

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1933

Αρ. Φύλλου 59

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 59. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1933

ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΔΟΥΝΑΒΙΝ

ΤΟΥ Κ. CONRAD G. GRUPPER

'Επιφανής ξένος, παλλόμενος δύμας από τα θερμότερα φιλελληνικά αίσθηματα, ο κ. Conrad G. Grupper, διευθυντής της «Compagnie Continentale d' Exportation S.A.» και Πρόεδρος του Χρηματιστηρίου των οικήρων της Βραζιλίας, έκτιμήσας, λόγω της ουχής του έπαφης, τάς άρετάς του 'Έλληνος ναυτιλίαν εις τάς έκ Δουνάβεως έξαγγαγάς, έρχεται νά καταδείξῃ διά τών κατωτέρω γραμμών του τό έπαχθες της φορολογίας, εις ήν υποβάλλεται ή 'Έλληνικη ναυτιλία εις μίαν άγοράν εκ της δύοις αντλεῖ μέγα μέρος της έργασίας της καὶ έρχεται νά υποδείξῃ με δύλιγας λέξεις τό καθήκον καὶ τών πλοιοκητῶν καὶ τοῦ 'Έλληνικοῦ Κράτους.

Εμεθα, δυστυχώ, ύποχρεωμένοι νά διαπιστώσωμεν, διτι ζήτημα ούσιαστοκόν, τής πίστεως τής σημαίας μας ἐν τῇ ξένῃ, ζήτημα πρωταρχικόν διά τήν σταθεράν πρόσδον μιᾶς ναυτιλίας, φιλοδοξίους νά κατέχῃ τήν θέσιν της, έμπρεπει εἰς αὐτήν, εἰς τό διεθνές υπερθαλάσσιον ἐμπόριον, δὲν ἀντιμετωπίζεται ἀπό μέρους τών πλοιοκητῶν μας, μεθ' δῆσης ἐπιβάλλεται σοβαρότητος.

Οι προβαλλόμενοι ισχυρισμοί, διατυπωθέντες μάλιστα καὶ πρὸς αὐτὸν τὸν υπέθυνον Κυβερνήτην τῆς Χώρας ἀπό ναυτιλιακὸν παράγοντα, προερχόμενον ἐν τῆς Βρετανικῆς μητροπόλεως, δύο δισειρίζεται σοβαράν χωρητικότητας ἐλληνικῶν σκαφῶν, διτι δὲν είμεθα δῆθεν εἰσέτη ὥριμοι διά τήν ίδρυσιν μιᾶς ἔστο τάλληλασφαλείας, πειραϊσμένης κατά τά πρῶτα βήματά της ἐκτάσεως, καὶ διτι ἀκόμη στερούμεθα τῶν καταλλήλων προσώπων διά τήν δρυγάνωσίν της, ἐκδηλοῦν ἀρκετά χαρακτηριστικῶς τήν νοοτροπίαν μερίδος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, ήτις παραμένει ἀσυγκίνητος ἀπό τό κατάντημα εἰς τό περιῆλθεν ή σημαία μας, ὡςτε νά υπολογίζηται εἰς τήν κατωτάτην, ἀπό ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως, βαθύτιδα μεταξύ τῆς Τουρκικῆς καὶ Ισπανικῆς σημαίας.

'Άλλ' δταν ἐπιδεικνύεται πλήρης ἀδιαφορία πρὸς τὰ ούσιαστικώτερα τής ναυτιλίας μας συμφέροντα ἀπό τοῦς ἔφοπλιστάς ξεκίνους, τῶν δύοιων αἱ ήθικαι παραδόσεις παρέχουν ἀσφαλές τό ἔχεγγυον ἀποτελεσματικῆς ἀμύνης κατά τής ἀδίκου καὶ ἐκνόμου ἐπιβαρύνοεως τῶν σκαφῶν μας μὲ τά ἔπασφαλιστρα, ποὺ ἔξευτελίζουν τήν σημαίαν μας, δικαιολογούνται—διατι νά τό ἀποκρύπτωμεν—βάσιμοι φόβοι δι' αὐτό τοῦτο τό μέλλον καὶ τήν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας.

Αἱ παρατηρήσεις μας αὐταὶ, τάς δύοις ἔθεωρήσαμεν καθῆκον νά προτάξωμεν τοῦ ἄρθρου τοῦ κ. G. Grupper, διαπνέονται ἀπό τήν εἰλικρίνειαν, ποὺ ύπαγορεύει ή στοργή μας πρὸς τήν Ἐλληνική ναυτιλίαν.

Μοὶ ἐπεστήθη η προσοχὴ ἐπὶ ἀρδούν δημοσιευθέντος εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», υπὸ τὸν τίτλον: 'Η σημαία μας εἰς τὸν Δούναβιν', ἐν τῷ δύοις γίνεται μνεία περὶ ἐμοῦ.

Εἶνε ἀληθῆς—πολλοὶ 'Έλληνες ἔφοπλισται τὸ γνωρίζουν—διτι πάντοτε μὲ ἀπησχόλησε τὸ ζήτημα τῶν ἐκτάκτων ἀσφαλίστρων, δι' ὃν ἐπιβαρύνεται ή 'Έλληνική σημαία, θὰ ήμην δ' εὐγνώμων πρὸς τά «Ναυτικὰ Χρονικά», ἐὰν ήθελον εύαρεστηθῆ νά φιλοξενήσουν τὰς πάτωθι γραμμάς:

Κατ' ἀρχὴν δέον νά τονισθῇ, διτι τῶν ἐκτάκτων ἀ-

σφαλίστρων δὲν ἐπωφελοῦνται οἱ φορτωταὶ τοῦ Δουνάβεως, οὔτε εἶς αὐτῶν ἔξαρταται ή κατάργησις ή ή ἐλάτωσις αὐτῶν.

Αἱ ἀσφάλειαι τῶν φορτίων συνεκεντρώθησαν εἰς ξεῖρας δύο ισχυρῶν ὄμάδων. Εἰς τὸν συνασπισμὸν τῶν 'Ηπειρωτικῶν (Continent) 'Ασφαλιστικῶν 'Ἐταιριῶν καὶ τῶν 'Αγγλικῶν «Lloyd's» τῶν όποιων τὰς διατιμήσεις, ἐκόντες ἀκοντες, ὀφειλομεν νὰ δεχώμεθα.

Οὕτω δοσον ἀφορᾶ τὰ ἐκτακτα ἀσφάλιστρα, εἰς ἄφιερονται αἱ γραμμαὶ αὐταὶ, ή ἀποστολὴ τοῦ ἔξαγωγέως περιορίζεται εἰς τὸν ρόλον τοῦ εἰσπράκτορος τῶν 'Ασφαλειῶν, ρόλον εἶς τοὺς συμπαθῆ μὲ ἐκεῖνον τοῦ δημοσίου εἰσπράκτορος.

Συνεπῶς είνε πρᾶξις ούδολως ἔξαρτωμένη ἐκ τῆς δικαιοδοσίας τῶν φορτωτῶν, θὰ ήτο δὲ ἄδικον νὰ πιστευθῇ ἔστω καὶ πρὸς στιγμὴν ὅτι οἰκειοθελῶς καὶ ἐλαφρᾶ τῆ συνειδήσει προβαίνουν εἰς τὸν ἀκρωτηριασμὸν τοῦ ναύλου. Διότι τί ἄλλο είνε τὰ ἐκτακτα ἀσφάλιστρα εἰμὴ ἐλάττωσις μετημφιεσμένη τοῦ ναύλου.

Θά ήδυνάμην ἀντιθέτως νὰ ἀναφέρω πλεῖστα παραδείγματα παθ' α', ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ ὅπως φανῶσι χρήσιμοι εἰς τὰ υπὸ 'Έλληνικήν σημαίαν πλοῖα, τινὲς τῶν φορτωτῶν τοῦ Δουνάβεως, δὲν ύπολογίζουν κατὰ τήν ναύλωσιν όλοκληρα τὰ ἐκτακτα ἀσφάλιστρα.

* * *

"Οσον ἀφορᾶ τὰ ἐκτακτα ἀσφάλιστρα δέον νὰ γίνῃ καὶ ή ἔξης παρατήρησις. Τὰ 'Έλληνικὰ, Τουρκικὰ, Αιγαίηπτιακὰ, Ισπανικὰ καὶ τελευταίως τὰ Παναμαϊκά ἀπλοιαὶ υποβάλλονται εἰς πληρωμὴν ἐκτάκτων ἀσφαλίστρων, τόσον διὰ τήν σημαίαν, δοσον καὶ διὰ τήν ήλικίαν των, ἐνῷ τὰ εἰς ἄλλας ἐθνικότητας ἀνήκοντα σκάφη πληρώνουν μόνον τὰ διὰ τήν ήλικίαν των ώρισμένα ἐκτακτα ἀσφάλιστρα καὶ τοῦτο μετὰ τήν συμπλήρωσιν τοῦ 20οῦ ἀπὸ τῆς ναυπηγήσεώς των ἔτους.

Δεδομένου, ὄντως, διτι αἱ διατιμήσεις τῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Ἐταιριῶν συγχωνεύονται διὰ τὰ 'Έλληνικὰ ἀτμόπλοια τὰ ἐκτακτα ἀσφάλιστρα τῆς ήλικίας μὲ ἐκεῖνα τῆς σημαίας, δέον ἐκ τοῦ ούτω συγχωνευθέντος ποσοῦ νὰ ἀφαιρεθῇ ἐκεῖνο μὲ τὸ δύοιον ἐπιβαρύνονται δλα τὰ ἄλλα ἀτμόπλοια ἀπὸ τοῦ 20οῦ ἔτους καὶ ἐκεῖθεν, ὅπως καθορίσωμεν ἐπαριθμῶς τὸ ποσοστὸν ὅπερ ύφισταται ἐπὶ πλέον ή 'Έλληνική σημαία.

Κατωτέρω παραδέτομεν συγκριτικὸν πίνακα βασιζόμενον ἐπὶ τῶν διατιμήσεων τοῦ συνασπισμοῦ τῶν 'Η-

πειρωτικῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιριῶν, τὰς ὅποιας διατιμήσεις ἐφαρμόζει ή ὀλότης σχεδὸν τῶν ἔδω ἔξαγωγέων, ἐπιψυλασσόμενοι ὅπως ἀκολούθως ὑπολογίσωμεν τὸ ποσοστὸν τῆς κατὰ τόννουν ἐπιβαρύνσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, συνεπείᾳ τῶν ἐκτάκτων τούτων ἀσφαλίστρων.

Ηλικία	Έλληνικά ά.)π	Ξένα ά.)π	Διαφορὰ ἐκτάκτων ἀσφαλ.
Έτῶν 1-15	25 0)ο	μηδὲν	25 0)ο
» 16-20	35 0)ο	»	35 0)ο
» 21-25	50 0)ο	20 0)ο	30 0)ο
» 26-30	75 0)ο	30 0)ο	45 0)ο
» 31-35	100 0)ο	50 0)ο	50 0)ο
» 36-40	125 0)ο	50 0)ο	75 0)ο
40 έτῶν καὶ ἄνω ιδιαιτέρα συμφωνία	50 0)ο	;;;	

Μὲ τὰς σημερινὰς ἐκπεσμένας τιμὰς τῶν σιτηρῶν, ἀ-
τμόπλοιον Ἐλληνικῆς σημαίας ύψισταται, ἀναλόγως
τῆς ἡλικίας του, φορολογίαν 4–6 πεννῶν κατὰ τὸ θέ-
ρος καὶ 6–11 πεννῶν, δηλαδὴ σχεδὸν ἕνα σελίνι, κατὰ
τοὺς μῆνας τοῦ χειμῶνος.

Ἐν ἄλλαις λέξεσι ἀπ' 5000 τόννων μέσης ήλικίας θὰ ἐπλήρωνε περὶ τὰς Λ. 100 κατὰ τὸ θέρος καὶ 170 κατὰ τὸν χειμῶνα, δηλαδὴ μεταξὺ Λ. 500—600 κατ' ἕτοις, ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ταξιδίων κατὰ τὰ ὅποια θὰ ἐφόρτωνεν εἰς Δούναβιν.

Τίς έκ τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ὅτα ἔμεώρει ὑπὸ τὰς σημειωνᾶς συνυθήκας ἐπαρκές τοιοῦτον κέρδος δι' ἔκαστον σκάφος του εἰς διάστημα ἐνὸς ἔτους;

Εύρισκομενα δύνειν πρό μιας ἐκτάκτου φροντολογίας βαρυνούσης τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Πῶς δικαιολογεῖται ἡ ἐπιβολὴ τῶν ἐκτάκτων ἀσφαλίστρων εἰνε κοινῶς γνωστὸν, καθὼς ἐπίσης ὑποπίπτει εἰς τὴν κοινὴν ἀντίληψιν ἡ σύμπτωσις καθ' ἥν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὸ ποσοστὸν τῶν ἐκτάκτων ἀσφαλίστρων αὔξενται ἀναλόγως καὶ ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Αμφιβάλλω έαν μετά λεπτομερή συγκριτικήν έξέτασιν μεταξύ των άβαριδων και άπωλειων του 'Ελληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου ἀφ' ένδις και τῶν ύποδ ἄλλας σημαίας σκαφῶν ἀφ' ἔτερον, θὰ ἵτο δυνατὴ ή διατήρησις τῆς σήμερον ισχυούσης διατιμήσεως τῶν ἐκτάκτων ἀσφαλίστρων. "Αλλώς τε τὸ γεγονός ὅτι δύο ὄμάδες έξι ἵσου ισχυραὶ —τὸ Ἀγγλικὸν Lloyd και ὁ συνασπισμὸς τῶν Ἡπειρωτικῶν Ἀσφαλειῶν— εἰσπράττουν ἑκτακτα ἀσφαλιστρα διαφέροντα μεταξύ των αἰσθητῶς, ἀποδεικνύει κατὰ τρόπον ἀναμφισβήτητον ὅτι διὰ τὸν καθορισμὸν τούτων δὲν ύπάρχει συγκεκομένος ὑπολογισμὸς και κατὰ συνέπειαν η ἑκτίμησις εἶνε αὐθαίρετος και πάντως ὑπεοβολική. Είνε ἐπίσης χαρακτηριστικὸν τὸ ὅτι πολλοὶ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ κατορθώνουν νὰ ἀσφαλίζουν τὰ σκάφη των ἀντί ἀσφαλίστρων ἵσων πρὸς τὰ πληρωνόμενα διὰ πρώτης τάξεως ξένα ἀτμόπλοια, τοῦθ' ὅπερ ἀποδεικνύει κατὰ τρόπον ἀδιαφιλονίκητον τὴν πρὸς τὸν οἰκεῖον ἐφοπλιστικὸν οἰκον ἐμπιστοσύνην.

Ἐγείρεται ἡδη τὸ ἐόντωμα: Διατί τὸ φορτίον τὸ ἐμπιστευθὲν εἰς τὸ ἴδιον σκάφος, τὸν αὐτὸν ἴδιοκτήτην καὶ πλήρωμα γὰρ ὑποβάλλεται εἰς ἔκτακτον φορούλοντιαν:

Πιθανώς ή αύτή έμπιστοςύνη ώθησε τοὺς ἀσφαλιστὰς κατὰ τὸ παρελθόν, ὅπως ἀπαλλάξουν τῶν ἐκτάκτων ἀσφαλίστων ὡρισμένον ἀριθμὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὅποιοι ἐκ πατριωτικῆς ἰδεολογίας ὄφιμωρενοι, παρητήθησαν τοῦ τοιούτου προνομίου.¹ Εν τῇ πραγματικότητι ή ὑπαρξῖς ἐνδὸς τοιούτου λευκοῦ καταλόγου, περιλαμβάνοντος ὡρισμένον ἀριθμὸν πλοιοκτητῶν ἡτο ἀσκοπος, καθ' ὅτι ἵνα τὸ μέτρον τοῦτο καταστῆ δίκαιον, ὁ κατάλογος οὗτος τῶν προνομιούχων ἐφοπλιστῶν θὰ ὠφειλε νὰ εὑρύνηται κατ' ἔτος, οὕτως ὥστε θὰ κατέληγε εἰς τὸ νὰ περιλάβῃ τὴν ὄλοτητα αὐτῶν. Δὲ ν εἴνε δικαιον χάροιν ἐλαχίστης μειονότητος ἡ κηδομένης τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῆς καὶ τῆς ἡθικῆς της ὑποστάσεως, νὰ ἀ-

ποδίδηται μουφὴ εἰς ὄλόκληρον τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον ὁμοίας φύσεως ἄτοπα συναντῶνται καὶ εἰς σημαίας ἔνης ἐθνικότητος.

Τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν σήμερον σύστημα ἔναντιον τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἶνε βεβαίως συμπαθέσεις τοὺς ἀσφαλιστάς, θὰ ἡτοῦ δικοῖς νὰ ἔξαπολουνθῆσῃ ύφιστάμενον καὶ ἐν τῷ μέλλοντι ἐπὶ τῷ ἴσχυοισμῷ ὅτι εἶνε προτιμότερον νὰ πληρώνουν δόλοι, παρὰ νὰ διαφεύγῃ τῆς τιμωρίας ὁ ἀμαρτάνων. Θὰ ἡτοῦ ἀπλούστερον νὰ καταρτισθῇ εἰδικὸς κατάλογος, εἰς τὸν ὃποῖον νὰ ἐγγραφοῦν οἱ μὴ ἐμπνέοντες ἐμπιστοσύνην ἰδιοκτήται. Ὑπάρχουν ἀρκεταὶ ἐνδείξεις, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅποίων θὰ ἡδύνατο νὰ καθορισθῇ τίς δικαιοῦται νὰ ἀπολαύῃ τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τίς οὐ, δεδομένου ὄντος, ὅτι σχεδὸν ὅλα τὰ ἀληποια ἔχοντα ταξινομηθῆ παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ Lloyd ἡ ἄλλων ἵστοιμων ἀσφαλειῶν, ως πρωτης τάξεως. Τὸ πρῶτον στοιχεῖον, ὅπερ θὰ ὕφειλε νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, προκειμένου περὶ ἐταιριῶν θὰ ἡτοῦ ἡ διεύθυνσις, ὑφ' ἧν τὰ σκάφη εὐδίσκονται. "Οσον ἀφορᾷ τοὺς μεμονωμένους ἰδιοκτήτας ἡ πλοιάρχους — ἰδιοκτήτας, δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ προγενεστέρα των δρασις, ἥτις δύναται εὐκόλως γὰ διευκρινισθῇ.

Εἶνε ἔκτος συζητήσεως, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν θὰ παραιτηθοῦν, οἵκεις ψελήσει, τῶν μέχρι τοῦδε κεκτημένων δικαιωμάτων των. Κατὰ συνέπειαν δέον νὰ ἀναληφθῇ ἔντονος ἐνέργεια.

‘Ως καὶ ἀντέωρος ἐλέκθη ἡ μεσολάβησις τῶν φορτωτῶν τοῦ Δουνάβεως καθίσταται ἀσκοπος. Δὲν δυνάμεθα νὰ ἀποφύγωμεν τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιρειῶν καὶ τοῦτο διότι ἀφ' ἐνός, οὐδεὶς ἐξ ἡμῶν θὰ ἡδύνατο νὰ ἀναλάβῃ τοὺς κινδύνους, οὓς θὰ συνεπήγετο ἡ μὴ ἀσφάλισις τῶν φορτίων μας, ἐνῷ ἀφ' ἔτερου, τὰ συμβόλαια τῶν πωλήσεων μᾶς ἐπιβάλλουν ὅπως συγχρόνως μὲ τὴν φορτωτικὴν παρουσιάζομεν καὶ τὸ ἔγγραφον ἀσφαλείας τοῦ φορτίου, ἄλλως δὲν μᾶς ἐξοφλεῖται ἡ ἀξία αὐτῆς.

Οι "Έλληνες ιδιοκτήται είνε συγχρόνως πελάται των αυτών άσφαλτικών έπαιρισμάν, αιτίνες έκ της άσφαλείας των σωμάτων κερδίζουν άρκετάς έκαποντάδας χιλιάδων λιοντών.

Ποò τοιαύτης καταστάσεως τί δέογ γεγέσθαι :

"Ἡ νὰ ἔξαιροισυνήσουν ἀσφαλίζοντες τὰ σώματά των εἰς τὰς περὶ ὧν ὁ λόγος ἔταιρείας, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως αὐτοὶ ἀναθεωρήσουν τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν σύστημα τῆς ἀσφαλείας τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν φορτωνομένων σιτηρῶν ἡ οἱ "Ἑλληνες πλοιοκτῆται νὰ προβοῦν εἰς τὴν ἀλληλασφάλειαν τῶν σκαφῶν των. Ἐπαναλαμβάνω ἴσως, ἰδέαν, ἥν ἄλλοι συνέλαβον πρὸ ἐμοῦ, ἡμέλησαν ὅμως ὅπως τὴν θέσουν εἰς ἐψαυμογήν.

Δυνατὸν μερὶς τῶν ἐφοπλιστῶν, ιδίως ἑκεῖνοι οἵτινες εἶνε χρεώσται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, νὰ ἀδυνατοῦν διπλασιασμένους εἰς τοιαύτην ἀλληλασφάλειαν, φρονῶ ὅμως ὅτι θὰ εὑρεθοῦν ἀρκετοὶ δυνάμενοι νὰ προσβοῦν εἰς τὴν ἴδρυσιν της. Εἶνε βέβαιον σχεδὸν ὅτι αἱ ἀποζημιώσεις τὰς ὁποίας ή τοιαύτη ἀλληλασφάλεια θὰ ἐπλήρωνεν εἰς τὸ διάστημα ἐνὸς ἔτους, δὲν θὰ προσῆγεται τὸ ποσὸν τὸ ὄποιον σήμερον καταβάλλεται εἰς τὸ ἔξωτερικόν ὡς ἀσφάλιστρα. Ἡ μεταξὺ τῶν δύο τούτων ποσῶν διαφορὰ θὰ ἥδυνεται νὰ χορηγηθεῖ πρὸς κάλυψιν μέρους τῶν ἐπὶ τῶν φροτίων ἐκτάκτων ἀσφαλίστρων δι' ὧν, ἐν τῇ ὀλότητι αὐτῶν, ἐπιβαρύνονται σήμερον οἱ πλοιοκτῆται. Όμοιώς τὸ Κράτος ὁφείλει νὰ ἐπέμβῃ ὑπὸ οἰανδήποτε μορφὴν πρὸς θεραπείαν τοῦ τούτου ἀδικήματος.

"Οχι ἐπιβολὴ τιμωρίας δι' ἔκτακτων ἀσφαλίστρων, ἀλλὰ ἐνθάρρυνσις δι' ἀμοιβῶν ὄφειλεται εἰς τοὺς τολμηροὺς ναύτας, οἱ ὅποιοι παλαίσοντες μὲ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς Ωκεανούς, ὁδηγοῦν μεθ' ὑπερηφανείας μέχρι τῶν ἀπωτάτων τῆς Γῆς γωνιῶν τὴν Κυανόλευκον.

CONRAD G. GRUPPER

Τό δεκαπενθήμερον

Παράλειψις και εύθυναι

Έγκαιρως είχομεν ύποδειξεις εις τους άρμοδους πόσον έπιτακτική ήτο ή άναγκη να ληφθῇ μέριμνα, δύος εις τὴν παρασχεθεῖσαν ύπο τῶν νομοθετικῶν σωμάτων ἔξουσιοδότησιν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, περιληφθοῦν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν καὶ τ' ἀφορῶντα τὴν ναυτιλίαν νομοθετήματα.

Ἄπετέλει εὐτύχημα διὰ τὸ ἐμπορικὸν μας ναυτικὸν δτι χάρις εἰς τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον καὶ τὴν ἀποφασιστικὴτα τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν κ. Χατζηκυριάκου καὶ τὴν πλήρη ἑπίγνωσιν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας προβλημάτων, ποὺ χαρακτηρίζει τὸν διευθυντὴν τοῦ Ε.Ν., κ. Χρηστοφῆν, μίας πλήρης νομοθετικῆς ἐργασίας. ἐντός ἐλαχίστου χρονικοῦ διαστήματος, ἐν ὅμοφωνίᾳ καὶ μετὰ τῶν ναυτιλιακῶν μας παραγόντων, εἶχε καταρτισθῆ. Δὲν ἀπέμενε παρά ή κύρωσίς της ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν.

Ἡ παρασχεθεῖσα εἰς τὴν Κυβέρνησιν ἔξουσιοδότησις ἔδιδε τὴν εύκαιρίαν, δύος ἄνευ χρονοτριβῆς ἐπιτευχθῆ ἡ κύρωσις. "Ο, τι ἀπητεῖτο καὶ τὸ δόπιον δυστυχῶς παρελείφθη ἢτο μία σύντονος ἐνέργεια παρὰ τῇ Κυβέρνησι, ὅπως εἰς τὴν μακράν σειράν τῶν θεμάτων τῆς ἔξουσιοδότησεως, περιλάβῃ καὶ τὰ ναυτιλιακὰ νομοθετήματα. Οὕτε ἡ Κυβέρνησις ὅλλα ὅπετε καὶ ἡ Ἀντιπολίτευσις ὃταν ἡδύναντο ν' ἀμφισθήσουν, ἁλά διετυποῦτο ἡ ἀνωτέρω εὐχὴ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ κόδιου, τὸ ἐπειγόν τῆς ἀποκατάστασεως τῆς εὐρυθμίας, τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας εἰς τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα. Εἰς αὐτό, ἀλλωστε, ἀπέβλεπον καὶ τὸ καταρτισθέντα νομοσχέδια, τὰ ὅποια, ἀτυχῶς, παραπέμπονταν ἡδη εἰς τὰς πέραν τοῦ Ὁκτωβρίου συνεδριάσεις τῶν νομοθετικῶν σωμάτων.

Καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν μὲ λύπην, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν παρηγόριαν τῆς γνώμης μας ὃταν καταλογίσωμεν εὐθύνας διὰ τὴν ὀλιγωρίαν ἐκείνων, οἵτινες διευθύνουν τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κόσμον εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν γενικωτέρων ζητημάτων του.

Νὰ συντονισθοῦν τὰ διαβήματα

Ἡ κρίσις, ποὺ μαστίζει τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν ὑπερχρέωσε τοὺς διεθνεῖς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους, δύος ἐπιζητήσουν τὴν ἀνάλογον μείωσιν τῶν διαφόρων λιμενικῶν δικαιωμάτων καὶ διδίον εἰς τὰς μεγάλας θαλασσίας ἀργητίας. Παραδείγμα τῆς τοιαύτης τάσεως είνει ἡ ἐπιζητούμενή ἐτι περιεπέρωμα μειώσις τῶν δικαιωμάτων τῆς διώρυγος τοῦ Σονέζ.

Ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία, ἀμεσώτατα ἐνδιαφερούμενη διὰ τὴν ἄρσην τῶν ἀδικαιολογήτων ὑγειονομικῶν τελῶν, ποὺ εισπράττοντα εἰς τὰ Δαρδανέλλα καὶ τὴν μείωσιν τῶν δυσμαστάτων δικαιωμάτων τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, ὀφείλει διὰ συντόνων διαβημάτων, παραλλήλων πρὸς ἐκείνα τῆς Ἱταλικῆς Κυβερνήσεως χάριν τῆς ίδιας τῆς σημαίας, νὰ ἐπιζητήσῃ τὴν διωδήποτε ἐλάφρυνσιν ἀπὸ βάρη, τὰ δόπια ὑπὸ τὴν παροῦσαν ναυτιλιακὴν κρίσιν τὴν πιέζουν ἐπαχθός.

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» θά ἡδύνατο κατὰ τὴν γνώμην μας, νὰ προέλθῃ εἰς συνεννόησην μετὰ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὁγανώσεων τῶν ἀλλων ἐνδιαφερούμενων σημιώσων, εἰς τρόπον ὥστε τὰ διαβήματα, συντονίζομενα, νὰ τελεσφορίζουν.

Καθήκον τῆς Κυβερνήσεως είναι νὰ παράσχῃ ἐν προσευμένῳ δῆμῃ τὴν ἡδικήν ἀφογήν της εἰς τὴν προσπάθειαν ταῦτην.

Τὰ τρία καίρια ζητήματα

Ἄπο ἐπιστολὴν ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε.Ν., ὑπηρετοῦντος ἐπὶ φορητοῦ, παραλαμβάνομεν καὶ δίδομεν εἰς τὴν ὅμησιοτητα παρατρήσεις, ἀξίας καὶ τὰ τὴν γνώμην μας, ιδιαιτέρας προσοχῆς.

«Ο Ἐλλην ναυτικός, τονίζει ὁ ἐπιτολογράφος μας, ἡτο, εἰνε καὶ θά είνε ὁ εύθυς, ὁ εἰλικρινής, ὁ ὀλιγαρκής καὶ ἐργατικός θαλασσούνος. Καταγόμεθα, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ τὰς νήσους καὶ τὸ πρῶτον πρᾶγμα, ποὺ ἐγνωρίσαμεν εἰναι ἡ θάλασσα. Τὸ πλοῖον ἀγαπῶμεν ὡσάν τὸ σημῆτα μας, ἐκτιμῶμεν τὸν πλοίαρχὸν μας καὶ τὸν πλοιοκτήτην τὸν θεωροῦμεν ὡς ἀρχηγὸν τῆς οἰκογενείας μας, συμμετέχοντες εἰς τὰς χαράς καὶ τὰς λύπας του. Ἔάν, κἀποτε, δημιουργοῦνται διαφοραὶ ἐπὶ τῶν πλοίων, πιστεύσατε με, προέρχονται, κατὰ τὸ πλεῖστον, λόγω τῆς κακῆς τροφοδοσίας, ἀφ' ἐνός, καὶ τῆς σφαλερᾶς ἀντιλήψεως, ἀφ' ἑτέρου, ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς ὀρισμένους τῶν πλοιάρχων μας, διό το ἡ ζητημα τῆς τροφοδοσίας ἀποτελεῖ προσωπικὴν τῶν ἀσχολίων καὶ διὰ τότε κάθε μεμψιμοιρία κατὰ τῆς παρεχομένης τροφῆς ἡμπορεῖ νὰ ἐρμηνεύεται ὡς στρεφομένη ἐναντίον τοῦ πλοιάρχου.

«Κατὰ τὴν κρίσιν μου ζητημα πειθαρχίας δέν ὑφίσταται, ὑφίσταται μόνον ζητημα τροφοδοσίας, τὸ δόπιον πρέπει συντόμως οἱ πλοιοκτῆται, χάριν αὐτοῦ τούτου τοῦ συμφέροντός των, νὰ δια-

κανονίσουν κατὰ τρόπον ριζικὸν καὶ δριστικόν, ἀφοῦ μάλιστα τὸ καταβαλλόμενον ἡδη παρ' αὐτῶν ἡμερήσιον ἀντίτιμον είναι ὑπεραρκετὸν διὰ τὴν καλὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρωμάτος».

Ο ἐπιστολογράφος μας θίγει ζητημα τὸ ὅποιον μαζὶ μὲ τὸ μισθολόγιον καὶ τὸν ἐσωτερικὸν κανονισμὸν τῶν πλοίων ὑπῆρξαν ἀνέκαθιν τὰ καίρια προβλήματα, ἀπὸ τὴν καλὴν ρύθμισιν τῶν δοπίων ἔξηρτασι τὸν πλοιοκτήτην τῆς διοικήσεως καὶ τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν φορητῶν μας πλοίων. Καὶ τὸ μὲν ζητημα τοῦ μισθολογίου μὲ τὴν ἐπελθοῦσαν συνεννόησην τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων ἐπελθόθη κατὰ τρόπον ἴκανον ποιητικὸν διὰ τὰς ἐκατέρωθεν ἀπόφεις. Ἀπομένουν δύμως πρὸς ρύθμισιν τὰ δύο ἀλλα ζητηματα. Η σημαίη πρωτοβουλία ἀνήκει εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἔχομεν δὲ πάντα λόγον νὰ πιστεύωμεν διὰ τὸ συμμεριζόμενή ἐξ ἵσου τὴν ἀντίληψιν περὶ τῆς καιριότητος καὶ τῶν δύο αὐτῶν ζητημάτων, δέν θὰ διστάσῃ ν' ἀναλάβῃ ταῦτην, τὸ συντομώτερον.

Ἡ Παναμαϊκὴ σημαία

Ἄπο καιροῦ ἡτο γνωστὸν μεταξύ καὶ τῶν παρ' ἡμῖν ναυτικῶν κύκλων διὰ ἡ δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ ἐμελέτα τὴν ἐπιβολὴν βαρυτέρων ὄρων διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἑνῶν πλοίων, ὡς Παναμαϊκῶν, καὶ τὴν χορήγησην εἰς αὐτὰ ἀδειας ὑψώσεως τῆς Ἐθνικῆς τῆς σημαίας. Αἱ ἐξαιρετικαὶ εὐκολίαι καὶ καὶ εἰς εὔρεγετικαὶ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας — ὑπὸ τὴν παροῦσαν μάλιστα κρίσιν — συνθήκαι, τὰς δοπίας παρουσίασεν ἡ Παναμαϊκὴ σημαία εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν φορητῶν, ιδίᾳ, σκαφῶν, ὀθησην ἀρκετούς ἐφοπλιστάς, μεταξύ τῶν δοπίων καὶ Ἐλληνας, πρὸς ἀποφυγὴν ἀδικαιολογήτων κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν διοικητῶν ἐπεμβάσεων καὶ ὑπερμέτρων ἐπιβαρύνσεων τῶν πλοίων, νὰ ἀπομακρυνθοῦν τῆς Ἐθνικῆς τῶν σημαίας καὶ νὰ ζητησουν τὴν προστατευτικὴν σκέτην τῆς Παναμαϊκῆς. Καὶ μέχρι μὲν τοῦ τέλους Μαρτίου ἡ νηολόγησης πλοίων εἰς Παναμᾶν ἦτο εὔκολος, λόγῳ τῆς ἀπλότητος τῶν διατυπώσεων καὶ τῶν ἀποτομένων ἀσημάντων ἔξδων. «Ἐκτοτε δύμως προέκυψαν δυσκολίαι, τεχνικαὶ καὶ ὀλικαὶ, λόγῳ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀκόλουθων ὑπὸ τῆς δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ περιοριστικῶν κανονισμῶν:

«Διὰ τὸν νηολογηθῆ ἔναν πλοῖον εἰς Παναμᾶν καὶ τῷ ἐπιτραπῇ νὰ ὑψωσῃ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, πρέπει νὰ προσεγγίσῃ εἰς Παναμᾶν δύως ὑποστή τὴν νενομισμένην ὑπὸ τῶν ναυτικῶν ἀρχῶν ἐπιθεώρων. Μετὰ τὴν ἐπιθεώρωσιν καὶ ἐφόσον ἐξακριβωθῆ, διὰ τὰ πωλητήρια συμβόλαια καὶ λοιπὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου εἰνε ἐν τάξει, δύναται τοῦτο νὰ νηολογηθῇ ἐπὶ τῇ καταβολῇ εἰσαγωγικῶν τελῶν 1.10 δολλαρίων κατὰ τὸν γκρός - ρέτζιστερ, θά υπόκειται δὲ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἐποίησην πληρωμὴν φορολογίας 10 σέντις κατὰ τὸν γκρός - ρέτζιστερ.

»Διὰ τὸν νηολογηθῆ ἔπιθεωρος ἐνός ὑπὸ νηολόγησην σκάφους, πρέπει νὰ εύρισκεται τοῦτο εἰς μίαν, σχετικῶς, καλὴν κατάστασιν. Οι ἀξιωματικοὶ τῶν ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν πλοίων δύνανται νὰ δῶσιν οἰσσόντης ἐθνικότητος, τὰ 35 οἱ δύμως τοῦ πλοιοκτήτου δέοντα νὰ είνει ἀπαραίτητος ὑπόκοιτο τοῦ Παναμᾶ.

Κατὰ τὸ «Δόϋδ Ρέτζιστερ», ἡ Παναμαϊκὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἐσημειοῦτο πέρυσι μὲ δύναμιν 43 πλοίων 137.741 τ. γκρός, εἰνε δὲ ἡδη μεγαλυτέρα ἀπὸ τὰς ναυτιλίας τῆς Κούβας, τῆς Αλγύπου, Εσθονίας, Πολωνίας, Ρουμανίας καὶ Βενεζουέλας. Κατὰ τὸ διάστημα τῶν τελευτῶν μηνῶν 25 φορητὰ σκάφη Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἐτέθησαν ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν διὰ νὰ παρακάμψουν τὰς δυσμενεῖς συνθήκας, ποὺ παρουσίαζει ἡ ναυτιλιακὴ ἐργασία ὑπὸ τὴν Ελληνικὴν σημαίαν».

Τὸ «Fairplay» ἀναφέρει σχετικῶς διὰ τὸ δύο «Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ μετεφέρων τὰ σκάφη τῶν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν καὶ τὸ εἰς τὴν μίαν ἐκ τῶν περιπτώσων αὐτῶν διὸ «Ἀγγλοι πλοιοκτήτης ἐκράτησε ποὺ τοὺς ἀξιωματικούς του μὲ τὸ σύνθητος Ἀγγλικὸν μισθολόγιον, ἀλλ' ἐναυτολόγησε τοὺς θερμαστάς καὶ ναύτας πρὸς λ. σ. 4.10.0 μηνιαίων, πράγμα ποὺ ἀπέφερεν ὑπέρ αὐτοῦ μεγάλην διαφοράν ποὺ τὴν δαπάνην διὰ τὸν πλοιοκτήτην:

Οι λιμένες Κων(πόλεως) καὶ Πειραιῶς

Τὸ ειδικὸν ναυτικὸν περιοδικόν «The Dock & Harbour Authority» εἰς μελέτην του περὶ τοῦ λιμένος τῆς Κων(πόλεως) προβαίνει εἰς τὴν σύγκρισιν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τούτου πρὸς τὴν τοῦ Πειραιώς. Βάσει τῶν κατωτέρων ἀριθμῶν, οἵτινες περιλαμβάνουν διὰ τὸν λιμένα τῆς Κων(πόλεως) τὰ προσεγγύσαντα πλοία πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων, ούχι δέ καὶ τὰ διελθόντα τράνζιτο, ἀποδεικνύει, διό τοῦ 1927 ὁ ἀριθμός τῶν καταπλεόντων εἰς Πειραιὰ σκαφῶν αὐξάνεται ἔναντι τῆς Κων(πόλεως). «Ο πίναξ ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν τελευταίων ἔτῶν ἔχει ὡς κάτωθι :

πονηθὲν σχέδιον Νόμου πλὴν τῶν περιπτώσεων, δι' ἃς γίνονται αἱ ιδιαῖτεραι προτάσεις.

3) Νά έπιτραπή ή έξαγορά άνευργίας τῶν ναυτεργατῶν καὶ νὰ θεωρηθῇ συντάξιμος χρόνος διὰ ισόποσον χρονικὸν διάστημα τοῦ πραγματικῶν ἐργασθέντος ἐντὸς τοῦ ἔτους χωρὶς τούτῳ νὰ δύναται νὰ υπερβῇ τοὺς 5 μῆνας ἑτησίως. Τούτῳ δὲ διότι, ὡς γνωστὸν, τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα δὲν δύναται νὰ ἀσκηθῇ πέραν τῶν 9 μηνῶν κατ' ἔτος, μὲ τὴν σημειωνὴν δὲ κρίσιν καὶ τὴν ἵσως μεγαλυτέραν μελλοντικὴν ὁ ναυτεργάτης δὲν δύναται νὰ ἐργάζεται ἄνω τῶν 5 μηνῶν ἑτησίως, ἐπομένως δὲ διὰ νὰ συντήρηση 25ετῆ ὑπηρεσίαν θὰ φθάσῃ εἰς ἔσχατον γῆρας, πράγμα δυσχερές διὰ τὴν μορφὴν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δεῖ καὶ η ἔννοια τῆς συντάξεως δὲν παύει νὰ ἔξυπνητερίζει τὸν πραγματικὸν σκοπὸν δι' ὃν προσορίζεται. 'Η συνεισφορά τῆς ἔξαγοράς τῆς άνευργίας νὰ δρισθῇ διπλασία.

4) Νὰ υπολογίζεται ως συντάξιμος υπηρεσία ή υπηρεσία άλλοσ-
πών υπηρετησάντων ἀνέν ναυτικών φυλαδιών ἐπὶ Ἑλληνικών πλοίων
καὶ οἵτινες ἀπέκτησαν μεταγενεστέρων τὴν Ἑλληνικὴν ιδιαγένειαν, ἐφ-
όσον ἐκ τῶν ναυτολογίων ἀπόδεινται οἱ εἰλικρινὴ ἐπιτηρησαί τας
πρὸς τὸ N.A. Ταμείον υποχρεώσεις συνεισφορᾶς.

5) Οι ἔχοντες συμπληρώσει 15τῇ ὑπηρεσίᾳν καὶ ἀποχωροῦντες ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος δὲν ἔχηταισαν δὲ σύνταξιν, ἐάν δικαιούνται, καὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν ὅσουδηποτε χρόνουν νὰ λαμβάνωσι τὴν σύνταξιν τῶν, ἐφ' ὃ δύνανται νὰ ἀποδεῖξουν διὰ καθορισθησομένου τρόπουν, ὅτι ἡ ἀποχώρησίς των ὄφειλεται εἰς ἀνίστον ἀσθένειαν μὴ ἐπελθοῦνταν κατὰ τὸ διάστημα ναυτολογήσεως.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 12 Μαΐου 1933
Η ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ



Κοινωνικήν Πρόνοιαν και στοργήν

Κύριε Διευθυντά,

Ἐν τῇ σταδιοθρομίᾳ της, καθέ νυκτική χώρα, δὲ παρέλειψε ύα ἐκδηλώσης ιδειατέρων, τρόπου τινός, στοργήν πρός τούς νυκτιλόγους της, ὃς μόνον ἔκ συμπαθείας πρός αὐτούς διά τὸ τραχὺ καὶ ἀπίποντος τοῦ ἐπαγγελματός των, ἀλλὰ καὶ ἐκ καθήκοντος ἀπέναντι των, ὡς φορέων τοῦ πολιτισμοῦ της ἀνά την Γερμανίαν. Ιδειατέρως παρ' ἡμῖν, δὲ νυκτιλόγους, ἀποτελῶν τὸν ἑτερον βασικόν συντελεστὴν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, θίστωρεις καὶ ὡς ἔνας ἐκ τῶν κυριωτέρων παραγόντων τῆς οἰκονομικῆς τοῦ Τόπου εὑνημερίκης.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ ἐνῷ συνεχῶς γῆγενεν ή δύναμις τῆς γνωτίλιας μης καὶ ἐπολλαπλασιάζοντο αἱ τάξεις τῶν θαλασσινῶν μης, τὰς Κράτος ἥρκειτο νά θωρῷ μὲ ἵκανοποίησιν τὴν συντελούμενην πρόσοδον, ἀ-κολακεύστο νά ἔπιπεσιαν μελέτας καὶ στατιστικές περὶ τῆς ραγδαίκας ναυ-τιλιακῆς μηκείας τῶν καὶ ἐφρόντιζε νά εἰσπρατή ἀνελλογής τὸ ποσσότονον τῆς φορολογίας πρόῳ τὸ ἔμψυχον καὶ ἄψυχον ὅλικόν, ποτὲ δῆμος δὲν ἔνδιε- φέρθη νά πράσῃ καὶ εἰς τὴν καυτέρων προστατευτικὸν διαιτήσουν διὰ τα- τὸν πλοϊκοτήτην, διον καὶ διὰ τὸν πτωχόν βιοπλάκας τὴν γνωτεργάτην.

“Η αἰσιόδοξης αιτην κατάστασις ἀσφαλώς θα ἔγινοκολούσει, έτσι — κακοῦ τη μοίρα — δὲν ἐπήρχετο συγχλονιστική ή Παγκόσμιος οινονομική κρίσις; Ήταν παρ’ ύμιν ἔξεσθλωθή το πρώτον εἰς τὴν φορτηγών ναυτιλίαν, τὴν διποίκιν και ἐπλήγεις καιρίων. Σήμερον, υπό τὴν εκληρότητα τῆς πραγματικότητος, το μέν φορτηγών πλοίον ζητεῖ τὴν υπέρ αυτοῦ ἔδηλωσιν τῆς Κρατικῆς μερίμνης, ὡφέλιον παραλλήλου και ὁ ναυτεργάτης, πιεζόμενος υπὸ τῆς πενίας του, ἐπικαλεῖται τῆς συνθρομής τοῦ ἐφοπλιστοῦ και τῆς Κρατικῆς ἀντιλήψεως.

Δέν γνωρίζουμε ποιά μάτρα σκάπτεται νά έφαρμόση ή Διεύθυνσις τού Ε.Ν. Στά τών προστασίαν τής φορτηγού ναυτούλας μας, σύντομα είμεθα ήμεσις οι άρμοδιοι νά τά θυδείσεωμαν. "Ας μάς έπιτραπη δύως νά ξώμενης γνώμων ήπι των ζημιάτων των άφορωντων, τούλαχιστον, τών ναυτεργάτην. Δέν πρόκειται έντασθαν, θεωρίαν, νά έπιδρωματικά πιλεργατικήτην κατά την αύταπάρηγαση, τά δύο αύτά χαρακτηριστικά προτερηγίατα τού "Ελληνος έργατου θαλάσσης, διότι εντυχώς ταύτα άναγνωρίζονται πανταχόθεν, τόσον άπο τής πλευρής των θεωρητών, δύον κατά μέρους τών έφοπλιστών, τούτο δέ έστω πρός τημή των. "Η άναγνωρίσις δύον αύτη δύο είναι τόσον ικανή διά κατατωπίσιού δι ναυτεργατικώς κάρδιον τήν δηντονού άνεργης, σιε ηδή μπο μαρκρικό χρόνον κατεδικάσθη, δύον θά ήτο μία εύρετρο κατά ψυχολογικήν έπεκτασίας τής πρός αύτόν χορηγησμένης κοινωνικής προνοη-ας. Διότι είναι γεγονός, διτι, έσσιν κατά τόν τελευταίον καιρόν αι σχέσεις μεταξύ έφοπλιστών και πληρωμάτων δύνηνται, τούτο διφείλεται άπολύτως είς τήν, κατά τό παρόλον ίδια, έλλειψιν πάσης υπέρ τών ναυτεργατών καινωνικής προνοίας.

Πρόσφατοι στατιστικοί της Δυναστείας του Ε. Ν. και τῶν ἐπαγγελτικῶν ὁργανώσεων, παρουσιάζουν ἀλματωδῆς και ἐπικινδύνως αὐξανόμενον και ἔκαστην τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνέργων ναυτιλλομένων μας, ἐνῷ παραλλήλως ἡ δύναμις τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου διέπει ἀλλασσομένη. 'Εαν ληφθῇ μάλιστα ὁπ' ὅψιν, διὰ ὠφρασμένον τοννᾶδι, διατελοῦ, ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἐν παροπλίσιμῃ, εἶναι καταδικασμένον νὰ λάθῃ, ἀργά ἢ γρήγορα, τὴν ἄγουσαν πρὸς τὴν ἀδιάλυσιν, δέν θα εἰμασθὲ ὑπερβολικοὶ λέγοντας, διτὶ ὁ νκυταργατικός κόσμος ἀντιμετωπίζει τὸ πρόδηλημα τῆς ἀνεργίας ποσοτικῶς εἰς τόσον διαθέμόν, δισεον ὥδησεις ἀλλος κλάδος παρ' ἡμῖν. Καὶ τοῦτο ἀκριβῶς δέον νὰ

έφελκύση αμέριστον τὴν προσοχὴν τῷν θυνόντων

Τό 1) Ο σχεδόν του δίλοι αριθμούς των απογεγραμμένων έργατων θαλασσηγίς, προώρισται νά υποστή παγίως τάς συνεπειακές της άνεργιας, κατά την γνώμην μας, τά λαμβανόμενα μέτρα προστασίας δὲν είναι επαρκή. Λόγου χάριν, τό τελευταίον Διάταγμα «περὶ ἔξδου τῶν ὑπερηλικών, δέσμων πρόσδικοι καὶ ἀποδοῦροι τὰ δέσμων προσδιοικώμενα ἀποτελέσματα, διότι αἱ διατάξεις του είναι μὲν εὐεργετικαὶ, ἀλλὰ κρίνονται ὑπὸ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου ὡς ἀνεπαρκεῖς. Ἐλπίζομεν, διτὶ ἡ Δινος τοῦ Ε.Ν., ἐν τῷ μερίνη της ὑπὲρ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, δὲν ὡς θελήσου νά παρέθη τάς ἀπόφεις τῶν ναυτεργατικῶν δραγμώσων καὶ ὡς στέρηῃ νά μεριμνήσῃ στικτικά, ἀφ' οὐ ἀλλως τε καὶ δὲν δύναται νά νοοῦῃ προστασία, ἐν δὲν ἀφορεῖ αἵτη καὶ τοὺς δύο συντελεστάς της ναυτιλίας μας, τό ἐμφυχον καὶ ἀψυχον δικήν της.

"Η άναδιοργάνωσης και δι συγχρονισμός τοῦ Ν.Α.Τ. πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἀντικαμενὸν εὐρείᾳς μελέτῃ, θῶσα νά ἀχθῇ τοῦτο εἰς πειρωπήν και νά καταστῇ ίδρυμα πραγματικὴν προστασίαν. Εἰς τό Ν.Α.Τ. θὰ ἔπειν ν' ἀντιπροσωπεύωνται ἐπαρκῶς και οἱ ναυτεργάται, οἰτινες—οὗ δια σώμαρον τελεῖ τοῦτο συνθήκας—δὲν ἔχουν οὔτε τό στοιχιώδες δικαίωμα τοῦ ἐλέγχου, δικαίωμα πού παραχωρεῖται, συνήθως, εἰς τοὺς ἡγεμόνες.

λάχιστον πεντακτίαν, θά ήτο επίσης ἀνακουφιστικόν μέτρον, διότι θά ἐπέτρεψεν εἰς τὴν μορδίαν ὑπηρεσίαν νέονταλογίζῃ ἐπὶ βάσεων σταθερών, κανονικήσουσα τὴν ἔξοδον τῶν συμπληρωμάτων συντάξεων χρόνον, ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας, μέτα σὺν τῇ περιφέρει τῶν ἐπιθυμητῶν νάρας.

“Η έρευνη ακόμη Ναυτικού Επιμελητηρίου — πως έπεινε λημμάνως συνέστησαν τα «Ναυτικά Χρονικά» — κατά τα ίν αγγλικά και άλλαχοδι ισχύοντα συστήματα, θά ήτο μέτρον πού θὰ συντέλει: μεγάλως εἰς τὴν μάλιστην τῶν ζητημάτων, τὴν πρόσθον και ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐπίσης, ἡ δημιουργία μικτῶν ἀπειροτόνων ἐξ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργάτῶν πρὸς ἄδειακαν τὴν ἑκάστοτε ἀναψιουμάνων μεταξύ κεφαλαίου καὶ ἐργασίας διαφέρει, θά συντέλειει εἰς τὴν παγίωσιν ἀγάθων μεταξύ τῶν ἄδειακαν φερομένων αρχέσσων. Ἡ ἐντύπωσις δὲι κακεῖς δὲν ἀδικεῖται, θά προήγκαγτὴν ναυτελιακὴν μαρτυρίαν.

Καὶ ἐν συμπεράσματι: «Ἡ πρακτικῶτέρα ρύθμισις τῶν καὶ ἡδὴ ισχυρούσιν διατάξεων περὶ «συνθέσεων τῶν πληρωμάτων», «τροφοδοσίας» καὶ ἀ-
στατεικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν ἀποτολούσιν», θ' ἀπειλεῖ μέτρον συντάσ-
τικόν τῶν ἀρμονικῶν σχέσεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυταργυρατῶν.

Ο ναυτιλλόδεμνος πιέζομενος ἀπὸ τὴν ἀνεργίαν δὲν ζητεῖ ἄλλο τι, εἰμὴ ἀπὸ μὲν τὸ Κράτος στοργήν καὶ θικαιοσύνην, ἀπὸ δὲ τὸ ἐφοπλιστὴν ἀνταπόδοσιν τῶν πρὸς αὐτὸν ὑποχρεώσεων του, ίνα, διερχόμενος τὴν δύσκολον ἀπρόποτα τῆς παρούσης κρίσεων, ἐπικενύψῃ μετ' αὐτῶν τὴν παλικάρι γνώμην συνεργαστικήν, μὲν τὰς παραδόσεις καὶ τὰ ἔξιδανικευμένα θέματα τῆς πατρίδος μας.

I. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗΣ

•Από τὰς “Αναμνήσεις
ένος ”Αγγλου ἐφοπλιστοῦ,,

'H 50ετηροὶς τοῦ «Fairplay»

'Επ' εύκαιρις τῆς πεντηκονταετηρίδος του τό «Fairplay» πρέβη, δι' ἐπιλέκτου ουνεργοσίας ἐπιφανῶν «Αγγλών ναυτιλομένων, εἰς μίαν Ιστορικήν αναδρομήν πρὸς τὸ παρελθόν καὶ ἔμφανίζει ἀπό τῶν οειδίων τοῦ ἑκδοθέντος πανηγυρικοῦ τεύχους του μίαν συνοπτικήν εἰκόνα τῆς γοργῆς πρόσδοου τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, κατά τάς τελευταίας πέντε δεκαετηρίδας. 'Η Ιστορία τοῦ 'Αγγλικοῦ πλοίου, εἶναι αὐτόχρονα καὶ Ιστορία τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας, ἐπειδὴ δὲ καὶ ὁ ἄτμηρος 'Ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς στόλου εἶνες δημιούργημα τῶν τελευταίων 50 ἑτῶν, ἐνέχουν καὶ ἀπό τῆς 'Ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐνδιαφέρον αἱ μεταξὺ ἄλλων δημοσιεύμεναι «Ἀναμνήσεις 'Αγγλου ἐφοπλιστοῦ», ἀπό τάς ὅποιας παραθέτομεν κατωτέρω τάς κυριωτέρας περικοπάς.

Αι άναμνήσεις του sir William H. Raeburn, Bart, δίδουν μίαν έντυπωσιακήν εικόνα τῶν ἀλληλοδιαδόχων προόδων καὶ τῆς ἀληθινῆς «κοσμογονίας» διά τὴν ναυτιλίαν, τόσον ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ ἐπιπέδου, όσον καὶ ἀπὸ τῆς γενικωτέρας ἀπόψεως τῶν μεθόδων ἐργασίας, κατὰ τὰ διαρρεύσαντα 50 χρόνια. «Οταν σκεφθώ—λέγει—πόσαι μεταβολαὶ ἐπήλθον εἰς τὴν ναυτιλίαν, αἰσθάνομαι θαυμασμὸν, ἀλλὰ καὶ ὑπερηφάνειαν καὶ χαρὰν, διότι ἐπέζησα καὶ ἡννήθην νά παρακολουθήσω τὴν συντελεοθεῖσαν μεταμόρφωσιν. Τό πρῶτον μου ἀτμόπλοιον ἦτο ἔφωδισαμένον μὲν μηχανάς συνθέτους (*compound*), αἱ ὅποιαι τότε ἀπετέλουν τὴν τελευταίαν λέξιν τῶν μηχανουργικῶν προόδων. Ταύτας δῆμως διεδέχθησαν ταχέως αἱ ἀτμομηχαναὶ τριπλῆς ἐκτονῶσεως, κατόπιν αἱ τετραπλῆς κατα- ἐπειτα αἱ μηχαναὶ ἐσωτερικαὶ καύσεως μὲ τὰς ποικίλας αὐτῶν μορφὰς καὶ συστήματα. Κατό τὸ 1873 σπανίως ἔχρησιμοποιεῖτο ὁ χάλυψ εἰς τάς ναυπηγήσεις, ἐνῷ σήμερον οὐδενός σχεδόν ἄλλου μετάλλου γίνεται χρῆσις ἐκτὸς ἀπὸ τὸν χάλυβα.

>.....Τότε, ένα πλοίον 2000 τόννων έθεωρετο μέγα και προύδης νησεν έκπληξιν όταν τό 1880 ή «**Anchor Line**» έναυπηγήσε τό από τμόπλοιουν **Furnessia** χωρητικότητος 5495 τ. γκρός και ταχύτητος 12-14 μιλών. Τό 1884 ένεφανίσθη τό μεγαλύτερον φορτηγόν έχον χωρητικότητα 3452 τ. γκρός, πολλοί δ' έχαρακτήρισαν τήν ναυπηγήσιν του ως μίαν «παράφρονα τόλμην». Εκτοτε άπό έτους

εις έτος τά μεγέθη τών λάινερς καὶ τών φορτηγών ηδεσαν, έως δύο σήμερον τά λάινερς ἔφθασαν εἰς τούς 70.000 τ. γκρός, τά δέ φορτηγά τών 10.000 τόνων ἐπαυσαν νά θεωροῦνται, ώς κάτι τι τό ἔκτακτον. "Οσον ἀφόρ την πολυτέλειαν, φρονῶ διτι ἐλέχθη πλέον δι' αὐτήν ή «τελευταία λέξις».

'Ανασύρων περαιτέρω ὁ **sir Raeburn** ἀπό τά βάθη τών ἀναμήσεων του τάς παλαιάς ἔργασίας τών πρώτων φορτηγών τῆς ἑταῖρίας του, παρουσιάζει μίσην χαρακτηριστικήν εἰκόνα τών πραγματοποιουμένων τότε κερδών, ἀλλά καὶ τῆς ὑπαρχούσης ποικίλης μεταφορικῆς ἔργασίας.

....'Η πρώτη μου ναύλωσις—γράφει—ήτο δι' ἐν φορτίον χυτοσιδήρου ἀπό **Ardrossan** εἰς Γένοβαν πρός 20)—καὶ ἐκεῖθεν δι' ἐπιστροφής ἀπό τῆς νήσου «Ἐλβας μετάλλευμα εἰς Γλασκώβην πρός 20)—, ήτοι 40)— διά το κυκλικόν ταξίδιον. Σήμερον, οι ναύλοι ἀπό Γλασκώβην διά Γένοβαν εἰνε 5)δ μόνον καὶ μετάλλευμα δι' ἐπιστροφήν 6)—, ήτοι εἰσπραξίς 11)δ διά το κυκλικόν ταξίδιον. 'Η τότε ἔργασία ήτο ἐπικερδής, ἐνῷ ή σημειρινή ζημίας μόνον ἀποφέρει καὶ ἀπὸ πῶς μερικοὶ ἐφοπλισταὶ ἔξακολουθούν νά κινοῦν τά σκάφη των.

'Η πρό 50 καὶ πλέον ἐτῶν ναυπήγησις τών δύο ἀτμοπλοίων μου «**Escurial**» καὶ «**Kremlin**» 1185 τ. γκρός καὶ 1900 τ. φορτίου ἔκστον, ἔχοντων κατανάλωσιν 15 τ. το 24ωρον καὶ ταχύτητα 9 μιλών, δταν ησαν ἔμφορτα, ἐστοίχισε 10 λίρας κατά τ. φορτίου. Αι μηχαναὶ πρωσεώς των ησαν τριπλής ἑκτονώνως, μὲ λέβητας πιέσεως 180 λιβρών εἰτε τεχνήτων ἐλκυσμόν. Δύο λογαριασμοὶ τών ἀτμοπλοίων αὐτῶν διά ταξίδιά των κατά το 1880 μέχρι τοῦ 1887, ἐνέχουν ἀρκετόν ἐνδιαφέρον.

Tο «**Escurial**» ἐναυλώθη το 1880 ἀπό Γλασκώβην πρός μεταφοράν γενικοῦ φορτίου εἰς Βομβάνην ἀντὶ 32δ. 'Εκεῖθεν ἀπό Καράτοι φορτίον δερμάτων διά Γένοβαν 40)—, ὅποθεν ἐφόρτωσε μετάλλευμα πρός 9δ εἰς **Fleetwood** καὶ χόρτον ἀπό Καρδαγένην καὶ Ὀράδια **Bowling** πρός 22)— σελίνια. Το δόλον αὐτό ταξίδιον συνεπληρώθη εἰς 131 ημέρας καὶ ἀπέφερε το πτωχόν κέρδος τῶν 9.85 λιρῶν!! Τά ξέδοια τοῦ «**Escurial**» διά την ἐποχὴν ἑκείνην δὲν ησαν ύπερβολικά, φθάνοντα τάς 15 λίρας ἡμεροήσιας, ησαν δμως βαρέα τά διδία τοῦ Σουέζ καὶ πολὺ ψήλας αἱ τιμαὶ τῶν μπωνκερς εἰς τούς ζένους λιμένας. "Ετερον κατά το αὐτό ἔτος ταξίδιον ἀπό Κάρδιφ γαιανθρακας διά Βομβάνην πρός 24)δ καὶ ἑκεῖθεν Ἰνδικά προίσταντα διά Βενετίαν καὶ Τεργέστην πρός 25)—, ἀφῆκεν ἔντος τριῶν μηνῶν ἔνα κέρδος 880 λιρών.

Το ταξίδιον τοῦ «**Kremlin**» ἀφέωρα γενικά φορτία ἀπό Γλασκώβην 35)— διά Βομβάνην, μὲ ἐπιστροφήν ἑκεῖθεν (βάμβακα) πρός 32)δ διά Βενετίαν—Τεργέστην. 'Ακολούθως παρέλαβεν ἔπι Πατρών σῦκα καὶ σταφίδα καὶ ἔξι Ἰσπανίας ὄπωρικά διά Φιλαδέλφειαν καὶ Βαλτιμόρην μὲ ναῦλον 1375 λιρῶν κατ' ἀποκοπήν, ἐκ δέ της Βαλτιμόρης ἐπέστρεψεν εἰς Ἀγγλίαν μὲ μετάλλευμα πρός 25)—, πραγματοποιήσαν οὕτω κέρδος 1068 λιρῶν ἔντος 181 ημερών.

»"Ἐνα ἄλλο σκάφος κατά τι μεγαλύτερον, τό ἀπί το «**Jolani**», 2200 τ. φορτίου ἐπραγματοποίησε το 1882 κέρδος 3414 λιρῶν ἔντος 8 μηνῶν, ἐκτελέσαν τάς ἀκολούθους μεταφοράς: 'Εκ Λονδίνου διά Νότ. Αφρικήν 40)—, εἴτα ἐκ Βομβάνης διά Βενετίαν καὶ Τεργέστην 45)—, κατόπιν ἐκ Μεσογείου διά Φιλαδέλφειαν 30)—καὶ ἀπό **Coosaw** διά Δουβλίνον 19)».

'Αναφερόμενος ὁ **sir Raeburn** εἰς τόν πλοῦτον τών ὑπαρχουσῶν τότε ύπερθαλασσίων μεταφορῶν καὶ εἰς τήν ποικίλιαν τών ἀγορῶν καὶ τών φορτίων. ἔδωκε μὲ τάς κατωτέρω γραμμάς του μιαν παραστατικήν εἰκόνα τών ἔργασιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας καὶ τών συνηθικῶν ὑπό τάς ὀποίας ἐτέλουν αἱ διειδάγμεναι μεταφοραί, πρίν ἀκόμη ἐμφανισθούν τά «Φορτηγά—λάινερς».

....'Ἐπι τών παλαιῶν ἑκείνων ἀλησμονήτων ημερών οἱ πλοιοκτήται φορτηγῶν σκαφῶν εἶχον πολλάς ἔργασίας, αἱ ὀποῖαι ὅμως ἀπωλέσθησαν ἥδη καὶ δέν πρόκειται ποτε νά πλέον ν' ἀνακτηθοῦν, λόγῳ τῆς μεγάλης αὐξήσεως τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν λάινερς. 'Υπῆρχον εἰς τήν παλαιάν ἐποχήν δι' Ἀγγλίαν, μὲ ναῦλους οἱ ὀποῖοι ἀκουόμενοι σήμερον θὰ προεκάλουν κατάπληξιν. Εἰς ὥριμην ἐποχήν ὑπῆρχον αἱ ναῦλωσις ἐκ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ καὶ τῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ διά φορτώσεις βάμβακος μὲ ναῦλον 50)— τόν τόννον ἐπί ουσιβαλίου τύπου «O». 'Υπῆρχον ικανοποιητικοὶ φορτηγῶν σφωφάτων ἀπό **Tampa**, μὲ ουμπλήρωσιν βάμβακος, ἔσαγωγαι νιτράτων, φορτώσεις γαιανθράκων ἐκ Νέας Νοτίου Ούαλλιας τῆς Αύστραλιας διά Βαλπαραΐσο, ἐν συνδυασμῷ μὲ τήν παραβλήν ἑκεῖθεν Χιλιανῶν νιτράτων διά την ἐπιστροφήν. 'Υπῆρχον ἀκόμη μερικά καλά φορτία διά Νότ. Αφρικήν, μὲ ἐπικερδή ἐπιστροφήν ἐκ Μαύρικου (ζαχάρεις) δι' Ἀγγλίαν, φορτία οίτου, βάμβακος καὶ σπόρων ἐκ Βομβάνης καὶ Καράτοι, φορτώσεις ἐξ Ἀδριατικῆς καὶ ἀξιόλογοι ἔσαγωγαι ἀπό τήν παραλίαν **Madras**, ἀλλ' οὐχι μὲ τούς σήμερον κρατούντας καταστρεπτικούς ναύλους.

»"Ηκμάζαν ἀκόμη διά τά **tramps** αἱ φορτώσεις καννάβεως ἐξ Ἰνδίων διά Κόντινεντ, ἐνῷ ἥδη ἔσαγωσια αὐτή περιήλθεν ἐξ διλήκηρου εἰς τά λάινερς. Αἱ μεταφοραὶ ζαχάρεως ἀπό τάς Φιλιππίνας νήσους εἰς τήν Βόρειον Αμερικήν ποτε δέν ἐλείποντα, τά δέ φορτία Ἰσπανικῆς όρυζης διά Βορειοηπεριωτικήν Εύρωπην ἀπέδιδον ναῦλον γύρω τῶν 40)— ἔως 45)— σελινίων. 'Υπῆρχον ἀκόμη ἀρκεταὶ φορτώσεις όρυζης ἀπό Σαγκάκην, τείων ἀπό Σαγκάκην καὶ σπόρων ἀπό Χάν—Κεού διά Μασσαλίαν.

»'Εκ Μάκρης τῆς Μ. Ασίας ἐφορτώνοντο βαλανίδια καὶ χρώμιον, καθώς καὶ γενικά φορτία ἀπό τήν Σμύρνην διά Κλαδῦ, θείον

ἀπό **Girgenti** διὰ Γλασκώβην μὲ συμπλήρωσιν χόρτου ἀπό Όραν καὶ **Aquila**, πλείστα δέ φορτηγά ἀπησχολοῦντο ἑκάστην ἐποχῆν μὲ τάς ἀθρόας φορτώσεις Ἐλληνικῆς σταφίδος ἐκ τοῦ λιμένος τῶν Πατρών. Σήμερον αἱ μεταφοραὶ τῆς σταφίδος ἀπερροφήθησαν κυριολεκτικῶς ἀπό τά λάινερς. 'Υπῆρχεν ἀκόμη ἐπικερδής ἔργασία διά «τάιμ—τοάρτερ» εἰς τά παράλια τῆς Κίνας μὲ 15)— κατά τ. d.w.

»'Ἐννοεῖται, ὅτι ἡ Μαύρη Θάλασσα ἀπετέλει ἔνα ἀπό τοὺς βασικοὺς παράγοντας διά τήν ἐπί σειράν ἐτῶν ἔργασίαν τῶν φορτηγῶν ἀπό τήν Πατρών. Σήμερον αἱ μεταφοραὶ τῆς σταφίδος ἀπερροφήθησαν κυριολεκτικῶς ἀπό τά λάινερς. 'Υπῆρχεν διά της Κίνας τούς τοὺς δέχοντας νά συγκρατήσῃσης νοῦς, λόγῳ τῆς ποικιλίας των. 'Ολαι δμῶς σύν τῷ χρόνῳ ἔχειπον διά τά **tramps** φορτηγά. Πόσον ἐδικαίωθην, δταν προεπίπον ἀπό τόν ἐτῶν, ὅτι τό λάινερ θά πλήξῃ τό καθαρῶς φορτηγόν. Τό πλήγμα κατεφέρθη καίριον καὶ τό προξενθέντα πραῦμα καθ' ἡμέραν ἐπιδεινοῦται.....

»'Μοῦ φαίνεται, ὅτι ἡ ἔργασία τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν περιώσιθη σήμερον εἰς τήν Βρεταννήν Κολομβίαν, τό Μόντρεαλ, τήν Αύστραλιαν καὶ τήν Αργεντινήν, μολοντά καὶ εἰ διαγοραὶ αὐτοί, καθώς καὶ δλαι αἱ ἔχουν τόσον ύπερκορεοθῆτη δλων τῶν ἐθνικοτήτων, ὅτε οὐδεμία πλέον νά ἀπομένῃ ἐπίπειρος μιᾶς μερικής Βρεταννικῆς ἐπικρατήσεως.

»'Ἄλλοτε ἱδυνάμεθα νά ρυθμίζωμεν κατά τό συμφέρον μας ἔνα ταξίδιον εἰς τό ἑξατερικόν καὶ νά ἐπιτυγχάνωμεν ικανοποιητικὸν ναῦλον, ἐνῷ σήμερον ἀποστέλλομεν τό πλοϊον κενόν ἡ δεχόμεθα ναῦλον ἀποφέροντα ζημίαν. Τό Πλεῖτ εἰς τήν παλαιάν ἐποχήν ἐκάλυπτε τάς ἔσαγωγας του ἀπό τά πλοϊα τῆς γραμμῆς, δσάκις δέ κατηθύνετο πρός τά ἑκεῖ φορτηγόν, δὲν υπελόγιζε τόν ναῦλον ἐπιστροφής, ἀλλά τόν ναῦλον τής καθόδου μὲ γαιανθράκας. 'Εκλείοντο τότε φορτηγά εἰς τά 40)— διά μεταφοράν γαιανθράκων εἰς Μοντεβίδεο, Μπουένος Αϊρες καὶ Ροζάριο, ὅ δ' ἐπιστροφή των ἑκεῖθεν ἐπραγματοποιει ναῦλον γύρω τῶν 9)— σελ.

»'Οποίοι μεταβολὴ ἐπῆλθεν. Οι δροὶ ἀντεστράφησαν, ἀλλά καὶ αἱ τιμαὶ ἔξεμηδενίσθησαν. Τά πλοϊα κατέρχονται πρός τήν Αργεντινήν κενά καὶ ἐπιστρέψουν μέ ναῦλους τόσον χαλαρούς, ὃστε καὶ τό πλεόν οικονομικὸν φορτηγόν δὲν δύναται νά ἔχασφαλίσῃ δχι περιθώριον τί κέρδους, ἀλλ' οὔτε μίαν πένναν νά δέ τήν ἀπόσθεσίν του. Τό Πλεῖτ, ἔχει μεταβληθῆται πρός πεδίον «ντάμπιγκ» διά τήν χωρητικότητα δλων τῶν Ἐθνῶν. Συχνάζεται, κυρίως, ἀπό Ἑλληνικά, Ίταλικά, Ίσπανικά καὶ Γιουγκοσλαυκά φορτηγά καὶ ἀπό τίνας ἀκόμη δευτερεύουσης σημασίας σημαίας, η χωρητικότητας τῶν δποίων ἀπαρτίζεται κατά τό πλείστον ἀπό σκάφη παλαιά καὶ πολυδάπανα, είνε δέ περίεργον πῶς οἱ πλοϊοκτήται τών κατορθώνουν νά ἀντεπέξερχωνται εἰς τάς ζημίας. Κατά τήν γνώμην μου, πολὺ συντόμως θά καμφθοῦν οἱ περισσότεροι ἔξι αὐτῶν, χωρίς δμῶς τοῦτο νά συντελέσῃ καὶ εἰς τήν βελτίων τής αγορᾶς, διότι υπάρχουν ἀκόμη καὶ πολλοὶ Αγγλοί πλοϊοκτήται, οἱ ὄποιοι συμβάλλουν εἰς τήν χαλαρότητα τῶν ναύλων.

»'Βεβαίως κανεῖται δέν ἀντικρύζει σήμερον τό μέλλον μὲ ψυχραιμίαν, τό δι τοῦ δμῶς καπποτε θά παρέλθη καὶ ἡ παρούσα κρίσις καὶ ἡμέραι εὑτυχέστοις τοι θ' ἀνατείλουν διά τήν ναυτιλίαν, δέν είνε δυνατόν ν' ἀμφισθηθῆται. Καὶ διερωτῶμαι μετ' ἀπορίας, τί τάχα νά ἔπινεται τόπονεν πεντήκοντα εἴτη.... Τά παρελθόντα πεντήκοντα χρόνια ύπηρξαν ἀπό πάσον ἀπόψεως ικανοποιητικά.

Καὶ κλείων τάς ἀναμήσεις του ὁ σέρ **Raeburn** προσθέθεις:'Η μεταβολοὶς ἀπό τοῦ Ιστίου εἰς τόν ἀτμόν, ἀπό τά μικρά σκάφη εἰς τά πλωτά μεγαθήρια, ἀπό τοῦ οιδήρου εἰς τόν χάλυβα, ἀπό τάς ἀτμομηχανάς «κομπάουν» εἰς τάς στροβιλοηλεκτρικάς καὶ τής ἐσωτερικής καύσεως, ἡ ἐφεύρεσις τοῦ ἀσύρματου, τής γυροσκοπικῆς πυξίδος καὶ τόσων ἀλλων ἀναριθμήτων, εύφυεστάτης ἐμπτεύσεως καὶ πρακτικῆς ἀξίας μηχανισμῶν καὶ μαζύ μὲ δλα αὐτά ἡ ριζική μεταβολή τῶν συνθηκῶν τοῦ ἐμπορίου καὶ ἡ ἀνατρεπτική τῶν παλαιῶν κατευθύνσεων στροφή τῶν παγκομιών ἐμπορικῶν ρευμάτων, ίδού τί περικλείει ἡ λήξασα πεντήκονταετία. 'Αποτελεῖ δι' ἔμετέ ποιητής ἀξιοθάματον, διότι παρηκολούθησα τήν ἐξέλιξιν τής, ήσθαντην τάς συγκινήσεις της, ικανοποιηθην ἀπό τήν ἀνωτερότητα τής. Σήμερον ἀναπολῶ τό παρελθόν μὲ εύχαριστοις, ἀλλά στρέφων καὶ τά βλέμματα μου γύρω δέν βλέπω ἐπιζώντα κανένα ἐκ τῶν παλαιῶν συναδέλφων μου καὶ συναγωνιστῶν, ἔκτος μόνον ἀπό τόν γηραιόν φίλον λόρδον **Runciman**....»

Η ἀλιεία παρ' ἡμῖν

»'Ελλείψεις χώρου, ἐπιφυλασσόμεθα νά δημοσιεύσωμεν εἰς ἐπόμενον τεύχος μας ἐνδιαφέρουσαν μελέτην περὶ τής δραγανώσεως τής ἀλιείας παρ' ἡμῖν, τοῦ εξ ἐπαγγέλματος ἀσχοληθέντος εἰς τήν μεγάλην ἀλιείαν τῶν Βορείων Θαλασσῶν κ. Κόστα Κομπτή.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΔΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε. Ν.

Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

(Συνέχεια έκ τοῦ προηγουμένου)

Κεφάλαιον ΣΤον.— "Υπηρεσία πλοῦ.

"Αρθρον 37ον.

1.— Ἐπιψυλασσομένων τῶν διατάξεων τοῦ τετάρτου κεφαλαίου, ἡ ὑπηρεσία τοῦ Πληρώματος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν φυλακῶν καὶ μέχρι παύσεως τούτων, διεξάγεται συμφώνως τῷ ἐν τῷ παρόντι ἀρθρῷ πίνακι ὑπηρεσίας πλοῦ.

Ἡ παύσις διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας κατὰ τὸν πίνακα ὑπηρεσίας ὅρμου καὶ ἔναρξῖς τῶν φυλακῶν ὀρίζεται ἐκάστοτε ἀρμόδιως, τηρουμένων τῶν ἐπομένων διατάξεων.

Πᾶν πρόσωπον τοῦ Πληρώματος, διεξάγοντα ὑπηρεσίαν ἡμέρας ἢ νυκτός, εἴτε ὑπηρεσίαν φύλακος ἡμέρας ἢ νυκτὸς καὶ τασσόμενον εἰς φυλακὴν δέοντα νὰ τυγχάνῃ ὀκταύρου ἀναπαύσεως, ἀμέσως προηγουμένης τῆς ἐνάρξεως τῆς φυλακῆς εἰς τὴν ὁποίαν τάσσεται.

Ἡ τοιαύτη ὀκταύρος ἀνάπαυσις ἀλλατοῦται κατὰ τόσον ἀκριβῶς χρόνον καθ' ὃσον ἡ ἔναρξις τῆς φυλακῆς εἰς τὴν ὁποίαν τάσσεται ἀπέχει τῆς παύσεως τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ὁποίαν ἡ τοταγμένη.

Πίναξ ὑπηρεσίας πλοῦ

Σημάνσεις	Κινήσεις
3.45 π. μ.	"Ἐγερσις προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς.
4.00 >	"Ἐναλλαγὴ φυλακῶν.
6.30 >	"Ἐγερσις καὶ Προάριστον τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας ταταγμένων προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
7.00 >	Παῦσις ἐργασίας καὶ Προάριστον τῶν εἰς ὑπηρεσίαν νυκτὸς ταταγμένων προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἔναρξις ἐργασίας τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας ταταγμένων τοιούτων καὶ τῶν προσώπων τῆς διεξαγωγῆς φυλακῆς ακάφους.
7.30 >	"Ἐγερσις καὶ Προάριστον προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς καὶ τῶν ἐκτὸς φυλακῶν ταταγμένων προσώπων τοῦ Πληρώματος.
8.00 >	"Ἐναλλαγὴ φυλακῶν καὶ Προάριστον προσώπων ἀπελθούσης φυλακῆς. "Ἐναρξίς ἐργασίας τῷ ἐκτὸς φυλακῶν ταταγμένων προσώπων τοῦ Πληρώματος.
11.30 > Μεσογείωρια	"Ἐγερσις καὶ Ἀριστον προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς. "Ἐναλλαγὴ φυλακῶν καὶ Ἀριστον προσώπων ἀπελθούσης φυλακῆς.
1.00 μ. μ.	Διακοπὴ ἐργασίας καὶ Ἀριστον τῶν ἐκτὸς φυλακῶν ταταγμένων προσώπων τοῦ Πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
2.00 >	"Ἐπανάληψις ἐργασίας τῶν ἐκτὸς φυλακῶν ταταγμένων προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
3.45 >	"Ἐγερσις προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς.
4.00 >	"Ἐναλλαγὴ φυλακῶν. Συνάχισις ἐργασίας τῶν προσώπων τῆς ἀπελθούσης φυλακῆς σκάφους.
5.00 >	Παῦσις ἐργασίας τῶν προσώπων τῆς ἀπελθούσης καὶ τῆς διεξαγωγῆς φυλακῆς σκάφους. Παῦσις ἐργασίας καὶ δεῖπνον τῶν ἐκτὸς φυλακῶν ταταγμένων προσώπων τοῦ Πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
5.30 >	Δεῖπνον προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς σκάφους.
6.00 >	"Ἐναλλαγὴ φυλακῆς σκάφους καὶ δεῖπνον προσώπων ἀπελθούσης φυλακῆς.
7.00 >	Διακοπὴ ἐργασίας καὶ δεῖπνον τῶν προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
7.45 >	"Ἐγερσις προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς.
8.00 >	"Ἐναλλαγὴ φυλακῶν καὶ δεῖπνον προσώπων τῆς ἀπελθούσης φυλακῆς. "Ἐπανάληψις ἐργασίας προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν.
8.30 >	Παῦσις ἐργασίας τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας ταταγμένων προσώπων δοθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἔναρξις ἐργασίας τῶν εἰς ὑπηρεσίαν νυκτὸς ταταγμένων τοιούτων.
11.45 > Μεσονύκτιον	"Ἐγερσις προσώπων ἐπερχομένης φυλακῆς. "Ἐναλλαγὴ φυλακῶν.

2.— Μεταξὺ τῆς δῆμος μ. μ. καὶ τῆς 7ης π. μ. τὰ εἰς φυλακὰς τεταγμένα πρόσωπα τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους περιορίζονται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων πηδαλιούχων, σκοπιαρῶν καὶ ἀγγειαφόρων.

Κατὰ τὸ συμφώνως τῷ ἀρθρῷ 30, ἐδάφιον 2, χρόνον ἀργίας καὶ ἐφ' ὃσον δὲν παραγγέλλεται ἀρμοδίως τὸ ἐναντίον κατ' ἐφαρμογὴν διατάξεως τούς περὶ τῆς ἡπικύλαξις τῆς πρώτης παραγάρφου τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου, αἱ σημάνσεις καὶ κινήσεις ἐνάρξεως, διακοπῆς, ἐπαναλήψεως καὶ παύσεως ἐργασίας τῶν ἐκτὸς φυλακῶν τεταγμένων προσώπων τοῦ Πληρώματος, ἐξαιρέσει τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, διεξαρτημένων προσώπων τοῦ Πληρώματος, ἀκυροῦνται.

"Αρθρον 38ον.— Φυλακαὶ

1.— Ἡ κατὰ φυλακὰς πλοῦ ὑπηρεσία τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος συνίσταται εἰς διεξαγωγὴν ἐναλλασσομένων φυλακῶν ἐπαγρυπνήσεως καὶ ἐργασίας αἵτινες δρίζονται, κατ' ἀριθμόν, ὡς ἐν τοῖς ἐπομένοις ἐδαφίοις προβλέπεται.

2.— Οἱ νυκτίλοι ἀξιωματικοὶ διαιροῦνται εἰς δύο τούλαχιστον ἥ εἰς τρεῖς τὸ πολὺ φυλακάς, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν καὶ ἐφ' ὃσον ὑπὸ ἄλλης γομικῆς διατάξεως δὲν δρίζεται ἄλλως.

Ἐάν οἱ νυκτίλοι ἀξιωματικοὶ εἰναι πλειότεροι τῶν τριῶν, οἱ κατὰ κατίντα βαθμὸν ἐπέκεινα τῶν τριῶν πρώτων τάσσονται ὡς βοηθοὶ ἐν ταῖς φυλακαῖς, ἀρχῆς γινομένης ἀπὸ τῆς φυλακῆς τοῦ Αοῦ Ἀξιωματικοῦ.

Ἐάν εἰς μόνος νυκτίλοις ἀξιωματικοῖς διηπερετῇ ἐπὶ τοῦ Πλοίου, οὗτος διεξάγει συνεχῆ φυλακὴν ἐν πλῷ, ἐφ' ὃσον ἥ διάρκεια τοῦ πλοῦ είναι ἐλάσσων τῶν δύσκειν ωρῶν, ἄλλως ἐναλλάσσεται μετὰ δοκίμου νυκτίλου ἥ τοῦ κατὰ βαθμὸν προηγουμένου ὑπαξιωματικοῦ τοῦ ἴδιου κλάδου, ὡς ἐδικιώτερον ἀρμοδίως δρίζεται.

3.— Οἱ μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ διαιροῦνται εἰς δύο τούλαχιστον ἥ εἰς τρεῖς τὸ πολὺ φυλακάς, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν καὶ ἐφ' ὃσον ὑπὸ ἄλλης γομικῆς διατάξεως δὲν δρίζεται ἄλλως.

Ἐάν οἱ μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ εἰναι πλειότεροι τῶν τριῶν οἱ κατά κατίντα βαθμὸν ἐπέκεινα τῶν τριῶν πρώτων τάσσονται ὡς βοηθοὶ ἐν ταῖς φυλακαῖς ἀρχῆς γινομένης ἀπὸ τῆς φυλακῆς τοῦ Αοῦ Μηχανικοῦ.

Ἐάν εἰς μόνος Μηχανικοῖς ἀξιωματικοῖς διηπερετῇ ἐπὶ τοῦ Πλοίου, οὗτος διεξάγει συνεχῆ φυλακὴν ἐν πλῷ, ἐφ' ὃσον ἥ διάρκεια τοῦ πλοῦ είναι ἐλάσσων τῶν δύσκειν ωρῶν, ἄλλως ἐναλλάσσεται μετὰ δοκίμου μηχανικοῦ ἥ τοῦ κατὰ βαθμὸν προηγουμένου ὑπαξιωματικοῦ τοῦ ἴδιου κλάδου καὶ εἰδικότητος, ὡς δρίζεται εἰδικιώτερον ἀρμοδίως.

4.— Οἱ τηλεγραφηταὶ ἀξιωματικοὶ διαιροῦνται εἰς δύο τούλαχιστον ἥ εἰς τρεῖς τὸ πολὺ φυλακάς, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν καὶ ἐφ' ὃσον ὑπὸ ἄλλης γομικῆς διατάξεως δὲν δρίζεται ἄλλως.

Ἐάν εἰς μόνος τηλεγραφητῆς ἀξιωματικοῦ διηπερετῇ ἐπὶ τοῦ Πλοίου, οὗτος διεξάγει τὰς συμφώνως ταῖς κεκανονισμέναις ὥραις διακεκομμένης ἀκροσέως τῆς διαπλεομένης ζώνης φυλακάς.

5.— Οἱ ιατροὶ καὶ οἱ οἰκονομικοὶ ἀξιωματικοὶ, οἱ δόκιμοι οἰκονομικοὶ, τὰ πρόσωπα βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τὰ εἰς ὑπηρεσίαν ἡμέρας ἥ νυκτὸς ἀρμοδίως δρίζομενα πρόσωπα τοῦ κατωτέρου Πληρώματος σκάφους καὶ τοῦ κατωτέρου Πληρώματος μηχανῆς, ἐξαιροῦνται φυλακῶν.

6.— Τὰ οἰκιά πρόσωπα, τοῦ κατωτέρου Πληρώματος σκάφους μὲν διαιροῦνται εἰς δύο φυλακάς, τοῦ κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς δὲ διαιροῦνται εἰς δύο φυλακάς, τοῦ διαπλεομένης ζώνης φυλακάς, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν καὶ ἐφ' ὃσον ὑπὸ ἄλλης γομικῆς διατάξεως δὲν δρίζεται ἄλλως.

7.— Ἡ διάρκεια ἑκάστης φυλακῆς είναι τετράωρος, τῶν ἐγκλαδιῶν γινομένων ὡς ἐν τῷ πίνακι ὑπηρεσίας πλοῦ δρίζεται.

Ἐκάστη φυλακὴ ἐπαναλαμβάνεται, δις μὲν κατὰ εἰκοσιτετράωρον ὑπὸ τῶν εἰς τρεῖς φυλακάς διγρηγμένων προσώπων τοῦ Πληρώματος, τρίς δὲ ὑπὸ τῶν εἰς δύο φυλακάς διγρηγμένων.

Κατ' ἔξαρσειν, ἢ ἀπὸ τῆς 4ης μ. μ. μέχρι τῆς 8ης μ. μ. φυλακὴ διανέμεται ἐξ ὑμεσίας μεταξὺ τῶν εἰς δύο φυλακὰς διηργημένων προσώπων τοῦ πληρώματος σκάφους, τῆς ἐναλλαγῆς γενομένης κατά τὴν 6ην μ. μ.

Τὸ σύνολον τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος τῶν διεξαγόντων φυλακὴν ἐν πάσῃ στιγμῇ, ἀποτελεῖ τὴν φυλακὴν τοῦ Ηλοίου κατὰ τὴν στιγμὴν ταύτην.

Ἄρθρον 39ον.—Ἀρχηγὸς φυλακῆς

1.— Ἀρχηγὸς τῆς φυλακῆς τοῦ Πλοίου εἴη ὁ ἐπὶ τῆς πορείας τούτου γυντίλος ἀξιωματικὸς φυλακῆς, θστις καὶ ἀντιπρωταπίτερος τὸν Πλοίαρχον ἐν τῇ διοικήσει τοῦ Πλοίου, ἐντὸς πάντοτε τῆς ὑπὸ τούτου ὅριζομένης ἐκτάσεως δικαιοδοσίας.

Ο ἀρχηγὸς τῆς φυλακῆς ἔχει καθήκοντα καὶ εἰνε ἀρμόδιος ἐν περιπτώσεις κινδύνου ἐμφανοῦς η κατεπειγόντης ἀνάγκης, νὰ παραχγείῃ οίονδήποτε κατ' ὅρθην κρίσιν ἐπιβαλλόμενον χειρισμὸν η ἐλιγμὸν τοῦ Πλοίου, η κράτησιν, η μετατροπὴν, η ἀναστροφὴν κινήσεως τῶν προωτεικῶν μηχανῶν, η κλῆσιν τοῦ Πληρώματος, η μέρους τούτου, η ὥρισμένου προσώπου, η οίονδήποτε ἄλλο κατάλληλον μέτρον, γ' ἀναφέρει δὲ τοῦτο πάρκυτα πρὸς τὸν Πλοίαρχον, διτις ἔγκρινει, ἀκυροῖ η τροποποιεῖ τοῦτο.

2.— Ὁ ἀρχηγὸς τῆς φυλακῆς ὁφείλει, πρὶν ἔτι ἀγαλάβῃ τὰ καθύκοντά του, νὰ ἐπισκοπήσῃ τὸ Πλοίον, νὰ βεβαιωθῇ περὶ τῆς κκνονικῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος τοῦ πηδαλίου, τῆς ἐπαρκούς φωτοδολίας τῶν πλοϊκῶν φυνῶν, τῆς δικτάξεως στεγανότητος, ἀερισμοῦ ἢ ἐρμητικῆς καλύψεως τῶν κυτῶν καὶ λοιπῶν χώρων, τῆς εὐθετήσεως τοῦ ἑξαρτισμοῦ, καὶ νὰ καταστῇ ἐγύμερος τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐκτελουμένων ἐργασιῶν καὶ τῶν πρὸς τὰς φυλακὰς ἐντολῶν τοῦ Πλοιάργου.

3.—Από της ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων του δὲ ἀρχηγὸς τῆς φυλακῆς ἔχει καθῆκον γὰρ ἐπαγρυπνῇ ἐπὶ τῆς ἀρμοδίως ὁριζόμενης πλεύσεως, τῶν οἰκαίσεωντῶν πλοεκάνω φανῶν, τῶν σημαῖων, σημείων καὶ σημάτων, τῶν κατὰ τὸν οἰκεῖον πίνακα διηρεσίξες σημάνσεων καὶ κινήσεων, τῆς ἀσφαλείας, τάξεως, ἀστυνομίας καὶ κυκλοφορίας ἐπὶ τοῦ σκάφους, τῆς ἀκριδίους τηρήσεως τῶν πρὸς ἀποψυγὴν συγκρούσεων κανόνων καὶ τῶν ἐντολῶν τοῦ Πλοιάρχου.

Οφείλεις θάσκυτως νά λαμβάνη και έγγραφη τάς διοπτεσίες και παραλλάξεις τῶν διαφόρων ἐνδεικτικῶν σημείων, νά λαμβάνη εἰς κατάλληλον χρόνον ἀξιμούθΗλίου και ἀλλων ἀστέρων και ὑπολογίζῃ ἐντεῦθεν τὴν παρεκτροπήν τῆς τε διοπτηρίκς και εὐθυντηρίας πυξίδος, νά συμμορφούσται πρὸς τὰς περὶ τῶν ἔργασιῶν τοῦ σκάφους παραγγελίας τοῦ Αού Ἀξιωματικοῦ και νά ἐπιβλέψῃ αὐτοπροσώπως τὴν διεξαγωγὴν τούτων, ὡς εἰδικώτερον παραγγέλλεται ἀριθμίως.

Κατά τὴν παράδοσιν τῆς φυλακῆς του ἔχει καθηγού νὰ καθιστᾶ τὸ διάδοχόν του ἐνήμερον τῶν συνθηκῶν ἐν γένει τοῦ πλοῦ, τῶν σχετικῶν ἐντολῶν τοῦ Πλοιάρχου καὶ τῶν περὶ τῶν ἐργασιῶν τοῦ σκάφους παραγγελῶν τοῦ Ασυ 'Αξιωματικοῦ.

Ο ἀρχηγὸς τῆς φυλακῆς ἔχει καθῆκον νὰ μὴ ἐγκαταλείπῃ τὴν ἐπὶ τῆς γεφύρας θέσιν του, οὐδὲν γ' ἀπομακρύνεται· ταύτης, εἰ μὴ ἀφοῦ πρότερον ἀντικαταστάθη δι': ἄλλου ἀρχηγοῦ φυλακῆς η̄ ἄλλου γυντίου ἀξιωματικοῦ, η̄ παραχγελθῆ ἀρμοδιώις πρὸς τοῦτο.

"Αριθμον 40δν.—Μηχανικὸς φυλακῆς

1.—Ο μηχανικός ἀξιωματικός τῆς φυλακῆς ἔχει καθήκον γὰρ ἐπαγρυπνή ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας, τάξεως, ἀστυνομίας καὶ κυκλοφορίας ἐν τῇ μηχανῇ, ἐπὶ τῆς κανονικῆς λειτουργίας καὶ ὑπηρετήσεως ἐν γένει: τῶν πρωστικῶν καὶ διοικητικῶν μηχανῶν καὶ τῶν ἀτμολειδήτων, τῆς συγεροῦς τηρήσεως τῆς ἀρμοδίως δριτεμένης ἀτμοθίλψεως καὶ ἀριθμοῦ στροφῶν τῶν ἐλίκων, τῆς ταχικῆς ἀναχορηγίας καυσίμου θληγού καὶ ἀπορρίψεως τῶν ὑπολειμμάτων ταῦτης, τῆς κανονικῆς λειτουργίας τοῦ μηχανήματος τοῦ συστήματος πηδαλίου, τῆς ταχίστης καὶ ἐπακριβοῦ ἐκτελέσεως τῶν περὶ κινήσεων, κρατήσεως, ἢ ἀναστροφῆς τῶν πρωστικῶν μηχανῶν πυραγγελμάτων τοῦ Πλοιάρχου ἢ τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς φυλακῆς καὶ τῆς ταχίστης ἀναφορᾶς ἐκτελέσεως τούτων διὰ τοῦ πρὸς τοῦτο καταλλήλου μέσου ἡπτακέντρου.

Οφιλέει ωσάντως να έπιμελήται της χορηγίας ήλεκτρικού ρευμάτος, άτμου, και υδρού εις το σκάφος, διάσκις παραγγέλεται πόδες τούτο διπό τού δρογχού της φυλακής. της έν τη μηχανή

ἐκτελέσεως τῶν κατὰ τὸν οἰκεῖον πίγακα ὑπηρεσίας κινήσεων, νὰ συμμορφωῦται πρὸς τὰς περὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς μηχανῆς παραγγελίας τοῦ Αου μηχανικοῦ καὶ νὰ ἐπιβλέπῃ αὐτοπροσώπως τὴν διεξαγωγὴν τούτων, ως εἰδικώτερον παραγγέλλεται ἀρμοδίως.

Κατὰ τὴν παράδοσιν τῆς φυλακῆς του ἔχει καθήκον γὰ καθιστᾶ τὸν διάδοχόν του ἐνγῆμερον τῆς λειτουργίας ἐν γένει τῆς μηχανῆς, τῶν σχετικῶν ἐντολῶν τοῦ Πλοιάρχου ἢ τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς φυλακῆς καὶ τῶν περὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς μηχανῆς παραγγελῶν τοῦ Λου μηχανικοῦ.

Ο μηχανικὸς φυλακῆς ἔχει καθήκον νὰ μὴ ἐγκαταλείπῃ τὴν ἐν τῷ μηχανοστασίῳ θέσιν του, οὐδὲν γ' ἀπομακρύνεται· τῆς μηχανῆς, εἰ μὴ ἀφοῦ πρότερον ἀντικατασταθῇ διότι ἀλλού μηχανικοῦ φυλακῆς, η παραγγελθή ἀρμοδίων πρὸς τούτο.

2.—Δι^τ δ, τι ἀφορᾷ εἰς τὴν διεξαγομένην φυλακήν, δι μηχαν-
ήδος φυλακῆς δρεῖται νὰ ἐπικοινωνῇ ἀπ^τ εὐθείας πρὸς τὸν ἀρχη-
γόν τῆς φυλακῆς.

“Αρθρον 41ον.—Τηλεγραφητής φυλακής

1.—Ο τηλεγραφητής ἀξιωματικός τῆς φυλακῆς ἔχει καθῆκον τὴν ἐπαγρύπνησιν καὶ ἐπιμέλειαν τῆς κανονικῆς λειτουργίας καὶ ὑπηρετήσεως ἐν γένει τοῦ ἀσυρμάτου, τὴν διορκή τήρησιν τῶν ἀκουστικῶν προστηρμοσμένων εἰς τὰ ὅπτα του καὶ τὴν ἐπακριδή διεκπεραίωσιν τῆς ἀρμοδίως παραγγελομένης ἀνταποκρίσεως.

³Οφείλεις ὡσαύτως γὰρ ἐπιμελῆται τοῦ τακτικοῦ ἔλέγχου, τῶν συσσωρευτῶν τοῦ ἀσυρμάτου καὶ τῆς τακτικῆς πληρώσεως τούτων, πρὸ τῆς κρατήσεως δὲ τῆς ἡλεκτρομηχανῆς ἐν πάσῃ περιπτώσει.

Ο τηλεγραφητής φυλακής εχει κανονικόν γα μη εγκαταλειπη τὴν ἐν τῷ σταθμῷ ἀσυρμάτου θέσιν του, οὐδὲ ν' ἀπομακρύνεται ταύτης, εἰμὴ ἀφοῦ πρότερον ἀντικατασταθῇ δι' ἄλλου τηλεγραφητοῦ, η παραγγελθῆ ἀρμοδίως πρὸς τοῦτο.

Δι².—Δι³, τι ἀφορᾶ εἰς τὴν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου ἀγαπόσκισιν ἐν γένει, ὁ τηλεγραφητῆς φυλακῆς ἔχει καθήκον νὰ τηρῇ ἐπακριβῶς τὰς ἐντολὰς τοῦ Πλοιάρχου καὶ νὰ ἐπικοινωνῇ πρὸς αὐτὸν ἀπ’ εὐθείας.

Δι³, τι ἄλλο ἀφορᾶ εἰς τὴν διεξαγομένην φυλακὴν, ὁ τηλεγραφητῆς φυλακῆς δρεῖται νὰ ἐπικοινωνῇ ἀπ’ εὐθείας πρὸς τὸν Ἀνακτόντα περὶ ταῦτα.

(Асъсан 42-ын — Асънжэ хэдийн төлжине.

Αριθμον ζεον.— Λοιπα προσωπα φυλακης

"Εκαστον τῶν προσώπων τούτων ἔχει καθῆκον γάλ μή ἐγκαταλείπῃ τὴν ὑπὸ τοῦ ἀρχηγοῦ ἢ ἂλλου ἀξιωματικοῦ προσδιοριζομένην αὐτῷ θέσιν, οὐδὲ νὰ ἀπομικρύεται ταῦτης, εἰ μὴ μόνον ἐν ἀπολύτως ἡτοιολογημένῃ ἀνάγκῃ καὶ ἀφοῦ πρότερον ζητήσῃ καὶ τύχῃ τῆς ρυτῆς ἀδείας τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς φυλακῆς, ἢ τοῦ μηχανικοῦ τῆς φυλακῆς. ἀγαλόγως.

2. "Εκκεντος βοηθος του ἀρχηγου τῆς φυλακῆς ἔχει καθήκον νὰ ἐκτελῇ τὰ διπὸ τούτου παραγγελλόμενα ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τῆς φυ-
λακῆς καὶ τοὺς σκάψους γεγονότερον.

"Εκαστος πηδαλιούχος ἔχει καθήκον νὰ τηρῇ ἐπακριβῶς τὴν παραγγελομένην πλευσιν και νὰ ἔκτελῃ ως τάχιστα τὰς παραγγελομένας οἰκισίες ἐπανεκφωνῶν ἀπαξ ἔκαστον σχετικὸν παράγελμα, παραδίδων δὲ τὸ οἰκοστρόφιον γὰρ μεταδίδῃ πρὸς τὸν διάδοχον του ἀκριβῶς τὴν πλευσιν ἢ οἰάκισιν και ν' ἀναφέρῃ τοῦτο πρὸς τὸν ἀρχηγὸν τῆς φυλακῆς.

"Εκαστος σκοπιώρδης ἔχει καθήκον ν' ἀναφέρη πρὸς τὸν ἀρχηγὸν τῆς φυλακῆς οἰονδήποτε ἀντιλαμβάνεται ἐπὶ τῆς θυλάσσης ἢ τοῦ δρίζοντος ἀντικείμενον, παραδίδων δὲ τὴν σκοπιὰν νὰ σημειωτὸν πᾶν ἐν ὅψει ἀντικείμενον πρὸς τὸν διάδοχόν του.

Κατά πάσις τὰς κατά τὸν οἰκεῖον πίνακας ὑπηρεσίας ὥρας ἐργασίας καὶ ἐψ' ὅσου δὲν παραγγέλλεται ἀμροδίως τὸ ἐναντίον, οἱ δέ βοηθοὶ τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς φυλακῆς εἴτε ὡς πηδαλιούχοι, σκοπιώροι ἢ ἀγγειαχόροι διεξάγοντες φυλακὴν ἔχουν καθήκον τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπὸ τούτου παραγγελλομένων πρὸς αὐτοὺς ἐργασιῶν τοῦ σκάφους.

3.—Ἐκαστος βοηθός του μηχανικού φυλακῆς ἔχει καθήκον
γιά ἐκτελή τὰ ὑπὸ τούτου παραγγελόμενα ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τῆς
φυλακῆς καὶ τῆς μηχανῆς γενικώτερου,

Ἐκαστος θερμαστής εχει: καθηγον γα τηρη επακριως την

παραγγελομένην ἀτυθίλιψιν, νὰ μεταδίδῃ ταύτην πρὸς τὸν διάδοχόν του κατὰ τὴν παράδοσιν τῆς φυλακῆς καὶ ν' ἀναφέρῃ τοῦτο πρὸς τὸν μηχανικὸν φυλακῆς.

Ἐκαστος θερμαστῆς ἢ ἀνθρακεὺς ἔχει καθήκον τὴν τακτικὴν ἀναχρογγίαν κανονίου ὑλῆς, τὴν προσεκτικὴν ὑπηρέτησιν τῶν ἀτμολεβήτων, τοῦ λεβητοστάσιου καὶ τῶν ἀποθηκῶν κανονίου ὑλῆς, τὴν τακτικὴν ἀπόρριψιν τῶν ὑπολειμμάτων ταύτης καὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑπὸ τοῦ μηχανικοῦ φυλακῆς παραγγελομένων πρὸς αὐτὸν ἐργασιῶν τῆς μηχανῆς.

“Ἄρθρον 43ον.—Συμπληρωματικὴ ἐργασία Ἀξιωματικῶν

Οἱ εἰς τρεῖς φυλακὰς διγρυμένοι γαυτίλοι καὶ μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ καὶ οἱ τηλεγραφηταὶ ἀξιωματικοὶ ἔχουν καθήκον τὴν ἐκτέλεσιν διώρου συμπληρωματικῆς ἐργασίας κατὰ εἰκοσιτετράρων, εἰς χρόνον καὶ εἰδος ἀρμοδίως δρίζεμενον ἑκάστοτε.

“Ἄρθρον 44ον.—Ἐξαιρεσίς προσταμένων

Ἐάν δὲ ἀριθμὸς τῶν γαυτίλων καὶ τῶν μηχανικῶν ἀξιωματικῶν εἴναι τοιοῦτος ὁστε, ἀνευ τοῦ Αστοῦ Ἀξιωματικοῦ καὶ τοῦ Αστοῦ Μηχανικοῦ, γὰρ ἐξασφαλίζεται ἡ εἰς ἀξιωματικοὺς ἑκατέρους υλάδου σύνθεσις τριῶν φυλακῶν, δύναται νὰ παραγγέλλεται ἀρμοδίως ἡ ταυτόχρονος πάντοτε ἀπὸ τῶν φυλακῶν ἐξαίρεσις ἀμφοτέρων τῶν Προϊσταμένων, ἐφ' ὅσου δὲ γάρκος καὶ τὸ εἰδος ἡ ἡ φύσις τῆς ἀποστολῆς τοῦ Πλοίου ὑπαγορεύουν τοῦτο, πρὸς ἀρτιωτέραν διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ.

“Ἄρθρον 45ον.—Ἀναπλήρωσις ἀπόντων τῶν Φυλακῶν

1.—Οσάκις, μεταξὺ τοῦ ἐν φυλακαῖς τεταγμένου Πληρώματος δημιουργοῦνται κενὰ λόγῳ ἀπουσίας ἐκ τῶν φυλακῶν ἑνὸς ἢ πλειόνων προσώπων, ἐξ οἰκασθῆτος αἰτίας, τὰ κενὰ ταῦτα πληροῦνται διὰ τοὺς ἐπομένους ἐδαφίοις δρίζεται:

2.—Ἐγ ταῖς φυλακαῖς τῶν γαυτίλων ἀξιωματικῶν, κατὰ τὴν ἐξῆς σειράν α). Διὰ περιορισμοῦ τῶν φυλακῶν εἰς δύο, ἐάν αὐτοὶ ἔσχαν τρεῖς, εἰ δὲ παρόντες γαυτίλοι ἀξιωματικοὶ εἴναι δύο μόνον. β). δι' ἀναθέσεως καθηκόντων ἀρχηγοῦ φυλακῆς εἰς δόκιμον γαυτίλον, ἢ εἰς τὸν κατὰ βαθμὸν προσγούμενον ὑπαξιωματικὸν τοῦ ὑδίου υλάδου, ὃς εἰδικώτερον ἀρμοδίως δρίζεται, ἐάν εἰς μόνον γαυτίλος ἀξιωματικὸς εἴναι παρών.

3).—Ἐγ ταῖς φυλακαῖς τῶν μηχανικῶν ἀξιωματικῶν, κατὰ

τὴν ἐξῆς σειράν: α). Διὰ περιορισμοῦ τῶν φυλακῶν εἰς δύο, ἐάν αὐτοὶ ἔσχαν τρεῖς, οἱ δὲ παρόντες μηχανικοὶ ἀξιωματικοὶ εἴναι δύο μόνον. β) Δι' ἀναθέσεως καθηκόντων μηχανικοῦ φυλακῆς εἰς δόκιμον μηχανικόν, ἢ εἰς τὸν κατὰ βαθμὸν προσγούμενον ὑπαξιωματικὸν τοῦ ὑδίου υλάδου καὶ εἰδικότητος, ὃς δρίζεται εἰδικώτερον ἀρμοδίως, ἐάν εἰς μόνος μηχανικοὺς ἀξιωματικοὺς εἴναι παρών.

4.—Ἐν ταῖς φυλακαῖς τῶν τηλεγραφητῶν ἀξιωματικῶν, κατὰ τὴν ἐξῆς σειράν: α). Διὰ περιορισμοῦ τῶν φυλακῶν εἰς δύο, ἐάν αὐτοὶ ἔσχαν τρεῖς, οἱ δὲ παρόντες τηλεγραφηταὶ ἀξιωματικοὶ εἴναι δύο μόνον. β). Δι' ἀναθέσεως καθηκόντων τηλεγραφητοῦ φυλακῆς εἰς δόκιμον τηλεγραφητήν, ἢ διὰ περιορισμοῦ τῆς λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ ἐντὸς τῶν κεκανονισμένων ὀρῶν διακεκομμένης ἀρκόσεως, ὃς εἰδικώτερον δρίζεται ἀρμοδίως, ἐάν εἰς μόνος τηλεγραφητῆς ἀξιωματικὸς εἴναι παρών.

5.—Ἐν ταῖς φυλακαῖς τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους, κατὰ τὴν ἐξῆς σειράν: α). δι' δρισμοῦ προσώπων ἐκτὸς φυλακῶν τεταγμένων, ἐξαιρέσει δοκίμων, ὑπαξιωματικῶν, καὶ προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν. β). Δι' δρισμοῦ ὑπαξιωματικῶν, ἐξαιρέσει τοιούτων τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, ἢ δοκίμων γαυτίλων, ὃς εἰδικώτερον ἀρμοδίως δρίζεται. γ). Διὰ περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν φυλακαῖς τεταγμένων, πρὸς ἐκτέλεσιν καθηκόντων πηδαλίούχων καὶ σκοπιωρῶν ἢ ἀγγελιαφόρων μόνον, ἢ καὶ μόνον πηδαλίούχων, ὃς εἰδικώτερον δρίζεται ἀρμοδίως.

6.—Ἐν ταῖς φυλακαῖς τοῦ κατωτέρου πληρώματος μηχανῆς, κατὰ τὴν ἐξῆς σειράν: α) Δι' δρισμοῦ προσώπων ἐκτὸς φυλακῶν τεταγμένων, ἐξαιρέσει δοκίμων καὶ ὑπαξιωματικῶν, δι' δρισμοῦ ὑπαξιωματικῶν, ἢ δοκίμων μηχανῆς, ὃς εἰδικώτερον ἀρμοδίως δρίζεται, γ) διὰ περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν φυλακαῖς τεταγμένων, πρὸς ἐκτέλεσιν πάντων τῶν εἰς τὰ πρόσωπα τῆς πλήρους φυλακῆς ἀναγομένων καθηκόντων ἢ δι' ἀποσπάσεως προσώπων τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους, κατὰ τὴν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἐδαφίῳ σειράν, ἐξαιρέσει δοκίμων, ὃς εἰδικώτερον δρίζεται ἀρμοδίως.

Πᾶν οὕτως ἀποσπάσμενον πρόσωπον τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους τελεῖ ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Προϊσταμένου τῆς μηχανῆς, ἐφ' ὅσου χρόνον διαρκῇ ἡ ἀπόσπασίς του αὔτη.

(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΤΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. L^{TD}

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.



Αἴγυπτος

Ἡ ἱκίνησις τοῦ Σουὲζ

Χαρακτηριστικόν σημείον ποιός τινος ἐλάφρες τονώσεως τῶν ὑπερθελασίων μεταφορῶν ἀποτελεῖ ἡ ἀπό τινος παρατηγήθεσσα καὶ συνεχῆς οἱρένη εἰσάτ: μικρὰ βαλτίωσις εἰς τὰς διελαύσεις πλοίων ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Οὕτω δὴ ἡγέη μέχρι 10ης Μαΐου διῆλθον ἕκατην 45 πλοίων καταβαλόντα ποσὸν διεσδίων 22.950.000 φράγκων, ἐνῷ κατά τὸ αὐτὸν 10ημεροῦ τοῦ Μαΐου π.ε., αἱ μόνη διελαύσεις ἀνήγουν εἰς 127 μόνους πλοῖα, αἱ δὲ εἰσπράξεις διεσδίων ἔφθασαν εἰς 18.280.000 φρ. 'Αφ' ἐτέρου ἀπό 1ης Ἰανουαρίου μέχρι 10ης Μαΐου διῆλθον 1949 πλοία καταβαλόντα διέδει 307.810.000 φρ., ἐνῷ κατά τὸ ἀντίστοιχον περισσινόν διεστήμετο είχον σημειωθῇ διελαύσεις 214 πλοίων καὶ εἰσπράξεις 291.500.000 φράγκων μόνον. 'Η διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κίνησις τῶν σημαντικῶν κατά τὸ α' Ζημηνὸν τρέχοντος ἔτους δείκνυται ἀπό τῶν ἀκόλουθον πίνακα:

Σημαῖαι	Πλοιά	T. νέτ	Σημαῖαι	Πλοιά	T. νέτ
'Αγγλικά	744	4.212.709	Σουηδικά	25	113.629
Γερμανικά	115	638.915	Σοβιετικά	30	111.433
'Ολλανδικά	83	587.470	Δανικά	18	99.427
Γαλλικά	77	480.401	'Ελληνικά	9	29.256
'Ισπανικά	85	444.725	Φινλανδικά	1	5.372
'Ιταλικά	72	400.631	'Εσθονικά	2	4.901
Νορβηγικά	65	312.362	Ηαναμαρικά	1	3.980
'Ην. Πολιτείων	20	114.900	Τσεχοσολοβεζικά	1	2.597

Σύνολον διελατέσσεως α' Ζητήσου τρ. έτους : 1348 7.612.693

Βέλγιον

Διὰ τὴν ἐκκίνησιν τῶν ἀργούντων πλοίων

Αγγέλλεται έκ Βρυξελλών, ότι τό γενικόν συμβούλιον τοῦ «Βελγικοῦ Ναυτικοῦ Συνδέσμου», μετά μελέτην τῆς θέσεως τῆς Βελγικής έποτηρικής ναυτιλίας, ἐνέκρινε παμφήφει καὶ ἀπόθυνσε πρὸς τὸν Βασιλέα 'Αλέξερτον καὶ τὸν κυβέρνησην ὑπόμνημα, διά τοῦ ὅπου ζητεῖται ἡ παροχὴ κρατικῆς ἀργονῆς, ἵνα καταστῇ δυνατή ἡ ἔκκινησις τῶν ἀργούντων Βελγικῶν πλοίων. Πρὸς τοῦτο ὑποδεικνύεται ἡ χρησιμοποίησις τῶν πρωρισμένων διὰ τὴν ἀνεργίαν πιστώσεων, αἵτινες σήμερον καταναλίσκονται ἀμέσως ἡ ἐμέσων, χωρὶς καμμίαν ν' ἀποδίδουν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν ὥφελειαν.

Πρός ώρα της ίδιας περιόδου, οι αποφάσεις της Ελληνικής κυβέρνησης για την αποτίναξη της Αθηναϊκής θάλασσας στην περιοχή της Καρπάθου, έγιναν με την απόφαση της Βουλής την 20η Ιανουαρίου 1940. Η αποτίναξη αυτή, που ήταν η πρώτη στην ιστορία της Ελληνικής Δημοκρατίας, έγινε με την επιφύλαξη της ασφάλειας των πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες στην περιοχή, καθώς και της ασφάλειας των πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες στην περιοχή.

Γαλλία

‘Ο προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας

Κατό τὴν ἐνώπιον τῆς Γαλλικῆς Γερουσίας οὐκέτησεν ἐπὶ τοῦ προύπολογισμοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ ὑπουργός κ. Frot ἀνέφερεν, διπλαστὴ τὴν ἐμπόνησαν σχεδὸν ιστομήκεις εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν Διακόπων ἐπιχειρογραφημένων ταχυδρομικῶν γραμμάρων, αἵτινες σήμερον διευθύνονται μεμονωμένως ἀπό τὴν «C.G.T.», τὴν «Μεσσάζερη», «Φραστανέ», ἔταιρίαν τοῦ «Nestor's Ατλαντικοῦ» εἰλπ.

Τα οπάρχοντα μετά των ένων λόγω έταιρισμών συμβέλαια θά παραμείνουν ένων Ισχύον μέχρι το 1947, μία διωρική ειδική έπιτορπή θά καταρτισθή, προ-
κατέμανον να έσειρη την προτού δυναμείσουν να ηπιείφερη οίκονομοιαν των δαπανών
δινού οδηγείσας υποχρεωτικής διαλέξεως των συμβολαιών.

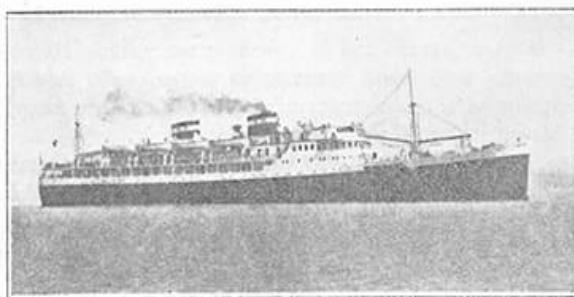
"Οσον άφορε την οικονομικήν ένσαγων πρός άνωτιργάνωσιν της «C.G.T.», έλαβε σειράν συζήτησεων ἐν τῇ Γαλλικῇ βουλῇ τὸ καταρτισθέν γνωστὸν Νομοσχέδιον, μέχρι δὲ τῆς 1οῦ Ιουλίου θὰ γίγνη ληφθή ἀπόστασις δι' αὐτό. Ως πρός τὸ Νομοσχέδιον Tasso περὶ ἐπιχορηγήσεων πρός τὴν ναυτιλίαν, ὁ Γάλλος ὑπουργός ἔτονεν, διτὶ θὰ τύχῃ τῆς κυβερνητικῆς ὑποστήξεως, μολονάτι, κατὰ τινὰ ὑπαινιγμόν, ἀντιδρᾷ εἰσάτι εἰς τὴν ψήφισιν του ὁ ὑπουργός τῷ Οἰκονομικῷ.

Τὸ νέον ταχυδρομικὸν «Ἐλ - Μανσούρ»

Την περιόδο των ναυπηγείων **Forges et Chantiers de la Méditerranée**, παρεδόθη τελευταίως εἰς τὴν «Compagnie de la Navigation Mixte», τῆς Μασσαλίας, τὸ κατασκευασθὲν διά λογαριασμὸν τῆς Βιτόλεως/κοκκινῆτον ἀπόσπολον **«El Mansour»**, προστίθεντον νὰ ἔμπηρετη σήμερα τὴν ουγκρινήν Μασσαλίαν — Ἀλγερίου. Τὸ νέον σκάφος, διακρινόμενον διά τὴν κομψότητα τῶν γραμμῶν του, ἔχει κάθετον κεκλιμένην πρώτην καὶ πρύμνην καταδρομικοῦ, εἰς ἀδειάζον πλοῖον τοῦ πρὸ ἔτους ναυπηγθέντος εἰς **Seyne** ἀπόσπολον **«El Golea»**, ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 905.8 ποδῶν, πλάτους 55 καὶ 50φορού μέγχει τοῦ ἀνώτατον καταστρώματος 27.8 ποδῶν καὶ διάκινη υγραινότητος 5100 τόννων γκρέδ.

Διαθέτει χώρου διά 1400 τόννους φορτίου και διαμερίσματα δι' 111 έπιξικές ποσήτιν θέσεως, 142 θευτήρες και 126 τρίτης.

Τὰ δὲ οὐκανά, τῶν ἀποίων ἐγένετο χρῆσις εἰς τὴν ἐσωτερικὴν διαρροήματιν τοῦ πλεούς τούτου. Μάγουν κατιστεῖ ἀπροσδιλγτα ἀπό τοῦ πυρός, τὸ δὲ οὐκά-



φος έχει διαδικασθεί με πάντα ειδικά μηχανήματα, συστήματος «*Signura*», Στις τέλη έγκαιρων έξαρχοτερών πάσης ένδρεσεως πυρκαϊδας είς τα κύτη ή τα διαπυρούμενα τού πλοίου.

Διά τὴν πρέσβειον του χρησιμοποιεῖται διπλοῦς ἀμυντοροβίλους, αυτού ματαρούς. Παρόν, οἰνας ἀναπτύσσουν δύναμιν 12.000 ἵππων, λαμβάνουν δὲ ἀπὸν ἀπὸ τέσσαρας ὑδραυλωτούς λέμητας, ἐφωλασμένους μὲν ὑπερβαθμητήρας 375 βαθμῶν καὶ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 21 μιλίων καθ' ὥραν. "Η ταχύτης αὐτῆς είναι πολὺ ἀνώτερη τῆς τούτου ἀδελφῶν ἀγροτοπλοίου τοῦ *ΕΙ Kan-tara*" καὶ *ΕΙ Golea*, ἐνθα δὲ ἄλλους ἔτερον δημοσίον πλοῖον παραγγελθεῖν κατ' αὐτὰς θὰ ἀναπτύσσου ἔτι μείζονα τῶν 21 μιλίων ταχύτητα. Σημαντέσσον ἀκόμη, ὅτι ὁνός τοῦ Γάλλου ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παρεσχεθῇ ἡ ἀδεια ναυπηγήσεως δύο ἔτερον οικαφῶν, ἀδελφῶν τοῦ *ΕΙ Mansour*, διά λογαριακούν τῆς *Compagnie Generale Transatlantique*.

‘Η ύπόθεσις τοῦ « Ἀτλαντικοῦ »

Ἡ ὑπὸ τοῦ Ἐμποροδικού τοῦ Σηκουάνα καταρτισθείσα ἐπιτροπὴ ἐμπαιρογνωμόνων, ἵνα ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς δυνατέτητος τῆς ἐπισκευῆς τοῦ ἀποτεφρωθέντος ὑπερωκανίου **«L' Atlantique»**, ἀφ' οὐ ἔχοντας ἐπισταμένων τὸ σκάφος, καταρτίζει ἡδὲ καὶ πρόκειται νὰ ὑποβάλλῃ κατ' αὐτὰς τὴν ἔκθεσιν τὸν ἥκητον καὶ θὰ ἀναγνωθῇ ἡ περαιτέρω ἔδικτης τῆς ὑπόθεσεως, ἐὰν δηλαδὴ θὰ διελυθῇ τὸ πλοῖον καὶ θὰ καταδηληθῇ ἡ ἀσφαλεία τοῦ εἰς τὴν ἑταῖρίαν τοῦ *Notre Dame* Ἀτλαντικοῦ ἢ θὰ ἐπισκευαχθῇ, ὅπως ἐπιμένουν οἱ ἀσφαλισταί.

Ο έκ των μελών της ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνωμόνων κ. Barthélémy, μηχανικός τοῦ Γαλλικοῦ Π.Ν., ἔδήλωσεν, δὲτο «τὰ ἑλάσματα τοῦ 'L' A traliquantē ἔχουν τέσσον καιροῦ καὶ φθαρῆ ἐκ τοῦ πυρές, ώστε μία τυχόν γενική ἐπικαυνὴ τοῦ πλοίου θα ἔσται ζήτησε πολὺ μαγάλα ποσο». Φαίνεται, δημ, δὲτο ή ἔκθεσις θα συμφωνῇ μὲ τὰ πορίσματα τῆς πρότης ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνωμόνων, κατά τὰ ὅποια η ἐπικαυνὴ θὰν θὰ ἡτο κατωτέρω τῆς ἡσφαλομένης ἀξίας τοῦ πλοίου, ητοι τῶν 2.000.000 λιρῶν, ὅποια πλέον η πλοιοκτήτια ἔταιρια ήδύνατο νὰ τὸ ἔγκαταλείψῃ εἰς τὰς ἀσφαλείας, ὡς total-loss.

Γερμανία

‘Η διάλυσις τοῦ όμίλου «Χάπαγκ-Λόϋδ»

Ἔπο τῶν Γερμανικῶν ναυτιλιῶν κύκλων, καθώς καὶ τῶν διεθνῶν τοιούτων, οὐδέποτε αχολιαζεται ἡ μελατωμένη διάλυσις τοῦ ισχυροῦ Γερμανικοῦ ἐφόπλιτοικοῦ δημίου **"Harap-Lloyd"**. Είναι γεγονός ὅτι, ἀπό τεχνητῆς ἀπόψεως, οὐδέποτε μεταναστεύεται στον πατριαρχικὸν ποταμό τῆς Δύσης, ἀπό πολλούς χρόνους Κύπρῳ αἰγάλον ἔγειρεθεί διαμαρτυρίᾳς κατά τῆς συγκεντρωτικῆς τάσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Γερμανίᾳ. Ή πετρα ἀπέξειν, ὅτι ἡ Ἑγανθία τῶν δύο τούτων μεγάλων Γερμανικῶν ναυτιλιακῶν

συγκροτημάτων, χρονολογημένη από τον Μαρτίου του 1930, απέτυχε τού σκοπού της, διότι δε της άποτούχιας της καταδικάζεται δριστικώς πλέον το σύστημα της συγχωνεύσεων ἐν τῇ ναυτιλίᾳ, διότι καταλήγει εἰς τὴν δημιουργίαν δραγανισμών εὐρυτάτης ἐκτάσεως, διοικουμένων δυσχερέστατα.

Είναι άξιοςημειώτων, διότι τὴν διάλυσιν ἐπίζητον πρό παντός αἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμεναι πόλεις τοῦ Ἀριθουργοῦ καὶ τῆς Βρέμης. Αἱ σχετικαὶ δηλώσεις τῶν δημάρχων τῶν δύο τούτων ἀλευθέρων πόλεων καὶ τὰ ὑπομνήματα, ἀπίνα αἱ Γερουσίαι τῶν ὑπερβασίων εἰς τὴν κυβέρνησαν τοῦ Ράχη, τείνουν, ἀκριβῶς εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς από τὰς γραφειοκρατικὰς μεθόδους καὶ ἀπὸ μίαν διεύθυνσιν ἐμφρουρούμενην ἀπὸ τὰς ἀντιληφθεῖς τοῦ μεγάλου κεφαλαίου. «Ἐπιθυμούμεν—έτονταν ὁ πρόεδρος τῆς Γερουσίας τῆς Βρέμης — δύως αἱ Γερμανικαὶ ἔταιραι ἀποδοθοῦν ἐλεύθεραι εἰς τὴν διεύθυνσιν ὑπευθύνων εἰδικῶν προσώπων».

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὸ «Οὐάσιγκτων» εἰς ὑπηρεσίαν

Τὸ δεύτερον νεότευκτον Ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον «Washington», ἀνήκον εἰς τὴν «United States Lines», ἀπέπλευσε τὴν δην Μαΐου ἐν Νέας Υόρκης δι’ Εύρωπην ἔκτελέσαν τὸ πρῶτον αὐτοῦ ταξίδιον. Τὸ «Washington» εἶναι ἀδελφὸν πλοίον τοῦ ἀπό μηνὸν τελοῦντος ἐν ὑπηρεσίᾳ λαϊνερ, «Manhattan». ἔχει δὲ ὅλικὸν μῆκος 705 ποδῶν καὶ χωριτικότητα 24. 289 τόννων γκρός εἶνε, δηλαδὴ, κατὰ τι μεγαλύτερον τοῦ «Manhattan» καὶ συνεπώς τὸ μεγαλύτερον ὅφος ἔξι δσῶν ἐναπηγήθησαν μέχρι σημερον εἰς Ήνωμένας Πολιτεῖας.

Διαθέτει διαστριμάτα διὰ 1100 ἐπιβάτας αἱ θεοειδεῖς, «τοῦριοτ — κλᾶς καὶ τρίτης, χῶρον διὰ γενικά φορτία 380.000 κυβικῶν ποδῶν καὶ ψυγεῖα ἐντὸς τῶν κυτῶν 47.000 κυβικῶν ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ προποσεῶς του εἶναι ἀτμοστρόβιλοι καὶ κινοῦν τρεῖς ἔλικας, αἵτινες παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ἡγγυημένην ταχύτητα 20 1/2 μιλῶν καθ’ ὥραν.

Ο προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας

«Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν» κ. Joseph Lykes, ὄμιλῶν εἰς τὴν συγχροτηθεῖσαν τελευταίως ἐν Νέᾳ Υόρκῃ ἐτοιμασθεῖσαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μελῶν τῆς, εὗρε τὴν εὐκαρίαν ν’ ἀσχοληθῆ καὶ μὲ τὸν ἐγερθέντα εἰς τὴν Ἐνδρόπην γνωστὸν θόρυβον κατὰ τοῦ προστατευτισμοῦ, τὸν ὅποιον ἀκολούθον αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας τῶν ὑπὸ μορφὴν ταχυδρομικῶν συμβολαίων καὶ ναυτηρικῶν δανείων, βάσει τοῦ Νόμου Jones—White. Τὰ ταχυδρομικά συμβολαία—εἴπεν ὁ πρόεδρος τῶν Ἀμερικανῶν Ἐφοπλιστῶν—δὲν καθειρώθησαν ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν σάκκων ἀλληλογραφίας, ἀλλὰ καὶ πρὸς δημιουργίαν καὶ διατήρησιν τακτικῶν γραμμῶν, ἀπαρατήτουν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν εὐημερίαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἡ δὲ κυβέρνησις τῆς Οὐδαιογιτῶνος, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἀπόκτησιν ισχυρᾶς ναυτιλίας, ἔξελεξε τὸ σύστημα τῶν ταχυδρομικῶν συμβολαίων ὡς τὸ πλέον κατάλληλον καὶ τὸ πρακτικωτέρον διὰ τὴν πραγματοποίησαν τὸν ἐπιδιωχέσθαι τῆς.

Εἰς τὴν ἐγερθεῖσαν αφορδάν κατὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ προστατευτισμοῦ πολεμικῆν—ἔξηρσολονθησεν ὁ κ. J. Lykes—ἐπρωτοστάτησεν ἡ Μεγάλη Βρεταννία, ἡτοι καὶ ἐπέτυχε, δύως τὸ ζήτημα τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγησεων ἀναγραφῆι ὡς θέμα καὶ ἀπασχολήση τὴν προσεχῆ Παγκόσμιον Οἰκονομικὸν Συνδιάσκεψιν τοῦ Λονδίνου. «Υπῆρχεν ἐπόχη—εἴπε—καθ’ ἓν, πράγματι, αἱ ἐπιχορηγησίες ἤγιναν φραγμοὺς εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, πολλαὶ δὲ κυβερνήσεις εἰς τὴν ἐφήδησαν τακτικὴν δινομενῶς ἐπιδρόσαν ἐπὶ τῶν γενικῶν συμφερόντων τῆς Παγκόσμιου ναυτιλίας. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ἀναλόγως τοῦ πληθυσμοῦ τῶν καὶ τοῦ ὅγκου τῶν ἔξαγωγῶν τῶν, ἔχουν μικρότεραν χωρητικότηταν ἀλλὰ ναυτιλῆς δυνάμεως, ἐνῷ συγχρόνως κατὰ τὴν δεκαετίαν 1922—32 παρουσίασαν ὑπεροχὴν εἰς τὸ ποσοστόν τῶν διαλύσεων καὶ πρέπημένον τὸ ἀργοῦν τοννάζ, ἀλλὰ καὶ καθελκύσεις κατὰ πολὺ ὑπεριτομένας ἀπὸ ἐπείνας τῆς Μεγ. Βρεταννίας καὶ τῆς Γερμανίας. Παρ’ ὅλα αὐτὰ κατηγορήθησεν ὡς ἀσφοῦντες «τάπατηγ χωρητικότητος».

Πρωφατῷο διὰ τοῦ J. Lykes ἐτόνισεν, διότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δὲν ἐπιδιώκουν «οἰκονομικὸν πόλεμον», ἀλλ’ ἀπλῶς ἐπιθυμοῦν ν’ ἀποκτήσουν ναυτιλίαν ἀνάλογον πρὸς τὰς ἐμπορικάς τῶν ἀνάγκας, ἡ δὲ κατάργησις τῶν ἐπιχορηγησεων θὰ ἐσημαίνει αὐτόχθονα καταστροφὴν τῶν Ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἔταιρων. Καὶ ἐπέδειν: «Ἡ ναυτιλία μας ἔχει πηγετεῖ 7 οἰδούντων τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, δὲν ζητοῦμεν δὲ νά

μονοπωλήσωμεν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς σημαίας τὸ Ἀμερικανικὸν ἐμπόριον, ἀλλὰ νὰ ἐπιφυλάξωμεν ὑπὲρ αὐτῆς ἵκανὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν μετά τῆς ἀλλοδαπῆς κίνησιν καὶ ν’ ἀποκτήσωμεν ναυτιλίαν κατάλληλον νὰ συμβάλῃ, ἐν δεδομένῃ στιγμῇ, καὶ εἰς τὴν Ἐθνικὴν ἄμυναν τῆς Χώρας».

* * *

Δέον δημοσίευσεν πρὸς τὴν ναυτιλίαν συγκαταριθμοῦνται ἀπό τίνος καὶ ἐντὸς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, δχι δὲ μόνον μεταξὺ τοῦ πολιτικοῦ κόσμου, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ αὐτῆς τῆς Ἐφοπλιστικῆς τάξεως. Οὕτω ὁ πρόεδρος τῆς Ἀμερικανικῆς ἀτμοπλοίας «Χαρβάϊα» κ. Λαφαρμ, ἔχαρακτήρισε τελευταίως τὴν πολιτικὴν τοῦ προστατευτισμοῦ, ὡς καταστρεπτικήν, λόγῳ τῆς μη ὑπάρχεως δικαιοσύνης καὶ Ιστιμίας εἰς τὸ ισχύον σύστημα τῶν ἐπιχορηγησεων.

Κύριος σκοπός — εἶπε — τῶν συναπτομένων συμβάσεων εἶναι ἡ μείωσις τοῦ κόστους τῶν Ἀμερικανικῶν ναυπηγήσεων καὶ τῶν ἔξδων κινήσεως τῶν πλοίων, ἔναντι τῶν μικρῶν σύντιστοχών κονδύλων τῶν ξένων ναυτιλιῶν. Οὕτω δικαιολογεῖται καὶ ἡ παροχὴ ἐπιχορηγησεων καὶ εἰς τὰ φορτηγά πλοῖα, ἀτίνα ἐλαχίστην διεξάγουν, ἀν μὴ καὶ οὐδεμίαν, μεταφοράν ταχυδρομείου, καθὼς καὶ εἰς τὰς ἀτμοπλοίας —ὅπως αἱ τοῦ Παναμᾶ καὶ τοῦ Ελερηνικοῦ—αἱ δημοσίευσις τοῦ πολιτικοῦ ποντικοῦ παραχωρεῖται, εἶναι δὲ, ἐνώ ὁ σκοπός τῶν παρεχομένων ἀρωγῶν παντοῖας μορφῆς εἶναι διάτοιχος, ἐν τούτοις δὲ τὸ τόκος τῶν ποικίλλει ἀπὸ 1/2 ἔως 3 1/2 οἰο. Ό καθορισμὸς διθεν μιᾶς ἐνιαίας βάσεως καὶ κυρίως, ἡ ἔξισωσις τοῦ ἐπιπέδου τοῦ τόκου δι’ ὅλα τὰ ναυτικὰ δάνεια, θὰ ἡτο ἔργον δικαιοσύνης.

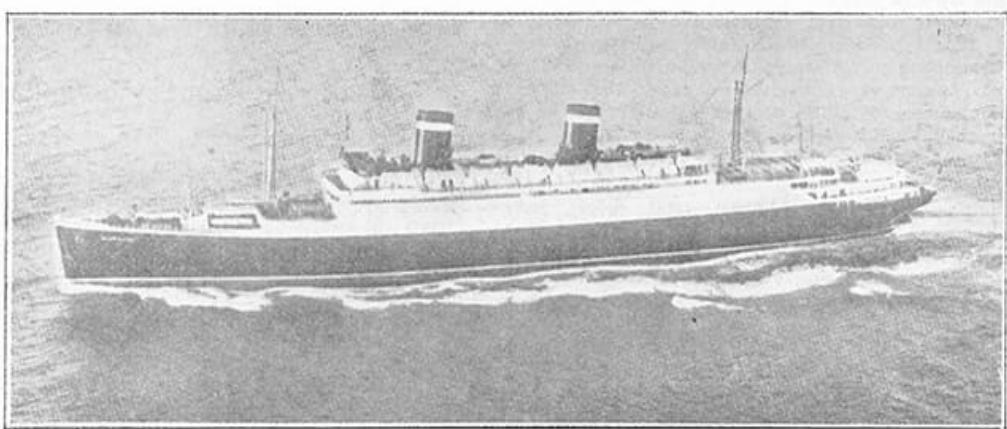
Ἐννοεῖται, ὅτι παρὰ τὰς ἀντιρρήσεις τῶν πολεμίων τῆς εκείνης τοῦ πολιτικῆς τάξης συνεχίσεται, ἡ ἐπικρατοῦσα πλειονότητας εἰναιεὶς τῆς συνεχίσεως τῆς, γεγονός πού ἡ νάγκασε τὸν ἐπιδιώκοντα κρατικάς οἰκονομίας γερουσιαστὴν Μπλάκ νὰ ζητήσῃ καὶ ἐπιτύχῃ τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς πρὸς ἔξετασιν τῆς δυνατότητος καταργήσεως τοῦ συστήματος τούτου.

Αἱ ζημίαι τῶν ναυτικῶν ἔταιριῶν

Πληγοφορίαι εἰς Νέας Υόρκης ἀναφέρουν, διότι δὲ ισολογισμὸς τῆς «Merchant Fleet Corporation», ἡ δοπία, ὡς γνωστόν, ἀποτελεῖ ἐπιχείρησιν ἀπουσθεῖσας ἐπιχορηγουμένην ὑπὲρ τοῦ Shipping Board, παρουσίασε διὰ τὴν χρήσιν 1932—33 μίαν καθαρὰν ζημίαν 8.131.000 δολαρίων.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἔταιρις σημειεῖται: μετά τίνος ίκανοποίησες εἰς τὴν εἰσηγητικὴν τοῦ θέματος τὴν ἐπιτευχθεῖσαν ἐλάττωσιν τῶν ζημιῶν κατὰ 864.000 δολλαρίων ἔναντι τῆς χρήσεως 1931—32. Τούτες ἀκόμη, διότι αἱ ζημίαι τοῦ 1932—33 ἦσαν αἱ κατώτεραι σημειώσεις αἱ ποὺ τοῦ 1919, διότι εἰχον φθάσει εἰς τὰ 41.000.000 δολλαρίων.

Διὰ τὸ τρέχον διὸς προτείνονται: ὥρισμένοι περιορισμοὶ δρομολογίων, παροπλισμός σκαρφῶν, διάφοροι οἰκονομίαι καὶ κατάργησης δαπανῶν τινῶν, θεωρουμένων ὡς δισκόπων, σύτινοι δὲ προβλέπεται μία ἔτι περιτέρω μείωσις τοῦ ἐλλείμματος διὰ τὴν νέαν χρήσιν.



ΤΗΛΕΦ. 36939

158(9) HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE.

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL," BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ, ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

'Ιαπωνία

Αἱ πρόσοδοι καὶ ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας

Από τὴν ἑσχάτως δημοσιεύθεσαν ἔκθεσιν τοῦ ἐν Τόκῳ Ἀγγλοῦ προξένου παραλαμβάνομεν τὰς κάτωθι ἐνδιαφερούσας πληροφορίας περὶ τῆς συγκριτικής καταστάσεως καὶ τῶν ἔργων μὲν τῆς Ἰαπωνικῆς ἐμπορικῆς τελικής, Ὡς ἐκ τῆς ἰσοτιμίας τοῦ χρυσοῦ ἀπομάκρυνοις τῆς Ἰαπωνίας καὶ ἡ τεπικολούθησα ταῦτης ἔκπτωσις τοῦ γιανί ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἔξαιρήν τοῦ παραθόγυτος ἐτούς—ἀναφέρει ἡ Ἀγγλικὴ προξενικὴ ἔκθεσις—ὅπεραν αποδεικνύει τὴν Ἰαπωνικὴν ναυτιλίαν. Αἱ ναυτιλίακαι ἐπίχειροις εἰς ἀνεξιστογνήσαν, τὰ Ἰαπωνικὰ σκάφη ἐκνήθησαν μὲν περιθώριον τοῦ καρδού, εἰς δὲ πλοιοκτητῆς ἀντιληφθέντων ἐγκίριων, ὅτι τὸ συμφέρον τῶν ἐπέδραλλων ναυλών τοῖς σείσ γένεα νομίματα, ἐργάψαν κατά τὸ 1932 εἰς τὰς γορδές τῆς ἀλλοδαπῆς τὰ 20 οὐρανοφόρησον Ἰαπωνικῆς χωρητικότητος. Ἐτεραὶ 33 οὐρανοφόρησον τοῦ ειδερός των τοννάς, ἀποτελούμενα ἀπὸ πλοϊδίου δλῶν τῶν ἀλλων κατηγοριῶν, ἀπηχολγήθησαν καὶ αὐτά εἰς μεταφοράς μεταξὺ Ἰαπωνίας καὶ ἐξωτερικοῦ ἀποκορύφωντα ἀρκετά κέρδη ἐν τῆς συναλλαγματικῆς διεπαρχίας καὶ συγχρόνων ἀνακοινώσαντα τὴν Ἰαπωνικήν ἀκτοπλοΐαν, ἥτις, ἀπαλλαγέσαν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, ὑδουνήθη νά κέργασθῇ ἐπὶ πέδου ἔκτός συναγωνισμοῦ.

Εις τὴν Ἀγγλικὴν ταῦτην ἔκθεσιν περὶ λαμβάνονται στατιστικοὶ πίνακες τῆς «Yokohama Specie Bank», συμφόνως πρὸς τοὺς ὅποιους τὰ σύνολον τῶν εἰσπράξεων τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας ἀπό Ιης Ἰαπωνίας μέχρι: 30ῆς Νοεμβρίου 1932 ἀνήλθεν εἰς 150.000.000 γιάν, ἐναντὶ 70.000.000 μόνον εἰσπραγχθέντων κατά τὸ ἀντίστοιχον ἄνδεκάμηνον τοῦ 1931. Οἱ ἀριθμοὶ αὗτοι, μολονότι δυνατόν νὰ μὴ ἀποδίδουν ἐπακριβῶς τὴν πραγματικότητα, παρέχουν ἐν τούτοις μίαν εἰκόνα περὶ τοῦ πόσου ἐτονόθη ἡ τῆς δημοπτήσεως τοῦ γιάν τὸ Ἰαπωνικὸν ἑξαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ πόσου ἐβαλτήθη ἡ συναγωνιστικὴ Ἰανάστης τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας ἐναντὶ τῶν ἕνετων σηματιθῆν.

Περιτέρω ή έκθεσις τονίζει, ότι χάρις εις τὰς εὐνοϊκὰς ταύτας συνήγορης ἀνεκουφίσθη ή 'Ιππωνική νυντιλία εἰς μίαν δύσκολον κυριαρχήν της, ἀν δὲ λάθη κανεὶς ὑπὸ δύφειν καὶ τὰς παραχρομένας κυβερνητικὰς ἐπιχορηγήσεις, εὐκόλως ἀγτεκει: εἰς τὸ συμπλέκτρομα, ότι πολλαι 'Ιππωνικαὶ ἔταιροι πιέσκαμψαν τῶν ακόπολον τῆς κρίσεως καὶ δύνανται: ν' ἀποβλέπουν εἰς τὸ μέλλον μετ' αἰσιοδοξίας.

Αι Κρατικαι^ε ἐπιχορηγήσις εις πρός τὴν ναυτούλιαν ἀνέρχονται κατ' ἔτος εἰς 13.671.832 γιαν., ἐκ των ὅποιων 15.584.000 γιαν. χορηγεῖται ἡ Αὐτοκρατορικὴ κυβερνήσις τοῦ διοικητοῦ, τὸ δὲ ὑπόλοιπον αἱ κυβερνήσις τῶν διαιρεσιμάτων Κορεάς, Φορμόζας, Σαχαΐλην, Σαντούνγκ καὶ Νοτίου Θάλασσαν.

"Οσος άφορε τὴν μελτανόμενην συγχώνευσιν τῶν μεγάλων Ιαπωνικῶν εταιριῶν «Nippon Yusen Kaisha», «Osaka Shosen Kaisha» καὶ «Kinkai Yosen Kaisha», αἱ ἀταὶ ἐκ Τόκιο Ἀγγλικαὶ πλήρεσφορίαι ἀνάφερουν, διὰ ἐναυσάγγησ, συνεπείᾳ τῶν ἀναφυσιοῦν ἀνυπερβλήτων δυοχε-
ρῶν.

Αἱ διαλύσεις τῶν παλαιῶν πλοίων

Συμπληρωματικώς πρόδις δσα ἀνεγράψαμεν μέχρι τοῦδε διά τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν ἥδη, χάρις εἰς τὴν κυβερνητικὴν ἄρωγήν, Ἰαπωνικὸν σχέδιον διατάξεως, παλαιῶν πλοίων 400.000 τ. γκρός καὶ ναυ-
πηγήσεως ἑτέρων 200.000 τόνων, ἐντός χρονικοῦ διαστήματος τριῶν ἑτῶν, προστίθεται ἥδη, ὅτι πάντα τὰ χρησιμοποιηθῆσομενα
διά τὰς νέας ναυπηγήσεις ὑλικά, μηχανήματα καὶ ἔξαρτήματα πρέ-
πει νὰ είνει Ἰαπωνικῆς κατασκευῆς, τὰ δὲ ναυπηγηθῆσομενα πλοῖα
δὲν πρέπει νὰ ἔχουν χωρητικότητα μικροτέραν τῶν 4000 τ. γκρός
ἔκαστον, οὔτε ν' ἀναπτύσσουν ταχύτητα κάτω τῶν 13 1/2 μιλίων
τὴν ὥραν. Ἡ κυβερνητικὴ ἐπιχορήγησις θά κυμαίνεται μεταξὺ τῶν
45 γιέν κατά τόννουν γκρός διά πλοία ταχύτητος 13 1/2—14 μιλίων
καὶ 54 γιέν διά πλοία ταχύτητος ἄνω τῶν 18 μιλίων καὶ ὑπὸ τὸν
ρητὸν, πάντοτε, ὅρον, ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔφοιτοισται ὁφείλουν
νὰ διατάξουν χωρητικότητα διπλασίαν τῆς ναυπηγηθῆσομένης καὶ
ἀφορῶσσαν σκάφη ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω.

Ιταλία

‘Η έφαρμοζομένη ναυτιλιακή πολιτική

Κατά την διεζαχθείσαν πρό τινων ήμερων συζήτησον εἰς τὴν Ἰταλικὴν βουλὴν ἐπὶ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ὑπονομγείου τῆς Συγκοινωνίας, ὃ ὑπονομγός κ. **Giano** προσέβη εἰς μακρὰν ἐπ' αὐτῷ εἰσήγησον, διέξας μεταξὺ ἀλλών καὶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, διὰ τὰ ὅποια παρέσχε μιὰν ἀδράνι καὶ πλήρην ἐνδιαφέροντος εἰκόνα. «Ἀναψεδρόνεος ἡ Ἰταλος ὑπονομγός εἰς τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἐπτάτωσεως τοῦ Διεθνοῦς εμπορίου ἐπὶ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἔτοντες διὰ κατὰ τὸ 1932 οἱ ναῦλοι κατέπεσαν κατὰ 67 ο) ἔναντι τοῦ 1923 καὶ 80 ο) ἔναντι τοῦ 1913, τὸ δὲ ποσοστὸν αὐτὸν παρουσιάζεται περισσότερον ἐντυπωσιακὸν, ὅταν ὑπολογίσῃ κανεὶς καὶ τὴν ὑποτιμήσιν τῆς Ἀγγλικῆς λίρας. Τὸ δογμῆνον τούνας ἀπὸ 12 ἔκατ. τόννους γραφός, κατὰ τὸ 1931, ηγεμόνη εἰς 13 1/2 ἔκατ. τόννους, μὲ ἀναλογίαν 20 ο) ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ κωρις νά είνει δυνατόν, δπως ἡ αὐθησιας αὕτη ἀποδοθῇ εἰς περαιτέρῳ ἐνισχυντος τοῦ ὑπάρχοντος τοννάς, ἀφοῦ τοῦτο ἀπὸ 70.000.000 τ. γραφός, κατὰ τὸ 1931, ἐμειώθη εἰς 69 ἔκατ. τ. κατὰ τὸ πασελθόν ἔτος.

Τότε 1932 αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις ἀνήλθον μόλις εἰς 726.591 τόννους γκρός καὶ ἀντεποοδότευον τὸ κατώτατον παρατηρηθέν ἀπὸ μᾶς πεντηκονταετίας ὅροιν ἐπηδίας ναυπηγικῆς παραγωγῆς, ἐνῷ αἱ διαλύσεις πλοίων ὑπερέβησαν τὸ 1.12 ἐκατομμύιον τόννων γκρός.

Η ναυτιλιακή κρίσις, άναπόφευκτος συνέπεια της συνεχιζόμενης άκομη γενικής οίκονομης καταρρεύσεως, έμφανείται παραστατικώς και από την μειώσην της κατηγορίας είς τάς μεγάλας διεθνείς συγκοινωνιακάς δρηγίας. Ούτω αί διελένεσθαι φρούτων ἐκ της διώρυγος του Παναμά κατέπεσαν τὸ 1932 κατά ποσοστὸν 34 οὐρανού τοῦ 1930, τοῦ Σουεζ κατά 14 οὐρανού, ἡ δὲ κίνησις τῶν σοβαρότερων λιμενικῶν συγκροτημάτων τῆς Βρετανίας περιφερειακῆς Εύρωπης, τοῦ Ἀμβρούσιου, Ἀμβέρσης και Ρότερνταμ ὑπέστη ἔπιπτοιν 15, 16 και 26 οὐρανού, ητοι μέσον δρον 19.21 οὐρανού. Εἰς τοὺς Βρεταννικοὺς λιμένας ἡ κίνησις περιωρίσθη τὸ 1932 κατά ποσοστὸν 6.42 οὐρανού ἐναντὶ τοῦ 1931, εἰς τοὺς Γαλλικοὺς λιμένας 12 οὐρανού εἰς τοὺς Ἰταλικούς 6.3 οὐρανού, ἡ δὲ ἀξία τοῦ πετρετρικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐμπιώθη κατά 31.49 οὐρανού καὶ η μεταναστευτική κίνησις μεταξὺ Παλαιοῦ και Νέου Κόσμου κατά 7.6 οὐρανού.

" Η κατάστασις αυτή, έτοιμοις όντες **Giano**, κάθε άλλο παρά έγθαρρουντακή είναι διά την Παγκόσμιων ναυτιλίαν, όλα δὲ τὰ κράτη ἀντιμετωπίζουν μετ' ἀνησυχίας τὸ μέλλον. Είναι γεγονός, ὅτι αἱ τεχνικαὶ ναυτικαὶ ἐπιθεωρήσεις, τὰ τοπικὰ συνέδρια, αἱ ἔκαστοτε ναυτικαὶ διασκέψεις, ἀζόμη δὲ καὶ τὰ Κοινοβούλια πολλῶν κρατῶν, ἀποδίδουν τὸν παρόντα μαρασμὸν τῆς ναυτιλίας εἰς τὰ σφάλματα τῶν ἄλλων. Καὶ πολὺ συγχά μάλιστα ἀκούονται παράπονα καὶ ἐπτοξεύονται κατηγορίαι κατά τῆς Ἰταλίας, ὡρι μόνον διότι ἐφαρμόζει τὴν τακτικὴν τῶν ἐπιχορηγησεών καὶ τῶν ναυπηγησῶν διατίνω, ἀλλὰ καὶ διότι παρέχει ἀζόμη ἀμοιβάς πρὸς διάλλοντα τῶν παλαιῶν σκαρφῶν της, χωρὶς νὰ σκέπτονται οἱ κατηγοροφοι, αὐτοὶ, ὅτι κάθε πρόσοδος τῶν διαλλούσεων μείνει τὸ τοννᾶς καὶ ἀστεῖ εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς Παγκόσμιου γωνιοτούτου;

Τί ἔπραξεν ὁ Φασισμὸς

Αξολόγισθε ό κ. **Giano** προεβή εἰς μίαν συνοπτικήν ἀνασύρσην τοῦ κυβερνητικοῦ ἔργου διὰ τὴν ἀναδιογράνωσιν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας. "Οταν ὁ φασισμὸς—εἶπε—ἀνέλαβεν εἰς χείρας τον τά ἡνία τῆς Χώρας, εὐρε τὸ Κράτος βεβαρμένον μὲν μεῖζονας ἀπὸ τάς σημειωνάς εναντὶ τῆς ναυτιλίας ὑποχρεωσεις, μολονότι τότε ἡ τεχνικὴ και ποιητικὴ ὄργανωσις τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἦτο ἀρχηγελημένη, τὸ πλοτὸν ὅλικόν του πατιῶν καὶ ἡ ἐν γένει μειονότης τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὰ δημόσια οἰκονομικὰ δχι μόνον πτωχὴ, ἀλλὰ και ἐπιζημιος. Σημειωτέον ἀζόμη προσέθεσεν ὁ κ. **Giano**, δι τοι αἱ διδόμεναι σήμερον επιχορηγήσεις δεν αποτελοῦν χαριστικὴν προστασίαν, αλλὰ πληρωμὴν κοινωνικῶν και πολιτικῶν ὑπηρεσιῶν ἀπαραίτητον διὰ τὴν εὔρυθμην και κοινωνικὴν ἐπικοινωνίαν τῆς χώρας μετά τῶν νήσων τῆς και τοῦ ἔξωτεροῦ.

Περιστέρω δύτιαλος έπουρογός εδικαιολόγησεν, ότι η Ιταλία δεν θά κατέφευγεν εἰς τὸ οὐσιώμα τῶν ἀμοιβῶν ναυπηλίοις, ἐάν ο ὥιζονομικός ἐντικούσθιος ἄλλων Κρατών δὲν ἤπειλε «νὰ πλήξῃ καιρίως» την Ιταλική ναυτιλίαν, ἀποτελούσαν πηγὴν δυνάμεως και πλούτου διὰ τὴν κύρωσαν. «Μετά τὰς ὑλικὰς θυσίας τῆς δεκαετοῦς ἀνορθωτικῆς προσπαθείας μας—εἶπεν ὁ κ. **Giano**—καὶ μαχανάν τοῦ ὑπόλοιπον μεν πάχιον πρόγραμμα ὑλικῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας παροχῶν, διέθεσαμεν δὲ αὐτὴν κατὰ τὸ 1931 καὶ 1932 προσωρινὴν και ὅλως ἔκταπτον βοήθειαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν καταργήσεως της, εὐθὺς ὡς ἡθέλεν ἀποκατασταθῆ τοις τοῖς ζωτιότηταις και δημάται συνθῆκαι εἰς τὸ παγκόσμιον πρόσθιον. Δέγη ἐνισχύοντες τεχνικῶς τὰ κέρδη, ἀλλ' ἀπλῶς παρέχομεν εἰς τὴν ναυτιλίαν μέσα τινὰ ἀμύνης πρὸς μείωσιν τῶν συνεπειῶν τοῦ ιεράλον οἰκονομικοῦ κατακλυσμοῦ.

— Κατηγορούμεθα σήμερον, ἐτόνισεν ὁ z. **Giano**, ἵσσως, διότι μετά μίαν δεκαετή δημιουργίην ἔργασίαν ἡ Ἰταλίκη ναυτιλία ἐπισύρει τὴν παγκόσμιον προσοχὴν καὶ διεγέρει τὸ γενικὸν ἐνδιαφέρον, ἐπειδὴ ἔχει εὐδόστους ἐπιχειρήσεις, ἀρτιον ἐμψυχον ὑλικὸν, κινεῖται πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις τοῦ Κόσμου, αὐλακώνει καὶ τὰς πλέον μακρινὰς θαλάσσας, ἐκπαθαρίζει τὴν παθητικὴν χωρητικότητα της καὶ ἀποτά̄ δολονέν σκάφη καινονεγή, κινοῦντα τὸν θαυμασμὸν καὶ τονώνοντα τὸ νόητρον. ἄλλα καὶ τὸν ἐθνικὸν πλοΐον τῆς Νόστου.

•Δέν δυνάμειν νά ἐγκαταλείψουμε τὰς θαλασσώνας μας παραδοσίες, ούτε νά παραδώσουμε εἰς ζένας γείσας τὰς πλειδάς τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ μας. Μὲ μίαν χώραν κατέχουσαν τόσον ἐπίκαιρον γεωγραφικήν θέσιν, βρεχομένην ἀπό τέσσαρας θαλάσσας καὶ ἀνοικτήν εἰς τὰ μεγάλα ἐμπορικά σεμνάτια τῆς Παγκοσμίου κυνήσεως, ἥναγκασμενήν δέ νά εἰσάγῃ ἐκ τοῦ ἔξτερκον τὰ πρώτας ήλιας της, εἰνε δυνατὸν νά παραμέλησουμε τὴν ναυτιλίαν την ὑπόθεσιν;

Πῶς διαγράφεται ἡ ἔξέλιξις

Τερματίζων ὁ Ἰταλός ὑπουργός τὸν λόγον του, διέγραψεν ὡς ἔξης τὴν στάσην τῆς Ἰταλίας ἔναντι τῆς γαυτιλίας της και τῶν ὑπὲρ αὐτῆς προστατευτικῶν μέτρων:

«Ολαί αἱ χῷραι, ὅσαι ἔχοντιν σοβαράν ναυτιλίαν, αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην, ὅπεις τὴν ἀνακούφισον κατὰ τὴν παρόδουν δυνησερῇ περίοδον, τούτῳ καὶ τὸ πράττονταν ἐπό ταντένην ἡ ἔξεινην τὴν μορφήν, τῶν ἐνθείας δηλαδὴ ἐπικοριγήσεων ἡ τῶν ἀμοιβῶν διὰ ταχινδομικάς ἑπτεσίας, μὲ διάρκουσιν τῆς σημαίας των ἡ μὲ προστατευτικά τιμολόγια τῶν σιδηροδρόμων καὶ τῶν λιμένων. Συγχρόνως καὶ παρά τὴν ταττικήν των αἴτην, ὅλαι σχεδὸν αἱ χῷραι συνειθίζονται νὰ διαματεύσονται, ὅταν ἐξ τύχης οἱ ἐφοπλισταὶ των ἀντιμετώπισον συναγωνισμὸν προερχούνενον ἀπὸ μίαν σημιαίαν, ποὺ μέχρι τούδε δὲν τὴν ὑπέλογχον, λόγω τῆς ἀσημιότητός της καὶ σήμερον τὴν θεωρούν ὡς παρείσακτον εἰς τὴν ἐργασίαν των. Τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα τοῦ Κόσμου δὲν είνε δυνατόν να ἐπιλυθῇ θεωρητικῶς, διὰ μέσου τεχνητῶν ἡ διεθνῶν συμφωνιῶν, ποὺ πρέπει νὰ γίνονται δεκταὶ ἀπὸ λαοὺς μὲ τόσον ποικίλας ἀντιλήψεις καὶ συμφέροντα.

»Η ναυτιλία, όπως και ὅλαι ἄλλως τε οἱ βιομηχανίαι τῶν μεταφορῶν, ζῆται διά μόνης τῆς κυνήσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν φορτίων, ἐφόσον δὲ ἀνεγέρθωνται τείχη χωρίζοντα τοὺς Λαοὺς καὶ περιορίζοντα τὰς ἐλευθέρias ἀνταλλαγὰς τῶν προϊόντων, ἐφόσον ὑφίστανται νομισματικαὶ διαταραχαὶ καὶ μία ποικιλία παλαιῶν καὶ νέων φραγμῶν περιορίζει τὰ ταξίδια τῶν ἐπιβατῶν καὶ μειώνει τὸν ὄγχον τῶν φορτίων, ἐφόσον κυριαρχεῖ ὁ ἔθνικισμὸς καὶ οὐδὲ Κράτος ἐπιδιώκει νὰ καταστήσῃ αὐτάρκεις τὰς ἔθνικάς αὐτοῦ πηγάς, ἐφόσον τέλος οἱ Λαοὶ εἰρίσκονται λανθανόντος εἰς τὰ πόλια ἀντί νὰ συνεργάζονται ἀμοινωτῶς ὑπὸ τὴν ἀρχῇ τῆς ἀμφιβάτης ἐμπιστοσύνης, τότε πλέον πᾶν μέτρον γενινετέρας μορφῆς, λαμβανόμενον ὑπὲρ τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας, προούσιαν νὰ ἀποβῇ εἰς μάτην.

"Εντονος ή ναυπηγική κρίσις

Τά Ιταλικά ναυπηγεία ήρχισαν αἰσθανόμενα και αὐτά ζωηροτάτην τήν δεύτην της κρίσεως. 'Εκ των ἑπτά εκαπέδων 59.000 τόνων γκρές έν διλφ, ἀπίνα εύρισκοντο υπό κατακευήν εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου τοῦ τρέχ. Ἰτους τὸ ἔν, τὸ τάνκερ «Orville Harden», παρεξόδη ηδη ἀπὸ τὰ ναυ-
πηγεία Monfalcone εἰς τὴν «Στάνταρ "Οίλ", διὰ λογαριασμὸν τῆς ὁποὶς ἐναυπηγεῖτο, τὸ μότορες «Oceania» συμπληρωθεῖται μετά τίνας ήμέρας και παραδίδεται εἰς τὴν «Κόζουλικ», ἐνῷ ἔνα τρίτον μεγάλο τάνκερ, τὸ ναυ-
πηγούμενον εἰς Ηλέσιο, πρόκειται κατ' αὐτάς να καθέλκουσθε.

Ούτο, έντος δέλγυμά μόνον μηνών ή όποια ναυπηγήσαν στην Ιταλία χρηματοποίησε 20.000 τόννων, έναρη τούναντίον νέαι παραγγελίαι πρός κάλυψην των κανονιμάνων έσχαρων δύο έσημα:ώθησαν, ειδών ή σκάφος της **"Adriatica"** 1500 τόννων, σύτινος ή κατασκευή έδειη σε τέλος καυπινείας της "Αγκάθων".

Η Θλίβερα απένικατάστασις, είς τὴν ἁποίαν περιήγηθεν αἱ ναυπηγικαὶ ἔργασίαι, διόχειν ἀπῆγχασιν καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ἰταλικοῦ ἡμεροσίου Τύπου μὲ τὴν διατύπωσιν διαφόρων προτάσεων, κίτινες τείνουν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας, μέχρις ὅτου ἀρχισῃ ὑποχωροῦσα ἡ παρούσα ἐντονος κρίσις της. Προς τοὺς ἄλλους συναζητηθῇ εὑρίτατα καὶ ἡ τολμηρὰ ἀκέψι τῆς ναυπηγήσασε φορτυγών σκαφῶν 1.000.000 τόννων γκρέες, μὲ κρατικήν ἀρώγην κατὰ τὰ 810 τῆς ἀξίας των καὶ ἕπασι: ὑποθηκικῶν δυνατίων μὲ χαμηλὸν τόκον. Αἱ ναυπηγήσεις κατὰ θάξιδον κατὰ τὰ 2/3 εἰς τὰς δύο μεγάλας ναυπηγικὰς ὄργανωσις τῆς Γένεσις καὶ τῆς Τεργάστης. Διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν 800.000.000 λιβρατῶν ἐσον ὑπολογίζεται τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσασεν αὐτῶν, ὅπηγεσολεῦντο ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα τὰ προσπικὰ τῶν ναυπηγεσιῶν, ὧντας τὸν ἀποφευχθῆ ὑπεισειμένην ἥδη εἰς εὑρίτατην αἰλίμακαν ἀνεργίαν μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν μεγάλων λαζίνερ «Rex» καὶ «Conte di Savoia».

Τάς προτάσεις ταύτης ἀμοιβώμως ἀποκρούουν οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι: τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, διότι πιστεύουν ὅτι, ὥπο τὰς σημειωνάς μάλιστα κριθεῖσαι ναυτιλιακάς συνήθηκαν, εἰναι ἀσύμφορος καὶ ἀδικαιολόγητος ἡ δαπάνη τῶν ἑκατομμυρίων διὰ τὴν ναυπήγησιν ακαφέν, τῶν δποίων, ἀπὸ ἀπόφεως ἀπεκρόδος ἐκμιταλλεύσων, εἰναι ἀμφιβολος ἡ τύχη καὶ ἀδύνατος ἡ ἔξιγρεσσις ἁργασίας. Οἱ αὐτοὶ κύκλοι τονίζουν, ὅτι ἡ ἀνάνεωσις τοῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ στόλου διενεργεῖται ἡδη φυσιολογικῶς διὰ τῆς διαλύσεως τῶν παλαιωτῶν ακαφῶν καὶ τῆς ἄγορᾶς εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς νεωτέρων τοιούτων καὶ εἰς τιμῆς ἐλάχιστα ἀπεγνωσκέ τῶν τοῦ παλαιῶν οἰδηροῦ.

Τάχιστης και ταχέης απελευθερώνεις πολιτικής των τοπικών συγκροτημάτων διατίθεται στην Ελλάδα με την πρόσφατη επανασύνταξη της Κατανομής Δημόσιων Επενδύσεων για την περίοδο 2014-2020. Η πρόσφατη απόφαση της Επιτροπής Ανάπτυξης και Επενδύσεων να προσέλθει χρονικά διά της «Ναυτικής Πίεστωσης» είναι τόσην ανανέωσιν του Ταλαιπορίου φορητού σταύλου, ότι δύναται να παράσχει δάνεια, όπως έπι τώρα έχει της έγινης άγορακόμενών μάστης ήλικικάς πλοίων έφερμηδύνωνται υπό την Ιταλικών ναυπηγείων διλαί ήλεκτρικά αι τεντόρες ταλαιπορίας είς τάς μηχανάς, το πηγάδιαν και τό σκάφος, δια την έπιτευξιν οικονομίας και εποιητικών διαδικασιών που μεταβαίνουν την παραγωγή.

Αἱ σημειώσανται ναυτιλίακαι συνθήκαι — τονίζουσι οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ — ἀπαγειόντων οἰκονομίας εἰς τὴν ἁμεράλλευσιν τῶν πλοίων καὶ οὐχὶ ἀπαρχόλησιν μεγάλων κεφαλαίων μὲ βρύστατα χρεωλύσαις διὰ τὴν ἀπόκτησιν καινούργων σκαφῶν, ἀτίανα εἰς τὴν Διεθνῆ ναυλαγοράν κινοῦνται· ἐν πλήρει ἴστωσιν ποὺς τὰ παλαιάτερα ποσταγύα.

Αἱ πρὸς τὴν γαυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Ο κατατεθείς είς τὴν Ἰταλικὴν δουλήην προσπολογίαμός τῆς Ἰταλικήνενται τιλίας, ἐπὶ τοῦ διπλοῦ προέδη εἰς μακράν, ώς ἄνω, εἰσάγγειον ὃ ὑπερυρός τῆς Συγκοινωνίας κ. **Gianno**, προσδέπει τὴν διάθεσιν εἰς ποικιλομέρφους ἐπιχορηγήσις διὰ τὴν χρήσιν 1933—34 ποσὸν 381,246.000 λιρῶντων, ὅποι 5.176.000 λιρῶν στερεώντων μὲτα τὴν συμβαρινὴν τιμὴν τοῦ συναλλαγμάτως. Τὸ ποσόν αὐτὸν αναλογεῖ πρὸς 11.10.5 λίρας κατὰ τόννον γκρός ἐπὶ τῆς διλικῆς χωρητικότητος τῶν ὑπὸ Ἰταλικὴν συμβάσιν πλεονείων.

Αἱ ἀμοιβαὶ ναυσιπλοῖας

Εις τὴν Ἰταλικὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐξηγμοւσιεύθη Διάταγμα, διὰ τοῦ δόπιου παρατίνεται ἡ ἰσχὺς προγρουμένου τοιούτου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1931, καθιερώντος ἀμοιδῶν ναυσιπλοΐας διὰ τὰ Ἰταλικὰ φορτηγά σκάφη. «Ἡ παράτασις εἶναι ἑτησία, τὰ δὲ ἀνώτατα δρια διαδρομῆς εἰς μίλια, βάσει τῶν δόπιων ὑπολογίζονται αἱ ἀμοιδαὶ, καθορίζονται σιγ 22.000 μίλια διὰ τὴν α' κατηγορίαν φορτηγῶν πλοίων, 35.000 μίλια διὰ τὴν β' καὶ 50.000 μίλια διὰ τὴν γ' κατηγορίαν. «Ἡ συνολικὴ διαπάνη διὰ τὴν ἑτησίαν παράτασιν τοῦ Διατάγματος περὶ ἀμοιδῶν ναυσιπλοΐας» δὲν δύναται γὰρ ὑπεσθῆν πάντως τὰ 70 ἑκάτου. λιοτεττών.

Αἱ διαλύσεις τῶν παλαιῶν πλοίων

Εἰς τὴν Ἰταλίαν διουλήν κατεστέθη ἡ εἰσηγγητική ἔκθεσις ἐπὶ τοῦ νο-

μοσχεδίου τούς καθηστάντος τάξ αριθμός διαλύσεων έτέρων 200.000 τόνων
άκομη παλαιών πλοίων. Πρόκειται διά τρίτην ήδη φοράν νά συνεχιζθή η
παροχή αριθμός 250 λιτρών κατά τόννον γκρεζ διαλύσεων πλοίων, η
τις μέχρι σήμεραν άπληγμάθησε τάν διαλύσειν. Ιταλικών σκαφών συνεχί-
κής χωρητικότητος 400.000 τόννων.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τονίζεται, διτὸς ἡ ταυτικὴ τῆς διαλύσεως ἀνεπτυχίη εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας καὶ ἐπεβλήθη, ὡς μία ἀνάγκη, ἵνα τῶν σχημάτων θεραπεύωνται τῆς κρίσιος. Ἐν τέλει ζητεῖται ἡ παράταση τῶν σχετικῶν προθεσμιῶν μέχρι τοῦ Ἰουνίου 1934, ἀντί τοῦ 'Απριλίου, διὰ νὰ δυνηθοῦν καὶ ακριβωθοῦν τοῦ εἰσηγτήματος δοιαὶ πλοιοκτήται, μὴ εὑρίσκονταις θέσεις εἰς τὰ ἔργοτάδια διαλύσεως, κινδυνεύοντας νὰ ἀποκλεισθεῖν λόγῳ τῶν ὑπὸ τοῦ Νόμου καθοριζομένων προθεσμιῶν.

Σημειωτέον, ότι μόνον είς τούς λιμένας της Γένοβας, της Σαρδηνίας, τοῦ Vado καὶ τῆς Σπάτζας εὑρίσκονται σύμφρον υπό διάλυσιν 50 πλοια, ἐκ τῶν ὧδιών τὰ πλεισταὶ εἰναι Ἰταλικα.

Ἡ Ναυτικὴ Πίστις

Τό Ιταλικόν «Ινστιτούτον τῆς «Ναυτικῆς Πίστωσεως» είχε παραχωρήσει μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1931 σάντα 384.000.000 λιραστῶν, προκαταβολές 217.800.000 και είχεν ἑκάδας δρομολογίας 379.075.000 λιραστῶν. Κατέτο 1932 ἑξάδες δρομολογίας 300.000.000 λιραστῶν εἰσέπει. Διὰ τὴν ναυπήγησην τοῦ «Rex» και τοῦ «Conte di Savoia», ήδη δε διὰ τοῦ N.A. τὸς 26ης Ιανουαρίου τρ. Σ. ἔργουσασθενή γά τὸ ἑκάδας μίαν εἰδικήν σειράν δρομολογιῶν διὰ 200.000.000 λιραστῶν, τὸ προτὸν τῶν δημοπλά θέλει διατεθῆ και αὐτὸς εἰς σάντα ὅπερ τῷ «Ιταλικῷ γνωτιλίασιν ἐπιγειεύσεσθαι.

Τα δάνεια ταῦτα θὰ παραχωροῦνται ἔναντι πρώτης ὑπόθήκης ἐπὶ τῶν ακαφῶν τῆς δανειζομένης ἔταιρας καὶ θὰ τελοῦν ὑπὸ τὴν Κρατικὴν ἐγγύην· διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν τοκοχρεωτικῶν, καθ' ἣν περίπτωσιν αἱ ὑπόλογοι ἔταιροι· ἢθελον ἀποδειχθῆναι ἀνίσχυροι εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεωτικῶν των. Λόγῳ τῆς κρατικῆς ταῦτης ἐγγύησις, αἱ παραχωρήσεις τῶν δανείων θὰ τογχάνουν προηγουμένως τῆς ἐγκρίσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνίας, οἵτινες καὶ ἐπιψηλάδουσσον εἰς ἕαυτούς τὸ δικαίωμα, διποτὲ δὲ ἐμπειρογνομόνων τῆς ἐμπιστούσης τῶν προθιάσιν εἰς τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἀξίας τῶν πρότερον ὑπόθήκην πλοιών. Ἐπίσης οἱ αὐτοὶ ὑπουργοί δανείσκοι νάνταικοι νάνταικοι ἐγκαθιδρύουν καὶ ἐλεγχούν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ἔταιριθμον τούτων.

‘Ο ὅμιλος «’Αντριάτικα»

Κατόπιν της γνωστοσής ήδη συγχρωνίσεως εἰς τὸν δημιούργο «Adriatica» τῶν μηχανοτέρων Ἰταλικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρίων «San Marco», «Fuglia», «Saim», «Costierra» καὶ «Zaratina», ἡ σύμβασις τῶν πρέστης ἐπιχειρίας ταῦτας παραχρημάνων κυβερνητικῶν ἐπιχειρησιακῶν ἀνενεύθη διὰ τὸ ηγεμονὸν ποσὸν· τὸν 54.880.000 λιρατῶν, ἀλλὰ μὲ τὴν ὑποχρέωσιν μιάς πρακτικωτέρος διαφρούμησίσσαν τῶν πυρά· αὐτῶν ἐπιγρητουμένων γραμμῶν εἰς τὴν «Adriatica»ν καὶ τὴν «Ανατολικὴν Μεσόγειον.

Ούτω ἐπειδὴ εἰς τὴν «Adriatica» ή κατὰ 120.000 μίλια αἴσθαις τῶν πρὸ τῆς ουγγανθέσεως ἑκτελουμένων δρομολογίων καὶ η πάνωνας, ίδιος, τῶν πρὸς τὴν Αλεξανδρίαν, Δαλματίαν καὶ Αλεξανδρείαν γραμμών. Η νέα σύμβασις θὰ ὑπόκειται εἰς ἀνάνεωσιν κατὰ τριετίαν, τὸ δὲ ποσὸν τῆς ἐπιχειρησιακής θα αὐξανοιτούτω, ἐφ' έσσον αἱ τιμαὶ τῆς κυνοίμου δῆλος ηθολογίας πεστῇ διακύμανσιν 15 εο) τοῦλάχιστον πλέον ἡ ἀλεττὸν ἀπὸ τὰς κρατουμένας σήμαρον. Ἐποχεσθατικά: ἀκόμη η «Adriatica» εἰς τὴν ναυπήγησιν δύο νέων εκαρφῶν ἔντος τοῦ τράχη. ἔτους.

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης

"Η κατά την ίγια 'Απριλίου ἀργοδακά' Ιταλική χωρητικότης ἀνήρχετο σες 426 πλούτου 564.958 τ. γκρός, ἐκ τῶν δύοισι τὰ 215 πλούτου 444.151τ. παρέμενον ἐν παροπλι: αφῇ ἔλλειψις ἐργασίας. 'Η ἀργοδακά αὐτῆς χωρητικότης ἀντιπροσώπευε ποσοστὸν 16.9 οὗ τῆς ἔλης δυνάμεως τῆς 'Ιταλικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς ἑγγεργραμμένης σε τὸ Λέσβο Ρέθυμνον κατά την 30ην Ιουνίου π. π. Δέον τοιοῦτο νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἔκπτωτα η 'Ιταλική χωρητικότης ἐσημειώσει μίαν σημαντικὴν μείωσιν γύρω τῶν 150.000 τόννων γκρός, λόγῳ τῆς περιόδου τῶν δικλιδώσεων πλακιών πλούτων.

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
 ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870
 ΕΦΟΤΤΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ
 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
 Τηλεγραφήματα: **Kunstmania, Stettin.**
ΚΩΔΙΚΕΣ
 Scott's 1906, 1896, 1885. Watkins & Appendix, Seedienst.
 Boe. Telephones. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

Η πρὸς τὴν Νέαν Ὅρκην γραμμὴ

Ἡ διοίκησις τοῦ ἑφοπλιστικοῦ ὄμίλου «Italia» προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως ἐλευτέρῃ ἀπὸ πέντε εἰς τέσσαρα τὰ ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν Γένοβας—Νέας Ὅρκης ὑπερωκεάνια τῆς. Ἡ ἀπόφασις αὕτη πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἀπὸ τῆς Ἰης Ἰουλίου, ὅποτε θὰ περιληφθῇ τὴν γραμμὴν Γένοβας—Νέας Ὅρκης εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως, κατὰ τὴν ἀπὸ τῆς Νέας Ὅρκης εἰς Γένοβαν διαδρομὴν τῶν ὑπερωκεάνιων. Ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου ὅμως αἱ εἰς Νεάπολιν προσεγγίσεις θὰ γίνωνται κατὰ τὴν ἀπὸ Γένοβας εἰς Νέαν Ὅρκην διαδρομὴν. Διὰ τῆς προσθήκης τῆς Νεαπόλεως καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀνωτέρῳ πρακτικοῦ συνδυασμοῦ, ἐπλίζεται «Italia» νὰ συγκεντρώσῃ διὰ τὰ σκάφη τῆς τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς μεταναστευτικῆς κινήσεως καὶ πρὸς τὰς δύο κατευθύνσεις.

Ισπανία

Αἱ ἐπιχορηγούμεναι γραμμαὶ

Ἡ Διεύθυνσις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μελετᾷ τὸ ζῆτημα τῆς καταλληλοτέρας διαρροθμίσεως τῶν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν. Πρόκειται ν' ἀναθεωρηθῇ τὸ δόλον ἐν ἐφαρμογῇ σύστημα καὶ ν' ἀποδοθῇ μεγαλυτέρα προσοχὴ ἀκόμη καὶ διὰ τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ οὐλικοῦ εἰς ὥρισμένας γραμμάς. «Ἐθνικοῦ χαρακτῆρος» καὶ καταργήσεως ἔπειρων γραμμῶν ἀμφιβόλου ὀφελιμότητος καὶ ἀρνητικῆς ἀποδόσεως.

Ἐγνώσθη οὕτω, ὅτι καταργεῖται ἡ πρὸς τὰς Φιλιππίνας νήσους γραμμὴ καὶ διὰ πυκνοῦνται τὰ δρομολόγια πρὸς τὰ Λατινικά κράτη τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Λέγεται μάλιστα, ὅτι δι' ἀριτερά πέπειρησην τῆς γραμμῆς τοῦ Πλεύτη πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν τρία νέα μότοραπτερ 14.000 τόννων γκρός ἔκαστον καὶ ταχύτητος 19 μιλίων. Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ναυπηγήσεώς των ἐν Ισπανίᾳ ἡ κυβέρνησις τῆς Μαδρίτης ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην παροχῆς καὶ ναυπηγικῶν διανείών.

Μεγάλη Βρεταννία

Ο χρυσὸς τῆς φρεγάτας «Λούτινη»

Μίx ἀπόπειρα διακόσιων φόρτου χρυσοῦ ἀπὸ δυνισμένον πλοῖον, στηριζόμενή ἐπὶ ἐντελῶς νέας καὶ πρωτότυπου μεθόδου, σημειοῦται ἀπὸ τινος εἰς τὰ Ὀλλανδικὰ παράλια. Πρόκειται περὶ τοῦ ναυαγίου τῆς ιστορικῆς φρεγάτης τοῦ Βρεταννικοῦ Ι.Ν. «Lutine» ὃ ποιεὶ ἐνυθίσθη τὴν θηγὸν Ὁκτωβρίου 1790 ποσαράξεως ἐπὶ ἀμμώδους ὑφάλου μεταξὺ Vlieland καὶ Terschelling, τῶν Ὀλλανδικῶν ἀκτῶν, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνός ταξιδίου ἀπὸ Γιάρμουθ εἰς Ἀμβούργον, κατὰ τὸ δροῖον μετέφερε πολύτιμον φορτίον χρυσοῦ εἰς ράβδους καὶ νομίσματα. Κατόπιν τῆς διαπιστοθείσης διλικῆς ἀπωλεῖας τῆς φρεγάτης, οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λόδη κατέβαλον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν τὴν ἀξίαν τοῦ ακάρους καὶ τοῦ χρυσοφορτίου, κατώθωσαν δὲ δι' ἐπισήμου πράξιος τοῦ Βρεταννικοῦ κοινοβουλίου νὰ τοῖς ἀναγνωρίσθων κατηγημένα ἐπὶ τῆς ναυαγιαπερισίας τοῦ πλοίου δικαιωθατοῦνται.

Ἐκτοτε, πολλαὶ κατὰ καιρούς ἔλαδον χώραν ἀπόπειρει διακόσιων τοῦ χρυσοῦ, μερικαι δὲ ἐξ αὐτῶν ἀπέδησαν ἐπιτυχαῖς διὰ τῆς ἀνελκύσεως τριγμάτος τινος τοῦ χρυσοφορτίου. Κατὰ τὴν προκειμένην διμος προσπά-

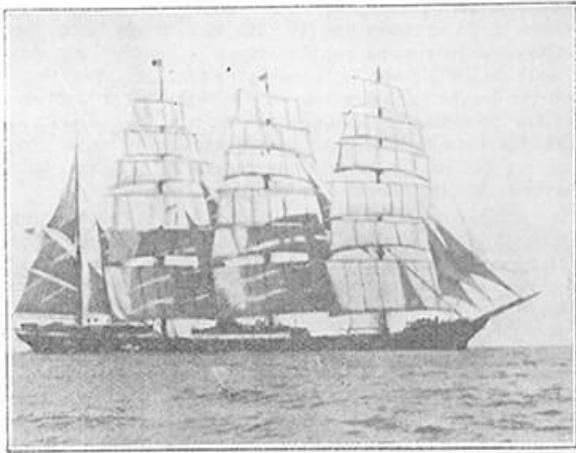
δίνανται: ἐλευθέρως νὰ ἐργασθοῦν οἱ ναυαγοσῶσται, δπως ἔκκαθαρίσουν τὸ ἐπὶ τοῦ ναυαγίου διαμέρισμα τοῦ θηγαυροῦ καὶ προσθοῦν εἰς τὴν διάσωσιν τῶν νομισμάτων καὶ τῶν πάθδων χρυσοῦ.

Τὸ πρόδηλημα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ναυαγοσωστικῆς ταύτης μεθόδου ἔγκειται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐπακριβῆ σήμανσιν τοῦ τριήματος τοῦ ναυαγίου, δπως εὑρίσκεται: τὸ θηγαυροφυλάκιον, διότι ἀποκείται ῥιψθῆ δικαιούχος θάλαμος, καθίσταται δύσκολος πλέον ἡ μετακίνησις του. Ἰστούθεται, διότι τὸ θηγαυροφυλάκιον εὑρίσκεται κατέωθεν τῆς ἀποθήκης τῶν πυρομαχικῶν τῆς φρεγάτας, διότι κατὰ τὴν 1857—δι, δτε διεσώθη τημῆται τοῦ θηγαυροῦ, εἴχην ἀναστρέθει χρυσοῦ καὶ ἀργυροῦ ράβδους κατότι ἐνα στρώμα σκωρίας καὶ λειψάνων τοῦ ναυαγίου. Εἰς τὴν ἰδίαν αὐτὴν θέσιν τῆς φρεγάτας ὑποτηρίζεται, διότι εὑρίσκονται δύο ἀκόμη ἐπιφάνειαι μὲ σκωρία, ἐκ τῶν δύοιν τῶν ἡ μία ἀποτελεῖται ἀπὸ τὰ σιδηρά τεμάχια τοῦ θηγαυροῦ καὶ ἡ ἔτερη ἀπὸ τὰ πυρομαχικά.

Ἐάν αἱ ὑποθέσεις αὗται εἰναι διάλυτοι, τότε δικαιούχος θάλαμος πρέπει νὰ θυμισθῇ κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ εὑρεθῇ ἐπὶ τῆς κορυφῆς τῆς θέσεως τοῦ διαμερίσματος τῶν πυρομαχικῶν. Κατὰ τὰς συνεχείασιν εἰσάται προπαρασκευαστικάς δοκιμᾶς ἐγένοντα ἀρκετοὶ δυνομετρήσεις καὶ ἐρευναὶ διὰ δυομετρικῶν μηχανημάτων μὲ ἀντάργκες, ἡλθον δὲ εἰς φῶς τεμάχια ἔλλοι, ἐνα χάλκινον καρφίον μὲ τὸ σῆμα τῆς φρεγάτας «Lutine» καὶ τημῆται σκωρίαν καὶ ὁστράκινων.

Τὰ ἐξ Αὐστραλίας ίστιοφόρα

Μετά τὸν κατάπλουν εἰς Κάρδιφ τοῦ Γερμανικοῦ τετραϊστίου ίστιοφόρου «Priwall» μὲ φορτίον 4800 τόννων σίτου, διανύσαντος τὴν ἀπόστασιν ἐντὸς 106 ἡμερῶν, ἐπηκολούθησεν ὁ κατάπλους εἰς Φάλκημον ἐπέριον ίστιοφόρου, τοῦ Φινλανδικοῦ «Archibald Russel». Τὸ σκάφος τοῦτο, κυβερνώμενον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου Ojst, προήλθετο ἐκ Walarroo, μέσω τοῦ ἀκρωτηρίου Χόρη καὶ συνεπλήρωσε τὸ ταξίδιόν του ἐντὸς 118 ἡμερῶν. Κατὰ τὸν πλοῦν του συνήντησεν εἰς τὸ ἀκρωτήριον Χόρη θαυμάσιον καιρόν, ἐνῷ τούναν-



Τὸ τετραϊστίον ίστιοφόρον «Priwall»

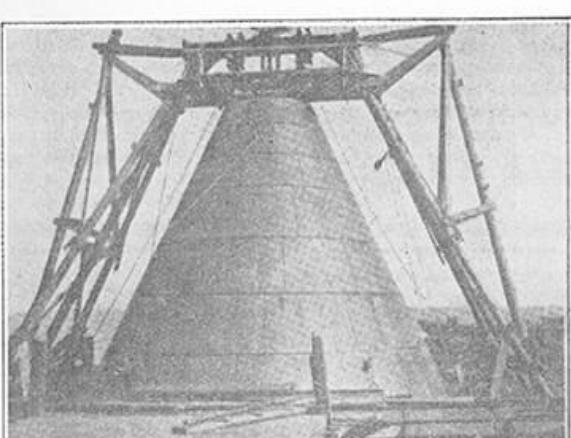
τίον, δταν παρέπλεε τὰς νήσους Φάλκλαντ ἀντιμετώπισε μίαν σφοδροτάτην τρικυμίαν, κατὰ τὸ διάστημα τῆς διποίας ἐθραύσθησαν πλεύστα ἐκ τῶν Ιστίων του, καὶ εἰς ναύτης ἀνηράγη ἐκ τοῦ καταστρώματός του, ἀλλ' ἔνα δεύτερον κῦμα τὸν ἐπανέφερεν ἐπὶ τοῦ πλοίου οῶν. Τὸ φαινόμενον, ἀρκετά περίεργον, δένει εἰνε ἐν τούτοις καὶ σπάνιον διὰ τοὺς θαλασσοπλοοῦντας. Διὰ τὴν ἐπιβράδυνσιν τῆς διαδρομῆς, ἐτούίσθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, διότι τὸ «Archibald Russel» ἐταξίδευεν ἐπὶ τρεῖς συνεχεῖς ἐβδομάδας ὑπὸ νηγεμίαν.

Παλαιστίνη

Τὰ πετρέλαια τοῦ Ἰράκ

Καὶ ἀλλοτε ἀνεγράφαμεν, διότι ἡ Ἀγγλικὴ ἑταῖρία, ἡτοις ἐκμεταλλεύεται τὰς πλουσίας πετρελαιοπηγάς τοῦ Ἰράκ, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς νὰ μειώσῃ τὰς μεγάλας αὐτῆς δαπάνας ἐκ τῆς πληρωμῶν διάρεων τέλων διελεύσεως τῶν φορτίων τῆς μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, καθώς καὶ διὰ ν' ἀποφύγῃ τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς ἀπὸ τὸν Περσικὸν κόλπον, ὑπολογίζομενα εἰς 1.000.000 λιρῶν ἐτησίως, προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ στρέψῃ τὰς φορτώσεις τῶν τάνκερς πρὸς τὴν Μεσόγειον, δι' ὃ καὶ ἡρχισε νὰ κατασκευάζῃ διοχετευτικὸν τῶν πετρελαίων σωλῆνα, ἀρχόμενον ἀπὸ τὰς πηγάδας καὶ καταλήγοντα εἰς τὰ Μικρασιατικά παράλια τῆς Μεσογείου.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ διότιον τούτου ἔργου θὰ ἀπαιτήσῃ χρονικὸν διάστημα τριῶν ἐτῶν μὲ δαπάνην 10.000.000 λιρῶν καὶ ἀπασχόλησην 10.000 ἐργατῶν. Ὁ διοχετευτικὸς σωλῆν ἀρχόμενος ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγάς τοῦ Ἰράκ μεταπέστη τὸν Εύφρατην ποταμὸν πόλεως Χαδίτα, ὅποθεν θὰ διακλαδοῦται εἰς δύο βραχίονας, ἐν τῶν δύοιν τῶν λιμένων δὲ εἰς προχωρῶν πρὸς Νότον θὰ καταλήγῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Χαΐφφας ἐν Παλαιστίνῃ, ἐνῷ δὲ ἔτερος, διευθυνόμενος Βορειοδυτικῶς θὰ τερματίζεται εἰς τὸν Συριακὸν λιμένα τῆς Τριπόλεως.



Ο ναυαγοσωστικὸς κῶνος

Οἰκεῖον οἱ ναυαγοσῶσται: ἐργάζονται ἐπὶ νέας ἐντελῶς βάσεως. Κατεσκεύασκαν ἔνα κωνικὸν θάλαμον ἔχοντα εἰς τὴν βάσιν διάμετρον 12 μέτρων καὶ εἰς τὴν κορυφὴν τριῶν μέτρων καὶ ὑψοῦ 9 μέτρων, ἀνοικτὸν δὲ ἐξ ἀμφοτερῶν τῶν ἄκρων του. Ὁ κωνικός αὐτὸς θάλαμος θὰ βυθισθῇ εἰς τὴν θέσιν τῆς φρεγάτας, εἰς τὴν διάφανες τῆς πετρελαίου πλευράς, εἶναι δέ τοις διάμετρος τριῶν μέτρων καὶ ὑψοῦ 14. Ἡ ἀνοικτὴ βάσις τοῦ κώνου θὰ εἰσχωρήσῃ ἐπτάριον μέτρων καὶ θὰ καταστήσῃ τὸν θάλαμον διάστασηγή, μετ' ὃ θὰ ἀντληθοῦν τὰ διδατα καὶ ἡ ἡμέρας ἐπτάριον δεκαώρου, δπότε ἀκόντιον θὰ παρουσιάσῃ μίαν ἐπιφάνειαν 110 τετραγωνικῶν μέτρων, ἐντὸς τῆς διποίας θα

Εις τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ κολοσσαίου αὐτοῦ ἔργου παρουσιάζει μεγάλας δυσχερείας ἡ μεταφορά, διὰ μέσου τῶν ἑκτεταμένων ἐρήμων, τοῦ ὄλικοῦ, τῶν τροφίμων καὶ τοῦ ὅδατος τῶν ἐργατικῶν συνεργειῶν. Ἡ στρατολόγησις ἐργατῶν εἰναιε εὔκολος, ίδιως ἀπὸ τὴν Παλαιστίνην, δησοὶ οἱ ιθαγενεῖς, πενδόμενοι λόγῳ τῶν κακῶν ἐσοδειῶν, εὐχαριστώς προσφέρονται διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν τὸν ἄρτον τῶν. "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἡμεροίσιν πρόδοσον τῆς σωληνώσεως, ἀναφέρεται ἡ κάλυψις ἀποτάσσεως 2.500 ἑως 3.000 μέτρων μῆκους. Κάθε ἐργατικό συγκρότημα ἀπαρτίζεται ἀπὸ ἑξ συνεργεία, ἔκαστον τῶν ὁποίων προορίζεται δι' ὠρισμένην κατηγορίαν ἐργασίας. Οὕτω, τὸ πρῶτον συνεργεῖον ἐνεργεῖ τὴν ἐκοκαφήν τῆς τάφρου, τὸ δεύτερον καταβιβάζει εἰς αὐτὸν τὸν σωλήνας, τὸ τρίτον τοὺς συναρμολογεῖ, τὸ τέταρτον προβάίνει εἰς τὴν συγκόλλησιν, τὸ πέμπτον τὸν κατασκευάζει περίβλημα τῶν σωλήνων καὶ τὸ ἔκτον, δταν δὴ αὐτὴ ἡ ἐργασία περατωθῆ, καλύπτει διὰ χώματος τὴν τάφρον.

Λόγῳ διαφορᾶς τοῦ ὑψοῦς τοῦ ἑδάφους (εἰς τὴν ἔρημον Λαβά τὸ ἑδάφος εὐρίσκεται εἰς ὕψος 600 μέτρων ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης, ἐνῷ εἰς τὴν κοιλάδα τοῦ Ἰορδάνου καταπίπτει μέχρι 200 μέτρων) ἰδρύθησαν 12 ἀντλιοστάσια, δυνάμενα νὰ ἔξακοντίζουν τὸ πετρέλαιον διὰ μέσου τῶν σωλήνων μὲ ταχύτητα 3 ἔως 4 χιλιομέτρων τὴν δραν. Τὰ ἀντλιοστάσια ταῦτα ἔχουν τὴν ἐμφάνισιν ἀληθινῶν φρουρίων, ἔξασφαλίζουν δὲ τὰ ἐντὸς αὐτῶν προσωπικά κατὰ πάσης ἐνδεχομένης ἐπιδρομῆς τῶν ληστρικῶν φυλῶν τῆς ἔρημου.

Πολωνία

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος Γδύνια

Ἡ ἀξιοσημείωτος πρόδοσος καὶ ἡ ἐκ ταῦτης σημασία, ηὗταις ἥρχισεν ἀποδιδούσην εἰς τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας, δὲν ἀποσχεῖται μόνον τὸν γειτονικὸν πρός αὐτὴν λιμένα τὸν Δάντογκ, οὐτινος ἡ Γερουσία δὲν ἔπαινες διαμαρτυρούμενη διὰ τὴν προστομούμενην ὑπὸ τῆς Πολωνίκης συγκέντρων εἰς τὸν λιμέναν αὐτῆς λιμένα τῆς ιδίας της κινήσωσι, ἀλλ' ἥρχιζε: ηδην νὰ ἀνησυχῇ καὶ τὰς διοικήσεις τῶν λιμένων τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Ἀμβούργου.

Ἡ Πολωνίκη, πράγματι, δὲν ἀντιμετωπίζει μόνον τὴν ἀνάγκην τῆς δημιουργίας ἐνὸς καυχόρως Πολωνικοῦ λιμενικοῦ συγκρετήματος διὰ τὰς ἀνάγκας της, ἀλλ' ἐπακτείνει διαφέροντας τὰς προσποθείς της, δημιουργήσασαν τὴν πολυτελεῖαν κέντρων τῆς Βορειοπεριφέρειας τῆς Εὐρώπης. Ἡ τελευταία ἀπόφασις τῆς διὰ τὴν κατασκευὴν εἰδικῶν ἀποθηκῶν τοῦ βάμβακος καὶ τὰς ἔμφρουσισμένας μειωμένας οἰδηροδρυμικὰ τιμολόγια διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ προϊόντος τούτου εἰς τὴν κεντοικήν Εύρωπην, ἀποδεικνύουσαν τὰς Πολωνικάς τάσεις, διότι διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν ἡ **Gdynia** τίσνεται ἡ ουποκαταστήσι τῆς Βρέμηνος εἰς τὴν διαμετακομίσιν τοῦ βάμβακος πρὸς τὴν κεντρικήν ἀγορὰν τῆς Εὐρώπης, ιδίᾳ δὲ πρὸς τὴν Τσεχοσλοβακίαν.

Τὰ Ἑμπορικά Ἐπιμελητήρια τοῦ "Ἀμβούργου" καὶ τῆς Βρέμης εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν Πολωνικῶν τούτων ἐνεργεῖσιν ἐπέτυχον παρὰ τῆς διοικήσεως τῶν Γερμανικῶν οἰδηροδρύμων τὴν ἐφαρμογὴν νέου μειωμένου τιμολογίου κομίστρων, προκατέμενοι περὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ βάμβακος εἰς τὸ "Εσωτερικό". Ὁ ἀνταγωνισμὸς δημιουργεῖται νὰ σταματήσῃ σῶς ἐδῶ, διότι εἰναιε γνωστὸν ἡδην, διότι ἡ Πολωνίκη ὑποδέλλεται εἰς κολοσσαίκης θυ-σίας χάριν τοῦ ἔθνικον τῆς λιμένος.

Ρουμανία

Ἔδρυσις νέας γραμμῆς

Ἡ διεύθυνσις τῆς «Ρουμανικῆς Ἀτμοπλοΐας», ἔδρυσε ηδην νέαν γραμμὴν πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον, ηὗταις ἀρχομένην ἡ Γαλαξίου καὶ Κωνσταντζῆς θὰ καταλήγῃ εἰς Βαρκελώνην τῆς Ισπανίας μὲ διαιρέσους προσεγγίσιας εἰς Βάρναν, Κων.) πολιν., Πειραιῶ, Μάλταν, Νεάπολιν, Γένοβαν καὶ Μασσαλίαν. Κατὰ τὴν ἑδην Ἰσπανίας εἰς Γαλάτα: ἐπιστρέφοντας τὸν τὰ σκάφη θὰ προσεγγίσουν εἰς Ἀλγέριον, Μεσόγειαν, Κατάνην, Πειραιῶ, Κων.) πολιν., Βάρναν καὶ Κωνσταντζῆαν. Τὴν νέαν ταῦτην γραμμὴν θὰ ἔξυπηρτήσουν τὰ νεαγορούσθντα ἡ Γερμανίας μικτά Ρουμανικά λάδηνες **"Alba Julia"**, **"Suceava"** καὶ **"Peles"** χωρητικότητος 7.000 τόνων, διεισθόντα δὲ καὶ ἀρκετά διαιρέσιματα δι' ἐπιδάτας.

Ἡ πρώτη ἡ Γαλαξίου ἀναχώρησες ὥρισθη διὰ σήμαρον Ιην "Ιουνίου μὲ τὸ λάδηνες **"Alba Julia"**, ἡ δευτέρα τὴν 25ην "Ιουνίου, ἡ τρίτη τὴν 19ην "Ιουλίου καὶ οὐτω καθ' ἑξῆς ἀνὰ 25 ἡμέρας. Ἡ δλῆ διαδρομὴ ἀπὸ τοῦ ἀ-

πόλου ἐκ Γαλαξίου μέχρι τοῦ ἐπανάπλου εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα θὰ συμπληρωται εἰναιε 32 ἡμέρων.

Σοβιετική Ρωσία

Ἡ μετά τῆς Ἰταλίας συμφωνία

Ἄνεκοινώθη ἐπισήμως ἡ Μόσχας, δτι ὑπεγράφη ἡ μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Σοβιέτη συμφωνία, διὰ τῆς ὁποίας καθιεροῦνται δι' ἄμφοτέρας τὰς Χώρας οἱ πλέον εύνοικώτεροι, ἀπὸ Τελωνειακῆς ἀπόφεως, δροι. Συγχρόνως ὑπεγράφη καὶ συμφωνητικόν, διὰ τοῦ διποίου αὐξάνονται αἱ Ρωσοί παραγγελίαι βιομηχανικῶν προϊόντων εἰς τὰ Ἰταλικά ἐργοστάσια, κατ' ἄξιαν 200 εἰσότι ἑκατομμύριών λιρεττῶν, μὲ πληρωμήν κατὰ δόσεις καὶ ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως.

Αἱ αὐταὶ πληροφορίαι προσθέτουν, δτι ἀπὸ τὰς πρὸ τῆς συμφωνίας ταύτης δοθείσας εἰς Ἰταλίαν Σοβιετικάς παραγγελίας, ἀπομένει εἰσότι πρὸς συμπλήρωσιν ὑπόλοιπον ἀξίας 100 ἑκατομ. λιρεττῶν. Αἱ Ρωσοί παραγγελίαι συνίστανται κυρίως ἀπὸ τροχαίον οἰδηροδρομικὸν ὄλικόν, τημῆμα δὲ τῶν πληρωμῶν γίνεται ἐπ' ἀνταλλαγὴ Ρωσοικῶν προϊόντων καὶ ιδίᾳ πετρελαίων καὶ ξυλείας. Σημειωτέον, δτι αἱ μεταφοραὶ ἐπιφυλάσσονται ὑπὲρ τῶν Ἰταλικῶν σκαφῶν, η κίνησις τῶν ὁποίων εἰς τοὺς Ρωσοικούς λιμένας προβλέπεται, δτι θὰ αὐξήθῃ.

Ἡ ἔνωσις Βαλτικῆς καὶ τοῦ Δνείπερ

Ὑπὸ τοῦ διευθύνοντος τὰς ἐργασίας τῆς κατασκευῆς διώρυγος ἔνούσης τὴν Βαλτικήν Θάλασσαν μὲ τὸν ποταμὸν Δνείπερ, ἐδόθησαν εἰς τὸν Σοβιετικὸν τύπον αἱ ἀκόλουθοι ἐνδιαφέρουσαι πληροφορίαι. Τὸ φράγμα τοῦ Δνείπερ εἰναιε τὸ μέγιστον ἐξ δῶν κατεσκευασθόμαν μέχρι σημερινον εἰς τὴν Ρωσίαν, διαφέρει δὲ τῶν ἀλλών, διότι χωρίζεται εἰς τρεῖς λεκάνες, ἔκαστη τῶν ὁποίων ἔχει μήκος 120 μέτρων καὶ πλάτος 12.

Τὰ θεμέλια του ἐτέθησαν τὴν "Ανοιξιν τοῦ 1927, η δὲ κατασκευή του ἐστορίχθη εἰς ὅλα τὰ νεώτερα τεχνικά δεδομένα. Αἴπαντες οἱ μηχανισμοὶ τῆς λειτουργίας του ἔξαρτωνται ἀπὸ μίαν κεντρικήν διεύθυνσιν, διά δὲ τὴν ἀποπεράτων τοῦ διου ἔργου ανεοκάφη πετρώδεις ἑδάφος 600 κυβικῶν μέτρων ἀπὸ ήλεκτροκίνητα κλπ., μηχανήματα καὶ ἔξαρτηματα ζυγίζοντα συνολικὸν βάρος 400 τόνων.

Τονίζεται, δτι κατὰ τὸ τέλος τῆς δευτέρας περιόδου τοῦ πενταετοῦ σχεδίου θὰ είναι δυνατόν νὰ μεταβιβάσωνται διὰ τῆς νέας ταύτης πλωτῆς διόδου τῆς Σοβιετικῆς ἐνδοχώρας 2.000.000 τόνων διαφόρων προϊόντων, ἔναν δὲ τὸ φράγμα συνεπληρούμενο καταλαλήλως δι' ἐκβαθύσεως τῆς κοίτης τοῦ κάτω καὶ ἄνω ροῦ τοῦ Δνείπερου, τότε δη ποταμὸς οὗτος θὰ καθίστατο ἐξ διοκλήρου πλωτός, δπότε καὶ θ' ἀπετέλει μίαν κολοσσαίαν διώρυγα ἔνουσθαν τὴν Βαλτικήν μὲ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Τουρκία

Τὸ μονοπώλιον τῶν ναυαγιαιρεσιῶν

Κατὰ τὰς ἑδην Ἀγκύρας πληροφορίας, εὐθὺς μετά τὴν ἔγκρισιν ὑπὸ τοῦ διουργούκου συμβουλίου τοῦ Καταστατικοῦ τῆς νέας Τουρκικῆς ναυαγιαιρεσιῶν ἑταίριας καὶ τὸν δια Προεδρικοῦ Δικαίου της κύρωσιν του, ἥρχισεν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νέου Νόμου περὶ μονοπώλιος τῶν ναυαγιαιρεσιῶν την άφαρματικῶν τόπων Αδηδ, μὲ δικαιώματα τοῦ κανονεύοντος πλοίου νὰ προτιμῇ δικαιητήσιαν Λογδίνην ή Κων.) πόλεων.

Αἱ θαλάσσαι περιοχαὶ, αἵτινες δρίζουν τὰ δρια τοῦ μονοπώλου τῶν ναυαγιαιρεσιῶν, εἰναιε αἱ ἀκόλουθοι: **ΒΟΣΦΟΡΟΣ**: Πρὸς Βορρᾶν Ἀπό Κίλια ("Ασιατική ἀκτή") μέχρι Καραμπουσοῦν (Εὐρωπαϊκή ἀκτή) ἑντὸς τῶν Τουρκικῶν χωρικῶν διάτων. Πρὸς Νότον: **ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΑ**: Ηλευθή Μαρμαρά: "Από τὸν φάρον τῆς Χώρας (Εὐρωπαϊκή ἀκτή) μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Καραμπιγά ("Ασιατική ἀκτή"). Πλευρά Αιγαίου: "Από τὸν κόλπον Σούδας (χερσόνησος Καλλιπόλεως) μέχρι τοῦ ἀκρωτηρίου Μπαλτά εἰς τὴν είσοδον τοῦ κόλπου Αδραμπού (ἔναντι Μυτιλήνης) συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν νήσων "Ιμβρου, Τενέδου καὶ Μαυριδῶν.

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη **'Αγγλικῶν καὶ Ρωσοικῶν γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων.**
'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων "FLOTSKY,,

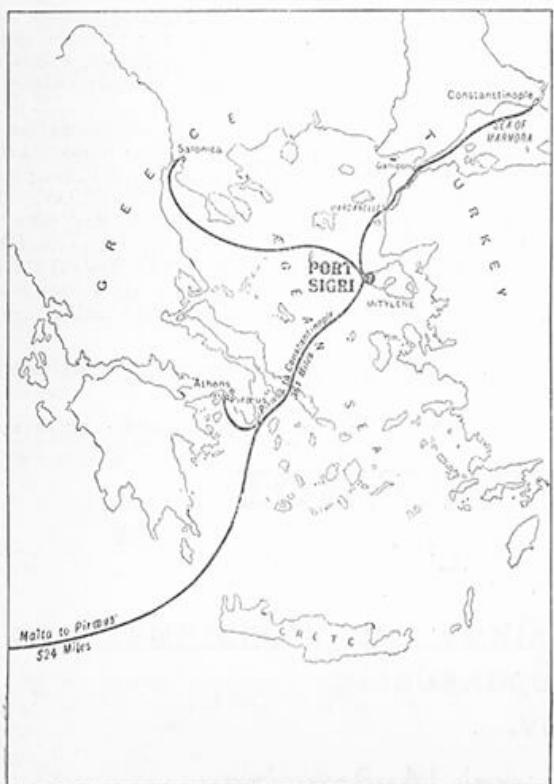
ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας
ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ



ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

TOMEPHY—PIRAEUS

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ.
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ | ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ. 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 | ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Πώλησις φορτηγού είς Τούρκους

Τό φορτηγόν «Μαρία Ρ. Συλλά» (εκ «Οθων Σταθάτος») τ. γκρές 3254 και ναυπηγήσεως 1902, έπωλήθη ἀπό τὸν κ. Μ. Καρράνη τὸν Hantai Zade Karak Tayar (60 σφ.) και εἰς τὸν «Οθωνανὸν υπῆκοον κ. Δημ. Α. Δημητριάδην (40 σφ.) ἀντὶ τιμῆς 3.000 λιρῶν. Τό σκάφος παρεδόθη εἰς τὸν νέον αγοραστή του εἰς Πειραιά, ύψιστον δὲ Τουρκικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Burhaniye».

Παναμαϊκὸν πρὸς διάλυσιν

Τό ὅπο Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν «Φοργία» (εκ «Αλκυόνη») τὸν κ. Μ. Ολιδίε, τόνων γκρές 3395, φορτίου 5400 τ. και ναυπηγήσεως 1900 μὲ σερβῖον τοῦ 1930, έπωλήθη εἰς Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 2.900 λιρῶν και ὅπο τὸν δρονὸν νὰ παραδοθῇ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας. Η τιμὴ τῆς πωλήσεως του ἀναλογεῖ πρὸς σελ. 17) κατὰ τὸν γκρές. Τό ἐν λόγῳ σκάφος εἶχε πωλήθη τὸν Μάρτιον τοῦ 1928 ἀντὶ 8250 λιρῶν, εἴτε τὸν Αὔγουστον τοῦ 1928 κατόπιν ριζικῆς ἐπισκευῆς ἀντὶ 10.250 λιρῶν και τὸν Ιανουαρίου τοῦ ἔτους ἀντὶ 8750 λιρῶν.

Παραλαβὴν νεοαγορασθέντων

Εἰς Μάντζεστερ παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν παρὰ τὸν κ. κ. Βεργωτῆ και Μπεκατώρου Αγγλικὸν φορτηγόν «Manchester Civilian» 8014 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1913, ύψιστον δὲ τὴν Ελληνικὴν σημαίαν μετωνόμασθη «Τάσσα».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθέν παρὰ τὸν κ. Σπ. Παρακυθώτη και Σικ «Αγγλικὸν φορτηγόν «New Georgia» 10.650 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, παραληφθὲν εἰς Dartmouth ἐτέθη ὅπο τὴν Κυανόλευκον, ὄνοματόν «Πηνελόπη».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθέν παρὰ τὸν κ. κ. οἰδὲν Έπαρι. Ερπετίκου Αγγλικὸν φορτηγόν «Bellview» 8286 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1922, μὲ σερβῖον Νο 2 τοῦ 1930. Τό σκάφος τούτο ὑφασμένον εἰς Φάλμουρ τὴν Ελληνικὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «Ολγα Επ. Ευπετρίου».

Τὸ Αγγλικὸν φορτηγόν «Rocio» τ. γκρές 3726 και ναυπηγήσεως 1915 ἀγορασθὲν, ὡς γνωστὸν, παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκούνη διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Νικολάου, παρελήφθη εἰς Νιούκαστλ, μετωνομάσθη «Ιουλία Νικολάου».

Νέα Ελληνικὴ γραμμὴ

Τὸ τῆς ἑταῖρικῆς τοῦ κ. Μαρή Εμπειρίκου, πλὴν τῆς διὰ φορτηγῶν λέπινεργῶν ἐξουπερτουσμένης τακτικῆς γραμμῆς «Αμερικής—Αμέρικης—Πειραιῶν—Θεσσαλίης—Κων.—Πόλεων—Δυονάδων», ιδρύθη και ζευτέρης γραμμὴ τὸν Βερετογειτονικὸν λιμένων «Αμερικής και Αμέρικης δι' Αλεξανδρείαν—Βηρυττόν—Αλεξανδρέαταν και Τρίπολιν (Συρίας)». Η γραμμὴ αὕτη είναι 150ήμερος. Αἱ ἀπό Αμέρικης ἀναχωρήσεις ηρχίσουν τὴν 25ην Μαΐου μὲ τὸ ἀρ. «Μαλιακός», οἱ δὲ προσεχεῖς ὥρισμον μὲ τὰ ἀρ. «Αλκωνικός» 10 Ιουνίου και «Εύδοκός» 25 Ιουνίου.

“Ιδρυσις ναυτικῆς ἑταιρίας

Μὲ ζῆρων τὸ Λονδίνον και ὅπο τὴν ἐπωνυμίαν «George Nicolaou, Ltd» ιδρύθη νέα ναυτικὴ ἑταιρία, μὲ κατατεθιμένα κεφάλαια 5.000 λι-σῶν. Η ἑταιρία αὕτη θα ἀσχολήσται μὲ παντὸς εἰδῶς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἀγοραπωλητικὰς πλοίων, ναυλώσεις, ἀθρακεύσεις, πρακτορειακὰς ἐργασίας καλ. Διευθυνταὶ ταύτης ὥρισθησαν οἱ κ. κ. Νικ. Γ. Νικολάου και Εβρ. Ι. Γιανναγᾶς.

Πωλήσεις ἀτμοπλοίων πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀργοῦν εἰς Σόρον ἀπό τὴν 20ην Μαΐου φορτηγόν «Δημ. Ν. Βούλγαρης» τ. γκρές 3975 και ναυπηγήσεως 1902, έπωλήθη παρὰ τὸν Ν.Δ. Βούλ-

γαρη τοῦ Ιταλικὸν ἐργοστάσιον πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 2950 λιρῶν. Τό σκάφος θὰ παραδοθῇ εἰς ἓνα λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας ἀντὶ τιμῆς 100 λιρῶν μηνὸς Ιουνίου, εἰς δὲ τὴν τιμὴν τῆς πωλήσεως τοῦ περιλαμβάνονται καὶ οἱ ὑπάρχοντες ἐπὶ τὸ σκάφους 130 περίπου τόνοι γκαταναλώσιμων.

—Ἐπίσης ἐπωλήθη εἰς Ιταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 3.000 λιρῶν περίπου τὸ ἀρ. «Εβη» (εκ «Νικόλαος Α.») τοῦ κ. Ν. Γ. Λιθανοῦ, τ. γκρές 3652, φορτίου 6080 τ. και ναυπηγήσεως 1901. Θὰ παραδοθῇ εἰς ἓνα λι-μένα τῆς Ιταλίας.

—Τὸ σκάφος διάλυσιν ἐπωλήθη ἀκόμη και τὸ φορτηγόν «Εὐγενία Μ. Γουλανδρή» τ. γκρές 8276, φορτίου 5210 τ. και ναυπηγήσεως 1903, μὲ σερβῖον Νο 3 τοῦ 1930. Τό σκάφος τοῦτο ἀνήκει εἰς τὸν κ. κ. Β. και Ι. Κουτσούκον, ἡ τιμὴ τῆς πωλήσεως τοῦ είναι 2500 λιρῶν, θὰ παραδοθῇ δὲ εἰς τὴν Δυτ. Ιταλίαν.

Καταδίκαιοι Ελλήνων ναυτικῶν

· Ή Αμέρικης μὲς πληροφοροῦν, διὰ τὸ Πλημμυρειοδικεῖον τῆς πόλεως ταύτης κατεδίκασε τὸν ναυτεργάτην Ἀδραμίδην εἰς φυλάκισιν 2 ἑταῖν, ὡς πρωτούργον τῆς κατὰ τὸ παρελθόντα Οκτώβριον ἐπιθέσως ἐναντίον τοῦ Ἀμέρικης Ελληνικοῦ προσενείσιου. Τὸν λοιπὸν κατηγορούμενῶν διετά-χθη ἡ συνέχιστη τῆς προσφύλακτος. Επίσης διετάχθη ἡ ἀνάκρισις πάντων τῶν τοχέων αὐληγρεύσιμένων ἐκ τῶν φυγοδικούντων δραστῶν τῆς ἐπιθέσεως. Ο καταδίκασθείσης Ἀδραμίδης ἐφεσίθαλε τὴν ἀπόφασιν, τὸ Εφετεῖον δημοσίευσε τὸν Βρυξελλῶν ἀντὶ νὰ μετριάσῃ ἐπιλακούσας τὴν ποινὴν τοῦ εἰς 4 ἑταῖ.

Τὸ ἀρ. «Ιριγένεια»

· Ιδρύθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἑταιρία ὅπο τὴν ἐπωνυμίαν «Fenton Steamship Company, Ltd», μὲ κατατεθιμένα κεφάλαια 6.000 λιρῶν και μὲ διευθυντὰς τοὺς κ. κ. George E. Kite και Reginald T. Slinn. Η Αγγλικὴ αὕτη ἑταιρία ἔγραψε τὸ ταχυδρομικόν ἀρ. «Ιριγένεια» τὸ διπλον, μετὰ τὸ ἀρ. «Ασπασία», κατεκυρώθη ἐπ' ὄνταρτι τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, κατὰ τὴν πρὸ παροῦ διεξαγόμενην εἰς Πειραιᾶ πλειστοτάτην δημοπρασίαν. Τὸ ἀρ. «Ιριγένεια», μετονομασθὲν «Cairo City», ἔγκαινεται κατ' αὐτὰς τακτικὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Αλεξανδρείας.

Παραλαβὴν ἐπιβατικοῦ ἀτμοπλοίου

· Τὸ ἀγορασθέν παρὰ τὸν κ. Ν. Κατερραμάθου και Σικ «Αγγλικὸν ἐπιβατικὸν ἀτμοπλόοις» «Coliman» τόνων γκρές 1393 και ναυπηγήσεως 1917, παραληφθὲν εἰς Σκουδιάπολον ὑψώσεις τὴν Ελληνικὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Ακρόπολις» και ἀποπλέει ἐντὸς τῶν ήμερων διὰ Πειραιᾶ.

Άγοραπλοίσιαι πλοίων

· Τὰ ἀτμόπλοια τοῦ «Αμφιάλη» τ. γκρές 311 και ναυπηγήσεως 1918 και «Κορυδαλλός» τ. γκρές 320 και ναυπηγήσεως 1918, έπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς κ. κ. Δ. και Ι. Κολύμβαν εἰς τὸν κ. Κ. Κυριακίδην ἀντὶ 700.000 δραχμῶν.

—Τὸ ἀρ. «Αγιος Σπυρίδων» τ. γκρές 184, έπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Κ. Κυριακόπουλον εἰς τὸν κ. Φ. Λεσσόνην ἀντὶ 620.000 δρ.

—Ἐπίσης τὸ 90 σφ. τοῦ ἀρ. «Κρήτη» τ. γκρές 374, τῶν Ιαν., Αλι-φαργάκη και Γ. Λαμπρινό, ὑγραράσθησαν, ἐν δημοπρασίᾳ, παρὰ τὸν κ. Αθ. Γεωργακάνη τοῦ 121.300 δρ.

Μεταγραφαι ποδὸς νηολόγησιν

· Μετεγράφησαν ἐν Λονδίνῳ εἰς τὴν νηολόγια: Σύρου, τὸ ἀρ. «Ακτή» (εκ «Fanteen») τ. γκρές 5663 (τοῦ 1920) τῆς ἑταιρίας «Κάσσος». Αν-δρεων, τὸ ἀρ. «Αγία Θαλασσινή» (εκ «Montague Seed») τ. γκρές 3809 (τοῦ 1911) τοῦ κ. Λ. Γ. Κεράνη. Καὶ Χίου, τὸ ἀρ. «Τέλλνυ» (εκ «Glanbrydan») τ. γκρές 1859 (τοῦ 1912) τοῦ κ. Γ. Ι. Αιθανού.

Σερβεῖον και ἐπισκεναῖ

· Εἰς τὸ ὅπο τὸ άριθ. 22 συμπληρωματικὸν ταῦχος τοῦ «Λέσβ. Ρέτιοςτερ», ἀναφέρεται, διὰ τὸ 12ης Απριλίου μέχρι 4ης Μαΐου ἐξετάλεσσαν σερβῖον τὰ φορτηγά: «Αγιος Βλάσιος» εἰς Πειραιᾶ, «Εὐγενία Χανδρή» (Παναμαϊκόν) εἰς Ρόττερνταμ, «Μαΐρη Δευτεραίου» και «Πήγασος» εἰς Πειραιᾶ, «Πολύμνια» εἰς Βεντίνα και «Ρόσος» εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

—Κατὰ τὸ αὐτὸς διάστημα ἐξετάλεσσαν μερικὴν ἐπιθεργησιν και ἐπι-σκευάς τὰ ἀρ.: «Αρτεμίς Πήγα», «Βεργίνα Σ.», «Καλουδώ», «Αλκωνίκη», «Νικ. Γ. Κουλουκουνῆς» και «Φωναράτης».

—Ἐπίσης και ἀναφέρεται τὸ «Λέσβ. Αιστ.», ἐξετάλεσσαν κατὰ τὸ δέ. 150ήμερον τοῦ Μαΐου ἐπισκευάς ἐν Αγγλίᾳ τὰ ἀρ. «Αντ. Σταθάτος» εἰς Μπάρρου, «Βαλλιάνος» εἰς Νιούπορτ και «Ιλισσός» εἰς Κάρδιφ.

BUGSIER,

REDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG · DANZIG · NEUFAHRWASSER

TOWAGE-SALVAGE

AGENT IN GREECE: PANOS D. SARANDIS
SPYRAKI BUILDING-PHONE 40337-TEL. ADR.—PIRAEUS

Νέαι άγοραι φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησκεν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον τὰ ἀκόλουθα φορτηγὴ σκάφη:

«Bellview» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. νίδων Ἐπαρ. Ἐμπειρίου, ἀντὶ τιμῆς 13.000 λιρῶν καὶ ὅταν νηολογῆθῇ εἰς Ἀνδρον. Εἶναι τόννων γκρός 4677, νέτ 2794 τ. καὶ φορτίου 8286 τόννων, ἔχει παρὰ τῷ Λόδῳ κλάσιν 100 A1 καὶ ἐναυπηγήθη τὸ 1922 εἰς τὰ ἐν South Shields ναυπηγεῖς τὸν κ. κ. «G. Readhead & Sons», μὲ μηχανὰς τῶν ιδίων, ἔχει δὲ σερβέϋ No 2 τοῦ 1930.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ-νέκει», χρησιμοποιεῖ ἔρμα ὄδατος 2315 τόννων, ἔχει διαστάσεις μήκους 400.3 ποδῶν, πλάτους 52.1 καὶ διαγωνίου βάθους 25.9 ποδῶν καὶ ἐμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 455 ὄνομ. ἵππων, εἰναι τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27'', 44'' καὶ 73'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 48'' ἵντων, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

«Corcliffe» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Θ. Ἐπιφανειάδη καὶ παραλαμβάνεται κατὰ αὐτὰς ἐν Ἀγγλίᾳ. Ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ δὲν ἀνεκοινώθη. Εἶναι σκάφος 1968 τ. γκρός, 1118 τ. νέτ, μὲ ἐμφορτον βύθισμα 18.8' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόδῳ κλάσιν 100 A1, ἐναυπηγήθη δὲ τὸν Ιούλιον τοῦ 1912 εἰς Γλασκώβην καὶ ἔχει σερβέϋ No 1 τοῦ 1929.

Ἐχει διαστάσεις μήκους 276 ποδῶν, πλάτους 40.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 18.4, φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει πρόστευσην μήκους 28 ποδῶν, μεσόστεγον 58 καὶ ἐπίστεγον 106 ποδῶν. «Ερμα ὄδατος χρησιμοποιεῖ 735 τ., αἱ δὲ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 227 ὄνομ. ἵππων εἰναι τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 20'', 33'', 56'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 36 ἵντσαν.

Φέρει δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 100 λιβρῶν, εἰναι δὲ σκάφος κατάλληλον διὰ φορτία γαυμανθράκων καὶ ἔυλειας.

«Modesta» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν Ελλήνων ἀντὶ 6450 λιρῶν καὶ ὅταν παραληφθῇ, κατόπιν πλήρους ἐπιθεωρήσεως, εἰς Ρόττερνταμ, δους ἀργεῖ ἀπὸ τῆς 9ης Απριλίου τὸ. ἔ. Εἶναι τ. γκρός 3858, νέτ 2409 καὶ φορτίου 6250 τ., διαθέτει χῶρον διὰ φορτία εἰς χῦμα 336.000 κ. π., διὰ δέματα 314.000 κ. π. καὶ διὰ μπῶνερς 13.500 κ. π., ἐναυπηγήθη δὲ εἰς Σούντερλαντ τὸ 1917 καὶ ἔχει ἐμφορτον βύθισμα 21.6' π.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 346.5 ποδῶν, πλάτους 50.8 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 23.5' ποδῶν, μὲ πρόστευσην μήκους 34 ποδῶν, μεσόστεγον 100 καὶ ἐπίστεγον 29 π. «Ερμα ὄδατος χρησιμοποιεῖ 1005 τ. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 319 ὄνομ. ἵππων, εἰναι τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 24 1/2'', 40 1/2'', 67'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45'' ἵντων, φέρει δὲ δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν, πιέσεως 90 λιβρῶν.

«Oakfield» Ἀγγλικόν ἡγοράσθη παρὰ τὸν Ελλήνων, μέσω τοῦ γραφείου Richardson, ἀντὶ 5500 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν ὡς ἔστι καὶ εὔρισκεται εἰς τὴν Αμβέρσαν, δους ἀργεῖ ἀπὸ 23ης Σεπτεμβρίου 1931. Εἶναι τ. γκρός 3646, νέτ 2289 τ., φορτίου 6600 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 22.1 ποδῶν, ἐναυπηγήθη δὲ εἰς Οὐέστ Χάρτλεπον τὸ 1912 (Μάρτιον). Χῶρον διὰ φορτία εἰς χῦμα διαθέτει 380.000 κ. π., διὰ δέματα 355.000 καὶ διὰ μπῶνερς 14.625 κ. π. «Ερμα ὄδατος χρησιμοποιεῖ 1078 τόνους.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ «λόγκη-μπρίτζ», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 360 ποδῶν, πλάτους 51 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 22.7 π., μὲ πρόστευσην 25 π., μεσόστεγον 221 καὶ ἐπίστεγον 36 π. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 317 ὄνομ. ἵππων, εἰναι τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 25'', 40 1/2'', 67 καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45 ἵντσαν, φέρει δὲ δύο λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τέτρα. ἵντσαν.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANCELLUSI, TEL. AVENUE 4098

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Αγοραπωλησίαι πλοίων

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου, ὁ πρόεδρος τοῦ Board of Trade, λόρδος Runciman, ἀπαντῶν εἰς ἐπερωτήσην τοῦ βουλευτοῦ D. Kirkwood, ἐὰν μελετᾶται ἡ λῆψις μέτρων πρὸς ματίσσων τῶν πολιτειῶν παλαιοτέρας ἡ λίκιας Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς Ἐλληνας καὶ τυνον ἄλλον ἐθνικήτων πλοιοπτήτας, πρὸς περιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν καὶ ἐπὶ βλάψῃ τῶν Ἀγγλικῶν συμφερόντων, λόγῳ τοῦ ἀσκούμενον ἀνταγωνισμοῦ, ἐδήλωσεν, ὅτι μέχρι τοῦ 1924 ἀπῆτετο εἰδικὴ ἀδεια διὰ τὴν πόλην Ἀγγλικῶν σκαφῶν εἰς ἀλλοδαπούς. «Επειτα αἱ πολιτείαι ἀφέντησαν σύνθησιν πολιτειῶν εἰς τὸν Όλλανδικὸν Λόδδη, τὸν ἀπὸ «InsulInde» 9494 τ. γκρός (τοῦ 1914) εἰς Ἀγγλικὸν ἀγοραστάς καὶ «Tjerimai» 7667 τ. γκρός (τοῦ 1916) εἰς Γάλλους, δὲν ἀναφέρεται ὅμως ἡ τιμὴ τῆς πολιτείας των. Τὰ Σοβιέτης ἡγόρασαν ἐπὶ πιστώσης ὁμοίας τῇ τιμῇ τῆς πολιτείας των. Τὰ Σοβιέτης ἡγόρασαν ἐπὶ πιστώσης Νορβηγικού φορτηγά «Berit» καὶ «Bossi», «Οὐθωμανὸι δέ» ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Maaria II. Σενά», ὃς ἐν ἀλλῇ στήλῃ γάφομεν. «Επίσης Ρουμάνοι ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Blairholm» 2728 τ. γκρός, 4580 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέϋ No 2 τοῦ 1929, ἀντὶ τιμῆς 2.900 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο τὸ παρέλαβον ἥδη καὶ τὸ μετονόμασαν «Auranthan».

— Αἱ πολιτείαι φορτηγῶν ἀποκλοίων πρὸς περιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν δὲν παρονίσασκαν λοιπότητα κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαΐου, αἱ δὲ κλειστεῖσαι πολιτείαις ἀπέτελον συνήθη ἐργασίαν. «Ἄξιολογότερα ἡσαν αἱ πολιτείαις δύο φορτηγῶν λαίνες τοῦ Όλλανδικοῦ Λόδδη, τὸν ἀπὸ «InsulInde» 9494 τ. γκρός (τοῦ 1914) εἰς Ἀγγλικὸν ἀγοραστάς καὶ «Tjerimai» 7667 τ. γκρός (τοῦ 1916) εἰς Γάλλους, δὲν ἀναφέρεται ὅμως ἡ τιμὴ τῆς πολιτείας των. Τὰ Σοβιέτης ἡγόρασαν ἐπὶ πιστώσης Νορβηγικού φορτηγά «Berit» καὶ «Bossi», «Οὐθωμανὸι δέ» ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Maaria II. Σενά», ὃς ἐν ἀλλῇ στήλῃ γάφομεν. «Επίσης Ρουμάνοι ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγόν «Blairholm» 2728 τ. γκρός, 4580 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέϋ No 2 τοῦ 1929, ἀντὶ τιμῆς 2.900 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο τὸ παρέλαβον ἥδη καὶ τὸ μετονόμασαν «Auranthan».

— «Boswell» Ἀγγλικόν, τύπου standard «B», τ. γκρός 5327, φορτίου 7603 τ., μὲ σερβέϋ No 2 τοῦ 1928 καὶ ταχύτητος 10 1/2 μιλῶν, ναυπηγήσθη δὲ τὸ 1920, ἐπωλήθη ἀντὶ 5.200 λιρῶν. Τὸ παρελθόντα Φεβρουαρίου ἐλίχε πωλήθη τὸ ίδιον τύπου φορτηγόν «Bradavon», 8150 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέϋ τοῦ 1933, εἰς Ιάπωνας ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ παραδοτέον ἐν Ἀγγλίᾳ.

— «Berit» Νορβηγικόν, 2257 τ. γκρός, 3590 τ. φορτίου καὶ «Bossi» Νορβηγικόν 2254 τ. γκρός καὶ φορτίου 3525 τ., ἀμφότερα δὲ ναυπηγήσεως τοῦ 1918, ἐπωλήθησαν εἰς τὰ Σοβιέτη, μὲ τοὺς γνωστοὺς ἐπὶ πιστώσει δρους.

— «Asgot» Νορβηγικόν, 3595 τ. γκρός, 5800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, μὲ σερβέϋ τοῦ 1932 (Δεκέμβριον), ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἀντὶ τιμῆς 5000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο, σημειωτέον, ἔχει ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1927 καὶ ύπεστη γενικὴν ἐποικεύην τὸ 1929. — «Margot» Γερμανικόν, 632 τ. γκρός, 750 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Ιταλίας ἀντὶ 2000 λιρῶν. Τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1926 ἐλίχε ἀγοραστή ἀντὶ 3000 λιρῶν.

— «King David» Ἀγγλικόν, 6000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέϋ τοῦ 1929, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους πρὸς περιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 10.000 λιρῶν. Τὸ φορτηγόν τοῦτο εἰναι Γερμανικῆς κατακοεύης.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Μὲ ζωηρότητα ἔξηκολούθησαν αἱ πωλήσεις παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν. Ἐν Ιταλίᾳ, εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνανεωθέντος εὐεργετήματος τῆς παροχῆς ἀμοιβῆς διὰ τὴν διάλυσιν σκαφῶν ἐτέρων 200.000 τόννων γκρός, διετέθησαν εἰς ἐργοστάσια τῆς Γένοβας καὶ τῆς Σαβόννας 6 φορτηγά 26.942 τ. γκρός. Οἱ Ιάπωνες διαλύνται ἡγόρασαν ἐν μόνον πλοίον, τὸ «Macaria» 6580 τ. γκρός, φαίνεται δὲ, ὅτι τὰ ἐργοστάσια των ἔχουν καλύψει πρὸς τὸ παρόν τὰς ἀνάγκας των ἐν τούτων διαλυμένων παλαιῶν Ιαπωνικῶν σκαφῶν.

— Ἀπὸ τῆς Ελληνικῆς πλευρᾶς συνεχίζεται φυσιολογικής ἡ ἀπαλλαγὴ τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ τὸ βάρος τῆς πεπαλαιωμένης χωροτικότητος τῆς. Κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαΐου ἐπωλήθησαν εἰς Ιταλικὰ ἐργοστάσια πρὸς διάλυσιν τὰ φορτηγά μας «Ε. β. η», «Ε. γ. ε. ν. ι. α. Μ. Γ. ο. ν. α. ν. δ. ο. η» καὶ «Δ. η. Ν. Β. ο. ύ. λ. γ. α. θ. η. η. ε.». συνολικῆς χωροτικότητος 10.462 τ. γκρός. Ἀπὸ Ιησ. Ιανουαρίου 1932 μέχρι σήμεραν αἱ Ελληνικαὶ διαλύσεις ἀνήλθουν εἰς 47 σκάφη 168.944 τόννων γκρός.

Τ. γκρός	Ναυκ.	Τιμὴ £	Διαλυταὶ
Basso Piave, Ιταλ.	4482	06	3.000

1) Castitas, Ιταλ.	5284	20	3.800	'Ιταλοί
Giscato, Ιταλ.	3675	98	2.900	>
2) Meddo, Αιγαρικ.	3102	10	—	'Αμερικανοί
Osmo, Φινλανδ.	2031	90	1.800	Γάλλοι:
Φρυγία, Παναμ.	3395	00	2.900	'Ιταλοί
3) Monviso, Ιταλ.	4809	11	—	>
Iyo Maru, Ιαπων.	5962	01	—	'Ιάπωνες
Macaria, Αιγαρ.	6580	99	5.500	'Ιάπωνες
Valdivia, Γαλλ.	7168	11	—	Γάλλοι:
Svarten, Σουηδ.	4191	98	2.400	Σουηδοί:
Δημ. N. Βούλγαρης, Ελλην.	3975	02	2.950	'Ιταλοί
Constantza, Ρουμ.	2213	98	—	Ρουμάνοι:
'Εβη, Ελληνικόν	3652	01	3.000	'Ιταλοί
Truls, Νορβηγ.	3305	99	—	Νορβηγοί:
Sutherl. Grange, Αγγλ.	6852	07	5.000	"Αγγλοί:
4) Tocra, Ιταλ.	2932	01	—	'Ιταλοί
Εγγ. M. Γουλανδή, Ελλην.	3276	03	2.500	"
5) Valreade, Ιταλικόν	5760	19	—	>
Cheviot, Αγγλ.	258	91	200	"Αγγλοί:
Causeway, »	463	94	250	>
Prof. Buys, Ολλανδικόν	751	91	600	Βέλγοι:
Cabo S. Paola, Ισπαν.	1626	97	1.200	'Ισπανοί:

1) Ήδη και εώρισκεται με ζημίας. 2) Αντί τιμής 5800 δολαρίων. 3) Τον Φεδρουάριο του 1925 είχαν άγορασθεί αντί 35.000 λιρών και ήδη έπωληθη αντί 265.000 λιρατών. 4) Αντί τιμής 240.000 λιρατών. 5) Παράδοσις, όπ. ήστι και εώρισκεται, λόγω ζημιών, αντί τιμής 210.000 λιρατών.

NAYTIKAI ΔΙΚAI

— Αύτόματος άνάφλεξις και «άνικανότης πρὸς πλοῦν» τοῦ σκάφους.

Τὸ Ἀκυρωτικὸν τῶν Ὕμωμένων Πολιτειῶν ἐπεκύρωσε τελευταῖς τὰς πρωτοβαθμίους καὶ δευτεροβαθμίους, ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου ἐκδοθεῖσκς ἀποφάσεις, κατόπιν ἀγωγῆς φορτωτῶν διὰ τῆς δόποις ἐπέρριπτον τὰς εὐθύνας εἰς τὸν πλοιοκτήτην δι' ὅσκες ζημίας ὑπέστησαν τὰ ἐπὶ τοῦ σκάφους του φορτωθέντα ἐμπορεύματά των. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀπ. «Galileo» τῆς «Ellerman Wilson Line», ἐπὶ τοῦ δόποιου ἔξερράγη πυρκαϊά ἐξ αὐτῷ μέτου ἀναφλέξεως; τῷ μπῶνκερς του, συνεπειδὴ τοῦ δι: κατὰ τὴν εἰς Νέαν Τόρκην ἀνθράκευσίν του εἶχον ἐνκυτοεθῇ εἰς τὰ διαιμερίσματα τῶν μπῶνκερς γα: ἀνθρακες ἀρτι ἀνορυχθέντες, οἵτινες καὶ ἀνεμίχθησαν μὲ τὴν εἰς τὰ αὐτὰ διαιμερίσματα ὑπάρχουσαν ἥδη παστότητα παλαιών γαιανθράκων.

Τὸ πῦρ ἔλκει τοιαύτας διατάσσεις, ὅπεις διὰ νὰ δυνηθῇ τὸ πλήρωμα καὶ τὸ δημάση, ὑπερχεώθη νὰ δυθίσῃ τὸ σκάφος, δόπτε κατὰ μοιραίαν συνέπειαν, δλόκληρον τὸ φορτίον ὑπέστη δλικήν, σχέδον, ἀπώλειαν.

Οἱ ισχύοντες καγύνες καὶ οἱ δροι: τῆς φορτωτικῆς ἀπήλλασσαν τὸν πλοιοκτήτην πάσης εὐθύνης διὰ τὴν τυχὸν ζημίαν ἢ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου, λόγῳ ἐκρήξεως πυρκαϊᾶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐκτὸς

μόνον τῶν περιπτώσεων ἐκείνων, αἵτινες θὰ ἥδυγαντο ν' ἀποδώσουν τὴν πυρκαϊάν εἰς ἐσκεμμένην πρόθεσιν ἡ ἀμέλειαν του. Ἀπηλλάσσετο ἐπίσης ὁ πλοιοκτήτης τῆς εὐθύνης καὶ προκειμένου περὶ ἀμέλειας ἡ σφάλματος τοῦ πλοίου ἡ τοῦ πληρώματος, ἐφόσον πάντοτε εἰς τὴν ἀμέλειαν ἡ τὸ σφάλμα δὲν θὰ ἔνυπηρχε δολίκη προσίρεσις.

Παρὰ ταῦτα, οἱ ζημιῶντες κάτοχοι: τῶν φορτωτικῶν, προέταξαν ἔνα ὀρκετὰ ἐπιδέξιον ἴσχυρισμόν, στηριζόμενον εἰς τὸ δι: κατὰ σύσταν δι πλοιοκτήτης εἰς ὑπεύθυνος διὰ τὸ «γκυστόπλοον» τοῦ σκάφους του, ἐπὶ τοῦ δόποιου ἐδέχητο ἐμπορεύματα πρὸς μεταφοράν. Ἐτόνιζαν, δηλαδή διτι, ἐὰν ὡς ἀμεσος ἀφορμὴ τοῦ ἀτυχήματος ἥδυγαντο νὰ θεωρηθῇ ἡ πυρκαϊά, διὰ τὴν δόποιαν δι πλοιοκτήτης ἥδυγαντο νὰ προτάξῃ ὑπέρ αὐτοῦ τὸν ἀπαλλακτικὸν δρόν τοῦ ναυλοσυμφώνου, καθ' ὃν τὸ ἀτόχημα δὲν ὠφελεῖτο σύτε εἰς ἐσκεμμένην αὐτοῦ πρόθεσιν, σύτε καὶ εἰς ἀμέλειαν του, ἐν τούτοις κατὰ τὴν ἀντίληψιν των ἡ πρωταρχικὴ ἀφορμὴ αὐτῆς ταῦτης τῆς πυρκαϊᾶς ὥφειλε ν' ἀνακηρυχθῇ εἰς τὸ γεγονός, διτι τὸ σκάφος ἀνεχώρησεν ἔχον τὴν καύσιμόν του ὅλην κατὰ τοιούτον τρόπον διατεταγμένην ἐντὸς τῶν γαιανθρακαποθηκῶν του, ὥστε γὰρ ἐνισχύῃ τὴν δυνατότητα μιᾶς αὐτομάτου ἀναφλέξεως. Τοῦτο δὲ ἀκριβῶς ἔδει — κατὰ τὸν φορτωτάς — νὰ θεωρηθῇ, διτι ἐπλήρου τὸν δρόν καθ' ὃν τὸ σκάφος καὶ ὑπέρ εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ σκάφους ὥφειλε νὰ εὑρίσκεται εἰς «καλὴν κατάστασιν γανσιπλοῖας».

Τὸ σημεῖον δύμας τοῦτο τοῦ ἴσχυρισμοῦ τῶν γαιανθρακῶν ἥρχετο εἰς ἀντίκρουσιν μὲ τὴν ὑποστηριχθεῖσαν ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου ἀποφίν, συμφώνως πρὸς τὴν δόποιαν δὲν ἥτο δυνατόν, ἐν τῇ παρούσῃ περιπτώσει, γὰρ δηλαδή τις περὶ κακῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου πρὸς γαιανθρακαποθηκῶν, ἐφόσον σύδεμια ἐκδήλωσις πυρκαϊᾶς διεπιστώθη πρὸ τῆς ἐκ Νέας Τόρκης ἀναφλέξεως του. Δυνατόν μόνον γ' ἀποδεσμῇ ἀμέλειαν εἰς τὸν μηχανικὸν διὰ τὴν ἀσφαλεστέραν στοιχείων εἰς τὰς γαιανθρακαποθηκῶν τοῦ νέου γαιανθρακος ἐπὶ τοῦ ὑπάρχοντος παλαιού. Ἐπὶ τῆς περιπτώσεως ταῦτης ὁ πλοιοκτήτης προέτκεσσε τὸ ἀγεύθυνό του διὰ τὰς πράξεις ἀμελείας τοῦ πληρώματος.

Τὸ δικαστήριον ἀπορρίψκη τοὺς ἴσχυρισμοὺς τῶν φορτωτῶν καὶ μὴ δεχθὲν διτι ἡ παροῦσα ὑπόθεσις ἥδυγαντο νὰ συγκριθῇ μὲ παρομοίας προγενεστέρας, ὡς τὰς ἀποφάσεις ἐπεκαλέσθησαν οἱ φορτωταὶ πρὸς ὑπεύθυνος τῶν ἀπόφεων των, προκειμένου, δηλαδή, γ' ἀποδείξουν, διτι κύριον τῆς πυρκαϊᾶς ἥτο τὸ δικατάλληλον τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν καὶ διτι ἔδει τὸ δικατάλληλον τοῦτο γὰρ ὑφίστατο κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἀναφλέξεως τοῦ σκάφους ἐκ Νέας Τόρκης, θεωροῦ δὲ τούτων τὸ δικαστήριον, ὡς ἀναμφισθήτον καὶ μοναδικὴν αἰτίαν τὴν πυρκαϊᾶν, διὰ τὴν δόποιαν σύδεμια ἐιδύνη ἐπέπιπτεν εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ἐφόσον σύδολως ἔνυπηρχεν εἰς βάρος του τὸ στοιχεῖον τοῦ δόλου ἡ τῆς ἀμέλειαν ίδιας αὐτοῦ εὐθύνη, ἐξέδωκεν ἀπόφεσιν ὑπέρ τοῦ πλοιοκτήτου.

**ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT
ANTIFOULING COMPOSITION FOR SHIPS' BOTTOMS
REGULARLY SPECIFIED by LEADING GREEK SHIOPWNERS**

THE RED HAND COMPOSITION CO
48 FENCHURCH STREET LONDON
CONTRACTORS TO THE BRITISH ADMIRALTY

AGENTS FOR GREECE : THE SHIPPING
CHARTERING & FORWARDING CO.S.A.
OMIROU 16 PIRAEUS

ΠΩΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΑΛΛΑΧΟΥ

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟΥ ΨΥΧΟΥΣ ΕΝ ΤΗ ΑΛΙΕΙΑ

ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Σ. ΤΣΑΚΑΚΗ

Ἐν τῇ ἀλιείᾳ τὸ δυσχερέστερον προβλῆμα ὅπερ ἡ ἐμπορικὴ ἐκμετάλλευσις αὐτῆς ἀντιμετωπίζει εἰνε ἡ ἀρτία συντήρησις τῶν ἰχθύων. Εἰς δλα τὰ Κοράτη καταβάλλονται ἔξαιρετικα προσπάθειαι καὶ δαπανῶνται μεγάλα ποσά εἰς ἔρευνας καὶ δοκιμάς διαφόρων μεθόδων συντηρήσεως τῶν ἰχθύων, ἵνα ἔξερεθῇ ὁ τελειότερος καὶ ἀποτελεσματικότερος τρόπος.

ΠΙ λόγις τοῦ προβλήματος τούτου—τὸ δποῖον δυνάμεθα νὰ ὑποστηρίξωμεν ὅτι ἔχει φθάσει εἰς ἓν ἀρκετὰ ἵκανοποιητικὸν σημεῖον—ἀνοίγει νέους δοζοντας εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλιεύας καὶ μεταβάλλει οἰςικῶς τὸ ἰχθυεμπόριον πρὸς συγχρονισμένας κατεύθυνσεις, ἐν ταύτῃ δὲ ἔξασφαλίζει τὴν εὐημερίαν εἰς τὴν ἀλιευτικὴν τάξιν τῶν διαφόρων χωρῶν.

Ἐλπίζουμεν ὅτι θὰ καταστῇ δυνατὸν συντόμως νὰ εἰσαγαγθῇ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀλιεύειν ἡ τεχνητὴ συντήρησις τῶν ἰχθύων, δπότε ἡ πρωτόγονος μορφὴ αὐτῆς θὰ λάβῃ νέον πάλιον καὶ ἡ φυτοκώδινα αὐτὴ βιομηχανία θ' ἀποβῇ ταχέως μία συγχρονισμένη βιομηχανία.

Ὅς εἰνε γνωστὸν τὰ φάρια ὑπόκεινται εἰς ἄλλοισιν μετὰ τὴν παθέλευσιν δλίγων ωρῶν ἀπὸ τῆς ἀλιεύσεως τῶν. Ὁ Γάλλος ἐπιστήμων κ. Leliévre εἰς τὸ δον ἐν Γαλλίᾳ Συνέδριον τοῦ ψύχους ὑπεστήθη ἡ τὴν γνώμην ἥν ἀπέκτησε κατόπιν ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν, ὅτι οἱ ἰχθύες ἀρχίζουν ν' ἀποσυντίθενται μετὰ δ ὥρας ἀπὸ τῆς ἀνελκύσεως τῶν ἐκ τῆς θαλάσσης. Ἡ γνώμη αὗτη εἰνε ἀξία ἴδιαιτέρως προσοχῆς, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον ὑποστηρίζεται ὑφ' ἐνδέ διακεκομένου ἐπιστήμονος, ἀλλ' ὥσαντος καὶ παρ' ἄλλων ἐπιστημόνων ὑποστηρίζεται, ὅτι τὸ χρονικὸν δροίον μετὰ τὸ τέλος τοῦ δποῖου ἀρχεται ἡ ἀποσύνθεσις τῶν ἀλιευομένων ἰχθύων ποικίλει ἐν ἔκαστη γόρδῳ καὶ ἔξαρται ἐκ τῆς θερμοκρασίας τῆς θαλάσσης, τῆς θερμοκρασίας τοῦ μέρους εἰς δ ἀποθηκεύονται καὶ τῆς ὑγρασίας τῆς ἀτμοσφαίρας.

Ἡ συντήρησις διὰ τοῦ πάγου

Ἄπὸ τοῦ ἔτους 1850 πρὸς συντήρησιν τῶν ἰχθύων ἔχοντι μοποιεῖτο ὁ πάγος, δι' οὐ ἐφωδιάζοντο τὰ ἀλιευτικὰ πρὸς τοῦ ἀπόλου τῶν ἐκ τῆς βάσεως τῶν. Ὁ τρόπος οὗτος δὲν ἔξασφαλίζει πλήρως τὴν ἀρτίαν συντήρησιν τῶν ἰχθύων, δεδομένου ὅτι ἡ ἐπενέργεια τοῦ πάγου εἰνε μικρᾶς διαφορείας.

Κατόπιν πολλῶν πειραμάτων ἐν Ἀμερικῇ, Καναδῷ καὶ Ἀγγλίᾳ διεπιστώθη, ὅτι ἡ ἀποσύνθεσις τῶν ἰχθύων δὲν ἀναπόπτεται διὰ τοῦ πάγου, ἀλλ' ἐπιβοαδύνεται καὶ τοῦτο διότι δι' αὐτοῦ προκαλεῖται ἡ βραδεῖα ψύξης, συνεπείᾳ τῆς δποίας τὰ κυτταρικὰ ὑγρὰ εἰς τὸ κρέας τῶν ἰχθύων, ἀποτελούμενα κυρίως ἐξ ἀλάτων καὶ διαλυτῶν πρωτεΐνων, διαστέλλονται, σχηματίζονται κρυστάλλους οὔτινες θραύσουν τὸν ἴστον τῶν ἰχθύων, δπότε ἀρχεται ἡ ἀποσύνθεσις ἡ «αὐτόλυσις» (autolyse). Τὰ κυριώτερα πεδία τῆς ἀλιούσεως ταύτης εἰνε τὰ βράγκια, οἱ μύκητες τοῦ δέρματος καὶ τὸ περιεχόμενον τῶν ἐντέρων. Τότε δ ἰχθὺς ἐπικαλύπτεται μὲ μίαν βλεννήδη μεμβράνην καὶ λαμβάνουν χώρον διάφοροι χημικαὶ καὶ βακτηριδιολογικαὶ ἐνέργειαι. Ὁ ἰχθυολόγος καθηγητὴς Th. Classen ὑποστηρίζει, ὅτι τὸ φάροι τιθέμενον ἐν τῷ πάγῳ μεταβάλλεται ταχέως εἰς ἓν πτῶμα. Ὁ δὲ Γάλλος καθηγητὴς Lelievre ὑπελόγισεν, ὅτι ἡ συντήρησις τῶν ἰχθύων διὰ τοῦ πάγου δὲν πρέπει νὰ παρατείνεται πέραν τῶν 2 ἡμερῶν.

Μέδοδοι τεχνητῆς ψύξεως

Ἡ ἀνεπαρκῆς καὶ ἐλαττωματικὴ συντήρησις τῶν ἰχθύων διὰ τοῦ πάγου ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ὅμησε τὸν εἰδικούς εἰς τὸ νὰ ἔξερον τελειότερας καὶ μᾶλλον ἀποτελεσματικὰς μεθόδους. Ὁ Harden F. Taylor, ἀντιπρόσεδρος τῆς Atlantic Coast Fisheries Co ὑποστηρίζει, ὅτι ἡ πρώτη προσπάθεια χρόνολογεῖται ἀπὸ τοῦ ἔτους 1889, δε τοῦ Hesketh καὶ Marcet ἔλαβον

τὸ Βρετανικὸν δίπλωμα εὑρεσιτεχνίας, δι' οὐ εἰσήγαγον διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ἀλιεύειν τὴν μέθοδον τῆς ταχείας ψύξεως, πραγματοποιούμενης δι' ἐμβαπτίσεως τῶν ἰχθύων ἐντὸς ἀλμῆς χαμηλῆς θερμοκρασίας.

Μετ' αὐτούς ἔρχεται ὁ Δανὸς Ottesen ἰχθυέμπορος τῆς Frederikshavn, τοῦ δποίου η μέθοδος ἔλαβεν εὑρουτάην διάδοσιν καὶ βιομηχανικὴν ἐφαρμογὴν, στηριζομένη ἐπὶ τῆς αὐτῆς περίπου βάσεως. Ἀλλ' ἔχει τὸ μειονέκτημα ὅτι εἰνε ἐφαρμοστικός μόνον ἐν τῇ ἔηρᾳ.

Κατὰ τὸ 1911 ὁ Νορβηγὸς Nicolaï Dahl ἔξαγωγεὺς ἰχθύων ἐν Trondhjem ἐπενόησε νέαν μέθοδον συντήρησεως τῶν ἰχθύων δι' ἀναμίξεως πάγου μετ' ἀλατος, ἥτις ἐφαρμοζομένη ἥηδη ἀπὸ 22 ἐτῶν ἀπέδωκεν ἔξαιρετικὰ ἀποτελέσματα καὶ εἰς πολλὰ μέρη ενδισκεται ἀλόμητ ἐν ἐπιτυχεῖ ἐκμετάλλευσε. Ἐπίσης καὶ αὕτη χρησιμοποιεῖται μόνον ἐν τῇ ἔηρᾳ.

Ἡ πρώτη προσπάθεια δπως γεφυρωθῆ τὸ κενὸν ἀπὸ τῆς ἀλιεύσεως τῶν ἰχθύων μέχρι τῆς μεταφορᾶς τῶν εἰς τὸν λιμένα, τὸ δποῖον δὲν ἥδυνατο νὰ καλύψῃ ἡ ἀτελῆς διὰ πάγου συντήρησις, ἔγενετο ἐν Γαλλίᾳ τῷ 1909 ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν Rorqual καὶ Baleine, ἥτις ὅμως ἀπέτυχεν κιθῶς καὶ διάφοροι ἄλλαι προσπάθειαι, λόγῳ τῆς ἐλαττωματικῆς λειτουργίας καὶ τῆς ἀνεπαρκοῦς ἐπιτηρήσεως τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν πλοίων. Πολὺ βραδύτερον, μόλις τῷ 1925 κατώρθωσαν οἱ Ἀμερικανοὶ νὰ ἐγκαταστήσουν ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν τῶν μικρὰς μηχανὰς αὐτομάτου ψύξεως. Ἡ ἐπιτυχία τῶν ὑπῆρξε πλήρης καὶ σήμερον τὰ πλείστα τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ωκεανοῦ καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ εἰνε ἐφωδιασμένα διὰ τοιούτων μηχανῶν.

Ἡ ψυκτικὴ μέθοδος «Ζ»

Σημαντικὸν σταθμὸν εἰς τὴν ἔξελλειν τῆς τεχνητῆς ψύξεως τῶν ἰχθύων ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν ἐσημείωσεν ἡ ἐφεύρεσις τοῦ Ρώσου μηχανικοῦ Zarotschenzeff. Αὕτη ἔχει ὡς βάσιν τὸ ψέκασμα τῶν ἰχθύων ἐντὸς ειδικῆς συσκευῆς διὰ κονιοποιημένης ἀλμῆς χαμηλῆς θερμοκρασίας ἀπὸ 16οC μέχρι 23οC. Ἡ ἀλιη ἐπικαλύπτεται ἐπὶ τῶν ἰχθύων μεταβαλλομένη εἰς λεπτὸν περίβλημα ἐκ πάγου, δπερ ἐμποδίζει τὴν ἐπαφὴν τῶν ἰχθύων μετὰ τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ ἀέρος.

Τὰ πρώτα πειράματα ἔγενοντο ἐν Ἰταλίᾳ κατὰ τὰς ἀρχὰς Ιανουαρίου 1929 ἐπὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ «Naïade», ἀνήκοντος εἰς τὸν ἐν Livorno ἐπορπλιστὴν ἀλιείας Umberto Lupi. Ο ἐν Ρώμῃ καθηγητὴς Ferretti παρακολούθησας ἐντολῇ τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως τὰ πειράματα ἔξαίρει δι' ἐκθέσεως τον πρός τὸ Ἰταλικὸν ὑπουργεῖον Ἐδμικῆς Οἰκονομίας τὰ πλεονεκτήματα τῆς μεθόδου ταύτης. Αἱ πληροφορίαι ἀξὲν συγκεντρώσει φέρουν τὴν μέθοδον ταύτην ὡς σημαίνοντα σταθμὸν τῆς ἐφωδιαγῆς τῆς βιομηχανίας τοῦ ψύχους ἐν τῇ ἀλιεύῃ.

Ο ἐφεύρετης ἀνεξήτησεν εὑρυτέρους δοζοντας δράσεως, καθόσον ἡ μέθοδος του εὑρίσκει πεδίον ἐπιτυχεστέρας ἀναπτύξεως εἰς τὴν ἀλιεύειν ἀνοικτῆς θαλάσσης, καθ' ἥην ἡ παραμονὴ τῶν ἀλιευτικῶν μακρὰν τῶν λιμένων παρατείνεται ἐπὶ πολὺν χρόνον. Κατέφυγεν εἰς Ἀγγλίᾳ γενόμενος δεκτὸς εὑμενῶς. Η ἑταίρια Liverpool Refrigeration Co Ltd μετὰ μαρούχορνίους καὶ ἐπισταμένας δοκιμὰς ἐν Fleetwood καὶ Warrington, εἰς τὰς δποίας παρόστησαν ἀντιπρόσωποι τῶν Γερμανικῶν ἑταιριῶν Linde τοῦ Wiesbaden καὶ Atlas—Werke τῆς Βρεμητζ, καθὼς καὶ ὁ διακεκομένος καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου Καλσούρης καὶ Διευθυντὴς τοῦ Γερμανικοῦ Ινστιτούτου τοῦ ψύχους R. Plank, ἀνεγνώρισε τὰ ἔξαιρετικὰ πλεονεκτήματα τοῦ συστήματος τούτου καὶ ἡγόρασε τὸ ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῆς ἐκμετάλλευσεως του ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ εἰς τινὰ ἄλλα Κοράτη.

Τὴν μέθοδον «Ζ», ὡς ζάριν συντομίας ὀνομάσθη, παρακολούθησεν μετὰ ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος ἀπὸ 2 καὶ πλέον ἐτῶν εἰς δ-

λα τὰ στάδια τῆς ἔξελίξεώς της μὲ τὸν σκοπὸν ὅπως ἔξαρθρώσω κατὰ πόσον εἶναι δυνατή ἡ ἐφαρμογή τῆς παρὸς ἡμῖν. Παρὸς ὅλα τὰ ἔξαιρετικὰ πλεονεκτήματά της ἔχω ἐνδοιασμούς ἐὰν ἡ εἰσαγωγὴ τῆς παρὸς ἡμῖν ὁ ἀπέβαινεν ἀπολύτως ἐπιτυχῆς, λόγῳ τῆς ἴδιαζούσης μορφῆς τῆς ἀλιευτικῆς μας παραγωγῆς.

Ἡ μέθοδος «Ζ» ἐγένετο δεκτὴ εἰς πλείστα Κράτη, ἔνθα διεξάγεται ἀλιεία ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ αἱ ἀλιευτικαὶ περιοχαὶ ἀπέχουν κατὰ πολὺ τῶν χωρῶν τούτων, ὃς ἐπὶ παραδείγματι ἐν Γαλλίᾳ, Ἀγγλίᾳ, Καναδῷ κλπ.

Κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τῆς ἀποδοχῆς της αἱ Γαλλικαὶ Ἐταιρίαι Société des Etudes pour l'Amélioration de la Pêche Maritime καὶ ἡ ἑταῖρια La Morue Française προέβησαν εἰς λεπτομερεῖς πειραματικὰς ἔργασίας ἐπὶ τοῦ οηγέντος συστήματος ψύξεως εἰς τὰ ψυγεῖα τοῦ Παρισινοῦ προσατέλεον Vaugirard. Τὰ ἐπιτυχῆ ἀποτελέσματα αὐτῶν ὥθησαν τὰς ἐν λόγῳ ἔταιριας νὰ ἐγκαταστήσουν μίαν συσκευήν «Ζ» ἐπὶ τοῦ τετραϊστίου Ιστιοφόρου «Zazpiakbat». Τοῦτο κατὰ Μάρτιον 1929 ἀπέπλευσεν διὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Γροιλανδίας καὶ Νέας Γῆς καὶ μετὰ ἔξαμηνον ἐκεῖσε ἀλιευτικὴν δρᾶσιν ἐπανέφερεν εἰς La Rochelle ὀλόκληρον τὸ φορτίον του νωπὸν καὶ τελείως συντηρημένον διὰ τῆς ψύξεως, ὅπερ μεταφερθὲν εἰς τὰ ψυγεῖα Vaugirard κατηγαλώθη εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν Παρισίων.

Αἱ τελευταῖαι πληροφορίαι ἀναγγέλλουν ὅτι ὁ ἐφευρέτης Zarotschenzeff συνέστησεν ἐν Ἀμερικῇ τὴν American «Ζ» Corporation εἰς ἣν ἔξεχώρησε τὸ προνόμιον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐφευρέσεως του ἐν Ἀμερικῇ, Καναδῷ καὶ εἰς τινὰ ἀκόμη Κράτη. Τὴν δὲ κατασκευὴν τῶν μηχανημάτων του—διὰ τὴν τελειοποίησιν τῶν δοπίων ἐγάγεται ἀκόμη—ἀνέθηκεν εἰς τὴν μεγάλην ἑταῖρίαν Frick & Co.

Ἄλλαι μέθοδοι ψύξεως

Ἡ ἀναζήτησις παρὸς τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας τελειοτέρων μεθόδων ψύξεως πρὸς συντήρησιν τῶν ἰχθύων ὥθησε πολλοὺς ἐφευρέτας εἰς τὴν δημιουργίαν πολυπληθῶν συστημάτων στηρίζοντας ἐπὶ ποικίλων βάσεων. Θὸς ἡτο κοπιῶδες διὰ τὸν ἀναγνώστην νὰ ἐπεκταθῶμεν εἰς τὴν περιγραφὴν δὲν τῶν συστημάτων. Δι’ ὁ περιοριζόμεθα εἰς τὰ τυχόντα εὐνυτέρας ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Ἐν Ἀμερικῇ τοιαῦται μέθοδοι εἶναι τοῦ Birdseye, Petersen, Cooke, Kolbe, Bloom κ. ἄ. Τὰ πλεονεκτήματα τῆς μεθόδου Birdseye είναι: «δύναμις ψύξεως ἵσχυροτέρα πάσης ἄλλης κατὰ μονάδα ὅγκου, ψύξις ταχυτέρα καὶ ἀξέσια συσκευῆς σχετικῶς μικρά». Ἡ μέθοδος Petersen στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἐκμετάσου ψύξεως. Οἱ ἰχθύες τίθενται ἐντὸς μεταλλίνου δοχείου στενούμενον εἰς τὸ κάτω μέρος ὅπερ βυθίζεται εἰς κατεψυγμένην ἀλιμηνή. Αἱ δύο αὗται μέθοδοι καθὼς καὶ τινες ἐκ τῶν λοιπῶν ἀνωτέρω ἔχουν τὸ πλεονέκτημα τῆς ψύξεως τῶν ἰχθύων κατὰ μᾶζας.

Ἐν Γαλλίᾳ διάφοροι μέθοδοι κρίνονται ἐπιτυχεῖς, ὡς π. χ. ἡ μέθοδος Dahl—Kjorstad, S.A.C.I.P.. Riquet, Cassiers κλπ. Ἡ πρώτη τούτων Dahl—Kjorstad προσεγγίζει διάγονον τὴν μέθοδον «Ζ». Τὰ ψάρια τίθενται ἐντὸς ἔγχινων δικτυωτῶν κιβωτίων χωρητικότητος 30—50 Kg καὶ κλείονται ἐντὸς θαλάμου, ἔνθα κυκλοφορεῖ ὑπὸ πίεσιν κατεψυγμένη ἀλιμηνή ἐν εἴδει νέφρους, εἰς θερμοκρασίαν—180C. περίπου. Αὕτη ἐπικαθημένη ἐπὶ τῶν ἰχθύων ὡς ἐπίστρωμα ἐκ πάγου, ἐμποδίζει τὴν ἐπαρθήν τῶν ἰχθύων μετὰ τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ ἀέρος.

Πάγος ἐκ δαλασσίου ὕδατος

Τελευταίως καταβάλλονται προσπάθειαι ἐν Γαλλίᾳ καὶ Ἀμερικῇ διὰ τὴν παραγωγὴν πάγου ἐκ θαλασσίου ὕδατος μεγίστης πυκνότητος, αἵτινες ἀπέβησαν ἐπιτυχεῖς. Δὲν ἀρχεῖ βεβαίως ἡ σημερινὴ πυκνότης τοῦ φυσικοῦ θαλασσίου ὕδατος, ἡτοις εἶναι ἀσθενής (ποικίλουσα ἐν τῷ Ἀτλαντικῷ Όκεανῷ εἰς 40 βαθμούς, ἐν τῇ Μάγκη εἰς 3.05 καὶ ἐν Μεσογείῳ εἰς 50 βαθμούς), δι’ ὃ ἐνισχύεται καταλλήλως δι’ ἀλατος. Ὁ πάγος οὗτος ὀνομάσθη «eutectique». Ἐχει θερμοκρασίαν—210C. (ὑπὸ τὸ μηδὲν) καὶ εἶναι ἔξαιρετον φυσικὸν μέσον διὰ τὴν ἀλιείαν, διότι προκαλεῖ τὴν ταχείαν ψύξιν, ἡτοις εἶνε ἡ μόνη καταλληλος διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἰχθύων.

Ο ξηρὸς ἡ ἀνθρακικὸς πάγος

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐιέθη εἰς κοινὴν χρῆσιν ἔνα νέον ψυ-

κτικὸν μέσον, ὅπερ ἔλαβε καταπληκτικὴν διάδοσιν εἰς ὅλον τὸν κόσμον, ὁ ξηρὸς ἡ ἀνθρακικὸς πάγος (la glace sèche ou carbonique).

Οἱ πρῶτοι ἐφευρέται αὐτοῦ εἶναι οἱ Faraday καὶ Davy, οἵτινες κατὰ τὸ ἔτος 1823 κατώρθωσαν νὰ παραγάγουν τὸν ἀνθρακικὸν πάγον (CO₂) εἰς ὑγρὰν κατάστασιν. Μετ’ ὅλιγα ἔτη, τῷ 1834 ὁ Thilorier κατώρθωσε νὰ τὸν στερεοποιήσῃ. Ἡ βιομηχανία ὅμως ἤρχισε παράγουσα αὐτὸν μόλις τῷ 1924, ὅτε τὸ πρῶτον ἰδρύμησαν τὰ κατάλληλα ἐργοστάσια ἐν Ἀμερικῇ. Ἡ σημερινὴ κατανάλωσις αὐτοῦ ἀνέρχεται εἰς 150.000 τόννους· ἐτησίως, καὶ ὅλον τὸν κόσμον.

Ο ξηρὸς ἡ ἀνθρακικὸς πάγος ἀποτελεῖται ἀπὸ ἄννυδρον ἀνθρακικὸν ἀερίου (CO₂), τὸ δοπίον ενδίσκεται ἐν ἀφονίᾳ εἰς τὸν ἀτμοσφαιρικὸν ἀέρον καὶ παράγεται ἀπὸ τὰς καύσεις τῶν φυσικῶν προϊόντων ἢ εἰς τὰς ἡμιώσεις. Ὁ πάγος οὗτος ἔξατμεται βραδέως παράγων ψύχος—790C (ὑπὸ τὸ μηδὲν), χωρὶς νὰ διέρχεται ἐκ τῆς ὑγρᾶς καταστάσεως (δηλαδὴ νὰ λυώῃ μεταβαλλόμενος εἰς ὑγρόν). Ἡ θερμοκρασία του βεβαίως εἶνε πολὺ χαμηλὴ διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἰχθύων, ἀλλ’ ὑπάρχουν διάφοροι μέθοδοι, δι’ ὃν λαμβάνεται μόνον τὸ 1)20 τοῦ ὅγκου κοινοῦ πάγου τῆς ψυκτικῆς ἀπόδεσεως. Χρησιμοποιεῖται εἰς εὐρείαν ἔκτασιν, καὶ ἐκάστην ἐπεκτεινομένην, τοῦς συντήρησιν φθαρτῶν τροφίμων εἰς οἰκιακὰ ψυγεῖα καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς διὰ σιδηροδρόμου, αὐτοκινήτων καὶ ἀεροπλάνων. Ἔσχατος ἡ Ἰσπανικὴ Κυβέρνησις προβαίνει διὰ τῶν καταλλήλων ἐπιστημόνων εἰς ἐρεύνας πρὸς ἔξεχόρεσιν τρόπουν χρησιμοποιήσεως του εἰς τὰ ἀλιευτικὰ, διότε ἡ ἀλιεία εἰς τὰς Ἀφρικανικὰς Ἀκτὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ δι’ Ἰσπανικῶν ἀλιευτικῶν ὅταν λάβῃ ἔξαιρετικὴν ἔκτασιν.

Ἡ ψύξις ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν

Ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη προσλαμβάνει θαυμαστὴν ἔξέλιξιν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ τεχνητοῦ ψύχους ἐπ’ αὐτῶν τούτων τῶν ἀλιευτικῶν πρὸς συντήρησιν τῶν ἀλιευομένων ἰχθύων. Ἀλλοτε τὰ πρωτόγονα μέσα συντηρησίσεως τῶν ἰχθύων διὰ πάγου δέν ἐπέτρεπον τὴν παραμονὴν τῶν ἀλιευτικῶν μικρῶν τοῦ λιμένος πέραν τῶν 10—12 ἡμερῶν ἐν ἀλιευτικῇ δράσει. Σήμερον ὅμως τὰ ἀλιευτικὰ ἐπεκτείνουν τὴν δρᾶσιν των ἐπὶ μῆνας πολλοὺς εἰς ἐκτεταμένας ἀλιευτικὰς περιοχὰς, ἐργαζόμενα ἐπὶ μαρών χόρον καὶ εἰς οἰανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν. Τὰ μικρὰ ἀλιευτικά, ἀτινα εἰργάζοντο ἀλλοτε εἰς μικρὰς σχετικῶς ἀποστάσεις ὑπὸ τῶν παρασύλων, σήμερον ἀντικαθίστανται ὑπὸ μεγάλων ἀλιευτικῶν, χωρητικότητος 800, 1500, 2000 καὶ 2500 τόννων, τὰ δύοτα ἀποτελοῦν ἀληθῆ πλαταί—ἐργοστάσια, ἐργαζόμενα εἰς περιοχὰς μίαν ἀπομεικαρνούμενας ἀπὸ τὰς χώρας τῆς καταναλώσεως τῶν ἰχθύων.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς βιομηχανίας τοῦ ψύχους ἐν τῇ ἀλιείᾳ ἐπέφερεν ἀληθῆ ἐπανάστασιν εἰς αὐτήν, διότι ἔξασφαλτεῖ τὴν συντήρησιν τῶν ἰχθύων ἐπὶ πολλοὺς μῆνας καὶ τὴν μεταφορὰν των εἰς οἰανδήποτε χώραν. Περιορίζομαι ν’ ἀναφέρω ἐλάχιστα παραδείγματα. Ἀλιεύονται ἰχθύες κατὰ μῆκος τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Ἀφρικῆς, ὑπὸ τῶν Καναρίων νήσων μέχρι Cape-Town. Τὸ ἀτμόπλοιον—Ἐργοστάσιον «Seapro» ἐκτοπίσματος 5300 τόννων ἔχει τοιαύτας μηχανικὰς γέγκυταστάσεις, ὥστε δύναται νὰ κατεργάζεται 60 ἔως 100 τόννους ἰχθύων ἡμερησίως καὶ παράγει 5 προϊόντα: ἡτοις νωπούς κατεψυγμένους ἰχθύes, κονσέρβας ἐντὸς μεταλλίνων κυτών, ἰχθυάλευδον διὰ τὴν διατροφὴν ζώων, μουσουνέλαιον καὶ ἰχθυέλαιον. Ἀλλα ἀλιευτικὰ ἐργάζονται ἐπὶ μῆνας εἰς τὴν Ἀρκτικὴν Θάλασσαν, τὴν Γροιλανδίαν καὶ τὴν Νέαν Γῆν, καὶ κομίζουν τὸ ἐκ νωπῶν κατεψυγμένων ἰχθύων φορτίων των εἰς Ἀγγλίαν, Γερμανίαν, Γαλλίαν κλπ.

Ο βακαλάος ἀντὶ νὰ διατηρῆται δι’ ἀλιτος παστὸς σήμε-

ρον διατηρεῖται νωπός διὰ τοῦ ψύχους καὶ ἀποτελεῖ τὴν μᾶλλον εὐγευστὸν καὶ ὑγιεινὴν τροφήν, ζητούμενος ἀπλήστως ὑπὸ τῆς καταναλώσεως.

Όλα τὰ Κράτη εἰσήγαγον τὰ ἀλιευτικὰ μὲ ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις, ήτοι ἡ Ἀγγλία, ἡ Ἄμερικη, ἡ Γερμανία, ἡ Γαλλία, ἡ Δανία, ἡ Ρωσία, Ἰταλία, Ἰσπανία καὶ Ἱαπωνία ἀκόμη, ἥτις κατώρθωσε δι' αὐτῶν νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἀλιευσινὴ γρήνων εἰς πολὺ ἀπομεμαρυσμένας θαλάσσας πρὸς νότον αὗτῆς καὶ ἐντὸς διάλογον χρόνου νὰ ἐπταπλασιάσῃ τὴν ἀλιευτικὴν τῆς παραγωγῆν.

Ἡ Γαλλία κατιδοῦσα τὴν ἀπόλυτην χρησιμότητα τῶν ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν καὶ ἐν τῇ ποσπαθείᾳ τῆς δπως διευκολύνῃ τοὺς Γάλλους ἴδιοκτήτας ἀλιευτικῶν πρὸς ἀποδοξήν των, ἐψήφισε τὸν νόμον τῆς θης Ἀπριλίου 1932, δυνάμει τοῦ ὅποιου παρέξει τὴν ἔγγυην τοῦ Κράτους πρὸς τὸ Crédit Foncier de France ἵνα χωρηγῇ δάνεια πρὸς ἐκτέλεσιν τοιούτων ἐγκαταστάσεων ἐπὶ γαλλικῶν ἀλιευτικῶν. Τὰ τελειότερα τοιαῦτα Γαλλικὰ ἀλιευτικὰ εἶνε τὸ «Victoria», χωρητικότητος 2260 τόννων καὶ τὸ καθελκυσθὲν τῷ 28 Δεκεμβρίου 1932 «Morcella» 2340 τόννων (τὴν περιγραφὴν τοῦ ὅποιον θὰ δώσωμεν εἰς προσεχές τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»), δρεπ τῇ 16 Μαρτίου 1933 ἀπέκλευσεν ἐκ Βρεστῆς πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ παρθενικοῦ του ἀλιευτικοῦ ταξιδίου εἰς Νέαν Γῆν.

ΨΥΚΤΙΚΟΣ έΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Δέον νὰ ληφθῇ ὑπὸ διὰ τὸν ὅποιον οἱ ἀλιευόμενοι ἰχθύες νὰ ὑποβάλλωνται εὐθὺς μετὰ τὴν ἀλίευσιν τῶν εἰς τὴν κατάλληλον ψυξὶν ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν. ἐντὸς τῶν ὅποιων ν' ἀποθηκεύονται εἰς καταλλήλους ψυχοδάς ἀλιθούσας μὲ ἀνάλογον θερμοκρασίαν. Τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον στάδιον τῆς ἐφαρμογῆς τῆς βιομηχανίας τοῦ ψύχους ἐν τῇ ἀλιείᾳ.

Πρέπει νὰ ὑφίσταται ἄλλοσσος ψυκτικὸν μέσων ἀπὸ τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ καταναλωτοῦ, διότι ἄλλως τὰ κατεψυγμένα ψάρια μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν των ἐπὶ τῆς ξηρᾶς καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεταφορᾶς των ἐν αὐτῇ θὰ ὑποστοῦν ἀλλοίωσιν συνεπάγονταν τὴν τελείαν φθοράν των. Δι' ὃ δέον νὰ ἐκφορτώνωνται εἰς ἀποθήκας frigorifiques πληρούσας δῶλους τοὺς δρονταὶ τῆς καλῆς συντηρήσεως καὶ ἔχοντας τὰ κατάλληλα μέσα ἐκφορτώσεως. Μετὰ ταῦτα δὲ νὰ μεταφέρωνται διὰ βαγονίων frigorifiques (ἐφ' ὅσον ἡ περαιτέρω μεταφορά των διεξάγεται διάτον σιδηροδρόμου) καὶ διὰ παρομοίων αὐτοκινήτων πρὸς διανομήν των εἰς τὰ τραχήλια, τὰ δποῖα ωσαύτως δέον νὰ ὕστιν ἐφωδιασμένα μὲ μικρὰς ψυχοπαραγωγούς ἐγκαταστάσεις.

Πάντα ταῦτα ἀπαιτοῦν δαπάνας καὶ ἀπόσβεσιν κεφαλαίων ἐγκαταστάσεως. Ἄλλα ἡ ἐξ αὐτῶν ἐπιβάρυνσις τοῦ ἐμπορεύματος εἰναι κατὰ πολὺ μικροτέρα τῆς φθορᾶς, ἢν τοῦτο ὑφίσταται ἐκ τῆς μὴ λήψεως τῶν ἀνωτέρω μέτρων.

Ἡ ἔλλειψις τῆς τεχνητῆς ψύξεως καταδικάζει τὴν ἀλιείαν εἰς πρωτόγονον καπάστασιν (ὧς συμβαίνει παρ' ἡμῖν) ἀνευ προόδου καὶ ἀναπτύξεως, καὶ συνεπάγει τὸν μαρασμὸν καὶ τὴν καταδίκην τῶν ἀλιευτικῶν πληθυσμῶν εἰς ἀπραξίαν καὶ περιωρισμένην ἀλιευτικὴν δράσιν, δεδομένου ὅτι ἀπουσιάζουν τὰ κατάλληλα μέσα τῆς συντηρήσεως καὶ μεταφορᾶς τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων.

Δι' ὃ ὑποστηρίζω ὅτι ἡ ἀλιεία μας θὰ ἔξελιχθῇ καὶ θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν περίοδον τῆς ενημερίας, μόνον ὅταν εἰσαχθῇ παρ' ἡμῖν ἡ κατάλληλος τεχνητὴ ψύξη, ἀνάλογος πρὸς τὴν διαμόρφωσιν καὶ τὰς συνθήκας αἵτινες ἐπικρατοῦν ἐν τῇ χώρᾳ μας. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου θ' ἀσχοληθῶ εἰς ἔτερον ἀριθμὸν μου.

Σ. ΤΣΑΚΑΚΗΣ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΛΕΒΗΤΩΝ NORDERWERFT. A. E.

EN AMBOYΡΓΩ!

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ δῶλων τῶν εἰδῶν ἐπισκεναὶ ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμὰς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν δῶλους τοὺς λιμένας Ἀγγλίας καὶ Continent.

Norderwerft Hamburg

Neubau
Reparatur
schnell, billig, gut

„SO GEHT HE GOOD“

Wir stellen auch Sie zufrieden!

ΤΗΛΕΦ. 351471

ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ

ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μῆκος	102'
Πλάτος	22.4''
Βόδισμα	9'
MOTEUR DIESEL	
Χωρητικότης φορτίου	250 T.
Ταχύτης	8 N.M.
Regist.	174 T.
Netto	91 T.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ & ΕΠΟΠΤΗΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Γ. ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

συώσει αύτο εἰς τρίτον πόδες ἐκμετάλλευσιν. Πρέπει ἀναμφιβόλως νὰ ἀπαλλαγῶσιν ἀμφότεροι οὗτοι πάσης ποινῆς, διότι δι' αὐτοὺς τούλαχιστον οὐδεμία ὑφίσταται ἐκ τῶν προϋποθέσεων, υπὸ τὰς ὁποῖας δικτυολογεῖται ἡ ἐπιβολὴ ποινῆς.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
· Ο Πρόεδρος, α.α.
Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ
· Αντιπρόεδρος

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατὰ τὸ ληξαν 150ήμερον ἑσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θυλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἐλληνικά ἀτμόπλοια:

«Μιρέγγη» (Παναματίκην). Ἐνῷ χρόνῳ ἐφόρτωνεν εἰς Πάνορμον τῆς Κρήτης διαρέσια πλήρης ἔλαιου, ἦ ἐξ κύτων, συνεπείᾳ προσκρούσεως τῆς ἀρπάγης ἐπὶ μῆτρα σινηρούδησον, κατέστησεν ἐντὸς τοῦ κύτου καὶ ἐφένευσε τὸν στοῖχον λιμενεργάτην. Στ. Παπαδάκην. (Μάτιον 10)

«Θεοφυνώ». Προσρχόμενον ἐκ Ροζάριο κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀγιάστραν μὲ φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλεῦν τὸ σκάφος συγκρήτησε σφραγάν τρικυμίαν παρεπτηρήθη δὲ ἐλαφρὰ διαφροῦ ἢ εἰς τὸ δεξιὸν θιλαρίσιμα τῶν μπονικέρων. (Μάτιον 15)

«Κλεάνθης». Τὸ Ἐλληνικόν φορτηγόν «Κλεάνθης» καί τὸ Νορδηγικόν μότορον «Elgi», ἄτινα είχαν προσαράξει εἰς τὸ Ηλέντ, ἐπιθωρηγέντα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπουένος Αὔρας καὶ λαβόντα πιστοποιητικά ναυαπλούσια ἀνεγκάρωσαν δὲ Εύρωπην. (Μάτιον 15)

«Ποσειδών». Κατεύθυνονταν ἐκ Δάντης μὲ φορτίον γιατανθράκων καὶ ἐνῷ χρόνῳ διήρχετο τὸν διώρυγα τοῦ Κιέλου, προσάρουσαν εἰς τὸ 10ον χιλιόμετρον, λόγῳ τῆς ἀμύγχης, ἥψης ἐνὸς σημαντήρος, τὸν δποῖον καὶ μετατόπισε. Τὸ σκάφος μὴ ὑποστάτηκεν ζημίας ἐγκολούθησε τὸ ταξίδιόν του. (Μάτιον 16)

«Ιάκωβος». Κατὰ τὸν διάρκειαν κακοκαιρίας ἀθραύσθησαν εἰς τὸν Πατραϊκὸν λιμέναν τὰ πρυμνῆσαν τὸ φορτηγό «Ιάκωβος», διπέρ παρασυρθεὶς ἐπλαύρισεν εἰς τὸν ἁξωτερικὸν κυρατοθεάστην καὶ ἐκινδύνευσε νὰ ἐπιπάσῃ καὶ ἐπὶ τὸν δεξιχειμῶν Βασιλειάδην Ρεμούλα τοῦ Οἴκου Μάτα, διπορχήσαντα συμβόλαιον τύπου λεύθη, τὸ συνεκρατηγάν καὶ τὸ ἐρρυμούληκάν εἰς ἀσφαλές ἀγνοιοθέλειον. (Μάτιον 16)

«Ἀτλας». Κατὰ τὸν διάρκειαν ἐκφορτώσως Ἀργεντινῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Χαλκίδην, ἀθραύσθησαν ἐκ τοῦ ἀφροδότη ἀνέρου τὰ πρυμνῆσα τοῦ καὶ τὸ σκάφος προσάρεσε. Ἐκ Πατραϊδῶς ἀπίπλευσαν ναυαγοσωστικά εἰς δογήτιαν τοῦ, ἄτινα δύνοντας καὶ ἐπικανέπλευσαν ἀπράκτη, διότι ἐν τῷ πλατεῖ τὸ πλοῖον ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του, διὰ τὸν ἀνεκάρθη διὰ τὸν ιδιών αὐτοῦ μέσον. (Μάτιον 16)

«Καλούδω». Ἐκ Σαΐν Βίνσεντ ἀνηγγέλθη, διὰ τὸ ἀπολέσαν τὴν Ελικά τοῦ φορτηγού «Καλούδω» θά ἐπισκευασθῇ εἰς Γερμανίαν ἢ Ολλανδίαν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπεισκευασθησαν ζημίας τινές τοῦ πηγαδίου καὶ τοῦ βραστού τῆς ἀγκύρας του, τὸ δὲ πλοῖον ἀνεγκάρωσε δὲ τὸ Αμβούργον, ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Roode Zee». (Μάτιον 17)

«Μιχαλίδης Ξυλάρη». Ολίγον μετὰ τὴν ἀναγκάρωσί του ἐκ Φούντα, τῶν Αἴσθων νήσων, ἡγανάκτηθη νὰ ἐπικαπλεύσῃ πρὸς ἐπισκευὴν δὲ ἡλεκτροσυκολόγησες ζημίας τινές τοῦ λεβητός του, ἦσε δὲ προήχθετο ἐλαφρὰ διαρροή. (Μάτιον 18)

«Αντ. Σταθάτος». Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ Ρόττερνταμ ἀνεκοινώθη ὅπο τοῦ πλοιάρχου, διὰ τὸ σκάφος είχε προσαράξει ἐλαφρώς εἰς Σουλίνα. (Μάτιον 22)

«Αργολικός». Κινδυνεύσαν νὰ παρασυρθῇ τοῦ ἀγκυρεσθέλου του ἐν Βραΐλᾳ συνεκρατηθῇ ἀπὸ τρία ρυμουλά. (Μάτιον 24)

«Θρασύβουλος». Αντικατέστησεν εἰς Λάζ Πάλμας τὴν θρασυθείσαν ἀγκύραν του διὰ τὴν ὑπαρχούσης ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφεδρικῆς τοικύτης. (Μάτιον 24)

«Αίκατ. Νικολάου». (σηματική Παναμᾶ). Ἀποπλέσον ἐκ Σέντιμπροργκ δὲ Αίχου προσήραξεν εἰς τὸν προλιμέναν. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του παριστάτηται ἀνάγκη νὰ ἐκφορτώσῃ τημῆτα τοῦ ἐμβρύμης καὶ ἀρκεσίτου φορτίου του. (Μάτιον 25)

«Καλλιόπη». Ἐκ Ηλέντ διὰ Θεσσαλίην μὲ σίτον ἔθμασεν εἰς Αλγέριον μὲ διερροήν τῶν κυτῶν του. Εκτελοῦνται ἐπισκευασι. (Μάτιον 27)

Αἱ ἀπώλειαι καὶ ἀβαρίαι πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Μάιον

Συμφώνως πρὸς τὴν δημοσιευθεῖσαν τὴν 16ην Μαΐου ἐν Λονδίνῳ στατιστικὴν τοῦ «Lloyd's Register», ἐσχηματίσθησαν διαρκεῖστας τοῦ Μαΐου 11 ἀπολέσεις καὶ πλοίων 22.373 τῶννων γκρές, ἐναντὶ 8 πλοίων 23.776 τ., ἀπόντα εἰχοντας ἀπολεσθῆ τὸν Μάρτιον π.ε. καὶ 25 πλοίων 45.303 τ., ἀπόντα εἰχοντας ἀπολεσθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1931. Αἱ ἀπώλειαις ἀπολέσεις κατανέμονται εἰς τὰς ἀκόλουθους 10 συριαῖς:

Νορδηγικὰ	2 τ.	5.195	Γαλλικὰ	1 τ.	1.134
Ιαπωνικὰ	1 >	4.717	Ιταλικὰ	1 >	1.106
Αγγλικά	1 >	2.857	Σερβικά	1 >	1.096
Αμερικανικά	1 >	2.662	Ισπανικά	1 >	960
Έλληνικά	1 >	1.882	Λατινικά	1 >	766

Σύνολον ἀπολεσθὲν Μαΐου 11 > 22.373

Τὸ συμπλέμενον εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ Λόγδ «Ἐλληνικὸν είνε τὸ φορτηγὸν «Φαίδων» ναυαγήσαν εἰς τὸν κόλπον Μοντζού τῆς Ισπανικῆς ἀκτῆς Rosas, τὸ δὲ Σερβικόν είνε τὸ ἀπὸ «Vladimir», διπερ ἐμυθίσθη πληγοῦ τῆς Μπαζέρτας.

Αἱ κατὰ τὸν κύτον μῆνα ἀδαρίαι πλοίων ἀνὴρθον εἰς 444 ἐναντὶ 468 τοῦ Μαΐου 1931, ἐναντὶ 662 τοῦ Μαΐου 1931 καὶ 629 τοῦ Μαΐου 1930. Εἰς τὰς σοβαροτέρας ἀδαρίας ἀναφέρεται καὶ ἡ πλησίον τοῦ Γιόττερπουργκ προσάρξεις τοῦ φορτηγοῦ μαζ «Άγιος Γεράσιμος». Γενικῶς αἱ ἀδαρίαι ἀπολέσεις καὶ ἀδαρίαι κατανέμονται εἰς τὰς ἀκόλουθους αἵτιας:

Ζημιαὶ συνεπείᾳ τρικυμίας	27
Ναυάργια καὶ ἀγκυραλείψεις	5
Ζημιαὶ συνεπείᾳ προσαράξεως	94
Συγκρύσεις καὶ προσορύσεις	106
Πυρκαϊκά καὶ ἀκρήγεις	32
Βλάβαι μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηγαδίου	69
Ἐκ διαφόρων ἀλλων αἵτιων	111
Σύνολον ἀδαρίων Φεδρουαρίου :	444

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

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟΙ 1903

CAPT. E. GOUDGE.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "GOUDGENSON,

ALBERT E. GOUDGE

E. GOUDGE & SON
 ΓΕΝΙΚΑΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ,
 ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ.
 ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ "VERITAS,"
 GALVESTON, TEXAS HOUSTON, TEXAS CORPUS CHRISTI, TEXAS
 U. S. A.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 1932

ΤΟΜΟΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, ΤΟΥ 1932, ΧΡΥΣΟ-
ΔΕΤΟΙ, ΠΛΩΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΑΣ ΑΝΤΙ ΔΡ. 250.

GUERET, LLEWELLYN & MERRETT LIMITED.

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE & CHARTERING OF ALL TYPES OF SHIPS.
 71, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3

TELEGRAMS: "TEREUG LONDON."

CODES USED: BOE, WATKINS, BENTLEY'S, SCOTTS 10TH

«Ιάκωβος» έκ Σουηδίας 1200 στάνταρ ξυλείας δι' Ελλάδα 40), διά πλόνος μέσαν ήταν λιμένα, Ιούλιον.

«Σοφία Θεοδωροπούλεων» (τρία συνεχή ταξίδια) έκ Μυτιλήνης 2200 τ. ώλας διά Θεσσαλίην (έλευθέραν ζώνην) δρ. 55 κατά τόννον, fio.

«Δάρμαρας» έκ Κύπρου 2300 — 2500 τ. μεταλλεύματος διά Σαβόνναν 8), Ιουνίου 5—15.

«Μύκονος» έκ Σπαλάτου 3300 τ. τιμέντων διά Κύπρου — Συρίαν, 17 λιμένων, fob, αμ. φόρτωσις.

«Ωνάση Πηγελόπη» (ex «Canadian Spinner») έκ Γκαιμπεκ 3000 τ. δημοποιογραφικού γάρτου εἰς ρόλους διά Purfleet (Λονδίνου) σελ. 21), αμεσος φόρτωσις.

— Τάιμ—τσάρτερο

«Νεμέας» 8250 τόννων φορτίου, τάιμ—τσάρτερο διά πλόνος μεταξύ λιμένων της Αττικής διά 3, 4 ή 5 μηνας σελ. 2) διά πλόνον d.w. μηνιαίως, παράδοσις εἰς τους ενοικιαστές Ιούνιον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βλαδιβοστόκ και παραλαβή εἰτα ὑπὸ τῶν ιδιοκτητῶν εἰς Σαγκάην.

Η τελευταία είκὼν τῶν ναύλων

Αἱ τελευταῖαι ἐκ Λονδίνου πληροφορίαι περὶ τῆς πορείας τῶν ναύλων ἀναφέρουν, διά τὴν Πλέιτ εἰνε σταθερά διά φορτώσεις μέχρι τῆς 20ῆς Ιουλίου, ἡ ζήτησις οἵμων οκαφών ἔκτείνεται δι' ὀλόκληρον τὸν Ιούλιον, ἔτι δὲ καὶ διά τὰς πρώτας ημέρας τοῦ Αύγουστου. Αἱ κρατούσαι τιμαὶ ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ κυμαίνονται πέριξ τῆς βάσεως τῶν 16) διά μικρὰ οκάφη, 15) ἔως 16)—διά πλοία 7000 τόννων καὶ 15)—διά φορτήγων 8000 τ. καὶ ἄνω. Δυστυχώς τὰς τιμάς ἐπηρεάζει ἡ παρουσία τῶν ἐπιχοργουμένων Ιταλικῶν φορτηγῶν, δύο ἐκ τῶν ὅποιων ἐδέχθησαν τὴν 30ῆν Μαΐου ναῦλον 15)—ἔκ Σάν Λορέντζο 9.000 τ. ἔκαστον δι' ωρισμένους λιμένας Αγγλίας και μέ φόρτωσιν ἐντὸς τοῦ α' 15θημέρου τοῦ Ιουλίου.

Αἱ φορτώσεις Αγγλικῶν γαιανθράκων σταθεραὶ, μέ ελαφρῶς βελτιωμένας τὰς τιμάς τῶν νεύλων διά Μεσόγειον. Πληρώνονται ἐκ Νοτίου Ουάλλιας 6)—διά Δυτικήν Ιταλίαν, 6) ἔως 7)—δι' Αλεξάνδρειαν, 7)—δι' Αδριατικήν, 6) διά Πειραιᾶ, 8)—διά λιμένας Βραζιλίας και 9)—διά Μπουένος Αὔρες ή Λα Πλάταν.

Η Μαύρη Θάλασσα ἐν ἀπραξίᾳ, ὡς πρὸς τὰ γεννημάτα, διά τὰς πότες τῶν ὑπάρχει μία διατάξη 4850 τόννων, 10 οιο, διά φορτώσιν 10—25 Ιουνίου, οἱ δὲ ναύλωται προσφέρουν τιμὴν 9)—βάσιν Αγγλίαν—Κόντινεντ, μέ πλήρη όψιόν. Έάν δὲν ἐπέλθῃ συναγωνισμός διά τὸ κλείσιμο τῆς διαταγῆς ταύτης, ἐνδέχεται ἡ προσφερομένη τιμὴ νά αὐξηθῇ εἰς τὰ σελ. 9).

Ο Δούναβις σημειώνει διμαλήν ζήτησιν χωρητικότηος, τὰ δέ οκαφή εὐρίσκοντα ἑτοίμους ποσότητας γεννημάτων εἰς τοὺς λιμένας, συμπληρώνουν ἄνευ τοῦ καθυστερήσεων τὰς φορτώσεις. Αἱ τιμαὶ οἵμων τῶν ναύλων εἰνε χαλαραὶ, στρεφόμεναι εἰς τὰ σελ. 12) δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ, μέ όψιόν 13) διά Δανίαν.

Ζωηρότητα ἐπιδεικνύουν αἱ ἔχαγωγαί φυσικῶν ἐκ τῆς παραλίας Madras, ὅποθεν ὑπάρχουν ἀρκεταὶ διαταγαὶ διά φορτώσεις Ιουλίου και Αύγουστου μέ προσφερομένας τιμὰς 22) διά Μεσόγειον και 23) δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.—«Παντελῆς» έκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν—Χάρβρην—Αμβούργον ἡ ἔνα λιμένα Βορ. Ιοπανίας 16), δύο λιμένας Βορ. Ιοπανίας 17), ἔαν Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 16)—ἀ.φ. «Ζαννής Λ. Καμπάνης» έκ Ριου Ιανείρου 7800 τ. μαγγανέζας διά Γδυνίας 14), Ιουν. 10—30. «Αρχων» έκ Σάν Λορέντζο 5500 τ. 10 οιο δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 16), Ιούλιον. Ατμόπλοιον (Λιβανοῦ) έκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. 10 οιο δι' Αγγλίαν 15), Ιουλίου 1—10.

ΕΚ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ.—«Ποσειδών» έκ Δουνάβεως 5700 τ. δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ 13), Χάρβρην—Αμβούργον 13), όψιόν Αγγλίαν 14)—ένα λιμένα, 14) δύο, 15) τρεῖς λιμένας, φόρτωσις 5—26 Ιουνίου. «Αγιος Μάρκος» (Καραβία) έκ Δουνάβεως 6000 τ. δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—Αμστερνταμ 12), όψιόν Δανίαν 13), Ιούνιον.

Και «Μιχ. Α. Εμπειρίκος» έκ Κωνσταντζης, Βάρηνης ή Μπουργκάς 7500 τ. δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον 10), διάν Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)—Ιουν. 1—10.

W^M. H. MÜLLER & C^O. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,,

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Μέ χαλαρὸς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων και περιωρισμένην ἐργασίαν διέρρευσ τὸ 15θημέρον τῆς Πειραιϊκῆς ναυλαγορᾶς. Οἱ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ναύλοι: διεκυράνθησαν ὡς ἔξις, κατ' εἰδή φορτίων:

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.—Ἐγγνώθη δι' ἐν ἐκ τῶν ταλευταίων ναυλωθέντων διὰ γεννημάτα ἀτμοπλοίων φορτώνες ἡδη μεταλλεύματα διά Κόντινεντ, τὰ δὲ ἄλλα μηχανῆς και ἔτερα εἰδή γεννημάτων, ἔκτός σίτου. Διά μέσον Ιουνίου οἱ Ράσσοι ναύλωται ζητοῦν ἀπὸ 1850 τόννων, 10 οιο πρές μεταφοράν ειτηρῶν διὰ Κόντινεντ, Ἀγγλίαν ή Σκανδινανίαν μέ προσφερομένην βάσιν ναύλου 9).—Πρός τὸ παρόν δὲν ὑπάρχει: καρμία ἐνθαρρυντική πρέδειψις διὰ μελλοντικήν τινα ἀποχορήσην χωρητικότηος ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ γεννημάτα.

ΓΑΙΑΝΘΑΡΚΕΣ.—Διὰ φορτώσιν Ιουνίου ὑπάρχουν μερικαι διαταγαὶ 5500 ἔως 6000 τ. ἐκάστη ἐκ Μαρινουσόπλεως δι' Ιταλίαν, προσφέρται δὲ ναύλος 7).—Ἡ χαλαρότης τῶν ναύλων πρέσερχεται ἐκ τοῦ διὰ πολλὰ σκάφη («Εἶη», «Ψαρά», «Εὐγενία Πουλανδρή», «Κλεοπάτρα») ἐπωλήγησαν πρός διάλυσιν μέ παράδοσιν εἰς Δυτ. Ιταλίαν, δέχονται δὲ τινὰς ἄλλων μηκρότεράς τιμάς, ίνα μὴ πλεύσουν κανά. Οταν δὲ περιπτώσις αὕτη ἔκλειψει προβλέπεται διὰ θάνατημηθοῦν οἱ ναύλοι γαιανθράκων.

ΣΙΓΛΕΙΑ.—Διὰ φορτώσιν ἐκ λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔκλεισθησαν διάφορα ἀτμόπλοια, και διὰ δέλτα τὴν Αλεξάνδρειαν πληγρώθη ναύλος 7) διὰ δέ τὴν Ιταλίαν 8).—Τούρχουν εἰσάται και διλαι διαταγαὶ.

Διὰ φορτώσιν ἔκ Αρχαγγέλου ἔκλεισθησαν ἐπίσης ἀρκετά σκάφη και διὰ μὲν τὴν Αλεξάνδρειαν (1475 στάνταρ) ἐπληγρώθη ναύλος 50)—κατὰ στάνταρ και μὲ δρους 1932, διὰ δὲ τὴν Ολλανδίαν (1675 στάνταρ) ἐπληρώθησαν 42)—μὲ δρους τοῦ 1932.

Δυστυχῶς, εἰς Ηπειρωτικὸν σταθεραὶ καρμία προσπάθεια ἀπὸ μερους τῶν ἐπιτηρούσιων, και μεσιτῶν, διποτεινούν τὰ σκάφη, δέσσει τὸν δρουν 1933, ἐνῷ ἐν Λονδίνῳ και ἀλλαχοῦ ἐπιτυγχάνονται ναύλωσεις μὲ δρουν τοῦ 1933 και μὲ τιμὴν ναύλων ἀπτέρας τῶν ἐπιτυγχθεισῶν εἰς Πειραιαῖς. Τούρχουν ἀρκεταὶ διαταγαὶ ξυλείας, καταβάλλονται δὲ προσπάθεια εἰς μέρους τοῦ διάνευθου Σοβιετικοῦ γραφείου ναύλωσεων, δημογ. δὲ θαύμοις εἰς Κόντινεντ Ἐλληνική χωρητικότηος κλεισθῆ ἐντεῦθεν, ίνα σύντομα πραγματοποιηθοῦν ναύλοι και δροτες τῶν ναύλωτων.

Μεταλλεύματα.—Διὰ φορτώσιν Ιουνίου ἔκλεισθη ἀπὸ 7500 τ. ἐκ Ηπέιρης ή Νικολάΐας εἰς τὰ σελ. 7) διὰ Γένοβαν ή Πόρτο Φερράγιον ὑπάρχουν δὲ ἀκόμη και τινὲς ἄλλαι: διαταγαὶ διὰ Κόντινεντ και Νόρδερν Ρέντι.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Οἱ ναύλοι: διὰ τὰς ἐκ Δουνάβεως φορτώσιες κατηγορίαν εἰς πολὺ χαμηλὰ ἐπίπεδα και διὰ μὲν τὴν Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ ἐπληγρώθη διη την 12) 10 1), διὰ δὲ τὴν Δανίαν 13) 10 1), δι' ἀτμόπλοιον 5500 τ. 10 οιο και φόρτωσιν Ιουνίου.

Ἐκλεισθη εἰς Πειραιαῖς τὴν 20ῆν Μαΐου ἀπὸ 1800 τ. 10 οιο ἐκ Δουνάβεως διὰ Ρουέν—Αμβούργον Ρέντις εἰς τὰ σελ. 14)—, δψ:ὸν ἐπὶ τῆς διαστάσεως d.w. 14) δ, διπάρχει δὲ ζήτησις σκαρφῶν, ἄλλα μὲ χαλαράς, ὡς εἰς πομπην, τὰς προσφερομένας τιμάς.

BUNKERS AT HAMBURG

Bd BLUMENFELD K.a.A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADDRESS: FELDKOHLE-HAMBURG

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΒΑΚΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ. — ΒΟΛΟΣ

Ἐνεργοῦνται ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἐκφορτώσεις, Ανθρακεύσεις, Μεταφοραὶ ἐντὸς τῆς πόλεως και τροφοδοσίαι ἀτμόπλοιον.

ΣΗΜ.—Αναμέτοντες οἱ κ.α. Ἐφοπλισταὶ τὰς πρακτορεύσεις τῶν ἀτμοπλοίων των εἰς τὰ Γραφεῖα μον ἡ ἐργασία μὲν ἔκτειναι μετα πάστης ἀπριθείας, ειλικρινείας και τὰ ἔξοδα δὲ εἰνε δόσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα, ἐν τῇ ἔκτιμησει τῶν δυσχερῶν συνημηκῶν ποὺ διεδοχεται η Ναυτιλία. Εἰς τὰς ἐκφορτώσεις γεννημάτων κανονιζω ἐκφορτωτικά πολὺ εύθηνότερα τῶν ἐπισήμων τιμῶν τοῦ λιμένος ήτοι ἀπὸ 12.50 κατὰ τόννον πλέον βιντεόηδων εἰς ἐπ τὰ (7) δραχμὰς κατὰ τ. πλέον βιντεόηδων.

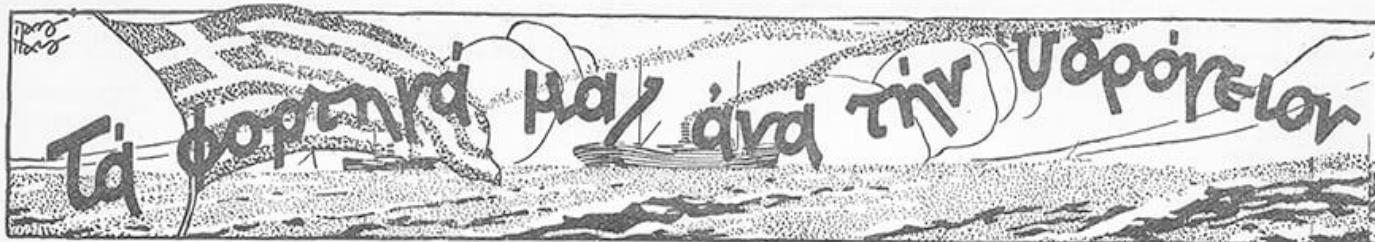
Τηλεγραφήματα: ΙΩΑΝΝΗΝ ΒΑΚΑΤΟΝ Βόλον

Codes BENTLEY PRIVATES

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ—ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΓΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	άνεχ. Πειραιά 15 Μαΐου διά Θεοδόσιαν—Δούναβιν
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου, Κ)λιν 27 διά Ρωσίαν
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	άνεχ. Ημιμιγχαρ 15 Μαΐου διά Βασιλείου
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ιλλέτ
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	διφθ. Μπανιάλ: 16 Μαΐου και Πειραιά 22
Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	διφθ. Ταϊβ. 13 Μαΐου, Γιβραλτάρ 21 διά Νεάπολιν
Άγια Βαρθαρία	Α. Λαζαρέτη—Μ. Φακή	13	4572	διφθ. Αμερικανόν 14 Μαΐου και Τάϊν 26, άνεχ. 28 διά Ιλλέτ
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	άργατ εἰς Πειραιά από 22 Απρ.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διφθ. Μπουνένος "Αύρας 28 Μαΐου
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάσην	89	2041	άργατ Λαύριον από 26 Φεβρ.
Άγιος Μάρκος	Αδελφοί Μαργυχρώνη	10	5165	άργατ Πειραιά από 23 Μαΐου 1932
Άγιος Σπυρίδων	Γ. Τριλίδη	19	4514	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου διά Σαδόνναν, διφθ. 17
Άγγελική	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	άργατ Πειραιά από 7 Ιαν. 1932
Άγγελος Λ.	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άνεχ. Μαρ)λιν 9 Μαΐου, Γιβραλτάρ 25 διά Ρουέν
Άγγελης Καμπίτσης	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	διφθ. Tallinn 20 Μαΐου
Άδαμ. Γεωγαντής	Δ. Π. Καρπίτση	06	3016	άργατ Πειραιά από 29 Μαρτ.
Άδαμ. Ι. Πειθής	Διδελφ. Γεωργαντή	16	3814	άργατ Πειραιά από 11 Απρ.
Άδαμ. Κοραής	Αθ. Πατήη	08	4537	διφθ. Χούλι 10 Μαΐου και άνεχ. 20 διά Μπ. "Αύρας
Άδελφότης	Κακαρούκα κλπ.	84	1324	άργατ Χίον από 22 Δεκ. 1932.
Άδηνάσιος	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργατ Πειραιά από 30 Απρ.
Άιμιλιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργατ Αργοστάλ από 22 Απρ.
Άινος	Στεριώτη και Σία	98	3297	διφθ. Τεργέστην 11 Μαΐου και Πειραιά 27
Άιολος	A. Λούζη	10	3554	άργατ Μασσαλίαν από 10 Φεβρ.
Άιος Γιώργης	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	διφθ. Βαντιάν 7 Μαΐου, Τεργέστην 17 και Πειραιά 25
Άκροπολις	Νομ. Σιγάλα	08	2098	διφθ. Γάραντα 16 Μαΐου και Παλέρμο 21
Άκη	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	διφθ. Χούλι 5 Μαΐου
Άλεξος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	5663	άνεχ. Τάϊν 11 Μαΐου διά Ιλλέτ
Άλικη	N. Κωττάκη	06	4395	άνεχ. Τεργέστην 12 Μαΐου διά Σύρου
Άλκων	έτ. Λ. βανοῦ	17	5140	διφθ. Βάλον 18 Μαΐου, άνεχ. 20, Κ)λιν 22 διά Ρωσίαν
Άλμα	Κα E. Α. Λεμοῦ	95	2701	άργατ Χίον από 26 Ιουν. 1932
Άναστασία	Παπαδημητρίου	90	1814	άργατ Πειραιά από 9 Φεβρ.
Άναστασης	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	άργατ Πειραιά από 21 Μαρτ.
Άναστασης	Κ. Ψήκα	07	4853	διφθ. Αλ. Ιλλάτων 15 Μαΐου
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	άνεχ. Πειραιά 14 Μαΐου διά Χερσόνα, διφθ. 19
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεχ. Σάν Νικολάς 2 Μαΐου διά Τενερίφφαν
Άνδριώτης	N. Κυδωνιώτης	12	4393	άνεχ. Ροζάριο 16 Μαΐου διά Μαδέρας
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	άργατ Ρόττερνταμ από 13 Απρ.
Άννα Βούλγαρη	Χρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαΐου διά Ιλλέτ
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άργατ Πειραιά από 24 Ιαν.
Άννα Μαζαράκη	Δ. Μαζαράκη	13	5411	άργατ Πειραιά από 8 Απρ.
Άννούλα	Γ. Τσιτσάλη	08	4853	άνεχ. Πειραιά 10 Μαΐου, Γιβραλτάρ 18 διά "Αλεξάνδρειαν
Άνθιπη Ν. Μιχάλου	Δ. Μιχάλου	05	3298	διφθ. Ζουγκλάδων 7 Μαΐου και Πειραιά 20
Άντονιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργατ Χαλκίδα από 23 Νοεμ. 1932
Άντονιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	άνεχ. Σύρον 31 Μαΐου διά Μαρ)πολίν
Άντονης Γ. Λεμού	Σ. και Η. Λεμοῦ	11	4410	άνεχ. Σάν Νικολάς 11 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Άντονης Γεωγαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διφθ. Πέτι 24 Μαΐου και άνεχ. 27, Κ)λιν 29 διά Μπουκό
Άντονης Δ. Κυδωνιέσ	Δ. Κυδωνιέσ	07	3920	άργατ Πειραιά από 7 Μαρτ.
Άντονιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, διφθ. 17
Άντζουλέττα	οιοί Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	άνεχ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Μαρ)πολίν, διφθ. 22
Άποκια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	διήλθεν "Αγ. Β. κάντιον 29 Μαΐου διά Πειραιά
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	άνεχ. Κάρδιφ 10 Μαΐου, Μαδέρας 15 διά Μπάχαν Μπλάγκαν
Άργολικός	Μαρή Έμπειρίκου	21	4786	διφθ. Βρούλαν 8 Μαΐου (διφθ. 23 διά "Αρμέρσαν)
Άριάνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Plov Ιανέρον
Άριάδη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	διφθ. Μπουένος "Αύρας Ρέδης 12 Μαΐου
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διφθ. Valmazzighi 13 Μαΐου και Κ)λιν 29 διά Μαρ)πολίν
Άρτεμις Ηήττα	Ηήττα	06	1433	άνεχ. Κεζαριπλάγκαν 14 Μαΐου και 'Αγκιθα 30 διά Χίον
Άρτεμισία	H. Μαχρή	06	4343	άργατ Πειραιά από 5 Ιαν.
Άρχαγγελος	Δ. Λιβανοῦ	17	4349	άνεχ. Μπάχαν 23 Μαΐου διά Μαδέρας
Άρχον	K. Λεμοῦ	16	3511	διφθ. Ipswich 9 Μαΐου και "Ημιγχαρ 22
Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	άνεχ. Βαριελώνην 18 Μαΐου διά Πειραιά, διφθ. 24
Άσια	'Ολιδιέ	92	2893	εἰς "Ηράκλειον πλωτός σταθμός άνθρακευσεων
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Νεκότεσσ 4 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Άσπασια Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	άνεχ. Πύλον 18 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	άνεχ. Σέτταν 15 Μαΐου διά 'Αλγύριον, διφθ. 18
Άτλας	'Αλαντικός. Α.Ε.	07	3815	διφθ. Χαλκίδα 14 Μαΐου και άνεχ. 18 διά "Οδηγούν, διφθ. 22
Άττικός	A. Λούζη	06	4078	διήλθε Λάζ Πάλμας 10 Μαΐου διά Χάδρην, διφθ. 19
Άφροδεσσα	Δ. Κιρτάτα	05	2485	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου και Νίτον 24 διά Δανίαν
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	άνεχ. Νιούπορτ 13 Μαΐου, Γιβραλτάρ 19 διά Νεάπολιν
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	διφθ. Μαρ)λιν 14 Μαΐου
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	διφθ. Βηρυττόν 11 Μαΐου και άνεχ. 20 διά Πειραιά, διφθ. 23

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος γνωσ.	Τέννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	ἀργει 'Αμερίσκων ἀπό 18 Μαΐου 1932
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	ἀργει Σύρον ἀπό 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφνιάνος	10	1005	εἰς πλάνας Ἐλλαδος—Σάττας (σίνος)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	θ:ηλος Γιδραλτάρ 19 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάνη	17	1918	ἔφρτωνται Γαλάτα: 23 Μαΐου διά Θυνίκην—Παιραιά—Πάτρας
Βιργινία Σ.	Z. Σαροθάκη	05	3885	ἔφθ. Μπουνίνος "Αύρες Ρέδες 26 Μαΐου
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	ἀργει Παιραιά ἀπό 26 Μαρτίου
Βύρων	Έθνικής	14	9272	ἀναχ. Παιραιά 19 Μαΐου, Γιδραλτάρ 24 διά Ν. Γόρην
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	ἀργει Πάτρας ἀπό 12 Ιουν. 1932
Γέροντας	K. Καρρά και A. Λαρού	13	4355	ἔφθ. Πάτρας 19 Μαΐου και Παιραιά 29
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀναχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου, Οδεύν 7 διά P. Ιανέρον
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	ἀργει Παιραιά ἀπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρής	N. και G. Σιμουρά	96	2187	ἀργει Παιραιά ἀπό 1 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	G. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Μπάρρου 13 Μαΐου
Γεώργ. K. Σαλιάρης	G. K. Σαλιάρη	01	3314	ἀργει Χίον ἀπό 13 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀναχ. Βραχίλαν 19 Μαΐου, Κονγκλιν 22 διά Αιθερπούλ
Γεώργ. M. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Μπουνίνος "Αύρες 25 Μαΐου
Γεώργ. M. Λιβανός	άδ. Αιθανού	28	3831	ἀναχ. Μπ. "Αύρες 18 Μαΐου διά Κόντινεντ
Γεώργ. Νικολάου	N. Νικολάου και Σίκ	30	4108	ἀναχ. Κάρδιφ 8 Μαΐου διά B. Κ)ούσιον
Γεώργ. Πήττας	άδ. Γ. Ηήττα	98	3110	ἀναχ. Βραχίλαν 16 Μαΐου, Γιδραλτάρ 29 διά Δανίαν
Γιάννης	G. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. Λά Πλάταν 14 Μαΐου και ἀναχ. 19 διά M. Θάλασσαν
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Βενετίαν 5 Μαΐου
Γηγγόριος Κ.	H. Καλλιμανοπούλου	90	2538	ἀργει Παιραιά ἀπό 1 Ιαν.
Δαναδός	H. και Γ.Κ. Λαρός	06	4119	ἔφθ. Ζαράτ 27 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	ἀργει Παιραιά ἀπό 20 Μαρτ. 'Εναυλώθη
Δάφνη	G. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	ἀργει Ρουέν ἀπό 17 Μαρτ.
Δελφίν	Αθ και Ανδρεάδη	06	3816	ἀναχ. Ιμαγγέλι 12 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
Δέσποινα	Κοσμή και Γεωργίλη	09	4461	ἔφθ. Ρεζάριο 15 Μαΐου και ἀναχ. 22 διά Συκινθινούτων
Δέσποινα Γλύπτη	G. Γλύπτη	01	3313	ἀναχ. Δάντοςγκ 12 Μαΐου, Γιδραλτάρ 23 διά Καλλιάρι:
Δημήτρης	Σ. και H. Λαρού	05	3338	ἔφθ. Norresundby 12 Μαΐου και Σδένιμποργκ 20
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἀργει Παιραιά ἀπό 23 Απρ.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και K. Δανιόλου	06	3824	ἀργει Παιραιά ἀπό 22 Φεβρ.
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3144	ἔφθ. Σάντα Φί 15 'Απρ. Έφρτωνται 20 Μαΐου
Δημ. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	ἀναχ. Σύρον 31 Μαΐου διά Γένοβαν. Επωλ. Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Δημ. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	ἔφθ. Μαρζλίν 5 Μαΐου
Δημ. Χανδῆς	I. Δ. Χανδῆ	98	3346	ἀναχ. Ραζέννιν 15 Μαΐου διά Μαρζλίν, ἔφθ. 25
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμπρου	03	2281	διήλθε Κονγκλιν 17 Μαΐου διά Τσιδιτσάνειαν, ἔφθ. 23
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	ἀναχ. Γκάλατα: 10 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Διον. Σταθάτος	Σταϊρ.Δ. Σταθάτου	19	5450	ἀναχ. Μπάρρου 17 Μαΐου διά Diego Suarez
Δίφυς	Βασ. Πατέρα και Σίκ	06	2795	ἔφθ. Γένοβαν 16 Μαΐου
Διώνη	G. Φ. Ανδραΐδη	06	4227	ἀναχ. Σάττα 20 Μαΐου διά Παιραιά, ἔφθ. 27
Δραγών	I. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	ἀναχ. Μασσαλίαν 11 Μαΐου διά Τεργέστην
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	ἀργει Σύρον ἀπό 8 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Αιθανού	01	3652	διήλθε Κ)λιν 25 Μαΐου. 'Επωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
"Εβη	N. Γ. Αιθανού	13	4521	διήλθε Γιδραλτάρ 15 Μαΐου διά Παιραιά, ἔφθ. 22
"Εδισων	Έθνικής	96	1103	ἀργει Παιραιά ἀπό 15 Ιαν.
Ειρήνη, (τάνκερ)	A. Καλλιγά κλπ.	09	4009	ἀναχ. Παιραιά 22 Μαΐου διά Ρωσίαν
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 17 Μαΐου και ἀναχ. 23 διά Λάς Ηάλιας
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διήλθε Κ)λιν 19 Μαΐου διά Καλλιάρι:
Ειρ. S. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Λάς Πάλμας 14 Μαΐου διά Παιραιά, ἔφθ. 25
Έκαντονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. ο Δρακούλη	17	5329	ἀναχ. Μπουνίνος "Άύρες 8 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Έλεγκων A. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	02	4162	ἔφθ. Γένοβαν 19 Μαΐου
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἀργει Ρόττερνταρι ἀπό 4 Απρ.
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Π. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	ἀναχ. Παιραιά 20 Μαΐου διά Ρωσίαν
Έλένη T.	Δ. Τερψίζου	97	3039	ἔφθ. Παιραιά 5 Μαΐου
Έλενθ Κ. Βενιζέλος	άτ. Κ. Βενιζέλος	98	4572	ἔφθ. Περσίδην 19 Μαΐου
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργει Παιραιά ἀπό 28 Απρ.
Έλισάβετ B.	N. K. Βασιλάκη	04	4649	ἀργει Παιραιά ἀπό 17 Απρ.
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	ἔφθ. Μπουνίνος "Άύρες 28 Μαΐου
Έμμ. Σταυρούδης	Κ. Σταυρούδη	03	4391	ἀργει Σύρον ἀπό 27 Δεκ. 1931.
Έπαν. K. Εμπειρίκου	Υιος Επ. Εμπειρίκου	27	4385	ἀργει Παιραιά ἀπό 28 Απρ.
Έρηνούλα	N. Τσατσόμπρου	05	2715	ἀργει Παιραιά ἀπό 13 Απρ.
Έσπερος	K. Τσαρούνη και Υίων	20	683	ἀργει Μασσαλίαν ἀπό 12 Μαΐου 1932. 'Επωλήθη εἰς Αγγλους
Εύαγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	ἀργει Παιραιά ἀπό 31 Ιαν.
Εύαγγελία Τόγια	άτ. K. Τόγια	97	3022	ἀργει Παιραιά ἀπό 2 Απρ.
Εύπανδρος	M. Βαλιάδη	98	3543	ἀργει Παιραιά ἀπό 31 Δεκ.
Εύβοικος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	ἔφθ. Μπουργκάς 21 Μαΐου
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Μαρζλίν 6 Μαΐου
Εύγενία	άδ. Αιθανού	15	3687	διήλθε Αγ. Βικέντιου 7 Μαΐου διά Σάντος, ἔφθ. 22
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	B. και I. Κουτσούκου	03	3276	διήλθε Κ)λιν 29 Μαΐου διά Ιταλίαν. 'Επωλ. Ιταλούς πρὸς διάλ.
Εύγ. Μυλούνα	Θ. Μυλούνα	01	5148	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 25 Μαΐου
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4862	ἀναχ. Ρόττερνταρι 12 Μαΐου διά Ρίον Ιανέρον
Εύθαλιά	άδ. Γουλανδρή	18	3653	ἀναχ. B. Κ)ούσιον 19 Μαΐου διά Λάς Ηάλιας
Εύτυχια	G. Βεργωτή	13	5123	ἀργει Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτή	G.ερ. Βεργωτή	09	2993	ἀργει 'Αργοστόλι: ἀπό 14 Δεκ. 1931
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	ἀναχ. Πλάτι 9 Μαΐου διά Μαδίρας
Ζαννής Α. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Ερζεν 11 Μαΐου και ἀναχ. 17 διά Ρίον Ιανέρον
Ζέφυρος	A. Λούζη	09	4796	ἀναχ. Μπ. "Άύρες 20 Μαΐου διά Χάδην

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μεχαλινού»	06	2947	ἀργεῖ Ηπειρωτική ἀπό 31 Μαρτ.
"Ηρών	Χρ. Γ. Σοφότου και Σία	06	1516	ἐν πλήθει Σπετσών διά Δούναβην 30 Μαΐου
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	ἔφθ. Σφάλι 29 Μαΐου και ἀνεγ. 31 διά Ηπειρωτικής
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	ἀνεγ. Σάντος 20 Μαΐου διά Μπ. "Αὔρας, ἔφθ. 24
Θεοφανώ	ζέσλαφ. Λιθανού	17	4210	ἔφθ. Αμβέρσων 11 Μαΐου και Κάρδιφ 22
Θεομήτωρ	Μηχ. Σπ. Πολέμηνς	19	4427	ἀνεγ. Νιούπορτ 5 Μαΐου διά Ρεζέρβιο
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρίνου	11	3726	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διά Βαντίνην, φθίνει 31
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	διήλθει Γιθραλτάρ 24 Μαΐου διά Πάτρας
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	ἔφθ. Γαλάτοι 13 Μαΐου (ἔφρατ. 23 διά Ηπειρωτικής—Κρήτην)
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	διήλθει Λάζ Πάλμας 15 Μαΐου διά Limerick, ἔφθ. 25
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	ἀνεγ. Ηπειρωτική 17 Μαΐου διά Ματιλάγνην—Κωνσταντινουπόλεις, ἔφθ. 27
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπόύλου	11	4083	ἀργεῖ Ήθάκην ἀπό 8 Μαρτ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	ἔφθ. Οντιάνης 15 Μαΐου και Nakskov 25
Ιλισσός	Τσ. Γ. Λιθανού	15	4724	ἔφθ. Μπάρρου 23 Μαΐου
Ιονία	Η. Χατζηλία	08	3742	ἔφθ. Ροζέριο 18 Μαΐου
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 24 Μαρτ.
Ισημήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	ἔφθ. Αγκυράς 16 Μαΐου και ἀνεγ. 22 διά Ηπειρωτικής
Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	διήλθει Κ)πολιν 12 Μαΐου, Γιθραλτάρ 20 διά Κοπεγχάγην
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἔφθ. Νικότεσσα 7 Μαΐου
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4616	ἔφθ. Ροζέριο 15 Μαΐου
Ιω. Καρδάς	Ζέσλαφ. Καρρά	17	3527	ἀνεγ. Βίλλαν Κονσταντίνου 14 Μαΐου διά Ισπανίαν
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 25 Δεκ. 1931
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	ἀργεῖ Ηπειρωτική 16 Απρ.
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	610	εἰς πλός Σάρου—Σάττης (οινος)
Ιω. Π. Γουλανδρή	Ζ. Γουλανδρή	10	3750	διήλθει Γιθραλτάρ 21 Μαΐου διά Βόλον, ἔφθ. 29
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἔφθ. Δούργκερην 12 Μαΐου και Κάρδιφ 23
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Πότι 20 Μαΐου
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	ἔφθ. Γέροντα 6 Μαΐου
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	ἀργεῖ Ηπειρωτική ἀπό 4 Ιουλ. 1931
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	ἔφθ. Ηπειρωτική 11 Μαΐου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀνεγ. Αλεξάνδρειαν 6 Μαΐου διά Νικολάισφ, ἔφθ. 14
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διήλθει Αλγερίου 27 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
Καλουδώ	Γ. Λαυριμούτη	04	4921	ἀνεγ. "Αγ. Βικέντιον 16 Μαΐου διά" Αμερικήν (ρυμουλκούμενον)
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεγ. Μπάρρου 1 Μαΐου διά Ρίον Ικανέρων
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3547	ἀργεῖ Ηπειρωτική 19 Απρ.
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	διήλθει Κ)πολιν 23 Μαΐου, Σύρου 25 διά "Αχληποργκ
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	διήλθει Σουέζ 23 Μαΐου διά Κόντινεντ
Κατερίνα, (τάνικη)	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	ἀνεγ. Ηπειρωτική 18 Μαΐου διά Χερσόνα, ἔφθ. 23
Κατερίνα, (τάνικη)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἀνεγ. Κωνιγκούλιαν 21 Μαΐου διά Βιτούμη
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 14 Μαΐου και Κ)πολιν 27 διά Ρωσίαν
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	διήλθει Κωνιγκούλιαν 27 Μαΐου διά "Αλεξάνδρειαν
Κατίνα	Νικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	ἀργεῖ Ηπειρωτική 28 Μαρτ.
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλουρά και Κ. Ξένου	05	3890	ἀργεῖ Ηπειρωτική ἀπό 12 Απρ.
Κήμαλος	Παπαδημητρίου	89	2455	ἀργεῖ Ηπειρωτική ἀπό 20 Ιαν.
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζήδη	11	4153	ἀνεγ. Μονταζήδο 14 Μαΐου διά Δουγκέσκην
Κλεοπάτρα	ձ. Μάντακα	07	3900	ἔφθ. Μπράτιον 3 Μαΐου, Επωλήθη Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανειάδη	07	3539	ἔφθ. Ελευσίνη 20 Μαΐου και Βόλον 28
Κοριάννα	Α. Μπεκτατώρου	99	5170	ἀργεῖ εἰς "Αργοστόλι από 6 Απρ.
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Αλγερίου 18 Μαΐου και ἀνεγ. 20 διά Ηλένη
Κύμη	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινᾶ	12	3991	ἀνεγ. Όραν 9 Μαΐου διά Βρατλαν, ἔφθ. 19
Κωνσταντίνος Η.	"Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	ἀνεγ. Ηπειρωτική 24 Μαΐου διά Ρωσίαν
Κωνστ. Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	ἀργεῖ Βιντείλιαν ἀπό 2 Μαΐου 1932
Κώστας	II. Σταυρούλεπούλου και Σία	96	1346	ἀργεῖ Ηπειρωτική ἀπό 17 Φεβρ.
Κωσταντή	ձ. Ηπειρέα	13	4316	ἀνεγ. Μπλάγκαν 15 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	ἀνεγ. Σάττην 24 Μαΐου διά Χαλκίδα
Λακονικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	ἔφθ. Κ)γιζαν 9 Μαΐου (ἔφρατ. 23 διά "Αμβέρσαν")
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	ἀργεῖ Αμβέρσων ἀπό 29 Μαρτ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Ροζέριο 17 Μαΐου
Λουκία, τάνικη	I. Μαυρή και Σία	10	2143	ἀνεγ. Κ)πολιν 27 Μαΐου διά Τσανάκη
Μαίανδρος	Ίω. Λιθανοῦ	14	4309	ἔφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
Μαίντης οφ Σάμος	Α. Κουλούθρου	01	1190	εἰς πλός Ηπειρωτικής—Σάμου
Μαίηνη	N.Γ. Λιθανοῦ	09	1459	ἔφθ. Νεάπολιν 12 Μαΐου, Γένοβαν 19 και Ηπειρωτικής 29
Μαίηνη Ν.	Δημ. Ηπειρέα	09	4330	ἔφθ. Αμβέρσων 20 Μαΐου
Μαίηνη Δευτεραίου	Βέκο. Διαυτεράκου	03	1383	ἀνεγ. Γαλάτοι 12 Μαΐου, Κ)πολιν 14 διά Μάλταν
Μαίηνης	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀργεῖ Ηπειρωτική 12 Απρ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Φλιππίδηλ 16 Μαΐου
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου και "Αμβέρσαν" 19
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	ἔφθ. Μάλταν 20 Μαΐου και ἀνεγ. 27 διά Πόρτ Βάντρη
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφίανοῦ	89	2187	ἀνεγ. Γαλάτοι 23 Μαΐου, Κ)πολιν 26 διά "Ελλάδα
Μαργαρίτης	ձ. Ηεριδολάρη	13	4584	διήλθει "Αγ. Βικέντιον 16 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρας
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
Μαρία	K. Λιθανοῦ	01	3090	ἀνεγ. Μέμπλ 10 Μαΐου διά Λένινγκραδ, ἔφθ. 13
Μαρία	Σ. Ηερήη κ.λ.π.	00	1216	εἰς πλός Βόλου από 25 Απρ. 1932
Μαρία Μ. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	ἀργεῖ Σάρος ἀπό 25 Απρ. 1932
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἀνεγ. Ηπειρωτική 20 Μαΐου διά Κωνσταντινουπόλεις, ἔφθ. 24
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικού	99	1165	ἔφθ. Βρατλαν 15 Μαΐου και Γαλάτοι 19 διά Κόπρου
Μαρία Π. Ξυλά	M. Καρρά	02	3254	πωληθὲν εἰς Τούρκους μετωνομάσθη "Burhaniye"
Μαρία Σταθάτου	έτατρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀργεῖ "Αμπερνταμ ἀπό 8 Μαρτίου
Μαριγά Λ.	N. Λύρα	02	4146	ἀνεγ. Τάνι 17 Μαΐου, Γιθραλτάρ 25 διά "Αλεξάνδρειαν"

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
Μαριώνα	άδ. Πρωτού	12	4236	Σιγλήθε Λάζ Πάλμας 23 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
Μαριώνα Δ. Θεομιώτη	άδειαφών Κιρτάτα	04	4784	Έφθ. Λάζ Πλάταν 22 Μαΐου
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	Σιγλήθε Ρόττερνταμ 19 >
Μαρουύλα	άδ. Πρωτού	12	4307	Έφθ. Μπουένος "Αϊρες 17 Μαΐου
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάρχου	02	4152	Άργει Πειραιά από 23 'Απρ.
Μαρουσιώ Κουλούνθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	Έφθ. Βρατλαν 8 Μαΐου και Κίλια 17
Ματθαίος	Π. Μ. Λάθης	04	2434	Έφθ. "Αριστερνταμ 17 Μαΐου και άνεχ. 23 δι' Onega
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Μεμάς	Α. Βεργοτῆ	00	4359	άνεχ. Δάντσιγκ 16 Μαΐου διά Γένοβαν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνεχ. Nykobing 20 Μαΐου διά Δάντσιγκ
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	Έφθ. Πόλη 5 Μαΐου
Μιμόσα	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	Έφθ. Ζουγκουλάκη 16 Μαΐου
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	άνεχ. Recalada 13 Μαΐου διά Κόντινεντ
Μιχαήλ Α. Έμπειροίκος	Ι. Αιδανούδη Η. Πρωτοπαπά	13	4160	Έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Μαΐου και Πειραιά 23
Μιχαήλ Λ. Έμπειροίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	Έφθ. Πειραιά 24 'Απρ. μέσον, παραμένει
Μιχαήλης Θαλάσ	Ν. Εύσταθίου και Σία	04	3146	Σιγλήθε Λάζ Πάλμας 15 Μαΐου διά Κίλια, έφθ. 26
Μίμης Χανδρής	άδ. Σιλά	06	3828	Σιγλήθε Μαδέρας 19 Μαΐου, Οδηγάν 26 διά Ντιέππην
Μονίτωρ	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	Έφθ. Μαρζλιν 12 Μαΐου και άνεχ. 26 δι' 'Αλεξανδρείαν—Πειραιά
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	Σ. Φαρκούδη	06	3690	άνεχ. Σφάλ 16 Μαΐου, Γιεραλτάρ 22 διά Ρουέν
Μόνονος	άδ. Γουλανδρή	17	5199	Έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου μέσον, παραμένει
	Χ. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	Έφθ. Φιούμε 19 Μαΐου
Ναγδός	άδ. Λιθανού	10	4111	άνεχ. Ροζάριο 15 Μαΐου, Cerrito 19 διά Μπέργκαν
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άνεχ. Βατούμ 11 Μαΐου, Κων)λιν 15 δι' 'Οράν
Νάρκισσος	Γ. Ν. Στεφάνου	06	4313	Έφθ. Πόλη 19 Μαΐου. Φορτώνει δι' Ιταπονίαν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	01	3531	άνεχ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Μαρινούσπολιν, έφθ. 23
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φωφαλιού	12	3451	άνεχ. 'Αμβούργον 11 Μαΐου και Σούντερλαντ 21 διά Μοντεβίδεο
Νεράϊδα	έτ. Π. Νεμικού	03	2759	Έφθ. Ταϊτιανδίκαια 8 Μαΐου και Σαβόνναν 18
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	διγλήθε Πειρίμ 14 Μαΐου διά Dairen ("Απω Ανατολήν")
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	διγλήθε Γιεραλτάρ 19 Μαΐου διά Κούλλη, έφθ. 29
Νηρεύς	Έμμ. Χατζηγιάλια	13	6694	άνεχ. Αμβέρσαν 4 Μαΐου διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Πειραιά από 8 'Απρ.
Νικη	Α. Βογιατζίδη	17	958	άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Ρωσίαν
Νίκοκλης	Ν. Γ. Μωρατήη	21	3576	Έφθ. Βρατλαν 14 Μαΐου και άνεχ. 19 διά Ρόττερνταρ
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	άνεχ. Ροζάριο 18 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Νίκος Μάρκου	Π. Ι. Πατέρα και Σία	12	4235	άνεχ. Σάν Νικολάς 4 Μαΐου, Φ. Νορόνχα 20 διά Λάζ Πάλμας
Νικόλαος	Ν. Α. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος 'Αθανασούλης	κληρηγ. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει 'Αμπελάκι από έτών
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	Έφθ. Σέτταν 12 Μαΐου και Σαβόνναν 21
Νικόλαος Νομικούς	Α. Νομικού	99	625	εἰς πλάνες Ελλάδος—Μάλτας—Ιταλίας
Νικόλαος Φιλίνης	Μικη Φιλίνη	04	3111	άνεχ. Πειραιά 21 Μαΐου διά Βρατλαν
Νικόλασ	Β. Σ. Ρωσούλημον	10	4510	άνεχ. Πειραιά 22 Μαΐου διά Σουλινά, έφθ. 26
Νικόλας "Αγγελος	'Ισο. 'Αγγέλου	12	4351	διγλήθε Γιεραλτάρ 16 Μαΐου διά Βρατλαν, έφθ. 30
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	Έφθ. Οινούσσες 2 Μαΐου
Νίτσα	άδ. Γιανναγιά	15	4732	εἰς Μίλφορτ Χάδεν 25 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	διγλήθε Φερν. Νορόνχα 18 Μαΐου διά Ταναρίφφαν
Οινούσιος	N. Πατέρα και υιών	04	5804	Έφθ. Μπάρρου 20 Μαΐου και άνεχ. 26 διά Περναμπούκο
"Ολγα 'Επ. Έμπειροίκου	υιών 'Επ. Έμπειροίκου	22	4677	εἰς Φάλμουθ θυπό παραλαδήν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	Έφθ. Ρίον Ιανέρον 24 Μαΐου.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Γίνοβαν 11 Μαΐου, Πειρίμ 24 διά Madras
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον από 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	εἰς Πειραιά 30 Μαΐου, επισκεψή. 'Εναυλώθη
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιά από 28 Δεκ. 1932
Πάνος	Π. Πρωτοπαπά	15	4305	Έφθ. Norresundby 17 Μαΐου και 'Αλέρχους 24
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραιά από 29 Δεκ. π. ί. 'Επωλ. Ιταλούς πρὸς διάλυσιν
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	διγλήθε Γιεραλτάρ 22 Μαΐου διά Κέρκυραν
Πανιάς	άδεια. Μαργαρώνη	12	5149	άνεχ. Ροζάριο 8 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιάλη	10	3748	άνεχ. Χίον 3 Μαΐου
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Νικολάεψ 13 Μαΐου και Κλιν 22
Πάτρα	Τσαρκιράνη—Κωνγνίδη	96	3256	έφθ. Χανία 10 Μαΐου
Παύλος	Στ. Γαλλικούσδην και Σία	90	2223	έφθ. Λήθ 13 Μαΐου και Χάρτλεπουλ 25
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	άνεχ. Μπάρρου 3 Μαΐου διά Μπουένος "Αϊρες
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρηγ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άργει Αμέρισον από 18 Μαρτ.
Περσενίδης	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	έφθ. Αμέρισον 13 Μαΐου
Πεταλιοί	Μαρή 'Εμπειροίκου	17	5126	εἰς πλάνες Κυντζής —Κλασικός (πατράλαια)
Πετρούλινα (τάνκερ)	Τ. Κυρτλίου	10	579	άνεχ. Μπρένονποτσάλ 22 Μαΐου διά Βατούμ
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. «Τραχνοκατράλη»	03	4634	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
Πετράκης Νομικούς	Η. Νομικού	06	4618	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου, μέσον
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	εἰς πλάνες Στρατονίου—Δαλματίας
Πέτρος Νομικούς	Η. Νομικού	93	2522	άνεχ. Αμβέρσαν 12 Μαΐου, Γιεραλτάρ 19 διά Κλιν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδην	15	1793	έφθ. Ροζάριο 17 Μαΐου
Πηλαές	Ε. Χατζηγιάλια	28	4695	εἰς Dartmouth 24 Μαΐου
Πηγελόπη	Σπυρ. Παραμυθιώτη	19	6566	έφθ. Νιούσιην 17 Μαΐου
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασᾶ	97	1457	άργει Σύρον από 27 'Απρ.
Πόλι	Α. 'Αλεξάτου-Μ. Ρεδιάδη	09	2861	διγλήθε Κλιν 22 Μαΐου διά Γιεραλτάρ
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Ρόττερνταρ 1 Μαΐου, σερδέν
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	έφθ. Βρατλαν 17 Μαΐου (έφόρτ. 23 διά Μπέργκαν)
Πόντος	υιώ Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Μπάρρου 4 Μαΐου διά Ρωσίαν
Πόπτη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άνεχ. Δάντσιγκ 9 Μαΐου, Γιεραλτάρ 20 διά Μπανιόλι
Ποσειδών	Κυρ. Βεντζέλου	09	3895	άνεχ. Βρατλαν 19 Μαΐου διά Παλέρμο—Βεγγάζην
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	
Pirita	Γ. Πανά	01	2495	διγλήθε Γιεραλτάρ 13 Μαΐου διά Πεσκάρα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πίτα Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	90	1217	άργει Πειραιάς από 24 'Απρ.
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 16 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» A.E.	19	5637	έφθ. Σεβάστην 18 Μαΐου και άνεχ. 19 διά Μαδρίτης
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	έφθ. Αμερίκαν 23 Μαΐου
Σίφνος	Θεμ. Σταυλοπότη	17	2004	έφθ. Νεάπολιν 17 Μαΐου
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς πλός Ματιλήνης—Θεσσαλονίκης (άλλας)
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. 'Οντάνης 10 Μαΐου και Αμερίκαν 20
Στάμος Φαφαλίδης	Σ. και Δ. Φαφαλίδη	06	3990	άργει Χίον από 31 Μαρτίου
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιάς από 11 Δεκ. 1932
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	διήλθε Λάς Πάλμας 20 Μαΐου διά 'Αμερικανον
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λεμού	06	4081	άνεχ. Μεθήλη 15 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
Στυλιανή	άδ. Ηειθή	93	1828	έφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου και Σπαλάτο 14
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκασίνη	04	3564	άνεχ. Ιμαγγήλης 17 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θυίκην από 20 Ιουλ. 1932
Σύλβα	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	έφθ. Μπουένος "Αύρας 13 Μαΐου και άνεχ. 24 διά Σκόν 'Αντιόνιο
Τάκης	Π. 'Αντόππα—Μαρκασίνη	04	1698	άνεχ. Σαλέρνα 6 Μαΐου διά Νοσφωσίσικην
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	έφθ. Μπ. "Αύρας 8 Μαΐου
Τάσις	Βεργωτή και Μπακατώρου	13	4706	εἰς Μάντζεστερ 20 >
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	764	άργει Πειραιάς από 2 Ιουν. 1932
Τζέννιν	'Ιω. Λαζανού	12	1859	έφθ. Πειραιάς 24 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Δάντσιγκ 15 Μαΐου και άνεχ. 21 διά Σαρδηνίαν
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έφθ. Λένινγκραδ 18 Μαΐου
Τριάνα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	έφθ. Ταργεστην 7 Μαΐου και Πειραιάς 24
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Βρατλίαν 14 Μαΐου (έφθ. 23 διά Δυνίαν)
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάρχης υιοί	14	3895	άνεχ. Σάν Νικολάς 14 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	έφθ. Μαρπολίν 19 Μαΐου και άνεχ. 27 διά Βορέω
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Βενετίαν 19 Μαΐου
Φαέθων	άδ. Λαζανού	13	4168	έφθ. Στοκχόλμην 14 Μαΐου
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	άργει Πειραιάς από 1 Μαΐου
Φιλομήλα	Σ. Κατικόδη	98	3175	έφθ. Ραγούζην 7 Μαΐου και Κωνιλίν 21
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	άργει Νεάπολιν από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 23 Μαΐου διά 'Αμερίκαν—Ρόττερνταμ
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	διήλθε Γιεραλτάρ 11 Μαΐου διά Κάρδιφ, έφθ. 18
Φωτεινή Καροά	άδ. Καρρή	08	4396	έφθ. Λένινγκραδ 18 Μαΐου διά Μοντενίζεο
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	έφθ. Νοσφωσίσικην 19 Μαΐου
Φωφώ Μαροή	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	άργει Πειραιάς από 23 'Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Μπουένος "Αύρας 26 Μαΐου
Χαράλαμπος	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έφθ. Πειραιάς 24 Μαΐου
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεχ. Σύρον 17 Μαΐου διά Βατούμι, έφθ. 20
Χίος	Σ. Ηερή κ.λ.π.	88	1356	άργει Χίον από 22 'Απρ.
Χρήστος Ζ.	N. Ζωϊδούλου	00	1106	άργει Πειραιάς από 18 'Απρ.
Χριστίνα	Α. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άργει Πειραιάς από 10 'Απρ.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	έφθ. Λένινγκραδ 14 Μαΐου
Χρυσή	Π. I. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Ροζάριο 2 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	έφθ. Μαρπολίν 25 Μαΐου. 'Ιταλήθη Ιταλούς πρόδιαλυσιν
Ωκεανία	M. Καρίβαλη	07	4843	άργει Πειραιάς από 26 'Απρ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	άνεχ. Γιανιμπαν 21 Μαΐου διά Λονδίνον
Ωνάσης Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	άνεχ. Χάλιφας 24 Μαΐου διά Κούβαν
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου, Γιεραλτάρ 19 διά Πειραιά

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άγαθη Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εἰς πλός έν Τουρκία
Άιγαιον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη-'Αθίνη & Σια	10	1673	άνεχ. Βρατλίαν 10 Μαΐου διά Μεσσήναν (Αιώριον 12)
Αικατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	έφθ. Σέντερποργκ 20 Μαΐου
Άρεθουσα Παναμαϊκόν	Νικ. Καρπούρη	11	3693	έφθ. Μπάρρου 19 Μαΐου και άνεχ. 25 διά Ροζάριο
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	έφθ. Μπάρρου 23 Μαΐου
Εναγόρας Κυπριακόν	<Τρόδος> Ltd	28	5127	άργει Τάιν από 7 'Απρ.
Εύγενια Χανδρή Παναμαϊκόν	'Ιω. Χανδρή	20	5317	άνεχ. 'Ιμαγγήλης 15 Μαΐου και Λισσαδώνα 21 διά Πλέιτ
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	*Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμις 'Αγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σια	88	2173	έφθ. Γαλάται 19 Μαΐου και άνεχ. 30 διά Νότ. Γαλλίαν
'I. N. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	T. N. Βλασσόπολου	11	3160	διήλθε Elsinore 25 Μαΐου διά 'Ελσινγκκρούγκ
'Ιουλία Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	15	3726	έφθ. Τάιν 13 Μαΐου
Καλλιόπη Λάττες 'Αγγλικόν	Λάττες	87	1032	εἰς δρόμον 'Αγ. Γεωργίου μὲ ζημίας
Κωστή Κυπριακόν	K. Συδιάκη και Γιάν	05	3876	έφθ. Λονδίνον 16 Μαΐου
Μαρφτης 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έφθ. Γαλάται 19 Μαΐου (βιά Καλλιάρι)
Μισένη Παναμαϊκόν	έτ. Ρ. 'Ολιδέ	07	3821	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 18 Μαΐου και άνεχ. 26 διά Λονδίνον
Μιρουσάνου 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σια	05	2539	άνεχ. Γαλάται 22 Μαΐου, Κλιν 26 διά Σφάξ
Μοριάκην 'Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	04	1128	άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Ζουγκουλάδων, έφθ. 23
Νέλλη Παναμαϊκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	άνεχ. Μπουένος "Αύρας 12 Μαΐου διά "Αγ. Βικέντιον
Νικόλαος 'Αγγλικόν	άδ. Ηήττα	80	1302	άργει Χίον από 20 'Ιαν.
Νοέμη—Τζουλία 'Αγγλικόν	A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Ζουγκουλάδων 17 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος γεν.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Αθως Παναραϊκόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή «Ατλαντικός» Α. Ε.	12	3876	άνεγ. Τανοράντι: 16 Μαΐου διά Καλαί
"Ορος Δίρφυς "	«Τράπηκ, Σο»	18	5242	άνεγ. Ταΐν 9 Μαΐου διά Ηλέστ
"Ορος Ελικών "	Κορμάτου—Κουλουκουντή	20	5210	άνεγ. Τανοράντι: 10 Μαΐου, Μαζέρας 15 διά Ρουέν
"Ορος Ιδη "	«Τράπηκ, Σο»	13	3578	άνεγ. Τεργέστην 18 Μαΐου, Γιβραλτάρ 25 διά Ηλέστ
"Ορος Κιθαιρών "	Κορμάτου—Κουλουκουντή	18	5201	Έψθ. Δουνκέρκην 18 Μαΐου και Αρέσσουν 21
"Ορος Οσσα "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	Έψθ. Μπάρι 10 Μαΐου και άνεγ. 17 διά Λα Πλάταν
"Ορος Ολυμπος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	19	6509	άνεγ. Μπάριαν Μπλάχκην 9 Μαΐου δι' Εύρωπην
"Ορος Ορθρος "	έτ. «Θηρεύς» Α. Ε.	15	3654	άνεγ. Κλαδέ 14 Μαΐου διά Μπουένος "Αύριες
"Ορος Παρνασσός "	Μαργαρώνγ. έτ. «Αττικός»	11	3726	Έψθ. Αμεριδργον 23 Μαΐου
"Ορος Πάρνης "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	18	5208	Έψθ. Νεάπολιν 21 Μαΐου
"Ορος Πέρα "	Κορμάτου—Κουλουκουντή	18	4592	Έψθ. Μπουένος "Αύριες 23 Μαΐου
"Ορος Πήλιον "	έτ. «Θηρεύς», Α.Ε.	17	4592	άνεγ. Μπάχκην Μπλάχκην 2 Μαΐου διά Λαζ Πάλιρχς
"Ορος Πίνδος "	«Τράπηκ, Σο»	14	4810	Έψθ. Ταΐν 13 Μαΐου και άνεγ. 23 δι' Όρχιν
"Ορος Ταύγετος "	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	6698	άνεγ. Μπ. Μπλάχκην 9 Μαΐου διά Λανδίνον
"Ορος Ταύρος "	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	άνεγ. Κάρθηρ 5 Μαΐου διά Ριον Ιχνέλρον
"Ορος Υμηττός "	«Γρηγορίς» Α. Ε.	18	5249	διήλθια Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Μπουένος "Αύριες
Πάντζο Σ. Τουρκικόν	Η. Σταυροπούλου και Γιοι:	90	2302	άργει Κωνιοπολιν από 5 Μαρτ.
Παντίνια Παναραϊκόν	Ρ. Ολιθέ:	13	4920	άνεγ. Follonica 16 Μαΐου διά Στέττιν, έψθ. 28
Τουσσίκα Αγγλικόν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δάλλα	03	1828	εις Γαλάτας από 14 Απριλίου
Τρεγκόδηναν Αιγαπτιακόν	Κ. Σωδίκη και Γιών	03	3075	διήλθια Γιβραλτάρ 16 Μαΐου, Νιζέρα 24 διά Δανίαν
Φρακόνα Γαλλικόν	«Εδέσινος» Α. Ε.	82	1173	άργει Γαλάτας από 14 Μαρτίου
Φρυγία Παναραϊκόν	Ραζηρ. Ολιθέ:	00	3395	άνεγ. Μπάρρο 25 Μαΐου διότι Γένοβην, έπωλήθη Ιταλ. πρός διάλυσιν
Bellview, Αγγλικόν	νέσιν Έπ. Εμπαιρίκου	22	4677	"Ιδε: «ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ», σηματία Ελληνική
Jekri, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5875	Παρελγήθη εις Dartmouth και άργει, 20 Μαΐου
Jebba, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5875	"> > > > > >
Manchester Civilian Αγγλ.	Γ. Βεργοτην	13	4706	"Ιδε: «ΤΑΣΙΣ», σηματία Ελληνική
Marlwood, Αγγλ.	"Ελληνες χρονοτοποί	06	1982	εις Σουάνη υπό παραλαβήν
New Georgia	Σ. Παρημοθιώτην	19	6566	"Ιδε: «ΠΗΝΕΑΟΝΗ», σηματία Ελληνική
Rocio, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	15	3726	"Ιδε: «ΙΟΓΑΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»
Teheran, Ιράν.	N. Σταυράτου	79	677	Έψθ. Ημέρα 20 Μαΐου. Μετωνυρ. «ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ», σημ. Ελληνική

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεία εις Avonmouth, Sharpness, Gloucester και Portishead.

Ως έφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνυθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοικτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν όποιων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ίνμας θεωροῦνται ώς μέρος τοῦ ιδικοῦ μαρτσ στόλου και τὰ ἔξοδά των θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεγωγὴν τῆς ἐργασίας.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "HILLS, BRISTOL, AVONMOUTH, SHARPNESS, GLOUCESTER.

ΕΙΣ ΤΟ POTTERNTAM

KATINA & SIGARETTA

XHRA IOANNOU Λ. ZANNI & YIOI
64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνά Ελληνικά, Τουρκικά, Βούλγαρικά, Σιγαρέττα και Πούρα ἐκλεπτά. Ηγγημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣ. ZANNIS-ROTTERDAM. TEL. 50632

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY", TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

HAMBURG STEVEDORING Co. LTD.

HAMBURG, STEINHÖFT 11.
LARGEST STEVEDORING FIRM IN HAMBURG.
ALL MODERN EQUIPMENT.
OWN LARGE FLOATING GRABS.

Discharging of Pneumatic Grain
Tel. Add.:—"Stevedoring,"

Διαρκὴς Παρακαλαδήκη
Τουρκικῶν γαιανδράκων αγοραμένων

KOZLOU και
Tout venant KANDILLY

Τῶν γαιανδραρυχείων τῆς

TÜRK KOMÜR

MADENLER A. S.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΛΑΣΙΚ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΛΕΦ. 40.307