

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1939

Αρ. Φύλλου 205

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Θ'. ΑΡΙΘ. 205

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1939

Τὸ δεκαενδήμερον

Εἰς τὸ Λονδίνον

Έργάζεται ό. κ. Τζίφος εἰς τὸ Λονδίνον καὶ καθ' ἄξι πληροφορίας ἔχομεν ἀρκετά ἀποδοτικά. Έργώδη καταβάλλει προσπάθειαν ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἔκει ἐφοπλιστικούς μας παράγοντας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν πολλαπλῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Συνομίλιας ἐπανειλημμένας ἔσχε μετὰ τῶν ἀριστίων ὑπηρεσιῶν τοῦ Board of Trade, μὲ τοὺς ἀσφαλιστικούς δὲ κύκλους συνεχήσεις τὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῆς σημαίας μας. Τὸ ἀσφαλιστικόν, ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ, ἡ στενωτέρα Ἀγγλο-Ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ συνεργασία, ἡ παροχὴ πιστώσεων διὰ τὰς Ἐλληνικὰς ναυπηγήσεις καὶ τὰ διοικητικὰ ζητήματα τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ἀποτελοῦν τὰ δασικὰ σημεῖα ἐπὶ τῷ ὅπεριν ἐδράζεται ἡ σώτειρα τῷ ὅντι παρέμβασις τοῦ κ. Γεφυρουργοῦ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὰ πράγματα αὐτῆς. Ηρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι ποτὲ μέχρι σήμερον μὲ τόσην ἀποφασιστικήτητα καὶ εὐρύτητα ἀντιλήψεων ἀντιμετωπίσθησαν τὰ ἐμποροναυτικὰ μας προβλήματα.

Δὲν κρίνομεν εἰσέτι σκόπιμον νὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰς πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἐνέργειας τοῦ κ. Τζίφου. Επιφυλασσόμεθα νὰ τὸ πράξωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος, ὅτε θὰ εὑρεθῶμεν εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ παράσχωμεν συγκεκριμένας πλέον πληροφορίας καὶ νὰ φέρωμεν εἰς τὴν δημιοւσίτητα τὰ ἀπολύτως ικανοποιητικά, ἥπως ἐλπίζομεν, συμπεράσματα τοῦ εἰς Λονδίνον ταξιδίου τοῦ κ. Γεφυρουργοῦ.

Χαρακτηριστικὴ ὅμως εἶναι τῆς εὐρύτητος τῆς προσποθείσας τοῦ κ. Τζίφου ἡ δοθείσα παρ' αὐτοῦ συγένετευξίς εἰς τὸ γνωστὸν Ἀγγλικὸν ναυτιλικὸν περιοδικὸν «Syren», ὅπερ τὴν κατεχώρησεν εἰς θέσιν κυρίου ἀρθροῦ καὶ τὴν συνάδεσην μὲ τὴν φωτογραφίαν τοῦ Γεφυρουργοῦ μας. Τὴν συγένετευξίν αὐτὴν δημιούσιεύμενην κατωτέρῳ. Εἶναι ἀρκετά διαφωτιστική.

«Ἄπειθούμονεν — γράφει ἐν ἀρχῇ τὸ «Syren» — ἔγκαρδιον χαρητισμὸν πρὸς τὸν Ἐλληνα Γεφυρουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Α. Τζίφον, ἐπὶ τῇ ἀφίξει τοῦ εἰς τὸ Λονδίνον. Εἴθασεν ἐντάθια μὲ ἀπόστολην εἰς ἣν ἐλπίζουμεν νὰ ἐπιτύχῃ. Ομιλῶν πρὸς ἐκπρόσωπον τοῦ «Syren» πρὸ τινῶν ἡμερῶν ὁ κ. Τζίφος εἰπε τὰ ἔχει: «Σκοπός μου εἶναι νὰ μελετήσω ἐπὶ τόπου ἀπάντα τὰ ἀφορῶντα τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν ζητήματα καὶ ἰδιαὶ τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰ φορτηγά «τράμπς», ἀπὸ τὰ ὅποια ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία κυρίως συνιστάται. Επὶ συνόλου δύο ἐκατομμυρίων τόνων περίτου, τόνοι 1.800.000 ἀντιπροσωπεύουν σκάφη φορτηγά.

«Τὸ Λονδίνον ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν τὸ κέντρον τῆς δράσεώς μας. Πλείστα ἐκ τῶν πλοίων μας ἡγοράσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὰ νέα μας σκάφη ἔδων ναυπηγοῦνται πάντοτε. Λασφαλιζόμεθα εἰς Ἀγγλικάς Εταιρείας. Αἱ ναυλώσεις μας κλείονται εἰς τὸ Baltic. Ακόμη καὶ τὰ κέρδη τῶν πλοιοκτητῶν μας κατατίθενται εἰς στερλίνας παρ' Ἀγγλικάς τραπέζας. Πολὺ μικρὰ μόνον ἀναλογία τῶν μικτῶν ἀσόδων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας φθάνει μέχρι τῆς Ἐλλάδος. «Ολον τὸ ὑπόλοιπον δαπανᾶται ἐν Ἀγγλίᾳ.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς νέας ναυπηγήσεις τὰ κατασκευασθέντα εἰς Ἀγγλικά ναυπηγεῖς σκάφη διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν κατά τὴν τελευταίαν διετίαν, μετὰ τῶν ἡδη ὑπὸ κατασκευὴν, ἀντιπροσωπεύουν μίαν συνολικὴν διαπάνη 3.000.000 λιρῶν. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς καὶ λόγῳ τῶν φιλικοτάτων δεσμῶν, ποὺ ἀνέκαθεν ἐνώνουν τὰς δύο χώρας, εἰμαι βέβαιος, ὅτι ἡ εἰδικὴ θέσις τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ἔναντι τῆς Βρεταννικῆς, θὰ ἐκτιμηθῇ Ἀγγλίᾳ καὶ θὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι δικαιούμεθα ποιᾶς τινος προ-

τιμῆσεως, ἔναντι ἄλλων σημαίων, αἱ ὅποιαι ἐκ τοῦ ἐμφανοῦς συναγωνίζονται τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν, λαμβάνουσαι μάλιστα καὶ ἐπιχρημάτεις πρὸς τοῦτο.

Ἐν συνεχείᾳ δ. κ. Τζίφος ἐτόνισεν, διὰ τὸ ταξίδιόν του ἐν Ἀγγλίᾳ ἀποθέλει εἰς τρεῖς σκοπούς, οἵτινες καὶ ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον τῶν συζητήσεων τοῦ μετά τῶν ἐνδιαφερούμενῶν Ἀγγλῶν παραγόντων. Πρῶτον, ἡ ρύθμισις τοῦ τόπου πλοίων μεταφερόμενα φορτία. Δεύτερον, ἡ ἔξασφάλισις ναυπηγικῶν δανειών υπὲρ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν ἐπιθυμούντων νὰ διασιθάσσουν παραγγελίας εἰς τὰς Ἀγγλικά ναυπηγεῖα. Καὶ τρίτον, ἡ ἐπίτευξις στενωτέρας συνεργασίας μεταξὺ τῆς Ἐλληνικῆς καὶ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας.

«Ἡ Ἐλληνικὴ κυβέρνησις — παρετήρησεν δ. κ. Τζίφος — ἐπειδόμενον ν' ἀποδεῖξῃ, διὰ τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ ἐπισκέψεως ἐνός ἐκ τῶν μελῶν της, διὰ ἡτοῖμη νὰ πράξῃ πᾶν τὸ δυνατόν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς συνεργασίας, ἐνῷ ἔχω προσωπικῶς ἔχω κάθε λόγον νὰ ἐλπίζω, διὰ τὸ μεγαλύτερον, τούλαχιστον, μέρος τῶν σκοπῶν τῆς ἀποστολῆς μου θὰ εύοδωθῇ».

Εἰς ἔρωτησιν, ἂν θὰ ἐλαμβάνοντο μέτρα πρὸς ἀπαγόρευσιν τῆς μεταθίσεως Ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν ὁ κ. Τζίφος ἀπήντησεν, διὰ τοῦ τό ζῆτημα τοῦτο ἐμελετήθη, μὲ τὸ συμπέρασμα, διὰ τοιαύτη τῆς ἀπαγόρευσις δὲν θὰ ἔχει τὸν κόπον. Κάθε ἐφοπλιστής — εἰπεν — δεστις θὰ προετίμηται τὸ Παναμαϊκὸν νηολόγιον, θὰ ἡτοῖμον νὰ παρακάμψῃ τάς δυσχερείας μιᾶς ἀπαγορευτικῆς νομοθεσίας, ναυπηγῶν πλοία ή ἀγοράων ξένων καὶ θέων αὐτά ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν. Τὰ πλεονεκτήματα, πάντως, τῶν τοιούτων μεταθίσεων, προσέθηκεν δ. κ. Τζίφος, ἔξειτημήθησαν ἐπὶ τὸ ὑπερθροικότερον, δεδομένου, διὰ τὸ Παναμᾶς ἔθεσπίσησε μέτρον ἐπιθάλλον τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς Παναμᾶν πρὸ πάσης νηολογήσεώς του. Ή προϋπόθεσις, αὕτη ὅμως είνει δαπανήρα καὶ ἐν πολλοῖς ἀσύμφορος.

Η στοργὴ πρὸς τὴν Κυανόλευκον

Εἰς τὸν κ. Ν. Ρεθύμνην, ἐκ τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ δηζελοπλοίου «Κάσσος», προεβλήθησαν παρὰ χερσαίου ἐπιχειρηματίου, ἀγνοοῦντος φυσικὰ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, κυρίως ὅμως τὴν ψυχοσύνθεσιν τοῦ «Ἐλλήνος ναυτιλούμενου, αἱ ἔξις, λογικαὶ ἐκ πρώτης οφεώς, ἀπορίαι: 'Ἄφοι τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἐμφανίζεται τοσάτας ἀντιμετωπίζοντας δυσχερείας — ἐπασφαλιστρα, διάκρισιν σημαίας — κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν του, ἀφοῦ πληρώματα εἰδίκευμενα εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως δὲν ὑπάρχουν παρ' ἡμῖν, ἀφοῦ τέλος τιθέμενον ύπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν θ'. ἀπέλαμβαν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν εὐηγνῶν ναυπηγικῶν πιστώσεων, ποὺ ἔθεσπίσθησαν τελευταίως, διστις προετιμήθη δὲν τὸν Ἐλληνικὴ σημαία παρ'. δῆλα τὰ μειονεκτήματα ποὺ λέγεται διὰ τὸ ἐμφανίζει σήμερον εἰς ἕνα σκάφος τόσης ψηφῆλης ἀξίας;

Ίδου καὶ ἡ ἀπάντησις τοῦ κ. Ρεθύμνη, πλέον ἡ ἀρμοδίου ἐν προκειμένῳ ὑπεύθυνον νὰ ἔχῃ γνώμην: «Ἄπο λόγους, κατὰ πρῶτον, συναπιθητικούς ἀκόλουθούμενης τὴν ἔθνικήν μας σημαίαν. Οἱ ἐπιχειρηματικοὶ ὑπόλογοι μας παραμερίζονται. Υπὸ τὴν Κυανόλευκον, παλαίστες κατὰ μυρίων δυσχερεῖων, δχι μόνον τώρα, ἀλλὰ σχεδόν πάντοτε, ἀνεπτυχήμενον ἐμποροναυτικῶς. Ιεράν ἔχομεν ύποχρέων νὰ διατηρήσωμεν καὶ νὰ θελτιώσωμεν τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς θαλάσσας καὶ δχι νὰ τὴν ἔγκαταλείψωμεν πρὸ τῶν σημερινῶν δυσκόλων περιστάσεων. Διὰ τῶν νεοναυπηγήτων σκαφῶν θὰ ἀνψύσωμεν τὸ ποιοτικὸν ἐπίπεδον τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος, θὰ ἐφελκύσωμεν μείζονα τὴν ἐμπιστούσην τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, θὰ ἀγωνισθῶμεν τέλος καὶ τώρα διὰ τὴν μεγάλην, τὴν καθαυτό ἐθνικήν ύποθεσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

«Τὸ «Κάσσος» πιθανὸν νὰ ἐκέρδιζε περισσότερα, νὰ ἦτο ἀσφαλεστέρα ἐπιχείρησις ύπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. 'Άλλ' εἰνε ἀρά γε δρόθον, εἰνε δίκαιον νὰ στερήσωμεν τὴν Κυανόλευκον ἐνός τοιούτου σκάφους ἀνωτέρας κλάσεως, νὰ μὴ ἐμφανίσωμεν τὴν Ναυτιλίαν μας ἀναπτυσσομένην πρὸ τῶν ζένων ναυτιλιακῶν καὶ ἐμπορικῶν κύκλων, προσθέποντες ύπὸ στενὸν ὅλως πρίσμα τὰ ἀτομικά μας συμφέροντα; 'Η προσθήκη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἐλληνικῆς

Ναυτιλίας τῶν νεοναυπηγήτων σκαφών μας ἀντανακλᾶ εἰς τὸ σύνολον αὐτῆς. Μᾶς ὡφελεῖ ποικιλότρόπων καὶ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἄλλων, τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας πλοίων. "Ἐχομεν ἐπὶ τέλους καὶ ἡμεῖς νὰ παρατάξωμεν μερικά καλά σκάφη. Αὕτο καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς ὑποχρεώνει νὰ περιορίσουν τὴν ἔναντι τῆς σημαίας μας δυσπιστίαν τῶν.

»Ἐπειτα δολοὶ ἐλπίζουμεν, ὅτι αἱ πολιτικαὶ καὶ οἰκονομικαὶ διαταραχαὶ θὰ ἐκλεψουν ἀργά ἢ γρήγορα. Κάποτε θὰ ἐπανέλθουν οἱ λαοὶ εἰς τὰ κύριά των ἔργα, εἰς τὴν εἰδίκευσιν μὲ τὴν ὁπίαν αὐτὴ ἢ φύσις τούς ἐπροκίσσεν. "Ημεῖς οἱ "Ἐλληνες, οἱ νησιῶται καὶ παραθαλάσσιοι, πόρον ζωῆς θὰ ἀναζητῶμεν πάντα εἰς τὴν θάλασσαν. Θὰ μᾶς ἀρνηθοῦν τὸ δικαίωμα αὐτὸς; 'Ἄλλ' ἀν τέλος πρόκειται ν' ἀφανισθῶμεν ἐμποροναυτικῶς, πρὸς τὸ νὰ περισωθῇ τὸ 'Κάσος'; Αἰσιοδοξῶμεν διμως. Θὰ ὑπερινήσωμεν τάς δυσχερείας.

»Ἐχομεν ἀκόμη τὸν παράγοντα τῶν πληρωμάτων. 'Ἐχομεν μὲ αὐτὰ. Τὸν δρόμον τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας μαζὶ τὸν ἔθαδίσαμεν. Εἰργάσθημεν ἡμεῖς, αὐτοὶ, οἱ συνεργάται μας, ἐμόχθησαν. Εἶνε ἄρδε γε δικαίωμα μας τῷρα εἰς μίαν δύσκολον περίστασιν νὰ τοὺς ἐγκαταλείψωμεν; Νὰ περιορίσωμεν τάς δυνατότητας ἔξευρέσεως ἔργασίας;

»Πρέπει θεοφάνειας νὰ καταλάβουν οἱ "Ἐλληνες ναυτιλόμενοι — δολοὶ ἀνεξαιρέτως — τάς ύποχρεώσεις τῶν ἔναντι τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τὰς μεγάλας δυσκολίας ποὺ ἀντιμετωπίζουμεν. Πρέπει νὰ ἐκτιμήσουν, καθ' ὃ μέτρον τῆς ἀρμόδοξει, τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοθουλίαν καὶ νὰ συνεισφέρουν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς διατήρησεως τῶν κεκτημένων πάντα, διαθέτεις εἰς δραστηρίᾳ, εἰς φροντίδας.

»Θὰ διέπραττον δύμας ἀδικίαν πρὸς τὸν "Ἐλληνα ναυτεργάτην, τοὺς ἀξιωματικούς μας ίδια, καταστρώματος καὶ μηχανῆς, ἀν δὲν ἀνεγνώριζα τάς ύπορειας καὶ τὴν συμβολὴν τῶν εἰς τὴν ἐμποροναυτικὴν μας δημιουργίαν. Τὰ 'Ἐλληνικά πληρώματα, καλῶς διοικούμενα, σταθερῶς χειραγωγούμενα, εἰνε ἀπὸ τὰ καλύτερα τοῦ κόδου. Εἶνε φιλότιμα. 'Υπάρχουν θεοφάνειας καὶ οἱ κακοὶ ναυτεργάται, ποὺ παρεισέφρασαν εἰς τὰς τάξεις τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, λόγω τῆς διογκώσεως τῆς φορτηγοῦ χωρικότητος. Αὐτοὶ πλέον ἐπεσημάνθησαν. 'Ολίγον κατ' ὀλίγον ἔχωρίζουν τὰ πρόβατα ἀπὸ τὰ ἔριφα. 'Η πλειονότης διμως τῶν ναυτικῶν μας — τὰ ἀνώτερα στελέχη — πρέπει νὰ τὸ τονίσω, διατελούν στυλοδάτην τῶν ἐπιχειρήσεων μας. "Ἐχω ἀπτὰ ἐν προκειμένῳ παραδείγματα. Πιστεύω λ. χ. ἀκραδάντως, διτὶς ἡ συντήρησις τῶν νεοναυπηγήτων σκαφῶν θὰ εἰνε ἀρτιωτέρα εἰς τὰς χειρας τῶν 'Ἐλλήνων ναυτεργάτων, παρὰ τῶν 'Ἀγγέλων. Τρέφω στερράν τὴν ἐλπίδα, διτὶς οἱ "Ἐλληνες μηχανικοί, θὰ ἐπιδείξουν ἀπαραμīλους ικανότητας εἰς τὴν κατασύνοισιν καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Πιστεύω νὰ μὴ διαφεύγωμεν εἰς τὴν διαθεσίαν ποὺ ἔδωσα εἰς τὰ ναυτηγεῖα Donxford, διτὶς μετά ἔνα ἡ δύο ἔτη τὸ ίδικόν μας δηζελόπλοιον δὲν θὰ παραθάλλεται μὲ κανένα ἄλλο 'Αγγλικόν, τῆς αὐτῆς κατασκευῆς καὶ ἡλικίας, ἀπὸ ἀπόφεως συντήρησεως καὶ ἀπόδοσεως, τῶν μέσων τῆς προώσεως.

»Ἐργάζονται περισσότερον ἀπὸ τοὺς "Ἀγγελους συναδέλφους τῶν οἱ ίδιοι μας ναυτικοί. Καὶ μόνον τὸ γεγονός διτὶς εἰς τὰς χειρας τῶν 'Ἐλλήνων ἐπιβιώνουν τὰ πλέον παρηλίκα τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας σκάφη, εἰνε μία τρανή ἀπόδειξις. "Ισως μεταπολεμικῶς — λόγω καὶ τῆς κακῆς εἰς τὸ παρελθόν κρατικῆς παρεμβάσεως — νὰ μὴ διετήρησεν εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ ὁ "Ἐλλην ναυτεργάτης τὰς παλαιάς, τὰς πατροπαραδότους ικανότητας τῆς ναυτούσιης καὶ τῆς ἀγάπης πρὸς τὴν ἔργασίαν του. Τόσαι διμως καὶ τόσαι ἀνετράπησαν ἐν τῷ μεταξὺ παραδοσίες καὶ πεποιθήσεις εἰς δόλκηρον τὸν Κόδουν, τόσαις ἀνελίξεις εἴδουμεν ἀναπτυσσομένας, ὥστε τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν πρὸς ἄλλας σημαίας καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν 'Αγγλικήν, πρέπει νὰ είμεθα εύχαριστημένοι.

»Ἐχομεν εύτυχῶς τοὺς συνεργάτας μας: τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς μηχανικούς. Μὲ αὐτοὺς θὰ προσπάθησωμεν νὰ διεξέλθωμεν καὶ τὰς τωρινὰς δυσχερείας. Συνεπικουρούμενος καὶ τοῦ Κράτους, τοῦ ίδιατέραν τῷρα καταβάλλοντος φροντίδα διὰ τὴν ρύθμισιν ὀρισμένων διοικητικῶν ζητημάτων τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἐλπίζω νὰ κερδίσωμεν τὴν μάχην. "Ισως καὶ πάλιν αἱ περι-

στάσεις, διὰ ποτὸς μηχανῆς θεός τῆς Ναυτιλίας μας, νὰ μᾶς θοηθήσουν.

Απεδώσαμεν δισσον τὸ δυνατὸν πιστότερον τούς λόγους τοῦ κ. Ρεθύμνην. Παρὰ τὸν ίδιωτικὸν χαρακτῆρα τῆς ουζητήσεως, ἐθεωρήσαμεν οκόπιμον νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὰς στήλας αὐτὰς τὰ κυριώτερά της σημεῖα. 'Η πίστις κυρίως ἐπὶ τὸ μέλλον, ἡ οθεναρά ἀντιμετώπισις τῶν δυσχερεῶν καὶ ἡ πανηγυρικὴ ἀναγνώρισις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ἐλληνος ναυτιλού ήξιζαν νὰ τύχουν τῆς εύρυτέρας δυνατῆς δημιουργίας. Μᾶς παρηγοροῦν οἱ λόγοι τοῦ κ. Ρεθύμνην. Μᾶς υποχρεώνουν αἰσιοδόξως νὰ προσθέλεπωμεν τὸ μέλλον, παρὰ τὰ δύσκολα καὶ μεγάλα προθλήματα ποὺ ἔγειρονται εἰς τὸν δρόμον τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Η ἐνδιαίτησις τῶν πληρωμάτων

Ίδιατέρας πρέπει νὰ τύχουν καὶ παρ' ήμιν προσοχῆς αἱ υποδείξεις τῆς συσταθείσης ἐν 'Λαγγίᾳ μικτῆς — ἔξι ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν — ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ὑγιεινὴν καὶ τὴν καθαριότητα τῶν διαμερισμάτων τοῦ κατωτέρου πληρώματος ἐπὶ τὸν Ἀγγλικῶν πλοίων. 'Ηδη — ως γράφουμεν εἰς ἄλλην σειλίδα — τὰ συμπεράσματα εἰς ἀκτέλην διελέγεται τοῦ ζητήματος τῆς διποσθήποτε ἀνέτου ἐνδιαίτησεως τῶν "Ἀγγελων ναυτεργατῶν υιοθετήθησαν παρὰ τοῦ 'National Maritime Board' καὶ τίθενται ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιούλου εἰς ἐφαρμογὴν, ὑπὸ τύπων συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν δρυγανώσεων. Σημειώτεον, διτὶ δέν πρόκειται περὶ μέτρων ἐπιθερυντικῶν τῆς πλοιοκτησίας, διότι ἡ πρωταρχικὴ θάσις αὐτῶν ἀναφέρεται εἰς τὸν προσωπικὸν παράγοντα διὰ τὴν τήρησιν τῆς καθαριότητος. Καθιεροῦται μόνον ἡ υποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου διπάς παρέχῃ ἐν ἐπαρκείᾳ τὰς κλινοστρωμάτων καὶ τὰς κλινοσκεπάσματα, διπάς μὴ παραλείπεται η τακτικὴ ἐλαιοθαφή τῶν διαμερισμάτων τῶν πληρωμάτων καὶ τέλος διπάς κατασκευασθοῦν, διτὶ δέν υπάρχουν, ἐρμάρια διὰ τὸν ίματισμὸν τῶν ναυτεργατῶν. Αὐτά δισσον ἀφορᾶ τὴν πλοιοκτησίαν.

Εἰς τοὺς πλοιάρχους ἔξι, ἀλλου ἐπιθέλλεται διελεγχος τῆς καθαριότητος καὶ παρέχεται τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιβολῆς προστίμων εἰς τοὺς παραθάτας τῶν σχετικῶν κανονισμῶν. 'Έκ παραλλήλου τὰ πληρώματα ἀναλαμβάνουν ρητὰς υποχρέωσεις, καταχωρούμενας εἰς τὴν σύμβασιν ναυτολογίας, διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ίδιων τῶν διαμερισμάτων καθαρῶν, εύπροσθώπων, νοικοκυρεμένων.

Θὰ ἡδύναντο, πιστεύομεν, εύχερῶς καὶ μὲ ἐλαχίστην διπάνην τοῦ πλοίου νὰ ἐφαρμοσθῶν καὶ εἰς τὰ 'Ἐλληνικά σκάφη τὰ ἀνωτέρω μέτρα. Εἰς ἔνα μόνον σημεῖον διατηροῦμεν ἐπιφυλάξεις τινάς. Διερωτώμεθα δὲν καὶ κατὰ πόσον θὰ συμβάλλουν αὐτοὶ οἱ ναυτεργάται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν των. 'Η διατήρησις τῆς καθαριότητος ἀπότελεται τῷ διητηροῦντα τὸν διαστημάτων διατημένων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ νὰ παράσχῃ ὁ ἐφοπλιστὴς τὰς κλινοστρωμάτων, τὰ σκεπάσματα καὶ τὸν λοιπὸν ίματισμὸν τῶν διαμερισμάτων εἰνε ζητηματικά ἐπὶ τέλους διλίγων δεκάδων λιρῶν. Τὸ νὰ διενεργῆται ὁ τακτικὸς ἐλαιοχρωματισμὸς εἰνε υποχρέωσις τοῦ πλοιού. 'Η διατήρησις διμως τῶν διαμερισμάτων καθαρῶν, η συντηρησις τοῦ ίματισμοῦ καὶ τῶν ὑδραυλικῶν ἐγκαταστάσεων ἐξαρτᾶται κατὰ πρῶτον λόγον ἀπὸ τὰ πληρώματα. 'Η πρέπει νὰ καταστῇ εἰς τὸν ναυτεργάτην συνειδητή η ἀνάγκη τῆς καθαριότητος, χάριν αὐτῆς τῆς υγείας του ἡ πρέπει νὰ ἐπιθελθοῦν τὰ μέτρα διά νόμου, διὰ τὸν ύπο μελέτην ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ, ἀφιεμένης τῆς πρωτοθουλίας εἰς τὸν πλοιαρχὸν διὰ τὴν ἐπιβολὴν ἀναλόγων κυρώσεων.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ησοχολήθησαν καὶ ἀλλοτε διὰ παραδοσίας διὰ τὸ ζητήμα τῆς υγιεινῆς ἐνδιαίτησεως τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων. 'Υπεδείξαμεν μέτρα παρεμφερῆ πρὸς τὰ τεθέντα ήδη ἐν ἐφαρμογῇ εἰς τὰ 'Ἀγγελικά σκάφη, τὴν ἀδιαφορίαν διμως συντηρούμενας ἀπὸ μέρους ὀλων τῶν ἐνδιαφερούμενων. Καὶ δὲν μὲν ὁ ἀνθρακεύς καὶ ὁ θερμαστής δὲν ἔχουν ἀποκτῆσει ἀκόμη συναθησησιν τῶν υποχρέωσεων τῶν ἔναντι τῆς υγείας των, δὲν πρέπει διηγώτερον νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ ἐφοπλιστὴς διὰ τὴν καλὴν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου του ἐνδιαίτησιν.

Οφειλομεν δυστυχῶς νὰ διμολογήσωμεν, διτὶ ἀπὸ τὴν ἀντιληψιν αὐτὴν δὲν διακατέχονται δολοὶ οἱ ἐφοπλισταί, κυρίως διμως δολοὶ οἱ πλοιαρχοί, εἰς τοὺς διπάους ἐμπίπτει ἀκέραια καὶ ἡ εύ-

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELENIC LINES LIMITED)

**Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ 'Ελλάδος
δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ-ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ-ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.**

'Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά δι' Αγγλίαν, Σκανδιναվίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἑσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθειαν φορτωτικῶν.

**Απευθυντέον: Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Έταιρίας
Μέγαρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλ. 44.005**

Καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Έταιρίας

Θύνη διά τὴν ἀχαρακτήριστον «κακομοιριάν» ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὰ διαιμερίσματα τοῦ πληρώματος, εἰς τὸν ἴματοιμόν, τὰ ἐπιτραπέζια καὶ μαγειρικὰ σκεύη καὶ γενικῶς εἰς τὰ ἔφόδια τὰ ἀναφρόδιμα εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργαζομένων. Δὲν πρόκειται θέβασις νὰ συναντήσῃ τις τὴν ἀθλιότητα αὐτὴν εἰς δῆλα τὰ σκάφη. 'Εκεὶ δηὖτε ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ὁ πλοιάρχος ἔχουν συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν καὶ τὰς ὑποχρεώσεις αὐτὰς ἐκπληροῦν μὲ κάποιαν πολιτισμένην, ἀνθρωπιστικὴν ἀντίληψιν, τὰ πάντα εἶναι ἀφθονα, καθαρά, νοικοκυρευμένα. Υψηλά, ἐπιτραπέζια σκεύη, ἰματισμός, δῆλα εἶναι εἰς τὴν θέσιν των. Τούναντίον ἡ ἔκδηλος καθίστασαι εἰς τὸν ἐπισκέπτην τῶν ὑπὸ τὴν διασχείρισιν των πλοίων. 'Ημεῖς, τούλαχιστον, γνωρίζοντες καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα, τολμῶμεν νὰ προεξοφλήσωμεν τὴν κατάστασιν δῆλος ἐκάστου πλοίου, ἀναλόγως τοῦ ὄνδρατος ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου του.

Καὶ δῆμως δίλιγη καλὴ θέλησις χρειάζεται καὶ δαπάνη δίλιγων λιρῶν διά τὸν ἐφοδιασμὸν τοῦ πλοίου μὲ δικάιον νὰ θεραπεύσῃ στοιχειώδεις ἀπάτησεις εὑπρεπείας καὶ καθαριότης.

Οἱ Νόμοι καὶ οἱ κανονισμοὶ δὲν εἶναι ἀρκετοὶ νὰ ὑποκαταστήσουν τὴν καλὴν θέλησιν. "Ολα αὐτὰ τὰ ζητήματα, τὰ ἀνατιλούμενα εἰς τὴν ἀνέτον — δύον εἶναι ἐφικτή — ἐνδιαίτησιν τῶν ναυκαὶ τοῦ πλοιάρχου — τοῦ δευτέρου κυρίων — καὶ ἀπὸ τὴν πρωσπικὴν συμβολῆν καθε ναυτεργάτου. Οἱ κανονισμοὶ θὰ ὑποθήσουν τὴν προσπάθειαν, εἰς τοὺς ἀμέσους δῆμως ἐνδιαφερομένους — τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ναυτιλούμενους — ἐναπόκειται ἡ ἐπιτυχία μιᾶς ἀνωτέρας πράγματος ἐπιδιώξεως, ητὶς προώρισται νὰ ἔξυψωσῃ τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς καὶ τοῦ πολιτισμοῦ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Νὰ σταματήσῃ τὸ δουλεμπόριον

Αὐτὴ ἐπὶ τέλους ή σκανδαλώδης, ἡ στιγματίζουσα τὸν σημερινὸν πολιτισμὸν μεταφορὰ τῶν 'Ἐθραίων εἰς τὰ Παλαιστινιακά παράλια καὶ ρός εἶναι πλέον νὰ σταματήσῃ, δι' ὅτι ἀφορᾶ ἡμᾶς τοὺς 'Ἑλληνας. Εἶναι ἀλληλές δητὶ τὸ Κράτος ἐν προκειμένῳ ἀκέραιον ἐξεπλήρωσε τὸ καθῆκόν του. 'Απηγόρευσε τὴν δι' Ἑλληνινὰ ναυτολογηθῶν ἐπὶ ξένων σκαφῶν — Παναμαϊκῶν — προτιθεμένων νὰ ἀναλάβουν τὰ ὑποπτα πρὸς τὴν Παλαιστίνην ταξίδια. 'Αλλὰ παρὰ τοὺς ἐπιθληθέντας περιορισμούς τὸ δουλεμπόριον αὐτὸν — περὶ δουλευτορίου πρόκειται — συνεχίζεται ὑπὸ δραματικούς πράγματος συνθῆκας. Εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτὰς δὲν συμμετέχουν πλέον 'Ἑλληνικά σκάφη — πλὴν ἐνὸς ναυλωθέντος πρὸ πολλῶν μηνῶν — ἀλλὰ Παναμαϊκά 'Ἑλληνικῶν σύμων συμπλοιοκτήσιας. Οὕτως ἐπὶ μικρῶν φορτηγῶν, ἀκόμη καὶ ρυμουλκῶν, στοιχάζονται ἐκατοντάδες 'Ἐθραίων διὰ νὰ μεταφερθῶν εἰς τὰ Παλαιστινιακά παράλια, ὅποθεν διὰ θεντρινού ή δι' οἰσοδήποτες ἀπόλλου μέσου ἐπιδιώκεται ἡ ἀποθίσσαις των εἰς ἐρημικήν τινα ἀκτὴν τῆς Παλαιστίνης. Καὶ ἐφ' δύον τὸ ταξίδιον τῶν 8 ή 10 ημερῶν, ἀπὸ τὸ Σούσακ ἡ τὴν Κωνσταντζαν, θὰ διεκήγετο δημάρως καὶ θὰ ἦνεχοντο τὴν ἀποθίσσαιν αἱ ἀρχαὶ τῆς Παλαιστίνης. Θὰ περιέσωσαν τοὺς πανταχόν τοὺς διακομένους 'Ἐθραίους. Τὰ πράγματα δῆμως, τώρα, τελευταίως, ἀλλοίαν προσέλαθον μορφήν.

Αἱ Ἀγγλικαὶ ἀρχαὶ ἀγρύπνως ἐπιτηροῦν τὰ παράλια τῆς Κανονικὸν διαβατῆριον. Δεδομένου δὲ δητὶ κατάσχεται ἀμεταπλοίαρχος φυλακίζεται, ἡ ἀποθίσσαις ἀποτελεῖ πλέον τὸλμημα, τὸ δηοῖον δὲν ἐπεχείρησαν τὰ κατὰ τοὺς τελευταίους, μῆνας παραλαβόντα 'Ἐθραίους σκάφη. 'Απὸ τὸ σημεῖον δ' αὐτὸν ἀρχίζει καὶ ἡ τραγωδία τῶν ἀτυχῶν αὐτῶν ἀποδιοπομπαίων. Νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀφετηρίας δὲν ἡμποροῦν, διότι ἀπαγορεύεται ἀπὸ τὰς ἔκει ἀρχαῖς. Νὰ διαπεραωθοῦν εἰς τὴν Παλαιστίνην ἐπίσης. Νὰ ἀποθισθοῦν εἰς ἄλλον λιμένα εἶναι ἀδύνατον, διότι

καμμία χώρα δὲν τοὺς δέχεται καὶ οὕτω στερούμενοι ἐπὶ τοῦ πλοίου, τοῦ προορισμὸν ἔχοντος νὰ μεταφέρῃ φορτία εἰς χῦμα, καὶ τῶν στοιχειωδεστέρων μέσων ἐνδιαίτησεως, ἐκτεθειμένοι εἰς τὸν θερινὸν καύσωνα παραμένουν εἰς τὰ κύτη ύπο τὸ σιδηρούν κατάστρωμα τῶν μικρῶν αὐτῶν φορτηγῶν, τῶν ὅποιων ἡ προσέγγισις ἀκόμη εἰς λιμένα τινὰ πρὸς παραλαβὴν ὑδατος καὶ τροφίμων δὲν ἐπιτρέπεται.

Μᾶς διηγοῦνται, δητὶ ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν πολλοὶ παρεφόρησαν, ἀλλοὶ ητοκτόνησαν καὶ ἀλλοὶ ἀπέθανον ἀπὸ τὰς στερήσεις καὶ τὰς κακουχίας. Μολυσματικοὶ νόσοι ἐσημειώθησαν καὶ οἱ ἀσθενήσαντες ἐρρίφθησαν εἰς τὴν θάλασσαν, ἐν ἐνὶ λόγῳ πρόκειται περὶ ζωτανήσας τραγωδίας, ἡ περιγραφὴ τῆς δοπίας, καὶ ἡ ὀχροτέρα ἀκόμη, τὴν φρίκην προκαλεῖ. Λέγεται, δητὶ ὁ πλοιοκτῆτης ἐνὸς τοιούτου σκάφους ἔφθασεν εἰς τὸ σημεῖον νὰ διατάξῃ τὸν πλοιάρχον νὰ ρίψῃ τὸ πλοῖον εἰς τὴν ξηράν διὰ ἀπαλλαγῆς πρὸς παραμένουν φορτίου του. "Ἄλλο φορτηγὸν περιπλανάται ἡδη ἐπὶ μῆνας ἀνά τὰς 'Ἑλληνικάς θαλάσσας, χωρὶς κακμίαν διέξοδον. Τίτον συνελθοῦ ἡδη ἀπὸ τὰς ἀρχαὶ τῆς Παλαιστίνης. Τὸ πλοῖον κατεσχέθη καὶ ὁ πλοιάρχος εύρισκεται εἰς τὰς φυλακάς.

Τάς μεταφοράς θεοβαίως αὐτὰς δὲν διενεργοῦν μόνον "Ἑλληνες. Πλεῖστοι δέσσοι ξένοι δισφρανθέντες τὸ δίνομον κέρδος ἔχουν Αναμικήθη εἰς τὴν δῆλην ὑπόθεσιν. Τὰ σκάφη δὲν φέρουν σημάσιας Μεσογειακῶν ἡ ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν. Φέρουν συνήθως τὴν Παναμαϊκήν, ητὶς ἐν προκειμένῳ εἶναι ἀσύδοτος. "Αν δῆμως ληλύπτει ἀπόλων τοὺς πραγματικοὺς πλοιοκτήτας, εὔκολον εἶναι νὰ διακριθῶθῇ εἰς ποιός αὐτὸν τὰ σκάφη καὶ ποιοὶ εἰς αὐτῶν εἶνε νὰ 'Ἑλληνες. Αύτοὺς θὰ ἡδύναντο αἱ 'Ἑλληνικαὶ ἀρχαὶ νὰ καλέσῃς διασύροντες τὸ 'Ἑλληνικὸν δίνομα καὶ ἐμφανίζοντες τοὺς Ελληνας διασύροντες τὸ ιδίωμα τοῦ προτελεί τὸ πλοῖον μέσον διαφράγματος πρόξεις. 'Η Παναμαϊκή ἀποτελεῖ ἀπλούν μέσον διαφυγῆς ἐκ τῶν ἐπιθληθέντων παρὰ τὸν Κράτους περιορισμῶν, δὲν προλαμβάνει δῆμως καὶ τὸ στίγμα κατά τῶν 'Ἑλλήνων ναυτικῶν. "Ολοὶ γνωρίζουν, παρὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας, δητὶ πρόκειται περὶ 'Ἑλληνικῶν πλοίων. "Ας μᾶς λείψουν κέρδη, καὶ θλιβεράν τὴν προέλευσιν.

Αἱ ἀσφαλίσεις τῶν ἐπὶ σκαφῶν κινδύνων

Δι' δέσσοις ἀκόμη ἐμφανίζονται ἐπιμένοντες, δητὶ οἱ ἐπὶ σκαφῶν τὴν κάτωθι χαρακτηριστικὴν περίπτωσιν τῆς 'Ἑλληνικῆς, τῆς ημοναδικῆς παρ', ἡμῖν ἑταῖρίας τακτικῶν γραμμῶν. Δέν εἶναι ἡ μόνη ἀπόδειξις που κατέχομεν περὶ τῶν καλῶν, τῶν ἀπολύτων ικανοποιητικῶν ἀποτελεομάτων τῶν σκαφαλίσεων τῆς 'Ἑλληνικῆς σημαίας κατά τὰ τελευταῖα ἔτη, οἱ περὶ τὴν 'Ἑλληνικήν δῆμως ἀπτηκριθῶμένοι ἀριθμοὶ περιτράνων καταδεικνύουν τὸ ἀδικον πού προσγίνεται εἰς τὴν Ναυτιλίαν μᾶς ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν. 'Ἐπιθαρόντων τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν 'Ἑλληνικῶν πλοίων διέρρευσεν τὸν οὐρανός, ἀφ' διορύγανος, ἐνῷ τὰ πάντα πείθουν, δητὶ κέρδος καὶ οὐχὶ ζημίαν ἀποκομίζουν οἱ underwriters ἀπὸ τὴν ἀσφαλίσιαν τῶν σκαφῶν μᾶς. Οὗτως, ἀφ' διορύγανος, ἐνῷ τὸν λονδίνῳ ἀσφαλίστρων, ἐνῷ τὸν 1935, κατεβλήθη εἰς τὸν λονδίνῳ ἀσφαλίστρων τὸν £ 24,759. 'Ἐκ τούτων δέοντων νὰ ἐκπεσθοῦν £ 400, ἔξι ἐπιστραφέντων ἀσφαλίστρων, λόγω παροπλοιοῦ σκαφῶν τῆς ἑταῖρίας. Κατά τὸ τετραετές αὐτὸν διάστημα ἐπλήρωθησαν δι' ἀποζημιώσεις £ 1029, ὑπάρχει δὲ ἐκκρεμῆς ἀπαίτησις £ 200. 'Απεκδύσαντας συνεπῶς οἱ ἀσφαλίστροι ἀπὸ μόνον τὰ σκάφη τῆς 'Ἑλληνικῆς κέρδη ἐκ £ 23.129, ητοι τὸ 95% τῶν ἀσφαλίστρων. Παρὰ τούτα εἰς οὐδεμίαν ἔστερξαν οὗτοι μείσων τῶν ἀσφαλίστρων καὶ ὑπερέρωσαν τὴν 'Ἑλληνικήν νὰ ἀνανεώσῃ τὴν ἀσφαλίσιον τῶν σκαφῶν τῆς ὑπὸ τοὺς οὐρανούς τοῦ 1938. Σχόλια καὶ συμπεράσματα δέν πιστεύουμεν, δητὶ ὑπερχώσαται. Εύτυχῶς, δητὶ ὁ εὐρισκόμενος εἰς λονδίνον κ. 'Υφιτουργός τῆς Ναυτιλίας ἔχει ὑπ' ὄψιν του καὶ τοὺς ἀνωτέρω όριμούς. Εἰς δεδομένην περίστασιν θὰ τοὺς μεταχειρισθῇ, ύπεραμνύμενος τῆς ἀσφαλιστικῆς ὑπόθεσεως τῆς Ναυτιλίας μᾶς. "Αν μάλιστα θελήσουν τὰ 'Ἑλληνικά Γραφεῖα τοῦ λονδίνου νὰ παράσχουν γενικώτερα στατιστικὰ δεδομένα, ὅπως τὸ ἐπραξεν ἡ 'Ἑλληνική, εἰμεθα πεπιστούμενοι, δητὶ ἀναπολύγονοι θὰ μείνουν οἱ ἀσφαλίστροι διὰ τὴν κακομεταχείρισιν τῆς σημαίας μᾶς. Θὰ αναγνωρίσουν, δητὶ ἡ 'Ἑλληνική Ναυτιλία, ἡ μόνη ἀνοργάνωτος άσφαλιστικῶν, καλεῖται καὶ πληρώνει δχι τὰς ιδικάς της ζημίας, ἀλλὰ τὰς ζημίας τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰς πυρκαϊάς του 'L' Atlanticus, τοῦ 'Paris' καὶ ἄλλων μὲ ὑπέρογκο ποσά ἀσφαλισμέ-

**BRISTOL
AVONMOUTH-PORTISHEAD-SHARPNESS
R. & J. H. REA, LTD.
28, BALDWIN STREET, BRISTOL.
Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol**

'Ιδιοκτήται ρυμουλκῶν

**Προμηθευταὶ μπῶνκερς
Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

**KENTRIKA GRAFEIA:
CORY BUILDINGS-Fenchurch Street
LONDON E.C.3
EN ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩ ΜΕ ΤΟΥΣ K.K.
WM CORY & SON, LTD**

**VINKE & CO
AGENTS FOR REGULAR LINES
SHIP OWNERS - SHIPBROKERS
ROTTERDAM
Teleg. Address : VINKECO
AMSTERDAM
ANTWERP**

Τὸ ἔργον τῆς «Ἑλληνικῆς»

‘Αλλ’ ένῳ τά τόσον καλά ἀποτελέσματα τῶν κινδύνων ἐπὶ σκαφῶν τῆς ‘Ελληνικῆς’ δὲν ἔπεισαν τοὺς ἀσφαλιστάς διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν ἀσφαλίστρων, ἀντιθέτως αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἑταρίαι πάσης ἔθνους καὶ αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν Λόδως ἔχουν πρὸ πολλοῦ ἔξομοιώσει τὴν ‘Ελληνικήν’ ὡς πρὸ τὴν ἀσφάλισιν τῶν δι’ αὐτῆς κομιζομένων ἐμπορευμάτων μὲν τάς ἄλλας, τας μακράν ἔχουσας τὴν ζωὴν ἑταρίας τακτικῶν γραμμῶν. ‘Ελλαστικαὶ εἰσπράττουσας τὸν ἀσφαλίστρα φορτίων, ἐφαρμόζουσαι τὸ τιμολόγιον τῶν *liner terms*.

Επιθυμῶν μάλιστα ὁ κ. Καλλιμανόπουλος νὰ διευκολύνῃ τοὺς φορτωτάς τῆς «Ἐλληνικῆς» καὶ πρὸς ἀποφυγὴν κάθε ἐπιβαρύνοεώς των ἀπό τυχούσαν ἀπαίτησιν πράκτορός τινος ἀσφαλείας δι᾽ ἀσφάλιστρα ὑψηλότερα, συνήψεν ἐν Λοιδίνῳ μὲ τοὺς ἀσφαλιστάς τῶν Λούδης ἢ ἀνοικτὸν ουμβόλαιον διὰ ποσὸν 15 χιλ. λιρῶν, θάσσει τοῦ διόπιού δύνανται νὰ καλυφθοῦν ἐμπορεύματα μεταφέροντες διὰ τῶν πλοιών γνωστῆς τῆς «Ἐλληνικῆς».

τομέαν εις των πιονών γραμμών της «liner terms».

Τόσο ουμέδλαιον τούτο τηρώς καθορίζει, διτι τα ἀσφάλιστρα δὲν ήμποροῦν νά είνει άνωτερα τῶν «liner terms» διά παντὸς εἰδούς φορτία, τὰ δόπια ἔξουσιοδοτοῦνται παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν Δαΐδις, νά ἀσφαλήζουν αἱ Hellenic Lines ή ὁ κ. Καλλιμανόπουλος.

Λούδος σα ασφαλίζουν από πειραιών ή από την κατάσταση της οικονομίας.
Όφειλουμεν όμως να διολογήσωμεν, διτη την τοιαύτην εκτίμησην της ασφαλιστικής άγοράς δέν κατέκτησεν ή «Ελληνική» χωρίς θυσίας και ένδελεχη προσπάθειαν. Ή καλή μεταχείρισις των φορτίων, ή παράδοσις αυτών εις άριστην κατάστασιν, ή φροντίς αποφυγής κάθε ζημίας και της έλλαστης — προκειμένου μάλιστα περι εύπαθων έμπορευμάτων — ήσαν αι διασκοτικοί του κ. Καλλιμανούποντος έπιδιώξεις. «Ανευ αὐτῶν, ἀμφιθόλον είνε ἀν θά ήδυνατο νό διατηρηση και τας γραμμάς της ή «Ελληνική», περισφιγγομένη πανταχόθεν από τὸν ἀπηνὴ ουναγωνισμὸν τῶν ἀνταγωνιστῶν της.

Πρό μηνών τά σκάφη τής «Ελληνικής» έπετυχαν διά πρώτην φοράν ν' ἀναλάβουν τὴν μεταφοράν ὑπερεκατὸν χιλιάδων κιβωτίων ἐσπεριδοειδῶν ἐκ Γιάφας δι' Ἀγγλίαν. Εἰς ἀρίστον ταρεθόδησαν κατάστασιν ὅλαις αἱ παραληφθεῖσαι μερίδες, αἱ δὲ διεξαχθεῖσαι τόδον εἰς Χούλη, ὅσον καὶ εἰς Λονδίνον πραγματογνωμοσύναι διεπιστώσαν τὸ γεγονός τοῦτο. Γράφουν σχετικῶς εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν οἱ ἐν Λονδίνῳ κ. κ. Bartlett, Son & Partners, ναυτικοὶ ἐπιθεωρηταὶ ἐπισκεφθέντες τὸ φορτίον τοῦ ἀτμοπλοίου «Ἐλλάς»: «Τὸ φορτίον ἦτο καλῶς καὶ ἐπιμελῶς ἐστοιχαγμένον συμφόνων πρὸς τοὺς περὶ νωπῶν ὄπωρων κανονισμούς, ἀσκηθείσις πάστις, τῆς ἐπιβαλλομένης καὶ δυνατῆς φροντίδος διά τὴν καλήν του συντηρησιν κατά τὸ ταξίδιον καὶ ἵνα τοῦτο μεταφερθῇ καὶ παραδοθῇ εἰς τὸν προορισμὸν τούς εἰς οἷαν κατάστασιν ἔτελει κατά τὴν φόρτωσιν». Ἀξιοσημείωτος εἶνε ἡ παρατήρησις τῶν πραγματογνωμόνων διά τὸν ἀερισμὸν τῶν κυτῶν. Ἀναφέρουν, διτὶ: «Οἱ ἄρη ἐλευθέρως εἰσήρχετο εἰς ὅλα τὰ κύτη, ἥλεκτρικοὶ δὲ ἀνεμιστῆρες ἐλεύθουργοι ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν». Πράγματι ὅλα τὰ σκάφη τῆς «Ἐλληνικῆς» ἔχουν ἐφοδιασθῆ δι' ἰσχυρῶν ἥλεκτρικῶν ἀνεμιστήρων τοποθετημένων εἰς τὰ κύτη διά τὸν καλὸν ἀερισμὸν τῶν εὔπαθῶν φορτίων.

Παρακολουθούντες έγγύτατα την σταδιοδρομίαν της «Ελληνικής» ιδιαίτέραν αισθανόμεθα ίκανοποίησιν διά τάς κατακτήσεις της. «Οσημέραι τὸ ἔργον αὐτῆς εύδοοῦται. Πολλαὶ καὶ μεγάλαι αἱ ἀντιμετωπίζουμεναι δυσχέρειαι, θά κατισχύσῃ ὅμιας αὐτῶν. Η προσπάθεια πάντως τῆς δημιουργίας Ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀπέτελει καὶ ἀπότελει μίαν ἀνάγκην διά την Ναυτιλίαν καὶ τὸν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας. Τὴν προσπάθειαν αὐτήν, ήτις τόσον καρποφόρως ἔξελίσσεται χάρις εἰς τὴν «Ἐλληνικήν», δόμει λοιμεν δόλοι μὲ συμπάθειαν νὰ περιβάλωμεν, νὰ τὴν στριέψωμεν.

'Αλλ' ἀσχολούμενοι καὶ πάλιν περὶ τοῦ ἔργου τῆς «Ελληνικῆς» — αἱ στήλαι αὐταὶ θεωροῦν τούτῳ ύποχρέωσιν των — μὲ λύπην μας διαπιστώνομεν ἔξ σων πληροφοριῶν κατέχομεν, τὸ δισπλέματα φεύγει ἐντείνομενή ή εἰς βάρος των Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς διάλκρισις σημαῖας ἀπό μέρους τῶν τε εἰσαγωγικῶν καὶ ἔξαγωγικῶν τῆς Γερμανίας δρυγανώσεων.

Παντοειδεῖς καταβάλλονται προσπάθειαι, πιέσεις, ἀκόμη ἐπὶ τῶν ξένων φορτωτῶν ἐνασκοῦνται, ἵνα διαφυλαχθοῦν ὅλαι αἱ πρὸς τὴν Γερμανίαν καὶ ἔκειθεν διεγαγόμεναι μεταφοραι ὑπὲρ τῶν Γερ-

μανικῶν πλοίων. Δέν λαμβάνεται κάν ύπ' ὅψιν, δι τὸν ἀναφάρετον δικαίωμα, ἀνεγνωρισμένον διὰ τῶν ἐμπορικῶν ουμβάσεων, ἔχουν καὶ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη νά συμμετάσχουν ἐν τινὶ μέτρῳ εἰς τὴν ἐθνικήν, τὴν ἴδικήν μας τούλαχιστον, μεταφορικήν κίνησιν.

Αν η θιλερά αυτή κατασταίς τού ἀποκλεισμοῦ, ή τόσον ἐπιζημία διὰ τὰ ναυτιλιακά και γενικώτερον τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας τὰ ουμφέροντα, ήθελε συνεχισθῆ, πιθανὸν ἡ «Ἐλληνικὴ», μία ιδιωτικὴ ἐπιχείρησις, νά μη θωστάσῃ εἰς τὸν συνηπισμένον και οὕτως ὀργανωμένον τὴν αὐτῆς ἀνταγωνισμόν. Ακριθῶς δόμως χάριν τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν ποὺ προσφέρει εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας ἡ μοναδικὴ πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην Ἐλληνικὴ γραμμὴ, ἐπιβάλλεται νά ἀπαλλάξωμεν τὸ ἔργον τῆς τῶν ἐγειρομένων ἐμποδίων.

Είμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ὁ κ. Τζίφος, μὲ τὴν θέρμην ποὺ τὸν διακρίνει, ἔνεστερνίσθη τὴν ὑπόθεσιν τῆς «Ἐλληνικῆς» καὶ ἀνέλαβεν αὐτὸς τὴν προτοθουλίαν τῆς προαστίσεως τῶν δικαίων ἐπιδιώξεων τῆς, ἐπιδιώξεων ποὺ ἀνάφερονται εἰς αὐτὴν τὴν ἐμποροναυτικὴν μας ἀνάπτυξιν.

Συγκεκριμένως είς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τῆς ἐνασκουμένης διακρίσεως σημαίας παρά τῶν Γερμανικῶν ἐμπορικῶν ὀργανισμῶν ἡ μόνη καθ' ήματς ἐνδεικνυομένη θεραπεία θάτὶ ἥτοι ἡ ἀκόλουθος: Εἰς τὴν μέλλουσαν προσεχεῖς νάνανεωθήσαι σύμβασιν ἀνταλλαγῆς μετά τῆς Γερμανίας νάνα καθορισθῆ, διτὶ αἱ ἄξιαι τῶν ἀκατέρωθεν ἐμπορευμάτων δέον νάνα εἰλε φόμπῃ τοιφ, ὡς ἄλλως ετε καὶ εἰς πᾶσαν σχετικὴν σύμβασιν προβλέπεται.

Εἰς τὴν ἡδη ἐν ισχύι σύμβασιν ἔχει ἀποσιωπηθῆν τὸ σημεῖον τοῦτο καὶ οὕτως οἱ Γερμανοί ἔξαγωγεις τὰ μὲν ἐκ Γερμανίας εἶδον προφέρουσι ταῖς Ἐλληνικοῖς λιμέναις διὸ δὲ τὰ ἑκεῖθνα ζητοῦνται προσφοραὶ φόμπῃ Ἐλληνικοῖς λιμέναις, ώστε καὶ ἐπ' αὐτῶν νά εἰναι δυνατή ἡ ἐπιθόλη εἰς τοὺς "Ἐλληνας φορτωτάς τοῦ σκάφους τῆς ἀρεοκείας τῶν Γερμανῶν παραληπτῶν.

Τό «Fairplay» είς τό τελευταίον τεῦχός του γράφει σχετικῶς μὲ τὴν ἐν Γερμανίᾳ ἐνασκουμένην διάκρισιν οημαίας τά ἔξης: «Η Γερμανική Κυθέρηνος είνε πάντως ἀμίμητος εἰς τὰς κεθόδους ποὺ μετέρχεται, ἵνα ἔξαφαλίζῃ ἐργασίαν διὰ τούς ὑπήκουους τῆς. Τελευταῖς π. χ. εἰσήχθησαν εἰς Γερμανίαν ποστότητες τινες ἐσπεριδοειδῶν ἐκ Γάιφφας, ἔξεπληγε δὲ τοὺς ἔξαγωγεις, δόσους ἔξ αὐτῶν ἦσαν Ἐβραίοι, διότι ἐπλήρωσεν αὐτοὺς μὲ εἰδικά Μάρκα ἐπονομαζόμενα «Μάρκα ἐσπεριδοειδῶν». Ἐπληροφορήθησαν ὅμως οἱ κάτοχοι, διτι τὰ Μάρκα αὐτά ἡμποροῦν νά χρηματοποιηθοῦν μόνον διὰ τὴν πληρωμὴν ναύλων ἐπὶ φορτίων μεταφερομένων διὰ Γερμανικῶν πλοίων. Δὲν γυαρίζομεν — ἐπιλέγει τὸ «Fairplay» — ἂν τελικῶς θά ἀποσθῇ ἐπιτυχῆς ὁ τρόπος οὗτος διὰ τὴν αὔξησιν τῶν φορτίων τῶν Γερμανικῶν σκαφῶν, ἀσφαλῶς ὅμως είνε πρωτότυπος ἡ μέθοδος».

"Έκ τῶν ἀνωτέρω, ἀλλά καὶ ἔξ ἄλλων πληροφοριῶν διαπι-
στοῦται, ὅτι ἡ προνομιακὴ διαφύλαξις ὑπέρ τῆς ἔθνικῆς τῆς ναυτι-
λίας τοῦ συνόλου τῆς Γερμανικῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἀποτελεῖ
πλέον διὰ τὴν Γερμανίαν ἐπιδίωμαν σταθεράν, ἥτις καὶ τείνει εἰς
τὸ νὰ ἔκποτίσῃ κάθε ξένην σημαίαν ἀπό τάς Γερμανικάς μεταφο-
ράς. Δεδομένου, ὅμως ὅτι εύρυταται εἶνε αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ
οἵας· Ἐλλάδος μὲ τὴν Γερμανίαν καὶ συνεπώς ἡ μόνη Ἐλληνι-
κῇ τακτικῇ γραμμῇ ἔκειθεν θὰ ἀντλήσῃ ποσοστὸν σημαντικὸν ἐρ-
γασίας, ὑπαγορεύεται ἡ ἀνάγκη νὰ ἐπιζητησωμεν καὶ ἡμεῖς —
ἄκολουθοῦντες τὸ παράδειγμα τῆς Γερμανίας— τὴν προστασίαν τῆς
σημαίας μας. Οὕτω μόνον θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν διατήρησιν τῆς πρὸς
τὴν Βρετανίαν Εὐρώπην γραμμῆς, ἥτις πράγματι πολυτίμους ὑπ-
οειδίας προσφέρει εἰς τὴν καθόλου οἰκονομίαν μας, εἰδικῶς δὲ εἰς
τὸ ἔξαγωνικόν μας ἐμπόριον.

Αἱ ἀποδόσεις τῶν νεοναυπηγήτων σκαφῶν

Συχνά είς τάς στήλας αύτάς άναφέρονται τά ἐπιτευχθέντα διά τῶν νεωτέρων τεχνικῶν ἔφαρμογών — εἰς τὸ σκάφος καὶ τάς πρωστηρίους μηχανάς — ἵκανοποιητικά ἀποτελέσματα διά τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν νεοτεύκτων πλοιών. Ἀριθμούς πολλάκις παρεθέσαμεν διατιστοῦντας τὴν ἀναψιφισθῆτον πλέον ὑπεροχὴν τῶν σῆμερον κατασκευαζόμενών σκαφών, ἔναντι καὶ τῶν πρὸ πενταετίας ἀκόμη ναυπηγθέντων. Δὲν μᾶς ἐδόθη ὅμως μέχρι τοῦδε ἡ εὐκαιρία τῆς ἐπακριθοῦς συγκρίσεως τῶν οἰκονομικῶν ἀποδεσμών, ἐνὸς προπολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγοῦ πλοίου

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

Bevis Marks House, Bevis Marks

LONDON E.C. 3

Telephone :
Avenue 4941

Αρχεία

Ναυπηγήσεις

'Αγοραπωλησίαι

Ασφάλεια

Ναυλώσεις

·Ανθρακεύσεις

«GENICOLAOU,
Piraeus

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 2-22)
ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

«τράμπ» και ένος μικρᾶς ήλικιας, συγχρονισμένης πως ναυπηγήσεως, άλλ' ούχι και προσφάτου, έναντι τῶν σήμερον ναυπηγουμένων ἀτμοπλοίων και δηζελοπλοίων. Η σύγκρισις αὐτή, ἀπολύτως διακριθεῖται, τὴν ὅποιαν ἀριόμετρα ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῆς «Imperial Shipping Committee» περὶ τῆς καταστάσεως τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἀναφέρεται εἰς σκάφη «τράμπ» τῶν αὐτῶν διαστάσεων καὶ τῆς αὐτῆς περίπου χωρητικότητος, θασίζεται δὲ ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ τῶν ἀπόδοσεων εἰς τὰ αὐτά καὶ διὰ τὰ 4 σκάφη ταξιδία.

Ἐν πρώτοις, ίδον ἀριθμοῖς τίνες σχετικοῖς μὲ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν σὺν τῷ χρόνῳ μείσων κατανάλωσεως γαιάνθρακος εἰς σκάφη 5.000—6.000 τόνων γκρός, ταχύτητος 10.5 μιλίων, ναυπηγηθέντα τὸ 1912 καὶ τὸ 1924 έναντι σκάφους τοῦ αὐτοῦ τύπου προσφάτου ναυπηγήσεως:

Ηλικία πλοίου	Μείσωσις κατανάλωσεως	Παρατηρήσεις
	έναντι προπολεμικοῦ	

Προπολεμική

Μεταπολεμική	13.5 ο.ο	Μέση κατανάλωσης
Σύγχρονος ναυπηγήσεως	38.5 ο.ο	Μέση κατανάλωσης
Σύγχρονος ναυπηγήσεως	50 ο.ο	Ἐξαιρετικά περιπτώσεις

Περαιτέρω ἔχομεν τὸν κάτωθι ἀρκετά ἐπειγηματικὸν τοῦ θέματος πίνακα:

Ἐτος ναυπηγ. Τέλος μηχανῆς Οἰλική χωρητ. Μῆκος Κατανάλωσης τὸ 24ωρον

1912	Παλινδρομική	6.368 τ.	410 ποδ.	42 τόν.
1924	Παλινδρομική	4.373 »	367 »	33 τόν.
1938	Ἄτμοστροβίλοι	5.267 »	410 »	23.7 τόν.
1938	Παλινδρομικὴ μὲ περιθέμη.	5.171 »	425 »	19.7 τόν.

Ἐν συγκρίσει δηλαδὴ πρὸς τὸ 1912, ἡ κατανάλωσης γαιάνθρακος ύπειθεάσθη κατά 50 % περίποι.

Ἐν συνεχείᾳ, διὰ τῆς ρηθείσης ἑκάστερης παρέχονται καὶ οἱ κατωτέρω πλήρως διαφωτιστικοὶ πίνακες τῶν οἰκονομικῶν προϋποθέσεων ἐκμετάλλευσεως 4 διαφόρου ἡλικίας καὶ τύπου σκαφῶν φορτηγῶν. Ὡς παράδειγμα ἐλήφθη τὸ ταξιδίον Βομβάρης—Ηνωμένον Βασίλειον μὲ πλήρες φορτίον (6.300 μιλία).

α.) Σκάφος	β.) μετα-	γ.)	δ') Σύγχρο-
προπολεμικὸν	πολεμικὸν	Σύγχρονον	νον δηζελ.

Οἰλική χωρητικ.	5.002	5.029	5.171	4.950.
Μῆκος καὶ πλάτος	400'X 55.9"	412.6'X 55.9"	425'X 57.6" 422.9'X 54.3"	
Βάθυτομα	24.6 1/4	24.0 1/2	24.6	25.6
Φορτίον d.w.	8.400	8.714	9.250	9.200
Ταξίνης μίλια	10	11	10 1/2	10.22
Κατανάλ. ἡμερ. τόν.	30 1/2	26	20 πετρ.	6.73
Διάρκεια ταξ. ἡμέρ.	26.2	24	25	25.6
Φορτίον d.w. τόν.	8.400	8.714	9.250	9.200

Με ἡ ο γ: Πλήρωμα,				
προμηθειαν. ὕδωρ.	50 τ.	50	50	50
Γαιάνθρακες	960 τ. 1.010	750 τ. 800	600 τ. 650	207 τ. 257

Χῶρος διὰ φορτ. τ.	7.390	7.914	8.600	8.943
Ναύλος 25) — τόν. Λίρ.	9.237	Λ. 9.892	Λ. 10.750	Λ. 11.178

Με ἡ ο: Γαιάνθρ.				
πρὸς 22) θαλαττικού πε-	900	702	562	387
τρέλ. πρὸς 45) — >				

Μισθοτροφοδοσίαι	> 660-1560	> 660-1362	> 660-1222	> 660-1047
------------------	------------	------------	------------	------------

Καθαραι εἰσπράξ.	Λίρ. 7.677	Λίρ. 8.530	Λίρ. 9.528	Λίρ. 10.131
------------------	------------	------------	------------	-------------

'Αριθ. Ταξιδ. εἰς				
ἐν ἔτος (230 ἡμέρ-				
ου πλεύσιμοι)	> 8.8	> 9.6	> 9.2	> 9.

'Ετήσια εἰσπράξ.	> 67.557	> 81.878	> 87.657	> 91.179
------------------	----------	----------	----------	----------

Αὔξησης τοῖς οἷο				
έναντι προπολ.	—	21 ο.ο	30 ο.ο	34 ο.ο

Αὔξησης εἰσπράξ.				
ων βάσει ταγύ-				
τητος 10 μιλίων	—	15 ο.ο	25 ο.ο	31 ο.ο

Συμπέρασμα: "Ἐνα προπολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφος τιθέμενον εἰς ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ ἔτος εἰς τὴν αὐτὴν μεταφορικήν ἐργασίαν καὶ μὲ τὸν αὐτὸν ναύλον, θά εἰσπράξῃ καθαρὸν ύπόλο-

R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

ΜΑΝΙΛΑΣ

ΣΧΟΙΝΙΑ

ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ

ΔΙΑ ΚΑΘΕ ΧΡΗΣΙΝ

"TITAN,, BRAND

ΣΧΟΙΝΙΟΝ ΜΑΝΙΛΑ ΑΔΙΑΒΡΟΧΟΝ

Ίδιαιτέρως συνιστώμενον διὰ ρυμουλκήσεις

καὶ προσδέσεις

Ύποκαταστήματα εἰς όλους τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας.

Τηλεγραφήματα: HAGGIE

πον ναύλου — ἀφαιρουμένων τῶν δαπανῶν διὰ καύσιμον ὅλην, λοιπῶν προμηθεῖσαν, τῆς μισθοτροφοδοσίας καὶ ἄλλων ἔξδόων τοῦ πληρώματος — £ 67.557 ἔναντι £ 81.878 τοῦ μεταπολεμικῆς, ὅπωστε συγχρονισμένης κατασκευῆς, £ 87.657 τοῦ προσφάτου ναυπηγήσεως καὶ £ 91.179 τοῦ δηζελοκινήτου σκάφους. Ἀξιοσημείωτοι εἰνεὶ ἡ διαφορά τῆς d.w. χωρητικότητος τῶν 4 διαφόρου τύπου σκαφῶν, διεριθούμενος τῆς καταναλώσεως καὶ ἡ αὔξησης τῆς εἰς φορτίον χωρητικότητος, ητίς καὶ ἐπιτρέπει τὴν παραλαβὴν περισσοτέρου φορτίου καὶ τὴν εἰσπραΐαν περισσοτέρου ναύλου παρὰ τῶν νεοναυπηγήτων σκαφῶν.

Δὲν ἐλήφθησαν ἀκόμη ὑπ' ὅψιν εἰς τοὺς ἀνωτέρω ύπολογομούς τὰ ἔξδοα συντηρήσεως, ἐπισκευῶν — ὑψηλότερα θεβαίως διὰ τὰ παλαιοτέρας ἡλικίας σκάφη — ἀλλ' οὔτε καὶ οἱ τόκοι τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίων, αἱ ἀποσθέσεις, παράγοντες ποὺ ὑποσιδήποτε περιορίζουν τὴν ἀνωτέραν ἀπόδοσιν εἰς τὴν περίπτωσιν μάλιστα τοῦ δηζελοπλοίου, τοῦ διόπιού της στοιχίζει ἀκριθότερα. Ἀλλ' ἀκόμη καὶ ἂν ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν τὰ κονδύλια τῶν τόκων καὶ τῶν ἀποσθέσεων, πάλιν, κατὰ τὴν ρηθεῖσαν ἔκθεσιν, ἔνα σύγχρονον πλοίον, συγκρινόμενον πρὸς τὸ προπολεμικῆς κατασκευῆς δύναται νὰ πραγματοποιῇ ἔσοδα ἀνώτερα τῆς τάξεως τῶν 10—15 χιλιάδων λιρῶν ἐπηρίσματος.

Ἀλλὰ θὰ συνεχίσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος τὰ συμπεράσματα. Θά ἦτο ίσως σκόπιμον νὰ διευκρινίσῃ τὶς τὸ ἔξῆς ἐρώτησης: Νεοναυπήγητα «τράμπ» μὲ ύψηλὸν κόστος ναυπηγήσεως καὶ ὑψηλοτέραν θεβαίαν ἀπόδοσιν ἡ σκάφη εὐθηνότερα, μεταχειρισμένα, μέσης ἡλικίας 10—15 ἔτῶν, ἐπὶ τῶν διόπιον δύμων νὰ ἐπιδιωχθῆται — ἵνα καταστοῦνται ἀπόδοσην τεχνικῶν ἐπινοήσεων — δύον εἰνεὶ δυνατή — ἵνα προσταθῆται πάντα τὸ προπολεμικῆς κατασκευῆς δύναται νὰ ἐπιβάλλωμεν τὸν ἀμοιβαίον σεβασμόν, μὲ τὸν διόπιον ἡμεῖς ἔδω φιλοξενοῦμεν τὰ πυκνά προσεγγίζοντα συνηδικά σκάφη.

Κύριε Διευθυντά,

Δὲν γνωρίζω, ἂν εἰνεὶ γνωστὸν εἰς τοὺς ἀμοδίους ἐν Ἑλλάδι κύλων, ὅτι ἡ ἐπίσημος Ἑλληνικὴ καταμετρησης τῶν πλοίων δὲν ἀναγνωρίζεται ἀπὸ τὰς οἰκείας Συνηδικάς ἀρχάς. Τὰ φορτηγά μαζὶ ἐπομένως, καταπλέοντα εἰς τὸν Συνηδικόν λιμένας πρὸς φόρτωσιν, πλὴ τοῦ ὅτι ἀνθίστανται τὸν διαστόμῳ τῆς μὴ ἀναγνωρίσεως ἐνὸς ἔθνους ναυτιλιακού τῶν ἔγγραφων, ἐπομένως ἐπεδεομένου ἀπὸ τὰς ἀρχὰς καὶ μάλιστα ἐπὶ τὴν διαθέσην τοῦ διαθέσιμου θεοφόρου πλοίου διεθνῶν ἀνεγνωρισμένων συμβάσεων, ὑπόκεινται ἐξ ἄλλου εἰς καθηστρόφησην καὶ εἰς σημαντικὴν διατάξην, διότι ἀπαγορεύεται εἰς τὸν διενέργειαν τῆς διόπιον ἔξαναγκάζονται τὰ σκάφη μας.

Εἰς τὸν Ἑλληνικὸν λιμένας καταπλέοντα πλεῖστα σᾶσα Συνηδικά σκάφη καὶ ποτὲ δὲ ποτεύων, δὲτη ἐγιρήθη ἀπὸ ἀπὸτα πλοίου νὰ καταμετρηθοῦν ἀπὸ τὰς Ἑλληνικὰς λιμενικὰς ἀρχάς. Τὰ φορτηγά μαζὶ ἐπομένως, καταπλέοντα εἰς τὸν Συνηδικόν λιμένας πρὸς φόρτωσιν, πλὴ τοῦ ὅτι ἀνθίστανται τὸν διαστόμῳ τῆς μὴ ἀναγνωρίσεως τοῦ Συνηδικού καταμετρησούσας οἵτοι καὶ εἰς τὰ Συνηδικά πλοία ἀναλόγων διατάξης τῆς ἀδικαιολογήτως ἐπιβαλλομένην εἰς τὰ Συνηδικά σκάφη ἐν Συνηδικής καταμετρησης, εἰς τὴν διενέργειαν τῆς διόπιον ἔξαναγκάζονται τὰ σκάφη μας.

MUNKSUND 16 Ιουνίου 1939

Μετὰ τιμῆς

ΓΕΡΑΣ. ΑΝ. ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ
Πλοίαρχος ἀπὸ «Τηλέμαχος»

JOHS FRITZEN & SOHN

VORM

W. KUNSTMANN

STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΑΙ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ-Swinemünde

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

Fritzen, Stettin Scott's 1906, 1885

Fritzen, Swinemünde Watkins and Appendix,

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: Seidenst, Boe, The New Boe

Stettin 244 84/85 — Swinemünde 2036

AT EMDEN: JOHS FRITZEN & SOHN

VORM
LEXZAU, SCHARBAU & Co.

ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΝ. ΓΡΑΤΣΟΥ

'Ο κ. Κ. Γράτσος, έπ' εύκαιριά τής μεταβάσεως είς Λονδίνον τοῦ κ. Τζίφου, ύπέβαλε πρός αὐτὸν τὸ κάτωθι ύπόμνημα ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ προβληματικὸν τῆς θέσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ύπὸ τὸ σημερινὸν καθεστώτη τῆς διακρίσεως καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ, αἱ δραγανικαὶ αὐτοῦ ἐλλείψεις καὶ τὰ συναγωνιστικά μειονεκτήματα τῆς σημαίας μας ἀναλύονται συνοπτικῶς εἰς τὸ ύπόμνημα τοῦ κ. Γράτσου, μέτρα δὲ πρακτικῶς ἔφαρμόσιμα προτείνονται διὰ τὴν λυσιτελεστέραν ρύθμισιν τῶν ζωτικωτέρων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας.

"Αν καὶ αἱ στῆλαι αὐταὶ δὲν παρέλειψαν εὐκαρίπαν εύρυτατα νὰ διερευνήσουν τὴν ὅλην κατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν νομίζομεν περιττὴν τὴν δημοσίευσιν τῶν παραπτηρήσεων τοῦ κ. Γράτσου. Ἰδιαίτατα — δύον διλγοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας — ἐνέκυψεν οὗτος εἰς τὴν μελέτην τῶν ἔμποροναυτικῶν μας πραγμάτων. Τάς ήμέρας ἀλλως τε αὐτάς δ. κ. Ὑψηπουργὸς τῆς Ναυτιλίας εύρισκεται εἰς τὸ Λοιδόνων μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων. ἵνα ἀκριβῶς ἐπιτύχῃ τῶν προθλημάτων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου τὴν θετικωτέραν ἐπίλυσιν.

I) Κρίσις της φορτηγού ναυτιλίας

Ός είνε γνωστόν, ή παγκόσμιος φροτηγός ναυτιλία από τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1937 μέχρι σήμερον ἐπανέπεσεν εἰς τὴν κρίσιμων κατάστασιν, εἰς ἣν ἀπό τοῦ 1930 εἰρίσθεται μετὰ δραχείαν ἀνάπτων δι-αφέσσασιν μόλις ἐπὶ ἐννεάμηνον κατά τὸ 1937, λόγῳ τῆς προσωφιῆς κατὰ τὸ διάστημα ἑκάτην ἀνάχωνονήσως τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. 'Η δύνης τῆς κρίσεως καθίσταται ἔκδηλος: α')' Ἐξ τῆς πτώσεως τοῦ γενικοῦ ναυλοτυμάριθμον καθ' ὅλην τὴν ἀπό τοῦ Σεπτεμβρίου 1937 καὶ ἐπένθεν περιόδον, καθ' ἣν οὗτος διεγυμάνθη μεταξὺ 85 ο)ο καὶ 94 ο)ο περίποτον (ὅς πρὸς τὸ 1923), ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἐννεάμηνον τοῦ 1937, δύντε τὸ γενικὸς ναυλοτυμάριθμος ἐγκυάνθη εἰς τημάς ἄνω τῶν 100 ο)ο, φθάσας κατά Σεπτέμβριον τοῦ 1937 εἰς τὰ 133,54 ο)ο καὶ εἰς τινας τομεῖς, ὅπως τοῦ Ρίβερ Πλέιτ, εἰς τὰ 139 ο)ο. Σημειωτέον, ὅτι ἡ πτώσις αὕτη θὰ ἦτο ἔτι μεγαλύτερα, ἐάν δὲν συνεκρατοῦντο οἱ ναυλοὶ τεχνητῶς διὰ τῶν διεθνῶν Συμβάσεων περὶ τηρίσεως κατωτέρων ὁρίων ναυλῶν εἰς κυρίους τινάς τομεῖς. β')' Ἐξ τῆς ἀνεργίας τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας καὶ τοῦ συνεπεικ ταύτης, ἀθρόου παροπλισμοῦ τῶν πλοίων.

Η κρίσις αυτή της παγκοσμίου φορτηγού ναυτιλίας ξέπλυξε καιρίως κατά πρώτον λόγον τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν στόλον, ὁ δποίος, ἀποτελεῖ τὸ μέγιστον μέρος τῆς ναυτιλίας μας συγχρονίσεων.

Χαρακτηριστικὸν δεῖγμα τούτου είναι ὅτι η ἀνεργία τῆς ναυτιλίας μας κατά τὸ 1938 ἔφθασε ποσοστὸν 26 % ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος, ἐνῷ τῶν ἄλλων σημαντικῶν τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἐπῆρχε πολὺ μακρότερον, διαγνωμανθὲν μεταξὺ 0,5 % μέχρις 9 %).

Οι λόγοι της τόσων δυσμενούς έπιφράσεως της παγκοσμίου κρίσεως της ναυτιλίας κυρίως επί της ίδικής μας ναυτιλίας είναι: α') Διότι τό σύνολον σχεδὸν ταύτης (περίπου τὰ 90 οὐ) ἀποτελεῖται ἀπό «τρόματα», τὰ οποῖα κυρίως ὑφίστανται τὴν κρίσιν. β') Διότι ηρεμήθη καὶ ἀσείτησε εἰς ἐφοντάντην κλίμακα παρὰ τὸν διαφόρων κρατῶν η προτίμηση τῆς ἐθνικῆς σημαίας των εἰς τὰς ἔθνικάς μεταφοράς, πράγμα ἀνεφάρμοστον διὰ τὴν Ἑλλάδα, αἱ ἔθνικαί μεταφορά τὰς οποίας είναι ἀπολύτως ἀνεπαρκεῖς διὰ νὰ τροφοδοτήσουν τὸν διωγκώμενόν φροτηγόν μας στόλον, γ'). Τὸ πεπαλαιωμένον πλωτὸν ἔλικόν μας, τὸ οποῖον είναι φυσικὸν νὰ τίθεται εἰς ήσσονα μοίουν παρὰ τὸν ναυλωτῶν, διαν ὑπάρχῃ μεγάλη προσφορά νεωτέρας χωρητικότητος καὶ δ'). Η ἐπιβάνωσις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διὰ μεγάλων οἰκονομικῶν βαρῶν, οὗτως ὥστε καθίσταται ἀσύμφωνος δι' αὐτὸν η ναυλωτις εἰς περίοδον πτώσεως τῶν ναυλαγοφῶν.

Αἱ εἰδίκαι· αὐτὰ συνθῆκα, νῦν ἡς εὑρίσκεται καὶ ἐργάζεται ἡ Ἐλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία καὶ εἰς ἡς διεῖλεται τὸ γεγονός ὅτι αὕτη ὁ φίσταται τάς ναυτιλιακάς κρίσεις εἰς πολὺ ἀνώτερον βαθμὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας ναυτιλίας, ἀποτελοῦν τὰ ἀνθενή της σημεῖα καὶ, ἐν θελήσμαν νὰ ἐπιδιώξωμεν οιδάρως τὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως, δέον νὰ συγχεντήσωμεν τὰς προσπαθείας μας πρὸς ἐπίλυσιν τῶν διαφόρων προβλημάτων, τὰ όποια δημιουργοῦν τὴν μειονεκτικήν μας θέσιν ἐν τῇ παγκοσμίᾳ ναυτιλίᾳ.

2) Προτίμησις σπουδών

Η προτίμησης σημαίας διὰ τὰς ἔνθικάς μεταφοράς ἥρχισεν ἀσκούμενή συστηματικῶς κατά τὰ τελευταῖα ἔτη παρὰ τῶν Κρατῶν ἐκείνων, τὰ δότα περιέλαβον καὶ τὴν ναυτιλίαν εἰς τὸν κύκλον τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας, ἣν ἐπαρδοῦν, δηλαδὴ παρὰ τῆς Ρωσίας, Γερμανίας, Ἰταλίας, Ὑπανίων. Τὰ κράτη ταῦτα φιλοδοξήσαντα νὰ δημιουργήσουν σημαντικοὺς ἐμπορικοὺς στόλους καὶ διαθέτοντα κυλοσιαῖς ποσᾶ διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν των ἔθεωρησαν απαραίτητον διὰ τὴν διατήσην τῶν στόλων τούτων τὴν ἀποκλειστικὴν διενέργειαν τῶν μεταφορῶν διὰ τῶν ἴδιων τῶν πλοίων. Ή Μεγάλη Βρετανία, ὑπέμαχος πάντοτε τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου καὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, βλέπουσα δὲ διὰ τοῦ ἀποκυψένου παρὰ τῶν ἄλλων κρατῶν προστατευτισμῷ ἐκνύνενεν αὕτη αὕτη ἡ ὑπόστασις τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας, ἡμιμήθη τὴν τακτικὴν ταῦτην, κηρύσσουσα οὗτος εἰπεῖν τὸν ναυτιλιακὸν πλέονταν κατὰ πασῶν τῶν ἄλλων οιμημάτων. Ή πολεμικὴ αὕτη ἐπλήξει κυρίως τὴν Ἐλληνικὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν, ἡ δότα συμμετεῖχε κατά σεβαστὸν ποσοστὸν τῶν Βρεταννικῶν εἰς γέννα μεταφορῶν.

Καὶ ἐγένοντο μὲν ἔνεγραις ὑπὸ τε τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν μας Ὁργανώσεων παρὰ τοῖς ἀρμοδι-

οις ἐφοπλιστικοῖς κύκλοις τῆς Ἀγγλίας, ὅπως μὴ ἐφαρμοσθῇ τὸ μέτρον τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀπό τὰς Βρεταννικάς μεταφοράς, πλὴν ὅμως αἱ ἐνέργειαι ἀνταὶ δὲν ἔσχον οὐδὲν ἀποτέλεσμα.

Στοιχεία ἀριθμού πρός ἔξαριθμους τῶν γεγονότων τούτων ὑπάρχονταν, τὸ δὲ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, κατόπιν μελέτης τοῦ ζητήματος ἀναβιβάζει τὰ ἔξοδα τοῦ Ἑλληνικοῦ συνήθους φορτηγοῦ 8000 τόν. d. w. εἰς £ 30.— περίοντας ἡμεροποίως, ἐν συγκρίσει πρὸς £ 23.— εἰς ἣς περίοντας ἀνέρχοντα τὰ ἔξοδα παρομίου 'Αγγλικοῦ. δ') "Οτι ἡ Ἑλλὰς οὐδεμίαν προστατευτικὴν πολιτικὴν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἥσκησε ποτέ, ἀφοῦ ἀκόμη καὶ αἱ κρατικαὶ προμήθειαι μεταφέρονται διὰ ἔξοντων πλοίων, μεταξὺ τῶν ὅποιων τὰ 'Αγγλικὰ κατέχοντας ἔξερχονται θέσιν. ε") "Οτι διὰ τὴν Ἑλλάδα, χώραν πτωχήν, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία είνε σηματικὸς παράγοντας τῆς Ἐθνικῆς της Οἰκονομίας καὶ πηγὴ εἰσαγωγῆς ὑγιοῦς συναλλάγματος, τὸ ὅποιον μᾶς είνε τόσον ἀναγκαῖον διὰ ταῦς μετά τῆς 'Αγγλίας οἰκονομικάς μας σχέσεις. στ') "Οτι η Ἑλληνικὴ ναυτιλία, κατ' ἔξαριθμον ἀπὸ ὅλας τας ἄλλας ναυτιλίας συνδέεται ἀπό πάσης ἀπόφεως τόσον στενῷς πρὸς τὴν 'Αγγλικὴν οἰκονομίαν ἐν γένει, διότε πάντα πλήρημα καταφεύγονταν ἐναντίον της θὰ ἔχῃ δυσμενῆ ἀντίτυπον ἐπ' αὐτῆς ταῦτης τῆς 'Αγγλικῆς οἰκονομίας. Πρὸς ἀπόδειξην τούτου ἐπικαλούμεθα τὸ γεγονός, ὃτι μέγια μέρος τῶν ἀκαθαρτῶν ἔσδοντων τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὑπολογιζόμενον εἰς ποσοστὸν 20 o) περίον, εἰσέρχεται εἰς τὴν 'Αγγλικὴν οἰκονομίαν ἵπτασθαι ποσοστό.

Ούτως έπει συνόλον £ 15,000,000 περίπου, είς ά νπολογίζεται τὸ ἀναβάσιον εἰσόδημα τῆς φροτηγοῦ μας ναυτικίας, τὰ κάτωθι περίπου πο-

πανώντων εἰς Ἀγγίλιαν.	
750.000	Δι άσφαλίσεις σκαρδών.
1.100.000	Διά παύσιμον ὄλην.
250.000	Δι' ὑλικά.
150.000	Διά συντήρησιν και ἐποκενάζ.
40.000	Διά τρόφιμα.
60.000	Διά δαπάνας πληρωμάτων.
200.000	Διά προμηθείας ναῦών, μεσιτείας κτλ.

Σύνολ., £ 2,550,000

Ἐάν εἰς τὸ ποσὸν ἀπὸ προσθέσεων καὶ τὰς δαπάνας διὰ ναυτηρήσεις νέον πλοίων, αἱ ὅποιαι κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν ἀνέρχονται εἰς 3.000.000, δέλποντεν, ὅτι ποσοτὸν ἐπερθαῖνον τὰ 20 οἱ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπορέζων τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰσέρχεται εἰς τὴν Ἀγγλικὴν βίσιονομίαν, ἐνῷ μάλιστα 15 αἱ πρώται τούτων εἰσέρχονται, τὸν 1854.

Σ' Εἴναι ή "Ελληνική ναυτιλία απόκτεινθη ἀπό τὰς Βοειανικάς μεταφοράς, δὲν θὰ δυνηθῇ πλέον νὰ διατηρηθῇ ἐν ζωῇ καὶ τὴν θέσην της δὲ καταλάβουν ἄλλαι σημαία, αἱ δόπαι τωγχάνουν τῆς προστασίας τῶν Κρατών των καὶ εἰνὲ εἰς θέσιν νὰ συναγωνισθοῦν μετ' ἐπιτυχίας τὴν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν. Απόδειξις τούτων εἶνε διτὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὸν τομέα τοῦ Ρίβερ Πλέιτ, ἐνῷ ἡ κίνησις τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ἔπεσε εἰς 5,19 ο) ἐπὶ τῆς ὅλης κυνήσεως, ἐνῷ τὸ 1937 κατεῖχε τὰ 12,50 ο) ο, τῆς δὲ Ἀγγλικῆς εἰς τὰ 33,71 ο) ἐν συγκρίσει πρός 36,94 ο) ο κατὰ τὸ 1937, ἡ κίνησις τῆς Ιταλικῆς σημαίας ἥψηθη ἀπό 6,34 ο) ο εἰς 6,96 ο) ο, τῆς δὲ Γερμανικῆς ἀπό 7,62 ο) ο εἰς 12,25 ο) ο.

ης της Γερμανίας ως 1,02 ωρά εις 12,25 ωρά.
 ή') 'Ἐν τέλει, δέον νά υπομηνθῇ, διτὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία κατὰ
 τὸν παγκόσμιον πόλεμον οὐχὶ μιρράν συμβολὴν προσέφερεν εἰς τὰς Ἀγ-
 γίλικας μεταφοράς, ὑπέστη δὲ τὰς μεγαλυτέρας ζημίας (67 ο) ἐπὶ τοῦ
 συνόλου τῆς χωρητικότητός της), τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν, ἀπὸ δῆλας
 ἃς ἄλλα ναυτιλίας, μηδ' αὐτῆς τῆς Ἀγγλικῆς ἔξαιρουμένης, τῆς ὥσπι-
 τος αἱ ἀπόλειαν ἀνήλθον μόλις εἰς τὰ 12 ο) περίπου τῆς συνολικῆς της
 χωρητικότητος.

SANDELL BROTHERS LTD.

79, HIGH STREET, SOUTHAMPTON

Steamship Agents and Chartered Shipbrokers

Phone 5871. Telegrams: "SANDELL.. (at all times)

Codes: Boe, New Boe, & Scott's 10th.

Τὰ ἀνωτέρῳ ἐπιχειρήματα, τιθέμενα ὑπ' ὅψιν τῶν ἀρμοδίων τοῦ «Board of Trade», ἐλπίζω νὰ τοὺς πείσουν διὰ ὁ ἀποκλεισμὸς τῆς Ἑλληνικῆς ομιλίας ἀπὸ τάς Ἀγγλικὰς μεταφορὰς οὐ μόνον εἰνὲ ἀδύνατος, ἀλλὰ θὰ ἔχῃ καὶ δυσμενῆ ἀντίτυπον ἐπ' αὐτῆς ταύτης τῆς Ἀγγλικῆς Οἰκονομίας.

3) Οικονομικαί έπιβαρύνσεις

α') ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΣΚΑΦΩΝ: Κατ' ἀρχὴν ἡ παρὰ τῶν "Αγγίλων ἀσφαλιστῶν ἐπιβολὴ εἰδικῶν βαρέων ἀσφαλίστρων διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἶναι σήμερον ἀδικιαλόγητος. Εάν ἴσως εἰς τὸ παρελθόν παρουσιάζοντο χρούσματα συγχών ναυτικῶν ἀτυχημάτων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλαίσια, τὸ φαινόμενον τοῦτο δὲν παρουσιάζεται πλέον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὰς δημοσιευμένας παρὰ τὸν ἀσφαλιστῶν στατιστικὰς τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔχεται ἐπὶ κεφαλῆς ὅλων τῶν ἄλλων σημαῶν δὲν πρέπει ν' ἀποδίδεται εἰς ἄλλα αἴτια, ἄλλα μόνον εἰς τὸ ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀποτελεῖται κατὰ τὸ μέγιστον μέρος ἀπὸ «τράπτες» (περὶπου 90 %), τὰ ὄποια κυρίως εἶναι ἐκτεθειμένα εἰς τὸν θαλασσινὸν κινδύνοντας, ἐνῷ αἱ ἄλλαι ναυτιλίαι ἔχουν ποσοστά «τράπτες» πολλῷ μικρότερα, οὐχὶ ἀνότερα τῶν 20 %. Εάν λάθομεν ὑπὸ δημητρίου τὴν εἰδικὴν ταύτην συγχρότηται τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, θὰ ἰδομεν, ὅτι τὰ ἀτυχήματα τῶν Ἑλληνικῶν «τράπτες» εἶναι κατότερα τῶν ἀτυχημάτων τῶν «τράπτες» πολλῶν ἄλλων σημαῶν (ὅπα σχετικὴν μελέτην τοῦ Τμήματάρχου Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, *z. N.* Κατασαπήτ εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά 1935-1938»).

Αλλ' οὐτε είνε δυνατὸν νὰ κρίνωμεν τὰ ἀσφαλιστικά ἀποτελέσματα τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν ἀπλῆν ποστοπήν ἀπορίθμησον τῶν ναυτικῶν ἀτενχυμάτων ἀγνοοῦντες τὰς καταβαλλομένας ἀποζημιώσεις καὶ τὰ πληρονόμενα ἀσφάλιστα, ἐπὶ τῶν ὅποιων ὅμοιοι ἀσφαλισταὶ οὐδὲν στοιχεῖον παρέχουν. Ή γενική ἐντύπωσις εἶναι διτὶ ὁ Ἑλληνικὸς ἀσφαλιστικὸς κίνδυνος σκαφῶν δὲν εἴνε διασμενής διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ συνεπῶς είνε ἄδικος ἡ ἀσφαλιστικὴ διάκρισις τῆς Ἑλληνικῆς οικουμένης, διότις ἄλλως τε, ἀποδεικνύεται καὶ ἐξ τῶν ἀποτελέσμάτων τῆς παρὰ τοῦ κ. Ἀ. Λούζη ίδονθείσης ἀσφαλιστικῆς Ἐπι-
στολῆς «ΑΡΓΩ».

Τὸ παρὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος καταρτισθὲν σχέδιον Νόμου «περὶ ἀσφαλιστικῆς προστασίας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας» θὰ είχεν ἀσφαλῶς λιαν εὐνόκια ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως, ἐπλιώθεν δέ, ὅτι ὁ κ. «Υφεσιογός» τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ συζητηθῇ εἰς Λονδίνον μετὰ τὸν ἔσει «Ἑλληνικῶν ἑφεσιογίστων κύκλων τὰς παρ᾽ αὐτῶν διατυπωθείσας ἀντιφρήσεις ἐπὶ τοῦ Νομοσχεδίου, οὗτος ώστε ἐάν κριθῇ τοῦτο τυχόν τροποποιητόν εἰς τινὰ ομηρίᾳ του, νά τεθῇ μετά τὰς τυποτυπώσας ταῦτα σε ἀναγνώσθηται».

6') ΕΠΑΓΓΕΛΣΙΤΡΑ ΦΟΡΤΙΟΝ: Πολὺ μεγαλύτερά ἐπέβαννοις διὰ τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγῶν Ναυτιλίαν εἶναι ὡφελομένη εἰς τὰ ἐπιβαλλόμενα ἐπασφάλιστρα ἐπὶ τῶν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων μεταφερομένων φορτίων. Κατὰ πόσον ἡ εἰδικὴ αὕτη μεταχειρίσις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων παρὰ τὸν ἀσφαλίστρον εἶναι δικαῖα ἢ οὐ δὲν δυνάμεθα νὰ κρίνουμεν, καθ' ὅσον στερεομέθεα στοιχείον, οἱ δὲ ἀσφαλίσται ἀρνοῦνται ἐπιμόνως νὰ παράσχουσι ποιατή.

Δέν θά ήτα δενατόν ἐν τούτοις, ν' ἀρνηθῶμεν, ὅτι παρουσιάζονται πολλαὶ ξημαί φροτίων μεταφερόμενον δι' Ἑλληνικῶν πλοίων, ἀλλὰ τοῦ δρεπετάσθαι οὐχὶ εἰς δηλιαὶ πράξεις, ἀλλὰ εἰς τὴν παλαιότητα τῶν πλοίων μας, εἰς ἀμέλειαν, εἰς κακήν στοιβασίαν καὶ ἐν γένει εἰς κακήν μεταχειρίστων τῶν φροτίων.

Πρὸς περιορισμὸν τοῦ κακοῦ θὰ ἡδύναντο νῦ γένουν συστάσεις πρὸς πλοιοκτήτας καὶ τὰ πληρώματα, παραπλήνως δῆμως πρέπει νῦ ἀρ-
θῇ μία ἀδικία, η δοῖα προσγίνεται εἰς δάσος δολοκλήρων τῆς φροτηγοῦ
μας γαντζίλας, ἐνώ δὲν είνει οὐδὲν ἄλλο τοιούτοις.

μίας ταύτας. Χάριν παραδείγματος, ἀνάφερω, διτὶ ἀκόμη καὶ ἐπὶ νεοτέρων πλοίοιν, τοῦ φορτηγοῦ «Θεμώνη» ἐπεβλήθησαν ἐπαφάλιστρα ἐπὶ φορτίου μεγάλης ἔξιάς, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι τοῦτο ἔφερε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. «Η τοιαύτη ἐπιβάρυνσις ὅλου τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἀνευ ἑΞΑΙρέσεως είνει ἀδικος καὶ καταθλιπτική καὶ ἀποκλείει τὴν δι-» αὐτῶν μεταφορὰν ἐγγενεστέφων φορτίων.

Νομίζω, ότι μία μόνον θεραπεία τού κακού τούτου είναι δυνατή: Δηλαδή νά πάνη ή γενική έπιβολή τών έπασφαλίστρων επά της Ἑλληνικῆς σημαίας ἐν τῷ συνόλῳ της καὶ νά διαχριθοῦν τά Ἑλληνικά πλοιά εἰς τα παρέχοντα καλήν ἡ κακήν μεταξείσιν τῶν φροτίων, έπιβαλλομένων επά μὲν τῶν πρώτων κανονικῶν ἀφαλίστρων, επά δὲ τῶν δευτέρων ἀνάλογων έπασφαλίστρων. Αὐτού τού τρόπου τούτου ἐλπίζω, ότι δύ καταβληθῇ προσπάθεια παρά τῶν εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν ἀνήρων τῶν πλοιοκτητῶν νά βελτιώσουν τὴν θέσιν των, ἐπιδεικνύοντες μεγαλύτεραν ἐπιμέλειαν διά τὴν περιποίησιν τῶν φροτίων.

γ') ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ: "Έχουν τόσα γραφή έπι τού
ζητήματος τούτων και έχουν γίνει τόσα ένεργεια παρά τη Υψηλού-
γείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας όταν τών έπλαστονται τὸν ἐφοπλισμὸν
'Οργανώσεων ώστε παρέλλεξε, νομίζω, ή ἐπανάληψις καὶ παρ' ἐμοῦ τῶν
γνωστῶν ἡδη ἀπόφεων. Τό δῆτι η προστασία τῶν Ἑλλήνων ναυτεργα-
τῶν μὲ τὰς ἑπερβολάς της καὶ τὰς ἐκ μέρους των καταχρήσεις τῆς Νο-
μοθεσίας διά τοῦ συστήματος τῶν φυνδασθενειῶν κατέστη μία ἐκ τῶν
ἐπαλγεστέφων διά τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἐπιβαρύνσεων είνε γεγονός
μη δυναμένον ν' ἀμφισθητῆ.

Οι αριθμοί τούς όποιους δίδει η «West of England», μία ἐκ τῶν κυριωτέσσερων ἀληλασφαλιστικῶν οργανώσεων, εἰς ἣν ἀσφαλίζονται οἱ Ἑλλήνες πλοιοτήτων ἑναντίον κινδύνων ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων τῶν πληρομάτων, είναι πλέον ἡ ζαραχτηριστικοί.

Συμφώνως πρός τούς άγνιθους τούτους αἱ παρὰ τῆς «West of England» πληρωθείσα τούτων εἰσιτήριοι διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐν σχέσει πρὸς τὰς εἰσπράχθείσας εἰσιτοράς ἔχουν ὡς ἔξῆς κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη. Κατά τὸ 1934 104,53 ὄ.ο., κατὰ τὸ 1935 121,23 ὄ.ο. κατὰ τὸ 1936 140,55 ὄ.ο., κατὰ τὸ 1937 160,00 ὄ.ο., κατὰ τὸ 1938 181,00 ὄ.ο. Κατόπιν τῆς αὐξούσης ταύτης προόδου δικαιώς οἱ ἀσφαλισταὶ ἀξένουν συνεχῶς τὰς εἰσιτοράς τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν εἰς τὰ Clubs ἀπότελεσμα ἔξιντος δυσμενές διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Διὰ τοῦ προταθέντος μέτρου συστάσεως ὑγειονομικοῦ Κέντρου δὲν ἐπιτυγχάνεται πλήρως ὁ ἐπιδιωκόμενος σκοπός, λόγῳ τοῦ πολλού πορείας ἐλέγχου τῶν ἀσθενῶν ναυτεργατῶν. Ἡ γνόμη μου εἶναι ὅτι ἀντί του 'Ὑγειονομικοῦ Κέντρου, τὸ πρόβλημα θὰ ἐλύνεται εὐκολώτερον και ἀπλούστερον, ἐὰν ἐτροποιείτο μόνον η περὶ ἀποζημιώσεων κ.λ.π. νομοθεσία συμφώνως πρὸς τὸ παρά τοῦ N. E. E. καταρτισθὲν και ὑποβληθῆναι'.¹

Πάντως, νομίζω, ότι πρίν ληφθώσιν οφιστικαὶ ἐπὶ τὸν σοβαρωτάτου οὐτου ζητήματος ἀποφάσεις, θὰ ήτο εὐντάπιον ὅπως ζητηθῇ ἡ γνώμη αἱ τῶν ἐνδιαφερομένων Clubs, ἀφοῦ ἄλλως τε πᾶν ληφθῆσσον μέρον διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως παρ' αὐτῶν θὰ κριθῇ ὡς ίκανοπικόν· οὐδὲ, κατὰ τὸπον ὥστε νὰ θυμίσουν ἀναλόγως τὰς εἰσορούς τῆς Ελληνικῆς γαντζίας.

δ') ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΙΣ ΗΛΙΡΩΜΑΤΩΝ: Σοβαροτάτην έπι-
ης έπιβάρυνσαν διά τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν προξενεῖ ἡ ισχύνουσα
μουσεία ἡ ἀφορδόσ τὴν παλιννόστησιν τῶν πληρωμάτων διὰ μαρτύρων
ἄγνων (ἀπόλεσεις, πολέμους πλοίων, παροπλισμούς κλπ.). Εἰδικῶς διὰ τὴν
Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν αἱ δαπάναι αἴτιαι είνε πολὺ ἀνότεραι
αἱ δι' ὅλας τὰς ἄλλας σημιαῖς καὶ τοῦτο διότι τὰ Ἑλληνικὰ φορτη-
ῆσται πιστεύονταν τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ συνεπὸς είνε
ποχθεομένα νὰ καταβάλλουν σημαντικὰ ποσά, διὰ τὰ ἔξοδα αὐτοστο-
ῆς καὶ παλιννοστήσεως τῶν πληρωμάτων. Νομίζω ὅτι καὶ τὸ ζήτημα
πότῳ χρῆσει σοβαρᾶς μελέτης. "Ισως θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ βελτιωθῇ ἡ
πατάστωσις, ἐάν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ συνεννοοῦντο καὶ συνεπήγγυνον
δικῶν ἀλληλασφαλιστικὸν δργανισμὸν τῇ συμφετοῇ τοῦ Κράτους διὰ
τῶν κάλυψιν τὸν ἐξ παλιννοστήσεων δαπανῶν, ὅποτε ἔναντι μικρᾶς εἰσ-
ροᾶς θὰ ἀνέλαμβανε ὁ δργανισμὸς οὗτος τὰς δαπάνας παλιννοστήσε-
ων τῶν πληρωμάτων διὰ μαρτύρων αἵτις.

^{ε')} ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ: Τό ζήτημα τού μισθολογίου τῶν ναυτεργά-
ων μας ἔξτασίσθη ἐν πλάτει παρὰ τῆς Ἐνόσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλί-
ατά τὴν συζήτησιν περὶ ἀνανέσεως τῆς σύλλογικῆς συμβάσεως
ν γενομένην παρὰ τῆς Ἀνωτάτης Μονής Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς
ν παρελθόντα Μάρτιον.

Είναι γεγονός άνωμασιδήτητον, ότι ο "Έλλην" νωτεργάτης άμειβεται καλύτερον των νωτεργατών των άλλων σημαδών, έταν ληφθή ωπ' θύριν τό κόστος ζωής (Standard of Living) της Ελλάδος, τό όποιον πρέπει ν' αποτελή των κύρων συντελεστών κατά των καθορισμών των μισθολογίων των Έλλήνων νωτεργατών και έπαλλήων. Τό μισθολόγιον τῶν Έλληνων φορτηγών έχει αιώνηθη ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1933 κατά £ 1470 κατά πλάδον, αἱ δὲ δοθεῖσα αἰχήσεις εἰς τοὺς διαφόρους βαθμοὺς κυμαίνονται μεταξὺ 40—130 ο).ο.

Παρὰ τὰς ἐνδεχομένας ἀντιφρόσεις τῶν νωντεργατικῶν ὄργανώσεων, τὸ ζῆτημα τοῦ μισθολογίου δέον νά φυμασθῇ κατά τρόπον δίκαιων μέν, ἀλλὰ καὶ ὀλγάτων καταθλιπτικὸν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Διὰ τοῦ σημερινοῦ ἡνήροι μισθολογίον καὶ τῶν ἄλλων δαπανῶν, μὲ τὰς ὅποιας ἐπένδυνται ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς διὰ τὴν ἐπάνδυσιν τῶν πλοίων τον, καθίσταται προβληματικὸς ἡ ἀπασχόλησις τῆς σημερινῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν μελέτην τοῦ ζῆτηματος νομίζω, ὅτι θὰ ἔδει νά ἔξετασθῇ καὶ ἡ λόσις τοῦ κλιμακού του μισθολογίου (*sliding scale*) δηλαδὴ τοῦ καθορισμοῦ τούτου ἀναλόγως τῶν ἔκστατος διεπουσῶν τὴν ἐγκατάστασιν τῆς φορτηγοῦ νωντεργατίας συνθήκων (διακυμάνσεις ναυών, περιορισμὸς ἔργωνασθαι κλπ.).

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΟΝ

Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεοπτική Σεζόν

"EL PINCOAII

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
N. Ύόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

KOPPERS SLOPE
Πρόσωπος: H. FLETCHER, Coal Exports & Agency, Ltd.
112)113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφ. NO. 1014

4) Ναυτιλιακή νομοθεσία

Έτερον ζήτημα, τό δύοποιν κατά τὴν γνώμην μου χρήζει ίδιατέρας προσοχῆς καὶ ταχείας ρυθμίσεως είναι ἡ ἐνέργεια της πληθυσμού τῶν Νόμων, διαταγμάτων καὶ τῶν πολυπλόκων διατάξεων καὶ ἀφ' ἑτέρου, λόγῳ τῶν ἔκαστοτε ἐφοπλισμένων τροποποιήσεων καὶ μεταβολῶν ἔχει περιαγάγει τὸν ἐφοπλισμὸν εἰς διαρκῆ ἀνησυχίαν καὶ ἀμηχανίαν περὶ τοῦ τί είναι νόμοιν καὶ τί παράνομον, ὃς καὶ περὶ τοῦ ποίου νόμου ισχύειν σήμερον καὶ ποίος θὰ ισχύσῃ αὔριον.

Νομίζω, ὅτι μία ἀναθεώρησις τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς μας νομοθεσίας θὰ τὸν ἀπῆλαστον ἀπὸ πολλάς πολυπλόκων διατάξεων καὶ θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ ἀπλούστερος καὶ σταθεροποίησης ταύτης. Εὖν δὲ εἰς τὴν ἐργασίαν ταύτην ἐλαυνάντο ὥπ' ὅφιν αἱ ἀπλαὶ ναυτιλιακαὶ νομοθεσίαι τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν Κρατῶν, Χωρῶν κατ' ἔξοχην ναυτικῶν, καὶ η ἴδιη μας νομοθεσία θὰ ἡλούστερον καὶ θὰ προστηρύξετο πρὸς τὰς πραγματικὰς μας ναυτιλιακὰς ἀνάγκας.

Εἰδικῶς, μάλιστα, ἡ ναυτεργατικὴ μας νομοθεσία χρήζει σοβαρᾶς ἀναθεώρησις. Αἱ διατάξεις περὶ διπλομάτων καὶ προσόντων ἐδημούργησαν κατάστασιν ἔξοχος δυσχερή τόσον διὰ τὸν ἐφοπλισμόν, δύον καὶ διὰ τοὺς ναυτεργάτας, διότι η διὰ τῶν διατάξεων τούτων ἐπερβολικὴ εἰδίκευσί των περιορίζει δι' αὐτοὺς τὸν ὄφιν τῆς ἐργασίας των καὶ συμβαίνει νὰ παραμένουν ἀνεργοί καὶ λόγῳ ναυτεργάτας, διότι δὲν δύνανται νὰ ναυτολογηθῶσιν εἰς θέσεις, δι' ἣς δὲν κείτηται τὰ τυπικὰ πρόσωντα, ἐνῷ εἰναι πραγματικῶς Ικανότατοι διὰ τὴν ἐργασίαν αὐτῆς.

Ἐπίσης θεωρῶ ἀπαραίτητον τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτεργάτων καὶ τὴν πανίσχυην νέον φεύγαδίον ἐν τοῦλάριστον ἐπὶ τίνα καθόριν, διότι, καθ' ὅλας τὰς προσλέψεις, αἱ ὅποιαν βασίζονται ἐπὶ τῆς παρούσης καὶ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον ἔξελίξεως τῆς ναυτιλίας μας εἰς ὅλους τοὺς κλάδους, η Ἐλληνικὴ χωρητικότης, η ὅποια ἔχει διογκωθῆ ἐπερμέτως, θὰ περιορισθῇ ποικιλίας. Σημειωτέον δ' ὅτι δὲ ἀριθμὸς τῶν ναυτεργάτων ηὔξεθη διὰ τῆς εἰσπηδήσεως εἰς τὸν ἐπάγγελμα καθ' αὐτὸν ἀνθρώπουν οὐδεμίαν σχέσιν ἔχοντων πρὸς τὴν θάλασσαν. Εἰς τὸν λόγον δὲ τούτου δέονταν νέον φεύγαδίον ταῦτα μικρῶν ἀπόδοσιν τῶν ναυτεργάτων μας, η ὅποια ἔχει ὀλέθρια ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων. Εὖν θέντεν ἀπαραίτητον νὰ ἐκκαθαρισθῇ τὸ ναυτεργατικὸν ἐπάγγελμα ατ' ὅπους τοὺς ἀνικάνους, ἀσαταλλήλους καὶ κακῆς διαγωγῆς ναυτεργάτας καὶ νὰ ἐπιβληθῇ ἀστηροῦ πειθαρχία ἐπὶ τῶν πλοίων ἀποκαθιστημένης τῆς ἔξοντος τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐν γένει τῆς ἱεραρχίας τῶν βαθμοφόρων.

"Ενα ζήτημα ἐπίσης ἐνδιαφέρον τὸν μηχανιστὸν μας κλάδον δέοντα νὰ ἀντιμετωπισθῇ σοβαρῶς. Ἐννοῶ τὴν ἀνάγκην μορφώσεως μηχανικῶν διὰ μηχανᾶς ἀστερεικῆς κατεύθυνσης μεγάλων ἀποδυνάμεων. Λόγῳ τῆς διημέρεως αὐξανούσης τάσεως τῆς ναυτιλίας δηξελόπολιών πρέπει νὰ ἔχουμεν "Ἐλληνας μηχανικούς τελείας μορφώσεως καὶ πείσματος διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα, διότι σήμερον ἐλλείπουν τοιούτοις μηχανικοῖς (ὅρα καὶ σχετικὸν ἄρθρον μου εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης Ιουνίου ἐ. ἔ.).

5) Ανανέωσις τοῦ πλωτοῦ ύλικου

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανέωσεως τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου είναι ἔξαιρητικῶς δυσχερές καὶ ἀνησυχητικόν.

Ως εἶναι γνωστὸν ὁ φορτηγός μας στόλος ἀποτελεῖται σχεδόν ἐν τῷ συνόλῳ τοῦ ἀπὸ πλαταὶ πλοία ἀγορασθέντα κατὰ διαιρόφορος ἐποχῆς second hand. Εἶναι ὁ πλαταόφορος ἐμπορικὸς στόλος τοῦ κόσμου καὶ η ἀνάγκη τῆς ἐντὸς τοῦ μηχανοτέρου δυνατοῦ χρόνου ἀνανέωσεώς του είναι ἐπιτακτική. Άλλα διὰ τὴν ἀνανέωσην ταύτην ἀπατοῦνται κολοσσαῖα κομματικά ποσά, τὰ ὅποια δὲν διαβέτει ὁ Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός. Εἴναι μάλιστα ληφθῆ ὥπ' ὅφιν ὅτι, κατόπιν τῶν τελευταῖς ληφθέντων παρ

τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἀπαγορευτικῶν μέτρων, δὲν καθίσταται πλέον δυνατὴ ἡ ἀγορά ἑτοίμων σχετικῶς νέων πλοίων, εἰμεῖται ἡ ναυτικασμένοι νὰ ἐπιδιώξουμεν τὴν ἀνανέωσην τοῦ στόλου μας διὰ ναυτογύησεων νέων πλοίων. Ή τοιαύτη ἄλλως τε ἀνανέωσης είναι καὶ η κατατέρα, δεδομένου ὅτι, λόγῳ τῶν τελευταῖς προσδότων εἰς τὴν ναυτικήν τέχνην, πλοία ἡλικίας καὶ δέσμων ἀσόμη είναι σημαντικῶς μειονευτική ἐν συγχρίσει πρὸς τὰ ὅδη ναυτηργύμενα ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομικῆς ἐξιεταλλένσεως. Ἐλάζειστοι δύμων είναι οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ὅποιοι δίνανται νὰ διαβέσουν τὰ ἀναγκαιούντα κεφάλαια διὰ ναυτηργήσεις νέων πλοίων εἰς τὰς σημειωτικὰς ὑψηλὰς τιμάς, αἵτινες καὶ προβλέπεται, ὅτι θὰ διατηρηθοῦν τοῦλάριστον 100—150 νέα πλοία, η ναυτηργήσεις δύμων τῶν ὅποιων θὰ ἀπήτει κεφάλαια γένοι τὸν £ 15 ἐκατομμυρίου. Λεδούμενοι, ὅτι οὔτε τὸ Κράτος δύναται νὰ ἔλθῃ ἀρωγὸν εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν διὰ παροχῆς εὐθυνῶν πιστώσεων δύος κάμενον ἀλλὰ κράτη, μοιραίως είμεθα ἐποχεομένοι νὰ προσφύγωμεν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κομματαγοράν ἐκ τῆς ὅποιας πάντοτε ἡντίλησην ὁ Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός τὰ ἀναγκαῖα κεφάλαια διὰ τὴν ἀνάταξιν τῆς ναυτιλίας μας.

"Ισως νὰ ἡτούμενοι, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς παραμονῆς τοῦ κ. Τζίφου εἰς Λονδίνον, νὰ βολιδοσκοπηθῶσιν οἱ ἀμώδειοι τοῦ «Board of Trade» ἐπὶ τοῦ κατά πόσον τὸν "Ἀγγλικὴν ναυτηργείαν" θὰ ἰητὸν δυνατὸν νὰ ἐπεκτείνονται τοὺς εὐεργετικοὺς δρόους ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅποιων ναυτηργῶνται τὰ "Ἀγγλικὰ πλοία" καὶ ἐπὶ τῶν Ἐλληνικῶν. Εἳπε τὸ σημεῖον τούτον δ. κ. Μυνήλης Κούλουσουντης θὰ ἰηνάντο νὰ πράσσῃ σχετικάς πληροφορίας, διότι νομίζω, ὅτι ἔχει οὗτος ὥπ' ὅφιν τοιαύτην ἐνέργειαν.

Ταῦτοχρόνως θὰ ἰηδύνατο νὰ γίνῃ ἐπίσημος ἐνέργεια καὶ εἰς "Οἰλιανδίαν καὶ τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας, τὰ ναυτηργεία τῶν ὅποιων γνωρίζω, ὅτι δέχονται παραγγελίας ξένων πλοιοπτηρῶν, πλὴν τῶν Ἐλλήνων, ὑπὸ δρόους πληρωμῶν 35—40 ο.τ. τῆς ἀξίας τῶν πλοίων cash, τοῦ δὲ πλοίων διὰ πιστώσεως ἐξοφλητέας ἐντὸς 7—8 ἑτῶν μὲ τόκον 4½ ο.ο. Αἱ παραγγελίαι αὗται Ἐλληνικῶν πλοίων θὰ ἰηδύναντο νὰ συνδιασθῶν δι' ὑποχρεόσεως ἀγορᾶς ἀναλόγου ἀξίας Ἐλληνικῶν προϊόντων, διὰ τοῦ τόπου δὲ τούτου θὰ πρόσευκτε οιμαντικὴ ὑφέλεια καὶ εἰς τὴν Ἐθνικήν μας.

Παραδίλημας πρὸς τὰς ἐνέργειας ταῦτας η ἀνανέωσης τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου θὰ καθίστατο εύκολωτέρα διὰ τὴν συνενόσεως τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς ισχυρὰ συνεταιριστικὰ συγχροτήματα, τὰ ὅποια θὰ ἵσσουν ιαναὶ νὰ διαβέσουν αὐτὸν κοινὸν τὰ μεγάλα κεφάλαια πον ἀπωτούντα διὰ ναυτηργήσεως πλοίων εἰς τὰς σημειωτικὰς ὑψηλὰς τιμάς, ἐνῷ ἐπὸ τὰς σημειωτικὰς τῶν μεμονωμένων ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ κατατεμαχίου τῆς πλοιοπτηρίας τοῦ τούτου καθιστατο ἀδύνατον. Η προσωπικὴ ἐπαφὴ τοῦ κ. "Υπουργοῦ μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας κύκλων τοῦ Λονδίνου θὰ ἀπέβαινε πράγματι λίγων ὑφέλειων, ἐάν ἐπειθούντο οὗτοι νὰ ἐγκαταλείψουν τὸ ἀπομιστικὸν πνεῦμα καὶ νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν ἀπαράτητην συνεταιριστικὴν συνεργασίαν.

Θά χρειασθῇ φυσικά καὶ η νομοθετικὴ πρόσοντα διὰ τὴν διαμόρφωσιν ιδιοτήτων ἐταιριῶν, προσαρμοζόμενων πρὸς τὴν φύσιν τῆς παρ, ημένη ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τὴν κατοχύσιων τῶν συμφερόντων τῶν μειονητικῶν πετόχων πλ. Τὸ ζήτημα τούτο δὲν είναι δύσκολον νὰ ρυθμισθῇ καταλλήλως.

K. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

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



Marine PAINTS and
ANTI-FOULING COMPOSITIONS
MERCURY BRAND For TROPICAL WATERS &
ROSE BRAND For HELLENIC & SIMILAR WATERS
FREE Colour patterns & full information from:
MEANDROS SHIP STORES LTD
Sole Agents for Supply of Berger Paints to Greek Shipping in Greece
and England
72, BUTE STREET, CARDIFF
Telephone: CARDIFF 715 (after hours: 3041)
Telegrams •ATMOPIION•CARDIFF

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

**Η δύναμις της Ναυτιλίας μας
κατά το 6'. τρίμηνον του 1939**

Καθαρά μείωσις 85.634 τόννων

'Η από τού α' τριμήνου έκδηλωθείσα χαρακτηριστική τάσις περιορισμού της χωρητικότητός μας, διετηρήθη σταθερά — και μάλιστα υπό εύρυτέραν μορφήν — κατά το διαρρεῦσαν 6' τρίμηνον του τρέχ. έτους. "Αν και η προκληθείσα έξι ειδικών λόγων στροφή ένιών πλοιοκτήτων πρός ξένας τινάς σημαίας, ίδια δε την Παναμαϊκή, ένετοπισθή κατά το ύπο ανασκόπησαν τρίμηνον εἰς πέντε μόνον περιπτώσεις (5 πλοιά 17.880 τ. γκρός), έναντι δώδεκα τού προηγουμένου τριμήνου (12 ά.π. 39.904 τ. γκρός), έν τούτοις έπολαπλασισθησαν αι πωλήσεις 'Ελληνικών σκαφών εἰς άλλοδαπούς άγοραστάς πρός περαιτέρω έκμετάλλευσιν. Αι πωλήσεις αύται, έν συνδυασμῷ πρός την άσημαντον πρόσκτησιν νέων σκαφών έκ της άλλοδαπής, διπέτελεσαν άποφασιστικὸν παράγοντα διά την περαιτέρω και εἰς εὐρείαν κλίμακα, ύποχώρησιν τῆς χωρητικότητός μας.

Δεοντά νά σημειωθῇ, διή περιστολή τῶν νέων άγορῶν δὲν ήτο αποκλειστική ἀπόρροια τῆς χαλαρότητος τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῆς παγκοσμίου δεύτητος τῶν πολιτικῶν πραγμάτων, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐλλείψεως προσφορᾶς καταλλήλων σκαφών. 'Η έναρξις μάλιστα ἐφαρμογῆς τού Βρεταννικού «σχεδίου» δημιουργίας ἐφεδρικῆς χωρητικότητος καὶ ή ψήφισης πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν υπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων πιστώσεως 2.100.000 λιρῶν, έσημαναν δριστικῶς τὴν διακοπὴν τῶν πωλήσεων 'Αγγλικῶν πλοίων εἰς ξένους ἐφοπλιστάς. 'Η ἀπουσία οὕτω τοῦ Βρεταννικοῦ παράγοντος ἀπό τὴν άγορὰν τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν καὶ ή ταύτοχρονος ζήτησις τοινάζ ἀπό διαφόρους ξένας ναυτιλίας, ίδια δὲ τὴν Γερμανικήν, τὴν Ιταλικήν καὶ τὴν τῶν Βασικῶν χωρῶν, ὡγαγε μέν πολλοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς εἰς τὴν πώλησιν ίκανοῦ ἀριθμοῦ πλοίων τῶν, παλαιοτέρας ἡλικίας καὶ εἰς τιμάς σχετικῶς ίκανοποιητικάς, τούς ἔστερησεν δῆμος τῆς γνωρίου εὐχερείας προηγουμένων ἐποχῶν διά τὴν ἀντικατάστασιν τῶν πωλουμένων. 'Η δόδος τῶν νέων ναυπηγήσεων ήκουλουθήτη θεοβαίως ἀπό τοὺς ἐπιφανεστέρους τῶν πλοιοκτητῶν μας καὶ παραγγελίαι τινές διεβιθάσθησαν παρ' αὐτῶν εἰς διάφορα Βρεταννικά ναυπηγεῖα, ή τακτική αὔτη, δῆμως, ἄν σημαίνη ποιοτική θελτίωσιν, σημαίνει ταύτοχρόνως καὶ περιορισμὸν τοῦ τοινάζ, δεδομένου, διτοί οἱ ναυπηγοῦντες κατ' ἀνάγκην, θά ἀκολουθήσουν τὴν ἀνάλογίαν ἐνός νέου τόνου γκρός. έναντι τριῶν πωλουμένων παλαιῶν.

'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς αι πωλήσεις 'Ελληνικῶν σκαφών εἰς άλλοδαπούς άγοραστάς περιέλαθον κατά τὸ 6' τρίμηνον 16 ἐν δλω φορτηγά καὶ 1 δεξαμενόπλοιον, συνοιλικῆς χωρητικότητος 78.910 τόννων γκρός, έναντι πωλήσεων 7 πλοιών, 27.757 τόννων γκρός κατά τὸ α' τρίμηνον. Διεγράφησαν ἀκόμη 5 πλοιά, 17.880 τ. γκρός, ὡς τεθέντα ύπο ξένας σημαίας καὶ ἔτερα 4 σκάφη 12.360 τ. γκρός, ὡς ἀπολεσθέντα ἐκ κινδύνων θαλάσσης. Αι ἀπώλειαι οὕτω τοῦ 6' τριμήνου περιέλαθον 26 πλοιά, 109.150 τόννων γκρός, έναντι διαγραφῆς κατά τὸ α' τρίμηνον 27 σκαφῶν 89.150 τ. γκρός. Αι ἔγγραφαι, ἀντιθέως, περιωρισμόντων προσθήκησαν εἰς 4 μόνον ἀγορασθέντα σκάφη. 16.346 τ. γκρός, μετά δὲ τοῦ νεοναυπηγήτου μόδορσιπ 'Κάσος' 5700 τ. γκρός καὶ μᾶς ἔξ, ἀνακαταμετρήσεων διαφορᾶς ἐκ 1470 τόννων ἐπὶ πλέον, ἀνεβίθασαν τὰς προσθήκας εἰς 5 σκάφη καὶ 23.516 τ. γκρός (έναντι προσθηκῶν τοῦ α' τριμήνου 6 πλοιών, 35.677 τόννων γκρός). 'Εν τῇ πραγματικότητι, δύο μόνον ἀγοραὶ φορτηγῶν ἔλασθον χώραν ἐκ τῆς άλλοδαπῆς, διότι τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα τῶν προσθηκῶν ἀ)π 'Μάριος' (ex 'Cavan') καὶ 'Πήγασος' (ex 'Lapland') είχον ἀγορασθῆ περὶ τὰ τέλη τοῦ α' τριμήνου, παρελή-

φθησαν δὲ κατά τὸ 6' τρίμηνον.

Αναλυτικότερον, αι σημειωθείσαι, ώς ἄνω, μεταβολαὶ εἰς τὴν χωρητικότητά μας, δείκνυνται λεπτομερέστερον ἀπό τοὺς κατωτέρω πίνακας:

«Αδάμαστος» ex «Hanover»	T. γκρός	7466	19	£	28.000
«Κόρινθια» ex «Oranje Nassau», Επιθ.	»	3879	11	»	15.000
«Μάριος» ex «Cavan»	»	602	06	»	1.500
«Πήγασος» ex «Lapland»	»	4399	20	»	30.500

'Α)π 4 16.346 £ 75.000

Καθειλκύσθη ἀφ' ἔτερου ἐκ τῶν ναυπηγείων «Doxford», τοῦ Σόντερλαντ καὶ τελεῖ ἡδη ύπο συμπλήρωσιν καὶ παραλαβὴν τὸ δηζελοκίνητον φορτηγόν:

«Κάσος» 5700 τ. γκρός, τῆς A. E. «Κάσος».

'Αφ' ἔτερου αι διαγραφαὶ κατά τὸ 6' τρίμηνον, ἀνεφέροντο εἰς τὰς ἀκολούθους αἰτίας:

α' ΝΑΥΑΓΗΣΑΝΤΑ

«Βασιλειος T.»	3673	(20)	ἀσφάλ.	£ 30.000	ξέω.
«Ελέγχω Α. Κενδωνίων»	4129	(16)	ἀσφάλ.	£ 20.000	ξέω.
«Φρίξος»	93	(81)	ἀνασφάλ.	—	ξενάγ.
«Φωτεινή Καρδα»	4465	(18)	ἀσφάλ.	£ 20.000	ξενάγ. N. Καληδ.

'Α)π 4 12.360 £ 70.000

6') ΤΕΘΕΝΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

«Εντέρη» (Παναμ.)	1072	(01)	μετονομ.	«Liesel»
«Μαργαρίτης» (Παναμ.)	4584	(13)	»	«Aurora»
«Τάνης» (Παναμ.)	1698	(04)	»	—
«Τρεγζόδαν» (Παλαιστ.)	3338	(03)	»	—
«Φαίαξ» (Παναμ.)	7188	(15)	»	—

'Α)π 5 17.880

γ') ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΆΛΛΟΔΑ Η ΟΥΣ ΠΡΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΝ

«Άγιος Βιλάσιος»	4297	(14)	Ίάπονες	£ 28.000
«Άγιος Σπυρίδων»	1864	(12)	Πολονεΐ	» 10.500
«Αντινίος Σταθάτος»	3836	(20)	Λεττονοί	» 27.000
«Αριστ. Α. Γονλανδρής»	3470	(05)	Φινλανδοί	» 9.200
«Βάσος» (δεξαμεν.)	4733	(12)	Γερμανοί	» 25.000
«Δανάδ»	4419	(06)	Ιταλοί	» 9.000
«Ιθάκη»	4083	(11)	Ρουμανοί	» —
«Μαριέττα»	6042	(13)	Γερμανοί	» 31.000
«Μιγαλάζης»	5234	(19)	Ίάπονες	» 31.500
«Ορος Ατλας»	5647	(16)	Ίάπονες	» 30.000
«Ορος Κύθνος»	5188	(18)	Ίάπονες	» 31.500
«Ορος Όσσα»	5252	(19)	Γερμανοί	» 34.500
«Ορος Παρνασσός»	5334	(19)	Γερμανοί	» 32.000
«Ορος Πεντελίκων»	5896	(17)	Γερμανοί	» 34.000
«Ορος Χελώνας»	6481	(23)	Γερμανοί	» 37.500
«Ρίτα Χανδρή»	4648	(14)	Λεττονοί	» 23.000
«Τουρλιανή»	2486	(19)	Ολλανδοί	» —

'Α)π 17 78.910 £ 393.700

Ἐνηργήθησαν ἐξ ἀλλου ἀνακαταμετρήσεις εἰς τέσσαρα φορτηγά, συνεπεία ἐπισκευῶν καὶ προσθηκῶν ἡ διαρρυθμίσεως τοῦ ἀνοικτοῦ αὐτῶν «σέλτερ - ντέκ» εἰς κλειστόν, προέκυψε δὲ μία ἐπὶ πλέον διαφορά ἐκ 1470 τόνων γκρός, ώς ἔξης:

«Έλλης»	ἀπό	1198	εἰς	1114
«Εντέρη»	»	1098	»	1072
«Μαραθών»	»	6352	»	7926
«Νικόλαος Δ. Λ.»	»	5480	»	5486

Προκόπησα διαφορά ἐπὶ πλέον: ..

1470 τ. γκρός

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

GENERAL INSURANCE OF GREECE CO. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. LTD

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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

Συμφώνως πρός τα στατιστικά αύτά δεδομένα προέκυψε κατά το 'θ' τρίμηνον καθαρά μείωσις της δυνάμεως της ναυτιλίας μας έξι 21 πλοίων, 85.634 τόννων, έναντι άντιστοίχου μειώσεως τού α' τριμήνου έξι 29 και πάλι σκαφών, 54.192 τ. γκρός. 'Η άφαρεσίς της έπι έλαττον διαφοράς τού θ' τριμήνου από την ύπαρχουσαν τήν 31ην Μαρτίου έξι δύναμιν έκ 560 σκαφών, 1.770.327 τ. γκρός, μᾶς δίδει σημερινήν τοιαύτην της άτμηρους χωρητικότητός μας έκ:

539 σκαφών 1.684.694 τόννων γκρός

'Η προκύψασα ούτω καθαρά μείωσις κατά το πρώτον έξάμηνον, έναντι της δυνάμεως της 31ης Δεκεμβρίου π. έ. (581 πλοία, 1.824.520 τ. γκρός) περιέλαβε 42 έν δόλω σκάφη, 139.826 τ. γκρ., λαμβανομένου υπ' ουπιν, ότι διεγράφησαν έκ παντοίων αιτιών 53 πλοία 199.019 τ. γκρός και έπι προσετέθησαν 11 μόνον 59.193 τόννων γκρός.

"Οσον άφορά τάς νέας ναυπηγήσεις, τελοῦν ύπο κατασκευήν εἰς τά Σουηδικά ναυπηγεία τού Γκοταρχέρεν διά λογαριασμὸν τού κ. 'Αριστ. 'Ωνάση, δύο δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια — ύπο Σουηδικήν σημαίαν — έν 15.500 τ. d.w. και ἔτερον 17.500 τ. d.w., εἰς δέ τά 'Αγγλικά ναυπηγεία τού Μπορτατίλαντ και τού Σόντερλαντ 7 φορτηγά — κατά τό πλείστον δηζελοκίνητα — ήτοι άνά έν διά πελάτας "Αγγλους τού Οίκου Λυκιαρδοπούλου, διά τήν έταιριαν Π. Νομικού και διά τον κ. Ν. Εύσταθιου και 4 διά πελάτας — 'Αγγλικάς έταιριας — τῶν κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουντῆ.

'Αντιθέτως πρός τήν ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν χωρητικότητα, διάριμδος και τό τοννάς τῶν ύπο διαφόρους έναντι σημαίας σκαφών, εἰς τήν ίδιοκτησίαν τῶν όποιων ένδιαφέρονται και "Ελληνες έφοπλισται, ἐπραγματοποίησε κατά το 'θ' τρίμηνον μίαν περαιτέρω αύξησην κατά 10 πλοία, 53.749 τ. γκρός, ένω και κατά το α' τρίμηνον είχεν αύξηση έπι έτερα 18 σκάφη, 71.880 τόνων γκρός. Αἱ μεταβολαὶ τού θ' τριμήνου ανεφέροντο εἰς διαγραφάς 5 σκαφών, 12.253 τ. γκρός (μεταξύ τῶν δόπιων και τό τεθέν ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν ἐπιθετηγόν ἀπόπλοιον «Κορινθία») και εἰς προσθήκας 15 πλοίων, 66.062 τόννων γκρός, ώστε ή προκύψασα καθαρά αύξησις άνηλθεν εἰς 10 πλοία, 53.749 τόννων γκρός. Οὕτως, ή ύπαρχουσα τήν 31ην Δεκεμβρίου δύναμις ύπο έναντι σημαίας, έξι 89 σκαφών, 300.631 τ. γκρός, άνηλθε διαδοχικῶς εἰς 107 πλοία, 372.511 τόννων γκρός, τήν 31ην Μαρτίου έ. έ. και εἰς 117 πλοία, 426.260 τ. γκρός, τήν 30ην Ιουνίου, πραγματοποιηθείσης κατά τό α' β' δημονικῶν μιᾶς καθαρᾶς αύξησεώς της κατά 28 πλοία και 125.629 τόννων γκρός.

Μία ἄλλη κατηγορία σκαφῶν, ή άναφερομένη εἰς τινα ἀκτοπλοϊκά φορτηγά και ἐπιθετηγά ποταμούλια, ἀπακολούθησεν εἰς ταξίδια άνα τούς Κινεζικούς ποταμούς και λιμένας, παρέμεινε κατά το 'θ' τρίμηνον ἀναλλοιώτως, μὲ 16 σκάφη και 33.993 τόννων γκρός. Τοιουτόπωτας, ή εἰς "Ελληνας έφοπλιστάς άνηκουσα χωρητικότης και ή τελούσα μερικῶς ύπο τήν ίδιοκτησίαν και διαχειρίσιν τῶν ξένη τοιαύτη, ένεφανίζετο εἰς τό τέλος τού β' τριμήνου, έν συγκρίσει και πρός τήν 31ην Δεκεμβρίου π.έ. ως έξης:

	30 Ιουνίου 1939	31 Δεκεμβρ. 1938
'Α) π	T. γκρός	'Α) π T. γκρός
Υπό 'Ελληνικήν σημαίαν	539	1.684.694
Τελοῦντα ύπο παραλαβήν	—	2
Συμμετοχή εἰς ξένα σκάφη	117	426.260
'Ελληνική εἰς Κινεζικά θατα....	16	33.993
Σύνολον, σκάφη:	672	2.144.947
	689	2.170.137



"MIDGARD,"

Deutsche

Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

NORDENHAM

Telegrams: MIDGARD-Nordenham

Telephone: 26II (5 lines)

Shipbrokers and Agents

Shipowners

Stevedores

Own harbour appliances for loading and discharging of any kind of cargo

Own warehouses

Sale of bunkercoal

Tugboats and lighters.

Branches at:

Hamburg, Bremen, Brake, Bremerhaven
Oldenburg, Wilhelmshaven, Emden, Stettin.

'Η άργουσα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Στατιστική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Περὶ τό τέλος τού θ' τριμήνου τού τρέχοντος έτους εύρισκοντο παρωπλισμένα 32 φορτηγά μας (500 τόννων γκρός και διά 32 καστον), συνολικῆς χωρητικότηος 83.767 τόννων γκρός. 'Εξ αὐτῶν 28 φορτηγά 70.285 τόννων γκρός, ήσαν παρωπλισμένα εἰς διαφόρους λιμένας τού έσωτερικού και κυρίως εἰς τόν Πειραιά, τά δέ υπόλοιπα 4 σκάφη 13.482 τόννων γκρός, εἰς λιμένας τού έσωτερικού, ως έξης, εἰς συγκρίσει και μὲ τά έν τῷ έσωτερικῷ άργουντα εἰς τό τέλος τού θ' ζημηνού έ. έ.

Εἰς τό Πλέιτ ά) π — τ. γκρ. — έναντι α' ζημην. 13 τ. γκρ. 63.098
Εἰς 'Αγγλίαν » 1 » 7.914 » » 5 » 26.904
Εἰς Κόντινεντ » — » — » » 9 » 41.908
Εἰς Μεσόγειον » 3 » 5.568 » » 4 » 9.235

Σύνολον: » 4 » 13.482 » » 31 » 141.145

'Η ήδη παρωπλισμένη χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας έμφανίζει μείωσιν κατά 56 πλοία και 217.053 τ. νέτ, έναντι τού α' τριμήνου έ. έ. και κατά 90 πλοία και 375.454 τόννων γκρός, έναντι τού άντιστοίχου θ' τριμήνου τού π. έτους. "Οσον άφορά ἀποκλειστικῶς και μόνον τήν εν τῷ έσωτερικῷ άργουντας χωρητικότητα, περιωρίσθη αύτη εἰς 4 σκάφη 13.482 τόννων, ένω κατά τό προηγούμενον τρίμηνον περιελάμβανε 31 πλοία, 141.145 τόννων γκρός. Γενικῶς, ή τόσον σημαντική μείωσις τής άργουσης 'Ελληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότηος έμφανίζεται έκ πρωτης οφεως ἀκρως ικανοποιητική, δὲν ἀγει ομών και εἰς αισιοδοξα ουμετέρασματα, ἀν υπολογισθῆ, δὲν η παραπομένη ουπωρητησίας δέν είνεις ἀποκλειστική συνεπεια ζωηροτέρας μεταφορικής κινήσεως, ἀλλά κυρίως τής μειώσεως τής χωρητικότηος μας, λόγω τῶν ἀθρόων πωλήσεων σκαφῶν εἰς ἀλοδαπούς άγοραστάς. Πλεῖστα οσσα άργουντα φορτηγά έγκατέλειψαν τά ἀγκυροθόλια παρωπλισμού διά τά τεθούν ύπο ξένας σημαίας ή διά νά παραληφθούν παρ' ἀλοδαπῶν ουπολιστῶν, ένω δέ άριθμος τῶν έκ τής άργιας ἀπανελθόντων εἰς τήν ένεργον ουπηρεσίαν ήτο μᾶλλον περιωρισμένος. 'Η διαγραφή κατά τήν διάρκειαν τῶν έξι πρώτων μηνῶν τού έτους 53 φορτηγῶν μας, συνολικῆς χωρητικότηος 199.099 τόννων γκρός, υπῆρξε παράγων ουπολογίσμων εἰς τήν άρασίων τῶν τάξεων τού παρωπλισμού.

Πάντως, ή έργασία τής φορτηγοῦ ναυτιλίας ήτο κάπως εύρυτέρα κατά το θ' τρίμηνον, χάρις ιδίᾳ εἰς τάς έπαναληφθείσας φορτωσίων 'Αργεντινών γεννημάτων, εἰς τήν σταθερότητα τῶν μεταφορῶν παλαιοσιδήρου πρός τήν "Απω Ανατολήν και τήν Εύρωπην και εἰς τήν πρός στιγμή έπικρατήσασαν ἔκτακτον ζωηρότητα διά φορτία Μεσογειακῶν μεταλλευμάτων. 'Η κατά Μάιον — Ιούνιον κίνησις τού Πλέιτ ἀπολευθέρωσε τά ἐπι μήνας διάπρακτοντα έκει 'Ελληνικά φορτηγά, ένω ή κυκλοφορία διαταγών διά μεταλλεύματα ἀπό γειτονικούς πρός τήν 'Ελλάδα τομεῖς, παρέσχε τήν εύκαιριαν νά ἀπανέλθουν εἰς τήν έργασίαν ἀρκετά σκάφη έκ τῶν άργουντων εἰς τά έθνικά των θάσεις. Παραθέτομεν κατώτερων ἀναλυτικούς πίνακας τής ήδη παρωπλισμένης χωρητικότηος μας, έν συγκρίσει και πρός τό άντιστοιχον β' τρίμηνον τού 1938:

Άργουν τοννάζ β'. τριμήνου 1939

Αιμένες 'Αργίας	'Α) π	T. γκρός	έναντι θ' τριμήνου 1938
Πειραιών	23	58.238	59 τ. γκρός 198.818
Σύρος	3 (*)	9.743	6 » 26.970
Χίος — Οίνοδων	—	—	6 » 22.269
Λοιποὶ λιμένες	2	2.304	5 » 13.347
Έσωτερικὸν	28	70.285	76 » 261.404
Έξωτερικὸν	4	13.482	46 » 197.817
Σύνολον:	32	83.767	122 » 459.221

'Ο χρόνος άργιας τῶν 32 τούτων φορτηγῶν σκαφῶν σημειώνοται εἰς τόν άκόλουθον πίνακα, έν άντιπαραθολή και πρός τό θ' τρίμηνον π. έτους:

O XRONOS THS APIAS TON	'Α) π	T. γκρός	B' Ζημηνον 1939
'Από τῶν άρχοντων τού Τούνιον ...	1	6.059	10 τ. γκρός 37.920
Διαρκούντος τού Μάιον	4	11.782	20 » 70.199
Διαρκούντος τού Απριλίου	5	7.456	29 » 122.008
Πρό 3 έτων 6 μηνῶν άργοντα ...	9	23.715	56 » 204.666
Πρό 6 έτων 12 μηνῶν άργοντα ..	4	8.875	6 » 23.225
Άργοντα από έτους και πλέον..	9	25.880	1 » 1.203
Σύνολον:	32	83.767	122 » 459.221

'Η άντιθεσίς μεταξύ τῶν διάριμων τῶν δύο ύπο σύγκρισιν

BISTIS SHIPPING CORP.

Ναυτικοὶ Πράκτορες
Άγοραπωλησίαι ἀπλοίων

24 Stone St.
NEW - YORK
Τηλ. Διεύθυνσις:
«ARI-BISTIS»-New York

τριμήνων είνε προφανής. Κατά την ίδιαν ἐποχὴν τοῦ π. ἔτους ἀθρόως παρωπλίζοντο τὰ Ἑλληνικά φορτηγά, ἐλλείψει ἔργασίας, ἐνώ τὸ ἀφετεινὸν ποσοστὸν εἰσόδου εἰς τάς τάξεις τοῦ παροπλιμοῦ είνε ἀσήμαντον, ἀσχέτως ἀντὶ τούτου δὲν διφεύλεται μόνον εἰς τὰς βελτιώμενάς συνθήκας τῆς ναυλαγρούς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἀθρόας πωλήσεις σκαφῶν μας εἰς ἄλλοδαπούς. Τὴν ἐν προκειμένῳ κατάστασιν, τὴν μη δικαιολογούσαν εὐοίωνα ἐκ τῶν ἀριθμῶν συμπεράσματα, θα ἴσθναντο κάλλιον ν' ἀντικατοπτρίσῃ ἡ στατιστική ἐπαύξησης τῆς ἀνεργίας τῶν πληρωμάτων. Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔπιασαν ποτὲ νά ύποστηρίζουν τὸ ἀσκοπὸν τῆς διογκώσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας διά σκαφῶν ἐστερημένων εύρυτέρου χρονικοῦ πλαισίου ἀπόδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ νά τονίζουν, ὅτι θάττον τὸ ὄραδον θά ἐπήρχετο μοιριάως ἡ ύποχώρησης τῆς δυνάμεως μας εἰς ἐπίπεδα ἀνάλογα πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν δυναμικότητα. Φαινεται, ὅτι διανύουμεν ἥδη τὴν ἐποχὴν τῆς κατιούσης, ἡτις θά μειώσῃ μὲν τὴν φορτηγοῦ μας χωρητικότητα, ἐνδέχομένως ὅμως θά την ἔξυγιάνη ποιοτικῶς, ἀν ἐφαρμοσθῆ τελικῶς ὑπὸ τῶν ἔφοπτοιστῶν μας πρόγραμμα σαφὲς διά τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας. "Υπὸ τάς κρατούσας πάντως συνθήκας, δύναται νά προβλεφθῇ θασίμως διά τούς ἐπομένους μῆνας ἡ περαιτέρω μείωσις τῆς δυνάμεως τῆς φορτηγοῦ μας χωρητικότητος.

Κατωτέρω, παρέχομεν μίαν χαρακτηριστικήν εἰκόνα τῆς τριμηνιαίας πορείας τοῦ παροπλισμοῦ, διαρκούσης τῆς τελευταίας δύκταισιάς:

Η πορεία τῆς ἀργούσης χωρητικότητος

ETH	'Α)π	T.	γιαρ.	'Α)π	T.	γιαρός	'Α)π	T.	γιαρ.	'Α)π	T.	γιαρ.
	A'	τοίμηνον		B'	τοίμηνον		G'	τοίμηνον		D'	τοίμηνον	
1939	88	300.820	32	83.767	—	—	—	—	—	—	—	—
1938	82	289.525	122	459.221	131	499.477	73	260.847				
1937	15	50.540	12	31.243	9	25.586	25	81.259				
1936	94	288.496	60	200.751	21	74.477	12	37.927				
1935	74	210.905	46	136.255	21	76.534	20	66.066				
1934	45	129.029	64	224.290	28	98.581	31	99.082				
1933	69	206.458	73	238.508	36	125.091	22	74.552				
1932	92	292.781	164	562.062	112	376.651	43	164.579				
1931	124	379.900	97	300.133	26	75.933	33	101.351				

Προκύπτει έκ τοῦ ἀνωτέρου πίνακος, ὅτι ἡ ἀργοῦσσα χωρητικότης τοῦ 6^θ τριμήνου εἶνε ἡ μικροτέρα ἐξ ὅλων τῶν 6^θ τριμήνων τῆς τελευταίας δικταστίας, ἔξαιρεσει μόνον τοῦ 1937, δηλαδὴ τοῦ ἔτους τῆς ναυτιλιακῆς εὐημερίας. Ἀν ληφθῇ ὅμως ὑπὸψιν ἡ μείωσις τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας ἀπό τοῦ Ἱανουαρίου καὶ ἐντεῦθεν, ἡ ἀδειά τοῦ σημερινοῦ ἰκανοποιητικοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀργίας, ἀνατρέπεται. Ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν ἀφ' ἑτέρου τῶν παρωπλιούμένων 32 Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, δείκνυται αὕτη ἀπό τὸν κατωτέρω συγκριτικὸν πίνακα:

Β' ΣΜΗΝΟΝ 1939		Β' ΣΜΗΝΟΝ 1938	
Ναυτ.	1930—20 δ.π	τ.	3.549 έναντι 16 τ. γηρδός 65.663
> 1919—15	> 7	> 31.130	> 27 > 169.320
> 1914—10	> 5	> 9.577	> 29 > 107.015
> 1909—05	> 6	> 16.635	> 27 > 100.245
> 1904—00	> 3	> 6.169	> 13 > 35.852
Πέραν τού 1899	> 10	> 16.707	> 10 > 21.126

Σύνολον: » 32 » 83.767 » 122 » 459.221
 "Ενα μόνον σκάφος ήλικίας κατωτέρας τῶν 20 ἑτῶν καὶ αὐτὸς ἐπισκευαζόμενον, παραμένει ἐν παροπλισμῷ, ἔναντι 16, χωρητιστότος 65.663 τ., τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου π. ἔ. Σκάφη ήλικίας 23 ἑτῶν καὶ κάτω παραμένουν ἐν παροπλισμῷ 8 μόνον, 34.679 γκρός, ἔναντι 26 φορτηγῶν 115.496 τ. γκρός τοῦ α' 3τμήνου καὶ 3 φορτηγῶν 234.983 τ. γκρός τοῦ 6' τριμήνου π. ἔ. Ἀντιθέτως, ἡ παρωπλιομένα σκάφη, ήλικίας μειζονος τῶν 23 ἑτῶν, παρουσιάζουν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ ἑκάστοτε τριμηνιαίου υπολογίου, σῆτινος καλύπτουν κατά κανόνα τὰ 55 ἔως 70%. Ή διάλογος τοῦ 3τμηνον τοῦ τρ. ἔ. ἀναλογοί διάλογοι τὰ παλαιά τὰ σκάφη έντινε 62% (μὲν 49.081 τόννων γκρός), ἔναντι 63% τοῦ α' τριμήνου (μὲν 185.324 τ. γκρός) καὶ 58% τοῦ 6' 3τμήνου π. ἔ. (μὲν 64.238 τόννων γκρός). Σημαίνει τοῦτο, ὅτι ἔνας σημαντικός δύο-ος παλαιάς χωρητικότης ἔξακολουθεῖ πάντοτε νὰ ρυθμίζῃ τὰς ιακυμάνσεις τῆς ἀργούσυνος φορτηγού ναυτιλίας μας, διογκούενος εἰς περιόδους ἀπραξίας ή ὑποχωρῶν εἰς περιόδους ζωηρότης, ὑπενθυμίζων ὄμως πάντοτε περιέ τῆς ίδιας ἀναλογίας, τὴν φισταμένην ποιοτικήν κατωτέροτη τοῦ πλωτοῦ ὄλικου.

(*) Έξ τῶν εἰς Σιναϊ μονομάντων ἐπαυγῆθος οὐδὲ ἔχει οὔπορεσμα τὰ δύο

Ναυτικά τεχνικά νέα

Νέος τύπος πρωαστηρίου άτμοστροβίλου

Εις τὴν προσπάθειαν δῶς ἀτμοστρόβιλος, ὁ δποίος εἰς μεγάλας ἱπτοδυνάμεις εἴνει ἀσυναγώνιστος τόσον εἰς οἰκονομικὴν κατανάλωσιν, δύσιν και εἰς οἰκονομιαν βάφονται και δύκον τῆς ἐγκαταστάσεως, χορηματικῆς και διὰ τὰς ἱπτοδυνάμεις μικροτέρων ἐγκαταστάσεων, δῶς τῶν φροτηρίων, προσετέθη και δημοσιγύρη νέου τύπου ἀτμοστρόβιλον μετά μειοτήρος στροφῶν, δοξιμασθέντος ἐσχάτως ἐν Ἀγγλίᾳ και φέροντος τὸ ὄνομα τοῦ ἐφενδέτον τοῦ Mac Leod.

Τά φημιολογώνται πλεονεκτήματα τοῦ νέου τύπου, τοῦ όποιον κυριώτερον χαρακτηριστικὸν είναι η διάταξις τῶν βαθμίδων μέσεως εἰς τρεις άξονας, είναι αἱ μεριαὶ τῶν διαστάσεων, τὸ μικρὸν βάρος καὶ η οικονομία εἰς τὴν κατανάλωσιν. Οἱ κατασκευασθεῖς ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ἐφευρέτου καὶ τὸν ἔλεγχον τῆς «British Corporations» ἀμφοτερόβιος ἀνταπτοῦσσει 2500 ἵππους. Τὸ συνολικὸν του βάρος ἀνέρχεται μόλις εἰς 28 τόνους καθ' ὅν στιγμὴν τὸ βάρος μᾶς ἰσης ἴπποδυνάμεως παλινδρομικῆς κυμαίνεται περὶ τῶν 150 τόνους. Τὸ ὄντος τοῦ στροβίλου είναι 9 πόδες ὑπὲρ τὸν ἄξονα καὶ 14 ἀπὸ τῆς βάσεως, τὸ δὲ μῆκος 17,5 πόδες. Η λειδίναμος παλινδρομικῇ θὰ είλη μῆκος 31 ποδῶν (ώς ἔγγιστα δηλαδὴ διττάσιον) καὶ ὄντος 24 ποδῶν. Η οικονομία εἰς τὴν κατανάλωσιν ἔναντι τῆς παλινδρομικῆς προϋπελογίσθη εἰς 30 ο), αἱ δὲ γενόμεναι εἰς τὴν ἐφορατικὴν δοκιμὴν μετρήσεως ἐδικαίωσαν, καθ' ἣν αναφέρεται, τὰ προσδοκία τοῦ ἐφευρέτου.

Τὸ στάτια περιβλαβάνε τὴν ἑργείαν.
Τὸ στάτια περιβλαβάνε ἔνα στρόβιλον ὥψηλῆς πέσεως, τοῦ ὅποιου ἡ ἔξαγωγὴ ὀδηγεῖται εἰς τὸν στρόβιλον τῆς μέσης πέσεως. Τὰ στροφεῖα τῶν στροβίλων τούτων είναι ἐπὶ κοινῷ ἄξονος. Ἡ ἔξαγωγὴ τῆς μέσης πέσεως διαμορφάζεται εἰς δύο στροβίλους χωμηλῆς τοποθετήμενους ἐπὶ ιδιαίτερον ἄξονον, δεξιὰ καὶ αἱριστερὰ τοῦ ἄξονος τῆς ὥψηλῆς. Τὰ στροφεῖα τῆς χωμηλῆς πέσεως είναι τοποθετημένα πρὸς τὸ πρωμανίον ἄχρον ἔκστον τῶν ἄξονων, εἰς δὲ τὸ πρωμανίον ἄχρον είναι τὰ στροφεῖα τοῦ ἀνάποδα. Γίνεται τοινοτρόπως χρήσις 6 ἐν συνόλῳ στροβίλων τοποθετημένων ἐπὶ τῷ πάντα ἄξονα, οἵτινες καὶ ἐδράζονται εἰς τὸ ἀντό μέρος τῶν κιβωτίων μειώσεως τῶν στροφών.

Τὸ ἔργον τὸν στροφείων μεταβιβάζεται εἰς τὴν ἐλικοφόρον ἄταξιτον τῇ βοηθείᾳ μειωτήρων στροφῶν διπλῆς μεταδόσεως. Ὁ ἀριθμὸς στροφῶν τοῦ Ἀξόνος ἑπτηλίς καὶ μέσης ἀνηλίκης κατὰ τὰς δομικὰς εἰς 10.000, δὲ τὸν τῆς ζωμῆλης εἰς 8750. Διὰ τῶν μειωτήρων ἐπιτυχάνεται ἐποιησιακός εἰς 100 στροφαῖς εἰς τὴν ἐλικοφόρον.

Τά στροφεία τοῦ ἀνάποδα ἐγγίζονται μὲν 7500 στροφαῖς καὶ ἀντίσσουν τὰ 60 οὐ τῆς ἵππωνυμεως τοῦ πρόσω. Οἱ δὲντοτοὶ τροχοὶ ἔχουν ἐλικοειδεῖς δόδύντας, διὰ δὲ τὴν ἔξουδετόνων τῆς ἐκ τῆς πλαγής τητος δημιουργημένης ἀξονικῆς σθεσις, φάνεται κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς εἰς ἀρκετὸν ποσοστὸν ἡ ἀντίσσουπος ὥστε τοῦ ἀτηνοῦ

Τό κόρτος της έγκαστασάσεως δὲν φαίνεται ἐπεγμένον τὸ τῆς μιᾶς ισοδυνάμου πλαϊνδρομικῆς μηχανῆς, ἐπ' αὐτῷ δὲ στηρίζεται καὶ ἡ μάτιψ τοῦ ὅτι ἡ νέα μονάς θὰ προτιμηθῇ ἐπὶ νέων κατασκευῶν ἀναλόγου ἐπεποίησατος. Τὸ κατά πόσον ὄμως καὶ ὁ τύπος οὗτος θὰ προωθήσῃ τὴν χρησιμοποίησιν ἀποστροφῶν ἐπὶ τῶν ἀπλῶν συνήθως ἔγκαστασάσεων τῶν φροτηγῶν πλοίον εἶνε πρόβλημα, τὸ δοποῖν μέχρι τοῦ δὲ δην ἡδυνήθη πλάνωλς νὰ λύσῃ σύντε η προσπάθεια τῆς δημιουργίας ἀπλού τέτον ἀποστροφῶν Parsons, ὑπὸ τοῦ ὄμωνύμου ἐργοστασίου, τεριψ οὐ ἄλλοτε ἐπραγματεύθησεν.

Μεγαλύτεροι λέβητες, περισσοτέρα ἀπόδοσις

Κατά την μελέτην της έγκυατασάσεως ταύτης τῶν λεβήτων Loeffler, ἢν πρότην ἀνά τὴν Βοστανικήν αὐτοχαροφίαν, ἀπήγνωσαν μεγάλαι προ-
αρκτικαὶ μελέται, διὰ νῦν ἔξασφαλισθῇ ἡ καταλήγοντος τῶν γονοπο-

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

Manager Directors:

H. P. COSMAS
J. COSMAS

**General Wharfingers, Stevedores
Coal Contractors, Water Suppliers
Shipping, Clearing & Transport Agents**

P.O. Box 178

**Cables:
DESPATCHCO.**

ποιηθησμένων μετάλλων είς τὴν ὑψηλὴν θερμοκρασίαν καὶ πίεσιν. Κατὰ τὸ διάστημα τῆς λειτουργίας τῶν γενετήρων τούτων ἀπεδείχθη ὁ ἴανονοιητικός των χαρακτήρ, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως κατασκευῆς, ὡσον καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς οἰκονομίας, ἐπιτευχθεῖσής ἀποδέσεως 30 ο) ἐπὶ πλέον, ἔναντι δῶν τῶν ἐν χρήσει συστημάτων.

Αἱ ναυτικαὶ μηχαναὶ ὑφηλῆς πιέσεως

Μολονότι πιστεύεται γενικῶς, ὅτι ἀ· ἐπὶ τῶν πλοίων ἑφαδογοι ὑστεροῦν κατὰ πολὺ εἰσέπι, ἔναντι τῶν σημερινῶν ἐν χρήσει συστημάτων παραγογῆς ἡλεκτρισμοῦ, λόγῳ τοῦ ὅτι οἱ ὄροι τῆς παραγωγῆς ἀτμοῦ εἰνὲ εὐνοϊκότεροι εἰς τὴν ἔργαν, παρὰ ἐπὶ τῶν πλοίων, ἡ πρόσδοση ἐν τούτοις εἰς τὸν ὄργαντα τύπον λέβητος ἐπέρχεται σχεδὸν ταῦτον τοῦτον εἰς ἀμφοτέρους τοὺς κλάδους τῆς μηχανικῆς. Υπάρχουν πράγματα σήμερον δεδομένα παρέχοντα τὴν πεποίθησιν, ὅτι ἡ τοιώτερη πρόσδοση, ἀν μη τι ἄλλο, θὰ διατηρηθῇ τοῦλάξιον, διότι τὰ πλεονεκτήματα τοῦ συμμαχοῦ καὶ τοῦ ἐλαφροῦ, ποὺ ἀποτελοῦν τὰ ἴδιάζοντα χαρακτηριστικὰ τῶν ἀτμογενετριῶν πεπειραμένης κυκλοφορίας (forced circulation) ἐκτιμῶνται εὐκολότερον εἰς τὸν χώρον τοῦ μηχανοστασίου ἐνὸς πλοίου, παρὰ εἰς ἕνα σταθμὸν παραγωγῆς ἐν τῇ ἔηρᾳ.

"Ἄν καὶ οὐδέμια μέχρι σήμερον ἔγκατάστασις λέβητον πεπειραμένης κυκλοφορίας ἔγένετο ἐπὶ Ἀγγλικοῦ πλοίου, ἔξαιρέσει τοῦ λέβητος La Mont, τοποθετηθέντος ἐφ' ἐνὸς ἀντιτορπιλού ποὺ διὰ πειραματικοῦ λόγου, ἐν τούτοις ὁ τύπος ὅπερος δὲν εἰνὲ σπάνιος διὰ σχάρη ἀνίκοντα εἰς ἔργοντα τῆς Ἱπεριοτικῆς Ἐδρώπης. Παραδείγματα τούτου ἀποτελοῦν οἱ λέβητες Loefller τοῦ Ἰταλικοῦ ἀπεργοεκανίου «Conte Rosso» καὶ οἱ λέβητες Benison τῶν Ἑρμανικῶν πλοίων «Πότσδαμ» καὶ «Πρετόρια». Υποστηλίζεται, ὅτι ἡ ἔγκαταστάσεις αὕτη εἰνὲ γενικῶς τόσον ἀσφαλεῖς ὡσον καὶ ἀποτελεσματικαὶ. Πάντως, δὲν πρέπει νῦν θεωρηθῆνεται ὅτι ἡ ἐμφάνιση τοῦ λέβητος Loefller εἰς ἔνα ἐν τῇ ἔηρᾳ σταθμὸν παραγωγῆς, σημάνει τὶ πλέον, πέραν μᾶς πιθανῆς ἐνδείξεως μελλοντικῆς πρόσδοσην τῶν συστημάτων ἀτμοπαραγωγῆς, δεδομένου, ὅτι ὁ ὑδραυλικὸς λέβητος λέβητες μέσης πιέσεως ὑπόκειται εἰσέπι εἰς τελειοποίησις καὶ ἔχει πρὸ αὐτοῦ μακράν περίοδον δημιουργήσης.

Ἀπόδοσις τοῦ ὑδραυλικοῦ λέβητος

Πράγματα — συνεχίζει ὁ τεχνικὸς συνεργάτης τοῦ «Engineering» — πρόσδοσης τοῦ ὑδραυλικοῦ λέβητος ὑπόκειται ἐνὸς μόνον λέβητος τῆς παραγωγῆς τῶν ναυτικῶν μηχανῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὅφελεται δὲ ἀβτη, ἐν τὴν μέτρῳ, εἰς τὴν συναγονιστικὴν ἐπίδοσαν τῶν προαναρχθέντων τύπων. Ραγδαῖα ὑπῆρχεν ἡ πρόσδοση ἀπὸ τοῦ 1926 καὶ ἐτεύθεν, ὅτε κατεσκεύασθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Clyde τὸ ἀτμόπλοιον «King George V.», ἐφοδιασθὲν μὲν ὑδραυλικοῦ λέβητος, ἔχοντας ὑπηρεσιακὴν (working) πίεσιν 550 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵνταν. Τὸ σχάρος ἀπὸ εἰσήγαγε τὴν ἑφαδογογήν εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ἐπιβατηγά πλοῖα τοῦ τότε γνωστοῦ «ἄτμου ὑψηλῆς πιέσεως», δοτικὴ σήμερον μετριοφόρων δύναται νῦν χαρακτηρισθῆναι ὡς «ἄτμους μετρίας πιέσεως», λόγῳ τῶν ἔκπτωτος ἐπενεγένετον σημαντικῶν προσδόσην.

Πρὸ διωδεκατίας ἡ δίναμις τῶν 2000 ἵππων ἀπετέλει τὸ ἀνώτατον δροῦν τῆς ἀποδόσεως ἐνὸς μόνον λέβητος, ἐνῷ σήμερον δεκαπλάσια περίποτον δύναται νῦν παραγῆναι μᾶς καὶ μόνις μονάδος ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου. Εἰς τὰ πολεμικὰ σκάφη εἰνὲ ἀρκετὰ σύνηθες νῦν ἐπιτυγχάνεται ἡ δίναμις ἀβτη, καθόσον δύο μόνον λέβητες ἀρκούν διὰ νῦν

προμηθεύσουν τὸν ἀπατούμενον ἀτμὸν διὰ τοὺς 40,000 ἵππους ἄξονος τῶν σημερινῶν ἀντιτορπιλίων. Δέον ὅμως νῦν λαμβάνεται ὅτι ὁ προσδιορισμὸς τῆς δυνάμεως (rating) τῶν λεβήτων τῶν πλοίων αὐτῶν, εἰνὲ διπλάσιος καὶ τριπλάσιος, παρὸ δύο συνηθίζεται διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα. Η πρόσδοση, μὲν τῆς πλευρᾶς ταύτης, γῆται ἀτμήσους προώσεως, δείκνυνται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Ἐτος	Πίεσις	Ἴπποι	Άριθ.	Ἴπποι ἄξονος λεβήτων κατὰ λέβητα
King George V	1926	550	3.500	2	1.750
Duchess of Bedford	1928	370	20.000	6	3.300
Statendam	1929	430	20.000	6	3.300
Bremen	1929	330	120.000	20	6.000
Empress of Japan	1930	425	30.000	6	5.000
Empress of Britain	1931	425	63.000	9	7.000
Monarch of Bermuda	1931	400	20.000	8	2.500
Strathnaver	1931	400	28.000	4	7.000
Rex	1932	390	120.000	12	10.000
Conte di Savoia	1932	425	100.000	10	10.000
Normandie	1935	400	160.000	29	5.500
Strathmore	1935	450	24.000	6	4.000
Queen Mary	1936	425	180.000	24	7.500
Queen Elizabeth	—	425	180.000	12	15.000

Τάσις πρὸς μεγαλυτέρους λέβητας

Προσκύπτει ἐκ τοῦ ἀνώτερῳ πίνακος ὡς σημειωθείσα καταφανής τάσις πρὸς ὑγρὸτεράς πέσεις καὶ ισχυροτέρους λέβητας κατὰ τὴν τελευταῖαν διωδεκατίαν, τὸ σπουδώτερον ὡμος χαρακτηριστικὸν ἐπῆρχεν ἡ μείωσης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λεβήτων ἐπὶ τοῦ «Queen Elizabeth», ἐν συγκριτὶ πρὸς τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ «Queen Mary». Τὴν ἀντίτοις λέβητες ἔχοντας πολὺ μεγαλυτέρους μεγέθους, οἵουνδηποτε ἐκ τῶν ἀνώτερων ἀναφερομένων, εἰνὲ ἀρκετὰ συνῆθεις. Ἐφόσον δὲ εἰνὲ σύνηθες σημειώνει νῦν συναυλιογοῦντας οἱ μεγάλοι οὗτοι λέβητες ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ οὐχὶ νῦν ἀποτελώντωνται ἐν τῇ ἔηρᾳ, ἔγκατοτάμενοι εἴται, ὡς μία ἑπαύτη μονάς, ἐπὶ τῶν σκαφῶν, τάσιμοι ὑφισταντας ἐπίλιθες νῦν ἰδούμενοι εἰς τὸ μέλλον ἔτι μεγαλυτέρους λέβητας καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς σχετικὰς διαρροήματις τῶν δύο μεγάλων ὑπερωκεανῶν τῆς «Κιοννα» — Οὐάτ Στάρ», ἡ διαφορὰ εἰνὲ ἀκόμη περισσότερον σπουδαιοτέρα, παρὸ δύο σημαντικέστατα εἰς τὰς ἐνδείξεις τῶν ἀνώτερων ἀριθμῶν, διότι, πέραν τῶν 24 κυρίων λεβήτων Yarrow, τοῦ «Queen Mary», ὑπάρχουν ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου καὶ τρεῖς Σπωτικοὶ λέβητες διὰ τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας, ἔγκατεστημένοι εἰς ψωριστὸν διαμέσιμα. Εἰς τὸ «Queen Elizabeth» οἱ δόδεκα λέβητες εἰνὲ ἀπολύτως ἐπαρκεῖσι δὲν ὀλις τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Προσαίνοντες εἰς τὴν ἀξιόλογην ταύτην μειώσουν τῶν λεβήτων, οἱ σχεδιασταὶ τῶν μηχανῶν παραγωγῆς τοῦ νέου πλωτοῦ κολοσσοῦ, ἐπηρεάσθησαν ἀναμφιβόλως ἀπὸ τὰ ἐπιτευχθέντα ἴανονοιητικὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν λεβήτων τοῦ «Queen Mary».

Παλαιόν καὶ νέον «Mauretania»

Διάφορα ὀφέλη ἀναμένονται φυσικὰ ἀπὸ τὴν νίοθετησιν τῶν μεγάλων αὐτῶν λεβήτων, ἔναντι τῶν ἀλλων συνήθους μεγέθους. Σύγκεινται ταῦτα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν βοηθητικῶν λεβήτων, μὲ ἀμεσον συνέπειαν τὴν ἔξιονμήσην ἀτμοῦ, τὸν περιορισμὸν τῆς ἀπατούμενης ἐπιβλέψεως καὶ τὴν ἀπλοποίησην τοῦ δικτύου ἀπωστλήνων, τροφοδοτήσεως τὰς κανονικές πετρελαϊκές (radiation) ἀπολύται, θὰ ἡλιττούντο καὶ τὸ βάρος τῆς ἐγκαταστάσεως ὃν περιφορέται.

"Ἀντιτέτως πρὸς τὸ «Queen Elizabeth», ἡ διαφορά τῶν λεβήτων τοῦ νέου «Mauretania» εἰνὲ παρούσια πρὸς τὴν πόρτα τοῦ πλοίου τοῦ Yarrow, πλευρικὴς θερμάνσεως (side fire), τῶν διπλῆς φύλαξης, μὲ ὑπερθεματῆρας Yarrow καὶ ἀρχοθεματῆρας εἰνὲ ἔγκατεστημένοι εἰς πετρελαϊκές λέβητες τοῦ πλοίου, ἡ δὲ μεριμνονόμηνή ἔξαστον ἐπιφάνεια καλλιπετεῖται 11.000 τ. πόδια περίποτο, ἐνῷ ἡ κανονική ἔξαστωσις, ὑπὸ πλεισ 425 λιθρῶν καὶ τετραγωνικὴν ἔνταν, φθάνει τὰς 70.000 λιθρῶν καθ' ὅραν.

"Οταν ἔξετάζῃ κανεὶς τὸ νέον «Mauretania» — συνεχίζει ὁ ἀρθρογράφος τοῦ «Engineering» — εὑρίσκει ἐνδιαφέρουσαν τὴν σύγκρισιν μὲ τὸ παλαιὸν λεβήτων, εἰνὲ πολὺ μεγάλων ὄμονων πλοίων. Η διαφορὰ ὡς πρὸς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν λεβήτων τῶν δύο ὑπερωκεανῶν εἰνὲ μεγαλυτέρα ἀπὸ συνοδήροτε ἀλλοι λέβητες τοῦ 25 Σπωτικοῦ λέβητος τοῦ πλαταοῦ «Mauretania», ἡδύνατο νῦν παραγωγῆς ἀτμὸν πρὸς παραγωγὴν 65.000 ἵππου ἄξονος, ἡτοι 2500 πλειστούντων κατὰ λέβητα. Η ἀντιπαραβολὴ τοῦ ἀριθμοῦ τούτων πρὸς τὰ δεδομένα τοῦ ἀνώτεροι πίνακος εἰνὲ ἀρκετή.

NEW YORK

DALZELL TOWING Co, Inc.

21-24 State Street,

NEW YORK

SEA, HARBOR and COAST TOWING

Contractors to all the Principal Shipowners

Cables: "DALSELLINE," New York.

Τὰ Ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται ἡδη ἔκτος ἀλλων Ἐδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχὴ αὔξησιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

"CAMREX,, Non - oxidizing - Paint

Εἶνε μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτων εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby St, CARDIFF

Ίδιαιτέρα δυνσις: 208,Cathedral Rd.-CARDIFF

Τηλ)ματα: "CAMREX,,—Cardiff ή Sunderland



Γαλλία

‘Η σκοπιμότης μιᾶς δευτέρας «Νορμανδίας»

Συνεργάτης της «Εφημερίδος της Χάροπος» προσάλλει εἰς σχετικὸν ἄρθρον του σοβαρότατα ἐπιχειρήματα, ἔναντι τῆς τελευταίας ἀποφάσεως τοῦ ὑποργοῦ τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς ἀδέλφου πρὸς τὴν «Νομαρχίαν σκάφους». Ἀναγνωρίζον ὁ ἀρθρογράφος, ὅτι μετά τὰς ἀποτελέσματας τῶν ὑπεριοκεανίων «Λαμαγιέτη και «Παύσιον» ἐπιβάλλεται ἡ κατασκευὴ ἐνὸς νέου ὑπεριοκεανίου διεργοτάτη, ἀν πάγματι ἡ ἀντικατάστασις τῶν διὰ μίας νέας «Νομαρχίας» ἐνδείκνυται. Ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς ἡ λόντισ ἀπό τὴν θεωρεῖται, ὡς ὑπαγορευομένη, διότι ἡ «Νομαρχία» ἀποτελεῖ ἀναμφιβόλως, μίαν ἐπιτυχίαν, ἐνῷ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς διαιρόφορου πρὸς ἀρτῆν σκάφους, θὰ ὑπερχέσοντε τὴν πλοιοκτήτην ἐταφίαν «C.G.T.», εἰς νέας μαρκῆς μελέτας και παρατηρήσεις, καθ' ὥν στιγμὴν ὁ χρόνος ἐργάζεται ἔναντιν τῆς Γαλλικῆς σημαίας εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ.

Έξεταστέα ἐν τούτοις παραμένει, κατά τὸν ἀρδθογράφον, ἡ οἰκονομία καὶ πλευρὴ τοῦ ζητήματος, ὡς φαίνεται — δὲν ἐλήφθη σοβαρῶς ἢ πάντα. Οἱ λογαριασμοὶ ἐξεταλλένσεως φέρουν τὴν «Νομανδίαν» ὡς ἀπόδοτικὴν ἐπιχείρισην. Εἰς τοὺς λογαριασμοὺς ἀπό τὸν ὄμως δὲ πρωταριανὸν πρᾶγματι προσαρτήθησαν καὶ αἱ ἀποσθέτες. Πράγματι, ἡ ἐξεταλλένση τῆς «Νομανδίας» — τονιζεῖ ὁ ἀρδθογράφος — στοιχίζει πολλά, στοιχίζει ἀκριβώς. Τὸ γεγονός δὲν είναι ἐπιλάπτικόν, λαμβανομένον ὑπὸ ὅψην τοῦ δύογκου καὶ τῆς πολυτελείας τοῦ σκάφους. Λέγεται, ὅτι διὰ τὴν δευτέραν «Νομανδίαν» ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη περιοδισμοῦ τῆς πολυτελείας, ἵνα ὁ οὕτως ἔσχοντον μῆθησμένος χώρος χρησιμοποιηθῇ ἐποφελέστερον. Θ' ἀληθῆ δηλαδή, ἡ ἀριθμὸς τῶν εἰσθῆντων διαμερισμάτων, τῶν ὅποιον ἡ διάθεσις θεραπεύῃ μεγαλύτερας εἰσπράξεις ἀπὸ τὰς ἡδη πραγματοποιούμενας ἐπῆς τῆς «Νομανδίας».

της «Νομιμανδίας». Ο «έπολογισμός» αυτός δημιουργήθηκε στην περιόδο της επιβατών. 'Αλλ' ούτε είς την «Νομιμανδίαν», ούτε είς την «Βασιλικαναν Μαΐσιαν» παρεποράθηκαν τα τελείωμα με πλήρεις ήλιξις τάξις θεσιών αυτών. Δὲν είναι θεωρείται ότι αφιερώθηκαν ενθητικά θέσεις, διατηρούμενοι από τα γηραντεύα πλωτά μεγαλύτεροι, αλλά, ότι αφιερώθηκαν επιβατών. Υπάρχει, άφαντη γένεται, η ανεξήγητη ή αφιερωμένη περιοχή των περιπολών. Μάλλον, φαίνεται, ότι τείνει προς περιστέρω μειώσιν. "Οταν ή δευτέρα «Νομιμανδία» τεθῇ εἰς τὴν ἑτηρείαν — καὶ τοῦτο θὰ συμβῇ τῷ ἐνορθίτερῳ ἐντὸς πενταετίας— θανάτον είσταται τὸν συναγωνιστὸν τοῦ ἀεροπλάνου. Πρᾶξις προνοίας, ή πομένως — συνεγέζει τὸν ἀρδθρογάρακός της — δὲν θὰ ἔτηγθενε γε τὴν αποφεύγουσαν ή ναυπηγητής σπάσαντος τόσους πολλαδιάνους — εἰς ἐποχὴν μάλιστα αὐτηρή ωδῶν Γαλλικῶν οἰκονομῶν — καὶ ἀντ' αὐτοῦ νῦν προσφῆται ὁ ιδεώδης τοῦ πος ἐνὸς βελτιωμένου «Champlain»; Αντί μαζί νέας «Νομιμανδίας» θα ήτο αρχετύπη ή ἀπότοκης δύναμης πλοίων των ἀνωτέρων τύπων. Ως πρός τὸν χρόνον προμηλέτης τῶν σχεδίων φρονεῖ τὸν ἀρδθρογάρακός της θὰ κερδήσῃ ἀπό τὸν χρόνον τῆς ναυπηγήσεως μηχούστερον ἐπερούσειν.

Αντίθετος πρὸς τὴν ἀνωτέρῳ γνώμῃ, ἡ πλοιοκτήτης ἐταφίᾳ ὑποσηῆται, διὰ πρὸς διατήρησιν τοῦ γοῖφτον τῆς Γαλλικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἐπειδὲ λέται ἡ ναυπήγησις ἐνὸς δευτέρου κατόσσον, μεγάλης ταχύτητος, δυναμένην ἢ ἀνταγωνισθῆ τα ταχύτερα περιοχένα τῶν ἄλλων χωρῶν. Λαὶ λόγους γοῖφτον συνεπῶς ἡ C. G. T. ἀποκλείει τὴν ναυπήγησιν μιχροτέρων σκαφῶν. Διάφορος, βεβαῖος θὰ παρουσιάζεται ἡ κατάστασις, ἂν ὁ καταστρεπτικὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς ταχύτητος καὶ τῆς πολυτελείας περιωφίζετο. Αυστριζός, λαμβανομένου ὑπὲρ ὅψιν τοῦ γοῖφτον τῆς οημαίας, διέρει τόσον ἀποφασιτικὸν ρόλον διαδραματίζει ἐπειδὲ ήμερον μας, δὲν φαίνεται ἐφικτή, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον, μία τοιωτότερη.

Γερμανία

·Η συνεργασία τῶν γεωπολικῶν τοῦ "Αξονος

Τὰ «Οίσοντα την Νέα» τοῦ Λονδίνου δημοσιεύουν τήλεγχόφαμα τοῦ πρακτορείου «Ρόϊτερ» ἐξ Ρώμης περὶ διπλωματεύσεων, αἵτινες διεξάγονται μεταξὺ τῶν μεγάλων Γερμανικῶν, Ἰταλικῶν καὶ Ἰαπωνικῶν γυναικιαδῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς στενωτέραν συνεργασίαν τῶν εἰς τὸ πεδίον μεταβούντων.

"WAALHAVEN..

LATE LITH & MODERN

BOTTERDAM (HOLLAND)

Telegraph: 21853 (3 lines)
After Hours: 21851

ALL SHIPREPAIRS

τῶν μεταφορῶν, που ἐνδιαφέρουν ἀμεσώτερον τὰς τρεῖς ταύτας ναυτιλίας. Πρωτάθη ἡδη, διπλῶς Γερμανική σκάφη, δύναμης χωρητικότητος 75.000 τ. διατεθοῦν εἰς τὴν μεταφοράν γεννημάτων καὶ τροφίμων ἐξ Δουνάβεως καὶ Ἑγγύς Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Κεντρικήν Ἐνόπλων, μέσῳ τοῦ λιμένου τῆς Τεργεστῆς. Εἴς ἄλλον η «N. Y. K.» θὰ συνεργασθῇ με τὸ «Δόρδ Τρεστίνο» εἰς τὴν μεταφορικήν σίνησιν ἐξ Ἀδριατικῆς πρὸς τὴν «Απο» Ἀνατολήν καὶ τὴν Ἱαπωνίαν. Τὰ σκάφη μᾶς τῶν Ἱαπωνικῶν γραμμῶν πρόστιμη Βρετανών Ἐνόπλων θὰ προσεγγίζουν ἐφεξῆς ταχικῶς καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς.

Ναυτιλία και ναυπηγική

Καθ' ἡς πληροφορίας ἀναγόμετε ο τόπος τοῦ Ἀμβούργον, ή Γερμανική νωτιλία εἰσέφερε έτη τῆς ἐργασίας της κατά το παρελθόν ἔτος εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Ξένον συνάλλαγμα 400 ἑκατομμυρίων χρυσῶν μάρκων, ἔναντι 443 ἑκατομμυρίου τοῦ 1937, διπερ γενικῶς ἐξαρα-
κτηρισθήν αὐτὸς ἔτος νωτιλιακής εὑνημερίας. Ἐπειδὴ ὅμως ἐπιδιώκεται ἡ
μεγαλύτερα νωτιλιακή εἰσφορά εἰς τὸ ἔθνος ισοζύγιον, καταβά-
λεται από τίνος καθέ δηματή προσπάθεια πρὸς ἐπαύξην καὶ ποικιλήν
βελτίωσιν τῆς Γερμανικῆς χωρητικότητος. Ἀποδεικνύεται τοῦτο έτη τῶν
ἀθρόων ἀφ' ἑνὸς κατὰ τοὺς τελευταῖοὺς μῆνας ἀγορῶν πλοίων ἀπὸ τοῦ
Γερμανοῦ ἐφοπλιτᾶς καὶ ἀπὸ τὴν τελόνων υπὸ νωτιλιγμον διά λο-
γιαρισμὸν Γερμανῶν πλοιοκτητῶν χωρητικότητα, ητοι περιελάμβανε τὴν
την Ἀπολίτων ἐ. ἔ. σκάφη συνολικῶν χωρητικότος 381.304 τόννων.

Η κατάστασις, ως πρός τὰς νωπηγήσεις, είναι πολὺ εύνοϊκέρα, παρ' οὐσίαν ἐμφανίζεται ἐξ τῶν ἀριθμῶν. Τὰ Γερμανικά νωπηγεία δῆλον ἔργα ζοντανά σήμερον μὲ τὸ ἀνότατον ὅριον τῆς ἀποδημοτήτος των, ἀλλὰ καὶ ἔχουν ἔξασφαλίσει τόσας παραγγελίας, ὅστε νὰ κατέπονται τὴν ἐντατικὴν αὐτῶν ἀπασχόλησην διὰ μιαν διετιαν περίποιαν, ἐστω καὶ ἂν δὲν λάβουν ἐν τῷ μεταξύ νέαν ἐργασίαν. Κατ' ἴδιωτικάς πληροφορίας, ἐτέλουν ἑπτὸν παραγγελίαν μέχρι τῶν ἀρχῶν Ἀπριλίου 281 ποντοπόδου σχάρη, συνολικῆς χωρητικότητος 940.836 τόννων γκόρ, ἐπόκειτο δὲ συντόμως ν' ἀρχίσουν ἐπελεύθερην παραγγελίαν διὰ σκάψη 560.000 τόννων γκόρ. Έξ τῶν 281 Γερμανικῶν ἐσχαρῶν οὐχὶ διλγότεραι τῶν 222, παραγωγῆς ἰκανότητος 524.086 τόννων ἀπροσδιόλωντο διὰ Γερμανικά πλοῖα καὶ 59, ἰκανότητος 416.750 τόννων, διὰ σκάψη ἀλλοδαπῶν ἐφοριαστῶν, δεδομένου, ὅτι ἡ Γερμανία — ὡς λέγεται — ἔχεται σήμερον ποιότητας οἵας δέναν παραγγελίας μεταξύ ὅλων τῶν κυριακῶν παραγωγῶν.

Ο αύριος τῶν ἐπὸ παραγγέλλων μότοφαις είνε διπλάσιος τοῦ τῶν ἀτμοπλοίων, ἐνῷ εἰδικῶς ἡ ἀναλογία τῶν ἀτμοπλοίων, ἄτινα ναυπηγούνται διὰ λογαριασμὸν ξένων, είνε ἀρδιμη μικροτέρα. Τὸ μεγαλύτερον ἐπὸ κατασκευὴν Γερμανῶν πλοίον είνε ἓντερεσεάνιον 36.000 τόννων γκρος διὰ λογαριασμὸν τῆς «Αμβονγοαμερικανών Λαΐν», ἐνῷ τὸ μεγαλύτερον διὰ ξένους ἔφοπτοτε είνε ἕνα σκάφος 11.300 τόννων, προσφεζόμενον διὰ μίαν «Ολλανδικήν ἑταφίαν. Τὰ ἐπὸ κατασκευὴν δεξιαινόπλοια δ' ἀλλοδαποῖς πλοιοκτήτας περιλαμβάνοντας 23 διζελοκίνητα σκάφη, 224.900 τόννων καὶ τοια ἀτμοσκάφη 27.800 τόννων, ἐνῷ τὰ παραγγελθέντα διὰ Γερμανῶν ἔφοπτα είνε ὅπτῳ διζελοκίνητα.

Τὰ λιμενικά κέντρα τοῦ Κόντινεντ

Η συνολική εμπορική κίνησης των τεσσάρων μεγάλων λιμενικών κέντρων του Κόντινεντ κατά το α' τρίμηνον του τοῦ. έτους υπελείφθη έλαφρώς έναντι τοῦ αντιστοίχου α' τριμήνου τοῦ 1938. Τὸ γεγονός τοῦτο δὲν έξεπλήξε τοὺς ἐνδιαιφερομένους κύριους, διότι ἀνεμένετο ός μονώσια συνέπεια τῆς περιστολῆς τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς κίνησεως. Πλέον ἐνδιαιφέρουσα ἀπήρξεν ὡς σχετικῶς μεγαλύτερα μείσως τοῦ ὄγκου τῶν ἐμπορευμάτων τῶν διοχετευομένων μεσόφ τοῦ δύο κυριότερον Γερμανικῶν λιμένων, τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρέμης, ἔξηγεταις δ' αὕτη ἀπό τὸ γεγονός, ὅτι ἡ εὐημερία ἐνός λιμένος ἔξαρτάται κατὰ κύριον λόγον ἀπό τὰς γενικὰς τάσεις τῆς τοπικῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ Γερμανικοὶ λιμένες ἐνεφάνισαν ἀξιόλογον κίνησιν, λόγῳ τῆς εἰσαγωγῆς εἰς Γερμανίαν μεγάλων ποσοτήτων αἵτον καὶ πρώτων ὑπό τῷ πρόδημον οφεγγίαν ἀποθεμάτων. Εἴρετος αὶ φηθεῖσα εἰσαγωγὴ ἥσαν ἡρεμώτερα.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo—of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

Ο μόνος λημής της Ήπειρωτικής Εύρωσης, δύστις σημειούνται με αύξησην της έμπορικής του κινήσεως είναι ό τοδό Ρόττερνταμ. Κατά την σχετικήν στατιστικήν, διωχθετένθησαν μέσω αύτού κατά το α' βιβλιονόντων 9.287.000 τόνων, έναντι 9.277.000 τόνων τού αντίστοιχου τομήν περίοδου της π. Στον. Η παραπηγήθεισα ἑλλαγρά αύξησης κατά 1 οο περίοδον ήτο κατά τούτο μᾶλλον αξιοσημείωτος, καθόσον τα φορτία γεννιάτων, τα προσφέρονται διά την Γερμανίαν, ιπτελείσθησαν τών τού α' τομήν π. Στον πάτησαν 336.000 τόνων.

Η έμπορική κίνησις τού 'Αιθεούργουν, ανέβαθμόσα είς 6.067.000 τόνων, θετέρησε της αντίστοιχην περιονής κατά ποσοστόν 1.4 οο. Η μείωσης άφειλο παπούλειστικώς είς την περιοδή τού εισαγωγών, ένθι αύξαγωγαί ενεφάνισαν περιστέρων αύξησην. Αντιτέτως πρός το Ρόττερνταμ καὶ την Βρέμην, ή ἐπί γαμανθράκων κίνησις τού 'Αιθεούργουν κατῆλθε σημαντικώς, αἴ εισαγωγαί δύως πετρελαίου καὶ μεταλλευμάτων άπηροσαν κατά πολὺ αύτούτων τού α' τομήν τού 1938.

Η 'Αιθέρα έξαρσούνθει νά χάνῃ ζάρας, ή δὲ έμπορική αύτης κίνησης κατῆλθε κατά τού πότι ανασκόπησαν α' τρίμηνον ἀπό 5.590.000 είς 5.309.000 τόνων, ήτο κατά ποσοστόν 5 οο περίοδον. Η μείωσης αύτη προήρχετο κυρίως ἀπό την πτώση της διαιτακομιστικής κινήσεως διά λογαριασμὸν της Γερμανικῆς ἀγορᾶς. Το ποσοστό της Γερμανικῆς συμμετοχῆς ἐπί της συνολικῆς έμπορικής κινήσεως τού Βελγικού τούτου λιμένος κατῆλθεν ἀπό 23.9 είς 21.1 οο, εἰς ἐπιπέδον δηλαδή πολὺ καμηλόν, ένη συγκρίσει πρός τη 68.2 οο της Γερμανικῆς συμμετοχῆς είς την έμπορική κίνησην τού Ρόττερνταμ.

Η σταθερός ἀλλά ἔτερον κατά τὰ τελευταῖα ἔτη αὔξησης της έμπορικῆς κινήσεως τού λιμένος της Βρέμης διά πρώτην φοράν αύτούτη κατά το α' τρίμηνον, ὅποτε ὁ ὄγκος τῶν έμπορικάτων κατῆλθεν ἀπό 2.276.000 είς 2.190.000 τόνων, μὲ πτώσην 4 οο περίοδον. Η μείωσης αύτη προέκυψε ἀπό την ἔλλειψην διαθέσιμων γαμανθράκων, ήτις προσκάλεσε σημαντικήν περιστολὴν τῶν φορτώσεων. Κατά τὰ ἄλλα ἐν τούτοις ή Βρέμη έσημείσθε λίαν ίκανοποιητικὴν ἀνάττυξην, διότι αἱ μέσω τού λιμένος της εισαγωγαί ηὔξησαν κατά 6 οο περίοδον καὶ αἱ έξαγωγαί τῶν εἰς τεμάχια είδονταν κατά 22 οο.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Ἐθνικὸν πλοῖον καὶ ἔθνικαί μεταφοραί

Ομιλῶν είς την ἐν Σαδάννην «Λέσχην της 'Ελλαζος» ὁ πρόδεδρος της 'Ανοιάτης Ναυτικῆς 'Επιτροπῆς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ναύαρχος κ. Land, ἐτόνσεν, διό αἱ σημειώναι συνθῆκα, ὅποιας τελεῖ τὸ ἔξωτερον 'Αμερικανικὸν έμπόριον, παρουσιάζουν πλείστας δύος δυνατότητας διά την προσθίσην της ἔργασίας τῶν Αμερικανικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τὰ σκάψη — εἰπεν — ἀπίνα ναυπηγεῖ ἡ «Ναυτικὴ 'Επιτροπὴ», καθὼς καὶ δύο πρόστειται νὰ ναυπηγήσῃ, θὰ δένανται ν' ἀποδοῦν ἔκμεταλλεύσημα καὶ ν' ἀποέργουν κέρδη διά της στενῆς καὶ μόνον σενεργασίας τῶν ἔνδιαφερομένων μερῶν. Σήμερον, τὰ ὑπό 'Αμερικανικὴν σημαίαν πλοῖο δὲν μετέχουν τού ἔξωτερον έμποριον τῆς χώρας, εἰμὶ κατά ἓν ποσοστὸν μικρότερον τῶν 30 οο, ἐνῷ καὶ οἱ 'Αμερικανοὶ ταξιδιώται τού Βορείου 'Ατλαντικού προτιμοῦν κατά 70 οο τὰ ξένα πλοῖα. Τὸ δολλαρίον — ἐτόνσεν διό κ. Land — έξαρσούνθει νὰ παρέχῃ τὸ μεγαλύτερον τιμῆμα τού εισοδηματός τού εἰς τοὺς έμπορικοὺς στόλους τῶν ξένων χωρῶν, παρὰ εἰς τὸ ἔντινον πλοῖον. Τὸ ἐν προσεκμένῳ ἐπειχείσθη τῶν 'Αμερικανικῶν πολιτῶν, διό δὲν ὑάρχουν ἐπαρχὴ 'Αμερικανικὴ σκάψη, κατατάπτει ἀπό την ἀπάντησην, διό δὲν ὑπῆρχον, ἐφόσον τοῖς παρείχετο ἡ ἔργασία.

Αἱ τελευταῖα στατιστικὰ ἀποδεικνύονταν — κατά τὸν δικιητὴν — διό τοῦ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν 'Αμερικανικῶν γραμμῶν ἐπί τῶν συνολικῶν εἰσπράξεων διλον τὸν δι' ἐπιβάτας ὑπηρεσιῶν, αἵτινες λειτουργοῦν πεταχταῖς τὸν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἄλλοδατης, ηὔξηθε μὲν ἀπό 23 οο τοῦ 1937 εἰς 25 οο κατά τὸ 1938, μὲ ἀντίστοιχον διά τὰς ξένας γραμ-

μάς μείσων ἀπό 77 εἰς 75 οο, τὰ ξένα δύως ἐπιβατηγά πλοῖα εἰσέπραξαν, πάντως, κατά τὸ παρελθόν τού εἰς 112 ἐγένετο, δολλαρίον (22.4 ἐγά. λιρῶν), ἐν τῶν ὅποιον τὰ 83 ἐκαπομίσθια δολλαρίον (16.6 ἐγά. λιρῶν) προήρχοντο ἀπό τὰ ταξίδια 'Αμερικανῶν πολιτῶν. Ο ἀφίμικός αὐτὸς περιείλει διλον τὰς δυνατότητας πρός ἐπαύξησην της ἔργασίας τῶν 'Αμερικανικῶν γραμμῶν. «Δὲν θέλουμεν — ἐτόνισεν διό κ. Land — νὰ διασφαλίσωμεν ἐξ ὀλοκλήρου τὴν ἔργασίαν ἀπό την ἔντινης μας σημαίας, ἀλλὰ καὶ δὲν δυνάμεθα νὰ πιστεύσουμεν, διό δὲν μᾶς ἀνήκει ἔνα ποσοστὸν γύρω τού ἡμίσεος. 'Εάν η ἀνάλογία αὐτὴ ἐπενγχάνετο, πλείστα σού εἶναι ἀπό την ἀπασχολούντων τὴν 'Αμερικανικὴν ναυτιλίαν προβλήματος».

'Υπελογίσθη ἀκόμη προετήσεων διό κ. Land — διό διό ηὔξαντο 'Αμερικανικὴ σημειωτὴ τὸ τὸ ἔξωτερον μεταφορικὸν ἐμπόριον ἀπό 35 εἰς 40 οο) ἐπί τοῦ συνόλου, τὸ ἐπήσιον εἰσόδημα τῶν ναυτιλιασῶν ἐπιχειρήσεων θὰ ἐποχήσετο κατά 75 ἐγένετο, δολλαρίον, ἐν τῶν ὅποιον περισσότερα τοῦ ἡμίσεος θὰ περιήχετο εἰς τὰς ἐπαυξηγούμενας γραμμάς. Πόσην σημασίαν ἔνεχει τοῦτο, καθίσταται αὐτονόητον, διατελεῖ οὐδεμένον ἐπάνω τοῦ τού 'Αμερικανικού δημοσίου ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως ἀνέρχοντα μόνον εἰς 13 ἐκαπομίσθια δολλαρίον ἐπήσιως. 'Εάν δώσωμεν — εἶπεν διό κ. Land — περισσότεραν ἔργασίαν εἰς τὰ πλοῖα μας, οἱ φαρολογούμενοι 'Αμερικανοὶ πολίται θὰ είχον τὴν εὐεξίαν νὰ θῶνται ἐποβιβαζούντεν τὴν συνεισφοράν των εἰς τὴν τεχνητὴν ἐποτήριζεν τοῦ 'Αμερικανικού ἐμπορικού στόλου.

Καὶ προσέθητε: «Δὲν γνωρίζω ὅλον τοὺς λόγους, διὰ τοὺς διόποιντες παραμένει περιωρισμένον τὸ 'Αμερικανικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὸ ἔθνιον ἔξωτερον ἐμπόριον. Λέν ενδιαφέρονται ἀρά γε οἱ εισαγωγεῖς καὶ οἱ έξαγωγεῖς διά τὰ ἔθνικὰ ναυτιλιασὰ συμφέρονταν, δι' οἰονδήποτε λόγου, ἐπηρεάζονται ἀπό τὰς ξένας σημαίας; Τὸ καρδὸν ἔγειται μᾶλλον εἰς τὴν ἔλλειψην συντήματος περὶ τὴν παρασκολούησην τῶν φορτίων καὶ τείνω νὰ πιστεύσω, διό δὲν μᾶς πολλοὶ ηὔσησαν διευθύνοντας τὰς μεταφοράς δὲν δίδουν προσοχήν, ως πρός τὴν σημαίαν τοῦ πεταχταῖς πόστησθεντος πολέμου».

'Αναφερόμενος είτα διό κ. Land εἰς τὴν δι' ἐπιβάτας ἔργασίαν, ὑπέμνησεν, διό συγνά λησθεύσησαν δισμενεῖς κοίστεις διά τὰ 'Αμερικανικὰ πλοῖα καὶ διά τὰ 'Αμερικανικὰ πληρώματα. «Ως πρός τὰ πλοῖα, ηὔξατο ηδονή ἀπότητης κανονιγοῦς πλωτοῦ διλον, ἐνῷ καὶ οὐ πρός τὰ πληρώματα θὰ ἐφαρμοσθοῦν τὰ ἐνδεικνύμενα ἀντίδοτα. Πέρσησι, προσέθητε διό κ. Land, η «Ναυτικὴ 'Επιτροπὴ» ὀργάνωσε τὴν «ναυτικὴν ὑποεσίαν», παρέχοντα σύντο τὴν εὐκαρίοιαν εἰς τοὺς διπλωματούντος καὶ μὴ ἐν τῶν ἀνδρῶν τῶν πληρωμάτων, νὰ τύχουν τῆς προστρούσης μετεπλαδεύσεως. Βάσει τοῦ σχεδίου ἔκεινον, λειτουργοῦν ηδονή τρεῖς εἰδίκων σχολῶν, ἐπαφοῦσα διά τὴν μετεπλαδεύσην 300 διπλωματούντος καὶ 3000 μῆνη διπλωματούντον ναυτεργατῶν, δι' διλον τοὺς κλάδους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Η 'Επιτροπὴ — κατέλλειται διό κ. Land — ἔλπει, διό θὰ διανηθῇ προσεχῶς νὰ ἐπεργάζεται τὸ ἐπανδειτικὸν τῆς πρόγραμμα, καθιερώνοντα τὰ μαθήματα δι' ἀλληλογραφίας καὶ δι' ἄλλων βοηθητικῶν μεθόδων, εἰς ἄπαντα τὸ προσωπικὸν τῆς ἔθνικης ναυτιλίας.

Ίταλία

Ἡ νέα δεξαμενὴ τῆς Γένοβας

Ἡ νέα μόνιμος δεξαμενὴ τῆς Γένοβας, ηὔξατο κατασκευαζούμενη ἀπό τοῦ 1935, σημάτηρονται ἐντὸς τοῦ Ιονίου καὶ τίθεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλιασῶν ἀναγυρῶν, ἐγκανιαζούμενη διά της εἰσόδου πρὸς ἐποκεντεύον τοῦ ἐπερωκεντοῦ 'Eromus'. Προσείται περὶ ἐνὸς τῶν ὄρωντερων ἐν Ἐδρόπατη ἔργον: «Ἡ νέα δεξαμενὴ, τὸ κόστος τῆς διόποιας δικαίωσε τὰ 70 ἐκαπομίσθια λιφετῶν, ἔχει βάθος εἰς τὴν εἰσόδου τῆς 13 μέτρων, πλάτος 42 μέτρων καὶ μῆρος 280, δυναμένη νὰ προεκταθῇ εἰς 350 μέτρα, ή δὲ περιεκτικότης τῆς εἰς ὕδος φθάνει τὰς 200.000 κυβικῶν μέτρων καὶ δύναται νὰ ἐξκενωθῇ ἐντὸς τεσσάρων περίπου ὥρων διά τριῶν μεγάλων ἐπερωκεντοῦντων ἀντιλιῶν. Σημειούται ἐπ' εὐκαιρίᾳ,

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.

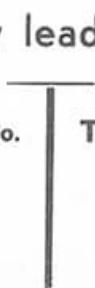
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.

OMIROU 16
PIRAEUS



διά πάντα τὰ χρηματοποιηθέντα διά τὴν κατασκευὴν τῆς νέας δεξαμενῆς ἥλικά καὶ ἔξαρτήματα εἶνε 'Ιταλικῆς προελεύσεως, κατηγαρώθησαν δὲ διά τὴν συμπλήρωσίν της 250.000 κυβ. μέτρων ἀμυκονιάματος.

'Η κίνησις τοῦ ἔχωτερικοῦ ἐμπορίου

Κατὰ τὸν τέσσαρας πρότοις μῆνας τοῦ τρ. ἔτους ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν 'Ιταλικῶν λιμένων ἀνῆλθεν εἰς 14.984.638 μετριῶν τόννων, ἔναντι 13.751.703 τόννων τῆς ἀπότοιχου περιόδου τοῦ 1938. 'Η κίνησις ἀφ' ἑτέρου τῶν διοχετεύθεντων μέσῳ τῶν 'Ιταλικῶν λιμένων φορτίων εἶχεν ὡς κάτωθι, κατὰ τὸ α' τριμήνον τοῦ τρ. ἔτους καὶ ἀναλόγως τῶν κυριωτέρων σημείων προελεύσεως ἡ προορισμοῦ:

Προελεύσεις	Εἰσαγωγαί	Έξαγωγαί
Εὐρώπη (Αρχάγγελος—Γιβραλτάρ)	τ. 2.690.838	315.542
Μ. Θάλασσα, Προποντίς	» 316.154	30.326
Μεσόγειος	» 478.352	811.657
'Ανατ. καὶ Ν. Αφρική (διὰ Σουέζ)	» 57.104	137.838
Δυτ. καὶ Ν. Αφρική (διὰ Γιβραλτάρ)	» 99.340	9.409
'Ανατ. 'Ασία 'Ωρεανία	» 193.866	63.380
Βόρειος 'Αμερική	» 510.493	72.099
Κεντρ. καὶ Νότ. 'Αμερική	» 621.487	34.922

Μεταξὺ τῶν εἰσαγωγῶν περιελαμβάνοντο κατὰ τὸ α' τριμήνον καὶ αἱ ἀκόλουθοι ποσότητες ἐκ τῶν κυριωτέρων φορτίων:

Γαιώνιθραζες	Ξύλεια	τ. 58.234
'Ορυκτέλαια	Λιπάσματα	» 42.891
Μέταλλα	Πόλτος ξύλειας	» 41.159
Μετάλευματα	Ἐλαύσος — καρποί	» 80.736
Δημητρακά	Βάμβαξ καὶ ἄλοιμοι.	» 56.148
Φωσφάτα	Φετικὸν ἔλαιον	» 25.291

Ίσπανία

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Μὲ τὸν τερματισμὸν τοῦ ἐμφυλίου πολέμου καὶ τὴν ἀποκατάστασιν περιόδου ὑμαλότητος εἰς τὴν 'Ισπανίην χρεόνησον, ἡ κυβερνητικὴ τοῦ στρατηγοῦ Φράνκο ἐπέστρεψε τὴν προσοῦσην τῆς καὶ πρὸς τὴν ἔντικὴν ναυτιλίαν, τῆς ὁποίας θὰ ἐπιδώξῃ τὴν ταχείαν, κατὰ τὸ δινατάν, ἀνασυγκρότησιν. Πρῶτον μέτρον τῆς 'Ισπανικῆς κυβερνήσεως πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην ὑπῆρχεν ἡ πρὸ τοῦ ἡμεροῦ ἐπογραφὴ διατάγματος καθορίζοντος, ὅτι ἐφεξῆς τὰ ἐξαγόμενα ἐκ τῆς 'Ισπανίας φορτία δέοντα νὰ μεταφέρονται, κατὰ πρότιμην, δι' 'Ισπανικῶν πλοίων, διόπις ἐπάνωγχον ταῦτα προτίμως τοῖς προστίμοις πορθμοῖς της Καταλονίας καὶ της Καραϊβικῆς.

Μὲ τὴν παρούσαν ὥμινης 'Ισπανικῆς χρονικότητα, ἡτοι ἐξῆλθε σοβαρὸς μειονέμενη ἀπὸ τὴν πολυνετὴ πολεμικὴν περιπτέτειαν καὶ δὲν καλύπτει, εἰμὶ μόνον ἕνα πρόστιμον 1.4 οὗ τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς, δὲν πρόστειται εἰς τοῖς διεθνεῖς πορθμοῖς τῆς 'Ισπανικῆς ἐξαγωγῶν ὑπὲρ τῆς ἔντικης σημαίας. Προτέρεντα, λοιπόν, η προχορὴ πιστόσεων 758 ἐκποτιμωρίων προετόνων ἐπὸν πορφῆν ἐντυπωθήκαν δακεῖον, ἔσολητέων ἐντὸς δεκαετίας καὶ μὲ τόκον 2 οὗ μόνον, πρὸς ἐνθάρρυντον τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν. Τὰ ἐν λόγῳ δάνεια θὰ καλλέπτονται τὰ 60 ἥως καὶ τὰ 100 οὗ τῆς ἀξίας τῶν νέων πλοίων ἡ τῆς δακάνης πρὸς διαρροήματον καὶ βελτίωσις τῶν ὑπαρχόντων σκαφῶν, θὰ είνει δὲ διὰ μὲν τὰ μεγάλα πλοῖα 20ετῶν διαρκείας, διὰ τὰ μικρότερα δεκαετίας καὶ διὰ τὰ ἀλιευτικὰ ἐξαετοῦς. Η χορήγησις τῶν θὰ τελῇ ἐπὸν τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι αἱ ναυτιγῆσεις ή αἱ διασκεναὶ θὰ διεξάγονται εἰς τὰ ἔντικά ναυτηγεῖα καὶ οἵ τα σκάφη θὰ φέρουν ἀμυγῆ 'Ισπανικὰ πλαισώματα.

Οὐστοῦν δημιουργήθησεν νέος 'Ισπανικὸς στόλος πρωθίσταφι καὶ ἀσχήμως νὰ ἔχει πρετέρη τὴν ἀνάπτυξην τοῦ ἐπιφοροῦ 'Ισπανίας καὶ τῶν λατινικῶν τῆς Νοτ. 'Αμερικῆς χωρῶν καθὼς καὶ μεταξὺ 'Ισπανίας καὶ 'Απο 'Ανατολῆς. Η ἀνωτέρῳ ἐνέργεια δὲν θὰ δραδύη, ὡς λέγεται, νὰ ἐδημοτική, οἷ δὲ προσκείμενοι μὲ τὴν κυβερνήσεων κύριοι τῶν καρακτηρίζουν ὡς μίαν ισχράν ὅθησιν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ 'Ισπανί-

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

Rotterdam Steamship Company Ltd.
(N. V. Rotterdamse Scheepvaartbedrijf)
Shipbrokers Agents

Telegrams: «DIOSKUROI»
Telephones: 56615-15166-11442
Waterclerk 44358

20, Willemeskade
ROTTERDAM

Greek Shipping Agency
(Grieksche Scheepvaart Agentuur)
Shipbrokers Agents

Telegrams: «ERGON»
Telephones: 11442-15166-56615
Waterclerk 44358

20, Willemeskade
ROTTERDAM

Ned. Expeditie en Controlebedrijf
Expediteurs en Controleurs

Telegrams: «ERGON»
Telephones: 15166-11442-56615

20, Willemeskade
ROTTERDAM

τοῦ γοήτρου εἰς τὸν κύριον τὸν ἔπειρθαλασσίον συγκοινωνῶν.

'Ἐν τῷ μετεξὺ ἀνηγγέλητη ἡ πρώτη — μετὰ μίαν ὀλόρληρον τριετίαν — ἀγορὰ πλοίων παρ' Ισπανῶν ἐφοπλιστῶν. Πρόσκειται περὶ τοῦ δημιελοκινήτου δεξιμενοπλοίου «Svolder», κατασκευασμένου εἰς Ἀγγλίαν ναυτηγεῖα διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν καὶ καθελκυσθέντος τὸν παρελθόντα Μαΐον. Τὸ «Svolder» ἔχει διαστάσεις ὅλικον μῆνος 503.10 ποδῶν, πλάτους 68.4 καὶ κούλων (βάθους) 36 ποδῶν, χωρητικότητος δὲ εἶναι 14.500 τόννων d.w.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ διὰ ξένων πλοίων εἰσαγωγαὶ

'Επηρωτήθη εἰς τὴν Βουλὴν τὸν Κοινοτήτον ὁ ἐπονοργὸς τοῦ 'Εμπορίου περὶ τῆς ἔντικότητος καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ἀτίνα κατὰ τοὺς πέντε πρότοις μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους μετέφεραν εἰς τὴν Ἀγγλίαν φορτία διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου. Ο. κ. Stanley ἀπήντησεν ὅτι, ἔσαφεσι εἶναι σκάφους, ὅπερ μετέφερε στηναὶ ἐπ. Ρουμανίας, ὑπὸ γνωστᾶς διὰ τὴν Βουλὴν συντήκας, οὐδὲν ἀλλοί ξένοι πλοίοι κατέπλευσεν εἰς τὸ 'Ιννομένιον Βασιλείου, νανισμένον δὲ λογαριασμὸν τῆς κυβερνήσεως. Κατέπλευσαν μόνον — προσέθηκε — ξένα τινα σκάφη, μὲ φορτία ἀγορασθέντα παρὰ τὸν Κοάτους, ἀπὸ ιδιωτικὰς ἐμπορικὰς ὁργανώσεις, διατὰ ταῦτα ήσαν ἐπὶ πλῷη ἢ σταθμοῖς τῶν εἰχεν ἡδη περατωθῆ ἀπὸ ιδιώτας φορτωτικοῖς. «Δὲν εἴλια εἰς θέσιν — είπεν ὁ κ. Stanley — νὰ παρέσχω λεπτομερεῖας περὶ τῶν σκαφῶν, ἀτίνα μετέφεραν φορτία, ἀγορασθέντα ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως, διὰ τοὺς οἳσοι εἰς. Πάντος 43 Ἀγγλία, 5 Νορβηγία, 4 Ἐλληνικά, 3 Γιουγκοσλαβία, 3 Βελγικά, 3 Ρουμανία, 3 Λεττονία καὶ ἐν Γερμανίαν, ήσαν τὰ σκάφη, ἀτίνα κατὰ τοὺς πέντε πρότοις μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους κατέπλευσαν εἰς τὴν 'Αγγλίαν μὲ φορτία προσομοίων τῶν κυανοτήτην ἡ διαφοράν πλοίων αποθετεῖται.

Αἱ ἀγοραὶ διὰ τὸν ἔφεδρικὸν στόλον

Εἰς ἑτέραν ἐπερθήσην, ἀν τὸ «Board of Trade» γνωρίζει, ὅτι αἱ προσεργόμενα τιμαὶ παρὰ ξένων ἐφοπλίστων διὰ Βρεταννικὰ σκάφη εἶναι ἀνώτερα τῶν κρατουσῶν εἰς τὴν ἐπιτόπιον ἀγοράν, ὁ κ. Stanley ἀπήντησεν, ὅτι πράγματι, εἰς θάρισμένας περιπτώσεις, προσεφέρθησαν διὰ τὴν ἀγοράν 'Αγγλίαν πλοίοι ἀπὸ ξένους ἐφοπλιστὰς ὑψηλότερα τιμαῖ. 'Αφ' ὅτου η Βουλὴ — είπεν — ἐνέκρινε τὴν πίστωσιν πρὸς δημοσιογίαν ἐφεδρικοῖς ἐμπορικοῖ στόλοιν, συνεστήθη ἡ ἀριθμὸς γνωμοδοτικὴ 'Επερθήση, ἡτοι ἡδη ὅπερ τῆς διαφόρους προσφορᾶς διὰ τὴν ἀγοράν αἱούσιαν.

Προκαληθεὶς ὁ κ. Stanley, περὶ παρόμοιων ἐνημερωθείσης τῶν διαβεβαίωσιν, ὅτι αἱ ἔξωθεν προσεργόμενα ὑψηλά τιμαὶ δὲν θὰ ἐπηρεάσουν τὰς τιμάς, αἱ τιμές θὰ πληρωθοῦν διὰ τὴν ἀγοράν τῶν ἐφεδρικῶν πλοίων, ἀπήντησεν, ὅτι πρόσκειται περὶ ζητήματος, ὅπερ, λαμβάνει σοβαρῶς ἡδη τον. Η καταβληθησομένη ἀξία — είπε — διὰ τὰ ἀγορασθέντα σκάφη, θὰ ἀναφέρεται εἰς τὴν κρατουσῶν τιμὴν τοῦ σκαφῶν εἰς τὴν 'Αγγλίαν ἀγοράν καὶ οὐχὶ εἰς ἐπείνην, τὴν ὁποίαν είναι πιθανὸν νὰ προσφέρουν ξένοι ἐφοπλισταῖ.

Αἱ ἀντασφαλίσεις τῶν ξένων πλοίων

Ομιλῶν τελευταίως πρὸς τὴν συνέλευσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταφίας «Plattet Assurance Co» ὁ προεργόνων αὐτῆς λόδος Essendon, εὑρε τὴν εὐχαριστίαν νὰ θέξῃ καὶ πάλιν μερικὰς περιπτώσεις, ποὺ κατὰ κωρούς σημειοῦνται εἰς τὴν Λονδίνειον ἀγοράν καὶ αἵτινες προέρχονται ἀπὸ τὴν ἀποδοχὴν ἐκ μέρους τῶν 'Αγγλικῶν ἀσφαλιστῶν διαφόρων ἀντασφαλείῶν ἐπὶ ξένων πλοίων, μὲ χαμηλὰς τιμὰς καὶ μὲ ὄρους μὴ καθορισθέντας ἐν 'Αγγλίᾳ, ἀλλ' ἐπὸ τῶν ἀριθμῶν ξένων ἀσφαλιστῶν.

Ἀνεγγόνωστον ὁ ἐπιφανῆς ὁμιλητής πόσις δυσχερείας ἐμφανίζει τὸ

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

Τηλ. / ΑΘΗΝΑΙ 30.151 & 30.152 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 44.348 & 41.614 ΠΑΤΡΑΙ 8-57

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῆς

Hamburg - Amerika Line

Norddeutscher Lloyd

Hamburg-Sudamericanische D.G.

Woerman Line, Deutscher Ost-Afrika Line

Κατ' εὐθεῖαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ, ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ—ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.

Γενικοὶ Πράκτορες τῆς

DEUTSCHE LEVANTE-LINIE

Τακτικαὶ κατ' εὐθεῖαν ἀναχωρήσεις δι' ΑΜΒΕΡ-ΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.

“ΕΛΛΑΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ—Τηλέφ. 30-153, 30-154

Ταξίδια·Έκδρομα·Περιηγήσεις

ζήτημα τούτο διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς, δὲν ἀπέκρυψεν ὅμως — ἐν τῇ Ἰδιότητὶ τοῦ, ὡς ἐφοπλιστοῦ — ὅτι εἰς πολλὰς περιπτώσεις τὰ ξένα πλοῖα δύνανται νὰ δεχθοῦν τιμὴν ναῦλον, τὴν δοπίαν τὰ Ἀγγλικά σκάφη θὰ ἡσαν ἑποχεωμένα νὰ ἀπορρίψουν, ὡς ἐπιζήμιον. Ἡ προνομιαὶ ἀτῆ ὅτις τῶν ξένων πλοίων, προέρχεται ἀπὸ τοὺς καλυτέρους ὅρους τῆς ἀσφαλίσεως των ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, παρὰ τὸ γεγονός, ὃτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν καλυπτομένων κινδύνων των διοχετεύεται εἰς τὴν Λονδίνειον ἀγορὰν ἥπο μορφήν ἀντασφαλεῖσθαι.

Θὰ ἔργετε — κατὰ τὴν γνώμην τοῦ λόρδου Essendon — ν' ἀφερώσουν καὶ εἰς τὸ ζήτημα τούτο οἱ "Ἀγγλοὶ ἀσφαλισταὶ τὴν προσοχήν τους.

'Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαΐου

Ο μέσος ὁρος τοῦ ναυλοτιμάριθμου τῶν «τράμπτες», ὡς οὗτος καταρτίζεται ὑπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», (μὲ δάσιον 100 διὰ τὸ 1935), ἐσημείωσε κατὰ τὸν Μάιον αἰσθητὴν ὑψωσιν. Ἐφασε, δηλαδή, εἰς τὰ 129.6 ο.ο., μὲ αὐξησην 8.4 ο.ο. ἔναντι τοῦ Ἀπριλίου ἐ. Ε., ἀλλὰ μὲ μείουσαν εἰσέτι κατὰ 0.8 ο.ο. ἔναντι τοῦ Μαΐου 1938. Λί ἐπελθοῦσα μεταβολὴ εἰς τοὺς κατ' εἶδος δείκτας τοῦ ναυλοτιμάριθμου καὶ εἰς τὸ σύνολον ἀντὸς ἑμετίζονται ἀναλυτικότερον ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Ἀπρίλιον τρ. Ε. καὶ τὸν Μάιον τοῦ παρελθόντος ἔτους:

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	Ναυλοτιμ. Μάιος 1939	Διαφορά ο.ο) ἔναντι
Γαιάνθρακες (ἀ.) π κάτω 3000 τ.γκρ.)	118.7	+ 9.3 +26.—
Γαιάνθρακες (ἀ.) π ἄνω 3000 τ.γκρ.)	109.5	+10.5 —17.9
Γεννήματα	135.8	+ 4.2 — 2.9
Σκλεία	109.—	+ 8.— —
Μεταλλεύματα	133.2	+ 5.— +14.7
Λιπαράτα	133.—	+40.7 +27.3
Ζάχαρις	154.1	+26.9 +19.4
Σίδηρος, χάλ.ψ. παλαιοσίδηρος	153.2	+ 7.— + 8.9

Σύνολον: 129.6 + 8.4 — 0.8

Ο κατωτέρῳ πίναξ ἑμετίζει τὴν πορείαν τοῦ ναυλοτιμάριθμου κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς δάσεις 100 τῶν ἐτῶν 1929 καὶ 1935:

	1929 (100)	1935 (100)
"Ετος 1929	100.—	133.5
» 1935	74.9	100.—
» 1936	84.3	112.6
» 1937	131.5	175.6
» 1938	95.—	126.9
Ιανουάριος 1939.....	90.5	120.8
Φεβρουάριος 1939.....	91.—	121.5
Μάρτιος 1939.....	88.—	117.5
Απρίλιος 1939.....	89.6	119.6
Μάιος 1939.....	97.1	129.6

Τὸ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Κατόπιν πολυμήνου ἐφεύνης διενεργηθεῖσης ὑπὸ μικτῆς ἐπιφορτῆς τῆς Ἀγγλικῆς ναυτικῆς ὁμοσπονδίας, τῆς «Ἐθνικῆς Ναυτικῆς Ἐνώσεως» καὶ τῶν ὁργανώσεων τῶν ἀξιοματικῶν τοῦ Ε. Ν., κατηγορίαθ μαὶ τίθεται ἀπὸ τῆς Ιονίου εἰς ἐφαρμογὴν ἡ νέα σύμβασις διὰ τὴν ἀνετον καὶ ἡγεινὴν ἐνδιάμετην τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ Βρεταννικά σκάφη. Ἡ νέα σύμβασις, πλούσια στὰς σημαντικές ποσοτήτας, πιστεύεται δέ, ὅτι ἡ ἀσκήση εὑρίσκεται ἀπὸ τὸν λογικὸν ἀντικείμενον.

Συνίσταται ἡ ἐν λόγῳ σύμβασις ἀπὸ ἀρθροῦ δυνάμενα νὰ παρεμβληθοῦν εἰς τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων καὶ ἀπὸ ὁρισμένων συστάσεων. Τὰ ἄρθρα, ὑποχρεοῦν τοὺς μὲν πλοιοκτήτας τῶν σκαφῶν, ἀτίνα ἔχετείν

τοὺς πλόας τῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, νὰ παρέχουν εἰς τὸ πλήρωμα καθαράς κλίνας καὶ κλίνοστρωμάτων, τὸ δὲ πλήρωμα νὰ τάς διατηρῇ καθαράς. Διὰ τῶν συστάσεων ἐξ ἄλλου ἐφιστάται ἡ προσοχὴ εἰς τὴν σπουδαιότητα ποὺ ἐνέχει ἡ καθαριότης τῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν κοινωνήστων αἴθουσῶν καὶ χώρων, εἰς χρόνων ὑπηρεσίας τοῦ πληρώματος καὶ ἡ καθημερινὴ ταξιτοποίησις τῶν κοιτῶν ἥπο τὸν ἀνδρόν, κατὰ τὰς διάφορες τῆς σημερινῆς τον.

«Ἡ καθαριότης, η τάξις καὶ ἡ ἀνεσις τῶν διαμερισμάτων — προσθέτει ἐν τῇ εἰσηγήσῃ της ἡ Ἐπιτροπὴ — ἀποτελοῦν κυρίως ζητήματα προσωπικῆς φύσεως, οἱ δὲ κανονισμοὶ θὰ εἰνε περιττοί, ἀν δὲ συμβάλλῃ εἰς τὴν ἑφαδιογήν των ἡ καλῶς ἑννοούμενη συνεργασία μεταξὺ ἐφορτίστων, πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων. Ἡ συνεργασία αὕτη πρέπει νὰ είνε εὐεργότης καὶ πρὸ παντὸς συνεχῆς.

Τὰ ἄρθρα τῆς συμβάσεως, ἀτίνα δύνανται νὰ παρεμβληθοῦν εἰς τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων, ἀναφέρονται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πληρώματος διὰ τὴν τήρησιν τῆς καθαριότητος. Οὕτω, τὸ πλήρωμα ἀποδέχεται διαδικῶς καὶ ἀπομιῶς νὰ διατηρῇ καθαρό καὶ ταξιτοποιημένα τὰ διαμερίσματα, ἔτοιμα νὰ δεχθοῦν τὴν ἐπιθεώρησην τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ἐκπροσώπου του. Κατὰ τὴν ἀπόλυτον τῶν διείσδουν τὰ πληρώματα νὰ καταλείπουν τὰ διαμερίσματα τῶν εἰς κατάστασιν ίκανοποιουσαν τῶν πλοίων, ἔκαστος δὲ τῶν ἀπολινόμενον ἀνδρόν δύναται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν πλοιάρχον δεβαίωσιν, ὅπι τὸ διαμέρισμά του ἀμέθητη καθαρόν. Διὰ τυχούσας παραβάσεις ἔχει τὸ δικαίωμα ὁ πλοιάρχος νὰ ἐπιβάλλῃ εἰς τὸ ἐπεύθυνον μέλος τοῦ πληρώματος πρόστιμον, μὴ ὑπερβαίνον διώσης τὴν ἀντιμεσθίαν διὸ ἡμεροῦν.

Διὰ τὴν στρωμήν, τὰ προσκεφάλα καὶ τὰ κλίνοσκεπάσματα ὁρίζεται, διὰ τὸν προσκεφάλην τῶν εἰς κατάστασιν — ἔξαρσην τῶν ἀνδρῶν (ἔξαρσες τῶν ἀξιοματικῶν, διὰ τὸν ὄποιον ἐφαρμόζεται εἰδικὴ σύμβασις) καὶ ὅτι πρέπει ὅλα νὰ είνεσκοπωνται εἰς καλὴν κατάστασιν. Εἰς περίπτωσιν μὴ ἐπιστροφῆς τους εἰς κακὴν κατάστασιν — ἔξαρσην τῆς τῆς λογικῆς φυσιοῦ — θὰ ἐπίπτωνται ἀνάλογα πρὸς τὴν βλάβην ποσοῦ ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐπεύθυνον ἐκ τοῦ πληρώματος. Κανονισμὸς δὲν χορηγοῦνται εἰς καστονίαν ἀνδραίαν ἀνά τρια κλίνοσκεπάσματα, προειμένον, διώση, νὰ ταξιδεύῃ τὸ πλοίον εἰς θερμὰ κλίματα, δὲν χορηγοῦνται δύο μόνον, η δὲ χρεωσίς αὐτῶν — διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς βλάβης τους — θὰ γίνεται εἰς τὴν τιμὴν τοῦ κόστους αὐτῶν.

Ἡ δηλητοστρωματικὴ δέον — κατὰ τὴν πρόσληψην τοῦ πληρώματος — νὰ είνε καθαρά. Εἰς περίπτωσιν προσκεφάλων καὶ στρωμάτων ἐξ ἀχέρουν, πρέπει ταῦτα νὰ είνε κανονιγή. Ἡ ἑφαδιογή τοῦ ἀρθρου τούτου δὲν γίνεται κατὰ τὸ πόδιον προσεκίμενον μὲ τὴν λογικήν. "Ἄν, δηλαδή, αἱ μεταβολαὶ τοῦ πληρώματος πραγματοποιῶνται ἐν σπουδῇ ἢ αφαιδίως ἢ ὃ χρόνος προσεγγίσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα είνε βραχές, θὰ χορηγοῦνται αἱ ὑπαρχόντων κλίνοστρωματα, ὡς αἴτια εὐρίσκονται, ἀντικαθιστόμεναι ἐν καρῷ. Ἐὰν ἐπίσης ἡ ναυτολόγησης γίνεται διὰ διάστημα μεζοὺς δύο μηνῶν, τὸ ἐπόμενον πληρώματα δὲν ἀρκήται εἰς τὰς διαδικασίας κλίνοστρωμάτων.

«Οσον ἀφορᾶ τὰς συστάσεις, ὑποδεικνύεται δι' αὐτῶν ἡ καθημερινὴ ἐπόμενη τοῦ πλοιάρχου ἢ ἐπικροτώπολον τοῦ ἀξιοματικοῦ ἐπιθεώρησης τῶν διαμερισμάτων καὶ ἡ ἀπάτη τῆς ἐβδομάδος ἐπιθεώρησης αἱτοποιεῖσθαι ἀποτοποιεῖσθαι τῶν ἡμεροδιαιτῶν τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου. Ετεροι συστάσεις ἀναφέρονται εἰς τὴν προτίμησην τῆς βασικῆς τῶν διαμερισμάτων διὰ λευκοῦ ἢ ἀνοικτοῦ χρώματος, εἰς τὴν ὑπαρχήν ἐφεδρικῶν κλίνοστρωμάτων, εἰς τὴν χρησιμοποιησην — ὄσας παρίσταται ἀνάγκη — ἐντομοκτόνων σκενασιῶν καὶ ἀπολυματικῶν φαρμάκων καὶ εἰς τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν κοιτῶν μὲ ἑορταῖα ἐναπόθεσης τοῦ ἱατισμοῦ τῶν ἀνδρῶν. Συνιστάται ἐπίσης νὰ

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
215 DASHWOOD HOUSE

LONDON E.C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

HOLLAND HOUSE, 14, BURY ST., LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

άπαγορεύηται ή είσοδος έργατων εις τὰ διαιρέσιμα κατὰ τὴν ἐν τῷ λιμένι παραμονήν τῶν πλοίων, ὅστε νὰ μὴ καθίστανται ἀκάθαρτοι η ἀκατάστατοι οἱ κοιτῶνες τὸν ἄνδρον, ἐν ἀγνοίᾳ τὸν ἐνδιαφερομένον. Ετέρα σύστασις ἀφορᾷ τὴν ἐνθάρρυνσιν τοῦ πληρώματος, ὅστε νὰ μὴ διατηρῇ ἀπλῶς καθαρὰ τὰ διαιρέσιμα του, ἀλλὰ καὶ εὐπαροντίστα, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ἔφελκνεται καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ πλιούστητον διὰ τὸν πλούτισμὸν τῶν κοιτῶν μὲ παραπετάσματα, καθόπτας κλ. ἀντίκειμενα.

Προτείνεται τέλος η ἀνάρτησις πινακίδος εἰς ἑμέραν θέσιν τῶν διαιρέσιμάτων, μὲ προτροπάς πρὸς τὸ πλήρωμα νὰ διατηρῇ τοὺς κοιτῶνάς του καθαρούς καὶ οἰκονομευμένους, νὰ φροντίζῃ διὰ τὴν κλίνην καὶ τὴν κλινοστρωματικὴν του καὶ νὰ ἑμφανίζῃ τὰ διαιρέσιμα του εὐπρεπῆ, ὅστε οἱ ξένοι εἶποντες νὰ τὰ χαρακτηρίζουν ὡς ἐποδειγματικά καὶ ν' ἀποκομίζουν εξ αὐτῶν ἀριστας ἐντυπώσεις.

Νορβηγία

Τὸ ναυτικώτερον ἔθνος τοῦ κόσμου

Εἰς τελευταῖον τοῦ «World Trade», δημοσιογραφικοῦ ὁργάνου τοῦ Διεθνοῦ Έμποριοῦ «Επιμελητηρίου», δημοσιεύεται ἐνδιαφέρον δόρθιον τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν κ. Dahl - Hansen περὶ τῶν ὥραιον μέχρι τοῦδε κατατίστησον τῆς Νορβηγικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Οἱ ἀριθμογράφοις περιγράφει ἐν ἀρχῇ πόλεις ἓντος, μὲ πλήθεσμὸν μικρότερον τῶν 3.000.000 ψυχῶν, ἐπέτυχε νὰ καταλάθῃ καὶ διατηρήσῃ τὴν τετάρτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου διὰ μᾶς ισχυρὰς ναυτιλίας, η δόπια ἀνεπτύχθη, ὅπερι μόνον ἀνενοθεματικῆς πρατικῆς ἐπιχορηγήσεως η φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς, ἀλλὰ καὶ μὲ ὑψηλὸν τὸ ἀπότελον τῶν κοινωνικῶν ὅρων καὶ διοικητικῶν συνθηκῶν τῶν ναυτιλλομένων της. Τὰ ἀποκομίζομενα κέρδη — τοινὲς ὁ ἀριθμογράφος — ἐκ τῆς ἔργασίας τοῦ Νορβηγικοῦ πλοίου εἰς τὸ ἔξωτερον, εἰναι ἔκεινα ποὺ ἐπιτρέπουν τὴν ικανοποίησον τῶν ἀπωτήσεων τῶν Νορβηγῶν, πέραν τῶν καθημερινῶν ἀνάγκων τῆς ζωῆς των.

Ἄπο τῶν προστοιχιῶν ἀκόμη χρόνων η Νορβηγία περιθεργούμενή ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἡτο κατ' ἔξοχὴν ναυτικὸν ἔθνος, εἰναι δὲ καὶ η πρώτη χώρα, μετά τῆς δόπιας η Ἀγγλίας συνῆψε κατὰ τὸν 13ον αἰώνα ἐμπορικὴν συμφωνίαν. Τὸ 1880 η Νορβηγία ἤρχετο τρίτη κατὰ σειρὰν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 7 οὐρανού περίπου εἰς τὴν παγκόσμιων χωρητικότητα, ἔναντι ποσοστοῦ τῆς 6,7 οὐρανού κατὰ τὸ 1938.

Τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου εἰργάζετο καὶ τότε μεταξὺ ξένων λιμένων, οἱ Νορβηγοὶ δ' ἐθεωροῦντο ἀνέκαθεν θαλασσοπόλοι καὶ διεθνεῖς μεταφορεῖς.

Η φαγδαία καὶ ἐντυπωσιακὴ, πράγματι, ἀνάνηψης τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ἐξ τῶν συνεπειῶν τοῦ μεγάλου πολέμου, παρέχει ἑμέραν τὴν ἀπόδειξιν περὶ τῆς ζωτικότητός της καὶ τῆς ισχυρᾶς θέσεως, τὴν ὅποιαν κατέχει εἰς τε τὴν ἔθνικὴν καὶ οἰκονομικὴν ξινὴν τοῦ τόπου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν καρδιὰν καθάρης Νορβηγοῦ. Κατὰ τὸ διάρκειαν τῶν ἐγθυστραξιῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου εἰσήγαγεν η Νορβηγία στάχη 1.237.000 τόννων γυρός, ἡτο τὰ 49.6 οὐρανού τῆς ὥλιξης της χωρητικότητος τοῦ 1914. Η ἀπόλεια αὕτη ὑπῆρξε, κατ' ἀνάλογιαν, η μεγαλύτερα πάσης ἀλλῆς χώρας, ἐμπολέμου η οιδετέρας (*). Τὰ Νορβηγικά πλοία ἔξηγολοι θησανούμενα ἀρώματα καὶ κατὰ τὰς δύναστες φάσεις τοῦ ὑποβρυχιακοῦ πολέμου, ὅπως η σάκη ἄλλων χωρῶν η ημέρα, κατὰ τὸ πλείστον, παραπλησία η ἐπιμέλειας πάρεντος τάξιδες.

Ο πόλεμος — συνεχεῖεν δ. κ. Dahl - Hansen — ἐπέφερε μίαν οἰκονομικὴν πεταβολήν, προερχομένην ἐν μέρει μὲν ἀπὸ τὰς εὐρείας κοινωνικάς μεταφορικής, αἱ ὅποιαι ἀνέδειξαν μεταπολεμικῶς τὴν Νορβηγίαν ὡς πρωτοπόρους εἰς τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν ἀπὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, ἐν μέρει δὲ ἀπὸ τὸ ἐπιχειρήσαν κύμα τοῦ παγκόσμιου προστατευτισμοῦ, ὅπερι ἔχειλειψεν ἀπὸ πολλάς θαλάσσας τὸν ἐλεύθερον συναγωνισμόν. Συνεπειὰ τῶν νέον αὐτῶν καταστάσεων η Νορβηγικὴ ναυτιλία εὑρέθη κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ὑποχρεωμένη νὰ δημιουργήσῃ νέα πεδία, δράσεις, προκειμένουν ν' αποφύγῃ τὴν ἐμποροναυτικὴν της κατάρρεουσιν. Η δοθεῖσα εἰς τὸ πολέπλοκον τοῦτο πρόβλημα λίγαις συνίστατο εἰς τὴν ἀπιστοφοίην τῆς προπολεμικῆς ταξικῆς. Η Νορβηγικὴ ναυτιλία ἔδωσε τὴν περιπέτειαν ἀρώματος της εἰς τὴν ἀπότησην κανονισμῶν πλοίων, εἰς τὴν εἰδίκειον της δι' ὕδρισμένας μεταφοράς καὶ εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῶν προσπαθειῶν της εἰς οἰδισμένους τομεῖς ἔργασίας καὶ τύπους σκαφῶν.

Θὺ ἔποετε νὰ τοινῆσῃ ἐν προκειμένῳ — ἔξαιρολονθεῖ ὁ ἀριθμογράφος — δητὶ η Νορβηγία ἔξαιρομενή εἰς αὐτούς τὰς ὑγεῖς ἔκεινας οἰκονομικάς ἀρχῶν, τὰς ὅποιαις θὰ ἔπειθεν νὰ ἰδῃ νιοθετούμενάς καὶ παρὰ τῶν ἄλλων χωρῶν, ἡτο, πλήρη ἔλευθερίαν διὰ σκάφη οἰασδόποτε ἐθνικότητος, δητὶς συναγωνιζούνται εἰς τὸν παγκόσμιον στίδιον μὲ λιότητα μεταχειρίσεως. Η ἀποκόπεια ἐν Νορβηγίᾳ ἔργασία εἰναι δὲ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀνοικτῆ εἰς ὅλας τὰς σημαίας, ἔνα δὲ ποσοστὸν πλέον τὸν ἡμίσεος τοῦ ἐξαιτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας μεταφέρεται καὶ σημειούνται ἀρώματα διάξενων πλοίων. Πολλάκις οἱ ξένοι παρατηροῦται ἡσοχολίθησαν μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰς δύο τελευταῖας δεκαετίας καὶ ἔτοισαν τὴν ἐπερθολίζην ἀντὸν διόγκωσιν, ἔναντι τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ συνήθους φορτηγοῦ στόλου. Τοῦτο δημος δὲν εἰναι διόρθωμόν. Ἐξαιρεσὶς τὸν δεξαμενοπλοίον, ἀπίναται κατάλληλα μόνον διὰ τὰς μεταφορὰς κανονίων ἐλάσιων, η λοιπὴ Νορβηγικὴ χωρητικότητα εἰναι καὶ σημειούν οία, σχεδόν, πρὸς τὴν ἐπάρχονταν τὸ 1914, ἡτο 2.631.536 τ. γκρός, ἔναντι 2.600.148 τόνων γυρός. Τὰ Νορβηγικά δεξαμενόπλαια (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν φαλανοθηριῶν) ἀνέρχονται εἰς 2.000.000 τ. γκρός, η δὲ χωρητικότης αὕτη ἀκολουθεῖ ἀμέσως τοὺς στόλους τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν Ἡνων. Πολλεῖσιν τοῦτο τὴν ἐξαιτετίην πρόδοσον τῆς Νορβηγικῆς δραστηρότητος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, προκειμένου διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων. Ταῦτον δημος δὲν εἴπει ν' ἀναγνωρισθῇ ἐπίσης καὶ τὸ γεγονός, δητὶ η ημέραισα ἀνάτυχης δὲν ἐπλαγματοποιήθη εἰς βάρος ἐτέρας τινᾶς χώρας. Τὰ νέα Νορβηγικά δεξαμενόπλαια ἀπασχολοῦνται γενικῶς εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς ἀριθμοδότητος των, μέσα εἰς τὸν προσδετικὸν ωυμόν μᾶς διαφόρων ἐπεκτεινομένης ἔργασίας, εἰς τρόπον ὥστε οὐδὲν ἐκ τῶν ὑπαρχόντων ξένων σκαφῶν τοῦ ἴδιου προσδετικοῦ ἐποπτῶν ἀπὸ τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς. Η ἐπειδειχθεῖσα ἐκ μέρους τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν πρωτοβουλία καὶ τόλμη διὰ τὴν κάλυψην τῆς ζητήσεως πλοίων, η δοτούνται ἀγάλματα καὶ αὐτάς

(*) Πλὴν τῆς Ἑλλάδος. Τὸ ποσοστὸν τῶν ἀπωλειῶν τῆς Ναυτιλίας της ὑπερβαίνει τὰ 65 οὐρανού τῆς τότε χωρητικότητός της.

LUNDSTROM & NILSSON A)B

ESTABLISHED 1894

SWORN SHIPBROKERS
Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

Tel: LUNDSTROMS Teleph 34-110-254-275-406-369
CARLSHAMN (SWEDEN)

MARMARAS
WHOLESALE PRODUCE DEALER-SHIPPING AGENTS

ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679 1531 Carswell Str.

TRADE

MARK



άκομη τὰς μεγάλας ἑταῖρις πετρελαίων, διημύδουν τὰ μέγιστα τὰς διεθνεῖς μεταφοράς καινούμων ἐλαίων καὶ τὴν διατήσην τῶν ἐντὸς οἰκονομικῶν πλαισίων. Θὰ ἔπειπεν ἀκόμη — κατὰ τὸν ἀριθμογράφον — νῦν τοιοῦθεν, διτὶ ἡ δρᾶσις τῶν Νορβηγῶν εἰς τὸ πεδίον τῆς μεταφορᾶς τῶν γενετῶν φροτίων δὲν εἴνε πρόσφατος. Χρονολογεῖται ἀπὸ ἡμίσεος περίπου ἅπονος.

"Ἐνα ἄλλο χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῆς φορῆς τοῦ Νορβηγικοῦ λαοῦ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἔγκειται εἰς τὴν κατανομὴν τῆς πλοιοκτησίας εἰς πολὺ πρόσφατα. Κατὰ τὰ στατιστικὰ λ. χ. δεδομένα, τὰ ἵπταζοντα 225 δεξαιρενότερα τὴν Ἰην 'Ιούλιον 1937, ἀνῆκον εἰς μίαν ἐκαποντάδα ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡσαν νηολογημένα εἰς ὅλους σχεδὸν τοὺς πολυαριθμούς μεγάλους καὶ μικροὺς λιμένας τῆς Νορβηγίας. Ή τάσις αὐτὴ θὰ είνε ἀκόμη περισσότερον ἐμφανῆς εἰς τὸν ἀριθμὸν, δεδομένου, διτὶ τὰ παραγγελθέντα ἔκτοτε 42 νέα σκάφη ἀνήκοντα εἰς 37 ἐφοπλιστικοὺς Οίκους. Τοῦτ' αὐτὸν παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰς ἄλλας κατηγορίας πλοίων τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας, ἔνθα ὀλιγάρχημοι είνε αἱ ἑταῖραι αἵτινες κατέχουν στόλουν ἀνότερον τῶν 100.000 τόννων γρούς καὶ σύγιλλη πλείστων τῶν 12, δῶσα κατέχονταν στόλον ἄνω τῶν 50.000 τόννων γρούς. Ἀπόδειξις τούτου, βεβαιωμένη ἀπὸ τὰς ἐπισήμους στατιστικάς, είνε, διτὶ ἕπαρχον σῆμαρον πεντακόσιον περίπολον Νορβηγοῖς διευθύνοντες - πλουσιότητα καὶ διτὶ τὰ 90 οἱ περίπολον τῶν ναυτικῶν Οίκων διαχειρίζονται ἀπὸ ἕνα ἔως τρία ἥ τεσσάρα τὸ πολὺ σχάρη.

"Ἄλι οντασιαὶ εἰσπράξεις — καταλήγει ὁ ἀριθμογράφος — διαδραματίζουν ἀποφασιστικὸν ὅριον εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς Νορβηγίας. Μία ἐνδεχομένη σοδαρά περιστολὴ τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλιαζῆς δραστηριότητος θὰ ἐπέφερε τὴν πτωχείαν εἰς τὴν ζώραν καὶ θὰ ὑπενθάλπῃ τὴν δημιοργίαν σοδαριστῶν οἰκονομιῶν καὶ κοινωνιῶν προβολημάτων. Ἐὰν κανεὶς ἐπιχειρήσῃ νὰ εὕρῃ ἔνα μέτρον διὰ τὸν διεθνῆ πρόγυματι καρακτῆρα τῆς Νορβηγικῆς δύνασεως καὶ διὰ τὸ μέλλον αὐτῆς θὰ μείνῃ κατάπληκτος. Κατὰ κεφαλὴν πληθυσμοῦ ἡ Νορβηγία, δὲν ἔχει μόνον τὸν μεγαλύτερον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ κόσμου, ἀλλ' ἴσιος καὶ τὸ μέγιστον ἔχοτερικὸν ἐμπόριον.

Ρουμανία

Τὰ τέσσαρα νέα «μότορσιπς»

"Αναφορικῶς μὲ τὰς γνωστὰς παραγγελίας τῆς «Ρουμανικῆς Ἀτμολοίδας» εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας, ἐγνώσθη, διτὶ τὰ δύο πρώτα σκάφη θὰ παραδοθῶν περὶ τὰ μέσα Αἴγυπτου καὶ θὰ τεθῶν εἰς τὴν γραμμὴν Κωνσταντζῆς — Σρρίας — Παλαιστίνης, τὰ δὲ ὑπόλοιπα δύο θὰ παραδοθῶν ἐντὸς τοῦ ἔτους, ὅποτε καὶ θὰ ἐγκαταστῶνται τὴν ἀπὸ πολλοῦ μελετομένην τακτικὴν ὑπηρεσίαν ἐξ Γαλαζίου καὶ Βραΐλας δι τὸν Ἀγγλιανόν. Διὰ τῆς γοραινῆς ταῦτης, τὴν ὥραν τόσον ἐπεδίωκον οἱ ἐμπορικοὶ κύκλοι τοῦ Γαλαζίου καὶ τῆς Βραΐλας, θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ προώθησις

τῆς ἀμοιβαίς ἀνταλλαγῆς ἐμπορευμάτων μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Μεγάλης Βρεταννίας καὶ θὰ ἀναπτυχθῇ, ὡς ἐλπίζεται, ἡ εἰσαγωγὴ τῆς Ρουμανικῆς ξιλείας εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀγοράν. Σημειωτέον, διτὶ δοκιμαστικά τίνα ταξίδια ἐπέτελεσθέντα διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Suceava» ἀπέδωκαν ικανοποιητικά ἀποτελέσματα καὶ κατέδειξαν τὴν ἀνάγκην ὑπάρχειος μᾶς τακτικῆς Ρουμανικῆς γραμμῆς πρὸς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας.

Σουηδία

Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ ὄκταώρου

Οἱ περιορισμοὶ, τοὺς ὅποιους ἡ πρόσφατος Σουηδικὴ νομοθεσία ἐπέβαλεν ἐπὶ τῆς κανονικῆς καθ' ἥμέραν ἐργασίας ἐν πλῷ, αἴρονται ἥδη εἰς εὐφείαν κλίμακα. Τὸ Σουηδικὸν ἐπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου ἔξοντισοδιτήθη νὰ παρασχῇ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῶν Κανονισμῶν, δοσάπεις ἀπενθύνονται εἰς αὐτὸν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ ζητοῦν τὴν χορήγησιν σχετικῶν ἀδειῶν. Ή ἐφαρμογὴ τῶν νέων διατάξεων ἐφρίθη κάποιος δενισμένη ἐν Σουηδίᾳ, ἥντα δὲ ἀπὸ τὰ κυριωτερά ἐπιχειρήματα διὰ τὴν ἀνωτέρῳ ἀπαλλαγὴν, ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, διτὶ οὔτε η Νορβηγία, οὔτε η Δανία ἡ οἰαδήποτε ἄλλη Εὐρωπαϊκὴ χώρα — πλὴν τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ρωσίας — σύνεσαν ἀδόμη εἰς ἐφαρμογὴν τὴν περὶ ὄκταώρου σύμβασιν τῆς Γενεύης. Ή ἀπαλλαγὴ ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἐν πλῷ ὑπερωφιῶν θὰ παρέχεται μέχρι τέλους τοῦ 1941.

Φινλανδία

Τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα

Οἱ Φινλανδοὶ ἐφοπλισταὶ ἐποχεοῦνται νὰ ὑποβάλλουν κατ' ἔτος εἰς τὸ ἐπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Ναυτιλίας στοιχεῖα περὶ τῶν εἰσπραττομένων παρ' αὐτῶν ποσῶν ἐξ ἀκαθαρίστων ναύλων τῶν σκαφῶν τους. Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα ταῦτα, αἱ μικτὰ εἰσπράξεις τῆς Φινλανδικῆς ναυτιλίας κατέχουν τὸ 1938 ἀνήλθεν εἰς 1097 ἐκαπομένια μάρκων (*), ἔναντι 1016 ἐκαπομένιων τοῦ 1937.

"Ἐξ τοῦ συναλογικοῦ ποσοῦ τοῦ παρελθόντος ἔτους, 114 ἐκαπομένια μάρκων ἀνεφέροντο εἰς ἐργασίας ἐπιστροφῆς, 654 ἐκαπομένια, προήρχοντο ἐξ τῆς μεταφορᾶς φροτίων μεταξὺ Φινλανδίας καὶ ἔξωτερων καὶ 329 ἐκαπομένια ἀπὸ ἐργασίας μεταξὺ ξένων χωρῶν. Ἐξ τῶν εἰσπραχθέντων μικτῶν ναύλων ἀπὸ ἐργασίας μεταξὺ τοῦ ἔξωτερου, τὰ 638 ἐκαπομένια μάρκων ἐπολογίζονται ώς κέρδος εἰσαγωγῆς συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοῦ 710 ἐκαπομένιων διὰ τὸ 1937.

Ἐθέλεν μετὰ τὴν ἐξαγωγὴν ἔθνικῶν προϊόντων, τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα ἀποτελεῖ τὸν σπουδαίωτερον παράγοντα διὰ τὸ ἐμπορικὸν ισοζύγιον τῆς Φινλανδίας.

(*) Μία Ἀγγλικὴ λίρα ίση πρὸς 227 Φινλανδικὰ μάρκα.

W^M DOXFORD & SONS LTD

SHIPBUILDERS & ENGINEERS

SUNDERLAND

BUILDERS OF PASSENGERS, CARGO LINERS, TANKERS

AND SPECIAL TYPE OF

ECONOMY CARGO VESSELS FOR WORLD TRADING

DOXFORD
OIL ENGINES

UNDER CONSTRUCTION AND ON ORDER

INSTALLATIONS RANGING

FROM 2,000 B.H.P. TO 32,000 B.H.P.

SINGLE, TWIN, AND QUADRUPLE SCREWS

3, 4, 5 AND 6 CYLINDER ENGINES

«SALT» (ex «Παναγής Βεργιωτής») Νοθρηγικόν, μὲ ἐν κατάστωμα, 1856 τόννων γυρός, 2900 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπολιθήθη εἰς Φινλανδούς ἐφοπλιστάς ἀντί τιμῆς 11.250 λιρῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς διαλύσεις παλαιῶν πλοίων, ὑπῆρχαν αὗται σποραδικαὶ καὶ ἐστρεψημέναι ἐνδιαιρέόντος. Ἐγνώσθησαν αἱ πολήσεις τοιῶν μόνον πλοίων, τοῦ Ἀμερικανικοῦ «Santa Isabel» 5641 τόν. γκρός (τοῦ 1915) εἰς Ἀμερικανὸς διαλυτάς ἀντὶ 32.500 δολαρίων, τοῦ Ἑλληνικοῦ «Ἑλένη» Τ.ρ. 3039 τ. γκρός (τοῦ 1897) ἀντὶ 5500 λιρῶν εἰς Ἰταλοὺς διαλυτάς, μὲν παραδοσιν εἰς Σαβόναν καὶ τοῦ μικροῦ Ἰταλικοῦ ἀπ «Ferruccio» 667 τ. γκρός (τοῦ 1896) εἰς Ἰταλοὺς ἐπίσης διαλυτάς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—'Ακύρωσις «χρονικής ναυλώσεως»

Ένδιαφέρουσας έποθεσης έξεδικάσθη πρό τυνος ἀπὸ τὰ Ἀγγλικά δικαιοστήρια, ἀφορῶσα διαφοράν μεταξὺ τῆς «Court Line Ltd», ἰδιοκτητριας τοῦ φροτηγοῦ «Erriington Court» καὶ τῶν ναυλωτῶν τοῦ σπάφους. Οἱ πλοιοκτήται ἔγιναν ἀπάτητοις ἀποζημώσεις τοῦ διὰ τὴν ἀκίνωσην ἀπὸ μέρους τῶν ναυλωτῶν τῆς ἐποχῆς περιηργίαν 19ης Μαρτίου 1937, συναφθείσης χρονικῆς ναυλώσεως, ἐνῷ ἀντιθέτως οἱ ἑναγόμενοι ναυλωταὶ ἀνταπῆσαν τὴν ἐπισφρόγην τῆς προσαταβολῆς τοῦ ναύλου καὶ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀξίας τοῦ ἐγκαταλειφθέντος εἰς τὰ «επτάνηκες» τοῦ σπάφους γαιάνθρακος, καθὼς καὶ τοῦ καταναλωθέντος ἐπὸ τοῦ πλοίου, καν' ὃν χρόνον ἐτέλει τούτῳ ἐπτός ναυλώσεως.

Ο συνήγορος των έναγκόντων πλοιοκτητῶν ὑπεστήριξεν, διτὶ δὲν ἐφιστατα κανονισμὸς προβλέποντο ἀξίωμασιν ἐνὸς μαρχορχονίου «τάιμ-τσάρτερ», συνεπείᾳ φρουροῦ τινος κωλύματος εἰς τὰς κινήσεις τοῦ πλοίου. Υπάρχουν ἀπειριθμοῦ περιπτώσεις — εἴπε — καθ' ἃς διάφορα σκάφα, ἐπελούντα μαρχορχόνα «τάιμ-τσάρτερς», καθηλώθησαν εἰς ἕνα λιμένα, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ φθάσῃ ποτὲ πρὸ τῶν δικαστηρίων ὑπόθεσις ἀνιχνώσεως.

Εἰς περίπτωσιν μισθώσεως ἐνὸς κινητοῦ ἀντικείμενον — ἔξηκολούθησεν ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων — δύναται ὁ μισθωτής του νά τὸ χρησιμοποιῆι κατὰ βούλησην δί' οἰδοῦποτε σκοπὸν. Εἳν τὸ ἀντικείμενον ἀφρείτο ἐκ τῆς ἐπιφύσης τῶν συμβαλλομένων — ἀφάρεις ἀπὸ τὸν μισθωτὴν καὶ ἀδυναμία τοῦ ιδιοκτήτου τοῦ πρὸς χρησιμοποιήσιν — θὰ ἀπῆχεν ἀκύρωσις τῆς μισθωτῆς συμβάσεως. Αντιθέτως, ἂν ὁ μισθωτής δὲν είχε τὴν χρήσιν τοῦ κινητοῦ ἀντικείμενου, καθ' ὃν τρόπον ἐσκότει νά τὸ χρησιμοποιήσῃ ἀλλ' ἀπλῶς είχε τοῦτο ὑπὸ τὴν κατοχὴν καὶ τὸν ἔλεγχὸν του, δὲν πρόσκυνε περίπτωσις ἀκύρωσεως.

Η έδοξασμένη περίπτωσις — είπε — είναι άτυχεστάτη, δότι ο εἰς έκ τῶν δύο άδωνων συμβαλλομένων ὄφειλε νά ζημιοῦθη. Ή ο πλοιοκτήτης ἔφεσε νά χάσῃ τό κέρδος, ποὺ θὰ ἀπεκμέψεν εἰς τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ σκάφους τον ή οι ναυλωταὶ τὸ ποσόν, ὅπερ θὰ κατεβάλλον διά τὴν πώραν αὐτῶν χρηματοποίουν τοῦ πλοίουν. Τὸ δικαστήριον ἔδει νά ἀποφασίσῃ εἰς ποιὸν έκ τῶν διαδίκων θὰ ἐπέπιπτεν η ζημία. Οι ναυλωταὶ ήσαν οι μόνοι ἀποφασίζοντες πρὸς ποιὸν οημεῖον τοῦ κόσμου θὰ κατηγορήσετο τὸ ὑπό τὴν ναυλωσιν τοῦ φρεγτήγον καὶ συνεπώς ἀπό τῆς ἀπόφεως ταύτης ήσαν οι αὐθένται τῶν τυχῶν τοῦ σκάφους. Κατέχετο τὸ πλοίον ὑπὸ τῶν συμβεβλημένων ναυλωτῶν, οἵτινες συνέβη νά μὴ τό χρηματοποίουσαν ἔπιπεσθαι.

Ο δικαστής λόρδος Branson έτονίσεν εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως του, ότι ἐκαλεῖτο νὰ ἀποφανθῇ ἐπὶ περιπτώσεως τεθείσης ἀρχικῶς εἰς διατησίαν. Τὸ πλοίον εἶχε ναυλωθῆ ἄταμ - τσάρτερο δὲ ἔννεα ἡ δέκα μῆνας, βάσει τῶν γνωστῶν δρῶν τῶν *Institute Warranties*, η δὲ ἐπαναπαράδοσις του δὲ ἐγίνετο εἰς ἓνα ἀσφαλῆ λιμένα. Ή καταβολὴ τοῦ ναύλου ἐπὸ τῶν ἐνοικιασθέντων θάλαττον προστατεύοντος καθ' ἔκαστον μῆνα. Τὸ *«Errington Court»* ἀνέλαβεν ἑτηρεύσιαν τὴν 18ην Μαρτίου 1937 καὶ ἐχρησιμοποιήθη ποικιλοτόπιος μέχρι τοῦ Ιουνίου τοῦ ἴδιου ἔτους, διότι παρέλαβε φροτίουν Σύλειας καὶ παλαιωσιδίουν ἐπὶ Πόρτλαντ (*«Oregxon»*) διὰ Wuhi καὶ διὰ Σαγκάην. Εἰς Wuhi — δτερ κείται 750 μιλά εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ ποταμοῦ Γάγγη Τσε, ἐνῷ ή Σαγκάη ενίστεται εἰς τὰς ἐκβολὰς αὐτοῦ — κατέπλευσε τὸ σχάρος τὴν 9ην Αὔγουστου 1937. Τέσσαρας ἡμέρας βραδύτερον καὶ ἐνῷ τὸ πλοίον ἐξερρόφτωνεν, ἥρκισαν εἰς τὰ πέριξ τῆς Σαγκάνης αἱ ἐχθροποραξίαι μεταξὺ Κινέζων καὶ Ιαπωνών, τὴν δὲ 14ην Αὔγουστου ή Κινέζική συνέργησις διέταξε καὶ ἥργεθη ἓνα φάργαμα κατὰ πλάτος τοῦ ποταμοῦ καὶ εἰς ἀπόστασην 100 μιλίων πρὸ τοῦ Wuhi. Τὸ φάργαμα τοῦτο καθίστα ἀδύνατον εἰς τὸ *«Errington Court»* νὰ ἔξελθῃ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν η καὶ ἀπλῶς νὰ πλεύσῃ εἰς τὴν Σαγκάνην.

Η ἐκφρότωσις τοῦ διὰ Βιβλίου τμήματος τοῦ φροτίου ἔλλησε τὴν 17ην Αὐγούστου, τὸ δὲ σπάρος — καλῶς ἐζόντων τῶν πραγμάτων — θὰ κα-

τέπλεεν εἰς τὴν Σαγάκην μετὰ δύο ἡμέρας. Τὴν 21ην Αὐγούστου διετάχθη ὁ πλοιάρχος ἐπὸ τοῦ πράκτορος τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐκφροτώσῃ εἰς Wuhan καὶ τὸ Διά Σαγάκην προσδιζόμεν τηῆμα τοῦ φροτίου, ἢ δὲ ὁ λοικηρωτικός ἐξάρθρος εἴληξε τὴν 3ην Σεπτεμβρίου. Οἱ πλαισιωταὶ ἔχηκαν οὐθίσσεν δὲ Ἀγγλὸς δικαστῆς — ἵτεστηριξαν, ὅτι τὸ πλοῖόν του παρέμενε ναυλωμένον, οἱ ναυλωταὶ ὅμως ἀντέταξαν, ὅτι τὸ συμβόλαιον τῆς ἐνοικιάσεως κατέστη ἀκριδὸν τὴν 3ην Σεπτεμβρίου. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ διατητοῦ, ἡ προσλεπομένη ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφίροντος ἐργασίας ἐμάταυρη τὴν 3ην Σεπτεμβρίου 1937 καὶ ως ἐκ τούτου τὸ ναυλοσύμφωνον ἐλύθηρον ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐκείνης, οὐδεὶς δὲ ἐπὸ τῶν συμβαλλομένων ἐδικαιούτο νὰ ἐγειρῇ ἀπάτητον κατὰ τοῦ ἕτερον, ἐξαρέσει μερικῶν εμπόνοεσσών, ὡς ποὺς τὰ ὅποια δὲν ἐτίθετο ζήτημα πρὸ τοῦ δικαστηρίου.

Τὸ πρῶτον ἐπάμαχον σημείον ἦτο, ἂν τὸ δικαιστηρίου ἑδεσμεύεται ἀπὸ τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν περὶ ματαώσεως τοῦ νωνλοσυμφώνου, ἀν-
τίτηρον στοιχείων δικαιολογούντα τὴν ἐπικύρωσιν τῆς διαιτητικῆς ἀποφά-
σεως ή ἀν επαντέκτειο εἰς τὸ δικαιστήριον ἢ ἐν προκειμένῳ τελικῇ κρίσει.
Οὐ λόγος δικαστῆς ἔτονειν, ὅτι ἐπὶ τοῦ ἐπάμαχον αὐτοῦ σημείον είλεγεν
ἡδὴ ἀποφανθῆ πρὸ αὐτοῦ, εἰς προγνενεστέρας ἀποφάσεις τὸ Ἐφετεῖον. Τοῦ
ἔτερον σημείουν ἑστρέψετο περὶ τὴν ὁρθότητα τῆς βάσεως, ἐφ' ἡς ἐστη-
ρίζειθι ή περὶ ματαώσεως τοῦ νωνλοσυμφώνου θεωρία. Ἐξηρτάτο, ἀρά-
γε, αὕτη ὅπερ ὅρον τινά τοῦ νωνλοσυμφώνου ἡ ἐπήγαγεν ἐν τῇ ἐφαρμο-
γῇ νόμου τινός, διναμένουν νὰ ἐφαρμοσθῇ, μᾶλις διεφάνετο ὅτι «εἰδεν
ἐκλείψει η βάσις τοῦ νωνλοσυμφώνου», ὅτι δίψοτε καὶ ἀν ἡδύνατο ἡ
φράσις αὕτη νὰ σημαίνῃ;

— Τὸ δικαστήριον — είλε — δὲν θὰ ἔθεωρει, ως ἐξείπονσαν τὴν
βάσιν ἐνδός ναυλοσυμφώνων, πλὴν ἂν είχον μεταβληθῆναι εἰς τοιούτον βαθ-
μὸν αἱ συνθήκαι, ώστε νὰ μορφωθεῖται τὸ συμπέρασμα, ὅτι οὐδὲν λογικός
ἀνθρώπος θὰ ἡδύνατο, πρὸ μιᾶς τόσον φρίζεις μεταβολῆς, νὰ παραιμε-
νῃ εὐχαριστημένος ἀπὸ τὴν δέουμενον τὸν εἰς τὸ ναυλοσυμφώνων. 'Ανε-
πιπτεν εἴτα τὸ ἑρώτημα ἐποίος, ἐν συμπεράσματι, ἵτοι ὁ δόρος τοῦ ναυλο-
συμφώνων, ὁ δικαιολογῶν τὴν ματαίωσιν; 'Υπεστηρίχθη ὥπο τῶν ναυ-
λωτῶν, ὅτι θὰ ἐπφέκετο ἐν γενικαῖς γραμμαῖς περὶ ὅρου, ἐξμηνευομένου
ως ἔξης: «Ἐάν ἡ ἔργασια ματαιοῦθῇ, τὸ ναυλοσυμφώνον τερματίζεται». Λέν
επίστευτον ὁ λόρδος δικαστής ὅτι ὁ ἴσχυρισμὸς ὀβτοῦ τῶν ναυλωτῶν
ἔτελεν ἐν ἀρμονίᾳ μὲ τὴν κρητησομοτεθεῶν ἐπιχειρηματολογίαν εἰς τὰς
συναφεῖς δεδικασμένας ἱππότεσις. Διὰ τὰς ἐπέργειας τοῦ πλοίου ὅφει-
λον οἱ ναυλωταὶ νὰ προκαταβάλουν τὸ συμφωνηθὲν μίσθωμα.

Ἐπορέετο, κατά τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ, περὶ ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῆς ὀπίας ἐνδιεφέροντο ἀμφότεροι οἱ συμβαλλόμενοι, οἵτινες ὑπέκειντο εἰς συνεχεῖλμενα καθήκοντα. Ποία ἦτο ἡ ἐπιδιώσις ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ταύτης ἐπιχειρήσεως, συνεπείᾳ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ ποταμοῦ Γάγγη; Άλλης εἶνε, ὅτι οἱ νωπλοταὶ θύμηνταν νὰ ἔξαπλουνθῆσον καταβάλλοντες τὸ μίσθιμον καὶ δίδοντες διαταγάς, ἔλανθρελον, ἀλλ᾽ ἐν τοιάντῃ περιπτώσει θύμηνθονταν ἐν ἀδύναμιᾳ οἱ πλοιοποτήται νὰ ὑπακούσουν, ὡς μὴ δηνάμενοι νὰ κινήσουν τὸ σάρφος τοῦ ἔκτος τοῦ ποταμοῦ. Προεβάλλετο ἐξ ὀνόματος τῶν πλοιοκτητῶν, ὅτι δὲν ἤδυνταν νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ θεωρία τῆς ματαώσεως αὐτῆς «τάμ·ταύρες», ἔκτος ἀν τὸ πλοῖον ἐξ φυσικῶν αἰτιῶν ἀφρεγέτο ἀπὸ τὸν ἔλεγχον ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων. Τὸ ἐπὶ τοῦ σημείου τοῦτο ἐναπομένον ἔγχτημα ἦτο ὃν ἡ καθυστέρησις ἤτο ἀρχετά μωρά, ὥστε νὰ προκαλῇ τὴν ματαώσιν.

Αλλέπα τοῦ σημείουν ἀδυοῦ μαρτυρίᾳ — ἐξηκολούθησεν δὲ Ἀγγεῖος δικαστῆς — διῆσταντο. Ἀπλῶς μόνον συνεφάνουν ὡς πρὸς τὸ ὄτι, δὲ χρονογνοῦ, καθ' ὃν ὕφειλε νὰ ἐπιλυθῇ τὸ ζῆτημα, ἵνα δὲ χρόνος, κατὰ τὸν δικούν οἱ συμβαλλόμενοι ἐπληγοφορόντο τὴν αἵτιαν καὶ τὰς πιθανότητας τῆς καθιντεργήσεως καὶ ὑφειλοντος. Ἀποκασίσσονται περὶ τοῦ πράκτορον. Τὸ δίκαιων συμπέρασμα τοῦ διατητοῦ περὶ τοῦ τί ἐσκέπτοντο τὰ ἐνδιαφερόμενα πρόσωπα διὰ τὴν πιθανήν κάθιδον τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν ποταμὸν ἦτο τοῦτο: «Οὐτοὶ τὸ πλοῖον θὰ παρέσχουν ἀποκελευτισμένον ἄνωθεν τοῦ φρεγώντας ἐπὶ πορεύοντα διάστημα, μὴ δύναμενον νὰ καθορισθῆν. Μὲ τοιοῦτον

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

(Directors R. J. PAPADIMITRIOU-JOHN D. PAPADIMITRIOU)

BORJ-SAID

S11E7

Telegr: DIORYX

Telephone: 2174

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

δώμας συμπέρασμα προέκυπτε βάσις ματωίσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου. «Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς — ἐτόνισεν ὁ λόρδος Branson — ηγῆθη εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ ἡ διατητικὴ ἀπόφασις εἶναι ὅδη καὶ πρέπει νὰ ἐπανυισθῇ. Διὰ τὰ ἄλλα σημεῖα τῆς ὑποθέσεως, ἐὰν εἰχεν ἄχθη ὁ διαστῆταις εἰς ἀντίθετον συμπέρασμα, δὲν ἔχειάζετο — ὃς προσέθηκε — ν' ἀσχοληθῇ ἐν λεπτομερείᾳ. Εἴλιν δὲν ἐσημειόδη ματωίσεις τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὸ μηνιαῖον μίσθιμα θὰ κατεβάλλετο, ἐπτὸς ἀν ἑπτήρων ὅρος τις ἀποκλείων τὴν πληρωμήν. Ή διατητικὴ ὅδεν ἀπόφασις ἐπενρωθῇ, μὲ ἐπιδίκασην τῶν ἔξδων.

—Ναυλοσύμφωνον καὶ φορτωτικὴ

Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ἐβρος» είχε ναυλωθῆ ἐξ Ἰνδοκίνας, μὲ κανονικὸν ναυλοσύμφωνον, διὰ τὴν μεταφορὴν φορτίου ὅρθιζης, ἀραβοῖτον καὶ ἀνθρακίτον κατ' εὐθείαν διὰ Ρούνεν. Αἱ ἐποιηθεῖσαι φορτωτικαὶ ἀνεφέρονται ἀριθμοὶ εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον, ὡς συνέχεια τούτου. «Οταν κατέπλευσε τὸ πλοῖον εἰς Ρούνεν διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν δύο πρότον εἰδῶν διὰ τὰ δόπια αἱ φορτωτικαὶ ἐνεφανίσθησαν ἀπὸ τὸν Οίζον Leborgne, ἔλαβε θέσιν εἰς τὴν δεξιὰν ὅχθην τοῦ ποταμοῦ Seine καὶ ἦτα εἰς τὴν ἀριστερὰν πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ τρίτου εἰδούς, τοῦ ἀνθρακίτου, οὗτον παραλήπτην ήτο ἑτέρα ἑταῖρα.

Μετά τὴν πλήρη ἐκφόρτωσιν τὸ πλοίοντος ἐδήλωσεν, ὅτι τὸ σκάφος ἡπέστη ζημίας ὀφειλομένας κυρίως εἰς τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφόρτωσεως ἐπεκάθησε τὸ πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὑδοῦ, λόγῳ τῆς παλαιροφοίας. Ἡ ἐπακολουθήσασα πραγματογνωμοσύνη διεπιστώσει τὴν ἥπαρξην τῶν ἐν λόγῳ ζημιῶν, τὰς δόπιας μάλιστα ἔχαρακτήσισε σοβαροτέρας, παρ' ὅσον ἀετοί τοῦ ἐπειδέντο ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου. Διεπιστώθη ἡπέστη τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς τὴν δεξιὰν ὅχθην παρέστηνε, πρόγματι, τὸ σκάφος ἐν προσαράξει εἰς τὸ ἀγνυφοβόλιον του, λόγῳ τῆς ἀποχωρίσεως τῶν ὑδάτων. Βάσει τῆς πραγματογνωμοσύνης ταῦτης ὁ πλοιάρχος ἐξήτησεν ἀπὸ τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτίου ἀποζημιώσιν διὰ τὰς ζημιὰς τοῦ σκάφους, τὸ δὲ διαστήματον, πρὸ τοῦ ὅποιος ἤχθη ἡ ἑπόθεσις, κατεδίκασε τὸν Οίζον Leborgne.

Κατὰ τῆς πρωτόθεσης ταῦτης ἀποφάσεως ἡσηκόμητο ἔφεσις ὑπὸ τοῦ καταδικασθέντος Οίζου, ἐνῷ καὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ «Ἐβρου» ἐξήτησε τὴν τροποποίησην τῆς ἀποφάσεως, διότι ἀπῆλλασσετο πάσης εὐθύνης ἡ δευτέρᾳ ἑταῖρᾳ, ἡ παραλήπτηι τῶν γαιανθράκων. Τὸ Ἐφετεῖον ἐπεκύρωσε πλήρως τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, ἀπέφυγεν δῆμος τῆς ἔφεσην τοῦ «Ἐλληνος πλοιάρχου». Ή ἐφετειακὴ ἀπόφασις καθορίζει, ὅτι οἱ δόρι τοῦ ναυλοσυμφώνου δύνανται πάντοτε νὰ προβάλλωνται εἰς τὸν κομιστὴν μᾶς φορτωτικῆς καὶ λαμβάνωνται ἐπ' ὄψιν, ὅπως εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν, δεδομένου, ὅτι ἡ φορτωτικὴ πρέπει νὰ θεωρηθεῖ συνέχεια τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ἔκδικτα βάσει τῶν ὅρων αὐτῶν.

Διότι ἀκριβῶς τὸ ναυλοσύμφωνον περιελάμβανε σωφῶς τὸν ὅρον, ὅτι ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου θὰ ἐπινοηθείτο εἰς θέσιν, εἰς τὴν δόπιαν τὸ σκάφος θὰ ἔτελε πάντοτε ἐν ἐπιπλεύσει, ἐδεσμεύετο ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς καὶ παραλήπτης τοῦ φορτίου διὰ τοῦ συμβατικοῦ τούτου ὅρου καὶ συνεπῶς ἡτο καὶ ὑπενθύνος διὰ τὰς συνεπείας ἐν τῆς παραλείψεως νὰ συμμορφωθῇ πρὸς αὐτὸν.

—Τά ξύλινα διαχωρίσματα τοῦ φορτίου

Ἐνδιαφέροντα ἀπόφασις ἐξεδόθη πρὸ τοῦ ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοσημάτων ἐπὶ διαφορᾶς πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν, ὃς πρὸς τὴν ἀρμοδιότητα πληρωμῆς τῆς διατάνης διὰ τὴν προμήθειαν καὶ τοποθέτησιν εἰς τὰ κύτη ξύλινων διαχωρίσμάτων στοιβασίας φορτίου γεννημάτων, παραληφθέντος εἰς ζῆμα. Ἐτέθη δηλαδὴ τὸ ζήτημα ἀν τὰ ξύλινα διαχωρίσματα ἐποεπει νὰ θεωρηθοῦν μέρος τοῦ ἀρτίου ἐξοπλισμοῦ τοῦ σκάφους μᾶλλον παρὰ τῆς στοιβασίας αὐτοῦ. Τὸ δηλειλούντον «Kattegat» είχε ναυλωθῆ «τάῦμα - τσάφτερ» διὰ δύο ἔτη εἰς ταξίδια τῆς Ἀπο 'Ανατολῆς, διετάχθη δὲ ὑπὸ τῶν ἐνοικιαστῶν τοῦ νὰ κατευθινθῇ εἰς Αντστραլίαν πρὸς παραλαβὴν φορτίου γεννημάτων εἰς ζῆμα. Κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ ὅμως εἰς Αντστραλίαν εὑρέθη ὅτι δὲν ἦτο ἐπειδιασμένον τὸ σκάφος μὲ ξύλινα διαχωρίσματα καὶ συνεπῶς δὲν ἐνδύνατο νὰ φορτώσῃ στηηρά εἰς ζῆμα, κατὰ τοὺς ἐν Ισηνί κανονισμούς ἐν Αντστραλίᾳ περὶ στοιβασίας γεννημάτων. Ἐχορίσθη ὅδεν ν' ἀγορασθοῦν καὶ τοποθετηθοῦν ξύλινα διαχωρίσματα, δόπτεις ηγέθη ἡ διαφορά, ἀν τὴν σχετικὴ διατάνην ἡσαν ὑπενθύνονται νὰ καταβάλλουν οἱ ναυλωταὶ ἢ οἱ πλοιοκτήται. Οἱ τελευταῖαι ὅποιοι ισχυρισθαν, ὅτι είχον παραδόσει τὸ σκάφος τοῖς εἰς τοὺς ἐνοικιαστὰς ἐφεδιασμένον ἀπὸ πάσης ἀπόφεων διὰ συνήθη μεταφορῶν φορτίουν καὶ ὅτι συνεπῶς, δὲν ἡσαν ὑπόχρεοι διὰ τὴν γενομένην δαπάνην. Ἀντιθέτως, ὁ διατητής, εἰς ὃν ἀρχικῶς παρεπέμψθη ἡ διαφορὰ ἀπεφάνθη, ὅτι δὲν κατεισαντὸν οἱ ναυλωταὶ νὰ εἰσπράξουν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τὴν δαπάνην των διὰ τὴν προμήθειαν καὶ τοποθέτησιν τῶν ξύλινων διαχωρίσματων.

Οἱ πλοιοκτήται ὑπέβαλον τὴν διατητικὴν ταύτην ἀπόφασιν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν δικαιοσημάτων, ὅτι δὲ ἐκδίκασες ἐγένετο τὴν 22αν Μαΐου. Τὸ δικαιοσημόν εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀνέψερεν, ὅτι τὸ «Kattegat» ἐναντιώθη «τάῦμα τσάφτερ» τὴν 31ην Μαΐου 1937, διὰ δύο ἔτη, μὲ παραδόσειν εἰς Χόγκ Κόρχ, οἱ μόνοι δὲ γνωρίζοντες τὸ είδος τῶν μεταφορῶν, εἰς τὰς δόπιας θὰ ἐχρησιμοποίουν τὸ πλοῖον, ἡσαν — φυσικά — οἱ ναυλωταί. Η ὑποχρέωσις τῶν πλοιοκτητῶν συνίστατο εἰς τὸ νὰ παραδόσουν τὸ πλοῖον τοῦ «ἄπλοτης ἀπόφεως ἐπιφορτισμένον διὰ συνήθη μεταφορῶν φορτίων καὶ μὲ πλήρη ἐπάνδρωσιν». Πρόγματι τὸ σκάφος ἀνταπεκρίθη εἰς τὸ προσωρισμὸν του, ὅτι δὲ ἐγέθη τότε μόνον, ὅταν ἐπρόκειτο νὰ φορτωθοῦν γεννημάτα εἰς Αντστραλίας. Υπὸ τὰς συνθήκας ἀντὶς τὸ δικαιοσημόν εἴρεσθαι, ὅτι τὸ θάρος τῆς εὐθύνης διὰ τὴν γενομένην δαπάνην ἐπεπλετεῖ κανονικῶς εἰς τοὺς ναυλωτάς, ὡς ἄλλως τε, προκοπτεῖ καὶ ἐξ ἐνὸς ἄλλου δρου καθορίζοντος, ὅτι «πάντα τὰ λοιπὰ τέλη καὶ οἰδημάτων διατάνειν θὰ διαρένουν τοὺς ναυλωτάς». Διὰ τὴν προμήθειαν, συνεπῶς, καὶ τῶν ξύλινων διαχωρίσμάτων ἡσαν ὑπόχρεοι οἱ ναυλωταί, δι' ὃ καὶ ἐξεδόθη ἀπόφασις ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν «δικαιωμάτων ν' ἀποζημιωθοῦν διὰ τὸ ἐκπεσθὲν ἐκ τοῦ ναύλου ποσόν, λόγῳ διατάνης προμηθείας καὶ τοποθετήσεως τῶν ξύλινων διαχωρίσματων».

Η ὑπόθεσις συνεντείθη ἐρήμην τῶν ἐναγομένων ἐνοικιαστῶν. Κατὰ τὴν ἐκδίκασην, ὁ συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν συνέκρινε τὸν ὅρον περὶ «έφεδιασμένον ἀπὸ πάσης ἀπόφεως διὰ τὴν συνήθη ὑπεροεσίαν φορτίουν καὶ μὲ πλήρη ἐπάνδρωσιν» μὲ τὴν περιπτώσιν προγενεστέρας δεδικασμένης ὑπενθύνεως. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν ἐξείνη τὸ Σουηδικὸν «Trione» είχε

ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ (ΣΥΝ.Π.Ε.)

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἐγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52405 ἀποφάσεως 'Υψηπουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οικονομίας στηριζομένης εἰς τὴν ἀπὸ 18)2(38 ἀπόφασιν 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφάς ἀπευδυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

“ΒΑΛΚΑΝΙΚΗΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ,, ΑΝ. ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤ.

Τηλ. Διεύθυνσις: "ΦΙΛΙΣΣΙΑ,,

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8, ΠΕΙΡΑΙΑ

ναυλωθή «τάιμ - τσάρτερ» διά πέντε μήνας, είς δὲ τὸ ναυλοσύμφωνόν του ρητὸς ἀνέφερετο, διτὶ ὅπερει τὸ σάρφος νῦν εἰνε «ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἐγριδιασμένον», διὰ νὰ μεταφέρῃ φροντίς γενικά καὶ εἰς χῆμα. Διὰ τὸ «Triones» είχεν ἀπογανθῆ ὁ διατητής, ὅτι ἡσαν ὑπεύθυνοι οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν προμήθειαν ἔπαιρκον ἔνδινον διαχωρισμάτων καὶ ὅτι οὐδεμίαν ὑπείχον εὐθύνην οἱ ναυλωταὶ διὰ τὴν καταβολὴν σχετικῆς ἀποζημιώσεως. Οἱ ναυλωταὶ τοῦ «Triones» ἀπετίθεσαν, ὅτι δὲν ἐχοείάζοντο ἔνδινα διαχωρισμάτα, διότι ποσότητα 10 οὐ τὸ φροντίς τὴν ἐφόρτωσαν εἰς σάκους πρὸς ἔξασφάλιον τῆς στοιβασίας. Δεδομένου δημος ὃν κατὰ τὴν Συνθήκην νομοθεσίαν, ὅφειλε τὸ «Triones» νῦν ἡτο ἐγριδιασμένον μὲν ἔνδινα διαχωρισμάτα οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπέμεναν διὰ τὴν προμήθειάν τουν, κατέβαλαν δὲ ἀντὸν τὴν δαπάνην. Διὰ τὸ «Kattegat», ἐν τούτοις δὲν ἦδυντο - κατὰ τὸν συνήγορον - νῦν ἰσχύσῃ ἡ ἀνιστεροῦ ἀπόφασις, διότι ἡ ναυλωσής ἦτο διάφορος καὶ οἱ πλιονισταὶ τὸν Νοσθρηγοῖ.

Οἱ αὐτὸς συνήγορος ἐπενθύμησεν ἐπίσης, ὅτι τὸ πλοῖον παρεδόθη εἰς τὸν ναυλωταῖς ναυλωτῶν καὶ ὅτι πέφαν τούτουν οὐδεμίαν ἄλλην ὑποχρέωσιν ὑπείχον οἱ πλιονισταὶ. «Ἄν εἰς Αὔστραλιαν δὲν ἐπομήθεντο ἔνδινα διαχωρισμάτα διὰ τὴν στοιβασίαν τοῦ φροντίου εἰς χῆμα, τότε δὲν ὃν ἤδυντον ν' ἀποτίνεσθη ἐκεῖδην, διότι δὲν ὅτι ἐθεωρετο ναυσίλοιν. Ἐν τῇ περιπτώσει δημος ταῦτη διὰ τὸ μὴ ναυσίλοιν τοῦ σάρφους - ἐπεύθυνοι θὰ ἡσαν οἱ ναυλωταὶ.

-Η «όψιόν» διὰ τὸν δεύτερον λιμένα ἐκφορτώσεως

Εἰς τὰ Αμερικανικὰ δικαστήρια ἐξεδικάσθη τελευταίως ἐγδιαφέρουσα διένεξης, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἑποδεῖξιν δευτέρου λιμένος ἐκφορτώσεως. «Ἡ πρωτόδιος ἀπόφασις, δι' ἣς ἐγίνετο δεκτή μία ἀπάτησης τῆς ἑταῖρας *Pictet Steamship Co., Ltd.*, ὅπως ἀποζημιώθη διὰ τὴν ἔπακτον δαπάνην προσεγγίσεως ἐνὸς σάρφους τῆς εἰς δευτέρου λιμένα ἐκφορτώσεως, κατ' ἔντολὴν τῶν παραληπτῶν τοῦ φροντίου, ἀπετέλεσε τὸ ἀντικείμενον ἐφέσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Οίκου *«George E. Warren, Corporation»*. Οἱ ἐνάγοντες είχον ναυλώσει τὸν πλοῖον τῶν εἰς τὴν *«Anglo-Soviet Shipping, Co., Ltd.»*, διὰ τὴν πόρτωσαν γανανθράκων ἐκ Μαριούπολεως, ὃ δὲ πλιονισθος ἐξέδωσε φροτωτικήν, ἀποδεινύνονταν τὴν φροτούσιν ὑπὸ τῶν πρατόδιων τῶν ναυλωτῶν, μὲ παράδοσιν εἰς διαταγὴν τῶν *«Brown, Shipley & Co., Ltd.»*.

Ἡ φροτωτικὴ μετεβάσθη δι' ὅποιογραφήσεως εἰς τὸν ἐναγομένους, οἵτινες τοιουτούρως κατέστησαν παραληπταί. Διὰ τὸν ναυλοσύμφωνον καθιερώθητο, διτὶ οἱ ναυλωταὶ «θὰ είλον τὴν διόρον νὰ ἐκφορτώσουν εἰς δύο λιμένας τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν» καὶ ὅτι αἱ διαταγαὶ διὰ τὸν δευτέρου λιμένα ἐκφορτώσεως — ἐάν ἀπεραστέστω — θὰ ἔπειτε νὰ δοθοῦν εὐογῆι δραδύτερον τὸν 24 ὥρων, μετὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν πρῶτον λιμένα ἐκφορτώσεως». Πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ σάρφους εἰς Πόρτλαντ, πρῶτον λιμένα ἐκφορτώσεως, οἱ ναυλωταὶ ἐδήλωσαν, ὃς δευτέρος διά τὸν πρώταν τὸ πλοῖον οἱ ἐναγομένοι νὰ κατευθύνηται τὴν Βοστόνην, εἴτε διά τὸν 24ώρων ἀπὸ τοῦ κατάπλου εἰς Πόρτλαντ διέτασαν τὸ πλοῖον οἱ ἐναγομένοι νὰ κατευθύνηται τὴν Λύνη, ὡς δευτέρος λιμένα ἐκφορτώσεως.

Οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου διεμαρτυρήθησαν δηλώσαντες διτὶ, ἀν παρέμενε τὸ Λύνη τελικῶς, ὡς δευτέρος λιμένης ἐκφορτώσεως, θὰ ἀπότονοι οἱ ἐνάγοντες ἀντιτάθμισμα, διότι τὸ πλοῖον είχεν ίδην, μετὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν παραληπτῶν, ναυλωθῆ ἐκ Βοστόνης καὶ δὲν ἐπῆρον ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγαὶ δι' ἐργασίαν ἀπὸ Λύνη.

Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ὃ ἐφέτης δικαστῆς κ. *Bringham* ἑτοῖονεν, διτὶ τὸ εἴδητον σημείον τῆς διαμορφᾶς ἐκεῖτο εἰς τὸ ἄν ὃ «όψιόν ὑπεδεῖξεν» δευτέρου λιμένος ἐκφορτώσεως — ἐξόστον ἐχρηματοποιήθη κανονικῶς ἵπο τῶν ναυλωτῶν, ὡς συνεγνήθη — καθιστατο ἀνέκλητος, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἀπελεῖστο κατόπιν τὸ δικαίωμα εἰς τὸν ναυλωταῖς νῦν ὑπεδεῖξον δευτέρου λιμένα. «Ἄν οἱ ναυλωταὶ, γενικά, δὲν είχον τοιοῦτον δικαίωμα, δὲν θὰ τὸ είλον καὶ οἱ παραληπταὶ τοῦ φροτίου. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ, ἐφ' ὅσον ἐχρηματοποιήθη ἀπαξ ἡ «όψιόν», ἔδει νῦν θεωρηθῆ τελική ὡς ἐάν ἀκριβῶς η ἀρχὴν ναύλωσις καθώλεις διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ λιμένας τοῦ Πόρτλαντ καὶ τῆς Βοστόνης καὶ συνεπῶς δὲν ἐπῆρον διὰ τὸν πλιονιστή ταῦτα ἐκφορτώσιν ν' ἀποστέλουν τὸ σάρφος τῶν εἰς Λύνη. Τὸ Ἐρετεῖον, βάσει τῆς ἀντιτήψεως ταῦτης, ἐπεκύνοιτο τὴν πρωτόδιον ἀπόφασιν.

Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ: Συμπληρωματικῶς πρὸς ὅσα ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ φροτηγοῦ μας τούτου, ἐγνώσθη, διτὶ τὸ Νοσθρηγόν *«AUSTRALIEN»* παρέλαβε τοὺς ναυαγοὺς ἀπὸ τὰς λέμβους καὶ εἰς ἀπόστασιν 10 μιλῶν μαρτυρά τῆς θέ-

σεως, εἰς ἣν ἐγκατελεῖφθη τὸ σάρφος. «Ἡ μὴ προσέγγισις τοῦ Νοσθρηγοῦ ὡφειλετο εἰς τὴν ὑπαρξίαν τῶν ἐπικινδύνων κοραλλογενῶν ὑφάλων. Οἱ ναυαγοὶ ἀπεβιβάσθησαν εἰς Rabaul. (Ιουν. 12-16).

ΣΤΑΜΟΣ: Εἰχομεν ἀναγάφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, διτὶ τὸ ἐν λόγῳ φροτηγὸν κατέπλευσεν εἰς Γδύνιαν, μετὰ προηγούμενην προσώραξιν εἰς τὰς ἀπτὰς τῶν νήσων *«Αλαντ*

«Αλαντ» (Ιουν. 12-16).

ΕΥΘΛΑΙΑ ΜΑΡΗ: Καταπλέον κενὸν εἰς Βρέμην συνεργούσιν μὲ τὸ ἀπολόγον ἐκεῖθεν Γερμανικὸν ἀπωτόλιον *«MAGDALENE VIN-NEN»* 4525 τ. χροὸς (τοῦ 1922). Ή σύγχρονος ἔλαβε χώραν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Weser καὶ παρὰ τὴν θέσιν Μιτελλούρων, ὑπῆρξε δὲ ἀρχέτιοις ισχυροῖς, προσαλέπασα ζημίας εἰς ἀμφότερα τὰ πλοῖα. Τὸ Γερμανικὸν ἐπανέπλευσεν εἰς Βρέμην, ὃ δὲ ἐπιθεωρητὴς ἐπέδειξε σειράν τῶν ποιῶν τὸ κόστος ἐπελογίσθη εἰς 60.000 χρυσῶν μάρκων. Τὸ «Εθναλία Μαρῆ» ἐπέστη ζημίας 40.000 χρυσῶν μάρκων, θὰ ἐπελέσθη δημος εἰς τὴν Βρέμην προσωρινά μόνον ἐπευθύνεις. (Ιουν. 13 - 16)

ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ: Απολόγον κενὸν εἰς τὸν ποταμὸν Tees, συνεπειτὶ ἀνωμάλον λειτουργίας τῶν μηχανῶν του. Εἰς βοηθείαν τοῦ ἐπλευσε τὸ «Αγγλικὸν φροτηγόν *«KING'S CROSS»*, ὅπερες καὶ τὸ προσέδεσε καὶ τὸ ἐργασιούληκησεν εἰς Σμύρνην — Ντόξ. Μετὰ τὴν γενομένην ἐπιθεώρησην καὶ τὴν ἐκτέλεσην τῶν ὑποδειγμάτων, τὸ πλοῖον ἀνεψώρησε διὰ Μοδρανάσ. (Ιουν. 13-17)

ΕΛΕΙΓΚΩ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ: (ἰμισθισμένον εἰς Ντατάρο) : Τὸ Δανικὸν ἀπωτόλιον *«INGER»* παραλαβὼν 1700 τ. σικάλεως καὶ κριθῆς ἀπὸ τὸ διωσθὲν φροτίον τοῦ ἐξοκείλαντος καὶ ἐγκαταλεῖφθησεν φροτηγὸν *«Ελέγκω Α. Κυδωνιέως»*, ἀπέπλευσεν ἐκ Ντατάρο κατευθύνομεν εἰς Ρότερνταμ. (Ιουν. 14)

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Προερχόμενον ἐξ Μπλάχιας Μπλάχης, μὲ φροτίον γεννημάτων κατέπλευσεν εἰς Αμέρεισαν, ἀφοῦ συνήγητε κατὰ τὸ πλοῖον τοῦ σφραδοτάτην τριζυμίαν. Οἱ ἀνεμιστῆρες τοῦ κύτους No 3 ἀπεσύρησαν καὶ παρεσύρθησαν ἀπὸ τὰ κύματα. Τὸ σάρφος ὑπέστη καὶ διαφόροις ἄλλας μικροζημίας εἰς τὸ πατάστωμά του. (Ιουν. 15)

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: Κατὰ τὴν γενομένην εἰς Μοντεβίδεο ἐπιθεώρησην τοῦ σάρφους εἰρέθη θρασυμένη μία πτέρνης τῆς ἔλιξ τοῦ. Ό ἐπιθεωρητὴς διέταξε τὴν ἀντικατάστασιν τῆς ἔλιξ διὰ τῆς ἐπαρχούσης ἐν τῷ πλοιῷ ἐκφεροῦσῆς τοιάτης. «Οταν δὲν προειδοποιήσεις ἐργασία συνεπληρώθη ισανοπιτικῶς διὰ τὸν ἐπιθεωρητήν, παρεσύρθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ τὸ σάρφος ἀνεψώρησε διὰ Ροζάφιο πρὸς φροτώσιν. (Ιουν. 17)

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Ένθ ἐπλεύριζεν εἰς Αλεξανδρούπολιν προσερχόμενον γεννημάτων Ἀργεντινῆς προσέρχονταν εἴτε τὸ κορπιδόματος καὶ ἐπέστη τὸ ιπόστατον. Ό προσόληψεις δύντης ἐθεωραῖσεν, διτὶ ἐλύγησε τὸ ποδόστατον, ἀλλ' διτὶ ή δῆλη ζημία δέν είνε σοβαρά. Οὐδὲν ἔλασμα τῶν ὑφάλων διεφάγη, οὐτε παρετηρήθη εἰσοροφή ἴδιαν τὰ κύματα τοῦ πλοίου. (Ιουν. 19)

ΕΜΜΥ: Κατερζόμενον ἐξ Κοντοέφιον εἰς Μοντεβίδεο μὲ φροτίον λινοστόρου προσήραξεν εἴτε τὰ ἀδιάθη τοῦ ποταμοῦ παρὰ τὸ χιλιόμετρον 107. Τὸ σάρφος ἀνειλκύσθη μετά τινας ὥρας ἀνενο θεωρεῖσαν καὶ ζωσὶς νά υποστῇ βλάβης τῶν ὑφάλων, ἐξηρκούσθησε δὲ δημαλῶς τὸ ταξίδιόν του. (Ιουν. 20)

ΧΕΛΑΤΡΟΣ: Καθ' ὅν χρόνον ἀπέπλευεν ἐξ Μπάρον διὰ Σάντος συνεργούσιθη μὲ τὸ καταπλέον Αγγλικὸν φροτηγὸν *«ROYAL SCEPTRE»*. Αμφότερα τὰ πλοῖα ἀπέστησαν ζημίας, ἐπιθεωρητὴς ἐπέλεσεν ἐπίσημην ἐκείνην τὴν θεωρηθῆσαν ζημίας, ἐπιθεωρηθέντα δημος εἰς τὰ κύματα. (Ιουν. 21)

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ — **ΖΗΝΟΒΙΑ:** Κατὰ τὴν διάχειαν κακοκαρίας καὶ ισχυροῦ ἀνέμου εἰς Μπάρον καθιστατο ὁ σάρφος, προσδέσεται τὸν φροτηγὸν *«Λεωνίδας Ν. Κονδύλης»*, τὸ δὲ σάρφος, παρασυρθεῖ, ἐπέλεσεν ἐπί τοῦ παραπλεύσθων ἡγυινοφορούλημένου φροτηγοῦ *«Ζηνοβία»*, ὅπερε τὴν στιγμὴν ἐξείνην ἡθοδάκεν. «Ἐκ τῆς προσκόπου, ὡς ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν γέρνησα τὸ φροτηγὸν *«Ζηνοβία»*, διεκόπτη δὲ ἀρχετήνων ὥραν η ἐργασία τῆς ἀνθρακεύσεως του. (Ιουν. 23)

ΓΑΛΛΕΞΙΑΣ: Καταπλέον ἔμπορον εἰς Καματίσι προσήραξεν εἰς τὰ ἀδιάθη τοῦ ἐποιημένος, ἀλλ' ἀνειλκυσθὲν δραδύτερον ἀνενο θεωρεῖσαν εἰς ἀσφαλῆ θέσιν. Έξιλήθη ὁ εἰς Κύπρο πετεύοντας, διτὶ καὶ θάνατον ἔπειτης προσέρχοντας. (Ιουν. 24)

SEVEN SEAS MARINE TRADING COMPANY LTD.

84, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Directors: J. D. Rossolymos, E. B. Bevan, S. Lister

Buyers and Deliverers of Vessels and Floating Craft, suppliers of all types of Machinery and Marine Equipment. Surveys conducted at all parts of the World at lowest cost.

Experts in Ship Construction (Steam or Diesel) and Fuel and Speed Economy Improvements.

Prompt and diligent attention to all enquiries.

Mortgages satisfactorily arranged.

Telegrams: SEVSEATRAD, LONDON
Phones: Avenue 3834.

Codes: Boe, Lombard, Bentley's, Scott's.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ, ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23^{ην} ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία ειδικεύεται εις άσφαλισεις έλληνικῶν πλοίων

ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ: A. ΛΟΥΖΗΣ - I. K. KARRAS

ΓΡΑΦΕΙΑ: 11 & 12, BURY STREET - LONDON, E.C. 3.

ΤΗΛΩΜΑΤΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Απραξία εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τὰ διαβέσματα σκάφη σοβαράς καὶ πάλιν ἀντιμετωπίζουν δυσχερίας διὰ τὴν ἀπασχόλησίν των, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναύλων, εἰς δόσας ἀγοράς δὲν τελοῦν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον «σοχεδίων», ἐσημείωσαν χαρακτηριστικὴν τῆς χαλαρότητος κάμψιν. Η̄ πατάστασις τῆς σταγορᾶς δέοντα ν̄ θεωρηθῆ, ως ἡ κυρίως ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἔλλειψην ἐργασίας. Αἱ τιμαὶ τοῦ σίτου ἔξεπεσαν, οἱ δὲ φορτωταὶ μὲν ἐπιφύλαξιν προσβαίνουν εἰς τὸ κλείσιμον χωρητικότηταν. Δεδουμένης τῆς ἐποχῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς ὁξύτητος τῆς πολιτικῆς καταστάσεως, φυσιολογικὴ πιος δέοντος ν̄ θεωρηταὶ η̄ κρατοῦσιν ἀλητησίαν. Έν τῷ μεταξὺ η̄ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἐστραμμένη εἰς τὰς περὶ τὴν Ἐνδοχατήν ἐσοδείαν πληροφορίας, ἀλλὰ τὰς ὄποιας καὶ φαίνεται, οὐτὶ η̄ Ἰταλικὴ ἐσοδεία, ισως δὲ καὶ τινῶν διαιρετισμάτων τῆς Νοτ. Εὑρώπης ὑπέστη βλάβες, λόγῳ τῶν συνεχῶν δροζών. Ἀναμφισβήτητον πάντως εἶναι, οὐτὶ πολλὰ ἔξαρτωνται διὰ τὴν κίνησιν τῆς ταντύλιας καὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἀπὸ τὴν τελικὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐσοδείων.

Οἱ φορτωταὶ τοῦ Πλέιτ, μετὰ τὴν ἐπιδειγμέσιαν ζωηρότητα τοῦ Ἰονίου, σποραδικὰς ἐπικυλοφόρους διαταγάς δι' Ιούλιον, Αὔγουστον, μέχρι καὶ τοῦ Σεπτεμβρίου, εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου, ἔξαρσεις τῶν μετρίων μεγέθους σκαφῶν, ἀπίνα ἐπέτευχον μικρὸν τι «πρόμενον» ἀπὸ 3—6 πέννας. Διὰ τὰ ἐγγυτέρων ἡμερομηνῶν πλοῖα μικρὸν ὑπῆρξε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν τοῦ Πλέιτ. Ἐπληρώθησαν 18)6 διὰ λινόσπορον ἀπὸ Σάντα Φέ 7800 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 19)6, μὲν πλήρῃ ὄψιν, φόρτωσις 7—22 Ιουλίου.

«ΑΛΑΜΑΣΤΟΣ» (ex «HANOVER») ἐξ Μπορένος Ἀύρες 9000 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 18)4½, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου. «ΕΡΜΗΣ» (σημαία Ἀγγλίας) ἀπὸ Σάντα Φέ 9600 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)3 ἔνα λιμένα, 19)6 δύο λιμένας, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου. «ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 6400 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)6, ἔναν «Αιστερνταμ» 19)9, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 20 Αὔγουστον.

«ΑΙΝΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 5800 τ. δι' Ἐλλάδα 25) — ὄψιν φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Φέ 23)9, ἀμερος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΙΩΩΜΗ» ἐξ Σάντα Φέ 6600 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)3, ὄψιν ἀπὸ Σάντα Φέ, 21)6, φόρτωσις 15—25 Ιουλίου. «ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΛΟΥΔΟΥΔΗ» ἀπὸ Νεστορέα, μὲν συμπλήρωσιν ἐκ Μπλάγκας Μπλάγκας η̄ Μάρτιον Πλάτας 7500 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)6, ὄψιν «Αιστερνταμ» 20)9, φόρτωσις 15—29 Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» ἐξ Σάντα Φέ 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)6, ἔναν δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)3, φόρτωσις 20—31 Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» οὐτὶ ἄνω τοῦ Σάντα Φέ 6700 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)1, μὲν πλήρῃ ὄψιν, φόρτωσις 1—5 Ιουλίου.

«ΚΟΥΛΕΜΠΡΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Σάντα Φέ 7200 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)3, μὲν ὄψιν Κόντινεντ, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστον.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» ἐξ Σάντα Φέ 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)3, μὲν ὄψιν Κόντινεντ, φόρτωσις 20—31 Ιουλίου.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» ἐξ Σάντα Φέ 7200 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)1, ἔναν γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 20)3, φόρτωσις 1—25 Αὔγουστον.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ἐξ Ροζάριο 6500 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)1, ἔναν γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 20)3, φόρτωσις 25—31 Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΠΙΝΑΟΣ» (κενὸν διὰ Πλέιτ) ἀπὸ Σάντα Φέ 7400 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ η̄ Αιστερνταμ 20)1, ἔνα λιμένα δάσιν, ὄψιν Σονάς 20)3, φόρτ. 10—25 Ιουλίου.

— ΕἼ Αγγλίας-Κόντινεντ (διάκανανθρακας)

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Νόρτινγχαμ 5400 — 5700 τ. δι' Ἀλεξανδρειαν 8)9, φόρτωσις 1—12 Ιουλίου.

«ΚΟΥΛΕΜΠΡΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Ρόττερνταμ 6300 — 7000

Μπόναν 7)10½ διὰ Δάντσιγκ καὶ 8)9 διὰ Μίδδλεσμπρο.

Οἱ γαύλινοι Αγγλίας — Κόντινεντ μὲ συνήθη ζήτησιν καὶ τιμᾶς ναύλων. Ἐπληρώνοντο ἐν Νοτ. Οὐαλλίας 9)3 διὰ Μπορένος Ἀύρες ἐκ Νιούπορτ 7)9 δι' Ἀλεξανδρειαν, ἐκ Κάρδιτς 8)3 διὰ Ρίον Ιανέριον, 8)9 Μοντεβίδεο, 7)10½ Ἀδριατικὴν καὶ 7) — διὰ Γένοβαν, Σαβόναν, Σπέτζιαν η̄ Αιτόρον. Ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 11)1½ δι' Ἀλεξανδρειαν καὶ 10)6 Πειραιᾶ, ἐξ Ρόττερνταμ (ἐλαζίστη κίνησις) 8)6 διὰ Ρίον Ιανέριον, ἐξ Εμπειρίαν 8)6 διὰ Ρίον Ιανέριον καὶ ἐξ Νόρτινγχαμ 8)9 δι' Ἀλεξανδρειαν.

Οοσιεῖς διάδοξη τὴν Σοβιετικὴν ξιλείαν, ἐγγένεσθησαν αἱ πρώται ναυλώσις διὰ φορτία ἐξ Αρχαγγέλου εἰς τὰ σελ. 70) — κατὰ στάνταρ διὰ Λορέντζο Μαρκέζ καὶ 44) — δι' Οὐέστ Χάρτλεπον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Εκ τοῦ Πλέιτ (διά γεννήματα)

«ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἀπὸ Σάντα Φέ 7800 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)6, μὲ πλήρῃ ὄψιν, φόρτωσις 7—22 Ιουλίου.

«ΑΛΑΜΑΣΤΟΣ» (ex «HANOVER») ἐξ Μπορένος Ἀύρες 9000 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 18)4½, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΕΡΜΗΣ» (σημαία Ἀγγλίας) ἀπὸ Σάντα Φέ 9600 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)3 ἔνα λιμένα, 19)6 δύο λιμένας, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 6400 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 19)6, ἔναν «Αιστερνταμ» 19)9, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 20 Αὔγουστον.

«ΑΙΝΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φέ 5800 τ. δι' Ἐλλάδα 25) — ὄψιν φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Φέ 23)9, ἀμερος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΙΩΩΜΗ» ἐξ Σάντα Φέ 6600 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)3, ὄψιν ἀπὸ Σάντα Φέ, 21)6, φόρτωσις 15—25 Ιουλίου.

«ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΛΟΥΔΟΥΔΗ» ἀπὸ Νεστορέα, μὲ συμπλήρωσιν ἐκ Μπλάγκας Μπλάγκας η̄ Μάρτιον Πλάτας 7500 τ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)6, ὄψιν «Αιστερνταμ» 20)9, φόρτωσις 15—29 Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» ἐξ Σάντα Φέ 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)6, ἔναν δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)3, φόρτωσις 20—31 Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» οὐτὶ ἄνω τοῦ Σάντα Φέ 6700 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)1, μὲ πλήρῃ ὄψιν, φόρτωσις 1—5 Ιουλίου.

«ΚΟΥΛΕΜΠΡΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Σάντα Φέ 7200 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)3, μὲ ὄψιν Κόντινεντ, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστον.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» ἐξ Σάντα Φέ 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν 20)3, μὲ ὄψιν Κόντινεντ, φόρτωσις 20—31 Ιουλίου.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» ἐξ Σάντα Φέ 7200 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)1, ἔναν γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 20)3, φόρτωσις 1—25 Αὔγουστον.

— ΕἼ Αγγλίας-Κόντινεντ (διάκανανθρακας)

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Νόρτινγχαμ 5400 — 5700 τ. δι' Ἀλεξανδρειαν 8)9, φόρτωσις 1—12 Ιουλίου.

«ΚΟΥΛΕΜΠΡΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Ρόττερνταμ 6300 — 7000

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 ROTTERDAM

Tel. 12963 & 13681 Tel. Adr. «FIRIOS» Rotterdam

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE “ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,” Α)Π

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ·ΤΟΝΝΩΝ 9.500

Τελείωσις ἀνακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἀναχωρεῖ διὰ

ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴν 14 Ιουλίου ὥρα 12 μεσημ.

ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΧΑΪΦΑΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 8 Ιουλίου ὥρα 12 μεσημ.

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον εἰς: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάτη, Πειραιᾶ, Τηλέφ. 43.027 καὶ εἰς τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

τ. διά Ρίον Ιανέριον 8)6, ἀ. φ.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐξ Δάντσιγκ — Γδύνιας 6300—6800 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 11), — ἔναν Τσερά 11)6, φόρτωσις 1—15 Ίουλίου.

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐξ Ἐμπεν 5300 — 5800 τ. διά Ρίον Ιανέριον (φιονδή) σελ. 9)6, ἔναν γανάνθρακας 8)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 6200 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 11)1½, φόρτωσις 3—20 Ίουλίου.

«ΤΑΥΓΕΤΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 6200—6800 τ. διά Μπουένος Αὔρες 9)3, φόρτωσις 3—15 Ίουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΡΑΤΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ 6000—6500 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν σελ. 10)10½, καντσέλλο 3 Ίουλίου.

«ΠΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Κάρδιφ 6200—6800 τ. διά Μπουένος Αὔρες 9)3, φόρτωσις 8—14 Ίουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ» ἐξ Ἐμπεν 7500—8000 τ. διά Θεσσαλονίκην 8), φόρτωσις 30 Ίουντος — 10 Ίουλίου.

«ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 6800 τ. διά Ρίον Ιανέριον 8), Ίουλίου.

«ΕΑΙΣΑΒΕΤ» ἐξ Σόντερλαντ 5300 — 5900 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 8)6, φόρτωσις 15—25 Ίουλίου.

«ΚΟΛΧΙΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 3500 τ. διά Πειραιᾶ 8)3, φόρτωσις 10—25 Ίουλίου.

«ΜΑΚΗΣ» ἐξ Τάιν 5500 τ. διά Πειραιᾶ 8)6, φόρτωσις 5—15 Ίουλ.

«ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ» ἐξ Σονάν 2950 τ. διά Βόλον 9), φόρτωσις 1—10 Ίουλίου.

—Ἐκ Δουνάθεως

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» ἐξ τοῦ Δουνάθεως 1700 τ. γεννημάτων διά Γένοβαν 13)3 νέτ., ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐξ Δουνάθεως 135 βαγ. ξυλείας διά Κέπρου λ. στ. 7.10.0 κατά βαγόνιον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΓΑΙΑ» ἐξ Δουνάθεως 135 βαγ. ξυλείας διά τέσσαρας λιμένας Σικελίας λ. στ. 11.5.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάθεως 110 βαγ. ξυλείας διά δύο έως τρεῖς λιμένας Σικελίας λ. στ. 11.5.0, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ» ἐξ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διά Στέττιν 11)6 φόρτωσις Ίουλίου.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΚΑΛΙΩ» ἐξ Καζαπιλάγυας 2100 τ. μαγκανέζας διά Ζογκούνδας σελ. 10)6 φίο, καντσέλλο 28 Ίουλίου.

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ (Λιβανοῦ) ἐξ Κέπρου 8200 — 8800 τ. μεταλλευμάτων διά Δουνγέρην 10)3, φόρτωσις 10—25 Ίουλίου.

«ΖΕΡΜΑΙΝ» ἐξ Χονέλβας 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αδριατικὴν 7) — φίο, φόρτωσις 1—15 Ίουλίου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐξ Σφάξ 5500—5800 τ. μεταλλευμάτων δι' Ειβανμάουθ 10)6, φόρτωσις Ίουλίου.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἐξ Χονέλβας 7800—8300 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 7)3, μὲ 800 τ. φόρτωσις 1) — καὶ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐξφορτωτικῶν, φόρτωσις Ίουλίου.

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Σερίφου 6500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 8)9, φόρτωσις 10—25 Ίουλίου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Κέπρου 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Σέτταν ἢ Πόρτ Ντε Μπούν 9)6, φόρτωσις 1—20 Ίουλίου.

«ΠΟΠΗ» ἀπὸ Στρατῶν 2500 τ. μεταλλευμάτων διά Λονδίνου 12), φόρτωσις 1—10 Ίουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομικοῦ) ἐξ Βόλου 900 τ. σίτου διά Πειραιᾶ 117 δρχ., ἀ. φ.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομικοῦ) ἐξ Μυτιλήνης 1300 τ. μεταλλευμάτων διά Μασσαλίαν 8)6 φίο, φόρτωσις 5—10 Ίουλίου.

«ΦΑΛΩΡΑ» ἀπὸ Στρατῶν 5000 τ. μεταλλευμάτων δι' Ολλανδίαν 8), φόρτωσις 10—25 Ίουλίου.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» (τρία συνεχῆ ταξίδια) ἐξ Μυτιλήνης 3200 τ. ἄλατος διά Θεσσαλονίκην 80 δρχ., ἀμεσος ἵναρξις.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἀπὸ Les Falaises 2900 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβέρσαν 8), ἐλεύθερον ἐξφορτωτικῶν, φόρτωσις Ίουλίου.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Τόνιδος 2300 τ. ἄλατος διά Φεζάμπ 12)6, φόρτωσις 5—20 Ίουλίου.

—Ἐξ Ινδῶν—Ἀπω Ανατολῆς

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ» ἀπὸ Βίζαγκατατάμ 6000—7000 τ. μαγκανέζας διά Γάνδην 19)—, μὲ 2000 τ. φόρτωσιν καὶ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ίουλίου.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» ἐξ Καλκούντας 6200—6800 τ. γανάνθρακον διά Χόγκ Κόρκ 6½ φοντίας, φόρτωσις 1—15 Ίουλίου.

«ΜΑΙΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Νέας Καληδονίας 7500 τ. χρωμίον διά Δουνγέρην ἢ Αμέρσαν — Ρόττερνταμ 32)3, ἔνα λιμένα ἐξφορτώσεως, 33) — δύο λιμένας, φόρτωσις 26 Ίουντος — 15 Ίουλίου.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἐξ Μαντράς 6000 τ. φυσίκια δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 28)—, φόρτωσις 10—30 Άνγούστου.

«ΓΑΛΛΑΞΙΑΣ» ἐξ Πόρτ Ρεντόν 7000 τ. ἀνθρακίτον διά δύο λιμέ-

νας Βορείου Γαλλίας 22)7 ½ φίο, φόρτωσις Ίουλίου.

«ΤΑΣΙΣ» ἀπὸ δύο λιμένας Φιλιππίνων νήσων 390.000 κ. π. σοργα διὰ δύο λιμένας Ρόττερνταμ — Αμβούργον — Αγούς — Κολεγάγην—Κάρολσχαρ 38) — φόρτωσις 1—20 Ίουλίου.

—Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΑΡΗ» ἐξ Αιστερονταμ 8000 τ. λιπασμάτων διὰ Ντόμπιλαν 10)9, φόρτωσις 1—20 Ίουλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΑΡΗ» ἐξ Ντόμπιλαν 7500—8000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ — Υμούντεν 15)6, ἔνα λιμένα, ὅπερ διά Καλαί — Δουνγέρην 15)9, μὲ 1) — ἐκφόρτωτικά, φόρτωσις 1—30 Σεπτεμβρίου.

«ΧΑΟΗ» ἐξ Ρίον Ιανέριον 7800—8500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 14)9, μὲ 1) — φόρτωσιν καὶ 1) — ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Ίουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» (σημαία Αγγλικῆ) ἐξ Ρίον Ιανέριον 7200 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 14)9, μὲ 1) — φόρτωσιν καὶ 1) — ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—20 Ίουλίου.

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Ρίον Ιανέριον 7000—7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μπουκό 15)9, φίο, φόρτωσις 20 Ίουλίου — 15 Άνγούστου.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἀπὸ θέσεις τῆς Βραζιλίας 320.000 κ. π. γενικῶν ἐμπορευμάτων (εἰς δέματα) δι' Οράν, Αλγέριον καὶ Μασσαλίαν λ. στ. 7000 φίο, κατ' ἀποκοτήν, φόρτωσις 13—20 Ίουλίου.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» ἀπὸ PUGET SOUND (Βορείου Ειρηνικοῦ) 8.000 τ. πλωσισθίρων διὰ τέσσαρας λιμένας Ιαπωνίας, δολλ. 4.50, φόρτωσις Ίουντον — Ίουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Πέπελ 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντσιγκ ἢ Στέττιν 11)6, φόρτωσις Ίουλίου.

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» ἐξ Ρίον Ιανέριον 7500—7900 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντσιγκ 15) — φίο, φόρτωσις 20 Ίουλίου — 10 Άνγούστου.

«ΕΥΗΝΟΣ» ἐξ Πέπελ 8000—8800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 10)6, φόρτωσις 25 Ίουλίου — 10 Άνγούστου.

—Τάιμ-Τσάρτερς

«ΝΕΜΕΑ» 8250 τ. δ. w. «τάιμ - τσάρτερ» διὰ 2 ἔως 3 μῆνας, εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς "Απο" Ανατολῆς λ. στ. 1500 κατά μῆνα, ἀμεσος παράδοσις εἰς Βλαδιβοστόκ καὶ παραλαβὴ εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ συμβολαίου.

“ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ,, ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΤΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ BENETIA



Ταχεῖαι γραμμαὶ Ἀδριατικῆς καὶ Τυρρηνικῆς δι' Ἑλλάδα, Τουρκίαν, Βουλγαρίαν, Ρουμανίαν, Ιταλίας Νήσους τοῦ Αιγαίου, Αἴγυπτον, Συρίαν καὶ Μασσαλίαν διὰ πολυτελῶν πετρελαιοκινήτων πλοίων παρέχοντα εἰς τὸν ταξειδιώτας πᾶσαν ἄνεσιν καὶ ἔξασφαλίζοντα εἰς αὐτοὺς ἀσφάλειαν καὶ ταχύτητα ταξειδίου.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τὸν

Πράκτορας κ.κ. ΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΠΕΡΚΟ

ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΑΘΗΝΑΙΣ

· Ακτὴ Τζελέπη Πανεπιστημίου 3

Τηλ. 44.027—44.163 Τηλ. 22.234—21.501

ώς καὶ εἰς δῆλα τὰ Γρατεῖα Ταξειδίων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς.

ITALY

GENOA

Via Nunziata, 18

Branches at all Italian Ports

Telegrams: "GREGOS-GENOA"

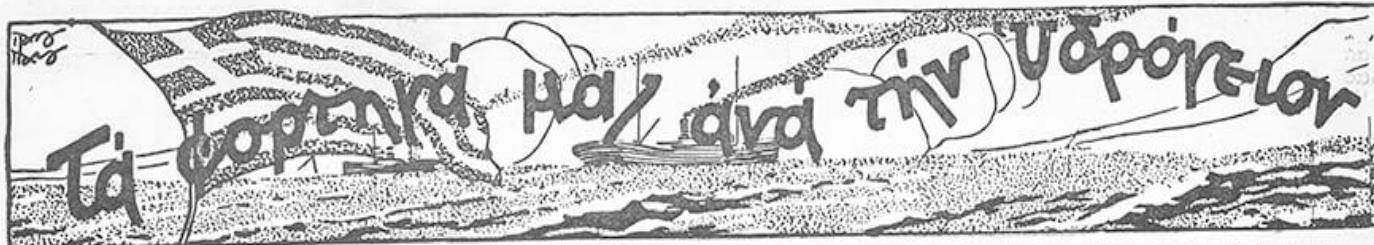
GREGOS & C°
SHIP AGENTS & BROKERS

ESTABLISHED 1922

BELGIUM

ANTWERP

Scaldis Buildings
2, Quai Ortelius
Cables: "GREGOSEM-ANTWERP"



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	διηλθε Ηβραϊτάρο 17 Ιουν. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 24
'Άγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Γρεείντενμάνσινθ 17 Ιουν.
'Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 18 Μαΐου
'Άγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου ολ. π.	38	4847	διηλθε Κιουρασσώ 13 Ιουν. διά Λονδίνον
'Άγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν., Ηβραϊτάρο 22 διά Πειραιᾶ
'Άγια Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 2 Ιουν.
'Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	ἀνεχ. Μπάροι 14 Ιουν. διά Ροζάριο
'Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσος»	12	4151	ἀνεχ. Μπονέος "Άρρες 7 Ιουν. διά Μαδέρας
'Άγιοι Βίκτωρες	νίδην Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἀνεχ. Μπάροι 24 Ιουν.. διά Ρίον Ιανέζον
'Άγιος Μάρκος	Γ. Τολιά	19	4514	ἀνεχ. Μπάροι 3 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
'Άγιος Νικόλαος	Εύαγ. Νομικοῦ	99	1106	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Ιουν.
'Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεχ. Σεβίληνη 13 Ιουν. διά Γρεείντενμάνσινθ, ἔφθ. 25
'Άγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκιά	05	3338	ἔφθ. Γδύναια 23 Ιουν.
'Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	ἀνεχ. Σφάλξ 14 Ιουν., Ηβραϊτάρο 19 διά Ρονέν
'Άγιος Σπυρίδων	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	23	2447	διηλθε Ηβραϊτάρο 26 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
'Άγιος Σπυρίδων	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ἀνεχ. Σαταγκότ 28 Μαΐου διά Μαντράζ, ἔφθ. 24
'Άδαμαντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	18	4144	διηλθε Ηβραϊτάρο 13 Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
'Άδαμας	έτ. «Άδαμας»	19	7466	εἰς Νέαν Όρλεανην 25 Ιουν.
'Άδαμαστος	άδελ. Γεωργαντή	16	3443	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν., Ηβραϊτάρο 22 δι' Αλεξανδρειαν
'Άδαμ. Γεωργαντής	άδελ. Ι. Πειθῆς	08	4537	ἀνεχ. Μπόναν 16 Ιουν., Ηβραϊτάρο 20 διά Δάντονγκ
'Άδαμ. I. Πειθῆς	Μιχ. Καρδᾶ	17	5838	ἀνεχ. Σιδαγκότ 1 Ιουν. διά Βρεταν. Κολουμβίαν
'Άδελφος Ηανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	ἀνεχ. Σίδνεϊ (Αντηραλίας) 3 Ιουν. δι' Ελλάδα
'Άθηνᾶ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Ιουν. διά Δυτικήν άκτήν
'Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Απριλ. Εμπορευ
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἀνεχ. Τάγον Μπάρ 26 Ιουν. διά Βόρ. Ειρηνικὸν
Αίγαι	Γ. καὶ Α. Φώκα καὶ Σία	96	1406	εἰς Χότα 1 Ιουν.
Αίγαλον	Έτ. «Άλγαδον» Α.Ε.	19	5285	ἀνεχ. Πόρτ Κάμφα 21 Ιουν. διά Μασσαλίαν
Αίγευς	άδ. Πατέρα	20	4538	διηλθε Άρδες 16 Ιουν. δι' Ταπονιαν
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	διηλθε Μαδέρας 12 Ιουν. διά Πλέιτ
Αικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 16 Ιουν., Ηβραϊτάρο 23 διά Πειραιᾶ
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5933	ἔφθ. Πόρταλιταν ("Οσεγκόν") 19 Ιουν. (διά Γιαβάτα)
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	ἔφθ. Σάντα Φέ 9 Ιουν.
"Άις Γιώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεχ. Πειραιᾶ 19 Ιουν. διά Βρατίλαν, ἔφθ. 23
'Άλεξάνδρα	Κ. Καρδᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	ἔφθ. Λίμερις 16 Ιουν.
'Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιμπτζῆ	06	4343	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 20 Ιουν.
Άλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13	4521	ἔφθ. Ηεραναπούνον 21 Ιουν.
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	ἔφθ. Κοζισίμα 17 Ιουν.
Άλικη	«Θεοφανώ» Α.Ε.»	20	5116	διηλθε Ηβραϊτάρο 12 Ιουν. διά Χατζηπαν, ἔφθ. 21
Άλιφειδς	Π. Πρωτοπαλᾶ	05	2883	ἀργεῖ Αλεξανδρειαν ἀπό 3 Φεβρ.
Άναστασιά	Δ. Πατέρα	14	3382	διηλθε Ηβραϊτάρο 21 Ιουν. διά Ροτέν
Άναστ. Πατέρας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	ἀνεχ. Μτ. "Άρρες 9 Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Άνδρεας	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 15 Ιουν. καὶ Πόρτ Σαΐδ 22
Άννα	Στεφανοπούλου· Ανδρονίκου	03	2759	διηλθε Ηβραϊτάρο 17 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 25
Άννα Σ.	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔφθ. Ποζάριον 19 Ιουν. καὶ Μπονέος "Άρρες 26
Άννα Βούλγαρη	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διηλθε Ηβραϊτάρο 24 Ιουν. διά Κάρδιμ
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. Αιθεροπόν. 17 Ιουν.
Άννα Μαζαράκη	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεχ. Ντάρδον 14 Ιουν. καὶ Μόρι 20 διά Βέρα Κρούς
Άννα Σταθάτου	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 26 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Άννα Τ.	Κ. Μιχάλον	05	3298	ἔφθ. Στέττιν 19 Ιουν.
Άνθη Ν. Μιχάλου	Ίω. Λιβανοῦ	18	4324	ἀνεχ. Μπ. "Άρρες 25 Ιουν. δι' Ενόρωπην
Άννίτσα	Α. Ντέβαρη Π. Τζανετάτου	92	951	εἰς Ιούμιαν ἀπό 25 Μαΐου
Άντικλεια	Σ. καὶ Π. Λαμιοῦ	15	3729	ἀνεχ. Στέττιν 23 Ιουν. διά Γδύνιαν
Άντώνης	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν. 1938
Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἀνεχ. Γένοβαν 23 Ιουν. δι' Αλγέριον
Άντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἔφθ. Σονάν 15 Ιουν. καὶ Μπάρον 20
"Άνω Βαθύ	I. Δ. Τσουνία	32	1524	ἀργεῖ Σαγκάνη ἀπό 15 Φεβρ. 1938
Άξιδος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	διηλθε "Αγ. Βιζέντιον 20 Ιουν. δι' Ενόρωπην
Άργολικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	21	4786	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 15 Ιουν.
Άρης	Μ. Ξνάλη	14	4810	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 16 Ιουν.
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	ἀνεχ. Χούλι 22 Ιουν. διά Γκόττεμπορογκ. Επωλήθη
Άρκαδία	«Ατλαντής» Α.Ε.	66—21	853	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 18 Ιουν. καὶ Κωνσταντζαν 25
Άρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀνεχ. Βοστόνην 22 Ιουν. διά Γένοβαν
Άρτεμις Πήγτα	άδ. Πήγτα	06	1433	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ιουν.
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἀνεχ. Νιούπορτ 21 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
Άρχον	Ρωμ. Γιαδικάρογλου	21	1364	ἔφθ. Κένθον 20 Ιουν.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἔφθ. Σιρόνην 20 Ιουν.
Άσπασιά	I. Γαλάζη	14	4211	ἔφθ. Σάν Νικολάς 17 Ιουν.
Άσπασιά Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4857	ἔφθ. Ρονέν 12 Ιουν. καὶ Κάρδιμ 26
Άστεριά	I. Α. Ταζιμπτζῆ	04	3313	ἔφθ. Γδύνιαν 10 Ιουν.
Άστηρ	Θεμ. Σταφινόπατη	96	1350	ἀνεχ. Ήοχάλειον 24 Ιουν. διά Κύπρου
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε....	19	5446	ἔφθ. Λονδίνον 12 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 26
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσποτόδη» Α.Ε....	09	4009	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Φεβρ.
Άύρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	ἀνεχ. Κάρδιμ 17 Ιουν. διά Μπάγκιαν Μπλάγκιαν
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2529	ἀνεχ. Νιούπορτ 22 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
Βαθύ τής Σάμου	νίδην Δ. Ιγγλέση	12	1556	ἔφθ. Σιμόνην 16 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 21
Βαλεντίνη	I.ω. Σκαρλατίδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ "Απφ. Ανατολή
Βαρθάρα	Άθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	ἀνεχ. Σονσάν 13 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν, ἔφθ. 20

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος νωπ. γκρ.	Τόν. νωπ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Παν. και Βασ. Πανᾶ ...	12	3299	Έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 13 'Ιουν.
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	άνεξ. Λάριμναν 10 'Ιουν. διὰ Νόργυεγαν
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	άνεξ. Κον(πολ)ιν 29 'Ιουν. διὰ Σμύρνην
Βικτωρία	Ν. 'Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	άνεξ. Βοστώνην 22 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
Βιντσέστια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	άργει Ηειρωάτ από 21 Μαΐου
Βιολαντό Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	άνεξ. Κάρδιπ 16 'Ιουν. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	άνεξ. Βραζίλιαν 13 'Ιουν. Κον(πολ)ιν 16 διὰ Γένοβαν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράζη	05	3885	άργει Σέργον από 22 'Ιουν. 1938
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	άνεξ. Λιβερσούν. 13 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν, έφθ. 20
Γ. Σ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	37	4835	έφθ. Μπονένος "Άρρες 16 'Ιουν.
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνεξ. Λός "Αντζελες 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
Γαρουφαλάτ	Στυρ. Λαμού	14	4708	άνεξ. Ιμπιγχαν 23 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
Γεράσιμος Βεργωτῆς	P. και Η. Βεργωτῆ	20	6343	έφθ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν.
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	09	1977	διηγένεν Ούζάτ 26 'Ιουν. διὰ Χανιά
Γεώργιος	N. Λαγούντη	10	2216	άνεξ. Μέθηλ 23 'Ιουν. διὰ Σβανό
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάματση	18	4289	άνεξ. Ροζάριο 15 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
Γεώργιος Π.	Θ. Έπαφανεάδη	03	4052	έφθ. Σέριφον 21 'Ιουν.
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	άνεξ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν., Γιθαλτάρ 27 διὰ Πόρτ Σαΐδ
Γεώργιος Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μπονένος "Άρρες 3 'Ιουν.
Γεώργ. M. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	άνεξ. Μπονένος "Άρρες 16 'Ιουν. δι' Αγιον Βιζέντιον
Γεώργ. M. Εμπειρίκος	S. Γ. Έμπειρού	21	5728	έφθ. Κάρδιπ 8 'Ιουν.
Γεώργιος Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουν.
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κλπ.	05	4391	έφθ. Πότι 12 'Ιουν.
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	άνεξ. Πόρτ Τάλμπτον 20 'Ιουν. δι' Αγκώνα
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	άνεξ. Σάν Νικολάς 21 'Ιουν. διὰ Μαδέρας
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Αμβέρσαν 23 'Ιουν.
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	έφθ. Γαλάτσι 14 'Ιουν.
Δάναπτης	άδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Βορδώ 23 'Ιουν.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιά από 25 Δεκ. 1937
Δάφνη	N. Λυκαρδοπούλου	18	3798	διηγένεν Ροζάριο 15 'Ιουν. διὰ Τενερίφαν
Δελφίν	Αλ. και 'Ανδρεάδη	06	3816	διηγένεν Πιθαλτάρ 23 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άνεξ. Ράντερς 24 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Πόρτ Τάλμπτον 20 'Ιουν.
Δημ. Ιγγλέσης	νίων Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	άνεξ. Μπονένος "Άρρες 28 'Ιουν. διὰ Δανιάν
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Τρίπολιν (Αιδηψ.) 16 'Ιουν.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	άνεξ. Καράτσουν 13 'Ιουν. διὰ Βαγούνθερ
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Μπονένος "Άρρες 22 'Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	έφθ. Βιττώρια (Βρ. Κολ.) 22 'Ιουν.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	έφθ. Μπονένος "Άρρες 25 'Ιουν.
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	διηγένεν Πιθαλτάρ 18 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. διὰ Μπονένος "Άρρες
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	άνεξ. Πόρτ 'Αλμέρενι 10 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
"Εθρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	έφθ. Μπονένος "Άρρες 19 'Ιουν.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Νιούπορτ 22 'Ιουν.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Έμπειρού	27	4164	έφθ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουν.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. N. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Μπάρου 17 'Ιουν.
"Ελενα P.	A. Ρούσσου	17	4576	έφθ. Ροζάριο 7 'Ιουν.
'Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	άνεξ. Μπάρου 21 'Ιουν. διὰ Μπονένος "Άρρες
'Ελένη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Κοσσείο 27 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
'Ελένη Κουλουκουντή	άδελφ. Κούνιουκουντή	38	5548	άνεξ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουν. διὰ Γιαβάτα
'Ελένη Σταθάτου	έτ. Δ. Δ. Σταθάτου	19	5625	άνεξ. Κόρμος 17 'Ιουν. διὰ Γιοσοχάμαν
'Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άργει Πειραιά από 23 Μαΐου
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηγένεν Πιθαλτάρ 20 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
'Ελλενίκ Πίονερ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	άργει Πειραιά από 9 'Ιουν. 1938
'Ελλενίκ Σίτι	άδ. Γιαννουλάτου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλενίκ Τρέιντερ	άδ. Γιαννουλάτου	07	2052	άνεξ. Σαγκόν 20 'Ιουν. διὰ Σαμαρίντα
'Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	άνεξ. Ηράκλειον 24 'Ιουν. δι' Αμβοδργον
"Ελλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν.
"Ελλην	έτ. Σ. Γ. Έμπειροκός	38	4974	διηγένεν Βαλέντσιαν 9 'Ιουν. διὰ Βαγούνθερ
'Ελληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	άργει Πειραιά από 13 Ιαν. 1938
'Ελληνικό Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιά από 30 Ιαν. 1938
'Ελπις	I. N. Γούλανδρῆ	12	3651	έφθ. Σάντα Φὲ 18 'Ιουν.
'Ελπις	A. Ποιντέζη	19	1492	άνεξ. Κάρδιφ 13 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 27
"Εμμυ	'Ανδρ. Βεργωτῆ	14	3895	άνεξ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
'Επαμ. K. Εμπειρίκος	νίων 'Επ. Έμπειρού	27	4385	άνεξ. Μπονένος "Άρρες 14 'Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
'Ερατος	I. Σκαρλατίδη	18	5904	εἰς πλόας ἐν τῇ 'Απω Ανατολῇ
Εύανθια	'Ιω. Π. Γούλανδρῆ	15	3551	άνεξ. 'Αλγέριον 15 'Ιουν. διὰ Μπάρον, έφθ. 23
Εύθοικός	Μαρή Έμπειρού	22	4792	έφθ. Ροζάριο 18 'Ιουν.
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Έμπειρού	98	3470	έφθ. Ρούνεν 15 'Ιουν.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Έμπειρού	20	4882	έφθ. Αμβέρσαν 9 'Ιουν. καὶ Κάρδιφ 24
Εύγενία Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4839	διηγένεν Κίγκστον 19 'Ιουν. διὰ Κάρδιφ
Εύγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	έφθ. Δοιούλιον 22 'Ιουν.
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	εἰς Πειραιά από 29 Μαΐου
Εὕηνος	«Λιθανός» Α. E.	19	5627	διηγένεν "Άδεν 19 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν
Εύθαλια	άδ. Γούλανδρῆ	18	3553	διηγένεν Ντακάρ 16 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν
Εύθαλια Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	έφθ. Βρέμην 10 'Ιουν.
Εύπλοισ	Γιώργη Λαμού	11	3862	έφθ. Σάντα Φὲ 18 'Ιουν.
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άνεξ. Γδύνια 11 'Ιουν. Μαδέρας 22 δι' Αργεντινήν
Ζανής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	έφθ. Βακαμάτσον 9 'Ιουν.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	έφθ. Γένοβαν 15 'Ιουν.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	έφθ. Κάρδιφ 13 'Ιουν.
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. E.	09	4796	άνεξ. Ροζάριο 30 Μαΐου δι' Ελλάδα
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	άνεξ. Μπάρον 24 'Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ. γκρ.	Τόν. αι τελευταιί ειδησεις των ταξιδιών των
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής ..	άδ. Κουλουκουντή ..	38 5548	έφθ. Κάρδιφ 26 Ιουν.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός	06 1516	άνεχ. Πειραιά 26 Ιουν. δι' 'Αλεξανδρούπολιν
Θάλεια	'Ηλία Σινά	17 5875	έφθ. Σάντα Λορέντζο 8 Ιουν.
Θάσος	Θ. Α. Τεργιάζου	19 1565	άργει Πειραιά από 3 Απριλ.
Θεόδολη 2	Θωμᾶς Ν. 'Επιφανειάδη	10 657	άργει 'Ελευσίνα από 18 Ιουλ. 1938
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38 5717	άνεχ. Νέαν Υόρκη 13 Ιουν., Κρίστομπαλ 22 διά Γιοκοζάμαν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατάς και Σία	17 1054	έφθ. Κονστάντζαν 22 Ιουν.
Θεόδωρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17 5709	διηλθε Πιθαράταρ 19 Ιουν. δι' 'Ελλάδα
Θεόδωρος Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	12 3409	διηλθε Κολόμπια 19 Ιουν. διά Βάρκιγκτων
Θεομήτωρ	νιδών Σπύρου Πολέμη	10 4427	έφθ. Ροζάριο 24 Ιουν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινού	11 3726	διηλθε Ντακάριο 9 Ιουν. διά Μπέλφαστ, έφθ. 24
Θεοφανώ Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37 4815	διηλθε Σουέζ 20 Ιουν. διά Δουνγκέρονταν
Θερμαϊκός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	23 4518	άνεχ. Γένοβαν 17 Ιουν., Πιθαράταρ 22 διά Ρόττερνταμ
Θέτις	Π. Χατζηλία	30 4123	διηλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 18 Ιουν. διά Πλέιτ
Θέτις Α	Γ. 'Ανδρεάδου	10 4111	έφθ. Γδύνιαν 18 Ιουν.
Θηρασία Νομικού	Εναγγ. Νομικού	88 1356	έφθ. Πειραιά 27 Ιουν.
Θράκη	Θ. Α. Τεργιάζου	17 982	έφθ. Πειραιά 27 Ιουν.
Θρασύθουλος	Λ. Βογιατζίδη	12 3693	άνεχ. Κάρδιφ 24 Ιουν. διά Πλέιτ
"Ια	Π. Χατζηλία	17 4860	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01 2107	άνεχ. Πειραιά 28 Ιουν. διά Μυτιλήνην
'Ιγόρ	Α. 'Αναστασίου	07 2693	διηλθε Κονιόριον 19 Ιουν. διά Ρούεν
'Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06 3916	έφθ. Ούμειρ 21 Ιουν.
'Ικάριον	«Άιγαίον» Α.Ε.	12 4013	έφθ. Κοπεγχάγην 22 Ιουν.
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15 4724	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 20 Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14 4352	άνεχ. Καβάλλαν 17 Ιουν. διά Σύρουν
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλώτη	01 1192	έφθ. Βραζιλίαν 14 Ιουν. και Βόλον 20
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09 3667	έφθ. Μπουνέος "Άιρες 17 Ιουν. και Ροζάριο 27
'Ιω. Καρράς	Παν. Καρρά	17 3527	άνεχ. Σάντα Φε 9 Ιουν. διά Φάλμουν
'Ιω. Μ. 'Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	24 3734	έφθ. Μπουνέος "Άιρες ρόδες 12 Ιουν.
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99 640	έφθ. Κονστάντζαν 24 Ιουν.
'Ιω. Π. Σουλανδρής	Δ. Γουλανδρή	10 3750	έφθ. Μπουνέος "Άιρες 14 Ιουν. και Σάντα Πέντρο 22
'Ιω. Φαφαλίδης	Δ. Φαφαλίου	19 5670	διηλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 17 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12 3442	έφθ. Ντιέπλιον 15 Ιουν.
'Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20 6094	έφθ. Σφάξ 20 Ιουν.
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11 1430	άνεχ. Λουλέα 17 Ιουν. διά Χούλλ.
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18 3061	έφθ. Πειραιά 13 Ιουν.
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13 1877	άνεχ. Νιούπροτ 20 Ιουν. διά Μπαγιόν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17 4443	άργει Πειραιά από 26 Μαρτ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10 4948	άνεχ. Ροζάριο 10 Ιουν. δι' 'Ελλάδα
Καλλιόπη Σ.	'Ιο. Σταύρου και Σία	18 5152	άνεχ. Ιμπριγχαν 22 Ιουν. διά Ρίον 'Ιανέριον
Καλύψω Βεργωτή	«Επτάνησος» Α. Ε.	18 5686	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 14 Ιουν.
Καπετάν Στρατής	Σενίδης — Κουμιής και Σία	06 3574	διηλθε Λάδοστεν 24 Ιουν. δι' 'Εμδεν
Καραθάδος	Γ. Σταματέλατου	13 2325	εἰς πλάσις ἐν Κίνη
Καρράς	Κ. Καρράς και Υλού	18 5234	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 11 Ιουν.
Κασσάνδρα Λουλούδη	άδ. Γουλανδρή	19 5106	άνεχ. Ρότερνταμ 20 Ιουν. διά Νεκοτούέα
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	39 5700	έκτελει τάς δοκιμάς του 5 Ιουν.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21 5497	έφθ. Βαγκούνερ 23 Ιουν. (διά Γραεντίτζενμάονθ)
Κάτε	N. Λυκαρδόπούλου	18 5197	διηλθε Σαμπάγιαν 13 Ιουν. διά Χάδονην
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόλ» Α.Ε..	87 2495	διηλθε Κονιόριον 25 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιόν Κ. Χατζηπατέρα	13 3661	έφθ. Βίμποργκ 13 Ιουν.
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένου	05 3890	άνεχ. Γκάιμπετς 6 Ιουν., Πιθαράταρ 23 δι' 'Ελλάδα
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	17 5085	διηλθε Ντακάριο 19 Ιουν. διά Ντωρμπταν
Κεχρέας	Θ. 'Επιφανειάδη	12 1968	άνεχ. Φετιγκέ 23 Ιουν. διά Νοτ. Γαλλίαν
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11 4153	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούέσιον 13 Ιουν.
Κολχίς	άδ. Συνοδινού	09 2219	άνεχ. Πειραιά 18 Ιουν. και Όραν 28 διά Λά Παλλίς
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14 4439	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 13 Ιουν.
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανειάδη	07 3530	άνεχ. Λονδίνον 21 Ιουν. διά Δάντσιγκ, έφθ. 25
Κορινθιακός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	10 3562	εἰς πλάσις ήν Κίνη
Κόρθιον	άδ. Σύμπονα	09 2116	άνεχ. Πειραιά 25 Ιουν. διά Τουρκίαν
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15 4914	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 18 Ιουν.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. 'Εμπειρίκου	25 3598	έφθ. Μπ. "Άιρες 24 Ιουν.
Κύθηρα	Πολύχρονος Κατάράκη	02 1070	άνεχ. Πειραιά 29 Ιουν. διά Κύπρουν
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12 3994	άνεχ. Χούλλ 21 Ιουν. διά Σάντος
Κύμα	'Απ. Ηεζά	11 3959	έφθ. Στέττιον 9 Ιουν. και Δάντσιγκ 21
Κυρά — Παναγιά 11	'Αντ. Χάλαρη	99 1012	έφθ. Γαλάτειον 15 Ιουν.
Κυριακούλλα	A. και Δ. Λαμπού	18 4340	άνεχ. Λονδίνον 22 Ιουν. διά Μούρμανον
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05 2527	έφθ. Πειραιά 14 Ιουν. και Μήλον 20
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22 4697	έφθ. Νιούπροτ 22 Ιουν.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13 5962	έφθ. Ντόριπλαν 27 Ιουν.
Κωστής	Μονσούρα και Βενιεράκη	19 5438	άνεχ. Πόρτ Ρεντόν 11 Ιουν. διά Γαλλίαν
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05 3933	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
Λακωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14 3803	άνεχ. Ιμπριγχαν 15 Ιουν., Μαδέρας 22 διά Βραζιλίαν
Λειβαθώ	Γ. Μ. Σταματέλατου	03 1765	εἰς πλάσις ἐν Κίνη
Λένα	Ίω. Μύλονα	14 1735	άργει Βαρεσλόνην από 20 Μαρτ.
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζου	11 4479	άνεχ. Νουμέα 16 Ιουν., Νιούκαστλ. (N. S.W.) 23 διά Γερμανίαν
Λέρος	Δ. Μοσχον — I. Φασόλη	99 846	άργει Πειραιά από 14 Απριλ.
Λέσθιος	Άδ. Σιφναίου	10 1005	άργει Αμπελάκι πλέον τοῦ έτους
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28 4573	έφθ. Μπλέαστον 10 Ιουν. και Μπάρον 25
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29 4573	άνεχ. Πότι 27 Ιουν. διά Λίβερπολην.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17 4274	έφθ. Σάντος 24 Ιουν.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14 2080	άνεχ. Πότι Ντέ Μπούν 12 Ιουν., Πιθαράταρ 26 διά Λονδίνον
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιδών Λ. Κονδύλη	12 3923	έφθ. Μπλάρον 16 Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20 5719	άνεχ. Κόμιξ 18 Ιουν. διά Γιοκοζάμαν
Λύρας	P. και M. Λύρα	18 5685	άνεχ. Πόρτλαντ (Ηνωμ. Πολιτ.) 17 Ιουν. δι' 'Αγγλίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

Μαίανδρος
 Μαίγητ δφ Σάμος
 Μαίρη Δευτεράκου
 Μαίρη Λιθανοῦ
 Μαιώτις
 Μάκης
 Μαλιακός
 Μανιούλλα
 Μάξ Βόλφ
 Μαραθών
 Μαργαρίτα
 Μαργαρίτα Χανδρή
 Μαρή Χανδρή
 Μαρία
 Μαρία Α.
 Μαρία Νομικοῦ
 Μαρία Σταθάτου
 Μαριέτ Νομικοῦ
 Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ
 Μαριόγκα Δ. Θερμώτη
 Μάριος
 Μαρουκώ Πατέρα
 Μαρουσιώ Λογοθέτη
 Μάρπησσα
 Μάστερ'Ηλ. Κουλουκουντής
 Ματρόννα
 Μεμάς
 Μεμάς
 Μέντωρ
 Μερόπη
 Μεσαριάς Νομικοῦ
 Μιμόδας
 Μίνα Λ. Καμπάνη
 Μιχαήλ Λιθανός
 Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος
 Μιχαήλ I. Γουλανδρής
 Μιχάλης
 Μιχαλίδης
 Μόσχα Δ. Κυδωνιέως
 Μόσχα Λ. Γουλανδρή
 Μοτορίνα (τάνκερ)

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

'Ιω. Γ. Λιθανοῦ
 νίοι Π. Δ. Γουλανδρῆ
 Βασ. Δευτεράκου
 έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ
 Α. Συνοδιοῦ
 Ε. Κ. Βλασπούλου
 Μαρη̄ 'Εμπειρίκον
 νίοι Γεωργ. Καραβία
 Γ. Πορτόλου
 Α. Λούζη κλπ.
 Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ
 'Ιω. Χανδρῆ
 Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»
 Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη
 Κ. Η. Λαμοῦ
 Λουκᾶ Νομικοῦ
 Γ. Ν. Σταθάτου
 'Εμμ. Καραβία
 Π. Πρωτοπαπᾶ
 ἀδελφῶν Κιρτάτα
 Μιχ. Καραγεώργη
 Δ. Πατέρα
 ἀδελ. Γουλανδρῆ
 Ν. Ενταθίου
 ἀδ. Κουλουκουντῆ
 Ν. Βογιατζήδη
 'Ανδρ. Βεργοντῆ
 Μαρ. Κουφουόλη
 Γ. Δρακούλη
 'Ανδρ. Πατᾶ
 ἔτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.
 έτ. «Βλάσσος»
 κληρον. Α. Καμπάνη
 «Θεοφανῶ» Α.Ε.
 Στ. «Εμπειρίκου»
 κληρον. Μ. Γουλανδρῆ
 Α. Φατοῆ
 ἀδ. Σύνλ.
 Δημ. Α. Κυδωνιέως
 ἀδ. Γουλανδρῆ
 ἔτ. «Τρανσπετόλ»
 Ναντίν
 Ναυτίλος
 Νέα 'Ελλάς
 Νέλλυ
 Νεμέα
 Νέστος
 Νήσιον
 Νηρεύς
 Νήριτος
 Νικολής
 Νίκος Τ.
 Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς
 Νικόλαος Δ. Λ.
 Νικόλαος Μίχαλος
 Νικόλαος Μ. Εμπειρίκος
 Νικόλαος Νομικός
 Νικ. Πιάγκος
 Νικόλαος Φιλίνης
 Νικόλας
 Νικόλας "Άγγελος
 Νικόλαος Πατέρας
 Νικολάου Βιργινία
 Νικολάου Γεωργίος
 Νικολάου Ζωγραφιά
 Νικολάου Μαρία (τάνκερ)
 Νικολάου Ούρανία
 Νίτσα
 Νύμφη

'Ετος Τόν.
νυπτ. γκρ.

19 4581 διηλθε Κεφ) πολν 10 'Ιουν. διὰ Βουλώνην
 01 1190 ἔφθ. Θεσσαλονίκην 9 'Ιουν. καὶ Σούλιν 16
 03 1383 ἔφθ. Γαλάται 20 'Ιουν.
 38 4771 ἀνεχ. Μασσαλίαν 16 'Ιουν., Γιθραλτάρ 20 διὰ Πλέιτ
 88 1709 διηλθεν 'Οραν 26 'Ιουν. διὰ Λά Παλλίς
 06 3546 ἀνεχ. Μπόναν 9 'Ιουν. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 22
 12 3903 ἀνεχ. Λά Πλάταν 20 'Ιουν. διὰ Φάλμουν
 20 1965 ἐπόδισε Κάρδια 25 'Ιουν. (διὰ Μέμελ.)
 17 6694 ἔφθ. Μπάζαν Μπλάγχαν 21 'Ιουν.
 19 7926 ἔφθ. Όζάνα 31 Μαΐου
 89 2187 ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ. 1938
 20 5401 ἔφθ. Μπέτρα 20 'Ιουν.
 18 5840 ἔφθ. Οὐέλιγκτων 23 'Ιουν.
 00 1216 ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Μαρτ.
 12 4707 ἀνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέτρον
 99 1165 ἔφθ. Γαλάται 16 'Ιουν. (διὰ Κατάνην)
 22 6303 ἔφθ. Βοστώνην 17 'Ιουν.
 19 5241 ἀνεχ. Μπονένος "Αὔρες 17 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
 15 4447 ἀνεχ. Σαγκάρω 22 'Ιουν., Σιγκαπούρων 26 διὰ Κοννταλόρε
 ἀδελφῶν Κιρτάτα
 04 4784 διηλθε Φεργάντο Νορνγά 25 'Ιουν. διὰ Δάντσιγκ
 06 602 ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 'Ιουν.
 Δ. Πατέρα
 17 4269 διηλθε Μαδέρας 24 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
 ἀδελ. Γουλανδρῆ
 13 4669 διηλθε Περναπούζον 19 'Ιουν. δι' Είβονμάνον
 Ν. Ενταθίου
 19 5476 ἔφθ. 'Αλικάντε 15 'Ιουν.
 ἀδ. Κουλουκουντῆ
 38 5548 ἔφθ. 'Αμβέρσαν 21 'Ιουν.
 Ν. Βογιατζήδη
 02 2846 ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Αύγ. 1938
 'Ανδρ. Βεργοντῆ
 00 4359 ἔφθ. Κονγκίλιαν 17 'Ιουν.
 Μαρ. Κουφουόλη
 12 1735 ἔφθ. Θεσσαλίην 13 'Ιουν. καὶ Κέρκυραν 25
 Γ. Δρακούλη
 02 3050 ἀνεχ. Μπόναν 10 'Ιουν. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 23
 'Ανδρ. Πατᾶ
 11 4181 ἀνεχ. Χούστον 3 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
 ἔτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.
 95 985 ἔφθ. Πάτρας 24 'Ιουν.
 05 3071 ἀνεχ. Δάντον 10 'Ιουν., Γιθραλτάρ 21 διὰ Πειραιᾶ
 κληρον. Α. Καμπάνη
 20 5227 ἀνεχ. Χούλι 23 'Ιουν. διὰ Πλέιτ
 «Θεοφανῶ» Α.Ε.
 38 4774 ἔφθ. Ρασίν 17 'Ιουν.
 Στ. «Εμπειρίκου»
 18 5202 ἔφθ. Βάτερφορτ 20 'Ιουν. καὶ Μπάρον 26
 κληρον. Μ. Γουλανδρῆ
 21 6669 ἀνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουν. διὰ Σαονθάμπτον
 Α. Φατοῆ
 19 4680 ἀνεχ. Περναπούζον 22 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
 ἀδ. Σύνλ.
 08 3742 εἰς Σέρραν 15 'Ιουν. 'Εναντώθη
 Δημ. Α. Κυδωνιέως
 15 3874 διηλθε Μοντεβίδεο 18 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
 ἀδ. Γουλανδρῆ
 18 5199 ἔφθ. Μοντεβίδεο 18 'Ιουν.
 ἔτ. «Τρανσπετόλ»
 89 2239 ἔφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Ναντίν
 Ναυτίλος
 Νέα 'Ελλάς
 Νέλλυ
 Νεμέα
 Νέστος
 Νήσιον
 Νηρεύς
 Νήριτος
 Νικολής
 Νίκος Τ.
 Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς
 Νικόλαος Δ. Λ.
 Νικόλαος Μίχαλος
 Νικόλαος Μ. Εμπειρίκος
 Νικόλαος Νομικός
 Νικ. Πιάγκος
 Νικόλαος Φιλίνης
 Νικόλας
 Νικόλας "Άγγελος
 Νικόλαος Πατέρας
 Νικολάου Βιργινία
 Νικολάου Γεωργίος
 Νικολάου Ζωγραφιά
 Νικολάου Μαρία (τάνκερ)
 Νικολάου Ούρανία
 Νίτσα
 Νύμφη
 Παν. Α. Γιαννουλάτου
 νίνων 'Επ. 'Εμπειρίκον
 «Έλληνική, Α.Ε.»
 Κουλουθρόν — 'Εμπειρίκον
 Ξενιοῦ—'Αδ. Χριστοφορίδου
 Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ
 «Άτλαντικός» Α. Ε.
 Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ
 Ρεθύμνη — Κούρου
 «Τράμπ. Σο»
 «Άτλαντικός» Α.Ε. κλπ.
 Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ
 Ρεθύμνη — Κούλουκουντῆ
 Ρεθύμνη — Κούρου
 «Τράμπ. Σο»
 «Άτλαντικός» Α.Ε.
 Ρεθύμνη — Καραβέττα
 Κ. Γεωργιλή καὶ Σία
 Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ
 Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ

04 8582 διηλθε Γιθραλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Τσέκαν
 Δ. Ι. Γουλανδρῆ
 04 3531 ἀνεχ. Μπάρον 22 'Ιουν. διὰ Μπάζαν Μπλάγχαν
 ἀδ. Γουλανδρῆ
 22 16991 ἀναχωρεῖ Πειραιᾶ 1 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υδρογην
 ἔτ. «Φρεατίνος» Α.Ε.
 13 4826 ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 25 'Ιουν.
 Γ. Ν. Σταθάτου
 19 5101 τάξον Μπάρ 28 Μαΐου
 «Θεοφανῶ» Α. Ε.
 19 5764 ἀνεχ. Καλλάριο 19 'Ιουν. δι' Αυτοφαγκάστα, ἔφθ. 23
 Α. Καλλινίκου
 18 5154 ἀνεχ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν. διὰ Γερμανίαν
 'Ηλ. Χατζηλία
 37 5205 ἀνεχ. Χούστον 7 'Ιουν., Βαλένσιαν 28 διὰ Σαονθάμπτον
 Γ. Δρακούλη
 07 3854 ἀνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν., διὰ Πόρτ Σαιδ, ἔφθ. 26
 Ν. Γ. Μωράτη
 21 3576 ἔφθ. Κάρδια 16 'Ιουν.
 'Ελευθ. Τρικόγλου
 19 5175 ἀνεχ. Καλλάριο 1 'Ιουν. διὰ Βιλλαμέτε Ρίβερ
 ἔτ. 'Ατλαντικός
 17 3201 διηλθε Γιθραλτάρ 13 'Ιουν. διὰ Ντέριντζε
 Ν. Λυκαρδοπούλου
 39 5486 ἀνεχ. Πόρτ Αλμπέρι 6 'Ιουν., Παναμάν 22 διὰ Λονδίνον
 Κ. Μιχάλου
 13 4342 ἀνεχ. Μπ. "Αὔρες 23 'Ιουν. δι' Ενθώπην
 Κουλουθρόν — 'Εμπειρίκον
 19 5295 ἀνεχ. Νέαν 'Υδρογην 9 'Ιουν. διὰ Τσάρλεστον
 Α. Νομικοῦ
 99 625 εἰς πλάσιον ἐν 'Ελλάδι
 Μιχ. Πιάγκου
 12 4499 ἀνεχ. Μπάζαν Μπλάγχαν 15 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
 Μικέ Φύλην
 04 3111 διηλθε Κονγκίλιαν 21 'Ιουν. διὰ Γιθραλτάρ
 Β. Σ. Ρωσολύμου
 10 4540 ἀνεχ. Πέρντον 18 'Ιουν. διὰ Χάρηρην — Ρουέν
 'Ιω. Αγγελού
 12 4351 διηλθε Βαταβίαν 20 'Ιουν. διὰ Χόνγκ Κόνγκ
 ἀδελφοῖς Πατέρα
 10 4362 ἀνεχ. Λονδίνον 15 'Ιουν. διὰ Βαγκούδερο
 Γ. Νικολάου
 20 6868 ἀνεχ. Κοκανάτα 10 'Ιουν.
 Γ. Νικολάου
 30 4108 ἀνεχ. Τάϊν 24 'Ιουν. διὰ Λός "Αντζελες
 Γ. Νικολάου
 13 7156 ἔφθ. Σούσαν 15 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 19 διὰ Κωνσταντζαν
 Γ. Νικολάου
 27 5525 ἀνεχ. Βαγκούδερο 21 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
 Γ. Νικολάου
 22 6397 ἀνεχ. Χούστον 23 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
 δδ. Γιανναγά
 15 4732 ἀνεχ. Τάϊν 24 'Ιουν. διὰ Νιούπορτ 20 'Ιουν. διὰ Γένοβαν

διηλθε Γιθραλτάρ 24 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
 διηλθε Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διὰ Βορδώ
 ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 28
 ἔφθ. Κάρδια 4 'Ιουν.
 ἀνεχ. Τάϊν 16 'Ιουν., Γιθραλτάρ 25 διὰ Πόρτ Σαιδ
 ἔφθ. Μπάρον 18 'Ιουν.
 ἀνεχ. Σάντος 10 'Ιουν. διὰ Νεκοτσέα
 εἰς Ιαπωνίαν. ΕΠΩΛΗΘΗ 'Ιάπωνας
 ἀνεχ. Λιβερόπολ 13 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αὔρες
 ἔφθ. Αμβέρσαν 15 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
 ἀνεχ. Λονδίνον 16 'Ιουν. διὰ Μπ. "Αὔρες
 ἀργεῖ Κάρολοτς ἀπὸ 7 Απριλ. 1938
 ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 14 'Ιουν. διὰ Μπονμανούς
 ἀνεχ. Τάϊν 20 'Ιουν. διὰ Ροζάριο
 ἀνεχ. Τάϊν 17 'Ιουν., Γιθραλτάρ 25 διὰ Βενετίαν
 ἔφθ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουν.
 ἀνεχ. Νάντην 10 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υδρογην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Πάρνης	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε.	17	4371	άνεξ. Βοιβάνη 24 Ίουν. διὰ Βίζαγκαπατάμ
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	έφθ. Λονδίνον 10 Ίουν. καὶ "Εύδες 19
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5896	έφθ. Βαρκελώνην 18 Ίουν. ΕΠΩΛΗΘΗ ΓΕΡΜΑΝΟΥΣ
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	17	5655	άνεξ. Μπ. "Αὔρες 13 Ίουν. διὰ Λονδίνον
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5729	άνεξ. Λονδίνον 16 Ίουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
"Ορος Πρίνας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	έφθ. Πάρα 4 Ίουν.
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Ίουν.
"Ορος Ταύρος	«Άτλαντικός» Α.Ε.	20	6696	έφθ. Σαγκάνη 20 Ίουν.
"Ορος Ύμηττος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	έφθ. Γλασκώβην 16 Ίουν.
"Ορος Χελμός	«Άτλαντικός» Α.Ε.	23	6481	έφθ. Σαγκάνη 14 Ίουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεξ. Μπόναν 17 Ίουν. Γιβραλτάρ 21 διὰ Δάντογην
Παγασητικός	Μαρῆ "Εμπειρίκου	14	3942	διῆλθε Μαδέρας 8 Ίουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Ίουν. διὰ Κόντινεντ
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνεξ. Αμέρισαν 11 Ίουν. διὰ Νέαν "Υδρων
Παναγής	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγίωτης	Εδαγγ. Νομικοῦ	01	3575	άνεξ. "Εύδες 23 Ίουν. διὰ Θεσσαλονίκην
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Ίω. Βασιλείουν καὶ Σία	12	5839	άνεξ. Μπάζιαν Μπλάγχαν 2 Ίουν. διὰ Ρόττερντα
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούνου	15	4661	διῆλθε Κων. πολὺν 19 Ίουν. δι' "Αμβέρσαν
Παντελής	Κ. Λαμπού καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ίουν. δι' "Άλεξάνδρειαν
Παντίδης	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	έφθ. Μπλέψαντ 20 Ίουν.
Παπαλεμέδης	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	άνεξ. Μπαγδόν 21 Ίουν. διὰ Μπλιμπάρ
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	άνεξ. Στρατῶν 10 Ίουν., Βλίσιγκεν 28 διὰ Σούντοβαλλ
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	διῆλθε Ντόβερ 19 Ίουν. διὰ Στέττιν
Πεληναίον	Κ. Κτιστάζη	07	4291	άνεξ. Κύρτσων 13 Ίουν. Γιβραλτάρ 25 διὰ Δουγκέζην
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Ροζάριο 20 Ίουν.
Περσες	Α. Άνδρεάτου	18	5172	έφθ. Ρίον "Ιανέιδον 6 Ίουν.
Πεταλοί	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	17	6565	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 18 Ίουν., Ρίον "Ιανέιδον 24 δι' Ενδόπτην
Πετρόβη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσποτόδλ.»	03	4634	άργει Κωνστάντζαν ἀπὸ 4 Μαΐου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020	έφθ. Αμβούνγον 15 Ίουν. καὶ Ρόττερντα 23
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	διῆλθε Ντακάρ 23 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	20	4399	έφθ. Ροζάριο 22 Ίουν.
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 18 Ίουν., Ρίον "Ιανέιδον 24 δι' Ενδόπτην
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	άργει Κωνστάντζαν ἀπὸ 4 Μαΐου
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	έφθ. Στρατῶν 10 Ίουν. διὰ Στέττιν
Πλειάδες	άδελφ. Προίον	18	4620	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	έφθ. Νιούπορτ 26 Ίουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	έφθ. Βόρωγκατων 18 Ίουν.
Πότη	Μιχ. Βερνίκον	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ιαν. "Εναυλώθη
Πότη Σ.	Υιοι Γ. Σιγάλα	03	2083	έφθ. "Ορνογολυτσίδης 11 Ίουν. (δι' "Άλεξάνδρειαν)
Ποσειδῶν	άδ. Πήτα	09	3840	έφθ. Κέαν 10 Ίουν.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκου	19	4649	έφθ. Μαλάγαν 10 Ίουν. καὶ Γιβραλτάρ 24
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	έφθ. Ρίον "Ιανέιδον 6 Ίουν.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	άνεξ. "Άλεξάνδρειαν 20 Ίουν. διὰ Πότι
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	άνεξ. Στέττιν 16 Ίουν. Γιβραλτάρ 27 διὰ Πειραιᾶ
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαφη	84	708	άνεξ. Πειραιᾶ 29 Ίουν. διὰ Κωνστάντζαν
Σαρωνικός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	12	3548	άνεξ. "Άμερισαν 23 Ίουν. διὰ Καρθαγένην
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	άνεξ. Νοβορωσίσην 26 Ίουν. διὰ Γένοβαν
Σούζυ	Μποδ. "Άθανασιάδη	07	950	άργει "Αρεσβ ἀπὸ 24 "Απριλ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 22 Ίουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Σουσανίνα	Ν. Παπαδάτου-Α. Τσαβλίην	04	932	άνεξ. Βηρυττούν 4 Ίουν. διὰ Πολύγντιον
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου	22	1202	χαραττεῖ Φορμόζαν ἀπὸ 2 Φεβρ. 1938
Σπύρος	«Αλιγαίον» Α. Ε.	18	6629	άνεξ. Δάντογην 22 Ίουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3931	άνεξ. Μπάφων 22 Ίουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Στάμος	Δ. Φαφαλιοῦ	14	3801	έφθ. Δάντογην 11 Ίουν. καὶ "Υμίντεν 19
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άνεξ. Ρόττερντα 24 Ίουν. διὰ Πλέιτ
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5528	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Ίουν. δι' "Άμερισαν, έφθ. 20
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	διῆλθε Σαμπάγκ 25 Ίουν. δι' "Ιαπωνίαν
Στυλιανή	άδ. Πήτα — Κ. Σκορδάνου	96	3256	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ιουλ. 1938
Στυλιανός Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	έφθ. Αμοργὸν 28 Ίουν. (δι' "Ιαπωνίαν)
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	έφθ. "Άβιλες 23 Ίουν. ΕΠΩΛΗΘΗ ΕΙΣ ΕΣΘΟΝΟΥΣ
Τάναις	άδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	έφθ. Πειραιᾶ 17 Ίουν. "Εποκενή
Ταξιάρχης	άδελφ. Αιμοῦ	13	4221	έφθ. Αλήθ 11 Ίουν. καὶ Τάϊν 17
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04	3034	έφθ. Γδύνιαν 25 Ίουν.
Τάσις	«Μυρτών» Α. Ε.	13	4706	διῆλθε Σαμπάγκ 2 Ίουν. δι' "Ιαπωνίαν
Ταύγετος	Κουλούνθρου — Έμπειρίκου	18	5687	έφθ. "Είδονμάνθ 22 Ίουν.
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. Γκάστον 22 Ίουν.
Τέτη Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	02	1882	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Ίουν. δι' "Άμερισαν
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	έφθ. Πιτέα 11 Ίουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	09	1911	άνεξ. Νέαν Πλαγάν 29 Ίουν. διὰ Κων. λιν.
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	"Ιδε: «ΧΑ·Ι·ΦΑ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ», σημαία Παλαιστίνης
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	άνεξ. Σάν Νιζαλάς 8 Ίουν. διὰ Μαδέρας
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	έφθ. Ρόττερντα 27 Ίουν.
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Λονδίνον 13 Ίουν. καὶ Ρόττερντα 25
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεξ. Πειραιᾶ 17 Ίουν. διὰ Τονσιάν
Υπανις	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	έφθ. Γένοβαν 20 Ίουν. καὶ Πειραιᾶ 30
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3404	άνεξ. "Εμδε 16 Ίουν. Φλόσιγκ 19 διὰ Σάντα Φέ
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άνεξ. Νόρντεγκαν 13 Ίουν. διὰ Μοντεβίδεο
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	έφθ. "Άμερισαν 12 Ίουν. διὰ Ρόττερντα 22 διὰ Χαλκίδα
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	διῆλθε Φ. Νορόνχα 21 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. "Άμερισαν 17 Ίουν. καὶ Ρόττερντα 25
Χαδιώτης	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	29	4386	άνεξ. Μπάρον 7 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Χέλατρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	άνεξ. Μπάρον 7 Ίουν. διὰ Σάντος
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	άνεξ. Χούλι 21 Ίουν. διὰ Βαγκούνεον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
		ναυπ.	γκρ.	
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	ἔφθ. Μπάρου 20 'Ιουν.
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	ἔφθ. Πότι 10 'Ιουν.
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	ἔφθ. Χούλι 11 'Ιουν.
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λουζη	09	4798	άνεγ. Λιβερόπολ. 12 'Ιουν., Μαδέρας 18 διά Ρίον 'Ιανέριον
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	4474	διηγήθε Ντακάρ 23 'Ιουν. διά Φάλιμονθ
'Αλκυών (Παναμ.)	'Ιω. Π. Γουλανδρή	17	3530	ἔφθ. Μπούνενος "Άρης 25 'Ιουν.
"Άλμπτα (Παναμ.)	έτ. «Άλμπτα	08	3444	άνεγ. Σάν Νικολάς 31 Μαΐου διά Μπέλφαστ
'Αμαρυλλίς (Παναμ.)	«Αμαρυλλίς» Α. Ε.	18	4328	διηγήθε Λάδεντ 26 'Ιουν. διά Φάλιμονθ
'Ανδρέας (Παναμ.)	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	ἔφθ. Κάρδιφ 17 'Ιουν.
'Αυρόρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρρων»	13	4584	άνεγ. Πότι Σαΐδ 16 'Ιουν. διά Μασσάβαν
'Ασημή (Παναμ.)	'Εμη. Καραβία	05	722	ἔφθ. Πειραιά 12 'Ιουν.
Γιολάντα (Παναμ.) T.	έτ. «Πριμέρας Παναμᾶ	13	4680	άνεγ. Τούζλαν 7 'Ιουν. διά Κόντινεντ
'Ερμῆς ("Αγγλ.)	έτ. «Ερμῆς»	16	6987	διηγήθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
'Ιλλενάρο (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5355	άνεγ. Χούλι 23 'Ιουν. διά Ρίον 'Ιανέριον
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	ἔφθ. Νεκοτέα 13 'Ιουν.
Κλαίρη (Παναμ.) T.	έτ. «Πριμέρας Παναμᾶ	16	5845	άνεγ. Ταμπίζα 14 'Ιουν. διά 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Προτομπέλλο»	19	5260	ἔφθ. Τάιν 14 'Ιουν.
Λιέζελ (Παναμ.)	έτ. «Λιέζελ»	01	1072	χροτείται Χάϊφαν από 1 'Ιουν.
Λοίντα (Παναμ.) T.	έτ. «Ατλαντίκας	16	5505	ἔφθ. 'Αμβούργον 20 'Ιουν.
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πριμέρας Παναμᾶ	28	4919	ἔφθ. Μπούνενος "Άρης 17 'Ιουν.
Μαρτής ("Αγγλ.)	Γ. Μ. Κουλουκούντη	94	2483	ἔφθ. Πειραιά 15 'Ιουν. και άνεγ. 22 διά Ρουμανίαν
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρσούν	98	3462	ἔφθ. Ρουέν 2 'Ιουν.
Μυριάμ (Παναμ. Τάνκερ)	«Ιστιμένια» Α. Ε.	21	7012	ἔφθ. Χούστον 24 'Ιουν.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιάς από 8 Φεβρ. 1938
"Ορος "Οθρυς (Παν.)	Μ. Μάρκου	19	4817	άνεγ. Δάντσιγκ 11 'Ιουν., Γιβραλτάρ 20 διά Bahrein
Ούρανία (Παναμ.)	έτ. «Παναμᾶ	02	1953	άνεγ. Βασόρα 29 'Ιουν. διά Μασσάβαν
Πάναμ (Παν.—τάνκερ)	«Ιστιμένια» Α. Ε.	25	7277	ἔφθ. Σίεντας 8 'Ιουν.
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	19	4787	ἔφθ. Μπούνενος "Άρης 14 'Ιουν.
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	άδ. Σ. Κουμαντάρου	19	5696	άνεγ. Λά Πλάταν 14 'Ιουν. διά 'Ελλάδα
Ρούν (Παναμ.)	Μ. Βασιλειάδη	19	5704	ἔφθ. Πέρτ Ρεντόν 18 'Ιουν.
Σαντιάγο (Παναμ.)	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Μπούνενος "Άρης ρόδος 12 'Ιουν.
Σίγκνετ (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρή	17	3531	άνεγ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν. διά Μη. "Άρης
Τουΐρα (Παναμ.)	έτ. «Τουΐρα»	12	4393	ἔφθ. Λά Πλάταν 1 'Ιουν.
Φαίας (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	15	7188	ἔφθ. Σαβάνναν 20 'Ιουν.
Φροσούλα (Παναμ.)	Ίω. Ε. Βαρδαβά	03	1282	εἰς τὸ Αλγαρ 20 'Ιουν.
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαπούδανον	03	3075	ἔφθ. Χάϊφαν 20 'Ιουν.
'Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5731	ἔφθ. Ροζόριο 12 'Ιουν.
'Ωνάση Σωκράτης (Παναμ.)	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	άνεγ. Μη. "Άρης 17 'Ιουν. διά Μαδέρας
Bute ('Αγγλ.)	Θεοφιλάτον — Γαλάνη	81	939	εἰς Σέπταν 26 'Ιουν. ὥπο παραλαβήν

PIETER SCHOEN & ZOON, LTD.

ZAANDAM, Holland.

Οίκος ιδρυθεὶς τῷ 1722.

Κατασκευασταὶ τῶν ἀνωτάτης ποιότητος ναυτικῶν χρωμάτων, λινελαίων καὶ βερνικίων "LILY,,.

Προμήθευται τοῦ Ολλανδικοῦ Βασιλικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πολλῶν ξένων ναυτικῶν ἔταιριῶν.

ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΕ ΖΙΑ ΤΙΜΑΣ & ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

K. E. ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Σ^{ΙΑ}

Ἐβδομαδιαῖς τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ Λονδίνον καὶ 'Αμβέρσαν κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεις δι' ὅλην τὴν 'Αγγλίαν καὶ Κοντινέντε.

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων Α'. δροφος. Τηλέφ. 44.032—Πειραιά.

E. ARVANITOPULO

(ESTABLISHED IN 1894)

STEAMSHIP AGENT

BROKER FOR CHARTERING

Telegr.«Arvanitopoulos»

FORWARDING AGENT

PORTE - SAID

Fouat Ist St. No. I.
P.O.B. 394. Tel.No. 740 & 8137

Agent for: «The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.»
«The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.»

SUEZ

Worms Street
P.O.B. 41. Tel.No.279

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Ασφάλειαι-Διακανονισμοὶ-Προμήθειαι
Lloyd's Agents

Γαιάνθρακες-Άνθρακιτης-Κώκ

Τηλ. Διεύθ. ΒΟΥΔΛΕΥ-Κέροντα
WOODLEY—Corfu

Codes: Scott's 1906 (10th)
Bentley's - Watkins
ABC.5 & 6, Marconi

Τηλέφωνον: 2-93 & 4-72

ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΒΙΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΕΝ ΘΗΡΑΙ

Ἄπο τοιακονταετίας (1908) ἐνασκῶν τὴν Πρακτόρευσιν ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ἔταιριῶν. Ίδιαι τέρα τουριστικὴ ύπηρεσία διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν περιηγητικῶν ύπερωκεανίων.

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Τηλεγραφήματα: ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΒΙΑΝ-Θήραν