάθε νεωτερισμός. Ἡ λειτουργία τῶν ἐγκαταστάσεων τῆς ἑταῖρας ἀνεβάλλετο ἀπὸ τὴν διαίρετην τῶν ἀντιστασιῶν τῶν ἐργατικῶν συμμετείων, ἀπίνα διεβλέπονταν ἀχρήστευον γειόδων καὶ ἐχαρακτήριζαν τὴν μηχανικὴν ταῦτην πρόσδον, ὡς μίαν εἰς δάρος τῶν «κατάκτησιν» τοῦ Κεφαλαίου. Οἱ Ὀλλανδοὶ καὶ Γερμανοὶ μέτοχοι δὲν ἀποτέλλονται ν' ἀναλάβουν τὴν προτοβουλίαν τῆς λειτουργίας, φοβούμενοι αἵματηράς ταραχάς καὶ γενικήτεράς ἐργατικήν ἀνομαλίαν εἰς τὸν λιμένα, δημαρχεῖν νά βλάψῃ καιρός τὰ σημερέσθαντα τῆς ἑταῖρας τῶν.

Τὴν ἀπολίμαν τῶν ἑτερμάτιστος τὸ 1905 ὁ ἐν Ρόττερνταμ Ἐλληνικὸς Οίκος Θεοφιλάτον, δῆταὶ, προκανδυνεύσας τὴν κανονοτομίαν, πρόσθη εἰς τὴν ἐκφότωσιν διὰ τῶν ἀναρροφητήρων τῆς ἑταῖρας φροτίον γεννημάτων, μεταφερόντες ἐν Μαύρως Θαλάσσης διὰ τοῦ ἀποτόποιον «Χαρίλαος Τρικόπης». Η πρόσθη ἀστὴ διὰ τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων ἐκφότωσις στηρίζονταν εἰς τὸ Ρόττερνταμ προσέσκοντες εἰς μεγάλας δυσχερείας καὶ ἀντιδράσεις. Τόση ἥτοι ἡ ἐργατικὴ ἐξέγερσις, ὥστε ὁ ἡμέρην τοῦ Ρόττερνταμ ἐνεγκάντειν ἐπὶ ἥμέρας τὴν ὅψιν ἐπινυστάσεως. Η προτοβουλία δῆμος ἔκεινη καὶ ἡ τόλμη τοῦ Οίκου Θεοφιλάτον ἀπετέλεσε τὴν ἀρχὴν μίας ἰστορίης διὰ τὸ Ρόττερνταμ πρόσδον. Μὲ τὴν πάροδον τῶν ἔτεντον διὰ τὸν Ὀλλανδικὸν ὦθος λιμένην νά καταστῇ ὁ μᾶλλον περιγέτης καὶ σήμερον ἐκφορτώντων ἐν ἀπό τὴν γεννήματα μὲν ἐλάχιστον δριῶν ταχύτητος 3000 τόννων ἡμερησίως. Τὸ κόστος τῶν ἐκφότωσεων σίτου ἐφάσαε προπολεμικῶν τὰς δύο μόνον πέννας κατὰ τόννον, ἥτοι 4½ σημειώνας χαρτίνας δραμάτων.

Διὰ τὴν Ἐλληνικὴν αὐτὴν συμβολὴν εἰς τὴν πρόσδον τοῦ Ρόττερνταμ, ίδον τὶ ἀκριβῶς ἀναφέροντα παρ' ἔνος πρώτην διευθυντοῦ τῆς ἑταῖρας «Ἀναρροφητήρων» εἰς ἐκδοθὲν ὑπὲρ αὐτοῦ βιβλίον ἐπὸ τὸν «ELEVATOR BEDRIJF IN DE ROTTERDAM SCHE HAVEN»:

«..... Παρὸ τὰς ἐντατικὰς προσπλαθείας τοῦ Ὀλλανδικοῦ ναυτικοῦ Οίκους «Τόμοεν καὶ Σίας κατέστη ἀδύνατον νὰ χρηματοποιθῶν αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν ἀναρροφητήρων, αἵτινες καὶ παρέμειναν ἀδρανεῖς μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1905. Παρενέθη τότε ὁ ἐν Ρόττερνταμ ναυτικὸς Οίκος «Θεοφιλάτος καὶ Σία», δῆταὶ πρώτος ἐτόλμησε νὰ ἐκφοτώσῃ γεννήματα διὰ τῶν σωλήνων ἀναρροφητήσεως. Ο Οίκος αὐτὸς προσέφερε 5.000

φιορίνια μόνον, διὰ δημον ἐνοικίασιν τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἀκολούθως ἔξητησεν ἔξαρις ἔξημήνος παρατάσεις, ἔναντι συνολικοῦ ποσοῦ ἐνοικίασες 20.000 φιορίνιον, ἀναλαβὼν ταῦτοχρόνως διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀπάσας τὰς δίκας, ἀναφορικῶς μὲ τὰς πιθανὰς ἀπωτήσεις τῶν παραληπτῶν.

»Ο Οίκος «Θεοφιλάτον» ἱζολούθησε διαφορετικὴν τακτικὴν ἀπὸ τὸν Οίκον «Τόμοεν». Ἐγκανιάσας τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων μὲ τὴν ἐκφότωσιν τοῦ ἀποτόποιον «Χαρίλαος Τρικόπης» ἀπέβλεπε νὰ καθειρώσῃ σὸν τῷ χρόνῳ τὴν ἀναγραφὴν εἰς τὰς φροτικὰς τοῦ θόρου: «Τὸ φροτίον παραλαμβάνεται εὐθὺς ὡς τὸ ἀπιόπλοιον δύνανται νὰ παραδώσῃ. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην εἰσήγοντο εἰς Ρόττερνταμ ἐτοίμιος ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 25 ὥρα 30 φοτία σιτηρῶν.

»Εἰς τὴν τακτικὴν τοῦ αὐτῆν παρωτρόνθη ὁ Οίκος Θεοφιλάτον ἀπὸ τὴν ἀντιληφήν, δῆταὶ μὲ τὴν συνήμητη μέθοδον ἐκφορτώσεως ἡ φθορὰ τοῦ



φροτίον ἥτοι μεγάλη, δεδομένον, δῆταὶ νὰ κλοπὴ ἐφθανεν ἐνίστε εἰς 20 ο.ο. Τὴν πρότασιν αὐτῆν ἐνέψωντες νὰ συνέλενοις τῶν μετόχων τῆς «Ἐταιρίας Ἀναρροφητήρων» (11 Δεκεμβρίου 1906), ἀλλ' ἡ ἐφαρμογὴ τῆς δὲν κατέστη δηνατή, ἀπ' ἔνδις μὲν διότι ὁ Οίκος Θεοφιλάτον ἔθελε νὰ κρατήσῃ τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην μυστικήν διὰ νὰ «παροντιάσῃ ἐξτήληξις» καὶ ἀπ' ἔτερον διότι ἡ ἑταῖρα δὲν ἔμεινεν ἵκανοταμένη ἀπὸ τὸ προσφερθὲν πενιχρὸν ἐνοικίον.

«Η ἀνοτέρω εἰςών, δημοσιεύεσσα εἰς τὴν «Ολλανδικήν ἐφημερίδα Dagblad» ἐπ' εὐχαριστίᾳ τῆς ἀναγραφῆς τῶν σχετικῶν μὲ τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ ἀναμνήσεων, δεικνύει τὸ «Ἐλληνικὸν φροτηγὸν «Θάλεια» πλευρισμένον ἐξεῖ πρὸ τινῶν μόλις μηνῶν, παρὸ τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς «Ἐταιρίας Ἀναρροφητήρων», ἐπ' εὐχαριστίᾳ δὲ ἡ ἀπό τὴν ἐφημερίδα πρόσθη εἰς εὐφημίον μετάν τῆς προεκτεθεῖσας δράσεως τοῦ Οίκου Θεοφιλάτον διὰ τὴν προσεγγήν τοῦ πρώτου «Ολλανδικοῦ λιμένος.

SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Μεταφορτώσεις δι ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης.

Ρήνου, Σκανδινανίας καὶ Βαλτικῆς.

Γενικοὶ Πράγματοι ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυρούλη

Αριθ. Τηλεφ. 41.331-41.332

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)

I. N., ἐπῆλθεν ἡ γενικὴ αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων, τῶν ἔφοδίων τῶν πλοίων καὶ τοῦ κόστους τῆς ζωῆς ἐν γένει καὶ τελικῶς — last but not least — ἡ σημαντικὴ αὔξησις τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων, κατόπιν τῆς ἐπιθολῆς μισθολογίων καὶ συνθέσεως πληρωμάτων.

Καίτοι, ὅπως εἶπον ἀνωτέρω, ἡ παραθεσίς ἀριθμῶν εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν Ἰστιοφόρον Ναυτιλίαν μόνον ἐνδεικτικήν ἀξίαν δύναται νὰ ἔχῃ. Θὰ ἀναφέρω ἐν τούτοις μερικούς ἀκόμη ἀριθμούς, διὰ νὰ καταδείξω παραστατικώτερον τὴν σημερινήν οἰκονομικήν κατάστασιν τῆς. 'Εάν λάθωμεν ὡς συνολικὸν δύγκον τῶν ἑτησίων μεταφερομένων φορτίων διὰ τῶν πλοίων τῆς I. N. ἐν ἐκατομμύριον τόνους καὶ ὡς μέσον δρόμου τῶν πληρωνομένων ναύλων γύρω εἰς τὰς 100 δραχμάς, ἔχομεν συνολικὸν ἀκαθάριστον ἔσοδον 100 ἐκατομμύρια δραχμῶν.

Τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ συντηρήσεως, ἀφ' ἔτερου, τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων, θάσει ὑπολογισμοῦ κατὰ χωρητικήτας δὲν εἶναι κατώτερα τῶν 200—250 ἐκατομμυρίων. Προσούσιάζεται, ἀρα ἐν τεράστιον ἔλλειμμα, τὸ δόποιον καθιστᾶ τὴν ὑπὸ τοὺς δρούς τούτους διατήρησιν τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας ἐν ζωῇ ἀδύνατον.

'Ἄλλα θὰ ἔρωτήσῃ τις: Πῶς καλύπτεται τὸ ἔλλειμμα τοῦτο; 'Απλούστατα διὰ τελείας παραμελήσεως τῶν σκαφῶν καὶ τῶν μηχανῶν, διὰ τῆς μὴ ἐφαρμογῆς τῶν μισθολογίων προκειμένου περὶ συγγενῶν, οἱ δόποιοι ἀποτελοῦν εἰς μεγάλην κλίμακα τὰ πληρωμάτα τῶν πλοίων, δι' ἀνεξοφλήτων ναυτολογίων, δι' ἔλλειπούς καὶ ἀνεπαρκούς διατροφῆς τῶν δῆθεν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, διὰ προχείρων δανείων ὑπὸ τοκογλυφικούς δρούς καταρρέουσας τούτων.

Τὶ πρέπει νὰ γίνη;

Εἰς τὸν ἀναγνώστην, πού εἶχε τὴν ὑπομονὴν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον ν' ἀναγνώσῃ τὰς ἀνωτέρω γραμμάς γεννᾶται τὸ ἔρωτημα τοῦτο.

Ἡ ἀπάντησις, δύμας, δὲν είναι οὔτε ἀπλῆ, οὔτε εὐκολός. 'Η κατάστασις τῆς I. N., ὅπως ἐμφανίζεται σήμερον καὶ ὅπως ἐπεχείρησα νὰ τὴν πειργάρω ἐν συντομίᾳ, εἰνεὶ ἡ ἔξῆς: "Ἐνας σοφαρὸς κλάδος τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας δημιουργήθεις, ὅπως ἄλλως ὀλόκληρος ἡ Ναυτιλία μας, μὲ τὸν τραχὺν μόχθον καὶ τὸν σκληρὸν ἄγωνα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, οἱ δόποιοι συνέδεσαν τὴν ὑπερδέν των δόλκηρον μὲ τὴν θάλασσαν ἐπὶ σειράν γενεῶν, ἔνας πολύτιμος καὶ χρησιμότατος συντελεστής τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας διέρχεται αὐτὴν τὴν στιγμὴν μίαν περίοδον συγκλονιστικῆς κρίσεως καὶ κινδυνεύει νὰ καταρρέουση συμπαρασύρων χιλιάδας ναυτικῶν οἰκογενειῶν.

Τὶ πρέπει λοιπὸν νὰ γίνῃ πρὸς ἀποσύρθησιν τῆς καταστροφῆς αὐτῆς; 'Η κατάστασις εἰνεὶ ὑστερά, ὅπως συμβαίνει εἰς δῆλας τὰς περιπτώσεις τῶν δημιοκτῶν κρίσεων τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς μιᾶς χώρας. 'Εδημιουργήθη αὕτη, ὅπως συμβαίνει συνήθως θραδέως, λόγω ἔλλειμμας καταλλήλου διαφωτισμοῦ καὶ προσανατολισμοῦ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματιῶν τὴν στιγμὴν ὅπου ἔπρεπε καὶ σήμερον, ὅποτε τὸ «σαράκι ἐπροχώρησεν ἔως τὸ κόκαλο», σαλεύεται δόλκηρον τὸ δημιούργημα.

Τὶ πρέπει λοιπὸν νὰ γίνῃ; "Αμεσος οἰκονομικὴ ὑποστήριξις, εἰνεὶ ἡ ἀπάντησις, πού αὐτομάτως ἀναβλύζει ἀπό τὸν καλοπραίρετον θεραπευτήν. Καὶ εἰς τὴν λύσιν αὐτὴν ἐσκέφθησαν νὰ καταφύγουν οἱ ἀγωνιῶντες πλοιοκτῆται καταρτίσαντες ναυλολόγοι, τὸ δόποιον, ἔγκριθέν ὑπὸ τοῦ Ὑφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔτερη ἐν ισχύι ἀπὸ τῆς 15ης Ἰουλίου ἐ. ἐ. Τὸ ναυλολόγον τοῦτο καθώριζε ναύλους κατὰ πολὺ ὑψηλοτέρους τῶν τρεχόν-

των, φθάνοντας εἰς τινας περιπτώσεις μέχρις 100% ἐπὶ πλέον. Αἱ ἀξιώσεις τῶν πλοιοκτητῶν ἥσαν ἀπολύτως δίκαιαι. 'Ακολούθησαν δὲν τοῦτες καὶ αὐτοὶ τὸ παράδειγμα δὲλων τῶν ἄλλων τάξεων, ἥλθαν, καθυστερημένοι δύμας, νὰ ἐφαρμόσουν τὸ δόγμα «ὅτι μοῦ χρειάζεται τὸ παῖρνα ἀπὸ τοὺς ἄλλους», τὸ δόποιον ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς τόσον παρεκηγηθείσης «Διευθυνομένης Οἰκονομίας», κατέστη τὸ οἰκονομικὸν δόγμα τοῦ συρμοῦ, τὸ πρόχειρον φάρμακον πάσης νόσου. 'Αδιάφορον ἂν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ οἰκονομικοῦ αὐτοῦ δόγματος ἐπιφέρει τὰ αὐτά ἀποτελέσματα, οἷα σφάραι ἐποστρακιζόμεναι ἐπάνω εἰς τοὺς λείους τοίχους κλεισμένου δωματίου καὶ συντρίβουσαν ἀλληλοδιαδόχως τὰς κεφαλὰς δὲλων τῶν ἀλληλοπυροβολουμένων ἐνοίκων.

"Οπως ἡτοι φυσικόν, ἡ τοιαύτη ὑπέρογκος ὑψωσις τῶν ναύλων ἐπέφερεν ἀναστάτωσιν εἰς τοὺς ἐμπορικούς κύκλους, οὕτως δώστε τὸ Κράτος προέθη εἰς μείωσιν τούτων, ἐνῷ παραλήλως, λόγῳ ἀντιδράσεως τῶν φορτωτῶν, αὐτοὶ οὗτοι οἱ πλοιοκτῆται ἀναγκάζονται ὑπὸ τὴν πιεσιν τῆς ἀνεργίας νὰ καταστρατηγοῦν τὸ ναυλολόγιον, τὸ δόποιον οἱ ίδιοι είχον καταρτίσει. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδας, εἰς τὸ δόποιον ἀνετέθη τὸ προποίησις τοῦ ναυλολογίου, προσέθη εἰς ἀνασύνταξιν τούτου καὶ ὑπέβαλεν ἡδη τὸ νέον σχέδιον εἰς τὸ Ὑφυπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρός ἔγκρισιν. 'Αλλ' ἡ ἀνασύνταξις τοῦ Ναυλολογίου δὲν ἐγένετο πλέον ὁπότε τούς πραγματικῶν ἀναγκῶν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ μελῶν τοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, ἀλλ' ὑπὸ τὸ πιεσματικόν τῆς πλοιοκτητικῆς θεραπεύτης περί τοὺς ναύλους μὲ τὸν οἰκοπότον τῆς Ἐπιμελητηρίου καὶ σταθεροποιησεως τῶν τρεχόντων περίπου ναύλων μὲ τὸν οἰκοπότον τῆς ἀποσοδήσεως περαιτέρω πτώσεως καὶ καταρρεύσεως τούτων.

"Ἡ τοιαύτη ἐνέργεια τοῦ Ν. Ε. Ε. ἀποτελεῖ θεβαίως παραφωνίαν μέσα εἰς τὴν θορυβώδη συμφωνίαν τῶν ταξικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν ἀξιώσεων, ἀλλ' οφείλεται εἰς τὴν ὑγιὰ οἰκονομικήν ἀρχῆν, ὅτι καταστάσεις θαθέων καὶ χρονίων νοσούσαι δὲν θεραπεύονται διὰ προχείρων φαρμάκων καὶ δὴ διὰ μεταγγίσεως αἵματος ἀπὸ ἄλλους ἐπίσης νοσούντας δργανισμούς.

Παραλήλως πρός τὴν σταθεροποίησιν καὶ νομιμοποίησιν τῶν ναύλων, τὸ Ν. Ε. Ε. ἐπελήφθη τῆς τακτοποιήσεως τῶν ναύλωσεων διὰ ναυλοσυμφωνητικῶν καὶ φορτωτικῶν, δι' ὃν νὰ καθορίζωσι τοιαύτης σαφῶς τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν τε ναυλωτῶν καὶ παραληπτῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ πλοιάρχων καὶ λίαν προσεχῶς τὰ ὑπὸ κατάρτισιν ναυλωτικά ταῦτα ἔγγραφα θὰ τεθῶσιν εἰς ἐφαρμογήν καὶ οὕτω θὰ ἀνακουφισθῶσιν οἱ πλοιοκτῆται ἀπὸ τὰς πριτεπειάς, τὰς δόποιας ὑφίστανται συνθέστατα εἰς ἑκάστην ναύλωσιν.

"Ἐτερον μέτρον, τὸ δόποιον τῆς πρωτοθουλίας τοῦ Ν. Ε. λαμβάνεται ὑπὲρ τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας, εἰνεὶ ἡ ἰδρυσις παρά τῷ Ἐπιμελητηρίῳ εἰδικῆς Ὑπηρεσίας Ἐλέγχου Ναυλώσεων, ή δόποια ἀφ' ἐνός μὲν θὰ ἐπιβλέπῃ τὴν τήρησιν τοῦ Ναυλολογίου, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ μικρᾶς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῶν ναύλων θὰ σχηματίσῃ τὸν πρῶτον οἰκονομικὸν πυρῆνα, ὁ δόποιος θὰ χρησιμεύῃ διὰ δύσις τῆς ιδρύσεως ἀλληλασφαλιστικοῦ δργανισμοῦ τῶν πλοίων καὶ πιστωτικοῦ ιδρύματος δυναμένου νὰ ἔρχεται εἰς συνδρομὴν τῶν στερουμένων τῶν ἀπαραιτήτων πόρων κυήσεως καὶ συντηρήσεως τῶν πλοιοκτητῶν. Συγχρόνως ἡ ὑπηρεσία αὕτη θὰ καλλιεργήσῃ τὸ πεντάμηνο τῆς συνεργασίας καὶ τῆς δργανισμοῦ τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας καὶ θὰ συγκεντρώσῃ στατιοτικά στοιχεῖα ἀκριβῆ περὶ τῆς συγκροτήσεως τῆς καὶ τῆς ἐν γένει δράσεως τῆς. Τὸ σχετικόν νομοθέτημα καταρτισθέν ὑπὸ τοῦ Ν. Ε. Ε. καὶ ἔγκριθέν ὑπὸ τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εὑρίσκεται ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ 'Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, ἐλπίζεται δὲ ὅτι λίαν συντόμως θὰ τεθῇ ἐν ἐφαρμο-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΞΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 44-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ
Ε Τ Α Ι Ρ Ι Α

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΩΛΗΤΑΙ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

γη. Καὶ ταῦτα μὲν ἀποτελοῦν τὴν ἀπαρχὴν τῶν μέτρων, τὰ δόποια τὸ N. E. E. ἐν τῷ κύκλῳ τῆς δικαιοδόσίας του ἔλαβεν ὑπὲρ τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας, τὴν ὅποιαν ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς τῆς προσφάτου συστάσεως του περιέθαλε μετ' ίδιαιτέρας στοργῆς καὶ φροντίδος. Ἀπομένουν, δῶμας, εἰσετι πολλὰ νά γίνουν, τὰ ὅποια δύνανται νά ἐπιτευχθοῦν διὰ τῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ.

Τινὰ ἔκ τῶν μέτρων τούτων εἰνε τὰ ἔξης: Ἡ τροποποίησις—ἐὰν ἡ ἀναστολὴ εἰνε ἀδύνατος—τὸν σχετικῶν διατάξεων περὶ συνθέσεως καὶ μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῆς I. N. Ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν πλοίων τούτων ἀπὸ διαφόρους διατυπώσεις πρὸς διευκόλυντον τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσιών μεταφορῶν εὐρισκομένων ὑπὸ δυσμενεστέρας συνθήκας ἀπὸ τοιαύτης ἀπόφεως ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς χερσαίας τοιαύτας. Ἡ προστασία τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ τὰς καταθλιπτικὰς καὶ τοκογλυφικάς ἀξιώσεις τῶν πιστωτῶν των. Ἡ ἀσκοήσις τῆς Ναυτικῆς Πίστεως ὑπὲρ τῆς πραγματικῶς ἔχουσής ἀνάγκης ταύτης Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας.

Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνάγκης μέτρων δύνανται τις νά εἰπη δτι θὰ ἀποσθῆθῃ ἡ ἀπειλουμένη κατάρρευσις τῆς I. N. καὶ θὰ συγκρατηθῇ αὕτη διὰ νά εἰσέλθῃ εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματικῆς ἔξυγιάνσεως καὶ τῆς τελείας ἀναρρώσεως. Καὶ ἡ ἔξυγιάνσις αὕτη δὲν μπορεῖ νά ἐπιτευχθῇ παρὰ δι' ἐνὸς καὶ μόνον τρόπου: Τοῦ περιόρισμοῦ τοῦ πληρωμάτων τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὀλικοῦ δάσει ἐπιμελῶς μελετημένου προγράμματος. Διὰ τοῦ κλασσικοῦ δηλαδὴ τρόπου τοῦ «serap and build». Παροπλισμὸς καὶ διάλυσις τῶν κρινομένων ως ἀκαταλλήλων πλοίων ἔναντι λογικῆς ἀπόζημιώσεως τῶν πλοιοκτητῶν κατασταλομένης ὑπὸ συνεταιρικοῦ ὀργανισμοῦ τῶν πλοιοκτητῶν. Ναυπηγήσεις νέων πλοίων προνομιακῶς ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν δοπιών διελύθησαν τὰ πλοῖα καὶ εἰς ἀναλογίαν χωρητικότητος ἡμίσειαν τῆς διαλυθείσης. Συνεταιριστική ὀργάνωσις συμπλοιοκτησίας διὰ τας νέας ναυπηγήσεις. Μελέτη ἐμπεριστατωμένη τῶν τύπων καὶ τῶν μεγεθῶν τῶν νέων πλοίων, δάσει τῶν εἰδικῶν ναυτιλιακῶν συνθηκῶν τῆς Ἑλλάδος. Χρησιμοποίησις, εἰς δοσον τὸ δυνατόν μεγαλυτέραν κλίμακα, τῶν ἔγχωριών ναυπηγικῶν ὀλικῶν, τῶν Ἑλληνικῶν ναυπηγείων καὶ τῶν Ἑλληνικῶν ἔργοστασίων κατασκευῆς μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, αἱ δοπιῶν ἀπεδείγμησαν ἀρισται καὶ καταλληλοὶ διὰ τὰ πλοῖα. Ὁργάνωσις τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσιών μεταφορῶν κατὸ τρόπου ὀρθολογιστικοῦ καὶ συντομός τῶν μεταφορῶν τῶν μικρῶν πλοίων μετά τῆς μεγάλης ἀκτοπλοίας πρὸς δημιουργίαν ἐνὸς θαλασσιού συγκοινωνιακοῦ πλέγματος λειτουργοῦντος μὲροῦς ρυθμὸν καὶ ἀρμονικὴν συνεργασίαν καὶ ύπο τοὺς πλέον οἰκονομικοὺς δρους.

Ἡ ἐφαρμογὴ καὶ ἡ δόλοκήρωσις τοῦ προγράμματος τούτου δὲν εἰνε, θεωρίας, δυνατὸν νά ἐπιτευχθῇ στιγμαίων. Ἀπαιτεῖ καὶ θαθεῖσαν μελέτην καὶ συνεχῆ μακράν προσπάθειαν καὶ οἰκονομικὰ μέσα. Καὶ εἰς τὸ ἔργον τοῦτο πρέπει νά συμβάλουν καὶ αὐτοὶ οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ ὀπωδήποτε ἀρμόδιοι διὰ της Ναυτιλίαν καὶ τὸ Κράτος, ὁ ἀνάτοτος ρυθμιστής καὶ προστάτης τῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων τῆς χώρας.

Εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν τῆς ἀναδημιουργίας τῆς Ἑλλάδος ἐπιθάλλεται, νομίζω, νά τύχουν καὶ αἱ ἐσωτερικαὶ θαλάσσαι μεταφοραὶ μας τούλαχιστον τῆς αὐτῆς φροντίδος καὶ προστασίας, τῆς δοπιάς ἔτυχον καὶ ἄλλοι κλάδοι τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, δεδομένου, ὅτι παίζουν πρωταρχικὸν ρόλον εἰς αὐτὴν τὴν ταυτην τὴν ὑπαρξιν τῆς ναυτικῆς μας πατρίδος καὶ ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ.

ΝΙΚ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

Μόλις ἐξεδόθη:

Οδηγὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας "ΣΑΠΟΡΤΑ,,

Περιέχων μεταξὺ ἄλλων τὰς ἔξης χοησίμους λεπτομερείας δι' ἔκαστον Ἑλληνικὸν ἀ.

"Ονομα καὶ Διεύθυνσιν Πλοιοκτητῶν.

Τόν. φροτίου μετὰ καυσίμου ὕλης (D.W.)

'Ολ. Χώρον εἰς Κ.Π. Χώρον Γαιανδρακαποθηκῶν "Εμφορτον βύθισμα. Αριθμὸν καταστρωμάτων Κατασκευὴν—Ἐπιμερησην—Κλάοιν. Καταγραφ. Χωρητικότητα (Γκρός καὶ Νέτ).

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

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

Ναυτικὰ Τεχνικὰ Ζητήματα

Νέος τύπος προθερμαντήρος

Κατὰ τὰ τελενταῖα, ιδίᾳ τὰ μεταπολεμικά ἔτη, κατεβλήθη ἡ ἀρκετὰ γνωστὴ προσπάθεια τῆς ἐκμεταλλεύσεως περιοστού ποσοῦ θερμότητος, ἐν τῆς περιχομένης εἰς τὸν ἀτμὸν, ιδίᾳ εἰς τὸ τελενταῖον στάδιον τοῦ θερμοδυναμικοῦ κύκλου, διὰ τῆς παντοίως χρησιμοποίησεως τῶν ἔξαγογών, εἴτε πρὸς ἀμεσον παραγωγὴν ἔργου, εἴτε πρὸς βελτιώσιν τῆς δῆλης θερμικῆς ἀποδόσεως τῆς ἐγκαταστάσεως. Τὰ ἀποτέλεσματα εἰνε ἀρκετὴ γνωστὰ καὶ θανατοπικὰ καὶ δύναται νά λεζθῇ, ὅτι αἱ προσπάθειαι αὕτη οὐ μόνον δὲν ἐτερημάτησαν, παρ' ὅσην ἐπαλήθευσιν τοῦ προσδοκούμενου κέρδους καὶ ἀπέδειξαν, ἀλλὰ συνεχίζονται, ἀναγγελλούντων καὶ ἐκποτιστηρίων νέων τεχνικῶν μεθόδων καὶ συνδιασμῶν.

Ἐκ παραλλήλου ὅμως, οὐχὶ ησονος σημασίας τωγάνει λίσα μέθοδος τείνοντα νά αδεξήσῃ τὴν θερμικὴν ἀπόδοσιν εἰς τὸν ἔργον τοῦ θερμοδυναμικοῦ κύκλου, πρὸς ἡ κατά τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀτμοῦ. Ἡ μέθοδος τῆς προθερμαντήσεως τοῦ δῦστος ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην καὶ εἰνε ἐν χρονὶσ αἱ πολλὰ δεσματηρίδιον, στηριζόμενη ἐπὶ τῆς ἀπλῆς ἀρχῆς τοῦ ὅτι, ὅσον θερμότερον είνε τὸ εἰσερχόμενον εἰς τὸν λέβητον δύωρ, τόσον μεγαλύτερα είνε καὶ ἡ ἀπόδοση τῆς δῆλης ἐγκαταστάσεως τοῦ λέβητος καὶ τὸν μηχανῶν, ἐπὸ τὴν εἰδικὴν μάλιστα συνθήκην τῆς χρησιμοποίησεως οὐχὶ ζωντανοῦ ἀτμοῦ. Ἀζόμη μεγαλυτέρα μία εἰνε ἡ ἀπόδοση, δυταν εἰνε ἐξησφαλισμένη μία πληρῆς καὶ καλή κιλοφορία τοῦ δῦστος ἐντὸς τοῦ λέβητος, καὶ συνεπὸς ἡ ἐπιτάχυντος τῆς πυλοδοσίας ταύτης δι' οἰκονομίας μέσου, οὐ μόνον ἐξασφαλίζει ἀλλὰ καὶ ἐπανύπει τὴν ἀπόδοσιν, πέραν τῆς ἐξασφαλιζόμενης.

Ἀμφοτέρας τὰς συνθήκας ταύτας, σκοπεῖ νά συνδάσῃ κατὰ σχετικῶς ἀπλὸν τὸ πόπον, ὁ νέος τύπος προθερμαντήρος τέλον Κλέυ (Clay), ἀποτελούμενος, ὃς εἰς τὸ παρατιθέμενον σχῆμα δεικνύεται, ἀπὸ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΧΗΜΑΤΟΣ

A=Συγκροτήματα προθερμαντήρων.

B=Κατάλιψης τροφοδοτικῆς ἀντλίας

G=Ἐπιστόμια συγκοινωνίας μὲ τὸν λέβητα.

D=Υποδοχαί θερμομέτρων.

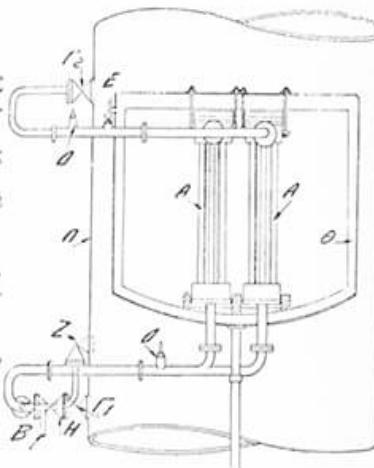
E=Λασαλίστικὸν ἐπιστόμιον.

Z=Τροφοδοτικὸν ἐπιστόμιον λέβητος.

H=Αὐτόκλειστος βαλβίς.

Θ=Θύρα προσαρμογῆς εἰς τὸ φλογοθάλαμον.

L=Περιβλήμα λέβητος



αὐλωτὰ συγκροτήματα, τοποθετούμενα ἐντὸς τοῦ φλογοθαλάμου τοῦ λέβητος. Οι αὐλοὶ ἐκτονοῦνται μεταξὺ δύο σφυρολατουμένων ἀποδοχῶν, ἐκάστη τῶν φύοντα φέρει καὶ ἡ καλύπτεται καύσιμων καλύψων, τοῦ δὲ σύντημα παρεντίθεται εἰς τὴν κατάλιψην τῆς τροφοδοτικῆς ἀντλίας, καὶ τὸ πόπον δὲ διέρχεται ἀναγκαστικῶς τῆς σοληνώσεως τοῦ προθερμαντήρος.

Ἡ ἐπιφάνεια τοῦ προθερμαντήρος είνε μεγέθους ἐπαρκοῦς εἰς τὸ πόπον, ὥστε τοῦ θερμότητος τοῦ δῦστος τοῦ εἰσερχομένου ἐντὸς τοῦ λέβητος, ἀφοῦ διέλθῃ τοῦ προθερμαντήρος, νά πλησιάζῃ τὴν τοῦ ἀτμοῦ. Καὶ ἀπὸ τὸ τόπον είνε ἐφικτὴ καὶ ἡ πλέον ἐπιληπτικὴ οἰκονομία καυσίμων, ἀναφέρεται δὲ ὅτι αὕτη ἀνῆκε κατὰ τινὰ δοκιμὴν εἰς 18 ο.ο περίπον εἰς ἀνθρακα. Τὰ ἀποτέλεσματα ἀπῆρζαν τόσον ἀπίθανα, ὥστε οι παριστάμενοι κατὰ τὴν δοκιμὴν ἐπιτόσσωποι ἐνός σοβαροῦ ἐργοστασίου

ROYAL EXPRESS MAIL LINE

S.S. "HELIOPOLIS,, ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 22 ΜΙΛ.

ΤΑΧΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΑΞΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ-ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

Διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ Παρασκευὴν 11 π.μ.

22, 29 Οκτ.

Δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Δευτέραν 4 π.μ.

18, 25 Οκτ. 1,8 Νοεμ.

Διὰ πληροφορίας καὶ κράτησιν θέσεων ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας Σ. ΠΕΣΚΕΤΖΗ καὶ Σια—Ο-μήρου 20, Πειραιᾶ. Τηλέφ. 41.053 - 40.060.

κατασκευής λεβήτων έξέφρασαν όποιοίας ώς πόδις την ἀκριβειαν τῶν κατά τὴν δοκιμὴν χρησιμοποιηθέντων μετρητῶν καὶ ὁργάνων καὶ ἔνθητησαν τῶν ἐλέγχου τούς. Οὗτος ἐγένετο καὶ ἐπιστοποιήσει τὴν ἀκριβειαν τῶν ὁργάνων καὶ συνεπῶς καὶ τῶν ἐπιτεγχύθεντον ἀποτελεσμάτων.

‘Η ὅλη ἐγκατάστασις ἔμφανεται ἐξ τοῦ σχήματος καὶ τοῦ σχετικοῦ ἴππομήματος, ή δὲ σύνδεσίς της είναι ἡ ἔξης: Ἐάν τῆς καταθλίψεως τῆς τροφοδοτικῆς ἀντλίας Β καὶ κάτωθεν τοῦ συνήθους τροφοδοτικοῦ ἐπιστομού τοῦ λέβητος Ζ τὸ δόνον διὰ τὴν πρόστιτον τῆς λειτουργίας μὲ προθεμαντῖτον παραμένει κλειστόν, λαμβάνεται ἡ διακλαδώσις τοῦ προθεμαντῆρος, ἐφωδιασμένη μὲ κοινὸν διακλατηγ, διὰ τοῦ ὅποιον είνει δυνατή ἡ ἀπομόνωσις τοῦ προθεμαντῆρος, εἰς τρόπον ὃστε νὰ καθισταται ἐφικτή ἡ τροφοδότησις ἀπ' εὐθείας διὰ τοῦ τροφοδοτικοῦ ἐπιστομού. Μὲ τὸν διακόπτην τούτον συνδέεται διὰ σωληνώσεως ἡ αὐτόκλειστος βαλβίς Η καὶ τὸ κάτω ἐπιστόμιον ΓΙ, τὸ δόνον είναι προστηρομεμένον εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ κελύφους τοῦ λέβητος. Τὸ κέλυφος τοῦ λέβητος παριστάται εἰς τὸ σχέδιον σχηματικῶς ὥπερ τῆς γραμμῆς Λ. Ἐν συνεχείᾳ ἡ σωληνώσις τῆς διακλαδώσεως ὁδηγεῖται εἰς τὸν πυθμένα τῶν σωληνωτῶν συγκροτημάτων τοῦ προθεμαντῆρος, τὸ λόγῳ τῆς θρημάτητος τῶν ἐντός τοῦ φλογοθαλάμου ἀρείων, προθεμανόμενον ὑδωρ ἀπάγεται ἀπὸ τὸ ἄνω μέρος τῶν συγκροτημάτων καὶ ὁδηγεῖται δι’ ιδιαίτερας σωληνώσεως εἰς τὸν ὑδροθαλάμον τοῦ λέβητος καὶ δὴ εἰς σημεῖον κείμενον 6 περίπου δακτύλους κάτωθεν τῆς κατατάξης στάθμης τοῦ ὑδατος, δηλαδὴ εἰς τόσην ἀπόστασιν ἀπὸ τὸν κάτω κρουνὸν τοῦ ὑδροδείκτου. Εἰς τὸ σημεῖον ἐκείνο προβλέπεται κοινὸν ἐπιστόμιον διακοπῆς τῆς συγκονιών· Ή σωληνώσις συγκονιώνιας τοῦ προθεμαντῆρος μὲ τὸν λέβητα είναι ἐφωδιασμένη μὲ ἀσφαλιστικὸν ἐπιστόμιον. Εἶς καὶ μὲ ἵπποδοχὴν διὰ θερμόμετρον Δ. Τοιμάντης ὑποδοχὴ προβλέπεται καὶ εἰς τὴν σωληνώσιν τοῦ πυθμένος τοῦ προθεμαντῆρος ὃστε νὰ είνει ἐφικτός καὶ συνεχής ὁ ἔλεγχος τοῦ βαθμοῦ τῆς προθεμανσεως. ‘Ο σκοπὸς τοῦ ἀσφαλιστικοῦ είναι ἡ ἀποφυγὴ αἰθήσεως τῆς πιέσεως, ώς ἡ προκαλομένη εἰς περίπτωσιν καθ’ ἦν είνει κλειστός ὁ εἰς ἡ ὁ ἔτερος διακόπτης ὅπας ὁ προθεμαντίτης είναι ἐν λειτουργίᾳ.

Η παρένθεσις της βαλβίδος Η είς τὸ κύκλωμα διευκολύνει τὴν χρηματοποίησιν τοῦ συντίματος διὰ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ ὄντος ἐντὸς τοῦ λέβητος, ὅταν ἡ τροφοδοτικὴ ἀντλία δὲν ἔργαζεται, οἷον κατά τὴν προθέμανσιν καὶ ἀποτοίησιν. Κατὰ τὴν περιόδον ταύτην δὲ ἀνοίγματος τῆς βαλβίδος ΓΙ, τὸ ὑδρο τοῦ λέβητος εἰσέρχεται εἰς τὸ σύντημα τοῦ προθεμαντήρος, ὅπου θερμαινόμενον διὰ τῶν κατά τὴν ἀφήν καὶ δηθησιν τῶν παρθνῶν παραγομένων ἀερίων, θερμαίνεται καὶ ἀνέρχεται, ἀντικαθιστάμενον διαρκῶς διὰ ψυχροτέρας μᾶζης ἐξ τῶν καπτερώμων στρωμάτων, καὶ οὕτῳ προσκαλεῖται τεχνητῇ κυκλοφορίᾳ λιαν ταχεία. Η κυκλοφορία αὕτη είνε δυνατόν να παρακολουθηθῇ μέσφι ἰδιατέρων σωληνίσσων, τοποθετημένων εἰς τὴν κατάθλιψιν τοῦ προθεμαντήρος πορὸς τοῦ λέβητα.

Η θέσις τού προθεμαντήρος κάτισθεν τῆς στάθμης τοῦ λέβητος ἐπιτρέπει τὴν εἰς οἰανδήποτε στυγίην ἐκκένωσιν τοῦ προθεμαντήρος. Πρός ἀποφανγῆν ἐν τούτοις εἰσόδου ἀέρος ἐντὸς τοῦ συστήματος ή ἔξαγωγή γίνεται δι' ἴδιαιτέρου σωλήνος ἔγγυς τῆς καταθλίψεως τῆς τροποδοτικῆς ἀντίτιτης.

Καίτοι οι αὐλοὶ οἱ ἀποτελοῦντες τὸν προθερμαντῆρα εἶναι ἔξι ὄλοκληροι ἐκτεθειμένοι εἰς τὴν θερμότητα τῶν ἀερίων τοῦ φλογοθάλαμου, παραμένοντας δύνασις λόγῳ τῆς ταχείας κυκλοφορίας τοῦ ὑδατος ἐντὸς τῶν αὐλῶν, ὅταν ὁ λέθης ἀτμοποιῇ, εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἀπὸ ἀπόψεως φθορᾶς. Πρὸς διαπίστωσιν τῆς καταστάσεώς των, εἰς μίαν ώρασμένην δοκιμὴν ἀπεκόπησαν ὅλοι οἱ αὐλοὶ τοῦ ἐνὸς συγκροτήματος, εὑρέθησαν δέ, εἰς ἣν κατάστασιν ἐτοποθετήθησαν καίτοι εὑρίσκοντο ἐν λειτουργίᾳ ἡ ἕννα ὄλοκληρος μῆνας ἐκτεθειμένοι εἰς τὴν πλήρη θερμοκρασίαν τῶν κανέασιον.

Ἡ ἐφανησκὴ τοῦ ὡς ἄνω ποθεομαντῆρος εἶναι δυνατὸν οὐδὲ μόνον

διὰ τοὺς κυρίους λέβητας ἀτμήσων ἐγκαταστάσεων, ἀλλὰ καὶ βοηθητικούς, ιδίᾳ δὲ δηγέλεισκοντων πλοίον. Εἰς τὰ τελευταῖα ταῦτα μὲ τὴν ἐφαρμογὴν ιδίᾳ διχρόνων μιχανῶν, τῶν ὥποιον αἱ ἔξαγοναι ἔχουν μεγαλύτερην θερμοκρασίαν, ἡ χρηματοποίησις αὐτῶν διὰ προθέματος, ὡς ἀντέτοχο, συμβαλλεῖ εἰς τὴν αδέξιον τῆς ἀποδόσεως τῆς ὅλης ἐγκαταστάσεως.

Ἡ ἐξέλιξις τῶν ναυτικῶν μηχανῶν κατὰ τὴν
τελευταίαν ἔξικονταιστίαν

'Επ' εὐκαιρία της ἀναλήψεως τῆς προεδρίας τοῦ 'Αγγλικοῦ Ινστιτούτου Μηχανικῶν, ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων JOHN BROWN, εἰς τὰ ὄποια, ὡς γνωστόν, ἐναντηγήθη τὸ «QUEEN MARY», ὅντος προέδρου εἰς ἀνακοπήσην τῆς ἔξελιξεως τῶν ναυτικῶν μηχανῶν κατά τὴν τελευταῖαν ἔξικοντατείαν.

Αναφερόμενος ἐν ἀρχῇ εἰς τὴν σημειωτὴν συγκρότησιν τῆς βιομηχανίας καὶ τὰς μεθόδους ἔργασίας, σημειώνως πρὸς τὰς ὅποιας δὲ ἔκπαιστον τμῆμα καὶ ἔξωτημα τῶν μηχανῶν ἐκπονοῦνται λεπτομερῇ σχέσει, μὲν λεπτομερεῖς προδιαγραφαὶ ἀφορώσας ὥλικά ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐξελκτά, ἀπαυτούντα εἰδίκεια ἔργαλεις ἀριθμεῖς, ὑπέμνησης τῶν παλαιῶν τρόπων ἔργασίας καθ' ὃν ἐπὸ τοῦ κατασκευαστοῦ ἐδίδοτο εἰς τὸ ἔργοστάσιον τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά καὶ αἱ κυριώτεραι διατάσσει, διὰ τὴν κατασκευὴν ισχυρῶν πολλάκις μηχανῶν, καὶ ἡ δηλητική προσφύγων ἐμπειριών μὲν τὰς ὅδηγίας πεπειραμένων θεραπείας μηχανῶν ἐκλεγομένων συνίθεος μεταξὺ τῶν καλύτερων καὶ ἐμπειροτέρων ναυτομηχανικῶν. Περιεπέραν ἔκπαιστον μνείαν τῆς διαφορᾶς, ήτις ὑφίσταται σημειού διὰ τὴν δυνατότητα ἐπισκευῆς τῶν μηχανῶν μὲ τὴν τότε τοιάντην. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ ἐκτέλεσις ἐπισκευῶν ἐντὸς καὶ διὰ τῶν μέσων τοῦ πλοίου ἦτο τί τὸ σύνηθες, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν σημερούσην τοιάντα ἐπισκεψά δὲν ἐκτελοῦνται, τούτους ὀφειλομένουν κατὰ μέγα μέρος εἰς τὸ ἐξελκτὸν τοῦ ὥλικον καὶ τὰ ἀπαυτούμενα πρὸς τοῦτο εἰδικὰ ἔργαλεια.

"Οταν προσέξῃ κανείς τὰ ἀνωτέρω ἔχει περίπου ἀνάγλυφον τὴν εἰκόνα τῆς θέσεως τῆς ἡμετέρας ναυτικῆς βιομηχανίας καὶ τῶν ἡμετέρων συνηθικῶν ἐπισκευῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ συμπλέοντα διὰ τὴν πρότινην εἶναι ἀπογοητευτικόν, οὐ διαπίστωσις ὅμως διὰ τὸ δεύτερον είνε τὴν τιμητικήν διὰ τὸν μηχανισμὸν μᾶς προσπάθεια τῆς δι' ίδιων μέσων συντηρησεώς των πλοίων, εἰς τὴν ὥποιαν ἄλλως τε πολλὰ ὁρεῖται η ναυτιλία μας καὶ χάρος εἰς τὴν ὥποιαν ἀντεμετωπίσθησαν ἐν πολλοῖς αἱ δειναὶ ἡμέραι τῆς κοινωνίας.

Αρχομένης νῦν τῆς ἐπισκοπήσεως ἀπὸ τοῦ 1877 διὰ τὴν πρώτην δεκαετίαν 1877—1887, σημειοῦται ἡ σημαντικὴ πρόοδος εἰς τὴν παραγωγὴν ἐξελεύτερον μετάλλων, ιδίᾳ σιδηροχάλυβος διὰ τῶν τότε τὸ πρῶτον ἐπιτευχθέντων ίκανοποιητικῶν ἀποτελεσμάτων τῶν πειθόδων BESSEMER καὶ SIEMENS — MARTIN. Χορηγοποιηθέντος ὑπὲκούν οὐλα- σμάτων τῶν ώς ἄνω πειθόδων κατορθώθη κατὰ τὸ 1881 ἡ κατασκευὴ λειβήτων ἔργαζομένων εἰς πιεστὸν 125 λιτόδων ἀνὰ τετραγ. δάκτυλον, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς δὲ πεφατέρω τῶν καὶ σήμερον ἐν χρήσει κυρινδικῶν λειβήτων μετ' ἐπιστρεφόμενης φλογός, μετὰ κειματοειδῶν κλιβάνων, η πίεσις λειτουργίας ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1887 εἰς τὰς 160 λιτούς.

Κατά την διάρκεια της οδοιπορίας του είχε ταυτοποιήσει την πόλη της Καστοριάς, η οποία απέδειχθη σημαντικότερη από την Αλεξανδρούπολη, και μεταφέρθηκε στην πόλη της Καστοριάς.

Κατά την έπομενην δεκαετίαν 1887-1897 έξειλήθη ο τύπος της πετρωτής έγχρωμους μηχανής, αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ κατά τὸ 1894 νεωτερηνέστος «INCHMONA», έφωδιασμένον μὲ τοιούτον τύπον, παρουσίασαν κατανάλωσιν μόνον 1,15 λιτρῶν ἀνὰ δυναμοδεικτικὸν ἐπον και ὄφαν.

Η δεκαετία από το 1897 μέχρι το 1907 άποτελεί την ζουσμή προϊ-

**Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
”Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ“ [HELLENIC LINES LIMITED]**

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμή φορτηγών άτμοπλοίων έξι Έλλάδος δι' AMBOURGON - ROTTERDAM - AMBERSAN και τάναπαλιν

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, διὰ Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλέφ.

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιπέντας Ποάκτων τῆς Ἐπανίστα-

οδον της παλινδρομικής. Κατ' αὐτήν έξειλίχθη αὗτη εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν δρίον καὶ κατ' αὐτήν έδημων οργάνησαν δῆλοι οἱ πλαστοί γνωστοι τύποι τῶν μηχανῶν, αἵτινες ἰσχυραν καὶ ἰσχύνον καὶ σίμερον εἰσέπει ὡς πρότυπα διὰ τὴν ἐκπόνησιν πάσης νέας μελέτης. Συγχρόνως δῦμος καὶ ἥητο κατὰ τὸ πρότον ἔτος τῆς δεκατίας ταῦτης, ἥτοι κατὰ τὸ 1897 ἐγίνετο τὸ πρότον ἑγκατάστασις ἀτμοστροβίλου, ἐπὸ τοῦ Πάρσον, διὰ τὴν πρόσων τῶν πλοίων. Σοφαρὸν δῦμος σχετικὸν βῆμα ἐσημειώθη, ἐν τούτοις, μᾶλις κατὰ τὸ 1904, ὅποτε ἡ CUNARD ἀπέκάστισε τὴν ἑγκατάστασιν ἀτμοστροβίλου ἐπὶ τοῦ ἐπερχομένου «CARMANIA». Ὡς ἀποφασιστικὸς δῦμος σταθμὸς διὰ τὴν ἐξέλιξιν τῶν ἀτμοστροβίλων πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ ἡ παραδοξὴ τοῦ νέου τύπου τῶν μηχανῶν ἐπὸ τοῦ Ναυαρχείου καὶ ἡ ἀπόφασις ὅπως τοιούτου τύπου μηχανῶν ἑγκατασταθοῦν ἐπὶ τοῦ κατὰ τὸ 1905 ναυπηγούμενον καταδρομικοῦ Τοντήρου «DREADNOUGHT».

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀλιέσεις τῶν ναυτικῶν ἀτμολεβήτων ἀνήρχοντο σταθερῶς εἰς τὰς 210 λίτρας εἰς πολλὰς δὲ περιπτώσεις καὶ εἰς τὰς 220, ἐνῷ συγχρόνως διεῖγοντο εὐρεῖαι συνηγήσεις ὡς πρὸς τὰ προσόντα τῶν ἐμφανισθέντων ἐν τῷ μεταξὺ νέων τύπων τῶν ὑδραυλικῶν λεβήτων. Ἀποτέλεσμα ὑπῆρχεν ἡ παραδοξὴ τῶν περισσοτέρων ἐκ τούτων, ὡς τῶν Γιάρος, τῶν Μπλατζός—Οὐκλέξ, ἐν συνδυασμῷ δῦμος ἐν ἀρχῇ μὲ κατανδρικούς τοιούτους.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον εἰσήχθη καὶ ἡ καθησις πετρελαιού εἰς τοὺς λέβητας, ἐν συνδυασμῷ πάντως μὲ τὴν καθησιν γαυμαθάκων. Ἡ πλονοία αὕτη εἰς τεχνικὴν ἐξέλιξιν περίοδον κλείει διὰ τὴν καταστασῆς εἰς τὰ ἐν AUGSBURG ἐγρύπτασι τῆς M. A. N. τῆς πρότης κατὰ τὸ 1898 πετρελαιομηχανῆς Δῆζελ καὶ τῆς ἑγκαταστάσων τῆς πρώτης τοιαύτης μηχανῆς ἐπὶ πλοίον, τὸ πρότον κατὰ τὸ 1903. Τὸ πρότον τοῦτο πλοίον ἦτο τὸ μικρὸν φωσικὸν πετρελαιοφόρον «VANDAL», προοικούμενον διὰ μεταφράσεως εἰς τὸν Βόλγαν καὶ τὴν Κασπίαν θάλασσαν.

Κατὰ τὴν ἐπομένην τοῦ 1907 περίοδον, ὡς νέα στοιχεῖον εἰς τὴν τεχνικὴν τῶν ναυτικῶν μηχανῶν δένανται νὰ χαρακτηρισθῶσιν ἡ χρησιμοποίησις μειωτήρων ὀδοντωτῶν τροχῶν, διὰ τὸν ἐποικιασμὸν τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ στροφῶν τῶν ἀτμοστροβίλων εἰς τὸν ἀπατούμενον μικρὸν ἀριθμὸν στροφῶν τῶν ἐλικοφόρων ἀξόνων, μὲ πρώτην τοιαύτην ὑποδειγματικὴν ἑγκατάστασιν εἰπὲ τοῦ κατὰ τὸ 1909 ναυπηγέντος ἐπαντητικοῦ «VESPASIAN» καὶ ἡ εἰσαγωγὴ τῆς στροβολούλεκτρικῆς προσθετικῆς. Ἡ τελευταῖα ἐφημόρθη τὸ πρότον κατὰ τὸ 1912 ἐπὶ τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἀνθρακωφόρου «JUPITER», τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, τὸ δόπιον ἐφωδιάσθη μὲ ἀτμοστροβίλους δράσεως. Ὁ τύπος οὗτος τῶν ἀτμοστροβίλων ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν ἀρχικὸν τύπον ἀντιδράσεως, τὸν εἰσαγένετα ἐπὸ τοῦ Πάρσονος, ἐδοκιμάσθη τὸ πρότον κατὰ τὸ 1910 ἐπὸ τοῦ ναυαρχείου ἐπὶ τοῦ πολεμικοῦ «BRISTOL», καὶ ἐξειλίχθη, λόγῳ τῶν πλεονεκτημάτων του, ἐν συνδυασμῷ μὲ μειωτήρας στροφῶν, μέχρι σημείου, ὃστε δὲ ὀλόκληροι ἑγκαταστάσεις ἀτμοστροβίλων, ὡς εἰπὲ τοῦ καταδρομικοῦ «HOOD» νὰ ἀποτελοῦνται μόνον ἀπὸ ἀτμοστροβίλους δράσεως.

Ἡ πολεμικὴ περίοδος ὡς καὶ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη οὐδὲν μηχανικῶν γεγονός ἐνεψάνισαν τὸ δόπιον νὰ δόναται νὰ ἀφῆσῃ ἡ νὰ χαρακτηρίσῃ μίαν ἐποχήν. Ὁλὴ ἡ προσπάθεια κατεβλήθη καὶ καταβάλλεται εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ἀναγερθέντων συστημάτων καὶ τῆς αὐξήσεως τῆς ἀπόδοσεως τῶν ἑγκαταστάσεων ιδίᾳ δι' ὅτι ἡ ἀριθμὸς τὸν ἀτμόν, δι' αὐξήσεως τῶν πέσεων, χρησιμοποιούμενών πρὸς τοῦτο λεβήτων ταχείας κυκλοφορίας, καὶ αὐξήσεως τῆς θεμορρασίας δι' ἐπενθεμάνεσεως. Είναι, ἐν τούτοις, γεγονός, ὅτι τὸ σημερινόν, ιδίᾳ τὸ τὸν τελευταῖον ἔτον τεχνικὸν ἐπιπέδον, εὑρίσκεται εἰς ἀσύγκριτον ὑψος ἐν σχέσει καὶ πρὸς τὸ προπολεμικὸν τοιούτον.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγὸς τοῦ B. Ναυτικοῦ

Ἡ πρακτόρευσις τῶν πλοίων μας

Ἐν συνεχείᾳ τῶν δύων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐγράφομεν ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐπιβεβλημένην ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὑποστήριξιν τῶν δύογενῶν ἐν τῇ ξένῃ πρακτόρων, ἐλάσθομεν καὶ δημοσιεύμενον καὶ τὴν ἀκόλουθον ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἄνεγνωσα τὰ ἐν τῷ φύλῳ σας ίντος τρέχοντος γραφέντα, σχετικῶς μὲ τὴν ἐν τῇ ξένῃ πρακτόρευσιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων παρὰ μὴ ὄμογενῶν πρακτόρων μολονότι ἐπέρχονται Ἐλληνικά γραφεῖα καὶ ἑγκατεστημένα καὶ ἀντιπροσωπεύοντα τὰ λοιπὰ πλοία τῆς πατρίδος μας, ἔρχομα δὲ νὰ σὲ εὐχαριστήσω διὰ τὴν προσοχὴν ποὺ ἐπιφύλάκτετε εἰς τὸ «παράπονόν μας ἀπότολον, καὶ διὰ τὰς συστάσεις, τὰς δύοις κάμνετε εἰς ἐπεινούς τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ δύοις, χωρὶς νὰ καλοσοερθοῦν, στέλλοντα τὰ πλοῖα των εἰς μὴ Ἑλληνικά γραφεῖα, χωρὶς νὰ συντρέχῃ κανεὶς δέσμως λόγος.

Δὲν ἀμφιβάλλω, ὅτι τὰ γραφόμενά σας θὰ τύχουν τῆς εὐμενοῦς προστῆταις τῶν ἐφοπλιστῶν μας, καὶ διὰ ἐφεξῆς θὰ προτιμήσουν οὗτοι τὰ Ἑλληνικά Γραφεῖα, τὰ ἔχοντα δεσμῶς ἐπίγνωσιν τῶν καθηκόντων των, ἀκόλουθονται ἐπὶ τοῦ προκειμένου πᾶν ὅτι κάμνουν καὶ αἱ ξέναι ναυτιλίαι διὰ τοὺς ὄμοιες πράξεις των μηχανῶν. Δὲν βλέπετε κανονικῶς Γερμανικὸν πλοίον νὰ πηγάνω σὲ ἄλλον παρὰ σὲ Γερμανὸν πράττορα, η Ἀγγλικὸν σὲ ἄλλο, η Ἀγγλικάν γραφεῖα, χωρὶς νὰ συντρέχῃ κανεὶς δέσμως λόγος.

Σήμερον εἰπέτω ποτὲ ἄλλοτε τὰ «Ἐδηνη συστειροῦνται καὶ συσσωματώνται, εἶμα δὲ πεπεισμένος, ὅτι αἱ παροτρύνσεις σας πρὸς τὸν Ἑλληνας ἐφοπλιστάς θὰ ἔχουν εὐνοϊκὴν ἀπόχησιν καὶ τιθέτησον. Θὰ παραδεχθῶν, φαντάζομαι, ὅτι πράγματα δὲν καλοσοερθοῦσαν μία ἀνεξήγητος ξενομανία καὶ διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας ὄπαγονταν νὰ ἴσποτηριζοῦν διὰ πολλοὺς λόγους τὰ ἐν τῇ ξένῃ ἑγκατεστημένα Ἑλληνικά Γραφεῖα.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Τὸ «ναυσίπλουν» τοῦ σκάφους καὶ αἱ εὔθυναι τοῦ πλοιοκτήτου.

Ἄπο ἐτῶν ἡδη ἐνώπιον τῶν Ἀμερικανικῶν καὶ Ἰταλικῶν διαστημάτων ἐκδικᾶσται ἡ κατωτέρῳ ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντας ἐπόθεσις τοῦ δημοπλοίου «Μαρία». Προσέφυγον εἰς αὐτὰ οἱ Ἀμερικανοὶ φορτωταὶ τοῦ σκάφους καὶ οἱ Ἰταλοὶ παραληπταὶ τοῦ φορτίου ἐπιδιώκοντες ν' ἀποδείξουν, ὅτι πλοίον μὴ ἐφωδιασμένον μὲ πλήρεις χάρτας καὶ φαρδείτας καὶ μὲ πάσα σχετικὴν πρόσφατον πληροφορίαν εἰδίσος διὰ τὴν περιοχὴν ὃντος ἐπόφεστον νὰ πλεύσῃ, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς «εναστίλουν». Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπομένως τοῦ πλοίου τούτου ἥσαν καὶ ὑπενθύνον διὰ πάσαν ἐπὶ τῆς ἀνοτέρου ἐλλείψεως ἐπελθοῦσαν ζημιὰν εἰς τὸ φορτίον. Πράγματα τούτον τὰ Ἀμερικανικά, ὅσσαν καὶ τὰ Ἰταλικά προτότυπα διαστημάτια ἐχορματήσισαν τὸ πλοίον ὡς εμὴ ναυσίπλουν» καὶ κατελόγησαν τὴν ἐνθύνη τῶν ζημιῶν φορτίου εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ἡδη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου τῆς πλοίων Circuit τῶν Ἕνομένων Πολετεῖων ἐξεδικάσθη πρὸ τούς ἡ ἐφετούς τῶν πλοιοκτητῶν κατὰ τὴν προτοδίκου ἀποφάσεως, περιλήψην τῆς ὁποίας είχον ἐν τῷ προστιθέντα προστιθέντα.

Ἐνάγοντες ἥσαν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Ἰταλικοῦ μότορού «Maria», ἐπὶ τοῦ ὅποιον ἐλέγη φορτωθῆ παρὰ τὴν ἑταῖρας «Standard Export Timber Company, Inc.» τημῆα φορτίου ζηλείας δι' Ἰταλίαν. Κατὰ Μάρτιον τοῦ 1932, τὸ οἡμέρη μότορο πλέπετεν εἰς Νέας Ορλεάνης διὰ Τράπανι, μέσω Χοντσού καὶ Γκαλάβεστον. Πρὸ τῆς ἀναχωρήσης τούτου τοῦ τελευταῖο τούτου τὸν πλοιοκτήτην ἀμερικανικοῦ λιμένος διετάχθη ὡς πλοίορχος παρὰ τὸν πλοιοκτήτην ἐποπλιστῶν νὰ προσθετείσαι τῆς ἀνελκύσεως ἐδέησε νὰ φιγῇ εἰς τὴν θάλασσαν τὸ τημῆα ζηλείας τῶν προαναφερθέντων φορτιών.

Συνέπεια τούτου ὑπῆρχεν ἡ ὑποβολὴ ἀπὸ μέρους τῶν φορτωτῶν ἀγωγῆς ἐναντίον τῶν ἐφοπλιστῶν δι' ἀπαίτησιν τῆς ἀξίας τοῦ ἀπολεθρεύτη φορτίου τῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπεκαλέσθησαν κατὰ τὴν προτότυπον διαδικασίαν τὸ ἀρθρον 3 τοῦ Νόμου Harter, ισχυρισθέντες, ὅτι η ζημιὰ φωτείλετο εἰς λανθασμένην ναυσιπλοίαν ἡ εἰς τὰς κακοὺς γειτούσαν, καθόσον αὐτοὶ είχον πράξει πάν τὸ δραντόν, διὰ νὰ καταστήσουν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὸ σάρας των ναυσίπλουν. Ὑπετηφίξαν, δηλαδή, ὅτι τὸ είχον ἐπανδρώσει μὲ ἄριτον πλήρωμα καὶ ὅτι ὁ ἐφοπλιστής παρέστη τὸν πλοιοκτήτην τοῦ φορτιού, ποὺ ἐδείκνυντο τὰ ἀβαθή τοῦ Frying Pan, καθὼς καὶ η μετατροπὴ τοῦ σημαντήρος 2F.P. ἀπὸ ἐσθεσμένου εἰς φοτεινόν.

Οἱ πλοιοκτήται ισχυρισθανοῦσαν περιτέρω, ὅτι καὶ ἓν ἀκόμη ἐστερεότερο τὸ πλοίον τῶν ἀφιδίων κάρτας τῆς περιοχῆς καὶ μὲ ἄλλα ναυτιλιακῆς ζημιῶς καὶ ἐφόδια καὶ πληροφορίας, διὰ τὸν ὅποιον θύμα καθίστατο γνωστή εἰς τὸν πλοιοκτήτον ὡς μεσολαβήσασα μεταβολὴ τῆς θέσεως τοῦ φορτοπλοίου καὶ τὸν σημαντήρον, ποὺ ἐδείκνυντο τὰ ἀβαθή τοῦ Frying Pan, καθὼς καὶ η μετατροπὴ τοῦ σημαντήρος 2F.P. ἀπὸ ἐσθεσμένου εἰς φοτεινόν.

Οἱ πλοιοκτήται ισχυρισθανοῦσαν περιτέρω, ὅτι γίνονται ἀπόδεκται τὰ συμπεράσματα τῆς προτοδίκου ἀποφάσεως, ὡς πρὸς τὸ διά, τὰ τημῆαν συναρτήσουν πρόστιμον τῶν ναυσιπλοίων τοῦ διὰ Βίλμαγκτων στοιχείων, η παραληπτή ἐδέσμωνταις διὰ τὸν ὅλοκλήρον τὸ πλοίορχον, ὅστις ἡμέλησε νὰ ἐνημερωθεῖ ἀρκούντως διὰ τὸ ἀναλημμένον ταξίδιον. Ἡ τοιαῦτη ἀμέλεια τοῦ πλοιούρχου δὲν ἥδηνοτα, κατὰ τὴν ἀντιληφήν των, νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀκαταλληλότης τοῦ πλοίου πρὸς πλοΐαν.

Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἐφετειακῆς ἀποφάσεως ἀναφέρεται, ὅτι γίνονται ἀπόδεκται τὰ συμπεράσματα τῆς προτοδίκου ἀποφάσεως, ὡς πρὸς τὸ διά, τὰ τημῆαν συναρτήσουν πρόστιμον τῶν ναυσιπλοίων τοῦ διὰ Βίλμαγκτων στοιχείων, η παραληπτή ἐδέσμωνταις διὰ τὸν ὅλοκλήρον τὸ πλοίορχον, ὅστις ἡμέλησε νὰ ἐνημερωθεῖ ἀρκούντως διὰ τὸν ἀναλημμένον ταξίδιον. Ἡ τοιαῦτη ἀμέλεια τοῦ πλοιούρχου δὲν ἥδηνοτα, κατὰ τὴν ἀντιληφήν των, νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀκαταλληλότης τοῦ πλοίου πρὸς πλοΐαν.

Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & Σ^η

·Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναγωρήσεις διὰ τῶν
Νοθηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE”

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
·Αγγλίαν καὶ KONTINENTE.

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

χους εἰς τὴν κατάθεσίν του. Ἐγίνετο δεκτὸν ἀκόμη, ὅτι ἀπόφοιτα τῶν ἄνωτέρω παραλείψεων ὑπῆρχεν ή προσάραξις.

Οι ἑρωπλισταί — τονίζει ἐν συνεχείᾳ ἡ ἑρετειακή ἀπόφασις — ισχυρίσθησαν, ὅτι τὰ πληρωματικά στοιχεῖα διὰ τὴν ναυαπούλων ἐνὸς πλοίου, ὡς λ. χ. είναι οἱ γάρτα, οἱ φραγδοίς ταῦτα κατέβασαν πληρωφορίαν ἐπὶ τὸν ἔκαστο τέτερον μεταβολῶν καὶ τὸν ἐνδεχομένων ν' ἀντιμετωπίσουν κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνὸς ἀναλαβιανούμενου ταξίδιον σιγδύνων, ἀνήγοντο εἰς τὴν ἀμοδιότητα καὶ τὰ γαθίκοντα τῆς διατυπεργήσεως τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ιδιότητα τοῦ σάφους ὃς ναυαπύλων. Ὑπεστήριξαν, συνεπῶς, ὅτι τὸ ἐπισυμβάν ἀτυχῆμα, προελθὼν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ λανθασμένας πληρωφορίας, ἔπειτα ἢ πλοδοῦθη εἰς ἐσφαλμένον χειρισμὸν ἡ διατυπεργήσιν τοῦ καὶ διὰ ὁ ἑρωπλιστὴς ἥτο ἀπτύλαγμένος, βάσει τοῦ ἀριθμοῦ 3, τοῦ νόμου Harter, πάσος εὐθύνης ἐκ τῶν συνεπειῶν τοῦ ἀτυχήματος ἐφόσον εἴχε καταβάλει κάθε δυνατὴν φροντίδα, ὅπως καταστῆῃ τὸ πλοίον των ναυαπύλων.

‘Η ἐφίμηνεία τοῦ ἄρθρου 3 δὲν ἐδικαιολόγη, κατά τὴν γνώμην τοῦ ‘Αμερικανικοῦ ‘Ἐργετείου, τὸ ἀνωτέρῳ συμπέσασμα τῶν ἐφοπλιστῶν, διότι οὐδαμοῦ ἀνέγραφετο, ὡς παραδεδεγμένον γεγονός, ἡ τοιαύτῃ ἀπαλλαγῇ των ἐξ τῆς εὐθύνης. Κατὰ τὸ ‘Ἐργετεῖον, οἱ χάρται, οἱ φαρδεῖται καὶ τὰ τούτοις συναρτήτη στοιχεῖα ναυοπλοίας, ἀποτελοῦν ἀπαραίτητα ἑφόδια διὰ τὸ ναυοπλίουν ἐνός πλοίου, κάθε ἔλλειψις των καθιστᾷ τὸ σκάφος ἀπατᾶλλον πρός πλούν. Οἱ ἐφοδιασμός, συνεπῶς, ἐνός πλοίου διά τῶν ἀνωτέρῳ πληρωφοριῶν καὶ στοιχείων ἀποτελεῖ καθῆκον τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Τὰ οηγέντα στοιχεῖα — συνεχίζεται εἰς τὸ σκεπτικὸν — ἡσαν βεβαίως πηγαὶ πληροφοριαὶ διὰ τὴν πλοήγησιν καὶ τὸ ἔργον τῆς προμηθείας τῶν ἀνετίθετο συγνάκις εἰς τὸν πλοιαρχὸν ἢ εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ πλοίου. Ὡς παράλειψις ὅμως τῆς προμηθείας τῶν ἐν λόγῳ καταλλήλων πλοηγών στοιχείων ἡ μὴ χρησιμοποίησις αὐτῶν κατά τὴν δια-
κινέοντιν ἐνὸς πλοίου, εἶνε μὲν πιθανὸν ν' ἀποτελῇ ἀμέλειαν πρὸς τὴν διοίκησιν ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ἀξιωματικῶν, ἀλλὰ δὲν ἀπαλλάσσονται ἐξ τούτων οἱ ἐφοριαταὶ ἀπὸ τῆς εὐθύνης τῶν διὰ τὴν ἐπελθούσαν, ὃς συνέπειται, διῆς ἐλλείψεων αὐτῆς ζημιάν. Εἶνε καὶ οἱ ἐφοριαταὶ ἔξι λιστῶν ἑπεδύνονται, διῆς δὲν κατέβαλον κάθε δινατῆ φροντίδα, νά καταστίσουσι τὸ πλοίον τῶν γανσίπλουν.

Τό έν το προσεμένου καθήκον τού ἐφοπλιστοῦ — πατάληγε ή ἐφετει-
ακή ἀπόφασις — δὲν ἡδύναται νὰ μεταβιβασθῇ, ή δὲ διαυθέρησις ἐνὸς
σκάφους, ἐλειπών ἐφωδιασμένον ὑπὸ τοῦ πληρώματός του καὶ ἐν γνώ-
σει τῶν τοιούτων ἐλεύθερον τελοῖντος ὅχι μόνον δὲν ἀπάλλασσει τὸν ἐ-
φοπλιστὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης του διὰ τὰς ἡμίας, ἀλλ' οὐδὲ δύναται νὰ
μετατρέψῃ τὸν καραβητισμὸν τῆς «ἀγαταλληλότητος τοῦ πλοίου πρὸς
πλοῖον» εἰς «εσόδιαλμένην ναυπολίαν». Ή πρωτόδιος ὅθεν ἀπόφασις ἐ-
πειγούσθιν ὑπὸ τῆς ἐφετειαῆς τοιωτῆς.

—Ασφάλεια και ναυσίπλουν τοῦ σκάφους.

Τό περιφερειακόν δικαστήριον τῆς πόλεως Wisconsin, τῶν Ηνεμένων Πολιτειῶν, ἀποχολόγηθε πρό τίνος μὲ ἐνδιαφέρουσαν ὑπόθεσιν, ἀφορῶσαν τὴν εὐθύνην τῶν ἀσφαλιστῶν, βάσει θαλασσοφαλιστικοῦ ουμβολίων, διὰ τὴν περίπτωσιν διλογίας ἀπολέξεως πλοίου μὴ νανοῖσθεν. Ἐνάγουσαν ἡτοῦ η ἑταῖρα Leathem Smith—Putnam Nav. Cos., ἴδιοτήτη τοῦ μότορού της *Material Service* καὶ ἐναγούμενή ἡ ἀσφαλιστική ἑταῖρα *National Union Fire Insurance Co.*. Κατὰ τὰς γενομένας ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ x. Geiger διαπιστώσεις, ἥννοιχθησαν—κατ' Ἀπριλίου τοῦ 1936 — διὰ εἰς τὰ καλύψατα τῶν κυτῶν τοῦ φημένου μότορού, ἐπὶ τῷ οσορῷ τῆς φροτίσεως ἄμφοι. Διὰ τὴν διάνοιξιν τῶν δόνον ὀδεμίᾳ αἴτησις πρὸς χορήγησιν ἀδειῶν εἰλέγειν ἐπολιθίῃ εἰς τὸν ἀμφόδιον ἐπιθεωρητὴν ἢ εἰς τὸ οίκειον *Γραμμένου Ναυτικῆς Ἐπιθεωρησίας*, τὸ δὲ γεγονός ἀπεκαλύψθη τὴν 15ην Ἰουνίου ὥρατε ἐπεσκέψθη τὸ πλοῖον ὁ ἐπιθεωρητής. Οὗτος διέταξεν ἀμέσως τὴν πλοιοκτήτην τὴν ἑταῖραν νὰ τῷ ἐπολιθῇ ἔστο καὶ ἐξ τῶν ὑστέρων αἴτησιν πρὸς χορήγησιν ἀδειᾶς διατηρήσεως τῶν καλύψμάτων, παρέδοσε δὲ ταῦταρχόνως καὶ σχεδόνιαν εἰσερχειν τὸ πλοῖον τῆς ἑσσαπονῆς κλειστῶν ἀσφαλείαν.

ας τῶν ἀνοιγμάτων.

'Η ἐποδειχθείσα αἰτησις ὑπεβλήθη ἐπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τὴν 24ην Ιουνίου, συνωδεύνετο δὲ ἐπὸ σχεδιαγράμματος κλειστρουν διναμένουν νότο στερεοῦθῇ ἐπὶ τῶν ἀνοιγμάτων καὶ ἐπὸ δηλώσεως, ὅτι δὲ τὰ κλειστραν ἡτοῦ δυνατὸν νότον ἐναλλάσσονται εἰς τὰς δόπις τῶν καλυμμάτων. Κατόπιν τούτου παρεσχέθη καὶ τοποῖς ἡ ἀδεια διατήρησες ὅπον εἰς τὰ καλύμματα, ἐπὸ τῆς προϋπόθεσεν ἕστι ἡρκει νότοποθετούντο ἀδάροζα εἰς τὰ ἀνοιγμάτα, χρησιμοποιήσιμα ἀνά πάσαν στιγμὴν καὶ δινάμενα νότο καλύψουν ἀσφαλῶς τὰς δόπις εἰς περιόπτωσιν κακοκαρίας'. Έν τῇ πραγματικότητι διοικεῖ τὰ καλύμματα τῶν ὅπων δὲν ἡσαν στεγανῶς ἐφαρμοσμένα. Έστερεωντα, ἀλλώς, εἰς τὰ ἔξαρτηματα τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κυτῶν καὶ δὲν ἡδύναντο νότον ἐναλλάσσονται, ἐνῷ ἐπισης ὑπῆρχον καὶ ἀλλα τεχνικαὶ λεπτομέρεια μή συμμορφώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τοὺς δόρυς τῆς παραχωρήσεις ἀδείας. 'Οταν οἱ πλοιοκτήται ἀπήρνηθησαν πρὸς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀεφαίρων διὰ τὴν ἀσφαλίσιον τοῦ σκάφους τοῦ ἐπεσύναντον εἰς τὴν αἴτησιν τῶν μίαν ἔζησεν ἐπινεῳχήσεως, χρονολογουμένην ἀπὸ τῆς 19ης Φεβρουαρίου 1936. 'Η ἔζεσσις ἀπῆ διοικειται ἀνακοινεῖται καὶ παραπειστικάς δηλώσεις, τόσον ώς πρὸς τὴν διάνοιξην τῶν δόπων καὶ τὸν τρόπον τῆς καλύψεως των, δοσον καὶ ώς πρὸς τὸ φροντισμόν, ποὺ ἡδύνατο νότον παραλάβῃ τὸ πλοίον μὲ τὸ ἐπιτροπογόνον βιβλιοπάτη τον.

'Ο συντάξας την «κεφεσίν έπιμεωρήσεως» έμετειργονώμων, ήτο πράκτορα τῶν ἐφοπλιστῶν, ή δὲ ἀσφαλιστική ἑταῖρα ἔλαβεν ἵπ' ὅψιν της, πρὸ τῆς συνάψεως τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολάιων, ὅτι τὰ ἀνοίγματα θὰ ἐξαλέπτοντο ἕδαστοστεγώς ἐπὶ μεταλλίνων καλύμματον. Συνεπείᾳ τῶν προσαναφερθειῶν παραβάσεων τὸ πλοῖον δὲν ἦτο ἐν τῇ πραγματικότητι νανάζειν καὶ λόγῳ ἀφιθῶς τῆς ἀκαταλληλότητος του ταῦτης ἐνανάγησε τὴν 29ην Ιουλίου 1936. Συνεχίζων τὰς διαιστώσεις τούτης Ἀμερικανικός δικαστής ἐτόνεσσε, ὅτι οἱ ἐνάγοντες ἐφοπλισταί, διαν δικαιογονίας ὅπλα εἰς τὰ καλύμματα τῶν κυπρίων, ἀνεύ ἀδειας, ἐγένοντο ἔνοχοι διαισικοῦ σφάλματος, ή δὲ μεταγενεστέοις ἐποβληθείσα αἰτησίς του πρὸς λῆψιν τῆς ἀδειας, ἥτο ἀπλῶς μία ἐκ μέρους των προστάθεια, διπλωμάτης ἐπιτύχουν τὴν ἔγχωσιν τῆς ἀμοιδίας κρατικής ὑπηρεσίας διὰ τὴν παραβολήν τουν. Διὰ τὴν παραβάσιν των ταύτην θὰ ἡδύναντο νὰ ἔχειεσθούν, ἔαν συνεμφορώντων αὐτοτῷς πρὸς τὰς ὑπόδεξεις τῆς ἐπενθύνου ἀρχῆς. 'Εφάσον διώς καὶ τοῦτο δὲν τὸ ἔργαζαν, ἔξικολούσθησαν νὰ παραμένουν ἔνοχοι καὶ ὑπενθύνοι τοῦ ἀρχικοῦ αὐτῶν σφάλματος. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὕτας τὸ μόνον ποὺ ἀπέμεινεν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἥτο ν' ἀποδεῖξον — ἔαν ἡδύναντο — ὅτι η διάτρησης τῶν ὄπων καὶ η ὄπαρηρής αὐτῶν καλύψῃ δὲν ἔθετον ἐν κινδύνῳ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σπάρους καὶ οὗ δὲν συνετέλεσαν γάλλοντέρω εἰς τὸ ναυάγιον τοῦ πλοίου. Τοιαύτας δῆμος ἀποδεῖξες δὲν προσεκόμισαν κατὰ τὴν διαδικασίαν οἱ ἐνάγοντες ἐφοπλισταί καὶ δεδομένον, ὅτι τὸ πλοῖον ἀπολέσθη, λόγῳ τῆς ἀκαταλληλότητος του πρὸς πλοϊν, τὸ δὲ μὴ νανσιτόνων αὐτῶν εγισταρικά κατὰ τὴν σύναψην τῆς ἀσφαλίσεως καὶ ἔξικολούσθη νὰ παραμένῃ μέχρι τῆς στηργμῆς τοῦ ναυαγίου, δὲν ἥτο ὑπενθύνος η ἀσφαλιστική ἑταῖρη διὰ τὴν ἀπολύτωμάν την μίαντας ἀπολέσασ

Τόσον οι ἀσφαλίσται — είπεν ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής — ὅσον καὶ οἱ ἔφοροί ται (διὰ τῆς ἀπό 24ης Ὑπίνοιαν αἰτήσους των) είχον ὑπὸ ὄψιν τούς, ὅτι θὰ ἐπῆρον καλύψατα δυνάμενα νὰ στερεωθοῦν ἀσφαλῶς καὶ νὰ κλείσουν ὑδατοστεγῶς τὰ ἀνώγυματα. Δὲν ἤδυνατο συνεπῶς νὰ ἴστοση φιχθῆναι, ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι ἀσφαλίσται ἤσαν ἐν γνώσει καὶ ἐδέχθησαν τὴν ἀσφάλισιν πλοίου, ὅπερ ἔφερεν ἀνώγυματα εἰς τὰ καλύψατα τὸν κυπρίνο του καὶ μάλιστα μὴ δυνάμενα νὰ κλεισθοῦν ἀσφαλῶς. Εἰς τοὺς ἀσφαλίστας δὲν ἐπέκειτο νὰ προσθεῖται εἰς περαιτέρω ἔρευναν, διότι — κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ — δὲν ἦτο ἡμέραντες τὸ ζῆτημα, ὥστε νὰ δύναται νὰ κινήσῃ τὴν προσοχὴν των. Δὲν ἐπόφερετο — εἰπεὶ όφεντίδος τῶν ἀσφαλίστων, ἡτις νὰ ἔπειρον αὐτὸὺς εἰς παρακλούνθησεν τοῦ πλοίου, ὥστε ἡ ἔλευσις της νὰ δύναται νὰ ζαρωτηρισθῇ ὡς ἀμέλεια, ἐνῷ οὐτε τοῦ νὰ ἔξεδηλώθῃ διὰ τὸ ἐπιμαχον ζῆτημα κοινὴ ἐπιμέρια τῶν συμβαλλομένων πρός συνεννόησην, διὰ νὰ δημιουργηθῇ οὕτω συγνοιαδόγυπτος εἰδίζης συμβίστεσσος μεταξὺ του.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εισαγωγὴ γαιανθρώπων ὅλων τῶν προελεύσεων. Ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιπρόσωποι: ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN POTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

φάνης, Αντ. Καραντόνης, Νιζ. Κονταζής, Σπυρ. Κυρατζόπουλος, Εύστρο. Μανουσάκης, Χρ. Παπαδασαίειον, Πέτρο. Ποντικός, Γεώργ. Σέργης, Νιζ. Σιγάλας, Βασ. Στεργίου και Αντ. Τζουμέζης.

Οι εισαγόμενοι εις τὴν σχολὴν "Υδρας"

'Επέτυχον εἰς τὰς ἔξετάσεις των καὶ εἰσήχθησαν εἰς τὴν ναυτικὴν σχολὴν "Υδρας" οἱ κάτωθι ἐπωνύμοι: ΔΙΑ ΤΗΝ Α' ΤΑΞΙΝ: Γεώργ. Ματαράγανος, Ἰσ. Βελόνιας, Ἐλευθ. Μπίζος, Γ. Ζωγράφος, Ν. Δελπούλος, Θ. Μαργάρης, Μεν. Ροζάς καὶ Δ. Τσούνας. ΔΙΑ ΤΗΝ Β' ΤΑΞΙΝ: Γεώργ. Σανδόπουλος καὶ Νιζ. Πετρίδης. ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ Γ' ΤΑΞΙΝ: Βασ. Ρωμανός καὶ Βασ. Βασιλειάδης.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κουλούθου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «DAVID DAWSON» 5287 τ. γκρός (τοῦ 1919) παρελήφθη εἰς τὸ Λονδίνον ἐτέθη ἐπὸ Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «ΠΕΝΤΕΑΘΗ».

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Θ. Λ. Τεργιάζου 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «TARANTIA» 4939 τ. γκρός (τοῦ 1911) παρελήφθη εἰς τὴν Γλασκώδην καὶ ἐψάσαν τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν μετονομάσθη «ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ».

— Παρελήφθη ἐπίσης εἰς τὸ Τάνιν καὶ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Συνοδινοῦ μιργὸν 'Αγγλικὸν φορτηγὸν «LEADENHALL» 619 τ. γκρός (τοῦ 1904). Καὶ τὸ σάκος τοῦτο ἐτέθη ἐπὸ τὴν Κυανόλευκον μετονομάσθη «ΤΑΥΡΙΣ».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλικὴν ἑταῖραν φορτηγὸν «MINA» 6067 τ. γκρός (τοῦ 1922) τεθὲν ἐπὸ Ιταλικὴν σημαίαν μετονομάσθη «AIDA LAURO».

— Τὰ τεθέντα πρὸ δημήνου, περίπου ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν τάνκερς «ILFORD» (ex «Ιωσηφόγλου») 4680 τ. γκρός (τοῦ 1913) καὶ «ROMFORD» (ex «Ιωνία») 5845 τ. γκρός (τοῦ 1916), ὑψοσαν ἥδη τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθησαν τὸ μὲν πρῶτον «ΓΙΟΛΑΝΤΑΣ», τὸ δὲ δεύτερον «ΚΛΑΙΡΗ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΠΕΤΑΛΙΟΙ» ἑποτάν μετατροπὴν τοῦ ἀνοικτοῦ αὐτοῦ «σελτερ - ντέκα» εἰς κλειστὸν καὶ ἀνακαταμετρηθὲν εὑρέθη 6565 τ. γκρός, ἀντὶ 5126. 'Επίσης τὸ πλωτὸν ψυγείον «ΜΑΡΑΘΩΝ» (ex «KUMARA») 7926 τ. γκρός, μετατραπὲν εἰς «τράπτῳ» φορτηγὸν καὶ ἀνακαταμετρηθὲν εὑρέθη 6352 τ. γκρός.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 6 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ» (27ης Σεπτεμβρίου) ἀναφέρεται, ὅτι δηλήθων τὰς τακτικὰς τοῦ ἐπιθεωρήσεως τὰ φορτηγὰ «Ἀλφειδὲς» εἰς Ρόττερντα, «Βιογνία Σ.» εἰς Λήθ, «Δελφοὶ» εἰς Αμερικανικά, «Κασσάνδρα Λουλούδη» εἰς Τάνιν, «Καλαφάτης» εἰς Κάρδια, «Κονδύλης» εἰς Ρόττερντα καὶ «Λαζανούκος» εἰς Αμέρισαν.

— Ο. κ. Κοντ. Μιχ. Λαμπός διωρίσθη συνδιευθυντὴς τῆς ἐν Λονδίνῳ ἐδρεούσης ἑταῖρας «Lyras, Ltd.», ητὶς κατόπιν τούτου μετωνομάσθη εἰς «Lyras & Lemos Brothers, Ltd.».

— Αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπότιτην διπλώματος μηχανικοῦ α' καὶ β' τάξεως διὰ μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως ὡρίσθησαν, δύος διενεργηθοῦν τὴν 20ην τοῦ μηνὸς Ὁκτωβρίου.

— Αἱ αναγραφέσιν ὑπὸ τοῦ 'Αγγλικοῦ τύπου πολήσεις τῶν 'Αγγλικῶν φορτηγῶν «DORNOCH» 4511 τ. γκρός (τοῦ 1936) καὶ «NEWTON ELM» 4228 τ. γκρός (τοῦ 1924) εἰς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς, ἔλεγχονται ἀναρριθεῖς. 'Αμφοτέρα ἡγοράσθησαν παρὰ τοῦ κ. Γ. Μαρούλεοντος εἰς ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστάς.

— Τὸ ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «JARON» 2089 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀνήκον εἰς τὸν κ. Κοκκωτόν, ὑψοσεν εἰς Γδύνιαν τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΜΠΕΝΑ».

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «BOBIE» 782 τ. γκρός, τοῦ πλωιάρχου κ.

Γερ. Λυκαρδοπούλου, κατευθυνόμενον ἐξ Ἀμβέρσης εἰς Ἀβίλες ἡ Γιζόν, ὁδηγῆθη παρ' Ἐδνικοῦ ιπλεμακοῦ εἰς Ριβαντέο καὶ ἀπολογίσθησε εἰς Φερδόλ, ὅπου καὶ κρατεῖται ἀπὸ τῆς 3ης τοῦ μηνὸς.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων

«DAVID DAWSON» 'Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφῶν Κουλούθου ἀντὶ 54.000 λιρῶν (μετὰ τοῦ ναῦλου τοῦ) καὶ μὲν ἀμεσον παραδόσιν ἐν Λονδίνῳ. Τὸ σάκος τοῦτο εἶναι 5287 τ. γκρός, 3200 τ. νέτ καὶ 8150 τ. φορτίου, μὲν ἐμφορτον βύθισμα 25. 3½ ποδῶν, ἔχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάσιν 100 ΑΙ, κατεσφενάσθη τὸ 1919 ('Απρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεία «Caird & Co, Ltd.», τῆς Γλασκώδης καὶ διῆλθε σερβέν Noi τὸ 1936. Ξώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χήμα διαθέτει 443.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 413.000 κ. π.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκος 400.1 ποδῶν, πλάτους 52.3 καὶ κούλων (βάθος) 28.5 ποδῶν, μὲν πρόστεγον 39, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 50 ποδῶν. Λί μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 517 ὄνομ. ἵππον, εἶναι τριπλίνδροι, μὲν διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσον. Λεβῆτας φέρει τρεῖς, πέσσως 180 ποδῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«TARANTIA» 'Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Θ. Λ. Τεργιάζου ἀντὶ 40.000 λιρῶν, μὲν ἀμεσον παραδαίην εἰς τὴν Γλασκώδην. Τὸ φορτηγὸν τοῦτο εἶναι 4939 τ. γκρός, 3098 τ. νέτ καὶ 7940 τ. φορτίου, μὲν ἐμφορτον βύθισμα 24.4½ ποδῶν, κατεσφενάσθη δὲ τὸ 1911 εἰς τὰ ναυπηγεία «BUSSEL & Co» τῆς Γλασκώδης καὶ διῆλθε σερβέν Noi τοῦ 1935. Ξώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χήμα διαθέτει 439.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 399.000 κ. π.

Φέρει διό καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκος 400 ποδῶν, πλάτους 51.9 καὶ κούλων (βάθος) 26.9 ποδῶν, μὲν πρόστεγον 46, μεσόστεγον 119 καὶ ἐπίστεγον 47 ποδῶν. Λί μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 488 ἵππον, εἶναι τριπλίνδροι, μὲν διάμετρον κυλίνδρων 26'' ½, 44'', 72'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσον, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας, πέσσως 180 ποδῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Ἡ ἀγοραὶ τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν πλοίων διετηρησε καὶ κατὰ τὸ α' 150ῆμερον τοῦ 'Οκτωβρίου ἀμειώτων τὴν ζωηρότητα τῶν τελευταίων μηνῶν, τόσον ὡς πρὸς τὴν ἔκπτωσιν τῆς ζητήσεως τοννᾶς, δούον καὶ ὡς πρὸς τὰς ἴνητὰς τιμὰς, αἵτινες μάλιστα ἐσημειώσαν μίαν περιπέτερον νήφοσιν. Η διαπατέζουσα τοὺς ἀγοραστὰς αἰσιοδοξίᾳ διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς ἐπέδρασε κυρίως εἰς τὴν ἀνατίμησιν τῶν ἀξιῶν τῶν ἐπιμοταράδοτῶν σαφῶν, ἐν συγκρίσει δὲ πρὸς τὰ προηγουμένας ἔδημάδας ἐπληρώθησαν ἀνότερα τιμαῖ. Χαραφτησιτικὴν ἐπιτρέζεν ἡ περιπτώσις τῶν φορτηγῶν «στάνταρ Α.», ἡ ζήτησις τῶν ὅποιων ἀπέτελε τὸ κύριον ἀντικείμενον τῶν κλεισθείσων ἀγοραπωλησιῶν. Τὸ φορτηγὸν «David Dawson» 8250 τ. φορτίου (τοῦ 1919) μὲν σερβέν τοῦ 1936, ἡγοράσθη τὰς τελευταίας ἴμερας τοῦ Σεπτεμβρίου παρ' Ἐλλήνον ἀντὶ 54.000 λιρῶν (μετὰ τοῦ ναῦλου τοῦ), ὅλιγας δὲ ἡμέρας βραδύτερον δύο ἄλλα ἀδελφά τούτου φορτηγὰ «στάνταρ Α.», τὸ «Avon Cliff» καὶ τὸ «Trematon», ἡγοράσθησαν τὸ μὲν πρῶτον παρ' Ιταλῶν γύρω τῷ 60.000 λιρῶν, ἡτοι ὑπὲρ τὰ 10 ο.ο ἐπὶ πλέον, τὸ δὲ δεύτερον παρὰ Γιουγκοσλαών ἀντὶ 62.000 λιρῶν. Πρὸ μηνὸς τὸ «Avon Bridge» εἶχεν ἀγορασθῆ παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 53.000 λιρῶν. Αἱ ἄξιαι, δηλαδή, τῶν «στάνταρ Α» φορτηγῶν ἔκπτωσιν σήμερον, εἰς δὲ ἐπάπεδον εὑρίσκοντο τὸ 1922, δῆτα ἐπὸ τὴν ἔποικειαν τῆς πλοήρης μεταπλευρῆς κρίσεως ἐπωλεύοντο γύρω τῶν 63.000 λιρῶν. Τότε δῆμος τὰ σκάφη ταῦτα ἡσαν ἡλικίας τεσσάρων μόνον ἐτῶν, ἐνῷ σήμερον εἶναι σχεδὸν ἀπεριήλικα, ἀριθμοῦντα 18ετή ὑπερτείαιν.

Εἰς τὴν ζωηρότητα τῶν τῆς ἀγορᾶς συνέβαλον κατὰ τὸ ὑπὸ πορεία τῶν ἀξιῶν, ἀναλόγως τῶν ἔκπτωσεων μεταπτώσεων τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῆς θέσεως τῆς ναυτικῆς διοικητικῆς. Τὸ 1922 ἐπωλοῦντο ἀντὶ 63.000 λιρῶν, τὸ 1926 ἀντὶ 40.000 λιρῶν (πλήησις κατὰ Δεκέμβριον τοῦ «David Dawson»), τὸ 1932 ἀντὶ 6500 λιρῶν, ὡς ἡσαν καὶ εὐοίσκοντο, τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1933 ἀντὶ 11.500 λιρῶν μετὰ σερβέν (πλήησις τοῦ «Avon Bridge»), τὸν Μάιον τοῦ 1936 ἀντὶ 21.000 λιρῶν (πλήησις τοῦ «David Dawson») τὸν Σεπτεμβρίον τοῦ 1936 ἀντὶ 24.000 λιρῶν ἀνευ σερβέν (πλήησις τοῦ «Avon Cliff») καὶ ἡδη ἀντὶ 62.000 λιρῶν.

Εἰς τὸν ζωηρὸν τὸν τῆς ἀγορᾶς συνέβαλον κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησην 150ῆμερον, οἱ Ιταλοὶ ἐποιησάσθαι, οἵτινες ἡγόρασαν ἀντὶ 248.000 λιρῶν τέσσαρα μεγάλα φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 20.422 τ. γκρός. Παρ' Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν, ἔποικης, φέρονται ὡς ἀγορασθέντα καὶ τὰ ἀδελφά 'Αμερικανικά φορτηγά «Pan American» καὶ «Pan Atlantic» 4810 τ. γκρός ἔπαστον, 7827 τ. φορτίου (τοῦ 1919), μὲν δύο καταστρώματα, χρησιμοποιοῦντα δὲ ὡς καύσιμον ὄλην τὸ πετρέλαιον. Τὰ δύο αὗτα φορτηγά ἐτέθησαν ἐπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν. Γιουγκοσλαῶν ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τὸ ἀπ' «Trematon», ὃς γράφομεν ἀνωτέρῳ, ἐνῷ καὶ

ALEXANDRIA - PORT-SAID

Established 1902 - Cables: GRENLIS

GREG. A. CACOMANOLIS

ALEXANDRIA - PORT-SAID

Steamship Agent, Broker
General Merchant

ALEXANDRIA, P.O.B. 400

PORT-SAID, P.O.B. 77
16, Moh.Aly Square.

23, Alex.I.Grand

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: K. A. BOGIATZOGLOU

τὸ Αμερικανικὸν φορτηγὸν «Jomar» 5104 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐπωλήθη ἀνὰ 40.000 λιρῶν εἰς Γιουγκοσλάβων ἡ Ἰταλίας ἐφοπλιστάς τῆς Τεργέστης. Παρ' Ἐλλήνων, ἡγοράσθησαν ἀντὶ 94.000 λιρῶν δύο φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 10.228 τ. γκρός, διαπραγματεύεις δὲ διεξάγοντα διὰ τὴν πρόσκτησιν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ νέας χωρητικότητος.

Αἱ ραφατηριστικότεραι ἀγοραπολησίαι τοῦ 15θημέρου ἦσαν αἱ κάτωθι:

«AVON CLIFF» Ἀγγλικόν, στάνταρ Α., μὲν ἐν κατάστρῳμα, 5256 τ. γκρός, 8150 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλίας ἀντὶ 60.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸς σκάφος εἶχε ποληθῆ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1936 (ἄνευ σερβέν) ἀντὶ 24.000 λιρῶν.

«CAPE WRATH» Ἀγγλικόν, μὲν ἐν κατάστρῳμα, 4153 τ. γκρός, 6730 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1934, καὶ βύθισμα 22.11½ ποδῶν, ἐπωλήθη εἰς Λεττονίους ἐφοπλιστάς ἀντὶ 50.000 λιρῶν.

«TREMATON» Ἀγγλικόν, στάνταρ Α., μὲν ἐν κατάστρῳμα, 5160 τ. γκρός, 8250 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλάβων ἐφοπλιστάς ἀντὶ 62.000 λιρῶν.

«WELLFIELD» Ἀγγλικόν μότορ - τάνκερ, μὲν ἐν κατάστρῳμα, 6054 τ. γκρός, 8900 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1936, ἡγοράσθη ὑπὸ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 95.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου εἰς τὴν Βρετανίαν Ἐδρόποτην.

«NETI» Γιουγκοσλαβίζον, μὲν ἐν κατάστρῳμα, 2768 τ. γκρός, 4561 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 22.5 ½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1928, ἐπωλήθη εἰς Νοτοαμερικανὸς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 30.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἦτο Αμερικανικὸν καὶ είχεν ἀγορασθῆ τὸν παρειθόντα Ἀργιλίου παρὰ Γιουγκοσλαβίων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 5.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ὡς ἦτο καὶ είρισθετὸν ἐν παροπλισμῷ, εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

«TOLSTA» καὶ «SOUTRA» ἀδελφὰ Ἀγγλικὰ φορτηγά, μὲν ἐν κατάστρῳμα, 1687 τ. γκρός ἔκαστον, 2600 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1935, ἐπωλήθησαν, τὸ μὲν πρότον, εἰς Ἑσθονίους ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ 17.000 λιρῶν, τὸ δὲ δεύτερον εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 19.000 λιρῶν, μὲ παραδοσίους ἐντὸς τοῦ Οκτωβρίου εἰς Μαριοτόλην Τσάννελ. Τὰ σκάφη ταῦτα είχον ἀγορασθῆ τὸν Τούλιον π. ἔ. ἀντὶ 27.000 λιρῶν ὅμοι.

«BLACKCOCK» μικτὸν Ἀγγλικὸν ἀγτοπλοίον φορτηγόν, μὲν ἐν κατάστρῳμα, 492 τ. γκρός, 603 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλιον ἀντὶ 6750 λιρῶν.

«IDA WESTERS» μικτὸν Ολλανδικὸν ἐπιβατηγόν μότοροπι, μὲ ἐν κατάστρῳμα, 498 τ. γκρός, 675 τ. φορτίον, καθελκυσθὲν τὸ 1935 καὶ συμπληρωθὲν τὸ 1936, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Βενεζούελας ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«ALBA» Ἰταλικόν, 2078 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγοὺς ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ 23.500 λιρῶν.

«DUNROBIN» Ἀγγλικόν, 5041 τ. γκρός, 8875 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1937, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 70.000 λιρῶν.

«HULDA MAERSK» Δανικόν, 891 τ. γκρός, 1130 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἐπωλήθη ἀντὶ 15.375 λιρῶν.

«JOMAR» Αμερικανικόν, 5104 τ. γκρός, 8000 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλίας ἡ Γιουγκοσλαβίων ἐφοπλιστάς, ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν.

«MIRVA» Νορβηγικόν, 1151 τ. γκρός, 1885 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1916, ἐπωλήθη ἀντὶ 390.000 Νορβηγικῶν πορφονῶν.

«BENWELL TOWER» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳμα καὶ «σέλτερ - ντέκα» 4439 τ. γκρός 8700 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24.6 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1927, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 85.000 λιρῶν.

«CARAVELLE» 1390 τ. γκρός καὶ «MARTINIQUE» 1409 τ. γκρός, ἀμφότερα Γαλλικά φυγεῖα, μὲ ἐν κατάστρῳμα, 2200 τ. φορτίον

ἔκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1933, διαθέτοντα χῶρον 114.000 κ. π. διὰ φορτίου εἰς ζῆμα, ἐπολήθησαν ἀντὶ λιρῶν 35.000 ἔκαστον. Φέροντα μηχανᾶς τετραπλινόδοντας ἐν συνδυασμῷ μὲ ἀτμοστροβίλους καὶ καταναλίσοντα πετρέλαιον.

«INGOMA» Ἀγγλικόν, μικτὸν ἀτμόπλοιον, μὲ δύο καταστρόματα, 5686 τ. γκρός, 6940 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.7 ¾ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντὶ 33.000 λιρῶν.

«LOUGA» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳμα, 945 τ. γκρός, 1170 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1898, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1934 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 13.9 ¾ ποδῶν, ἐπωλήθη εἰς Λιθουανίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

«SCOTTISH CASTLE» καὶ «SCOTTISH STRATH» ἀδελφὰ Ἀγγλικά ἀτμοκίνητα δεξαμενόπλοια, μὲ δύο καταστρόματα, 7417 τ. γκρός ἔκαστον, 10.290 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἐνοικιασμένα διὰ συνεχῆ ταξίδια ἐπὶ 3½ εἰσότη ἕτη πόρος σελ. 5½ κατὰ τόννον d. w., ἐπωλήθησαν εἰς Νορβηγοὺς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 75.000 λιρῶν ἔκαστον.

«THERESE» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρῳμα, 1299 τ. γκρός, 1740 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβέν No1 τοῦ 1935 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 15.3 ¾ ποδῶν, ἐπωλήθη ἀντὶ 12.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸς πλοῖον τοῦτο εἶχε ποληθῆ τὸ 1935, μὲ σερβέν, ἀντὶ 4350 λιρῶν καὶ τὸ 1932 ἀντὶ 3250 λιρῶν.

«LYSAKER II» Νορβηγικόν, μὲ ἐν κατάστρῳμα, 938 τ. γκρός, 1460 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 15.7 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντὶ 8.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ὃς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται ἐν Νορβηγίᾳ, ὅποντες θὰ φυματήσῃς ἐπὸ τῶν ἀγωαστῶν τοῦτο εἰς Φοέντρικον, πρὸς ἐποικεῖν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἄσημαντον ἐπῆρχε τὸ ἐνδιαφέρον διὰ πωλήσεις παλαιῶν σκαφῶν πρὸς διάλυσιν. Ή προσφορὰ εἶναι σηδὸν ἀνατάραξτος, αἱ δὲ σπουδαῖοις πραγματοποιοῦμενα σηδόνες ἀναφέρονται εἰς πλοῖα ἀχρηστά πρὸς ἐπειδήλλεον ἢ καταδίκαια σηνεπείδη ἐκτεταμένων ζημιῶν. Κατὰ τὸ α' 15θημέρον τοῦ Ὁκτωβρίου, ΑΓΓΛΑΙΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἴγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν ἀλευτικὸν «Agamis» 186 τ. γκρός (τοῦ 1899) ἀντὶ 550 λιρῶν, ἡτοι πρὸς λίρας 3 κατὰ τόννον γκρός καὶ τὸ Ἀγγλικόν φορτηγὸν «Chesilham» 4298 τ. γκρός τοῦ 1906. Ή τιμὴ, εἰς ἣν ἡγοράσθη τοῦτο δὲν ἀνενούμην, εἶναι μόνον γνωστόν, διὰ τὸ Φεβρουαρίον π.ξ. εἶχε διατεθῆ πρὸς διάλυσιν, βάσιν τοῦ «σηζεδίου ναυπηγήσεων» ἀντὶ 8500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Σονάν.

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἴγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμοκίνητον ἀλευτικὸν «Golden Beam» 254 τ. γκρός (τοῦ 1906), ἀντὶ μῆν γνωσθείσης τιμῆς. Τέλος ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἴγόρασαν τὸ Παλαιστινιακὸν μικτὸν ἀτμόπλοιον «Tel Aviv» 6197 τ. γκρός (τοῦ 1904) μὲ δύο καταστρόματα, διαθέτοντα χῶρον διὰ 3900 τ. φορτίον καὶ διαμερίσματα διὰ 382 ἐπιβάτας. Τὸ σκάφος τοῦτο ἡγοράσθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ὃς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται παροπλομένον ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας.

VINKE & Co
SHIP OWNERS - SHIPBROKERS
AGENTS OF REGULAR LINES

ROTTERDAM
Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α)Π “ΚΑΐΡΟ ΣΙΤΥ,,

(ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ 9600 τ.)

‘Αναχωρεῖ δι’ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 16 ’Οκτ. 4 μ.μ.

‘Αναχωρεῖ διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴ 22 ’Οκτ. 11 π.μ.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΙ ΕΚΔΡΟΜΑΙ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΕΣΩ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΟΥ Α)Π “CAΐRΟ CITY,,

‘Αναχώρησις: 22 ’Οκτωβρίου

Τιμαὶ ἡλαττωμέναι λόγῳ ύποτιμήσεως τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου

Σπεύσατε πρὸς ἑγγραφὴν

Πληροφορίαι: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάττη—Τηλ. 43.027

Άτυχήματα εις Έλληνικά πλοϊα

ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ: Έπεσκεψε προσωρινώς εις Μπουένος "Άγρες τάς εκ συγκρύσεως μετά τον φορτηγόν «Μαριόγκα I. Καΐρη» του και ἐπιθεωρήθην ἔλαβε πιστοποιητικόν ναυτοπλοίας, ἐφότος καὶ ἀπέλενε δι' Εὔρωπον.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ I. ΚΑΪΡΗ: Ό ναυαγοσωσιτικός Οίκος Μιζάνοντις ἐδέχθη νὰ ἐπιθεωρήσῃ τὸ βενιθμένον εἰς Τσοί τοῦ Πλέιτ φορτηγόν «Μαριόγκα I. Καΐρη» καὶ νὰ ἴστοβάλῃ ἐν ἐζόθεσι τὰς ἀπόψεις του διὰ τὴν ναυαγίσθειν. Ή ἐπιθεωρήσης ἥρξατο τὴν 28η Σεπτεμβρίου, ἀλλὰ διεκόπη τὴν ἐπομένην, λόγῳ τῆς κακοκαιοίας, συνεγισθεῖσα τὴν 2αν Ὁκτωβρίου. Ἐξηρκιώθη ἑπτὸν τῶν δυτῶν μία περιστέρω καθιζόσις τοῦ σκάφους ἐντὸς τῆς θάλασσας, οὕτως ὡστε ἡ πρόσχωσις ἔφθανε πλέον εἰς τοὺς 9 πόδας, ἡ δὲ ἐπιφάνεια τοῦ ὑδατοῦ, μὲ κανονική τὴν στάθμην τοῦ πλωματοῦ, ὅτι ἔνα πόδα ὑπὲρ τὸ καταστόμα τῆς γεφύρας. Παρατομήθη, ὅτι διάφορα ἔλασματα τῆς γεφύρας καὶ τοῦ νησίου καταστρόματος ἔχουν καμφῆ καὶ ὅτι αἱ περισσότερα ζημιά εὑρίσκονται εἰς τὸ πέντην τοῦ κέντου No2 καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. (Σεπτ. 28—Οκτ. 6)

ΟΡΟΣ ΠΙΝΔΟΣ: (Προσημημένον εἰς Σάντος κατόπιν συγκρόνεως μὲ τὸ Βραχίλιανὸν ἀτμόπλοιον «Κορκοβάντο»): Έξ τῆς γενομένης ἐπιθεωρήσεως ἐξηρκιώθη, ὅτι τὸ διαιμέρισμα τοῦ μηχανοστάσιου είνε στεγανὸν καὶ ὅτι ἡ παρατηρουμένη εἰς τὸ «εμπλωνέζος» διαρροὴ συγκρατεῖται ἑπτὸν τῶν ἀντλιῶν ἐνὸς ψημονικοῦ. Εἰς τὰ ἀριστερὰ εμπλωνέζος καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοποθετοῦνται καρφίσματα, οἱ δὲ δύται ἐπισκευάζουν τὰς ζημιάς τῶν ὑφάλων διὰ τοιμέντον. Αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου ἐτέθησαν ἐξ νέου εἰς λειτουργίαν, τὴν δὲ 29η Σεπτεμβρίου ἥρξισεν ἡ ἐκφρωτική τοῦ γαναθρακοφορτίου εἰς φορτηγίδα. Τὴν 3ην Ὁκτωβρίου είλησαν ἐκφρωτικὴ 1000 τ. τ., τὸ δὲ σκάφος ἐπιθεωρήθην εὐθὺη ἰκανόν, διότι ἐκφροτόσης τὸ ἀπόλοιπον φορτίον ἐπιπλένει. Παρὰ ταῦτα ἀρέθη ἐν προσαράξει, ὅτι ἐτούτον συμφιονήθη ὁ δεξιαμενισμὸς τοῦ πλοίου.

ΕΡΜΙΟΝΗ: Προερχόμενον ἐξ Ερμιόνης μὲ 600 τ. μεταλλεύμάτων προσήρχεται εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ ὄρην τῆς Δαφέτισσον, ἀλλὰ ἀνειλκυσθῆ ἀνεν δυνείας ναυαγοσωσιτικοῦ καὶ καρφίσματα νὰ σημειωθοῦν ζημιά εἰς τὰ ἔλασματα τῶν ὑφάλων του.

ΕΒΡΟΣ: ἐπιθεωρήθην εἰς Σάντα Νικολάς εὐθέη ναυσιπλούν. Ως είχε προαναφερθῆ, η ζημιά τον συνίστατο εἰς ὄντωμάν λειτουργίαν τοῦ πηδαλίου του.

ΝΕΣΤΟΡ: Εφθασεν εἰς τὸν λημένα τῆς Ἀλεξανδρείας τὴν 4ην ἀπογεννατινὴν ὥραν τῆς 27ης Σεπτεμβρίου σημουνίκουμενον ἀπό τὸ Ἰταλικὸν ναυαγοσωσιτικὸν «Σαλβατόρε Πόμο». Έξ τῆς γενομένης ἐπιθεωρήσεως ἐξηρκιώθη, ὅτι ἡ βλάβη τῶν μηχανῶν προσώρως τοῦ σκάφους είνε σοβαρά καὶ δὲν δύναται ἵσως νὰ ἐπιδιοφθωθῇ εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν. Τημία τῶν μηχανῶν πρέπει ἀπαφείτως νὰ λυθῇ ἐνῷ αἱ βλάβαι εἰς τὸν κυλίνδρους καὶ τὰ ἔμβολα κρίνονται, ὡς ἀνεπαργόδωτοι.

ΕΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Αἱ ἐκ συγκρόνεως ζημιές τον ἐπεσκευάσθησαν προσωρινῶς εἰς τὸ Ρίον Ἰανένιον. Τὸ πηδάλιον ἐλειτούργει κανονικοῦς καὶ ἡ διαρροὴ εἰς τὸ «ἄφτερος» ἀνεύθυνη. Τὸ πλόιον συμπληρώσαν τὴν πλάσματος τοῦ γαναθρακοφορτίου του, ἔλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοίας καὶ ἐφθασεν εἰς Ροζάριο πρὸς φόρτωσιν. (Σεπτ. 30)

ΜΑΚΗΣ: Προερχόμενον ἐξ Θεοδόσιας μὲ φορτίον γεννημάτων ἐπέστη κατὰ τὸν πλοῦν διαφόρους ζημιάς εἰς ἔλασματα τοῦ καταστρόματος, συνεπείη τῆς τριτικῆς ποὺ συνήντησε. Τὸ φορτίον τον οὐδεμίαιν αἴλιθην ἐπέστη. Διετάχθησαν προσωριναὶ ἐποκεντα.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Κατευθυνόμενον ἐξ Ρόπτερντα διὰ Γδύνιαν προσέκρουσεν εἰς τὸ θυρόπλιον τῆς διώρυγος τοῦ Κιέλου παρὰ τὴν εἰσόδον τοῦ Μπρόνσμποτελ - Κούνγκ καὶ προεκάλεσεν εἰς αὐτὸν ἔλαφράς τινας βλάβας. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημιάν καὶ ἐξηρκούσθη τὸν πλοῦν του.

(Οκτωβρίου 2)

ΕΝΗΡΙΤΟΣ: Επειθεωρήθη εἰς Μάρο Ντέλ. Πλάτα πρὸς ἐξαρκούσων τῶν ζημιῶν ποὺ ὑπέστη τὴν 20η Σεπτεμβρίου ἐν τριτικίας. Αἱ ζημιές τον συνίσταντο εἰς τὸ λέγομα επτά πλευρικῶν ἔλασμάτων καὶ τὴν βλάβην 14 νομέων. Εφθάσθησαν ἐπίσης καὶ δέρα τεμάχια πομηνησίων, εἰς δὲ τὸ καταστόμα τον προεκλήσισαν ἔλαφρα ζημιά εἰς τὸν κυλίνδρον. Αἱ ἐποκενταὶ δὲν ἤσαν δυναταὶ εἰς Μάρο Ντέλ. Πλάτα, ὑπέδειχθη δὲ νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς τὸ Ροζάριο, δύον καὶ θά ἐπενγγάναντο λογικαὶ προσφοραὶ. Πρόγνωστι, ἀρσοῦ ἐνισχύθησαν ὄφισμένα συνδέσεις ἔλασμάτων ἐπλένοντας τὸ σκάφος εἰς τὸ Ροζάριο. Αἱ ἐποκενταὶ ηχούσαν ἀμέως καὶ ἐπρόκειτο νὰ περιπαθοῦν τὴν 12ην Ὁκτωβρίου, δόποτε καὶ θά ἐτιθετο τὸ πλόιον ὑπὸ φόρτωσιν.

(Οκτ. 1—3)

ΑΙΣ - ΓΕΩΡΓΗΣ: Κατευθυνόμενον ἐξ Αρχαγγελίου μὲ φορτίον ζηλείας εἰς Grimsby προσήρχεται, λόγῳ πεντής οὐρίζης, παρὰ τὸ Kiliaea Beacon, πλησίον τοῦ Easington. Τὸ πλόιον ἐξήτησεν ἀμεσον βοήθειαν, ἀλλὰ ἐνθύς κατόπιν ἤκρωσε τὸ σῆμα κινδύνου, διότι οὐδεμία παρετηρεῖτο διαφορὴ εἰς τὰ κύτη τοῦ. Ο καρδός ἐπίσης ἦτο καλός, μὲ ΒΔ ἀράν. Παροῦ τὸ σκάφος ἔφθασε μία σωσίβιος βεγκινάκατος τοῦ σταθμοῦ Χούμπε, ἡτοὶ καὶ ἐθοήθησεν εἰς τὸ πόντισμα μᾶς ἀγύνας πρὸς διευκόλυνσην τῆς ἀνελκύσεως τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἀπογεννατινὴν παλιρροιαν. Εσπενσαν ἐπίσης εἰς βοήθειαν καὶ τὰ ψημονικά «LYNX» καὶ «ADA», ποὺ ὅμως φθάσουν ἐπὶ τόπου, ἀνειλκυσθή τὸ φορτηγὸν ἀνεν βοήθειας καὶ κατηρυνθήτη εἰς τὸ Χούλλ. Οὐδεμία ζημιά ἦτο δρατική, πλὴν μᾶς κλίσεως τοῦ σκάφους.

(Οκτ. 4)

ΕΛΛΗΝΗ (εκ RELAY): Επισκεψάσαν ζημιάν τινα τῶν μηχανῶν τοῦ ἀπέλενσεν ἐξ Φιλαδέλφειας διὰ Φάλμουν. (Οκτ. 4)

ΕΙΚΑΡΙΟΝ: Αναχωροῦν ἐξ Ροζάριο ἀπόλεσε τὴν ἀριστεράν αὐτὸν ἀγνυός μετὰ 30 δρυγιῶν ἀλύσεων. Κατὰ τὴν ἀπόλειαν τῆς ἀγνύος, ἀθραδόση τὸ στόμα τοῦ συστήματος ἀγνυόβολίας καὶ διετορήθη ἔνα πλευρικὸν ἔλασμα τῆς πρώτης πλευρικής τοῦ.

ΠΑΝΑΓΗΣ: Άπο Βιτονδρι μὲ φορτίον ζηλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν ἡ γηγεισ τὸν βιθόν τῆς διώρυγος Κιέλου, καθ' ὃν χρόνον διήσκετο τὸ Μπρόνσμποτελ - Κούνγκ. Τὸ σκάφος προσήγγισεν εἰς Ρόπτερντα, ἔνθα ἐξηρκιώθη ἡτο διτῶν, διτὶ οὐδεμίαν ζημιάν ὑπέστησαν τὰ ὑφάλων. Τὸ πλοῖον συνεχίζει κανονικῶς τὸ πλόιον του.

(Οκτ. 4)

ΖΑΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: Ηγκυροβόλησεν ἀνοικτά τοῦ Μπουένος "Άγρες μὲ θρασιμένας διό πτεργατας τῆς ἔλισός του. (Οκτ. 6)

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Περιφρισμένος ἵπηρεν ὁ ὄγκος τῆς κλεισθείσης ἐργασίας κατὰ τὸ αὐτούμερον τοῦ Ὁκτωβρίου, σημειά δὲ χαλαρότητος ἐπέδειξαν αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων, ἡτοὶ ὅμως — ἄν ληφθῇ ὃν δην ἡ καλή κατανομὴ τοῦ τοννάς — κρίνεται ὡς προσωρινή. Εἰς τὸ Πλέιτ οἱ φορτωταί, λόγῳ καὶ τῆς προσφορᾶς δι' Ὁκτωβρίου ἐτοίμων τινῶν πλοίων ἐπί Ρίου Ιανένιον, ἀπίνα προωρίζοντο διὰ μεταλλεύματα, ἐπέτιγχον τὴν ἐκπτωσιν τῶν ναύλων κατὰ 2 καὶ πλέον σελ. ἀναλόγων θέσεως. "Ετοίμα πλοία ἐπληρώθησαν 32)6 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι' Ἀμερίδαν, διὰ Νοέμβριον δὲ αἱ τιμαὶ κυματίνουν γάρι τῶν 33). Εὐτιγχός, διτὶ διλοιπόντων προσφοράς τοῦ πλοίου τῶν 34).

Η Βρ. Ἀμερίδη μὲ περιφρισμένην ἐργασίαν. Τὸ Μόντρεαλ μόνον ἀπερρόφησε σκάφη τινῶν γάρι τῶν 4)9 ἐως 4)10)½ τὸ κονδύλεον διηγγάλιαν μὲ τάσεις ὅμως περιστέρων ἴποταμήσεως. Τὰ παλαιοσιδήρα τα εἰς τὰ 27) — ἀπὸ Νόρδερον φεύγεις δι' Ἀγγλίαν, ἐλεύθ. ἐφερ) κῶν καὶ αἱ ζαχαράρεις τῆς Κούβας εἰς τὰ 29)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ο Βρ. Ελφινίκος μὲ ἀνώμαλον ἐργασίαν, λόγῳ πληθώρας τοννάς καὶ μὲ τιμᾶς γάρι τῶν 45)9 φιό δι' Ἀγγλίαν, Νοέμβριον — Δεκέμβριον.

Η "Απο Ανατολὴ ήσυχος, πλὴν τῆς Λαντραλίας, η ἐκ τῆς ὅποιας εἰς ἐργασία διετηρήθη ὑπόποδεπτο τοῦ ζητορά, μὲ τιμᾶς 18)9 ὑπὲρ τὸ σόγέδιον διὰ φορτώσεις νέας ἐσόδειας καὶ 16)6 διὰ Δεκέμβριον ἀπὸ Δυτ. λημένας δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Τὰ «σόγια» μὲ σποραδικὰς διαταγῆς εἰς τὰ 48) — δι' Αινδόργον — Ρόπτερντα, (Νοέμ.) καὶ αἱ ὅρντες Σαγκόν, ὄνομαται, εἰς τὰ 50), ἐνῷ καὶ αὐτὸν Βορμάν — Καράτοι (λιναρόπ.) σελ. 47)6, ἀνεν ναυλώσεων. Απὸ Μορμονγάν (μεταλλ. σελ. 38) — δι' Αμερίδαν καὶ αὐτὸν Ν. Αφρικήν (ἀράβασ.) γάρι τῶν 35)6 δι' Ἀγγλίαν, καρφίς ὅμως νὰ κλεισθούν πράξεις.

Οι Ρωσοι φορτωταί καλύφαντες, ως φαίνεται, τὰς διετηρήθη ὑπόποδεπτο τοῦ ζητορά, μὲ τιμᾶς 18)9 ὑπὲρ τὸ σόγέδιον διὰ φορτώσεις νέας ἐσόδειας καὶ 16)6 διὰ Δεκέμβριον ἀπὸ Δυτ. λημένας τοῦ ζητορά — Κόντινεντ. Τὰ «σόγια» μὲ σποραδικὰς διαταγῆς εἰς τὰ 48) — δι' Αινδόργον — Ρόπτερντα, (Νοέμ.) καὶ αἱ ὅρντες Σαγκόν, ὄνομαται, εἰς τὰ 50), ἐνῷ καὶ αὐτὸν Βορμάν — Καράτοι (λιναρόπ.) σελ. 47)6, ἀνεν ναυλώσεων. Απὸ Μορμονγάν (μεταλλ. σελ. 38) — δι' Αμερίδαν καὶ αὐτὸν Ν. Αφρικήν (ἀράβασ.) γάρι τῶν 35)6 δι' Αγγλίαν, καρφίς ὅμως νὰ κλεισθούν πράξεις.

Τὰ «τάμη - τοάρτερος» μὲ ἐλαχιστὴν ζητησίαν καὶ μὲ τιμᾶς ἐπηρεασθείσας ἀπὸ τὴν γενικήν καλύφασιν. Επιληφθησαν 11) — δι' ἐπερωτηκάν ταξίδιον (ἔτοιμον πλοίον) μὲ παφαλαβήν — παράδοσιν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 9)3 διὰ δύο συνεχῆ κυριακή ταξίδια Χιλῆς. Οι διὰ γανθότας ναύλοι καλαρότεροι, μὲ πτώσιν ἐντὸς δλίγον ἡμέρων ἀπὸ τὰ ἐπίπεδα τῶν σελ. 12) — ἐως 12)6 εἰς τὰ 11)3 ἀπὸ Καρδιφ δι' Ἀλεξάνδρειαν, 11)6 ἀπὸ Σόντερλαντ διὰ Πόρτ Σαϊδ καὶ 10)4)½ ἐν Ρόπτερντα διὰ Δυτ. Ιταλίαν. Διὰ Ν. Αμερίδην σταθεροὶ εἰς τὰ σελ. 13) — ἐν Ν. Ούαλλιας διὰ Ρίον Ιανένιον καὶ 14)9 διὰ Μπουένος "Άγρες.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN POTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS,
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM

Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

-Ἐκ τοῦ Πλεῖτ (διά γεννήματα)

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΑΡΑΚΟΥΑΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 7500 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 36), ἐὰν Μπέλφαστ ἢ Σονάνς 36)6, ὁπόν Κάρδιφ, Μπάρδον ἢ Ρόττερνταμ 35)9, Ἀμβέρσαν 35)6, συμπλήρωσαν ἀπό κάτω λιμένα 1)3 ἐπὶ ἔλαττον, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 10 Δεκεμβρίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 5500 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 37), ὁπόν Μπέλφαστ 37)6, φόρτωσις 20 Οκτωβρίου — 5 Νοεμβρίου.

«Α)π ΔΡΑΚΟΥΑΗ ἐκ Ροζάριο 7200 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 36), ὁπόν Σονάνς — Μπέλφαστ 36)6, φόρτωσις 15—30 Νοεμβρίου.

«ΕΥΓΕΝΕΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Σάν Λορέντζο 8000 τ. διὰ Λονδίνου — Χούλι. 37) — φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΩΡΙΩΝ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. διὰ Λονδίνου — Χούλι. 37)6, φόρτωσις 20—31 Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΑ Α.» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. διὰ Λονδίνου — Χούλι. 36)3, φόρτωσις 8—25 Νοεμβρίου.

-Ἐξ Ἀγγλίας—Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΑΝΝΑ ΜΑΖΑΡΑΚΗ» ἐκ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον 13), φόρτωσις 20—30 Οκτωβρίου.

«ΚΕ·Ι·Η ΚΟΡΣΟ» ἐκ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Πόρτ Σαϊδ 12)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΕΤΟΣ» ἐκ Δάντσιγκ ἢ Γρύνιας 6800 τ. διὰ Μπουνέος Ἀὔρες 19)6, καντσέλλο 10 Οκτωβρίου.

«ΛΥΡΑΣ» (ex «AVON BRIDGE») ἐκ Ρόττερνταμ 7600 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον 13), καντσέλλο 14 Οκτωβρίου.

«ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ» ἐκ Νόρντεγχαρ 4500 τ. (γαιανθράκων) σελ. 16)6 καὶ 1200 τ. (κώκ) σελ. 19)3, διὰ Σάντος, καντσέλλο 15 Οκτωβρίου.

«ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» ἐξ Εμπεν 5600 τ. διὰ Μπουνέος Ἀὔρες 15)—φόρτωσις 10—20 Οκτωβρίου.

«ΕΝΙΤΣΑ» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον σελ. 13), φόρτωσις 11—20 Οκτωβρίου.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον σελ. 13), φόρτωσις 8—18 Οκτωβρίου.

«ΜΙΜΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Νιούκαστλ 5400 τ. διὰ Πειραιᾶ 15), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΤΕ» ἐξ Οὐέστ Χάρτλεπούλ 7500 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζανη ἢ Λιβόρνο 11)6, φόρτωσις 15—23 Οκτωβρίου.

«ΣΕΦΥΡΟΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 6500 τ. δι' Αλεξανδρειαν 11)6, καντσέλλο 18 Οκτωβρίου.

«ΦΡΕΔΑ» ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον 13), φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗ» ἐκ Ρόττερνταμ 7000 τ. διὰ Διτ. Ιταλίαν 10)4)½, φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΤΑΥΡΙΣ» (ex «LEADENHALL») ἐκ Ρόττερνταμ 700 τ. δι' Ελάδα 16), ἀμεσος φόρτωσις.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἐκ Μπρίστολ Τσάννελ 3300 τ. διὰ Δυτικήν Ιταλίαν ἢ καὶ Σικελίαν σελ. 12)9, φόρτωσις 20 Οκτωβρίου — 5 Νοεμβρίου.

-Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΑΡΚΑΔΙΑ» ἐκ τοῦ Δουνάβεως 70 βαγόνια ξυλείας διὰ δύο λιμένας Δυτικῆς Ελλάδος λ. στ. 800 κατ' ἀποκοτήν, φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» ἐκ Δουνάβεως 115 βαγ. ξυλείας δι' ἓνα λιμένα Σνρίας λ. στ. 9.2.6, φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΑΝΩΘΙΠΗΛΗ Ν. ΜΙΧΑΛΟΥ» ἐκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 27)9, φόρτωσις 15—25 Οκτωβρίου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἐκ Βραΐλας 2300 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ 12)6 νέτ, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΕΚ Μαύρης Θαλάσσης

«ΠΙΝΔΟΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7300 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 25), ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 26), φόρτωσις 15—20 Οκτώβριον.

«ΠΕΡΣΕΥΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7300 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν 24)3, ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25)3, φόρτωσις 15—30 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7700 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 25), ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 26), φόρτωσις 15—31 Οκτωβρίου.

«ΜΕΝΤΩΡ» ἐκ Πότι 5000 τ. μαγγανέζας διὰ Ρόττερνταμ 24)3,

καντσέλλο 20 Οκτωβρίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 25), ὁπόν Δονδίνον — Χούλι. 26), καντσέλλο 31 Οκτωβρίου.

«ΜΕΡΟΠΗ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 24)6, ὁπόν Μπέλφαστ — Οσλό 27)6, φόρτωσις 28 Οκτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.

«ΑΔΑΜΑΣ» ἐκ Πότι 6800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 24)3, φόρτωσις 10—25 Οκτωβρίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤ. ΛΟΥΔΟΥΑΗΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 25), ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 26), φόρτωσις Οκτώβριον — Νοεμβρίου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 5800 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 25), ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 26), φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΠΛΕΙΑΔΕΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 24)6, ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25)6, καντσέλλο 15 Νοεμβρίου.

«ΜΙΧΑΛΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 9500 τ. γεννημάτων δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 24)6, ὁπόν Διμέρσαν — Ρόττερνταμ 23)6, φόρτωσις 15—25 Νοεμβρίου.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» ἀπό ἓνα δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 5700 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 23)6, ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 24)6, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΑΡΗΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν Ρόττερνταμ 24), ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25), φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΝΑΡΚΙΣΣΟΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6700 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 24), ὁπόν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25) — φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐκ Μαριουπόλεως 3200 τ. γαιανθράκων διὰ Δούναβιν 7) — φίο, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΚΑΤΕ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 23)6, ἔναν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 24)6, φόρτωσις 15—30 Νοεμβρίου.

«ΑΙΓΑΙΥΣ» (ex «SIMON SIDE») ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 23)6, ἔναν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 24)6, φόρτωσις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 23)6, ἔναν δι' ὠρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 24)6, φόρτωσις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐκ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Πόρτερζουν 28) — φόρτωσις 25 Οκτώβριον — 5 Νοεμβρίου.

«ΠΑΡΑΛΟΣ» ἐκ Μαριουπόλεως 5800 τ. γαιανθράκων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 24)6, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐκ Μαριουπόλεως 2600 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 10)3, ὁπόν Ελευσίνα 11)9, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΤΑΝΑΙΣ» ἐκ Μαριουπόλεως 2300 τ. γαιανθράκων διὰ Βόλον ἢ Δραπετσώνα 10)6, ἔναν Ελευσίνα 11) — ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΕΝΗ Τ.» ἐκ Μαριουπόλεως ἢ Νιζολάιεφ 5000 τ. γαιανθράκων διὰ Βορδό 24)3, ὁπόν Λά Ροσεύ 24)9, ἔναν δι' ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 25)9, φόρτωσις 10—30 Νοεμβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἐκ Νοβορωσίσιος 3600 κ. μ. ξυλείας διὰ (Συνέχεια ναυλώσεων εἰς τὴν 32αν σελίδα)

TEL ADR: UGLEEXPORT MOSCOW ADDRESS: KALJAJEVSKY STR. MOSCOW 61

SOJUSUGLEEXPORT

Exports:
Donetz steam and gas coals.antrhracite and briquettes

BUNKERING AT SOVIET PORTS

(Odessa, Nicolaev, Theodosia, Mariupol,
Novorossiisk, Poti & Leningrad)

Large stocks of best quality Donetz Bunker coal
F brand available.

QUICK DESPATCH.

Cables: PAPADIMITRI
Radiograms: CELERITE.

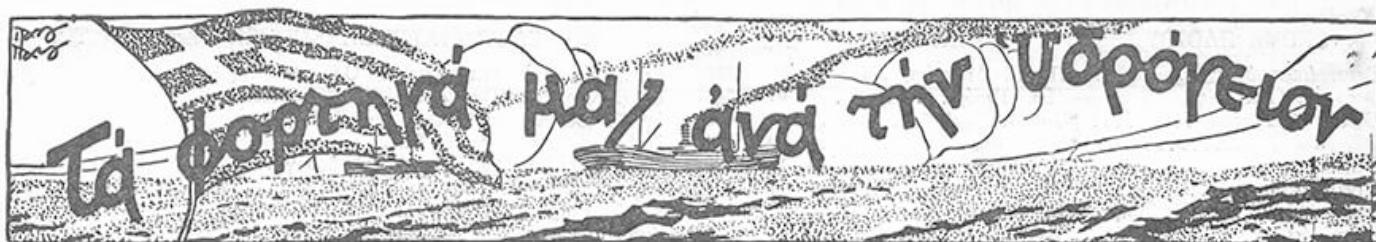
Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU
PORTSAID & SUEZ

Steamship Agents—Brokers for Chartering
Fire & Marine Insurance With Lloyd's—Forwarding

RAMSES St. 18

P.O.B. 55



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυρ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	διηγήθε Σύρον 29 Σεπτ. διά Μασσαλίαν, έφθ. 7 'Οκτ.
"Άγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεχ. Τάϊ 5 'Οκτ. διά Μπονένος "Άρρες
"Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Νιζολάιεφ 2 'Οκτ.
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	έφθ. Μίδδλεσμπρι 24 Σεπτ.
"Άγια Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13	4572	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
"Άγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	έφθ. Μαργαρίτην 3 'Οκτ.
"Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	άνεχ. Κάρδιφ 24 Σεπτ. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Μπονένος "Άρρες 29 Σεπτ. διά Μαδέρας
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	διηγήθε Μαδέρας 28 Σεπτ. διά Πλέιτ
"Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	διηγήθε Γιβραλτάρ 29 Σεπτ. διά Νέαν Γῆν
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 12 'Οκτ.
"Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	άνεχ. Συντόβαλλ 30 Σεπτ., Νίτον 9 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
Άδαμάντιος	Μιχ. Λαμπού	15	4277	έφθ. Νιζολάιεφ 29 Σεπτ. (σημ. 'Αγγλική είσεπι)
Άδάμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	έφθ. Αιθόρνο 26 Σεπτ. καὶ ἀνεχ. 4 'Οκτ. διά Πότι
Άδάμαστος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	14	5491	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	έφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άνεχ. Άλεξανδρειαν 8 'Οκτ. διά Χούλλ.
Άδελφότης	άδ. Καροφᾶ	17	5838	διηγήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Καλαί, έφθ. 12
Άθηνᾶ Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	άνεχ. Μπονένος "Άρρες 2 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
Άθηναι	«Έλληνική» Α. Ε.	10	2897	διηγήθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	έφθ. Σύντερλαν 8 'Οκτ.
Άιγαι	Γ. καὶ Α. Φόρια καὶ Σία	96	1406	έφθ. Βρυξέλλας 25 Σεπτ. καὶ Gefle 6 'Οκτ.
Άιγαίον	έτ. «Άιγαίον» Α.Ε.	19	5285	έφθ. Βορδώ 2 'Οκτ.
Άιγεύς	άδ. Πατέρα	20	4538	έφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	έφθ. Λονδίνον 28 Σεπτ. καὶ Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
Άικατερίνη Πέππα	Χρ. Πέππα	89	1800	άνεχ. Γιδίνιαν 4 'Οκτ., Ντούτζενες 8 διά Μάλταν
Άικατερίνη Τ.	Θ. Λ. Τερψάν	17	2560	έφθ. Γρόττεμπουργκ 24 Σεπτ. καὶ Βίντοργκ 8 'Οκτ.
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεχ. Όζάκα 29 Σεπτ. διά Σαΐγκον
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	έφθ. Μόζι 4 'Οκτ.
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Σεπτ. διά Πλέιτ
Άις Τιώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Grimsby 3 'Οκτ.
Άικη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διηγήθε Κολόμπο 2 'Οκτ. διά Γαλλίαν
Άλεξάνδρα	Κ. Καροφᾶ	13	4355	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ., Γιβραλτάρ 8 διά Κονγκλιν
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιμντζή	06	4343	έφθ. Οδησσόν 27 Σεπτ.
Άλισκαμον	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διηγήθε Τέιμπλ Μπαίη 24 Σεπτ. διά Κόντινεντ
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
Άλφειδς	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	έφθ. Μπ. "Άρρες 23 Σεπτ.
Άναστασία	Π. Περοποτά	05	2883	έφθ. Χούλλ. 4 'Οκτ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Νοβορωσίσην 6 'Οκτ.
Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	άνεχ. Ντάρδεν 8 'Οκτ. διά Πόρτ Σαιδ
Άνδρεας	ε'Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	έφθ. Μόζι 5 'Οκτ.
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	διηγήθε Κονιόπολιν 1 'Οκτ. διά Σάρπνες
Άννα	Ν. Λικιαρδοπούλου	19	5173	διηγήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Γάνδην
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εἰς Χούλλ. ἀπό 18 Σεπτ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	άνεχ. Νιζολάιεφ 12 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διηγήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Χούλλ., έφθ. 10
Άννα Μαρία	Μάντικα καὶ Βιντιάδη	85	1272	εἰς Γαλάτο 7 'Οκτ. (διά Δυτ. Ιταλίαν)
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	άνεχ. Βλαδιμούτο 20 Σεπτ., Σιγκαπούρη 3 'Οκτ. διά Χάδονην
Άννα Τ.	Θ. Τρηγιάζου	06	2728	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. καὶ Στέττιν 11
Άνθιστη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Σεπτ.
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	15	3729	άνεχ. Σάν Πέντρο (Άργ.) 25 Σεπτ. διά Μαδέρας
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν. 1934
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Άλεξανδρειαν 30 Σεπτ. καὶ "Αμπον Τζενίμα 9 'Οκτ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διηγήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Είθονμάου, έφθ. 8
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	εἰς Χούλλ. ἀπό 15 Σεπτ.
Άντωνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	εἰς Νόρφολκ 10 'Οκτ.
Άξιδος	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	διηγήθε Μοντεβίδεο 24 Σεπτ. διά Κόδον
Άργολικός	Μαρού Έμπαιρίου	21	4786	άνεχ. Αμβέρσαν 26 Σεπτ., Πειραιᾶ 9 'Οκτ. διά Δούναβιν
Άρης	Μ. Συλλ.	14	4810	διηγήθεν Όραν 6 'Οκτ. διά Γάνδην
Άρης	Γ. Βεργωτή	03	919	εἰς πλόας Ελλάδος — Δουνάβεως
Άριαδηνη	I. Νιζηφόρου — E. Λαμπού	12	4745	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 'Οκτ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	άνεχ. Μονημανσ 28 Σεπτ. διά Λιβερπούλ, έφθ. 10 'Οκτ.
Άρκαδία	«Άτλαντις» Α.Ε.	66	21	άνεχ. Πειραιᾶ 3 'Οκτ. διά Γαλάται, έφθ. 8
Άρμαθια	Γ. Νιζολάου	19	4277	άνεχ. Μπονένος "Άρρες 5 'Οκτ. δι' "Αγ. Βιζέντιου
Άρτεμις Πήττα	όπτη	06	1433	έφθ. Μαργαρίτην 26 Σεπτ.
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	4349	άνεχ. Συμόνην 26 Σεπτ., Σονές 1 'Οκτ. διά Γιοζοζάμαν
Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	άνεχ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ. διά Τουρκίαν
Άσημίνα Μπάκια	Π. Μπάκια	95	1344	έφθ. Σπαλάτο 6 'Οκτ.
Άστρασια	I. Γαλάζη	14	4211	διηγήθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Βοστόνην
Άστερια	Ι. Α. Ταζιμντζή	04	3313	άνεχ. Αιθόρνο 6 'Οκτ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 7
Άστηρ	Θεμ. Σταθιλοπάτη	96	1350	διηγήθε Ζεμπλούγκε 12 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	διηγήθε Νανάμιο 12 Σεπτ. διά Μόζι
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόβλ» Α.Ε.	09	4009	άνεχ. Φλώσιγκ 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν, έφθ. 11 'Οκτ.
Άσρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ. διά Ρίον Ιανέζιον
Άφροεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	άνεχ. Νιούπορτ 6 'Οκτ. διά Σπέτζιαν
Βαθύ τῆς Σάμου	νίδων Δ. Ίγγλεση	12	1556	άργει Σύρον ἀπό 5 Σεπτ.
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊσούπολου	10	1354	έφθ. Θεσσαλονίκην 11 'Οκτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ. γηρ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 6 'Οκτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Ίω. Γρούμα	07	3429	άνεξ. Κάρδιφ 2 'Οκτ. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Βάσος (τάνκερ)	Ίω. Δ. Χανδρή	12	4733	διηλθε Βαλέντιαν 7 'Οκτ. διά Χάβρην
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	έφθ. Θεσσαλονίκην 11 'Οκτ.
Βικτωρία	Ν.'Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	διηλθε Κολόμπο 30 Σεπτ. δι' 'Αιμούργον
Βιντοέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	διηλθε Λόντιγκετ 10 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Φάλμουθ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	άνεξ. Χάρτλεπον 8 'Οκτ. διά Σαβόνναν
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6868	διηλθε Σουέζ 10 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμιθόφαρη	05	3885	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 6 'Οκτ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος	17	5166	έφθ. Γιοσοχάμαν ἀπό 8 Σεπτ.
Γ. Σ. Λιθανός	Ν. Γ. Λιθανοῦ	37	4815	Ζανεύλικουσθή εἰς Οβέστ Χάρτλεπον, 25 Αύγ.
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνεξ. Φριτάρων 2 'Οκτ. διά Τακοράντι
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	χρατεῖται εἰς Θέουταν ἀπό 1 'Απριλ.
Γαρουφαλίδι	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	διηλθε Μπούνενος "Αὔρες 24 Σεπτ. δι' Εύρωπην
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	άνεξ. Αιμέρσαν 14 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Γεώργιος	Ν. Ααγούτη	10	2216	έφθ. Οστάνδην 4 'Οκτ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεξ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Ρίον 'Ιανέϊρον
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άνεξ. Γάνδην 8 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4345	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 12 'Οκτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες ἀπό 18 Σεπτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεξ. Σάν Πέντρο (Άργεν.) 30 Σεπτ. διά Ντακάρ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεξ. Φλώριση 19 Σεπτ. διά Πλέιτ
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	διηλθε Μαδέρας 23 Σεπτ. διά Ροζάριο
Γιάννης	Γ. Ανδρέσου κ.λ.π.	05	4391	διηλθεν 'Οραν 11 'Οκτ. διά Λονδίνον
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς Κόβντα 5 'Οκτ.
Γκρήκη Κάπταν	έτ. Νέϋ—Παντελή	12	4236	άνεξ. Μπούνενος "Αὔρες 30 Σεπτ. διά Ντακάρ
Γκρήκη Μάρινερ	έτ. Νέϋ — Παντελή	14	3714	εἰς Ροζάριο 1 'Οκτ.
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	άνεξ. Κάρδιφ 22 Σεπτ. διά Μπούνενος "Αὔρες
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούσην	19	2546	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Πειραιά. Φθάνει 15
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1196	άνεξ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ. διά Ρομανίαν
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	διηλθεν Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. δι' 'Αιμέρσαν
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Γαλάτα 4 'Οκτ. (φορτώνει διά Πειραιᾶ)
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Μαρούλιν 25 Σεπτ.
Δάφνη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	έφθ. Λονδίνον 2 'Οκτ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Πειραιᾶ 11 'Οκτ.
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμοῦ	15	4739	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 28 Σεπτ.
Δέσποινα	Ι. Α. Κοσμᾶ	09	4461	άνεξ. Στέτιν 4 'Οκτ. διά Λονέα
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Ντουμπρόβινς 25 Σεπτ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	05	3338	έφθ. Νοβορωσσίσην 6 'Οκτ.
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	Ν. Βερνίκου	11	1203	άργει Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεξ. Ιμπαγκά 7 'Οκτ. διά Μπ. "Αὔρες
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διηλθε Φάλμουθ 24 Σεπτ. διά Ροζάριο
Δημ. Ιγγλέσης	νίδων Δ. Τγγλέση	18	5275	διηλθε Μαδέρας 28 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέϊρον
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Νικολάεφ 6 'Οκτ.
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 6 'Οκτ.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ. διά Πέπελ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εἰς Σορόκα 1 'Οκτ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Βιτόδιαν (Βρ. Κολ.) 26 Σεπτ. διά Γιοσοχάμαν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	διηλθε Μαδέρας 28 Σεπτ. δι' Είβονμάουθ, έφθ. 5 'Οκτ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	έφθ. Θεσσαλονίκην 22 Σεπτ.
Δούναβις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Σεπτ. διά Ρεσσίαν
Δωσίς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Τάιν 1 'Οκτ.
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	άνεξ. Μπούνενος "Αὔρες 2 'Οκτ. δι' 'Αιμέρσαν
Ελοήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεξ. Μπάρον 18 Σεπτ. διά Ροζάριο
Ελοήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Θεοδόσιαν 6 'Οκτ.
Ελοήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	έφθ. Ροζάριο 29 Σεπτ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διηλθε Ντακάρ 6 'Οκτ. δι' 'Αιμέρσαν
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Σάντα Φέ 7 'Οκτ.
"Ελένη Ρ.	Α. Ρόύσουν	17	4576	έφθ. Σάντα Φέ 7 'Οκτ. διά Βιρυτού
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διηλθε Λάζ Πάλμας 3 'Οκτ. διά Βιρυτού
Έλένη Δ.	Δάμπαση	19	5260	διηλθε Σονέζ 9 'Οκτ. διά Λουγκέρων
Έλένη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	97	3039	άνεξ. Πόρτ Νατάλ 4 'Οκτ. διά Ράς Χαϊφούν
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	διηλθε Λισσαβώνα 13 'Οκτ. διά Σαΐν Λουί (Ροδανοῦ)
Έλιξα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άνεξ. Σαΐγκόν 2 'Οκτ. δι' Ονέγκα
Έλισάθετ	άδ. Μεζαράκη	22	3553	άνεξ. Κάρδιφ 30 Σεπτ. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Έλλενικ Πίονερ	άδ. Γιαννούλατου	24	3549	έποι παραλαβή εἰς Ήνον. Πολιτείας
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διηλθε Φινιστέρων 12 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
Έλλη	άδ. Γιαννούλατου	90	1198	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 30 Σεπτ. διά Φάλμουθ
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Πειραιᾶ 4 'Οκτ.
Έλληνικο Βουνό	Τ. Παπαδημητρίου	04	3667	έφθ. Στέτιν 4 'Οκτ.
Έλπις	Ι. Ν. Γουλανδρή	12	3651	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ.
Έμμυ	Α. Πεζᾶ	19	1492	διηλθε Βιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Νίκαιαν, έφθ. 10
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	Γ. Βεργωτῆ	14	2895	εἰς Χόγκ Κόγκ 10 'Οκτ. Επισκενή
Έυανθιά	νίδων Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Μόρι 16 Σεπτ.
Έυδοκίας	'Ιω. Χανδρῆ	15	3551	άνεξ. Χούλλ, 30 Σεπτ. διά Ρίγαν
Έυγενα Καμπάνη	Μαροή Εμπειρίκου	22	4792	διηλθε Κενόνιαν 7 'Οκτ. δι' Οσόλο
Έύγ. Σ. Εμπειρίκου	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	8470	διηλθε Βιβραλτάρ 30 Σεπτ. διά Κόντινεντ
Έγγενια Λιθανού	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
Έγγενια Χανδρῆ	Σ. Λιθανοῦ	36	4816	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Μπούνενος "Αὔρες
Έύδοξια	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	διηλθε Βιβραλτάρ 29 Σεπτ. διά Μάντζεστερ, έφθ. 8 'Οκτ.
Έύηνος	Ν.'Ανδρονίκου—Γ. Σιγάλα	99	1518	άνεξ. Τάιν 30 Σεπτ.
Έύθαλια	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	διηλθε Σαμπάγκ 19 Σεπτ. διά Γαλλίαν
Έυθαλια Μαρή	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	άνεξ. Πόρτ Σαΐδ 2 'Οκτ. διά Μαρούλιν, έφθ. 9
Έπλοισ	Ν. Μαρῆ	19	4196	έφθ. Χούλλ 20 Σεπτ. και Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
Έύρυμέδων	Γεώργη Λαμοῦ	11	3862	άνεξ. Πουέρτο Όμπλιγκαντο 4 'Οκτ. δι' Αγ. Βικέντιον
Έύτυχία	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άνεξ. Πόρτ Τάλμποτ 9 'Οκτ. διά Σαβόνναν
	Γεώργη Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	έφθ. Ρούνεν 4 'Οκτ.
"Εψηλον	Λεον. Ν. 'Εμπειρίζουν	11	4120	άνεγ. Λά Πλάταν 25 Σεπτ., Περιναυπούνον 7 'Οκτ. δι' Εύρωπην
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	έφθ. Πέναρδ 7 'Οκτ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 5 'Οκτ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	έφθ. Ροζάριο 30 Σεπτ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	έφθ. Ροζάριο 24 Σεπτ.
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	έφθ. 'Αμβέρσαν 10 'Οκτ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινός»	06	2947	άνεγ. Πειραιά 8 'Οκτ. διὰ Ρωσίαν
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	έφθ. Κενέζιο από 12 Σεπτ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφούν κλπ.	06	1516	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
"Ηφαίστος	Γεωργ. Α. Γιαννουλάτου.	12	3793	έφθ. Δάντσιγκ 2 'Οκτ.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	4574	άνεγ. "Ιμπιγκαμ 30 Σεπτ. διὰ Μοντεβίδεο
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	έφθ. Πειραιά 14 'Οκτ.
Θεόδηλ 2	Θωμάς Ν. 'Επιμανειάδη	10	657	εἰς πλόας ἐν Έλλαδι
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παλᾶς καὶ Σία	17	1054	έφθ. Λά Γκωνιλέττη 6 'Οκτ. καὶ άνεγ. 7 διὰ Κωνστάντζαν
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ. καὶ Τόρρερφορς 2 'Οκτ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεγ. Μοντεβίδεο 10 'Οκτ. διὰ Ντακάρη
Θεοσκέπαστη	Β. Μάνου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	έφθ. "Ιψουτής 7 'Οκτ.
Θεοφανάδ Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	37	4815	διηλήθεν "Οράν 7 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
Θερμαϊκός	Μαρῆ 'Εμπειρίζουν	23	4785	άνεγ. Κάρδιφ 9 'Οκτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	έφθ. Μοντεβίδεο 4 'Οκτ.
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	έφθ. Γένοβαν 30 Σεπτ.
Θηρασία Νομικού	Εύαγγ. Νομικοῦ	88	1356	εἰς πλόας Θήρας — Πειραιῶς
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	έφθ. Ζογκούλιδάς 14 'Οκτ.
Θρασύθουλος	Α. Βογατζίδη	12	3693	έφθ. Νοβορωσίσκη 2 'Οκτ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Ροζάριο 1 'Οκτ.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Λίβερπούλ 8 'Οκτ.
'Ιγόρ	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693	άνεγ. Χερσόνα 12 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	διηλήθεν "Αγ. Βικέντιον 27 Σεπτ. διὰ Μπόναν, έφθ. 9 'Οκτ.
'Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άνεγ. Γδίνια 24 Σεπτ. διὰ Μπόναν, έφθ. 9 'Οκτ.
'Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεγ. Λά Πλάταν 2 'Οκτ. δι' "Αγ. Βικέντιον
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	έφθ. Τοκογιάμα 27 Σεπτ.
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διηλήθεν Περιναυπούνον 29 Σεπτ. δι' Εύροπην
'Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	άνεγ. Σέτονταλ 24 Σεπτ. διὰ Ρούνεν, έφθ. 3 'Οκτ.
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Γαλάτοι 6 'Οκτ. (διὰ Βενετίαν)
'Ιωάννης	Δ. Δάμταση	09	3667	άνεγ. Χούλι 28 Σεπτ., Οστάνδην 30 διὰ Κονγκλίν
'Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρᾶ	17	3527	διηλήθεν "Αγ. Βικέντιον 6 'Οκτ. διὰ Μαδέρας
'Ιω. Έμπειρικός	Στ. 'Εμπειρίζουν	24	3734	έφθ. Βίλλα Κονστιτούσιον 3 'Οκτ.
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640	έφθ. 'Αλγέριον 9 'Οκτ.
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γονλανδρῆ	10	3750	έφθ. Ροζάριο 11 'Οκτ.
'Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλίον	19	5670	εἰς Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Κωνστάντζαν 6 'Οκτ. (διὰ Λίβερπούλ)
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Ντοναπόρδην 24 Σεπτ.
Καδίω	νιοί. Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	έφθ. 'Ονέγκα 5 'Οκτ.
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διὰ Χονέλων
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	εἰς Ζαράτ 6 'Οκτ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	εἰς Μπούνενος "Αὔρες 10 'Οκτ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	άνεγ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. διὰ Πόρτ Σαιδ
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	διηλήθεν Πόρτ Σαιδ 4 'Οκτ. διὰ Ρούνεν
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ—Κομπτῆς καὶ Σία	06	3574	έφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 29 Σεπτ. καὶ Μασσαλίαν 8 'Οκτ.
Καρρᾶς	άδ. Καρρᾶ	18	5234	άνεγ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέζιον
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γονλανδρῆ	19	5106	διηλήθεν Κονγκλίν 6 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διηλήθεν Κρίστοπολ 20 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	άνεγ. Πόρτλαντ (Ορέγκον) 30 Σεπτ. διὰ Γιαβάτα
Κάτε	N. Λυκαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Χάρτλεπον 28 Σεπτ.
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόδλ. Α. Ε.	87	2495	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλήθεν Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κατίνα Βούλγαρη	Νιού. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Λίβερπούλ 8 'Οκτ.
Κέιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούνα & Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Μπάρον 8 'Οκτ.
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	έφθ. Πόρτλαντ 24 Σεπτ.
Κεχρέα	Θ. 'Εμπανιάδη	12	1968	έφθ. Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. καὶ άνεγ. 9 δι' 'Αγιαντζίκ
Κλεάνθης	Α. Βογατζίδη	11	4153	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
Κολχίς	άδ. Συνοδινοῦ	09	2219	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Οκτ. καὶ άνεγ. 13 διὰ Κοσσεΐο
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εἰς Μπ. 'Αύρες ρόδς από 13 Σεπτ.
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανιάδη	07	3530	έφθ. Πόρτλαντ 24 Σεπτ.
Κορινθιακός	Μαρῆ 'Εμπειρίζουν	10	3562	άνεγ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
Κόρθιον	άδελ. Σύμποντα	09	2116	άνεγ. Grimsby 27 Σεπτ. διὰ Σοφόκα, έφθ. 7 'Οκτ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Κωνστάντζαν 2 'Οκτ.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. 'Εμπειρίζουν	25	3598	άνεγ. Μοντεβίδεο 2 'Οκτ. διὰ Ντακάρη
Κράγγαν Χίλλ	Ρεθύμνη — Κουλουνουτη	18	3566	διηλήθεν Μαδέρας 20 Σεπτ. διὰ Μοντεβίδεο
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	έφθ. Βόλον 22 Σεπτ.
Κῦμα	I. Χαδούλη — M. Στινά	12	3994	άνεγ. Κάρδιφ 22 Σεπτ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
Κῦμα	N. Λιθανοῦ	11	3959	διηλήθεν Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Πάτρας 6 'Οκτ. καὶ άνεγ. 13 διὰ Βόλον
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	διηλήθεν Ντακάρη 9 'Οκτ. δι' Εύροπην
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Μπαγίδων 4 'Οκτ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γονλανδρῆ	22	4697	έφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	έφθ. Ρίον Ιανέζιον 2 'Οκτ.
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράζη	19	5438	διηλήθεν Ντακάρη 29 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	έφθ. 'Αμβέρσαν 27 Σεπτ. καὶ άνεγ. 8 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
Λάκης Νομικός	έτ. «Π. Νομικοῦ»	02	1882	εἰς Στρατῶν 8 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
Λακωνικός	Μαρῆ 'Εμπειρίζουν	14	3803	διηλήθεν Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
Λάνα	Στέφ. Γ. Φαρκούνφ	98	3462	έφθ. Χούλι 28 Σεπτ.
Λεδόνιος Τεργιγάζος	Θ. Λ. Τεργιγάζος	11	4939	εἰς Γλασούδων ὑπὸ παραλαβὴν
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	άνεγ. Βραΐλαν 6 'Οκτ. διὰ Βόλον, Χαλκίδα, Ναύπλιον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γραφ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λέσβος	'Αδ. Σιρναίον	10	1005	έφθ. Βλαύλαν 29 Σεπτ. και Βόλον 9 'Οκτ.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	διήλθε Μαδέρας 24 Σεπτ. διά Ροζάριο
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διήλθε Μοντεβίδεο 24 Σεπτ. διά Νταζάρ
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνεξ. Όνεγκα 2 'Οκτ. διά Μπίφενχεντ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	άνεξ. Κάρδιδι 19 Σεπτ. διά Ιμπίζουν
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Ρίον Τανέζον 4 'Οκτ.
Λύρας	Π. και Μ. Λύρα	18	4254	άνεξ. Λιμένερσαν 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
Λύρας Ν.	Παν. και Μέρκον Λύρα	19	3094	έφθ. Μίδδλεσμπροφ 6 'Οκτ.
Μαίανδρος	Σ. Λιθανοῦ	19	4581	διήλθε Μαδέρας 28 Σεπτ. διά 'Αμβέρσαν, έφθ. 6 'Οκτ.
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί Π. Δ. Γονιλανδρή	01	1190	έφθ. Βραύλαν 29 Σεπτ. (έφθ. 7 'Οκτ. διά Καλάμας)
Μαίρη	Ν. Λιθανοῦ	09	1459	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Οκτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνεξ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ., Μαδέρας 5 'Οκτ. διά Πλέιτ
Μαίρη Δευτεράιου	Βασ. Δευτεράιου	03	1383	άνεξ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Μαϊώτις	Λ. Συνοδιοῦ	88	1709	άνεξ. Πειραιά 13 'Οκτ. διά Μαροκίνων
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούτολου	06	3546	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 Σεπτ.
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρίου	12	3903	έφθ. Λίβερπολί 3 'Οκτ. και Μάντζεστερ 10
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	άνεξ. Χούλι 29 Σεπτ., Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Ρωσίαν
Μαννούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	έφθ. Βορδό 6 'Οκτ.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεξ. Μπούνενος "Άρχες 25 Σεπτ. διά Εδρώπιην
Μαραθών	Α. Λούζη χλ. π.	19	6352	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 5 'Οκτ. διά Εδρώπιην
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Σεπτ. διά Λιμένας Αίγαιον.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Κονσταντζαν
Μαρή Χανδρή	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	εις Νόρδφολ 10 'Οκτ.
Μαρία	Σ. Ηερή — Δ. Τιτασφώνη	00	1216	άνεξ. Μταλτάν 4 'Οκτ. διά Καλάμας
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	άνεξ. Γιχεντζενράουθ 3 'Οκτ. διά Μοντεβίδεο
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Μυτιλήνη 5 'Οκτ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Γιοζοζάμαν 25 Σεπτ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	εις Ρίον Τανέζον ἀπὸ 18 Αύγ.
Μαριέττα	Ν. Ενταθίου	13	6042	έφθ. Μπούνενος "Άρχες 3 'Οκτ.
Μαρίκα Πρωτοπατᾶ	Π. Πρωτοπατᾶ	15	4447	άνεξ. Γδύνιαν 4 'Οκτ. διά Μπούνενος "Άρχες
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Γουλανδρῆ	04	4784	έφθ. Οδησσόν 12 'Οκτ.
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 2 'Οκτ. και Πενσακόλαν 12
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	έδυθίσθη εις Τοίκο τοῦ Πλέιτ ἐκ συγχρούσεως, 16 Σεπτ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθε Μαδέρας 2 'Οκτ. διά Πέτελ
Μάροις Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	04	1128	έφθ. Γδύνιαν 4 'Οκτ. διά Εδρώπιην
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 8 'Οκτ. διά Αίγαιον.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	διήλθε Μυτιλήνη 5 'Οκτ.
Μάρπησσα	Ν. Ενταθίου	19	5476	άνεξ. Καλάμας 12 'Οκτ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	διήλθε Νιούντορ Νιούν 24 Σεπτ. διά Τρίνινταν, έφθ. 3 'Οκτ.
Μεμάς	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	διήλθε Κονιγκλίν 26 Σεπτ. διά Eshjerg
Μεμάς	Μαρ. Κουρούση	12	1735	έφθ. Χούλι 25 Σεπτ.
Μέντωρ	Γ. Δραζούλη	02	3050	άνεξ. Γάνδην 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
Μέροτη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	άνεξ. Αλεξανδρειαν 29 Σεπτ. διά Πότι, έφθ. 6 'Οκτ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ.
Μίμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	άργει Πειραιά ἀπὸ 31 Αύγ.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	άνεξ. Τάιν 7 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
Μίνα Λ. Καμπάνη	Ζληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεξ. Αλεξανδρειαν 30 Σεπτ. διά Κονιγκλίν, έφθ. 5 'Οκτ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικού	18	5202	έφθ. Κολόμπο 6 'Οκτ.
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	Ζληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	άνεξ. Αλεξανδρειαν 29 Σεπτ. διά Πότι, έφθ. 6 'Οκτ.
Μιχαλάκης	Ν. Ενταθίου	19	5234	άργει Πειραιάν 3 'Οκτ. διά Πότι
Μιχάλης	Δ. Φατσῆ	12	3646	άργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 19 Μαρτ. Ζημίαι
Μιχαλίδης	άδ. Συλᾶ	08	3742	έφθ. Αιγαίον 1 'Οκτ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διήλθε Μαδέρας 1 'Οκτ. διά Πλέιτ
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	έφθ. Χούλι 4 'Οκτ.
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρ»	89	2466	άνεξ. Πειραιά 9 'Οκτ. διά Κονσταντζαν
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκ.—Γ. Σιγάλα	01	1098	διήλθε Πειραιά 3 'Οκτ. διά Γαλλίαν
Ναγός	I. Λιθανοῦ	12	1926	άργει Θέουταν ἀπὸ 8 'Απριλ.
Νατίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	διήλθε Κολόμπο 6 'Οκτ. διά Πότερ Σαΐδ
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διήλθε Περιαμπούνο 5 'Οκτ. διά "Αγ. Βικέντιον
Ναυκρατούδσα	Γ. Μαυρολέοντος	19	1385	άνεξ. Αλεξανδρειαν 3 'Οκτ. διά Πότι
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	άργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 19 Μαρτ. Ζημίαι
Νέα Τόχη	Στ. και Δημ. Φαραύλου	12	3451	έφθ. Μασσαλίαν 27 Σεπτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
Νέδων	Α. Καλλινίου	19	5263	άνεξ. Γέντι Φρίο 25 Σεπτ. διά Εδρώπιην
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	18	4826	διήλθε Πότερ Σαΐδ 22 Σεπτ. διά 'Ασσάμπ
Νεοπτόλεμος	Γ. Μαυρολέοντος	08	1407	έφθ. Μασσαλίαν 27 Σεπτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άνεξ. Κολυγάργην 30 Σεπτ. διά Χάρτλεπον
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διήλθε Μονσόβια 1 'Οκτ.
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	19	5764	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Οκτ.
Νέστωρ	νιών Γ. Γράτσου	18	1954	άνεξ. Νεκταρέαν 27 Σεπτ.
Νεφεληγερέτης	Γ. Μαυρολέοντος	07	950	άνεξ. Λα Νοβέλλ. 4 'Οκτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
Νήσιον	Α. Καλλινίου	18	5154	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Σεπτ. και Νόρτγεργαν 2 'Οκτ.
Νηρέυς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5200	άνεξ. Γλασκώβην 9 'Οκτ. διά Παναμάν
Νήμιτος	Γ. Δραζούλη	07	3854	έφθ. Ροζάριο 3 'Οκτ.
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνεξ. Νεκταρέαν 2 'Οκτ. διά Ντιέπτην
Νίκος	Α. Γρυπάου	14	3892	άνεξ. Λα Νοβέλλ. 4 'Οκτ. διά Λονδίνον
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	'Ελευθ. Τριαργύλου	19	5175	διήλθε Σουέζ 7 'Οκτ. διά Ντιέπτην
Νικόλαος Μίχαλος	έτ. 'Ατλαντού	17	3201	διήλθε Μοντεβίδεο 22 Σεπτ. διά Νταζάρ
Νικόλ. Μ. Έμπειρικός	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεξ. Βιζαγκατάπη 7 'Οκτ. διά Καλαί
Νικόλαος Νομικός	Κουλουθρου — Έμπειρικού	19	5295	άνεξ. Μπούνενος "Άρχες 6 'Οκτ. διά Νταζάρ
Νικ. Πάγκος	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλάνας εν 'Ελλάδι
Νικόλαος Φύλινης	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Αμέρεσαν 29 Σεπτ. και Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
Νικόλαος	Μικέ Φύλινη	04	3111	έφθ. Τάραντα 29 Σεπτ. και Μπαρλέτταν 5 'Οκτ.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς Πότερ Νατάλ. 10 'Οκτ.
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 2 'Οκτ.
Νικόλαος Πατέρας	άδειφοι Πατέρα	10	4362	άνεξ. Αμέρεσαν 30 Σεπτ. διά Κονιγκλίν
Νικόλαος Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	έφθ. Μπούνενος "Άρχες 3 'Οκτ.
Νικόλαος Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	άνεξ. Πάρτιγκτων 21 Σεπτ. διά Χούστον

ΟΝΟΜΑ ΠΑΔΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	άνεξ. Ύμουντεν 8 'Οκτ. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	ἔφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ.
Νύμφη	Ν. Λυγιαδοπούλου	21	4504	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διὰ Χάιφαν
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουσώλατου	13	4577	άνεξ. Πειραιᾶ 2 'Οκτ., διὰ Νοβορωσσίσκην, ἔφθ. 6
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νίνον 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	ἔφθ. Μοντεβίδεο 6 'Οκτ.
"Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
"Ολυμπίος	Κουλούθρος — Έμπειρίκου	18	5249	ἔφθ. "Αμστερνταμ 21 Σεπτ.
"Ομόνοια	Ξενιού-'Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἔφθ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. καὶ ἀνεξ. 7 'Οκτ.
"Ορος" Αθώας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	13	3578	άνεξ. Σάν Πέντρο 18 Σεπτ. διὰ Μαδέρας
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	άνεξ. Αννάπολιν 2 'Οκτ. διὰ Βέλσεν
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	άνεξ. Μπονένος "Αύρες 30 Σεπτ. δι' Αμβούργον
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	24	6651	ἔφθ. Ρίον Ιανείρον 1 'Οκτ.
"Ορος" Ελικών	«Τράμπ, Σο»	18	5525	ἔφθ. "Υμουντέν 5 'Οκτ.
"Ορος" Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	εἰς Κάρδιφ ἀπὸ 13 Σεπτ.
"Ορος" Κάστον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	7914	εἰς Νέαν Όφλεάνην ἀπὸ 21 Αύγ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράμπ, Σο»	12	3876	ἔφθ. "Αμστερνταμ 19 Σεπτ.
"Ορος" Κυλλήνη	Ε. Κουλουκ. — Σ. Πατέρα	19	5313	διήλθε Κολόμπο 3 'Οκτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Ορος" Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	ἔφθ. Σάν Λορέντζο 30 Σεπτ.
"Ορος" Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	άνεξ. Σόντερλαντ ἀπὸ 14 Σεπτ. διὰ Μπονένος "Αύρες
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωγιλή καὶ Σία	07	3556	άνεξ. Τεργέστην 27 Σεπτ. διὰ Νοβορωσσίσκην, ἔφθ. 5 'Οκτ.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτον — Κουλουκουντή	19	5403	άνεξ. Νιούπορτ 5 'Οκτ. διὰ Μπονένος "Αύρες
"Ορος" Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	εἰς Ιμπριζάμι ἀπὸ 14 Σεπτ.
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάρκου	19	4817	άνεξ. Βενετίαν 30 Σεπτ. διὰ Κονιπολίν
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	5334	άνεξ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ, ἔφθ. 9 'Οκτ.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	ἔφθ. Κίγκοτον 7 'Οκτ.
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτον — Κουλουκουντή	18	5208	άνεξ. Γκάιμπετ 30 Σεπτ. διὰ Κάμπελτον
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	4600	άνεξ. Ρόσενφορτ 6 'Οκτ. διὰ Μπάρον, ἔφθ. 8
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	άνεξ. Μπάρον 23 Σεπτ. διὰ Μπονένος "Αύρες
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5729	εἰς Σάντος ἀπὸ 12 Σεπτ. Ζημία
"Ορος" Πρίσανας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 29 Σεπτ. δι' "Ειδεν
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άνεξ. Βιττόφια (Βρ. Κολ.) 27 Σεπτ. διὰ Κάρδιφ
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διήλθε Κολόμπο 25 Σεπτ. διὰ Χάβρην
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 'Οκτ.
"Ορος" Χελμός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	23	6481	άνεξ. Ντάϊρεν 30 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Ούρανία	Παν. Αντέπα	02	1953	ἔφθ. Ραιμόνευς 1 'Οκτ. καὶ ἀνεξ. 11 δι' Αρχάγγελον
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	13	4979	διήλθεν "Άδεν 3 'Οκτ. δι' Εέροπλην
Παγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3477	άνεξ. Πειραιᾶ 2 'Οκτ. διὰ Βραΐλαν, ἔφθ. 5
Παγκρατίων	Δημη. Ν. Κουφός κλπ.	20	2171	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Οκτ. καὶ ἀνεξ. 11 διὰ Ρωσίαν
Παναγής	Ν. Λυγιαδοπούλου	20	5187	διήλθε Ντόβερ 4 'Οκτ. δι' Αλεξάνδρειαν
Παναγία	«Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	ἔφθ. Ρίον Ιανείρον 8 'Οκτ.
Παναγιώτης	Εναγγ. Νομικοῦ	01	3575	διήλθε Πιθαράτάρ 2 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν, ἔφθ. 11
Παναγή. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διήλθε Μπόναν 3 'Οκτ. διὰ Σπαλάτο
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούνου	15	4661	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 2 'Οκτ.
Παντελής	Κ. Λαιοῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	διήλθεν "Άγ. Βιζέντιον 28 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανείρον
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	διήλθε Μπόναν 3 'Οκτ. διὰ Σπαλάτο
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	άνεξ. Ροζάριο 1 'Οκτ. διὰ Νταζάρ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτη	06	3435	άνεξ. Κροτόνε 14 'Οκτ. διὰ Μαρζίν
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	διήλθεν Πιθαράτάρ 7 'Οκτ. διὰ Χούλη
Πεντέλη	άδ. Κουλούθροι	19	5287	άνεξ. Λίβερπολ. 25 Σεπτ. διὰ Κονιπολίν
Περράκης Λ. Καρπιάνης	κληρο. Λ. Καρπιάνη	10	3584	άνεξ. Αμβούργον 6 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
Περούς	Α. Άνδρεατον	18	5172	διήλθεν Οιζάν 9 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
Πεταλιοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	17	6565	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 4 'Οκτ.
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετέρφιλ»	03	4634	διήλθε Πιθαράτάρ 17 Σεπτ. διὰ Σιρασαο
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020	άνεξ. Μοντεβίδεο 30 Σεπτ. διὰ Δανίαν
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	ἔφθ. Ροζάριο 27 Σεπτ.
Πέτρος Ι. Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	ἔφθ. Νιούπορτ 7 'Οκτ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λούλονδη	15	1795	ἔφθ. Λαύλαν 27 Σεπτ.
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	εἰς Γιοζοχάμαν 20 Σεπτ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διὰ Κονιπολίν
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	ἔφθ. Αμβέρσαν 9 'Οκτ.
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	έφθ. Αμβέρσαν 9 'Οκτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοζαρασᾶ	09	1457	άνεξ. Μπάρον 9 'Οκτ. διὰ Νάντην
Πολύκτωρ	Γ. Δρασανῆ	14	4077	διήλθε Μπόναν 9 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	διήλθε Ντόβερ 7 'Οκτ. δι' Αμβούργον
Πολύφλοιοσθος	Γ. Μαυρολέοντος	09	1363	ἔφθ. Σέτταν 15 Σεπτ. Επολήθη
Πότη	Μιχ. Βερονίκου	96	1594	εἰς Τέρμαν 10 'Οκτ.
Πότη Σ.	Υιοι Γ. Σιγάλα	03	2083	άνεξ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ. διὰ Ρωσίαν
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3840	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ.
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	άνεξ. Κάρδιφ 8 'Οκτ. διὰ Πλέιτ
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	19	4649	διήλθε Πειραιᾶ 7 'Οκτ. διὰ Λονδίνον
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άνεξ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ., Οράν 7 'Οκτ. διὰ Κατάνην
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεξ. Μπέρα 25 Σεπτ. διὰ Μπούζικεν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 26 Σεπτ.
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	άνεξ. Χούλη 2 'Οκτ., Γιβραλτάρ 10 διὰ Κονιπολίν
Ρούλα	Μιχ. Καραγεωργη	99	1044	άνεξ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. διὰ Τουρκίαν
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	12	3548	ἔφθ. Βραΐλαν 26 Σεπτ. (ἔφθ. 7 'Οκτ. διὰ Μάντζεστερ)
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	ἔφθ. Χάρτιλεπον 5 'Οκτ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	διήλθε Νταζάρ 28 Σεπτ. δι' Εύρωπην
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	19	3054	ἔφθ. Ροζάριο 6 'Οκτ.
Σύρος	«Αλγαῖον» Α.Ε.	18	6629	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 20 Σεπτ.
Σταμ. Γ. Έπ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου»	36	3941	άνεξ. Μπάρον 7 'Οκτ. διὰ Πλέιτ
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	διήλθε Μαδέρας 8 'Οκτ. δι' Εύρωπην
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	ἔφθ. Βορδό 29 Σεπτ. καὶ Κάρδιφ 10 'Οκτ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	ἔφθ. Δουνγκέρον 7 'Οκτ.
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 'Οκτ. καὶ ἀνεξ. 7 διὰ Σμύρνην
Στυλιανή	άδ. Πήττα—Κ. Σκριβάνου	96	3256	ἔφθ. Μαρζίν 23 Σεπτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.
Τάκης	Π. Ἀντέλα	04	1698
Τάμεσις	Λεον. Α. Ἐμπειρίου	14	3942
Τάναις	ἰδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμοῦ	13	4221
Τάσις	«Μυρτόφων» Α.Ε.	13	4706
Τάσος	Ἐμμ. Καραβία	01	3634
Ταῦγετος	Κουλόνθουρος — Ἐμπειρίου	18	4295
Ταύρις	ἀδ. Συνοδινοῦ	04	619
Τέτη	νῖοι Γ. Σιγάλα	03	2747
Τζέννυ Χανδρῆ	Βιού. — Ἐφ. «Χανδρῆς»	20	5815
Τηλέμαχος	Γ. Δρακοῦλη	11	3658
Τουρκία	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	09	1911
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3338
Τρίτων	νῖοι Γ. Γράτσου	14	4211
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163
Υδραίος	Α. Κουλούφα καὶ Κ. Ξένου	02	4476
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038
Φαίλας	Σ. Παραμυθιώτη	15	7188
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3404
Φλώρα	έτ. Π. Νομιοῦ	04	2980
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	6701
Φρέδης	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043
Φωτεινή Κάρρα	Μιχ. Καρδρᾶ	18	4465
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386
Χέλατρος	Ν. Λυκιαδοπούλου	28	4641
Χλόη	έτ. Βεργοτῆ	19	5209
Χρῆστος Μαρκέτος	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367
Χρυσή	Μ. Κουλουκούνη	07	4843
Ωκεανίας	Μ. Λουκάνη	10	3396
Ωκεανίς	Γ. Λουλούδη	19	5404
Ωνάση Πηνελόπη	Αριστ. Ωνάση	19	5439
Ωνάση Σωκράτης	Αριστ. Ωνάση	09	4798
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	13	3475
Ωρωπός	Μαρῆ Ἐμπειρίου		

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίνταλεϊ»	13	4680
Έλένη (Άγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138
Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.)	Καλάτου — Μαροῦ	03	1601
Κέππερ (Άγγλ.)	Ρ. Βεργοτῆ	05	687
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίνταλεϊ»	16	5845
Μαρτῆς (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκούνη	94	2483
Μιρουπάνου (Άγγλικόν)	Μιναζούλη καὶ Σία	05	2539
Μιπόρλιγκτων (Άγγλ.)	έτ. «Μιπόρλιγκτων	22	5005
Μυριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012
Νέλασον, (Άγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437
Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνου	95	2499
Ριζέρ Ντάρτ (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννη»	20	1517
Ριζέρ Τάιν (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννη Λτδ»	20	1517
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677
Τουσίκα (Άγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828
Χάγκυκμπουρο (Άγγλ.)	Ι. Βασιλείου—Α. Ιωαννίδη	06	1781
Bellucia (Άγγλ.)	Χατζηπατέρα - Μιχάλου.	29	4573
David Dawson (Άγγλ.)	ἀδ. Κουλούθουν	19	5287
Leadenhall (Άγγλ.)	ἀδ. Συνοδινοῦ	04	619
Otokia (Άγγλ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277
Simonside, (Άγγλ.)	ἀδ. Πατέρα	20	4538
Tarantia (Άγγλ.)	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4939
Tower Crown (Άγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκούνη	19	5252

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 26ης σελίδος)

Παιδαῖα η Θεσσαλονίκην 13)6 ἔνα λιμένα, 14)— δύο λιμένας, φόρτωσις 1—20 Νοεμβρίου.

«ΘΑΛΟΣ» ἐκ Μαρῆ λιώσεως 2500 τ. πίσης διὰ Μασσαλίαν ἡ Σέτταν 21)— ἔνα λιμένα, 21)6 δύο λιμένας, μὲ 800 τ. φόρτωσιν καὶ 600 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—31 Ὁκτωβρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟ» ἐκ Πότι 5500 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 21), φόρτωσις Ὁκτώβριον.

«ΑΓΑΛΛΙΑΝΗ» ἐκ Νοβορωσίσκης 3200 κ. μ. ποιονισμένης ζήλειας διὰ Καβάλλαν, Θεσσαλονίκην, ἡ Πειραιά 13)6 ἔνα λιμένα, 14)— δύο λιμένας, φόρτωσις Ὁκτώβριον.

«ΑΔΑΜ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ἐκ Μαριουπόλεως 6000 τ. γωνιανθράκων διὰ Ρούνεν 24)9, ἐάν Ρούνεν καὶ Καέν 25)9, φόρτωσις 5—25 Νοεμβρίου.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 360.000 κν. πάδας βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ. 23)— τοὺς 60 κ. π., φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 20 Δεκεμβρίου.

Α') π. ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Στρατῶν 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τάιν ἡ Σόντερλαντ 20)6, φόρτωσις Ὁκτώβριον.

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 270.000 κ. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ. 23)— τοὺς 60 κ. π., φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 20 Δεκεμβρίου.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 450.000 κ. π. βαμβακοσπόρου διὰ Χούλλ. 23)6 τοὺς 60 κ. π. διὰ Χούλλ., φόρτωσις 21 Ὁκτώβριον — 5 Νοεμβρίου.

«ΚΟΛΧΙΣ» ἀπὸ Κοσσεῖρ 3500 τ. φωσφάτα διὰ Πειραιά 17)6, φόρτωσις 10—25 Ὁκτώβριον.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

ἀνεγ. Πειραιᾶ 3 Ὁκτ. διὰ Μαρῆ λιν., ἔφθ. 8

διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ὁκτ. δι' Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 10

ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 Ὁκτ. διὰ Μαρῆ λιν.

ἀνεγ. Ρόττερνταμ 1 Ὁκτ. διὰ Τάιπαν

ἀνεγ. Λούδισπονγκ 30 Σεπτ., Βαλέντσιαν 8 Ὁκτ. διὰ Κονινστάουν

ἔφθ. Βοστώνην 2 Ὁκτ. καὶ Ν. Υόρκην 8

ἔφθ. Μαρῆ λιν 1 Ὁκτ.

εἰς Τάϊν ὑπὸ παραλαβὴν 10 Ὁκτ.

ἔφθ. Βανδάρι Σατούνη 13 Σεπτ.

εἰς Νόρτφολν 14 Ὁκτ. ὑπὸ φόρτωσιν

ἔφθ. Νοβορωσίσκην 1 Ὁκτ.

ἔφθ. Θεσσαλονίκην 13 Ὁκτ.

ἀνεγ. Βραήλαν 24 Σεπτ., Οράν 6 Ὁκτ. διὰ Μπρίστολ.

ἀνεγ. Ἀμβέρσαν 27 Σεπτ., Γιβραλτάρ 7 Ὁκτ. διὰ Πειραιᾶ

ἔφθ. Λιμένας 25 Σεπτ.

ἀνεγ. Γιάστοστον 13 Ὁκτ. διὰ Μονμανού

ἔφθ. Ιπουῆτς 25 Σεπτ.

ἀνεγ. Πειραιᾶ 3 Ὁκτ. διὰ Θήραν, ἔφθ. 4

ἔφθ. Ροζάριο 25 Σεπτ.

ἔφθ. Ροζάριο 22 Σεπτ.

διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Πόλαν

διῆλθεν Γιβραλτάρ 5 Ὁκτ. διὰ Λονδίνου

ἀνεγ. Ἀμβέρσαν 30 Σεπτ., Γιβραλτάρ 8 Ὁκτ. διὰ Ρωσίαν

ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες

διῆλθε Μαδέρας 23 Σεπτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες

διῆλθε Παναμάν 2 Ὁκτ. διὰ Χιλήν

ἔφθ. Βύλλαν Κονστιτούνιον 3 Ὁκτ.

ἔφθ. Αμβέρσαν 2 Ὁκτ.

ἔφθ. Γδύνια 4 Ὁκτ.

ἀνεγ. Αγ. Φωαγίσκον 27 Σεπτ. δι' Ἐιβονιάνθη

ἀνεγ. Πειραιᾶ 2 Ὁκτ. διὰ Νοβορωσίσκην, ἔφθ. 7

ἔφθ. Βραήλαν 7 Ὁκτ. (διὰ Λιβερπούλ)

ἔφθ. Γιανέτα 24 Σεπτ.

διῆλθε Χόνγκ Κόνγκ 18 Σεπτ.

διῆλθε Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες

ἀνεγ. Μάρροψ 11 Σεπτ. διὰ Πλέιτ

ἔφθ. Σονάνη 24 Σεπτ.

ἀνεγ. Βραήλαν 5 Ὁκτ. διὰ Σούδαν

εἰς Χαλκίδα 1 Ὁκτ.

χρατεῖται εἰς Φερρούλη ἀπὸ 11 Αὔγ.

ἔφθ. Ζιόνδην 4 Ὁκτ.

ἀνεγ. Μασσαλίαν 2 Ὁκτ. διὰ Σαγκούντο

χρατεῖται εἰς Φερρούλη ἀπὸ 24 Ιουν.

ἀνεγ. Πειραιᾶ 8 Ὁκτ. διὰ Βατούμη

ἔφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Σεπτ.

ἔφθ. Πόδοτ Σαΐδ 2 Ὁκτ.

ἔφθ. Οράν 25 Σεπτ. καὶ Γιβραλτάρ 30

διῆλθε Μασσαλίαν 4 Ὁκτ. διὰ Σφάξ

ἔφθ. Κονιλίαν 2 Ὁκτ.

εἰς πόλας Ανατ. Αφριζῆς

διῆλθεν Οράν 28 Σεπτ. διὰ Τρίνινταντ

εἰς Νιζούλαρε 6 Ὁκτ. ὑπὸ φόρτωσιν

ἀνεγ. Μπούνενος "Αὔρες 23 Σεπτ. διὰ Λονδίνου

"Ιδε: «ΠΕΝΤΕΛΗ» σημαία "Ελληνική

"Ιδε: «ΤΑΥΡΙΣ», σημαία "Ελληνική

ἀνεγ. Εστερβαϊ 26 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν

"Ιδε: «ΑΙΓΑΙΥΣ», σημαία "Ελληνική

"Ιδε: «ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ», σημαία "Ελληνική

εἰς Λονδίνον 10 Ὁκτ.

«ΤΡΕΓΚΟΛΑΝΑΝ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 300.000 κ. π. βαμβακοσπόρου

διὰ Χούλλ. καὶ Λίθ 24)4 ½ τοὺς 60 κ. π., καντόλλο 5 Ναεμβρίου.

—Ἐκ τῆς "Απω Ανατολῆς

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἀπὸ Νταλνό 7000 τ. κυάμων διὰ Ρόττερνταμ ἡ Ἀμβέρσαριον 48)3, ψήφιον Χούλλ. ἡ δορειότερον 49)3, φόρ-

τωσις 15—28 Νοεμβρίου.

—Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«TZENY XANARH» (ex «EASTERN PLANET») ἐξ Νόρδερν

ρέιντς 8000 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Ρόττερνταμ 25) —, ἐάν ἀπὸ δύο λι-

μένας φορτώσεως 25)6, ἐλεύθερον ἐκφορτικῶν, φόρτωσις Ὁκτώβριον.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἀπὸ Ἀγιαντζίκ 3500 κ. μ. ζηλείας διὰ Λονδίνον καὶ Χούλλ. 28) —, φόρπι - παλάγκο, φόρτωσις 25 Ὁκτώβριον — 15 Νο-

εμβρίου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΤΤΑ» ἐξ Σαμφιόντος 2300 τ. d. w. (κρυθή) διὰ Καζαπλάνγκαν καὶ Ἀγαδίο κατ' ἀποκοπή λ. στ. 2.700 φόρπι - πα-

λάγκο, φόρτωσις Ὁκτώβριον.

—Τάιμ-τσάρτερες

«ΠΕΝΤΕΛΗ» (ex «DAVID DAWSON») 8170 τ. φροτίον «τάιμ

τσάρτερος δι' ἑνέργειας Ενέργειας — "Απω Ανατολῆς 6)6, παραλαβὴ

10—15 Νοεμβρίου.

«ΧΛΟΗ» 8900 τ. t. d. w. «τάιμ - τσάρτερος», διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια Χι-

λῆς — Ενέργειας (νιτράτα) σελ. 9)3, παραλαβὴ Οκτώβριον εἰς Αγγλί-

αν καὶ παράδοσης μετό τὴν συμπλήρωσιν τῆς μεταφορᾶς εἰς ἔνα λιμένα

Αγγλίας — Κόντινε