

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1933

Αρ. Φύλλου 60

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 60. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1933

ΩΜΗΝ ΤΗΝ ΑΛΗΘΕΙΑΝ

Μετά λύπης μας διαπιστοῦμεν, ότι τὸ ζήτημα τῶν ἐπασφαλίστρων, ὑπὸ τὰ ὄποια στενάζει ἡ ναυτιλία μας δὲν ἀντιμετωπίζεται οὕτε παρὰ τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, ἀλλ' οὕτε καὶ παρὰ τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας, μετὰ τῆς ἐπιβεβλημένης εἰς τὴν σοβαρότητά του προσοχῆς.

Ἡ ἔλλειψις στενῆς ἀλληλεγγύης μεταξὺ τοῦ ἑφοπλιστικοῦ μας κόσμου προκειμένου περὶ τῶν καιριωτέρων καὶ γενικωτέρων ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων, δημιουργεῖ μίαν θλιβερὰν κατάστασιν ἀποτελματώσεως αὐτῶν. Αἱ ἔκαστοτε σποραδικαὶ διαμαρτυρίαι πλοιοκτητῶν τινῶν, στενῶς συνδεομένων μὲ τὴν ἀγορὰν τοῦ Δουνάβεως, ἀφήνουν ἀσυγκινήτους — διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν — ἄλλους, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη σπανίως συμμετέχουν εἰς τὰς ἐκ Ρουμανίας φορτώσεις. Εἰς τὸ Πλέϊτ δὲν καταβάλλονται ἐπασφαλίστρα καὶ ἀφοῦ αὐτοὶ δὲν δίγονται ἀμέσως, δὲν εὑρίσκουν μεταξὺ τῶν τὴν δέουσαν ἀπήχησιν καὶ αἱ διαμαρτυρίαι τῶν πρώτων.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀφοῦ ἡ κατάστασις φέρεται, χωρὶς καμμίαν ἀντίδρασιν, πρὸς τὸν μοιραίον δρόμον της, παριστάμεθα ἀπαθεῖς θεαταὶ τῆς ὀλόεν συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς μας ἐπιπτώσεως. Ἀλλὰ διὰ τὴν ὑπόστασιν καὶ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας δὲν ἐνδιαφέρονται μόνον οἱ πλοιοκτῆται. "Ἐνας κόσμος ὀλόκληρος ἔχει συνδέσει τὴν ὑπαρξίην του μὲ τὴν πρόοδον καὶ τὴν εὐημερίαν αὐτῆς. Ἐφ' ὅσον δὲ τὰ ὀμαδικὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλούμενης Ἑλλάδος εἶνε διαπεπιστευμένα εἰς χεῖρας τοῦ Κράτους καὶ τῶν λειτουργῶν αὐτοῦ, νομίζουμεν ὅτι καθῆκον, ἀλλὰ καὶ ὑποχρέωσιν ἔχει ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ε. Ν., μὲ τὸν θερμὸν ζῆλον καὶ τὴν σαφῆ τῶν πραγμάτων ἀντίληψιν, ποὺ διακρίνει τὸν προϊστάμενον αὐτῆς κ. Χρηστοφῆν, ὅπως ἀναλάβῃ αὐτὴ τὴν μελέτην τοῦ ὄλου ζητήματος τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως.

"Ἄς καλέσῃ ὁ κ. Χρηστοφῆς διὰ μίαν ἔξονυχιστικὴν μελέτην τοὺς δυναμένους νὰ ἔχουν ἔγκυρον γνώμην. "Ἄς ἀκούσῃ τὰς ἀπόφεις ἐκάστου, ἀς θελήσῃ ν' ἀνεύρῃ τὴν οἵζαν τὸν κακοῦ καὶ ἀς χωρήσῃ θαρραλέως πρὸς τὰς ἐπιβαλλούμενας λύσεις. Εύτυχῶς, ἡ ἀρμοδία Κρατικῆς ὑπηρεσίας διατηρεῖ ἀμείωτον τὸ κύρος αὐτῆς παρὰ τοῖς ξένοις ἀσφαλισταῖς, ἐν τῇ ἀναζητήσει δὲ τῶν αἰτίων τῆς παρ' αὐτῶν κακομεταχειρίσεως τῆς σημαίας μας, δύναται νὰ τοῖς παρασχῇ δῆλας ἐκείνας τὰς ἐπιβαλλούμενας ἔγγυησις, ὅτι τὸ μέλλον δὲν πρόκειται νὰ δώσῃ λαβὴν εἰς τὰ—οἷι καὶ τόσον βάσιμα — ἐπιχειρήμα-

τα, ἂτινα ὑπεχρέωσαν τοὺς ἀσφαλιστὰς ν' ἀναλάβουν, οἵαν στάσιν τηροῦν σήμερον, ἐναντὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Διὰ τῆς αὐστηροτάτης κυρωσεως πάσης ὑπόπτου εἰς βάρος τῶν ἀσφαλειῶν παρεκτροπῆς, διὰ τῆς ἀγρύπνου παρακολούθησεως τῶν σχετικῶν μὲ τὰς φορτώσεις διατάξεων, διὰ τοῦ ἐνδελεχοῦς ἐλέγχου τῶν ἀβαριῶν, ἀκόμη δὲ διὰ θεοπίσεως βαρυτάτων ποινῶν δι' οἰανδήποτε πρᾶξιν καθαπτομένην τοῦ γοήτρου καὶ τῆς πίστεως τῆς σημαίας μας καὶ διὰ τῆς πλήρους ὁργανώσεως τῆς ἀνακριτικῆς ἐπὶ τῶν ναυαγίων ὑπηρεσίας, προστιθεμένων εἰς αὐτήν, ως ἐμπειρογνωμόνων, πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν., ἀνωτέρους ηθούς καὶ μορφώσεως — ἡ ναυτική μας οἰκογένεια δὲν εἶναι ἀμοιρος τοιούτων — νὰ δοῦῃ πλέον ἔνα δριστικὸν τέρμα εἰς μίαν ὑπόθεσιν υπονοσαν καιριώτατα τὸ ἐθνικόν μας γόνητρον καὶ συγκλονίζουσαν πρόσφριζα τὸ ναυτιλιακὸν μέλλον τῆς Χώρας.

Αἱ σκέψεις μας αὐταί, ἀπροκαλύπτου ώμης ἀλληθεύεις, ἐλπίζουμεν ὅτι θέλουν δεόντως ἐκτιμηθῆναι καὶ θὰ εὔρουν τὴν ἐμπρέπουσαν ἀπήχησιν.

ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Τὸ ἅρθρον τοῦ κ. C. Grupper διὰ τὰ ἐπασφάλιστρα τοῦ Δουνάβεως, τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», θίγει ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον εὐπαθῆ ζητήματα τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ζητημα ποὺ παρ' ὅλην τὴν κολοσσιαῖαν σημασίαν τὴν δοπίσκην ἔχει διὰ τὸ μέλλον καὶ δι' αὐτήν τὴν διόπτασιν τῆς ναυτιλίας μας, δὲν ἔτυχε δυστυχώς μέχρι σήμερον τῆς δεούσας προσοχῆς, οὕτε ἀπὸ μέρους τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε. Ν., οὕτε ἀκόμη καὶ ἀπὸ μέρους αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες καὶ ἐπιθυρόνται μὲ τὰ ἐπικεφαλίστρα.

Βεβκίως, ἔκει δηνού ἐφθικταν τὰ πράγματα, δὲν δύναται: κανεὶς νὰ ἐλπίσῃ οὕτε σύντομον, ἀλλὰ κυρίως οὕτε καὶ αὐτόματον δελτίωσιν τῶν ἀσφαλιστῶν συνθηκῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους. Τὰ ἐπικεφαλίστρα εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα σειρᾶς μέτρων, τὰ ὅποια κατά καιροὺς ἐλήφθησαν ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστῶν, χωρὶς δὲ νὰ ἔξετασθων τὸ δικαιολογημένον ἡ μή αὐτῶν, ὁφείλομεν νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ κατάργησίς των δὲν θὰ ἐπιτευχθῇ, παρὰ μόνον κατόπιν συντόνων διαβημάτων, ἐπιμόνου προσπαθείας καὶ ἀγώνων τῶν δοπίων δὲν ἔγένετο οὕτε ἀπαρχῇ καν ἀκόμη.

"Ολοὶ δέδηται θὰ ἐνθυμοῦνται: τὴν ἐποχὴν καθ' ἥν ἔνα μικρὸν τηρητικό τῆς Ναυτιλίας μας ἐπλήρωνεν ἀσφαλιστρα σκάφους καππώς ἀνώτερης ἐκίνων, ποὺ κατέβαλλε τὸ μεγαλύτερον μέρος.

"Ολίγον κατ' διλίγον ἐφθάσαμεν εἰς σημεῖον ὥστε ἡ ὅλότης σχεδὸν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας (ἐκτὸς ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων)

νὰ πληρώνῃ ἀσφάλισερα σκέφτους ὑψηλότερα ἐκείνων, τὰ δποῖς σκέφτη ἄλλων σημειῶν τὴς αἰτήσης ἡλικίας καταδέλλουν.

Ἐπηκελωθήσαν ἡ ἐπιβίρυνσις μὲ τὸ ἐπιστράλιστρο, ἡ ἔξιρεις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τὴν μετεχρότην φρεσμένων φρεστῶν καὶ δὲ ποκλεισμένης της ἀπὸ διαρρέων ἀγοράς, ἀντιστάσεως δὲ μὴ οὕτης, ἐφθάσκειν αἰσίως εἰς σημεῖον ὃντες δοκιμάζουν πλοῖα Ἑλληνικὰ, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ ἔνα μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα (τὰ Παναματικὰ κατὰ τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Grupper) νὰ ἐπιβρύνωνται μὲ ἐπισφάλιστρα.

Δηλαδὴ ἡ παγκόσμιος ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ χαρακτηρίζει δικτυώσις καθετέλητην πλοῖον καὶ καθέ "Ἑλληνικὰ ναυτίλον, ὡς ἀμφιβόλου πίστεως, ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως, καθ' ἥν στιγμὴν ἡ διάτησης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὴν ἀρμοδίειν Κρατικὴν διηγείσαν παρακμένουν ἀσυγκίνητον ἐνθύπιον μιᾶς τόσον δικρανών μοιάζει. Δὲν εἰναι ἀσκοπον δὲ νὰ ὑπομνήσωμεν, ὅτι ἡ μοιάζει αὐτῇ στοιχίζει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γνωτίλειν χιλιάδες λιρῶν ἐτησίως, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀπὸ τῆς ἡθικῆς πλευρᾶς συνεπιδιών.

Προσδόκατει: συγήθως ἡ δικαιολογία, ὅτι ἐφ' ὅσους ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἐξαρτᾶται ἀσφαλιστικῆς ἀπὸ τὴν ἀγορὰν τοῦ Λογδίου δὲν δυνάμεθα παρὰ νὰ ὑποκύψωμεν, οὕτως εἰπεῖν, εἰς τὰ κελεύσματά της, καὶ διτὸς δὲν ἔχομεν οὔτε τὰ μέσα, οὔτε καὶ τὴν δύναμιν γὰρ ἀντιδράσωμεν.

Παρὰ ταῦτα, ἡ Ναυτιλία μας, μὲ δλην τὴν «φτώχεια» τῆς, πληρώνει σήμερον λ.στ. 500—550.000 ἑτησίως περίπου δι' ἀσφαλιστρα εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λογδίου.

Καὶ ἔνας ἡ Ἑλλὰς θεωρεῖται: δις ἔνας κακὸς πελάτης, ἀσφαλῶς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα δὲν ἀσφαλίζονται ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλούς λόγῳ φιλονιθρωπίας, ἀλλ' ἐπὶ τῇ διάσεις θετικῶν διολογισμῶν. Δὲν φαντάζομει δὲ διτὸς τὸ αἰσθημα τοῦ ἀλτρουσμοῦ τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς θὰ ἐφθανει μέχρι σημείου, ὃστε νὰ δέσχεται, ἀκόμη καὶ γὰρ ἐπιζήτῃ, τὴν ἐργασίαν μας, ἐχει ἔσημιστο ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα τόσα, δοσ διατείνεται.

Οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, οἱ δόποιοι πληρώνουν συγνοικῶς εἰς ἀσφαλιστρα ἔνα σεβοστὸν πισδὸν ἑτησίως καὶ οἱ δόποιοι ἔχουν καταβλέπει μέχρι σήμερον, εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγορὰν ἑκατοντάδες χιλιάδων λόρων, ἀγαλαμβάνοντες κοινὴν καὶ συστηματικὴν προσπάθειαν, θὰ γένουνται κατὰ νὰ ἐπιτύχουν πρὸς δελτίωσιν τῆς γενικοτέρας ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως.

Διότι τὸ ζήτημα τῶν ἐπισφαλιστρων (ἐπὶ τῶν φρεστῶν) δὲν εἰναι παρὰ συγνοικίας τῆς δικαιολογίας ἡτοι ἐγένετο εἰς δάρος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἐάν, διὰ καταλλήλων ἐνεργειῶν, ἐν ἀνάγκῃ καὶ διὰ μερικῶν θυσιῶν, κανονισθῇ τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλισεως τῶν πλοίων ἐν τοσούτῳ μὲ τὰ σκάφη τῶν ἄλλων σηματιῶν, αὐτομάτως τότε λύεται καὶ τὸ ζήτημα τῶν ἐπισφαλιστρων, τὸ δόποιον, ἀλλως τε, δὲν ἐδημιουργήθη παρὰ ἀκριδῶς ἀπὸ ἐκείνους τοὺς κύκλους, οἱ δόποιοι εἰναι καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν πλοίων, ἀπὸ τοὺς κύκλους δηλαδὴ ἐκείνους τῶν δποίων εἰμεθυ πιστοὶ πελάται, καθ' ἥν στιγμὴν δὲν ἐπειχρύσαντο μὲ ἐπισφαλιστρα.

Ἐνθυμοῦμαι π.χ. ὅτι πρὸ ἑτῶν εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Νέας Υόρκης τὰ ἐμπορεύματα ποὺ μετεφέροντο διὰ τῶν πλοίων τῆς Ἑθνικῆς ἀτμοπλοΐας καὶ τὰ δόποια ἑκατόποτον εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἀγορὰν δὲν ἐπειχρύσαντο μὲ ἐπισφαλιστρα.

Γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς οἶκος τοῦ Λογδίου, διαχειρίζομενος ἀρκετὰ πλοῖα ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὰ ἔχει δόλα ἀσφαλισμένα εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Ἀμερικῆς ὑπάρχουν ἀσυγκρίτως εὐνοϊκωτέρους τῆς Ἀγγλικῆς τοιάντης.

Τελευταίως ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ἔσχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ παραβάλλω τὰ ἀσφαλιστρα τοῦ Lloyd μὲ τὰ ἀσφάλιστρα ἀλλων ἀγορῶν, μοῦ ἐκαμε δὲ κατάπληξην ἡ διαφορὰ ἡ δόποια δημάρχεις μετεξὺ τῶν δύο τιμωρίων, ἐξηκρίθωσι δὲ τοῦτο καὶ ἐμπράκτως, δικαιούμενος δολίες πρὸ δημιερῶν ἐπιληροφρογήθην ὅτι ἐμπόρευμα καὶ δὴ ἐμπόρευμα ἀξίας, μεταφερόμενον δι' Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐκκλύθη εἰς ξένην ἀγοράν, μὲ κανονικὰ ἀσφαλιστρα ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου μόνον καὶ χωρίς νὰ ἐπιχωρύσῃ οὔτε μὲ μίαν πένηναν ἐπισφαλιστρα.

Τοιαῦτα παραδείγματα ὑπάρχουν ἀπειρον, δυστυχῶς δημως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δὲν δύναται: γὰρ σωθῆ ἀπὸ τὴν μάστιγα τῶν ἐπισφαλιστρων παρὰ μόνον διὰ συδυασμένης προσπαθείας ἐφοπλιστῶν καὶ Κράτους. Ἄτυχῶς δημως μία τοιαύτη συνεγγόησις

καὶ συντονισμένη ἐνέργεια εἰναι ἀνέρικτος, διότι φάίνεται νὰ προτικότητα εἰς ζητήματα διοισυγκρασίας, ἢ μᾶλλον εἰς ἀντιλήφτησις καὶ ἀτομικούμ.

Ἄπὸ χαρακτηρίζεις μεμψίωροι, πιθανεύει τὸν ἔχοντα μας ὅτι ἔχομεν δίκαιον, εύρισκομεν κατοικίαν ὑπεύθυνον διὰ τὴν κακοδικίαν μας—κατὰ κανόνα τὸ Κράτος—δυσπιστοῦμεν πρὸς τὰς διάκριτας μας δυνάμεις καὶ δὲν ἐπιτυγχάνομεν οὕτω εἰμὴ τὴν διατίθησιν τῆς ἐκκρεμότητος τῶν ζητημάτων καὶ τῶν παραπόνων μας.

Ἐὰν δὲ καὶ μερικοὶ—κατεξήρετον—δικτυούσιν καπως συγχρονίσμαντος ἀπόψεις δὲν ἀποκαμένου εἰλήμη μειούμενα τινὰ οἰκτού καὶ είρωνταις καὶ τίποτε περισσότερον.

"Ισως δὲν τὸ ζήτημα τὸν ἐπισφαλιστρων, ἀναγκή εἰς ζήτημα τὸ Ε.Ν. ἀντιληφθεῖσιν διη τὴν ἀσφαλιστρων ἀποτελεῖ ἐνα στίγμα ἐναντίον τῆς διοιλήψεως τοῦ συνόλου τῆς γνωτίλεις μας, δὲν τὸν αἱ δραγμώνταις τῶν πλοιάρχων, μηχανικῶν, κτλ. ἐμβαθύνουν εἰς τὴν σημαίαν τὴν ὄποιαν ἔχει τὸ γεγονός διτὸς καὶ πλοίοις καὶ ἀλληλεγγύης ὑπεδίθασε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς τὸ κατώτατον πεδίον ὑπολήψεως καὶ ἐμπιστούντης εἰς τὰς διεθνεῖς συγαλληγάς, τότε ἀσφαλισμάτικος διαφωτιστῶν καύκλων, οἱ ὄποιοι σήμερον μᾶς μεταχειρίζονται διηρέων μας.

"Αφοῦ δημως συνενόησίς καὶ συνεργασία τοῦ συνόλου τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰναι κατὰ ἐντελῶς ἀκατόρθωτον, ἐπιδόκλεται εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ νὰ παρέμβῃ ἀποφασιστικῶς, προσήθη εἰς ἐνεργείας καὶ λάβῃ τὰ κατάλληλα ἐκείνα μέτρα τὰ ὄποια, σύν τῷ χρόνῳ, θὰ ἐξαλείψουν δοσ κακὰ συνεωρεύθησαν ἐπὶ τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ, ἀπὸ τὴν ἐγκληματικὴν ἀδιαφορίαν μας.

"Ἐὰν ἀκόμη ὑπάρχει ἀνάγκη ὅπως χωρισθεῖσιν τὰ πρόδικα ἀπὸ τὰ δλίγα, εύτυχως, ἐρίφια καὶ αὐτὸς πρέπει νὰ γίνη, διότι ἀποτελεῖ δικρεῖαν Ἐμπικήρη προσδιοίην νὰ ἐπιχωρύνεται ἐν τῷ συνόλῳ ἡ σημαία μας μὲ ἐπισφαλιστρα καὶ νὰ ἐκπίπτῃ τόσον εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. "Οταν δημειεῖ μισολατρικῶς ἀναμένομεν μεμψίωροις τὴν «ἔξι ψήφους σωτηρίαν», αὐτῇ εὐρίσκεται εἰς τὰς χειράς μας, ἀρκετὴ νὰ ὑπάρχουν μερικοὶ—καὶ εὐτυχῶς ὑπάρχουν—οἱ ὄποιοι θὰ ἀνελάμβανον τὴν σωτειρίαν πρωτούλων.

ΔΗΜ. Γ. ΤΣΑΛΙΔΗΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

23, ST MARY AXE,

LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

ΤΕΛΕΓΡ. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ—ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

Τό δεκαπενθήμερον

Διά τὴν μείωσιν τῶν τελῶν τοῦ Δουνάβεως

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ὑπέβαλεν εἰς τὸ «Ὑπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν διεξοδίκον ὑπόμνημα, ἐπικαλουμένη τὴν κυβερνητικὴν ἐπέμβασιν παρὰ τῇ Ἐύρωπαικῇ Ἐπιτροπῇ τοῦ Δουνάβεως διὰ τὴν μείωσιν τῶν τελῶν τῶν εἰσπραττομένων ὡπ' αὐτῆς, δυσαναλόγων πρὸς τὴν παρούσαν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας κατάστασιν, ίδιᾳ ἀφότου ἡ στερλίνα, τὸ συναλλακτικὸν μέσον τῆς ναυλαγορᾶς, ἀπεμακρύνθη τῆς χρυσῆς βάσεως.

Τὸ ὑπόμνημα τῆς Ἐνώσεως ἔχει ὡς κάτωθι:

Κύριε Ὅπουργέ,

Ἡ Ἐύρωπαικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως, συσταθεῖσα δυνάμει τῆς συνήκης τῶν Παρισίων τοῦ 1856, τοῦ Λονδίνου τοῦ 1872 καὶ τοῦ Βεροΐαν τοῦ 1878, ἀποσκοπεῖ τὴν ἐπίβλεψιν τῆς ναυτιλοΐας ἀπὸ τὴν γάδαν τοῦ Σουλινά μέχρι Βραζίλας τῶν ἀστυνομικῶν ἐπιτήρησιν καὶ ἔγενε τὴν διαιρόρφωσιν καὶ συντήρησιν τῶν ὄχημάν τοῦ Δουνάβεως, ὥστε ἡ ναυτιλοΐα ἐν αὐτῷ ἀπὸ τῆς Βραζίλας μέχρι τῆς γάδας τοῦ Σουλινά καὶ τάναπαλιν, κενῶν καὶ ἐμφόρων πλοίων, νὰ είνε ἔξτραφαιομένη.

Ομολογούμενώς ἡ Ἐύρωπαικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως διά τῶν διαιρόρφων τεχνικῶν ἔργων, διὰ τὰ ὅποια κολοσσαῖς ποσὰ ἔδιπανθυῆσαν, ὅχι μόνον ὀφέλησε τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔξαγωγικὸν καὶ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῶν παραδοναβίων Χωρῶν.

Πρὸς ἐπίτευξιν τῶν προεκτιθεμένων ἐπεβλήθησαν καὶ συνεχίζεται ἡ ἐπιβολὴ δικαιωμάτων εἰς ἄπαντα τὰ ἀνερχόμενα καὶ κατερχόμενα πλοῖα, ἀνεξηρήτως χωρητικότητες, εἴτε ἐμφόρα εἶναι ταῦτα, εἴτε κενά.

Πολλάκις καὶ κατὰ διαιρόρχους περιόδους ἡ Ἐύρωπαικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως παρεκλήθη παρὰ τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας ἵνα μειώσῃ τὰ ἐπιβαλλόμενα δικαιώματα, τούτῳ δὲ ὅχι μόνον πρὸς τὸ συμφέρον τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας καὶ τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν παραδοναβίων Χωρῶν, αἰτινες εὑρίσκονται πρὸ τῆς ἀνάγκης νὰ ἀνταγωνίζονται τὸ ἐμπόριον ἀλλων παραγωγικῶν Χωρῶν, ἀλλὰ καὶ δὲ ἀντὸ τούτῳ τὸ συμφέρον τῆς Ἐύρωπαικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, καὶ δὲ ὅτι ἡ μείωσις τῶν τελῶν ἀναγκαῖς θὰ προκαλέσῃ συγκέντρωσιν περισσοτέρων ἐμπορευμάτων καὶ καὶ ἀκολουθίαν ἀτμοπλοίων.

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἡ ἐκπροσωποῦσα τὴν Ἑλληνικὴν Φροτηγὸν Ναυτιλίαν, ἡς σημαντικὸν μέρος ἀσχολεῖται εἰς τὰς ἔκ τῶν λιμένων καὶ διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως μεταφοράς, εὑρίσκεται πρὸ τῆς ἀναποτρέπτου ἀνάγκης, ἵνα αἰτήσῃ παρὰ τῆς Ἐύρωπαικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως σημαντικὴν μείωσιν τῶν νῦν καταβαλλομένων τελῶν διὰ τοὺς ὡς κάτωθι λόγους :

α) Ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ κρίσις, καὶ τῷ ἔξαρσιν πρὸς δῆλους τοὺς ἀλλούς κλάδους, ἐπλήξει βαρέως τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἐπέφερε τὸν παρολισμὸν χιλιάδων πλοίων, ἐπιβάλλει ἀματηράς οἰκονομίας ἵνα δυνητὴ νὰ ἔργασθῃ μὲ δύον τὸ δυνατὸν μικροτέραν ζημίαν. Εἰστούτοις θὰ συμφέλῃ καὶ ἡ μείωσις τῶν τελῶν τοῦ Δουνάβεως.

β) Τὰ τέλη τοῦ Δουνάβεως καταβάλλονται εἰς χονδρά Φράγκα, ἐνώ οἱ ναῦλοι τῶν ἀτμοπλοίων πραγματοποιοῦνται εἰς Λίρας Ἀγγλίας καὶ δὴ μὲ μειωμένην ἀξίαν, παρὰ τὸ ἔξεντελεστικὸν αὐτῶν ἐπίπεδον. Συνεπώς ἀτμόπλοιον, τὸ ὅποιον πρὸ τῆς ἀρσεως τῆς χρυσῆς ἰσοτιμίας τῆς Στελίνας κατέβαλε Λ. 400, ὡς τέλη τοῦ Δουνάβεως, σήμερον ἀναγκάζεται νὰ καταβάλῃ 40 καὶ 45 οἷον ἐπὶ πλέον, ἢτοι Λ. 560 καὶ ἐπέκεινα. Καὶ ἀναλογίαν δὲ, τὰ μεγαλυτέρας χωρητικότητος ἀτμόπλοια. Τὸ τοιοῦτο, ὡς θὰ συμφωνήσῃτε μεν' ἡμῶν, εἴνε ἐντελῶς ἀδικαιολόγητον καὶ συμφέλλει εἰς αἰσθητὴν ἐπανέξην τῶν δαπανῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, καὶ δὲ ἡ χρόνον ἐπιβάλλεται ἡ σύμπτυξις τούτου.

γ) Πολλοὶ λιμένες τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν διωρήγων Σουεζ καὶ Παναμᾶ, ἐμείωσαν τὰ παρὰ τῶν πλοίων καταβαλλόμενα τέλη, καὶ παρὰ δὲ τὰ τέλη ἐκείνων δὲν ἡσαν τόσον βαρέα, δύον τὰ τοῦ Δουνάβεως. Εἰς τούτῳ δὲ ἀναμφιβόλως κατέληξαν πρὸς τὸ ἀμοιβαίον συμφέρον, τῆς τε δηλ. διεθνοῦς Ναυτιλίας καὶ τῆς Χώρας αὐτῶν.

δ) Μεγάλην ἀνακούφισιν θέλει προσπορίσῃ εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγωγικὸν ὡς καὶ εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῶν παραδοναβίων Χωρῶν ἡ ἐκ μέρους τῆς Ἐύρωπαικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως μείωσις τῶν τελῶν.

Ἔνα μορφώσητε γνώμην ἐπὶ τῶν εἰσπραχθέντων τελῶν παρὰ τῆς Ἐύρωπαικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, κατὰ τὸ ἔτος 1931, παραθέτομεν κατέτερῳ πίνακα καταμερισμοῦ τελῶν παρ' ἔκάστης σηματίας.

Ἐλλάς	Φράγκα	Χρ.	1.786.100.—
Ιταλία	»	»	572.800.—
Ἀγγλία	»	»	547.900.—
Ρουμανία	»	»	279.700.—
Σερβία	»	»	275.800.—
Νορβηγία	»	»	220.900.—
Γερμανία	»	»	174.600.—

Ἡ ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν παρακαλεῖ θερμῶς τὸ Σεβαστὸν ἡπ' τῶν Ἑξωτερικῶν Υπουργεῖον ὅπως ἐν τῇ ἀρμοδιότητί τοῦ εἰς τὰ ἐνδεικνύμενα διαβῆματα παρὰ τῇ Ἐύρωπαικῇ Ἐπιτροπῇ τεν Δουνάβεως πρὸς μείωσιν τῶν νῦν καταβαλλομένων τελῶν, βεβαία οὖν διὰ συντονισμένη ἐνέργεια καὶ συλλογικὸν διάβημα δῶλων τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν, αἱ Ναυτιλίαι τῶν ὅποιων ἔχουσιν ἡδη εἰσηγηθῆ πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν τὰ δέοντα πρὸς μείωσιν τῶν τελῶν Δουνάβεως, θέλει φέρει τὸ πονθύμενον ἀποτέλεσμα.

* * *

Ο κ. Ὅπουργός τῶν Ναυτικῶν, πρὸς τὸν ὅποιον ὑπεβλήθη ἐν ἀντιγράφῳ τὸ δινωτέρω ὑπόμνημα ἔσπειρε νὰ ἐνισχύσῃ τὰς διατυπουμένας εἰς αὐτὸν ἀπόφεις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν δι' ἑγράφου του πρὸς τὸν Ὅπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν. Διαπιστώνει εἰς αὐτὸν διὰ τὸ τέλη διὰ τὸ ἀναπλέοντα τὸν Δουναβιν σημάτιον ἐπέρογκα πραγματικῶς, διὰ τὸ ζήτημα τῆς μειώσεως τῶν τελῶν ἔχει ἔξαιρετικὴν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν σημασίαν διότι, ὡς γνωστόν, εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Δουνάβεως πρὸ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εύρωπην συμμετέχει κατὰ μέγα ποσοστὸν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἡς καὶ αὐτὴ ἡ συμμετέχει εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας.

Ἐίνε ἀσφαλῶς γνωστὸν ὑμῖν, παρατηρεῖ δ. κ. Χατζηκυριάκος, διὰ παρὰ πολλῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς ναυτιλίας μας καταβάλλονται προσπάθειαι τελῶν καὶ ὑπερασφαλίστρων παρεμβληθῶσι προσκόμματα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Δουνάβεως παρὰ τὴς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας πρὸς ὄφελος τῶν ἔνων σηματιδῶν. Ἐφόσον ἡ Ἑλλάς, λόγω τῆς οἰκονομικῆς αὐτῆς καταστάσεως, δὲν είνε δυνατὸν ν' ἀκολουθήσῃ τὸ ἀλλα Κράτη ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τούτου, νομίζουμε διὰ εἰναι ἐνδεικεγμένον ὅπως καταβληθῆ πρὸς προσπάθειαν ἵνα, ἐπιτυχανομένητης μειώσεως τῶν τελῶν τοῦ Δουνάβεως, δοθῆ μικρὰ ἀνακούφισις εἰς τὰς Ἑλληνικὰ πλοῖος.

Ἐν τέλει δ. κ. Ὅπουργός συνιστᾷ τὴν μετ' ἔξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος μέριμναν διὰ τὴν περαιτέρω ἐνέργειαν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου.

* * *

Δέν ἔχομεν καμμίαν ἀμφιβολίαν, διὰ τὸ «Ὕπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν θὰ προβῇ εἰς τὰ ἐνδεικνύμενα διαβῆματα παρὰ τῇ Ἐύρωπαικῇ Ἐπιτροπῇ τοῦ Δουνάβεως, παρὰ τῇ διόποια προέβησαν ἡδη εἰς καταλλήλους παραστάσεις αἱ Κυβερνήσεις τῶν ἀλλων Κρατῶν, τῶν διόποιων ἡ ναυτιλία μετέχει εἰς τὰς φορτώσεις τοῦ Δουνάβεως.

Ἡ τελεσφόροις δύμας τῶν διαβημάτων αὐτῶν θὰ ἐπετυχάνετο ἀσφαλέστερον ἢ ἐπιβαλλόμενος συντονισμὸς ἐνεργειῶν ἀπὸ μέρους δῆλων τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων, ὃστε εἰς τὰς παραστάσεις τῶν νὰ προσεδίδετο συλλογικὸς χαρακτήρ. Ἐφόσον δὲ ἡ Ἑλλάς εἰναι ἡ περισσότερον ἐνδιαφερομένη διὰ τὴν μειώσιν τῶν τελῶν, ἀφοῦ ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας της κατέχει τὴν πρώτην διόποιαν εἰς τὴν καταβολὴν τῶν δικαιωμάτων. θὰ ἐπρεπε, κατὰ τὴν γνώμην μας, αὐτὴ καὶ νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ συντονισμοῦ τῶν διαβημάτων.

Θά ἡτοι ἐπίσης συντελεστικὸν διόποιον ἐκ τῆς Ελληνικῆς Ἐφοπλιστῶν φέρει τὸ ζήτημα καὶ ἐνώπιον τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν ὁργανώσεων, πρὸς τὸν σκοπὸν διόποιων τοῦς καὶ αὐτοὶ συμβάλλουν διὰ τῶν ἐνεργειῶν τῶν εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος, ἀφοῦ ἀμέσως τοῦτο ἀφορᾶ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

Καὶ διὰ τὰς ἀλλας ἐπιβαρύνσεις

Ἄλλα δὲν ἐπιβαρύνουν τὴν ναυτιλίαν ἐπαχθῶς ὑπὸ τὰς παρούσας περιστάσεις μόνον τὰ δικαιωμάτων τοῦ Δουνάβεως.

Τὰ εἰσπραττόμενα ἀδικαιολογήτως ύγεινον τῶν ναυαγιατερούσιων εἰς τὰ Τουρκικά υδάτα προτελούν ζητήματα, διὰ τὰ διόποια διεσπένδουν νὰ ἐπιδείξῃ ἐνδιαφέρον, ἡ Κυβερνήσεις, διότι τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν θίγουν καιρίως.

Αἱ ἔξαιρετικῶς ὁγαθαὶ σχέσεις, εἰς τὰς διόποιας : οὐριοκόμετα

μετά της δύμαρου 'Επικρατείας, παρέχουν πρόσφορον ξδαφός διά μίαν φύλακήν συνεννόησαν μετά της Κυβερνήσεως της 'Αγκύρας πρὸς διευθέτησιν ἀμφοτέρων τῶν ζητημάτων.

Αἱ «τακτικαὶ γραμμαὶ» εἰς τὴν Μεσόγειον

Δέν παρελείψαμεν εύκαιριαν χωρὶς νὰ τονίσωμεν ἐπιμόνως ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν δὴ ή ναυτιλίᾳ μας, στερουμένη τῆς συγχρονισμένης ὥρανωσεως «τακτικῶν γραμμῶν», ἀφήνει νὰ τῆς διαφεύγῃ πρόσθοφος ἔργασια εἰς τὴν Μεσόγειον, τὴν ὅποιαν αἱ ἑναι σημαῖαι ἀφθόνως ἀποκομίζουν.

“Η πρός τὸν ἐμπορικὸν ἀκόλουθον τῆς ἐν Ἀγκύρᾳ Πρεσβείας μας Ἑκθεσὶς, τὴν ὥποιαν δημοσιεύουμεν κατωτέρῳ, ἐνισχύει μὲν ἀπτά παραδείγματα τὴν προστάθειν μας, ὅπως οστραφῇ καὶ πάλιν ἡ νυκτιλία μας πρὸς ἄγοράς, τόσον γνωρίμους εἰς αὐτήν κατά τὸ παρελθόν, καὶ ἀπὸ τάξ ὥποιας τὴν ἀπεμάκρυνεν ἡ πολεμική περιπέτεια.

Είτε έποχην κατά τή δόποιαν, λόγω τῆς συγχρόνου διαμορφώσεως τοῦ ύπερθαλασσίου ἐμπόρου, τὸ «λάϊνερ» δύσημέραι ἔκτοπιζει τὸ καθεδρικόν φορτηγὸν σκάφος ἀπό τὰς παγκοσμίους ἀγοράς, ἡ ἐμπονὴ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτήτων εἰς τὰ ἔπαρδοσεων συστήματα ἐργασίας, μὴ προσαρμοζούμενων, κατά τὸ δυνατόν, εἰς δι, τι ἡ ἔξελιξις ὑπαγορεύει, δὲν ἀποβαίνει ἀπλῶς ἐπιζημίᾳ μόνον δι' αὐτούς. Η ἔξαντλησις τῆς ναυτιλίας μας δραστηριότητος χωρὶς τὴν βαθμιαίαν δημιουργίαν τακτικῶν γραμμῶν, τούλαχιστον διὰ τὴν Μεσόγειον, ἀποστερεῖ τὴν καθολὸν οἰκονομίαν τῆς χώρας τοῦ ἀναγκαίου παράγοντος διὰ τὴν εύρυτέραν ἐπέκτασιν τῆς ἐμποροβιομηχανικῆς μας ἀναπτύξεως.

Είνε αστικρικόν τό προβαλλόμενον ἐπίχειρημα παρ' ένιων πλοιοκτήτων οτι δέν ειμέθα ἀκόμη ὥριμοι διά τὴν πολιτικήν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ οτι ἡ Μεσόγειος δέν δύναται νά συντηρήσῃ ἐλληνικά οικάφη μὲ τακτικά δρομοιδύγια.

Ἐκ στατιστικών δεδομένων, τά όποια πρό τινος ἐλάβομεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ μελετήσωμεν, ἀλλά καὶ ἐκ τῆς κάτωθι διαφωτιστικῆς ἑκθέσεως, ἀποδεικνύεται οσφῶς ὅτι, παρά την παρούσαν κρίσιν καὶ ἀπέρτη ἔργασία υπάρχει καὶ τὰ ξένα οκάφη ἐπικερδόστατα ἔργαζονται, ἐκεῖ ὅπου η Ἑλληνική ομηρία ἐκ μακρᾶς παραδόσεως, δὲν ἔπειτε νὸ εἶχεν ἐκτοπισθῆ.

Τὸ περιέχόμενον τῆς ἐκθέσεως ἔχει ὡς ἔξης:

Κύριε Ἀκόλουθε,

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς τελευταίως ἐν Ἀθήναις ύπογραφείσης ἐμπορικῆς Συμφωνίας μεταξὺ τῆς Τουρκικῆς καὶ Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας, λαμβάνω τὴν τιμὴν νόσας ἀναφέρω μερικάς πληροφορίας σχετικάς μὲ τὴν κίνησιν τοῦ λιμένου μας, Ἀμισσού καὶ Ἰνεμπόλεως, ἐπίσης πληροφορίας, πού ἔνδεχεται νὰ σᾶς χορηγηθεύσουν ἑάν κάποια Ἑλληνικὴ Ἀπομολούχη Ἐταιρία θὰ ηθελε νὰ διοργανώσῃ μίαν τακτικὴν γραμμήν Μαύρης Θαλάσσης (καράλια Τουρκικὰ) Μεσογείου ή καὶ Βορείου—Βαλτικῆς Θαλάσσης.

"Οπως ότα σᾶς είνε γνωστόν, ή μεταφορά τῶν ἐμπορευμάτων τῶν ἔξι αγορέων ἐκ τοῦ λιμένος μας καὶ ἄλλων λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἀνά τοὺς διαφόρους λιμένας Τεργέστης, Νεαπόλεως, Γενούψ., Μασσαλίας, Βαρκελώνης, Βαλένσιας, Λονδίνου. Ἀμβούργου καὶ Νεα-
ας Υόρκης, γίνεται μέσον:

Τῆς ἀτμοπλοϊκής Ἐπιφρίας τοῦ Λόῦδη Τοιεστίνο, τῆς ὥποιας τὰ
ἀτμόπλοια προσεγγίζουν τακτικῶς τρεῖς φοράς τὸν μῆνα, δεχόμενα
ἐμπορεύματα δι' ὅλους τὸν λιμένας ὡς ἀντότερω.

της 'Ιταλικής	'Εταιρίδας	της Γενούντς	γραμμή δεκαπενθήμερος
» 'Αγγλικής	»	'Ελλεργμαν	» έβδομαδαία
'Γαλλικής	»	Πακέ	» δεκαπενθήμερος
» Γρεουανικής	»	υοαμπής 'Ανατολής	»

Μεταξὺ τῶν διαφόρων ἐμπορευμάτων ποὺ ἔχαγονται διὰ τὸ ἔξωτερον, τὰ κυριώτερα είνε τό δύο εἰδη, τὰ λεπτοκάρυα καὶ τὰ αὐγά. Ἡ ποσότης τῶν λεπτοκαρύων ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον συμποσοῦται εἰς 250—300 χιλιάδας σάκκους τὸν 80 κιλῶν, ἐκ τῶν ὅποιων σχεδὸν τὸ ημισυν καταναλίσκεται εἰς τὰς Γερμανικὰς ἀγοράς, ἀπόστελλομενον εἰς Ἀρβούγον, πρὸς 14 λίρας Τουρκίας ναυλῶν κατὰ τὸννον. Ἡ Γερμανικὴ ἀτμόπολισ, ἐν συνδυασμῷ μὲ μίαν Σουηδικήν ἐταύριαν ειργάσθησαν πολὺ καλῶς ἔφεστο. Ἡ ἀπόστολὴ τῶν λεπτοκαρύων εἰς Τεργέστην κρατεῖται μονοπωλιακῶς ὑπὸ τοῦ Λόδδη Τριεστίνο πρὸς λίρας 17 κατὰ τὸννον, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ ἀπόστολὴ διὰ Νέαν Υόρκην ποὺ ἔχουπηρετεῖται μὲ τὰ ἀτμόπολια τῆς ιδίας ἐταύριας μὲ μεταφόρτωσιν ἐπὶ τῶν ἀτμόπολιον Κοζουλίτες μὲ ναυλὸν 28 λίρας Τουρκίας κατὰ τὸννον. Επίσης η ιδία ἐταύρια δέχεται ἐμπορευμάτα διὰ Μασσαλίαν πρὸς 14 λίρας κατὰ τὸννον.

Οσον αφορη δια την μεταφορὰ τῶν ἐντεῦθεν, Ἀμισσοῦ καὶ Ἰ-
νευπόλεως ἔξαγομένων αὐγών, αὐτὴ κυρίως πραγματοποιεῖται μὲ ἀτμό-
πλοια τῆς Ἰταλικῆς Ἐταιρίας Γενούης, Ἀγγλικῆς Ἐλλεμπαν καὶ
Γαλλικῆς Πακὲ. Ή τελευταία αὕτη Ἐταιρία, ἡ πλέον ἀρχαιοτέρα,
τῆς ὥποις τὰ ἀτμόπλοια ἥρχοντο ἀπὸ 60 ἑτα καὶ ἕδω, διέκοψε τὸ
δρομολόγιον τῆς διὰ τὸν λόγον ὅτι ὑφίστατο ζημίας μᾶς ποὺ τὰ ἀτμό-
πλοια τῆς δὲν προσεγγίζουν πλέον εἰς Ρωσικοὺς λιμένας πρὸς φόρ-
τωσιν.

Κατ' έτος έξαγονται περὶ τὰς 120 χιλιάδας κιβώτια αύγα ἐκ Τραπεζούντος, Ἀμισσοῦ καὶ Ἰνεμπόλεως καὶ περὶ τὰς 80 χιλιάδας ἀπὸ τὴν Κωνιοπόλιν, τὸ δὲ δηλαδὴ περὶ τὰς 200.000 κιβώτια αύγα ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 80 οὐ καταναλίσκει ἡ Ἰσπανία. Ἡ σπουδαία αὗτη

ποσότης τῶν αὐγῶν μετακομίζεται μὲ τὰ ἀτμόπλοια τῆς Ἰταλικῆς ἐπαφίας τῆς Γενούν καὶ τῆς Ἀγγλικῆς Ἐλλερμαν, μὲ ναῦλον 370 γρόβια κατὰ κιβώτιον.

Ο ναῦλος αὐτὸς τῶν 370 γροσίων κατά κιβώτιον, είνε ὑπὲρ τὸ δέον ἀκριβός, ὡς ἐκ τούτου δὲ οἱ ἔξαγωγεῖς φορτωταὶ, μολονότι ἔχουν παράπονα, ἀναγκαστικῶς ἔξακολουθοῦν νὰ φορτώνουν. Ἀκόμη καὶ τὸ Ἐμπορικὸν Ἑπικελητήριον τῆς Κωνιλεως ἐπέλεγθη τῆς ὑποθέσεως, ἀνευ δῆμος ἀποτελέσματος, καθόδι δὲν ὑπάρχει καμία Τουρκικὴ Ἀποτολοκή ἔταιρία, διόπεις ἀνταγωνισθῆ τὸς ἀντιτέρῳ δύο ἔνεας ἐταιρείεις.

Είμαι τῆς γνώμης, Κύριε Ἀκόλουθε, ὅτι, ὑπερέον ἀπὸ τὴν ἐμπορικὴν Σύμβασιν τῶν Ἀθηνῶν, ἡ ὁποία μεταξὺ ἀλλῶν συμπεριλογμάνει καὶ μίαν προτεραιότητα τῶν Ἑλληνικῶν Ἀτμοπλοίων εἰς τοὺς Τουρκικοὺς λιμένας, ἡ ἥδην νατοῦ συστηθῆ μία τακτικὴ γραμμὴ Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοΐκῆς ἔταιρίας Μαύρου Θαλάσσης—Μεσογείου, ἡ ὁποία συναγωνιζούνται τὸς ἄλλας ἔταιρις θὰ ἡμιπορούσε νὰ ἔργασθη πολὺ κιλά. Δι' ἓνα διάστημα συναγωνισμὸν θὰ χρειασθῇ ἀπαραίτητως δύος ἡ μελλοντική ἀτμοπλοϊκή ἔταιρια διοργανώσῃ γραμμὴν Ρουμανίας ἢ Ρωσίας, αὐτῶν ὧστε τὰ ἀτμόπλοια, φροτῶντας ἐκεῖθεν, νὰ ἔρχονται καὶ εὐθείαν εἰς τοὺς ἕδη λιμένας, συντηληρώνοντα τὰ φορτία των ἐντεύθεν, ἀκριβῶς δύος κάρινει καὶ ἡ Ἱταλικὴ ἔταιρια Γενιών.

Σάς έξεινεσα τὰ ἀνωτέρω, Κύριε Ἀκόλουθε, μὲ τὴν ἐλπίδα, ὅτι θὰ ἡδύνατο νὰ εὐρεθῇ ἔδαφος κατάλληλον δι' ἐργασίαν διὰ μίαν ἄπο τὰς πολλὰς Ἑλληνικὰς Ἀτιμοποίικας Ἐταιρίας καὶ ἐναπόκειται ἥδη εἰς ὑμᾶς ἡ μεταβιβασίς των ὅπου δεῖ.

Διατελώ μεθ' ὑπολήψεως
(ὑπογραφή)

Αι Έμπορικαι Ἀρτηρίαι τῆς Θεσσαλονίκης

Παρατηρείται έσχάτως έξαιρετική δραστηριότης μεταξύ διαφόρων διεθνών μεταφορικών οίκων, ή όποια άντικεμενικόν σκοπόν έχει νά προσελκύσῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλίκης μέγια μέρος τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Κεντρικῆς και Νοτιανατολικῆς Εύρωπης της προοριζόμενης διὰ τὴν ἔγγυς Ἀνατολήν και κυρίως διὰ τὴν Αίγυπτον, Παλαιστίνην, Σύριαν, ἀλλά καὶ δι’ Ἑλληνικούς ωστε τῶν λιμένας.

Τό εύτυχημα ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἰνε, δὴ η «Ἀκτοπλοῖα τῆς Ἑλλάδος» ἐνεκαίνιασε ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου τακτικήν γραμμῆν Παλαιοτίνης—Πειραιῶν—Θεογνίκης, ήτις μετὰ τῆς ὑπάρχουσῆς ἀπὸ ἑταῖρος τοιαύτης Θεογνίκης—Πειραιῶν—Αιγύπτου, θέλουν ἔξυπητρησει κατὰ πολὺ τάς ἐμπορικάς συγκεινωνίας μέσω τῶν λιμένων τούτων, ίδιως δὲ την ἀνάτιτυξιν τῆς διενεργευμένης διαμετακομίσεως. Εἶμεθα ἀπολύτως βέβαιις ὅτι ἐντὸς μικροῦ χρονικοῦ διστομάτος καὶ μέ μίαν κατάλληλον προπαγάνδαν, θά ἔχωμεν ἀριστα ἀποτελέσματα, τόσον ὑπέρ τῆς Ἀκτοπλοΐας, διον καὶ ὑπέρ τῶν ἀμέσων ἔνδιαφερομένων Ἑλληνικῶν λιμένων, ίδιαιτέρως δὲ τῆς Θεογνίκης.

Δέν ἄρκει ὅμως μόνον τὸ γεγονός τῆς τακτικῆς συγκοινωνίας, οὐτε ἡ κατάδειξις τῶν ὀφελημάτων τῆς διά Θεονίκης διαμετακομίσεως διὰ νά προσέλκυσθή ἡ προσανφερθεῖσα ἐμπορικὴ ἔξαγωγὴ καὶ τραπή αὕτη πρὸς τὸν λιμένα τῆς Μακεδονικῆς πρωτεύουσης. Προσπατεῖται βασικὴ συγκοινωνιακὴ, οὕτως εἰπεῖν, πολιτικὴ. Χρειάζεται συμβατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, διότι τὰ δύο αὐτά ἀποτελοῦν τοὺς κυριωτέρους παράγοντας διὰ τὴν ἔξασφάλιον τῆς ἐπιτυχίας εἰς τὴν προκειμένην περίστασιν.

Οι έξαγωγείς της Κεντρικής και της Ν. Α. Εύρωπης έξάγουν σήμερον τα διά την Έγγυς Ανατολήν προοριζόμενα προϊόντα των μέσω του λιμένος της Τεργέστης, διότι υπόκεινται εις την πληρωμήν εύεργετικών ειδικών τιμολογίων, τῶν λεγομένων «Αδριατικών», κατά πολὺ εύθυνοτέρων. Τὰ «Αδριατικά τιμολόγια» δέν περιορίζονται μόνον εἰς τὰ μειωμένα σιδηροδρομικά κόμιστρα, ἀλλὰ περιλαμβάνουν καὶ ἐνιαίον βασικὸν ναυλολόγιον, θεσπιοθέν ἀπό τὰς ναυτικάς ἔταιριας τάς ἔξυπητούσας τάς ἐκ Τεργέστης μεταφορᾶς διά νά προσελκύουσαν ζωροτέραν τὴν πρός τὰ ἑκεῖ διαιμετακομιστικήν κίνησιν. Σημειωτέον, διτὶ καὶ ἐπὶ τῶν ἐνιαίων αὐτῶν τιμολογίων τῶν ναύλων ἐπιτυχάνονται ἐκπτώσεις ἀναλόγως τῆς προελεύσεως τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῆς κλάσεως εἰς τὴν ὅποιαν ταῦτα ἀνήκουν. Λόγου χάριν, τὰ Αύστριακά ἐμπορεύματα ἀπολαμβάνουν ἐκπτώσεων 10 οἰ., τὰ Τσεχοσλοβακικά 15οι., τὰ Γερμανικά 10 ἔως 45 οἰ., ἡ ίδια δὲ τακτική τηρεῖται καὶ εἰς τὰς μέσω Αιγαίου διά την Έγγυς Ανατολήν φορτώσεις.

τας μερών Αμβούργου στα της Σύγχρονα Γαλατούς φωτιάς.

Η 'Ελληνική 'Ελευθέρα Ζώνη τῆς Θεσσαλονίκης ἐφαρμόζει σημαντικά τάτας ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν ἀποθηκεύτρων καὶ ἐπὶ τῶν κομιστρῶν τῶν ύπο διαμετακόμισιν ἐμπορευμάτων, κατ' ἀσφαλεῖς δὲ πληροφορίας μας, μετὰ προθυμίας θέλοντας παράσχεις καὶ νέας ἐκπτώσεις διὰ τὴν περίπτωσιν διαμετακομίσεως σοβαρῶν ποσοτήτων. Απομένει συνεπῶς τὸ ζήτημα τοῦ καθορισμοῦ εἰδικῶν ναύλων ἀπὸ μέρους τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἑλλάδος», εἰμεθα δὲ τῆς γνώμης, διὰ δὲν θά παρουσιάσῃ τοῦτο δυσκολίας, προκειμένου διὰ τὰς ἐκ Θεσσαλίκης εἰς Πειραιά, Ἀλεξανδρείαν, Πόρτο Σαΐδ, Γιάφαν, Χάϊφαν, Βηρυττόν καὶ τάναπαλιν μεταφοράς, κατὰ σύστημα τῆς Τεργεότης καὶ τοῦ Ἀμβούργου καὶ ἄν δχ γενικῶς, τούλαχιστον δι' ὠρισμένας προελεύσεις δυναμένας νά ἔσακρι- βοῦνται ἀπολύτως ύπο τῶν πρακτόρων, βάσει τῶν φορτωτικῶν

έγγραφων.

Διά τά σιδηροδρομικά κόμιστρα όμοδιον είνε τό "Υπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας καὶ ἡ Δῆμος" Ἐμεταλλεύσεως σιδηροδρόμων τῆς δευτέρας περιφερείας, ἡ ὅποια ἐδρεύει, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν Θεσσαλίην. "Ηδη, ὅτε συζητεῖται ἡ ἀνανέωσις τῆς Ἐλληνο—γιουγκούσικής ἐμπορικῆς συνθήκης, δύναται νὰ τεθῇ καὶ τὸ ζήτημα τοῦτο λίαν ἐπικαίρως ποδὸς ἐπίλυσιν καὶ νὰ συζητῇ τὴν φοράν αὐτὴν μὲ περισσότερον ζῆλον ἀπὸ μέρους τῶν ἑνδιαφερομένων Χωρῶν.

Καὶ αὐτά μὲν δύον ἀφορᾶ τὰς ἔξ Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολήν, μέσω Θεσσαλίης, ἔξαγωγάς. "Έχομεν δύμας καὶ ἔνα ὅλον συμφυές ζήτημα, τοῦ ὅποιου ἡ ἐπωφελής διὰ τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν διευθέτησις παρουσιάζεται σήμερον ὑπὸ λίαν εὔμενες συνθήκας.

Πρόκειται περὶ τῆς σοβαροτάτης ἔξαγωγῆς ἐσπεριδοειδῶν ἐκ Παλαιοτίνης καὶ Συρίας διὰ τὴν Ν.Α. Εὐρώπην καὶ τὰ Βαλκάνια. Τὰ 9/10 τῶν ἐλύγων ἔξαγωγῶν διοχετεύονται μέσω τῆς Τεργέστης, εἰς τὴν ὅποιαν μεταφέρονται δι' Ἰταλικῶν, κυρίων, σκοφῶν. Ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως μέχρι τῆς Τεργέστης εἶναι ὑπερδιπλασία ἔναντι τῆς Θεσσαλονίκης, ἀν δὲ προτιμάται ἡ Τεργέστη, τούτῳ ὅφελεται εἰς τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑπάρχεως τακτικῆς ἀνέτου συγκοινωνίας μὲ τὰ ἄπαντα «Vienna», «Italy» κλπ. Ἰταλικά τῆς γραμμῆς καὶ μὲ τὰ Γαλλικά «Champlain» καὶ «Mariette Pacha» (προκειμένου διὰ τὴν Μασσαλίαν). Ὁρισμένα σκάφη τῶν γραμμῶν αὐτῶν εἶναι ἐφωδιασμένα καὶ μὲ εἰδικοὺς ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν μεταφοράν νωπῶν καρπῶν. Αἱ εὐκολίαι ὅμως αὐται τῆς Τεργέστης ἐκλείπουν σύστομάτως διὰ τῆς ἔγκαινιάσεως τῆς νέας γραμμῆς ὑπὸ τῆς «Ἀκτοπόλιτας τῆς Ἑλλάδος», παραμένει δὲ μόνον τὸ συγκοινωνιακόν μέρος, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ταχύτητος καὶ τὸ ἐμπορικόν, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως κόστους μεταφορᾶς.

Μέ τὸ υφιστάμενον καθεστώς, ἡ μεταφορά ἐσπεριδοειδῶν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Συρίας καὶ τῆς Παλαιοτίνης εἰς τὴν Κεντρικήν Εὐρώπην καὶ τὰ Βαλκάνια, μέσω τῆς Τεργέστης, εἶναι λίαν ἀσύμφορος, ἐνῷ ἡ μεταφορά τῶν μέσω τῆς Θηνίκης παρουσιάζεται ἔξαιρετικῶς συμφέρουσα διὰ τοὺς κατωτέρω λόγους: Ἡ διὰ θαλάσσης διαδρομή περιορίζεται εἰς τὸ ἥμισυ ἔναντι τῆς Τεργέστης, διὰ τοὺς Παλαιοτίνης—Θεσσαλίης, τὸ δὲ σκάφος καταπλέον εἰς τὴν Ἐλευθέραν Ζώνην Θηνίκης καὶ πλευρίζον εἰς τὴν προκυμίαν θάλασσαν ἑκοφορτώνη αὐθημερὸν καὶ κατ' εὐθείαν ἀπὸ τοῦ κύτους του εἰς τὸν οἰδηροδρομικὸν συρμόν, διστις ἀσύμφερον ἐπίστις ἀναχωρεῖ διὰ τὰ Βαλκάνια καὶ τὴν Εὐρώπην. "Ο περιορισμὸς τῆς θαλάσσης διαδρομῆς καὶ ἡ ταχεία μεταφόρτωσις εἰς τὴν Θεσσαλίην συμβάλλουν εἰς τὸν ἀερισμό τῶν ἐσπεριδοειδῶν, γεγονός συντελούν κατὰ πολὺ εἰς τὴν καλήν των διατήρησιν καὶ εἰς τὴν πρόληψιν τῆς οήψεως.

"Εάν δὲ φορτωτῆς ἐπιθυμῇ ν' ἀποθηκεύσῃ, ἀνασυσκευάσῃ ἡ προβὴ εἰς τὴν διταλογίαν ἡ μετάγυιον τοῦ ἐμπορεύματός του, ἡ Ἐλευθέρα Ζώνη τῆς Θηνίκης διασθέτει διὰ τὴν ἔργασίαν αὐτὴν καταλλήλα ὑπόστεγα καὶ ἀποθήκας, ἀλλὰ καὶ εύρυτατον χῶρον εἰς τὴν παραλίαν, καθώς καὶ πεπειραμένον ὑπαλληλικὸν καὶ ἔργατικὸν πρωσπικόν. Τὸ δὲ σπουδαιότερον, ἐφ' οὐδὲν καὶ ἐφιστᾶται ἰδιαιτέρως ἡ προσοχὴ τῶν ἑνδιαφερομένων, ἔγκειται εἰς τὰ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ἐφαρμοζόμενα ὑπὸ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης πάμφθηνα τιμολόγια. "Ἐξ δοσῶν στοιχείων ἔχομεν εἰς χεῖρας μας ἀποδεικνύται, ὅτι τὸ τιμολόγια τῶν «Magazini Generali di Trieste» εἶναι κατὰ 150 οὐο ἀκριβώτερα τῶν ἀντιστοίχων τιμολογίων τῆς Ἐλληνικῆς ζώνης Θηνίκης, λαμβανομένης, βεβαιῶς, ὑπὸ δψιν καὶ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς. Τοῦτο, κατενοήθη ἡδη πλήρως ὑπὸ διαφόρων Οἴκων μεταφορῶν, εὐρισκομένων εἰς τὴν Θεσσαλίην ἡ συνεργαζομένων μετὰ τῆς Θηνίκης, δι' ὃ καὶ εὐρισκόμεθα σήμερον εἰς περίοδον ἀνάρκεως σοβαροτέρας μορφῆς καὶ εύρυτέρας ἔκτασεως ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, κυρίως μετὰ τῆς Παλαιοτίνης.

Πρὶν κλείσωμεν τὰς παρούσας γραμμάς μας, θὰ παραθέσωμεν στατικά τινα δεδομένα. ἄρκε τὰ χρακτηριστικά. Οὕτω κατά τὸ 1932 διήλθον τράνζιτο διὰ τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Θηνίκης 1842 τόννοι ἐσπεριδοειδῶν, ἐτῶν ὅποιων πρωρίζοντο 1154 τ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν, 497 τ. διὰ Τοσχοσλοβακίαν, 106 τ. δι' Αὐστρίαν καὶ 85 τ. διὰ τὰς λοιπὰς Χώρας. Τὸ γενικόν κόπος τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐμπορεύμάτων τούτων ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς φορτώσεως τῶν μέχρι τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ τῶν ἥτοι κατὰ 35 οὐο εὐθηνότερον διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ λιμένος τῆς Θηνίκης ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων μέσω Τεργέστης δαπανῶν.

W.

Τί ἔγραφη καὶ τί δὰ ἐπρεπε νὰ γραφῇ

"Ο γνωστὸς ναυτικὸς συνεργάτης τοῦ Παρισιονοῦ «Χρόνου» κ. E. Delage εἰς πρόσφατον μελέτην του, δημοσιεύθεισαν εἰς σειράν φύλλων τῆς μεγάλης γαλλικῆς ἐφημερίδος, περὶ τῆς καταστάσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν γράφει καὶ τὰ ἔχης:

"Τὸ Κράτος ἐπενέβη ἀποφασιστικῶς ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας.

"Παρέχονται ἐπιχοργήσεις διὰ ταχυδρομικῶν συμβάσεων πρὸς ἑκτέλεσιν διαφόρων Μεσογειακῶν γραμμῶν. "Ο νόμος τῆς 16ης Δεκεμβρίου 1926 ἐπέβαλεν εἰς πλοῖα ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 10 ἑταῖς,

τὸ πρῶτον ἀποκτῶντα τὴν θεατρικήν, βαρύτατον εἰσαγωγικὸν δασμὸν, δότις ὑπὸ μορφὴν «ἀμοιβῶν νκυστιλόστας» ἐπιστρέφεται εἰς τὰ σκάφη ἡλικίας μικροτέρας τῶν 10 ἑταῖς.

"Ἐν πλῆρε, ἐξ ὅλου, πρόγραμμα κατηρτίσθη διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς δύστητος τῆς κρίσεως.

"Μία πίστωσις 187 ἑκατομμύριών γαλλικῶν φράγκων, ἡγυγημένη παρὰ τοῦ Κράτους, τὸ ὑπὸ ποιόν καὶ καταβάλλει τὸ πέραν τοῦ 4 οἰο τοκοχρεωλύσιον, ἐπιτρέπει τὴν ἀγοράν δύο ταχέων ὑπερωκεανών πρὸς ἔξασφαλισιν ἐντὸς 11 ημερῶν τῆς ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς Ν. Υόρκης. "Η οὕτως ἐπιχοργουμένη ἐταιρεία θ' ἀπολαμβάνη ἐπίστις ἐπιχοργήσεις 15.625.000 φράγκων ἐτησίως.

"Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία θέλει ἔξ ὅλοκλήρου ἀναδιοργανωθῆν. Τὰ ἡλικίας ἀνω τῶν 40 ἑταῖων σκάφη ἀχρηστοποιοῦνται ὑποχρεωτικῶς καὶ ἀπαγορεύεται ἡ πρόσκτησις πλοιῶν ἡλικίας μεγαλειτέρας τῶν 20 ἑταῖων. Εἰσάγεται ὑπὸ τὴν ἀποτέλεσμαν μᾶς κρατικῆς ἐπιτροπῆς ἡ «πρασιναλίζασιδιν» εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ καθιερώνται σύστημα ἐπιχοργήσεων διὰ τὰς ἀκτοπλοίδας καὶ νησιωτικάς συγκοινωνίας.

"Πρόκειται ἀκόμη νά ιδρυθη Τράπεζα Ναυτικῆς Πίστεως καὶ ν' ἀκολουθήσῃ τὸ Κράτος μὲ πᾶσαν αὐστηρότητα τὴν ἀρχὴν τῆς διακρίσεως πρὸς τὴν ίδιαν αὐτοῦ σημαῖαν, ἡ ίδρυσις δὲ μᾶς κρατικῆς θαλασσοσασφαλείας θά ἐπιτρέψῃ, τέλος, τὸν αἰσθητὸν ὑποβιβασμὸν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἐνδεικτικῶς προσαρμάτων προστασίας τῆς θαλασσῆς.

"Καλεῖται ὁ ἀναγνώστης νὰ μαντεύσῃ τὴν μακαρίαν αὐτὴν χωρῶν, τὴν ὄποιας ἡ ναυτιλία τὸ σύστημα εὔνοιας καὶ προστασίας ἀπολαμβάνει, ὡς δικαιολογημένως ζηλόφθονον νὰ προκαλῇ τὸ βλέμμα τῶν ἀτυχῶν ἕκείνων ἔσσων ἐφοπλιστῶν, ποὺ στεγάζονται ὑπὸ σημαίας, τῶν ὄποιων οἱ Κυβερνήσεις οὐδέν σωστικὸν ὑπέρ της ίδιας αὐτῶν ναυτιλίας ἔλαβον μέτρον. Δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ μαντεύσῃ κανεὶς, διτὶ ἡ τρισευτικήμενή αὐτή ναυτιλία, ἡ ὄποια μέσα εἰς τὴν λαίσπα τῆς κρίσεως κατώρθωσε νὰ εὔρῃ τόσον ἀπέραντον τὴν κρατικήν συτοργήν.

"Ἄγνοῶν ὁ ἐκλέκτος συνεργάτης τοῦ Παρισιονοῦ «Χρόνου» τὴν Ἐλληνικήν πραγματικότητα περιέπεσεν εἰς τὴν πλάνην νὰ πιστεύσῃ, διτὶ ἡ ἀνάθυσις ἐν «Ελλαδίδιος τῆς Κυβερνήσεως» θά ἔγραφεν εἰς τὴν μελέτην του ἀντὶ τῶν δύον τηγανίσιων.

"Ἡ Ἐλλάς ἀποτελεῖ μοναδικὸν εἰς τὸν κόσμον παράδειγμα ναυτισμού χώρας, ἡτὶς ἀφοῦ ἐδημιουργήθη ὡς ἀνεξάρτητον Κράτος χάρις εἰς τὴν πολύτιμον συμβολὴν καὶ τὸν ἡρωϊσμόν τοῦ ἔλληνος ναυτίλου, ἀφοῦ ἡ οικονομία της καὶ αὐτὸς ὁ πολιτισμός της θαυμαστάς πρόδοσις ἐπέτελεσε χάρις εἰς τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον, ἀφοῦ ἐφρόντισε ν' ἀπομονήσῃ διὰ παντὸς μέσου κάθε ίκμάδα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἡγόνος σκληρότατα τὸ ἐμπορικόν της ναυτικόν καὶ δχι μόνον δὲν ἐσκέφθη περὶ παροχῆς ἐπιχοργήσεων καὶ προστασίας, ἀλλ' οὐδέ καν δι' αὐτὴν τὴν διοικητικὴν νομοθεσίαν πρὸς εὑρυθμούν λειτουργίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἔλλαβε καὶ τὴν ἐπαλησίσην πρόδονταν.

"Ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία ὑπῆρε διὰ τὸ ἐπίσημον Κράτος τὸ «ἀποπαῖδι», τὸ ἀνάξιον πάσης προσοχῆς καὶ προστασίας. Πτωχότερον παντὸς ἄλλου τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον παλαίσει μὲ μόνον τὰς ἐλαχίστας δυνάμεις, ποὺ τοῦ ἀπομένουν, τὸν ἀπέγγωνον τηγανίσιων τῶν διασφαλιστικῶν τοῦ Κράτους.

Πειστικαὶ παρατηρήσεις

Πλοίαρχος τοῦ E. N., ἐκ τῶν σοβαρῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν μελέτην τῶν διοικητικῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας μας, εἰς ἐπιστολήν τοῦ, διατυπωνόντων δριμεμένας παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ κυβερνητικοῦ νομοσχεδίου περὶ τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ κώδικος, γράψει σχετικῶς πρὸς τὴν ἀνάγκην τῆς καθειρώσεως καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ φιλαδέλφιου ποιότητος τὸ κάπωθι, ἀξιαὶ πάσης προσωχῆς ἀπὸ μέρους τῆς Διεύθυνσεως τοῦ E. N.

"Πρέπει νὰ τονισθῇ ὅτι εἶναι προβληματικὴ σήμερον ἡ ἐπίλογὴ τῶν πληρωμάτων ἐλλειψεῖς περιστασιῶν καθεύδρων τοῦ ποινικοῦ καὶ σημαντικοῦ κώδικος, γράψει σχετικῶς πρὸς τὴν ἀνάγκην τῆς διαγωγῆς του, κατὰ τὸν αὐτὸν λόγον δὲ Πλοίαρχος—οὐ κατὰ θαλαγμούς διαγωγῆς—ν' ἀπαλλαγῇ τόσον εὐκόλως καὶ ἀδαπάνως διὸ σον ὁ κατὰ ἔηράν «ἔγοδοτης», παρεκτὸς τῶν καὶ οὐδὲν ποὺ συνεπάγεται καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου διατήρησις τοιούτων στοιχείων.

"Καῦθ' ὁν λόγον ἡ Τράπεζα «Α», ὁ ἐργοστασιαρχης «Β» καὶ ἡ οἰκοδέσποινα «Γ» δικαιουτά καὶ ἀπατεῖ πρᾶγμα τὸν πρὸς πρόσληψην ἐμφανιζόμενον ὑπαλλήλου, ἐργάτου ἡ ὑπηρέτου, πιστοποίησιν τῆς προγενεστέρας διαγωγῆς του, κατὰ τὸν αὐτὸν λόγον δὲ Πλοίαρχος—οὐ κατὰ θαλαγμούς διαγωγῆς—ν' ἀπαλλαγῇ τόσον εὐκόλως καὶ ἀδαπάνως διὸ σον ὁ κατὰ ἔηράν «ἔγοδοτης», παρεκτὸς τῶν καὶ οὐδὲν ποὺ συνεπάγεται καὶ ἐπὶ τοῦ πλοίου διατήρησις τοιούτων στοιχείων.

"Τὰ σύντομα αὐτὰ ἐπιχειρήσατα τὸν ἐπιστολογράφου μας εἶναι πράγματα τόσον πειστικά, ὡστε καὶ ἔλαχιστος εἰσέτι ἐνδοιασμός τῆς ἀρμοδιός πρηστείων καὶ διὰ τὴν ἀντιποίησιν εἰς τὴν ἀπαραρκείας ἡ παραδεδεγμένου καὶ ἀνατιροφήτως διασφαλιστικοῦ τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας εἰς τὰ ἐμπορικά σκάφη, νὰ ἐκλείψῃ.

Τὸ σχέδιον νόμου περὶ «γραμμῆς φορτώσεως»

Τὸ ὑπόμνημα τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», τὸ ὁποῖον εἰς προηγούμενον τεῦχος ἐδημοσιεύσαμεν, σχετικῶς μὲ τὸ ὑπὸ ψήφισμαν νομοσχέδιον «περὶ κυρώσεως τῆς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως ἐλήφθη ὑπὲρ» δψιν ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ὁ κ. Χρηστοφῆς ἔσπενες νὰ ἐπιφέρῃ τὰς τροποποιήσεις ἑκείνας, αἵτινες χωρὶς οὐδὲ ἐπὶ ἐλάχιστον οὗτε τὸν πνεύματος, ἀλλὰ οὐδὲ καὶ τὸν γράμματος τῆς διεθνοῦς συμβάσεως νὰ ἀφίστανται, ἐπιτρέποντα τὴν ἀνευ σοβαρῶν ἐπιβαρύνσεων ἐφαρμογὴν καὶ παρὸ τὴν ἡμέραν.

Οὕτω διεγάρθη ἐκ τοῦ σχεδίου νόμου ἡ διάταξις περὶ ἐπεκτάσεως τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη καὶ εἰς πλοῖα χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 150 κόρων.

Τὸ πρόστιμον τῶν 2.500 μεταλλικῶν δραχμῶν περιωρίσθη εἰς 5.000 σημερινὰς δραχμὰς, προκειμένου περὶ τῶν εἰς τὸ ἄρθρον 11 ἀναφερομένων παραβάσεων, εἰς 10.000 δραχ., προκειμένου περὶ ὑπερφορτώσεως τῶν πλοίων δι' ἔκστον ἀγγλικὸν δάκτυλον πέραν τῆς γραμμῆς φορτώσεως, 15.000 δραχμὰς ἀντὶ 10.000 μεταλλικῶν προκειμένου περὶ παραβάσεως τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως τῶν ἀφορώσων τὰς φορτώσεις ἔκταίς, γενικῶς δὲ πάντα τὰ ἐν τῷ νομοσχεδίῳ δριζόμενα πρόστιμα μειούνται ἀναλόγως καὶ ὑπολογίζονται εἰς σημερινὰς δραχμὰς.

«Οσον ἀφορᾷ τὰ καταβαλλόμενα δικαιώματα διὰ τὴν ἕκδοσιν τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν καὶ ἐν γένει τὸν καθορισμὸν τοῦ τρόπου καὶ τῶν λεπτομερῶν τῆς διοικητικῆς ἐποπτείας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως διεγράφησαν τὰ ἐν τῷ ἀρχικῷ σχεδίῳ σχετικὰ ἀρθρὰ ἀντικαταστάντα διὰ διατάξεως, ἣτις προβλέπει τὴν ἕκδοσιν προδρομικῶν διαταγμάτων μετά σύμφωνον γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε. Ν.

Δὲν ἔχομεν καμμίαν ἀμφιβολίαν, διτὶ καὶ κατὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν διαταγμάτων τούτων ὁ κ. Χρηστοφῆς ἔντα τὸν ἡλίθην ὑπὲρ δψιν τοὺς τὰς ἀπόφεις, τὰς διατυπωθησομένας ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν».

Ἡ συνηγορία τοῦ K. C. Grupper

Βαθυτάτην ἔσχεν ἀπήχησιν μεταξὺ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ μας κόσμου τὸ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύθεν ἄρθρον διὰ τὰ ἐπασφάλιστρα τοῦ Δουνάβεως τοῦ κ. C. Grupper.

«Ἡ ἔνθερμος συνηγορία τοῦ καλοῦ φίλου τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ ζητήματος τόσουν ζωτικοῦ δι' αὐτήν, ἵτις μᾶλλον δέον νὰ ἐκτιμηθῇ, διότι φέρει τὴν σφραγίδα τῆς ἔγκυρότητος ἀφοῦ ἐκφράζει τὴν γνώμην ἔντονος προσπατόκητος ἀμέσως ἐνδιαφερομένης εἰς τὰς ἑκατόντα περισσότερα τοῦ Καρπίου.

Ἄλιγαν γραμματί μετά τὸ ἄρθρον διὰ τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὸ ζητήμα τῶν ἐπασφάλιστρων ἀποκαλύπτει ὅχι μόνον ἐξιδιασμένην γνώμων τοῦ θέματος ἀλλὰ καὶ τὸ βαθὺ αἰσθημα τῆς δικαιοσύνης πού σᾶς ἐμπνέει.

Ἄλιγαν γραμματί μετά τὸ ἄρθρον διὰ τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὸ ζητήμα τῶν ἐπασφάλιστρων ἀποκαλύπτει ὅχι μόνον ἐξιδιασμένην γνώμων τοῦ θέματος ἀλλὰ καὶ τὸ βαθὺ αἰσθημα τῆς δικαιοσύνης πού σᾶς ἐμπνέει.

Μέ εἰλικρινῆ Ικανοποίησιν ἀνεγνώσαμεν τὰς γραμμάς σας, τὰς δψιν διακρίνει ἡ ἔγκυρότης καὶ ἡ ἀμεροληψία, δύο ἰδιότητες ἀπαραίτητοι διὰ τὸν ὑπερασπιστὴν μιᾶς δικαίας ὑποθέσεως.

Εἰμεθα εύτυχες διαπιστωτές διὰ τὸν δικαία, εὔρεν ἐν τῷ προσώπῳ σας τὸν Ικανώτερον καὶ τὸν ἀφιλοκερδῆ συνήγορον. Βεβαιωθῆτε διὰ βαθεῖα εἰναι ἡ πρὸς ὑμᾶς εὐγνωμοσύνη μας;

Μέ τὰ αἰσθήματα αὐτά παρακαλοῦμεν ὅπως δεχθῆτε τὴν διαβεβαίωσιν τῆς πρὸς ὑμᾶς διακεκριμένης ὑπολογίφεως.

Ἡ «Ἐνώσεις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν»

· Ο Πρόεδρος
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Τὰ ναυτιλιακὰ νομοσχέδια

Πορά τοῦ κ. N. Γ. Κυριακίδη, ἀντιπροέδρου τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἐλάβομεν τὴν κάτωθι ἔκ Συμποτίσας ἐπιπολήν εἰς ἀπάντησιν παρατηρήσεών μας σχετικῶν μὲ τὴν μὴ ἀναγραφήν εἰς τὴν νομοθετικὴν ἔξουσιοδότησιν τοῦ συνόλου τῶν

περὶ ναυτιλίας νομοσχεδίων, τὴν ὥποιαν εὐχαρίστως δημοσιεύομεν:

Φίλε Κύριε Διευθυντά

Κρατῶ πόδι ἐμοῦ τὸ περιοδικὸν σας ἐκδόσεως Ιησοῦ Ιουνίου. Μετ' ἐπιλήξεως παρατηρήσεως καταλογίζετε εὐθύνας διὰ τὴν δῆθεν ὀλιγορίαν ἔκεινων οἵτινες διευθύνονταν τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κόσμον καθότι ὡς διατείνεσθε δὲν ἔγενον αἱ δέονται ἐνέργειαι ἐκ μέρους αὐτῶν ἵνα ἐν τῇ νομοθετικῇ ἔξουσιοδότησει συμπεριληφθῶσι καὶ τὰ νομοθετήματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἐπειδὴ δὲν εἶναι δίκαιον ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος τῆς Ἐλλάδος νὰ εὑρίσκεται ὑπὸ τὴν ἐπήρεων τοῦ διτὶ ἡ «Ἐνώσεις τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἀδρανεῖ πρᾶγμα ὥπερ καὶ ἔμεις, οὐδόλως ἀμφιβάλλω, ἐπιθυμεῖτε, ἀναγκάζομεν τὰ δηλώσω τὰ ἔξης:

Ἐλναι ἀλληδὲς διτὶ ἡ ἀτομικὴ μον γνώμη ἡτο καὶ εἶναι ἀκόμη τὰ διάφορα νομοθετήματα τῆς Ναυτιλίας νὰ μη συμπεριληφθῶσι εἰς τὴν νομοθετικὴν ἔξουσιοδότησιν, ἀλλως τε τοῦτο ἐδήλωσα καὶ εἰς Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως, φρονῶν διτὶ δέει νὰ ὑποστῶσι τὸν ἐλέγχον τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῆς Κοινοβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἀμφοτέρων τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων τῆς Χώρας. Ἐπειδὴ διωκὴς ἡ πλειοψηφία τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως εἰλέγει ἀντίθετον πρὸς τὴν ἴδιην μον γνώμην ὁ κύριος Διευθυντής τῆς Ἐνώσεως μας μετὰ τοῦ κυρίου Νομικοῦ Συμβούλου ἐκτὸς τῶν ἀλλων ἐνεργειῶν λίαν ἐγκαίρως ἔτυχον ἀκροάσεως παρὰ τῷ κ. Η. Πυρογόργη ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν καὶ ἔτυχον παρ' αὐτοῦ τῆς δεούσης ὑποσχέσεως. Εὖν ἵστως ἀλλοὶ λόγοι ἔπεισαν τὸν κ. Η. Πυρογόργην νὰ συμπεριλαβῇ εἰς τὴν νομοθετικὴν ἔξουσιοδότησιν μόνον τὸ Νομοθετικὸν Διαταγματα τῆς «Διεθνοῦς Γραμμῆς φορτώσεως» καὶ οὐδὲν ἄλλο, οὐδεὶς δύναται διὰ τὴν παράλειψιν ταύτην νὰ καταλογίσῃ εὐθύνας εἰς τὴν τῶν Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἣτις δεόντως ἔξετέλεσε τὸ καθῆκον τῆς.

Δέξασθε, κύριε Διευθυντά, τὴν διαβεβαίωσιν τῆς πρὸς ὑμᾶς ἰδιατέρας ὑπολογίφεως.

N. G. KYRIAKIDΗΣ



Οἱ ναῦλοι τῆς Ἀκτοπλοΐας

Κύριε Διευθυντά,

Ἄπο καιροῦ διεξάγεται εἰς τὸν Τύπον ζωηρὰ πολεμικὴ ἐναντίον τοῦ «Ἀκτοπλοίου Τράστ». Διπλῆ δὲ εἶναι ἡ κατηγορία, ἣτις διατυπώνται.

Καταγγέλλεται τοῦτο, ἀφ' ἐνός, διτὶ ἐπεβάρυνε σημαντικῶς τὸ ἐμπόριον καὶ τοὺς ἐπιβάτας δι' ὑπερόγκων καὶ ἀδικαιολογήτων κομίστρων καὶ ναύλων, ἐνῷ ἀφ' ἐτέρου ἐδημιούργησε ναυτεργατικὴν ἀνεργίαν.

Ὦ ζει πασιάς ἀκτοπλοϊκὸς ναυτικός, δις μοὶ ἐπιτραπῇ νὰ ἀσχοληθῶ μὲ τὸ ζῆτημα. Πράττων τοῦτο ἐκέφερω γνώμην ἀντικειμενικοῦ κριτοῦ, καθόσον καὶ μακράν τῆς «Ἀκτοπλοΐας εύρισκομαι ἀπό καιροῦ καὶ οὐδεὶς δεσμὸς μὲ συνδέει μὲ τὸ ἀποτελοῦντα τὸ Τράστ πρόσωπα.

Καὶ ὃς πρὸς τοὺς ναύλους : Ἀκριβής ἔξετασι τῶν πραγμάτων θά πεισθεὶς πάντα δικαίων κρίνοντα τὰ πράγματα, διτὶ πᾶν ἄλλο ἢ ὑπέρογκοι εἶναι οὖτοι.

Βεβαίως, ἀν θέλῃ νὰ συγκρίνῃ τις τούς σημερινούς ναύλους μὲ τούς ναύλους τῆς ἐποχῆς τοῦ συναγωνισμοῦ θά εύρῃ τοὺς σημερινούς ἀσφαλῶν κατά πολὺ ἀνωτέρους.

· Άλλ' οι ναύλοι τοῦ συναγωνισμοῦ, δὲν εἶναι ἐκεῖνοι οἵτινες θά δώσουν τὴν βάσιν τῆς δικαίας συγκρίσεως. Ἀκριβῶς αὐτοὶ εἶναι ἐκεῖνοι, οἵτινες ὀδήγησαν τὴν «Ἀκτοπλοΐκην μας Ναυτιλίαν, ἔγκαταταλειμμένην ἄλλως ἀπό τὸ Κράτος, εἰς τὸ θλιβερὸν σημεῖον, εἰς τὸ οἴστρον σήμερον εύρισκεται.

Οι ναύλοι ἐκεῖνοι ἡσαν ναύλοι δχι καὶ λογικοῦ κέρδους, ἀλλά ναύλοι θετικῆς καθημερινῆς ζημίας μὲ τὸν οκοπόν τῆς ἀλληλεξιτωσίας πρεσβύτερον συνολικῶν δόλοκληρον τὴν χειμαζομένην ἀκτοπλοΐκην μας ναυτιλίαν.

· Ή ἀκριβής ἐκτίμησις περὶ τοῦ ἀν εἶναι ὑπέρογκοι η οὖοι οι ναύλοι δέον νὰ βασιοῦθη ἐπὶ τοῦ ἔαν καλύπτωνται διὰ τοῦ συνόλου τῶν εἰσοράσεων ἔκστοτον ταξίδιον αἱ δαπάναι αὐτοῦ, (καύματος ὄλη, μισθοῦ προσωπικοῦ, λοιπά ἔξοδα κινήσεως, φθοραὶ ἐν γένει, ὑπολογίζομένης καὶ τῆς βαθμαίας ἀποσβέσεως διὰ τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους καὶ ἐπὶ πλέον μία δικαία καὶ λογική ἔξυπηρέτησις τοῦ κεφαλαίου).

· Εὖν κανεῖς λάβῃ ὑπὲρ δψιν τὴν σημερινὴν τεραστίαν ὑποτίμησιν τῆς δραχμῆς καὶ ἔξ ἄλλου ὑπολογίσῃ δψιν πλήν τῶν μισθῶν προσωπικοῦ, δλατὶ αἱ ἄλλαι δαπάναι εἶναι δαπάναι εἰς ζένον νόμισμα, δηλαδὴ εἰς χρυσόν, τότε θά δυνηθῇ νὰ φθάσῃ εἰς ἀσφαλῆ κρίσιν περὶ τοῦ δικαίου η μὴ τῶν ναύλων. Σημειώτεον, διτὶ αἱ δαπάναι μισθῶν προσωπικοῦ, δηλαδὴ αἱ εἰς δραχμᾶς δαπάναι, μόλις ἀντιπροσωπεύουν τὸ ἐν τρίτον τοῦ συνδόλου τῶν ἀνωτέρω δαπανῶν

είνε δέ καὶ αἰται πολὺ ὑψωμέναι ἐν σχέσει μὲ τὰς προπολεμικάς τοιαύτας, τὸ δὲ σημερινὸν προσωπικὸν οὕτε εἰς ὥρας ἔργασίας, οὕτε εἰς ἀπόδοσιν δύναται νὰ συγκριθῇ μὲ τὸ προπολεμικόν.

Μὲ τὰ δεδομένα ταῦτα θὰ ἴδῃ κανεὶς ὅτι τὰ σημερινὰ ναῦλα εἶνε δσφαλῶς εὐθηνότερα τῶν προπολεμικῶν. Οὕτω εἰσιτήριον μέχρι Σύρου ἔχον προπολεμικῶς χρυσᾶς δραχμᾶς 14.60 ἔδει σημερινὸν νὰ ἔχῃ ἄνω τῶν 360 δραχμῶν, ἀντὶ τῶν 200 αἰτίνες σημερινού εἰσπράττονται.

'Αλλ' ὁ πολὺς κόδιμος ἐπὶ μακρὸν ἔθισθεις εἰς τοὺς ναύλους τοῦ συναγωνισμοῦ, τούτεστι τοὺς ναύλους τῆς ζημίας καὶ τῆς ἔξοντωσεως, παρασύρεται εἰς ἐσφαλμένας καὶ ἀδίκους ἐπικρίσεις. Καὶ ἀσχάλει σημερινόν, ἔστω καὶ ἀν τὸν ζητεῖται ἡ πληρωμὴ ἐνὸς λογικοῦ εἰσιτήριου ἢ ναύλου μεταφορᾶς χωρὶς νὰ ὑπολογίσῃ, ὅτι αὐτὸ τὸ συμφέρον τῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἡ ἔξυπρέτης τῶν καλῶς νοούμενων καὶ πολιτισμένων συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν του, ἐπιβάλλει τοῦτο.

Καὶ εἰνε πεισσότερον περίεργος ἡ τοιαύτη κατάκρισις ἀπὸ τὸν ἐπιβιτικὸν καὶ ἐμπορικὸν κόδιμον, ὁ ὄποιος ἐνῷ τοσοῦτον καταφέρεται διὰ τὴν αὐξήσιν τῶν ναῦλων δὲν ἔλαβε τὸν κόπον ποτὲ νὰ σκεφθῇ, ὅτι ὅσον στοιχίζει ἡ μεταφορά του ἀπὸ τὸν Πειραιά εἰς τὴν Σύρον φερ' εἴτεν ἡτοὶ δὲν ναύλος, τόσον θὰ δαπανήσῃ καὶ ἕως καὶ περισσότερα, ἔαν φέρῃ μεθ' ἔστου καὶ ἀποοκεύας, ἀπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου μέχρι τοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν—Πειραιῶν.

Διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου ἔως τὴν προκυμαίαν τῶν κηπουρικῶν προϊόντων τῆς Σύρου καταβάλλονται περίπου τόσα δσα πληρώνονται καὶ διὰ ναῦλον ἀπὸ τῆς Σύρου εἰς Πειραιά. Καὶ ὅμως μόνον διὰ τοὺς ναύλους ἐκδηλοῦται ὁ γογγούμοδος.

Ἡ ὑπόμνησις αὕτη δίδει ζωηράν τὴν εἰκόνα τοῦ ἀδίκου τῶν ἐπικρίσεων, αἱ ὄποιαι στηρίζονται εἰς δύο μέτρα καὶ εἰς δύο σταθμά.

Μέ τ' ἀνωτέρω δὲν θέλω νὰ εἴπω, δτι πρέπει νὰ μείνουν ἄνευ ἐλέγχου οἱ ἀποτελοῦντες τὸ Τράστ. 'Αλλ' ἐνε τί τὸ ὄποιον διφέλει νὰ ζητεῖται, εἰνε ἡ ἐπιτήρησις τῆς ἀνωτέρας ναυτικῆς ἀρχῆς, ὅπως ἡ Ἀκτοπλοΐα παρέχῃ μίαν ἄνετον καὶ πολιτισμένην συγκοινωνίαν καὶ γίνεται ἔλεγχος ἐπὶ τῶν ναῦλων, ώστε οὗτοι ν' ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ὡς ἄνω δαπάνας καὶ εἰς μίαν δικαίων καὶ λογικήν ἐξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς προσωπικῆς τοῦ πλοιοκήτου ἔργασίας.

Περὶ τούτου πρέπει νὰ πεισθοῦν πάντες, διότι αὐτὸ εἶνε καὶ τὸ συμφέρον τοῦ κοινοῦ.

Καὶ αὐτὰ μὲν ὡς πρὸς τοὺς ναύλους, δοσον ἀφορᾶ δὲ τὴν ἀνεργίαν ἐπιφυλάσσομαι ν' ἀσχοληθῶ εἰς προσεχές φύλλον σας.

*Αθῆνα: τῇ 29 Ιουνίου 1933 ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ ΣΚΑΜΠΑΙΑΣ

Διάκρισις σημαίας

Φίλε κ. Διευθυντά,

Σχετικῶς μὲ τὰς ἐνεργειάς τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἐν σχέσει μὲ τὴν προτίμησιν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὰς μεταφοράς οἵτου ἐξ Ἀργεντινῆς δι: «Ἐλλάδα καὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ δι: καὶ ἐγὼ δὲ ίδος εἰρα: ὑπὲρ τῆς ἀπολύτου ἐλεύθερίας καὶ ιστέτος τῶν σημαιῶν δι:» δὲν τὰς παγκοσμίους μεταφοράδες δὲν τὸν δρον δι: αὐτῇ θὰ ἐπικυρωτὴ ιστέτων δὲ: δὲν τὰ κράτη, σᾶς παρακαλῶ διπας ἔχητε τὴν καλωσύνην καὶ σημειώσητε τὰς ἔνδης παρατήρησας μου:

lov) 'Απὸ ἐνὸς περίου μηνὸς πυρουσιάδεσθησαν δι:αταγκα: δὲν μεταφοράς φορτίων ἀρκεστοῖς ἀπὸ Βενετίαν Ιδιως, ἀλλὰ καὶ ἀλλοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας δι: 'Αγγλίαν—Κόντινετ καὶ Σκανδιναվίαν. Πρεσβύτερος τῶν καταστάσιν τῶν φορτωθῶν, συγκεντρώσις τὸ ἀλο: «Ἄλεος», καὶ ἀλλοὺς τὴν ἀπάντησιν ἔκ μέρους τῶν ἀνταποκριτῶν μας δι: λυποῦνται διότι δι: Ἐλληνικὴ σημαία ἀποκλείεται. Πρὸ δὲ γεννήσην ἡμέρων ἔλαδον δὲν εὐχάριστον τηλῆμα, δι: τῷρα ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἐπιτρέπται καὶ νὰ σπουδῶν ἀμέσως νὰ προσφέρω τοννάς δὲπρ καὶ ἐπαξια, ἀλλὰ μετὰ δύο ἡμέρας ἡθὲν νέα εἰςποίησίς δι: δι: ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἀπεκλείσθη καὶ πάλιν. Φαινεται, δι: οἱ φορτωταὶ δὲν τῷρα μεταβοῦσιν Ἰταλικῶν ἀπολοι τὰ δόπια ἐπροτίμησαν ἔστω καὶ εἰς ἀνάτετον ναῦλον ἀποκλείσαντες τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν.

Σων) Πρὸ δύμαρον διεπραγματεύσημην δια λογού τοῦ ἀπὸ «Πετράκης Νομικοῦ» 100 ΑΙ 'Αγγλ. Λόδες 500 τ. κκπν ἀπὸ Βόλον δια λιμένας τῆς Βορείου Γαλλίας, φόρτωσις πρῶτον δεκαπενήντερον Ιουνίου. Τῷ ἐπιμονῇ τῶν φορτωτῶν, ἄν καὶ γνωρίστο τὰς ?υσκολίες τὰς δόπιες φέρει ἐπὶ τὴς ἐργασίας αὐτῆς τὸ Γαλλικὸν Μενοπώλιον, ἔλωσις προσφοράν φέρει τριῶν ἡμερῶν εἰς τὰ 35)—σελ. φόρτωσις ἀποκλειστικῶς εἰς «καυστάρων» μὲ γῆγυνημόνον στοίχαγμα, τὸ δόπιον δὲ ὑπεργράφων ἀνελάμβοντα νὰ ἐπιέλέφη προσωπικῷ. «Ηλπίζει δι: ἐπειδὴ δὲ μέση Μασσαλίας φόρτωσις θὰ ἐστοίχιζε δέσμοι μεταφορώσαις τοιλάχιστον, δηλ. μίαν εἰς Πατραια καὶ μίαν εἰς Μασσαλίαν, πρέγμα τὸ δόπιον οἱ φορτωταὶ ἀπολύτως ἡρνοῦντο νὰ δεχθοῦν, θὰ ἔγινετο δι: προσφορά μας δεκτή. Ἐν τούτοις, πρὸ δύμαρον ἔλαδον ἀπὸ τοὺς ἀνταποκριτὰς μου τῶν Ηπειρωτῶν διὰ τῆς δόπιες μοδ ἀναγγέλλουν, δι: τὸ Γαλλικὸν ἀπὸ «Scandinavia» πρὸ περίου διὰ τὴν ἐν λόγῳ μεταφοράν. «Ἐπειδὴ τὸ ἀπὸλοιον αὐτὸ εἰνε 7000 τόννων καὶ ἔχει: δικαίωμαν καὶ φέρειν ζητεῖται ὑπόλοιπα 'Ελληνικὰ φορτίκα πρές συμπλήγωσιν.

Θὰ θύμα νὰ γνωρίζω ποιεὶ εἰνε αἱ σκέψεις τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἐπὶ τῶν γεγονότων αὐτῶν, ὡς καὶ ἐπισης δὲν διά-

χῃ τρόπος κακιεις, δπως αἱ ἀρμάδιαι κρατικαι ὑπηρεσίαι κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν σχετικῶν συμβάσεων ἐνθυμεῖνται δι: ὑπάρχει: καὶ Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία.

Διατελεῖ μιθ' ὑπολήψιας
Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Τὰ δύο 'Αγγλικά σχέδια διαλύσεως καὶ παροπλισμοῦ

Κατόπιν ὑποδείξεων τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» συνεστήθη πρὸ ἐξ περίου ἐβδομάδων ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου μια ὀλυμπελῆ ἐπιτροπὴ, διὸς ἀποφανθῆ ἐπὶ τῆς δυνατότητος τῆς ἐκπόνησεως καὶ ἐφαρμογῆς ἐνὸς πρακτικοῦ σχεδίου διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων ἡ παροπλισμοῦ τῶν πλεονασμῶν δι: τὰς ἀμφοτέρουν ἐν συνδυασμῷ, μέσω κεφαλαίων ἔξειρισκομένων διὰ τῆς ἐπιβολῆς ἐλαφρῶν τινων τελῶν ἐπὶ τῆς ἔργαζομένης ναυτιλίας.

Ἡ ἐπιτροπὴ αὕτη συντόνως ἐπιληφθεῖσα τοῦ ἔργου τῆς κατήρτισε διὸ σχέδια, ἔνα, δοσον ἀφορᾶ τὴν διάλυσιν, δυνάμενον νὰ ἐφαρμοσθῇ ἰδιαίτερως παρ' ἐνὸς ἐκάστου Κράτος, προαιρετικῶς ἀποδεχόμενον αὐτὸ καὶ ἔτερον, διὸ πρὸς τὸν παροπλισμὸν τῆς ἐπιτροπῆς πλέον χωρικούτητος, οὐνιος ἡ ἐφαρμογὴ προσαπειτε διεθνῆ ἀποδοχῆ. Ἀμφοτέρεα τὰ σχέδια διεβιβάσθησαν ἐν ἀντιγράφῳ εἰς τοὺς 'Αγγλοτς ἐφοπλιστὰς πρὸς μελέτην καὶ ὑποβολὴν τῶν γνωμῶν τῶν, προκειμένου τὴν Ιην τὸ μηνὸς νὰ συνεδριάσῃ ἡ ὀλομέλεια τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου διὰ μίαν τελικὴν ἐπεξεργασίαν των.

Ἡ ἀποστολὴ τῶν προσαρτείων συναδεύτερο καὶ ἀπὸ μακροσκελῆ ἐπιστολὴν τοῦ Γεν. διποτοῦ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου κ. H. M. Cleminson, εἰς τὴν ὄποιαν οὔτος ἀνέφερε τὸ ιστορικὸν τῶν μέχρι τούδε προσπαθειῶν διὰ τὴν τεχνήν βελτίωσιν τῶν δυσχερῶν συνθηκῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας. Ἐν ὁρχῇ ὑπεριμνήσκετο ἡ ἐπιτροπὴ διεθνῆς τῆς ναυτικούς διασκέψεως τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου καὶ ἐδημοσίευσε τὰ πορισμάτα τῆς κατὰ τὸν Ιονιον π. ἔ.

Εἰς τὰ πορίσματα αὕτη ἀνέφερετο: «Ἡ ὑπάρχοντα σωρθητικότης ἡ καταλλήλησος δι: ὑπερποντίον τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου κ. H. M. Cleminson, εἰς τὴν ὄποιαν οὔτος ἀνέφερε τὸ ιστορικὸν τῶν μέχρι τούδε προσπαθειῶν διὰ τὴν τεχνήν βελτίωσιν τῶν δυσχερῶν συνθηκῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας. Ἐν ὁρχῇ ὑπεριμνήσκετο ἡ ἐπιτροπὴ διεθνῆς τῆς ναυτικούς διασκέψεως τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου καὶ ἐδημοσίευσε τὰ πορισμάτα τῆς κατὰ τὸν Ιονιον π. ἔ.

Ἐπιτροπὴ, ἡ προπαρασκευαστική τῶν θεμάτων τῆς Παγκοσμίου Οίκονομικῆς Συνδιασκέψεως ἐπιτροπή, τῆς ὄποιας μετέσχον ἀντιπρόσωποι διλογιού τῶν Κρατῶν, ἀνέφερεν εἰς τὴν ἐκθεσίν τῆς μεταξὺ ἀλλῶν καὶ τὰ ἀκόλουθα: «Συμφωνοῦμεν μὲ τὴν γνώμην τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, δι: εἰς τὴν ἀδύνατος ἡ ἀποκατάστασις ὑγιῶν συνθηκῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐφόσον δι: συνείχεται δι: πρὸς αὐτὴν ἀνέφερε τὸν πλεονάσμαν τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, θέτει δὲν καὶ κινδύνων τὸ μέλλον τῆς. Αἱ δυσχέραια τῆς ναυτιλίας δι: την γνώμην τῆς ἀποδοχῆς πρὸς τούδε προσπαθειῶν δι: την γνώμην τῆς παρατεύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ καθιερώσεως μιας «φασιοναλίζασιόν» εἰς τὴν χωρητικότητα τὰ διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τῆς ἀπὸ πλέον σκαφῶν.

Τελευταίως — συνεχίζει δι: ἐπιστολὴ τοῦ κ. Cleminson— ἐπραγματοποιήθη πρὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου καὶ τὸ διάβημα τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς διασκέψεως», οὐνιος ἀπόρροια εἰνε τὰ διανοίσιν δύο νέα σχέδια μειώσεως τοῦ Παγκοσμίου τοννάς, μὲ τὴν προσθήκην, δι: οἱ πλοιοκήται πλείστον Χωρῶν δι: ησαν διατεύμενοι νὰ συνεργασθῶν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν των, ἐάν πολλαὶ πιθανότητες ἐφαρμογῆς σχεδίου διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ καθιερώσεως μιας «φασιοναλίζασιόν» εἰς τὴν χωρητικότητα της προτοποιητικῆς προστολῆς τοῦ παροπλισμοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Τὰ δύο ταῦτα σχέδια βασίζονται εἰς τὴν ἐπιβολὴν τελῶν τῶν ἐπιμονῶν πλοίων, εἰσπραττομένων παρὰ τῶν διαφόρων κυβερνητικῶν, ἐπειδὴ δὲ μερικαὶ χωραὶ, δι: ιδίας δὲλως πρωτοβουλίας τῶν συνθηκασθεῖσαν δι: την συντητικῆς τῶν ναυτιλίας, δι: τὸ περὶ διαλύσεων σχεδίου διαλύσεων σχεδίου δι: την διατεύμενον τὴν συνθηκήν ἀποτελεσματικῶς παρ' ἐκάστης Χώρας ἐπὶ τοπικῆς διλογιού. Τὸ περὶ παροπλισμοῦ δύο σχέδιον διὰ νὰ καρφοφορήσῃ πρέπει νὰ γίνῃ ἀποδεκτὸν ἀπὸ τὴν πλεονάσματα τῶν ναυτιλίων Κρατῶν. 'Επι τὸν δευτέρον τούτου σχεδίου διανοίσιται νὰ παρατηρηθῇ δι: οἱ διεθνῆς τοῦ Ναυτικοῦ Αὐτοκρατορία ἔχει ἀναλογίαν δι: εἰνιή ἐπὶ τὸν 103 τῶν διεμένων μεταφορῶν καὶ δι: αἱ 11 χωραὶ τοῦ παρατιθεμένου κατωτέρω πίνακος, δι: διαδύναμεναι, ἔχουν ἀνάλ γιαν ἐπὶ τοῦ συνθηκόν.

Ἐφιστάται περαιτέρω ἐν τῇ ἐπιστολῇ δι: προσοχὴ τῶν Ἀγγλων πλοιοκήτων ἐπὶ τοῦ σημείου, δι: οἱ αἱ εἰσπράξεις τῶν ἐπιβληθησούμενων τελῶν παροπλισμοῦ δι: ἐπιστρέψανται ἐν περιπτώσεις τῆς συνεισφράσης τῆς τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, εἰς δοσον «συνεισφράσουν καὶ συνεργαζούνται», γεγονός ποι ἀποτελεῖ ἐπιχείρημα διὰ τὴν εἰς μεγαλυτέρων κλίμακα συμμετοχὴν εἰς τὸ σχεδίου, ἐκτὸς τῆς γενικῆς ὀφελείας τῆς ἀνανεωμένης νὰ προεῖλη ἀπὸ τὴν δημιουργίαν ἀνετωτέρων οἰκονομικῶν συνθηκῶν διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Τονίζεται αὐτού, δι: τὰ κοινοποιηθέντα σχέδιαποτελούν ἀπλῶς βάσιν

συζητήσεων διὰ τὴν διαμόρφωσιν ἀρτιωτέρων καὶ πρακτικώτερων λύσεων, πρὶν ἡ δὲ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον προχωρήσῃ εἰς τὴν μελέτην των, θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ γνωσθῇ πόσοι ἐκ τῶν Βρετανῶν ἔφοπτωτῶν ἐγκρίνουν τὴν πρόσδοτον εἰς περαιτέρῳ ἐνεργείᾳ. Ἐν τέλει δηλούται, ότι ἐάν η προκειμένη προσπάθεια τύψῃ τῆς ἑπιδοκιμασίας καὶ τῆς σταθερᾶς ὑποστηρίξεως τῆς Ἀγγλικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, θὰ ἔξετασθῇ αὐτὴ εὐμενῶς ὑπὸ τοῦ Board of Trade καὶ θὰ ἔρευνηθῇ η δυνατότητα παροχῆς καὶ τῆς Κρατικῆς συμβολῆς πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἑπιδιωκομένου σκοποῦ.

Ο μετά της έπιστολής του κ. Cleminson διαβιβασθείς στατιστικός πίνακας αναφέρει, ότι κατά τό 1931 οι κατάλοιποι έμφροτων πλοίων εις δόλους τούς λιμενάς του Κόσμου άνηλθον εις 710.000.000 τόν. νέτ., με συμμετοχήν των Αγγλικών λιμένων εις τὴν κίνησην ταύτην κατά 60.3 έκατ. τόννους νέτ., τών Βρετανικών Αποικιών κατά 141.5 έκτ. νέτ και τών λοιπών χωρών κατά 508 έκατομ. τόννους, ητοι έν συνόλῳ κίνησης 709.8 έκατ. τόννων νέτ. Αι δὲ 11 χωραι αἱ ὑπολογιζομεναι, οἵτι συγκεντρώνουν ποιοστὸν πλέον τοῦ ήμισεως ἐπὶ τοῦ συνόλουν, εἰνε αἱ ἀκόλουθοι :

Χώραι	Έκατ. τ. ν.€τ	Χώραι	Έκατ. τ. ν.€τ
Αγγλία	60.3	Βέλγιον	24.3
Ιαπωνία	54.0	Καναδάς	20.9
Γαλλία	52.7	Ιταλία	19.6
Ην. Πολιτείαι	47.5	Ολλανδία	18.7
Γερμανία	26.8	Ισπανία	16.4
Πορτογαλία	24.7	Σύνολον:	365.9

Τὸ σχέδιον διαλύσεως κατὰ χώρας

Τό σχέδιον τούτο προβλέπει: «γ' ἀνακέψῃ τὴν διαρυτάτην ἔκπτωσιν τῆς υκτιλίας, ἀπὸ τὴν ἐξακολούθην τῆς ὁποίας οἱ μὲν ἀδύνατοι ναυτικοὶ ὀργανισμοὶ θὰ οπούσονται, οἱ δὲ Ισχυροὶ θὰ ἐξοισθήσουν». Εἰς τὰς κεφαλαιώσεις τοῦ γραμμάτου δύναται να ἐναρμονισθῇ τὸ σχέδιον διαλύσεως πρὸς τὰς ἑκατοντάριττοποιάς συνήθεις, διότι, ὡς κατηρτίδην, εἶναι μὲν κατάλληλον διὰ τὴν Ἀγγλίαν, χρηματίσι: διμορφόποντα καὶ ὡς πρότυπος διάσις μιᾶς οιρᾶς συναρτών οχείδων, ιδιαιτέρων προσαρμοζούμενων δι'. ἔνα ἔκαστον Κράτος. «Η διάλυσις δὲν θὰ είναι ὑποχρεωτική δι': ἔνα ἔκαστον πλοιοκτήτην. Διὰ τὴν γρηγοριαδέσποιαν τοῦ θα εἰσπράττεται, μέρος δημοσίας ὥν πρηστοίσι εἰς κάθε χώραν ἀποδεχομένην τὸ σχέδιον διαλύσεως, ἔνα ὑποχρεωτικόν ἐννοεῖτον τέλος, ὡς λ.χ. εἴναι τὰ φαρικά, ἐπὶ τοῦ ἀθηναϊκοῦ τοννάκι καὶ ἀνευ πειραιώποι κινδυνητικῶν ἀνακέψεων. Διὰ τὰ ἐπιβατηγά λάινερς καὶ τὰ τάνκερς θὰ ἐφερθεῖσθωσι: ίδιαιτέρως δηρ.: Τὸ σχέδιον δὲν περιλαμβάνει καμπίαν πρόσθλεψην περὶ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν σκαφῶν. Τοιοῦτον τι, ἀλλοίος τε, θὰ γίνεται μόντες καὶ ἐπὶ πρώτης ὅψις ἀντιθετον πρός τὸν ὑπό τοῦ σχέδιου ἐπιδιωκόμενον ἀντικαταστάτην σκοπόν, τῆς μειώσεως τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος. Αἱ ναυπηγήσεις ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὴν ἀνάκωνγόνην τῶν ὑπερβαθμασίων μεταφορῶν, τὸ σχέδιον διμορφόποντα τῶν κρένων ἀκριβεῖσθαι, τῆς ἐνάρξεως μιᾶς εὐρύθμου ναυπηγικῆς ἐργασίας ἐργεται νά συντομεύσῃ.

Τό επί τού τοννάχ^η έπιδιληθησάμενον τέλος, όπως «δικαιώμα διαλύσεως», θά είναι φύσεως συνήθευς ναυτιλιακού έξδου, συνεπώς τό σχέδιον θά χρηματοδοτήται μη επιβρυγγομένου τού νυχέου, έπειδή δε σήμερον τό έπιπερσθον τών ναυλών είναι κατά 22 σε κατώτερον έναντι τού 1913, δεν πρόκειται νά προβληθ^η καρμία επιβάρυνσις εἰς τό έμπόριον. Διά την έφαρμογήν τού σχέδιούν έν α' Αγγλία προσδέπταις: ή σύντομος: «Συμβουλίους διαθέσεως τής οργανικότητος» άπο διάτη προσώπους τών έφορων: έκαστης κατηγορίας σκαφών, έναν άντιπρόσωπον τού **«Board of Trade»** και ένα γραμματέα. «Η κυβέρνησις θ' αναλάβη άπλως τήν διά τών Τσιλωνικών θύρων είσπραξιν τού «δικαιώματος διαλύσεως», έχο ζημένου επί τού τόνουν νέτ—ρέτζιστερ, άπο τά Εθνικά αίτημα πλοίων τά καταπλέοντα μέ φορτίον εἰς τούς Αγγλικούς λιμένας. Η τοπική έπιβάρυνσις θά θίσται, θειώται, έν οπερογή τά πλοία εἰς τούς Αγγλικούς λιμένας, ή οπερογή διμως κύτη θά άντεσται μήπετο άπο τήν άντιστοχον θέψεισιν τών Αγγλικών πλοίων εἰς τούς έσχους λιμένας.

Πλούτη έμφορτα καταπλέοντα εἰς περισσοτέρους τοῦ ἐνός λιμένας κατά τὴν διάρκειαν τοῦ αὐτοῦ ταξιδίου των θα πληρώνουν εἰς τὸν πρώτον λιμένα τὸ βασικὸν τέλος, εἰς τὸν δεύτερον τὸ βασικόν τέλος μειωμένον κατά 20 %, εἰς τὸν τρίτον τὸ βασικὸν τέλος μὲ διπλωματικούς 40 %, εἰς τὸν τέταρτον λιμένα μὲ διπλωματικούς 60 %, εἰς τὸν πέμπτον μὲ διπλωματικούς 80 % καὶ αὐτὸν τοῦ δικτοῦ λιμένον καὶ πέραν, τίποτος. Τὸ σχέδιον θὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ πλοίων 100 τ. νέτται καὶ ἀνω, οἱ δὲ ιδιοκτήταις ἐπιβατικῶν λάινερς θὰ δικαιούνται εἰς ἀποτροφήν ἐνός ποσοτοῦ ἐκ τοῦ καταβληθέντος τέλους δι-
έκκοστον πλοίων των, ίσουν πρέπει τὴν ἀνάλογούσσαν διεκφοράν τοῦ χώρου διὰ τούς ἐπιβάτες καὶ τὸ φορτίον, ποὺ φέρει, ἔναντι τοῦ διατιθεμένου συνολικοῦ χώρου του διὰ τὴν μεταφοράν ἐπιβατῶν καὶ φορτίου. Διὰ τὰ τάκιαρε προσβλέπεται ιδιαίτερα συμφωνία, τὸ δὲ πρότον τοῦ «δικαιώματος διεκλύσεως» διὰ τὴν κατηγορίαν ταύτην, θα ἀπαρτίσῃ ιδιαίτερον κεφάλαιον κρηγυματοδοτήσασ· τῆς διελέγουσας τῷ τάκιαρε, ὅποι τούς γενικούς δημιώς δρουν οἰτινες θα ισχύουν καὶ διὰ τὰς ἀλλας κατηγορίας συνεψθ.

Αι εισπράξεις θα κατατίθενται: έπειτα δημιατος του «Συμβουλίου Διαθέσισων της χωρητικότητος», σε μίαν 'Αγγλικήν Τράπεζαν, όποιο τόν έλεγχον τού Board of Trade. Έκ του ούτον σχηματιστεί η γερμανική περιφέρεια της Ευρώπης, θα διατίθενται: έκαστοτε άνδαλος ποσά διά την άγοράν πλοιών πρός διάλυσην, βάσει ήπιονδήλης προσφερρές ήπο τούς ένδικα περιφέρειαν πλοιοστάγματα. "Η πρός άγοράν χωρητικότης θα ποικίλλῃ άνωλγω τιμή έκαστοτε έκτιμωμάσιν όποιο του Συμβουλίου ειδικῶν συθηκῶν, ώς πρός την άξιζν των προσφερρέμασιν πλοιών. Θα λαμβάνονται, ήλασθη, ή' όψιν: ή πρόσθιτος άμισθη, ήτος θα απητείτο, μόστι να δεχθῇ εἰς έφοριατής και προσφέρῃ τό σκάφος του πρός διάλυσην, ή ήμερομηνία καθ' ήτο τό προσφερρέμασιν πλοιών δρείται: νά

διέλθη τὸ σερβέū του, ἡ ἀναλογία τοῦ προσφερομένου πρός διάλυσιν τοννά²
ἔναντι τοῦ ὑπὸ τοῦ ιδίου ἐφοπλιστοῦ ἡ ἔταιρίας κατεχομένου, ἡ προτεραι-
ότητος τῆς ὑποδολῆς τῶν αἰτήσων καὶ διάφοροι ἄλλοι ἀπαραίτητοι συντε-
λεστοι.

Η πληρωμή τῶν ἄγοραζμένων πλοίων θὰ γίνεται κατά τὴν παράδοσιν των, τὸ δὲ Συμβούλιον θὰ ρυθμίζῃ καταλλήλως τὴν ἑκάστοτε ἀναλογίαν τῆς χωρητικότητος, ηγετὶ θὰ δίδεται πρός διάλυσιν ἢ – εἴναι ἡ ἄγορά εἰναι κεκρυπτεμένη παλαιοῦ ὄντος – θὰ τίθεται εἰς παροπλισμόν, ἐάν αναμονῇ εὑθετοτέρας διὰ τὴν διάλυσιν στιγμῆς, καθ' ἥν θὰ παρουσιάζῃ βελτίωσιν ἡ ἄγορά τοῦ παλαιούσσοιδήρου. Τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ καὶ π. διαπάντα: μέχρι τῆς διατάξεως θὰ βαρύνουν τὸ Συμβούλιον, εἰς περίπτωσιν δὲ ἀναστολῆς τοῦ σχεδίου, ή απεκρούσθησαν σφαρμογῆς του, τὸ ἑνακομόνων εἰς χειρας τοῦ Συμβούλου οὐ πόλεισπον κεφαλήιον θὰ διανέμεται ματαξέν τῶν πλοιοκτητῶν κατ' ἀναλογίαν τῆς εἰς τὸ πληρωθὲν «εἰκατόντα διαλύσεως» γενομένης παρ' αὐτῶν συνεισφορᾶς.

Προβλέπεται: άκομη ίδιας τέρα συμφωνία τοῦ Συμβουλίου μετά τῶν ἁνθιαφερομάνων βιομηχνιών διὰ τὴν διάλυσιν τῶν πατλαῖων πλοίων καὶ τὴν δικαλήν υπὸ τῆς ἀγορᾶς ἀπορρέψης τοῦ προτίντος τῆς διαλύσεως. "Η διάρκεια τοῦ σχεδίου προτείνεται νά είναι τριετής, ἀνανεωμένη μετά τὴν ληξίν της, δι' έστις χρονικής πράξεως η θέλημα μεταγενεστέρων συμφωνιῶν, κατόπιν κοινῆς συμφωνίας τῶν ἁνθιαφερομάνων παράγοντας. Οὐδεμία ἀπαγόρευσις προβλέπεται διὰ τὴν ἀντίκατάστασιν τῶν διαλύσεμένων πλοίων.

Τὸ σχέδιον τοῦ παροπλισμοῦ

"Ο ἀντικειμενικός σκοπός τοῦ οχεδίου τούτου είναι σύμφωνος πρές τάς διατυπωθείσας ἀπόψεως, περὶ τῆς ἀποτροπῆς, δηλαδή, τῆς περιττώρου συναγίσσων τῆς νυκτικαίων κρίσεων, περιοριζόμενον τεχνητός τοῦ ἐν κινήσει τοντού, διεκ τῆς ἔναρμονίσας τῆς προσφρομένης χωρικητήτης πρές τὴν ἐκάστοτε παρουσιαζόμενήν ἔγγεισιν. Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ οχεδίου τούτου ἀπαιτεῖται ἡ διειθνής ἀποδοχή του, καὶ ἐπὶ τῆς δύσασσες ταύτης ἔξπονγόθη. "Ο παροπλισμός δὲν είναι ὑποχρεωτικός. Οι ἔσπολισται θά είναι ἀλεύθερος κατὰ τὴν ίδιαν αὐτῶν κρίσιον ἢ η ἐπωφελήθευση τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ οχεδίου ἡ δῆλη. "Η χρηματοδότησης θά γίνεται καθ' εἰς τὸν τρόπον καὶ εἰς τὸ οχεδίον διαβάσσων, διά τῆς ἐπιθετῆς ἐνός τέλοντος εἰσπραττομένου, μεριμνῆ τῷν κινηρήσασιν, ώπο τὰς κατά τόπους Τσλούνειανάς ἀρχάς καὶ ἀνευ

περαιτέρω Κρατικής άναμειξισης.
Έκ τοδ καταφύγειο τούτου θά χειρηγοῦνται: ἀποζημιώσεις όπερ τοῦ ἀνάκαστικῶς παροπλίζουμένου τοννάκι, ιδιαίτερος: δὲ δροι θὰ διέπουν τὰ λάινερς (ἐπιβάτικα καὶ φορτηγά), τὰ τάνκερς καὶ τὰς λοιπός, ἀνά μίαν ἐκάστην, κατηγορίας πλοίων. Τό επιτελθυσμένον τέλος θὰ ἔχῃ καὶ εἰς τὸ σχέδιον τοῦτο τὴν μεριψήν ἑνὸς συνήθους ναυτιλίακοῦ ἕξδευτου, ἀνεξαρτήτου δὲων ἀπό τῶν ναυλῶν, τονίζεται δὲ διτὶ: δὲν πρέκειται, λόγῳ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν κατὰ 22 °ο σ' ἔναντι: τοῦ γενικοῦ ἐπιπλέοντος τιμῶν τοῦ 1913, νὰ προκαλεῖσθαι συνεχείας εἰς τὸ ἐμπόριον. Καὶ διά τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ προβλέπεται δικατησίως μιᾶς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς ἀπό ἀντιπρεσβύπους τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων δὲων τῶν μετεχουσιων Χωρῶν, ητις καὶ θὰ ἀποφασισθῇ ἐπὶ τοῦ ὅγκου τῆς ἐκάστοτε, ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς, ἀπαιτουμένης νὰ τιθῇ εἰς παροπλισμόν χωρητικότητας, διά νὰ ἔξασφαλιζηται τὸ ισοζύγιον προσφορᾶς καὶ ξητήσεως καὶ θὰ ρυθμίζῃ τὰς καταδηλήσεας ἀποζημιώσεως.

Έκστη Εθνική δργάνωσις ἐποπλιστών θὰ συνενοχήται μετά τῆς κυ-
βερνήσεως διά τὴν εἰσπράξην τοῦ ἑταίρου «Δικαιώματος παροπλίσμού» ἐπί¹
τοῦ τόννου νέτ, ἀπό τὰ πλοῖα καθε σηματίκες, Διτίνα θὰ καταπλέσουν Ἐμφορ-
τα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἑπειρωτικής της. Η εἰσπράξης θὰ γίνεται, δύνεις
και διά τὴν διάλυσιν, μὲ πληρωμὴν τοῦ δικαιού τέλους εἰς τὸν πρωτον
λιμένα και μὲ τὰς προσαναφερθείσας ἐκτίθεσις διά τοὺς προσθέτους λιμέ-
νας ἐκφροτήσεως, εἰς τοὺς δύοις θὰ προετταγγίσῃ τὸ πλοίον διεκριθοῦτος
τοῦ δικαιού τέλους.

Του τοιούτου περιεχομένου του.

Η έφαρμογή των σχεδίων τούτων προβλέπεται νά παριλαβόνται από την 700 τόνων νέα σκάφη. Οι ιδιοκτήταις επιδεικνύουν λάλησερ ότι δικαιούνται είς έπιστροφήν ποσοστού τινός έκα των καταβαλλομένων παρ' αύτων δικαιωμάτων, καθ' έν τρόπον και άναλογίαν προβλέπεται υπό τον σχεδιου διαλύσσουν, οι δύο ιδιοκτήταις τάκησερ θά ξηροί ιδιαίτερον καφέλαιον. Αι επιπρόσδεις είναι κατατίθενται είς την Τραπέζη Διευθύνου Διαχειρούμενων έπ' ένδειματι της "Επιτροπής Ηπειρωτισμού", γηγε και θά άποσύρεται είς το τέλος έκαστου μηνός το άπιστωμενον ποσόν διά τάξ αποζημιώσεις, βάσει εξηλεγμένων καταστάσεων του άναγκαστού, άδεια της "Επιτροπής, παραπλεόμενον τοντάς και' άναλογίαν τού θεί" Εκατον πλειστήγην ή έται-

πάχυν ποσούσιαν.
Διὰ τὸν παροπλισμὸν τὸν λαῖνερς προκηπτεῖται ιδιαιτέρα συγνενόησις τῆς Ἐπιτροπῆς μὲν ἔκαστην ἔταιρίν γε ἀντιπροσωπευτικὸν πολλῷ μᾶλις ἔταιριθν αὐτῷ, εἰς περίπτωσιν δὲ ἀνακοτολῆς τῆς παραιτήρου ἐφαρμογῆς τοῦ σχέδιου, τὸ ὑπόλοιπόμενον κεφάλαιον θά διανέμεται εἰς τοὺς πλειοκητας, καθ' εἰον τρόπον προβλέπει: καὶ τὸ σχέδιον τῶν διαλύσεων. Ἡ ἀρμοδιότης τῆς Ἐπιτροπῆς εἴναι ἀπόλυτος δὲ ἡ τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν ἐξ αὐτοῦ ἔξεδον τῶν πλωτῶν, ή δὲ ισχὺς τοῦ σχέδιου ἀριζεταις διετής, ἀνακενούμενὴ κατόπιν κατ' ἔτος δὲ¹ ιδιαιτέρας συμφωνίας. Ἔνεργεις ἐφαρμογῆς τοῦ σχέδιου προβλέπεται, διττὰς γάρ τοῦτο δεκτῶν ἀπό Χώρων, αἰτίαις θά εἰλον τόσον, εἰ τῷ συνδιλῷ των, δύγκων εἰς κατάπλους ἐμφόρτων σκυρφῶν, δοτὶς θά ἐκρίνετο ἐπαρκῆς διὰ νὰ καταστήσῃ τὸ σχέδιον ἀποτελεσματικόν.

TA "NAYTIKA XPONIKA,, 1932

ΤΟΜΟΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ", ΤΟΥ 1932, ΧΡΥΣΟΔΕΤΟΙ, ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΜΑΣ ΑΝΤΙ ΔΡ. 250.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

ΟΛΙΓΑ ΠΕΡΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΕΞΕΝΩΝ

ΤΟΥ Κ. Γ. Χ. ΛΑΙΜΟΥ

Πρίν προχωρήσωμεν εἰς τὸ θέμα, κάμνομεν μίαν δήλωσιν:

Ἄποστρεφόμεθα καὶ ἀποδοκιμάζομεν ὃς ἀνόητον, ἀνώφελη καὶ πλεῖστάκις ἀδικοῦ, τὴν συνῆθειαν ἡμῶν τῶν Ἑλλήνων νὰ καταφερώμεθα σχεδὸν πάντοτε κατὰ τοῦ τρόπου μὲ τὸν ἐποτὸν δοκεῖν τὰ ἔργα τῆς δικαιοδοσίας των, οἱ Δημόσιοι λειτουργοὶ μας. Ἀπὸ τὴν ἀνεξάντλητον φαρέτραν τῆς κακῆς ταύτης συνηθείας, προσπορίζομεθα πληθώραν φυρμακερῶν θελῶν διὰ νὰ τρυπατίσωμεν μὲ μίαν αἰτίασιν, μὲ μίαν μορφήν, μὲ μίαν κατηγορίαν τοὺς ἐποπεύσαντας ἢ ἐντεταλμένους τὴν ἑφαρμογὴν καὶ τήρησιν τῶν νομίμων προσταγῶν τῆς Πολιτείας. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκέμη ποῦ ὁ ἐκ τοῦ Νόμου ἀρμόδιος ἐπεμβαίνει διὰ νὰ μᾶς παράσχῃ προστασίαν ἢ ἀρωγὴν πρὸς ἐπιβολὴν δικαιώματος, πάλιν δὲν θὰ μείνη ἀτρωτὸς ἀπὸ τὸ τέχον τῶν σιτιάσεων. Ὄπαρχει δηλαδὴ καὶ τότε περιθώριον νὰ εἰμεθ κυριαρχητικόν, διότι τάχα δὲν ἐπροστατεύθημεν ἐπαρκῶς ἢ δὲν ἔνι σχύθημεν πρεπόντως.

Ἐὰν ἐπεδίωκαμεν γὰρ διαρρήξωμεν τὸ διστροφὸν τῆς ἑγωκεντρικῆς μας ὑποκειμενικότητος, θὰ ἦτο δυνατὸν γὰρ ἀντιληφθῆμεν, ὅτι ἡ γύρω μας πραγματικότης, ἔχει ωραίατέρους χρωματομεῖς ἀπὸ ἐκείνους ποὺ τῆς ἀποδίδει ὁ φακὸς τῆς ἴδιοτελοῦς μας πραγματικογενέτητος.

Πρέπει νὰ τὸ πιστεύσωμεν, διότι διὰ νὰ ὑποβληθῶμεν εἰς θεραπείαν αὐθυποβολῆς, ἀλλὰ διὰ νὰ σεβασθῶμεν μίαν ὑπερκτήγη καὶ ἔκδηλον ἀλγήθειαν, ὅτι ὁ Κράτος καὶ ὁ Κοινωνία ἐπετέλεσμεν προόδους σημαντικάς καὶ ἑφαρμόλους πρὸς τὰς πραγματοποιηθείσας παρ' ἄλλων φυματίσμαν διὰ τοῦτο λαθοῦ, μέσα εἰς ἕναν αἰώναν ἐλευθέρου πολιτικοῦ δίου.

"Οταν ἡ πίστις αὐτῇ δονήσῃ δλας τὰς καρδίας, τότε ἡ κριτικὴ μας διὰ τὸ ἔργον τῶν ἐκπροσώπων τῆς πολιτειακῆς ἔξουσίας, θὰ κινηθῇ ἐπὶ δικαιοτέρων τροχῶν μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὴν ἀλγήθειαν, ἔαν συνυπάρξῃ καὶ τὸ προσέν τῆς ἀνιδιοτελοῦς καὶ ἀντικειμενικῆς σκέψεως. Δυσκόλως κρίνει δικαίως, διότις ἀδυνατεῖ νὰ σταθῇ ὑψηλότερον τῶν συμφερόντων του.

Διετυπώσαμεν πρόλογον μακρόν, ἀλλ' ἐπιθεδηγμένον, διότι πρόκειται νὰ ἀμφισθήτωμεν τὴν ὀρθότητα τῆς ἀκολουθουμένης τακτικῆς ὑπὸ τίνων δημοσίων λειτουργῶν ὥρισμένου κύκλου. Καὶ εἰνε εὐλογὸς ἡ ἐπιθυμία μας νὰ ἀποδοθῇ ἡ γνῶμη μας, διότι εἰς τὴν συνήθειαν τῆς Ρωμαϊκῆς γρίνιας, ἀλλὰ εἰς τὴν ψηλάφησιν τῶν ἀσθενῶν σημείων ποὺ διεγνώσαμεν ἐλθόντες εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰ πράγματα.

Ομολογοῦντες λοιπὸν καὶ σχελιάζοντες ὠρισμένας ἐκεντρικοῖς ἀνεπαρκείας καὶ ἐπιθλασμοῦς σχολαστικοῦ μισοῦ Λιμεναρχειακῶν τυνων καὶ Προξενικῶν μας δργάνων, ἐπὶ τοῦ κύκλου τῆς καυτιλιακῆς των δικαιοδοσίας, δὲν ἐπιζητοῦμεν νὰ μειώσωμεν τὴν ἀξίαν καὶ τὴν ἴκανότητα τῶν Ἀξιωματούχων τούτων, εἴτε καὶ νὰ ἀργηθῶμεν τὸν ἐπιδεικνύμενον ζῆλον διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἀνάσκησιν τοῦ λειτουργήματός των.

Ἀντιθέτως ἔχοντες περὶ πάντων τούτων τὴν καλυτέραν γνῶμην καὶ κατανοοῦντες πόσον σπουδαῖα εἰνε ἡ συμβολή των διὰ τὸ ἀγαθὸν τῆς Ναυτιλίας, εδρίτικους ἐποικοδομητικήν καὶ ἀξιεπικούς κάθε καλόπιστον προσπάθειαν συντείγουσαν εἰς τὴν κατάδειξιν τῶν ἀσθενῶν σημείων.

Ἐκτὸς ἔαν τεθῇ ὡς ἀρχή, διότι ὅταν λείπῃ δ ἐπαινοῦς καὶ τὸ ἔγκωμισιν, τότε λείπει καὶ ἡ καλῆς πίστεως συζήτησις. Θὰ περιορίσθωμεν νὰ θίξωμεν τὸ μέρος ἐκείνο τῆς δικαιοδοσίας τῶν λιμενικῶν καὶ προενικῶν δργάνων, τὸ δόπιον ἀνάγεται εἰς τὴν ὑπὸ αὐτῶν ρύθμισιν καὶ ἔξομάλυνσι τῶν ἀναφυσιμένων μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρωμάτων ποικίλων διαφορῶν. Αἱ ἐν λόγῳ διαφοραὶ καθ' ἔκστας εἶναι κατ' οὐσίαν ὃς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μικραὶ καὶ ἀσήμικτοι, παρὰ τοῦτο διμάς ἔχουν σπουδαῖον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς τάξεως τῶν πλοίων, καθότι διασπούν τὴν ἀναγκαῖαν σύμπονον μεταξὺ τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἔργαζομένων, πρὸς ζημίαν τόσαι τῆς ἐπιχειρήσεως δύον καὶ τοῦ ἔργατου. Κερδίζονται δύον σημαντικοὶ ὡρέλειαι αἱματηρῶς, ἀπὸ τὴν καλὴν ἐπιτυχίαν.

σιν τῶν θεμάτων τούτων ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν.

Βεβαίως τὸ νὰ κάμη κανεῖς δύο ἀνθρώπους νὰ συνεννοηθοῦν, έταν ὑπάρχη ἡ ἐνδιάθετος εἰς ἀμφοτέρους ἀντίληψις, διτὶ τοὺς χωρίζεις ἀνομοιότητης συμφερόντων, δὲν εἶναι πρᾶγμα εὔκολον. Εἶναι διμάς κατορθωτὸν ἔαν ἀναζητηθῶσι τὰ πρόσφορα μέσα, καὶ ἀσφαλῶς ταῦτα δὲν εἶναι ποῦ πιστοποιοῦν τὴν πιστευμένην ὑπὸ τῶν ἐργάζοντων ἀντίθεσιν καὶ ἀνομοιογένειαν συμφερόντων.

Τὰς ἐν λόγῳ διαφορὰς καὶ ἔριδας αἱ ὄποιαι κατὰ μέρος ὀφείλονται εἰς τὸν ἐκνευρισμὸν ποὺ προκαλεῖσθαι τοὺς ταξιδίους καὶ εἰδίκατον συνθήκης τῆς ζωῆς τῶν ναυτικῶν, καὶ ὅχι ἡ κακὴ πίστις τῶν συμβαλλομένων, αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ καὶ πρὸς ἀκριβολογίαν τινὲς ἐξ αὐτῶν, διαχειρίζονται μὲ τρόπου μᾶλλον ἐπιζήμιον.

Ἄρκετοι τῶν Προξένων καὶ Λιμεναρχῶν, παρ' ἀληγητὸν τὴν ἀναμφισθήτητον ἐπιθυμίαν των, νὰ διευκολύνουν τὴν σύμπονον μεταξὺ πληρωμάτων καὶ πλοιάρχων καὶ νὰ ἐμπεδώσουν τοισυτρόπως ἔνα καθεστὼς πειθαρχίας καὶ τάξεως, ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων, γίνονται αἱτίαι διαταραχῆς αὐτῆς, μὲ τὸ νὰ παρασύρωνται δεδιασμένως εἰς ἀπαγόρευσις ἀναλόγως τῶν κοινωνικῶν ἀντιληψιῶν ὑπὸ τῶν ὄποιων ἐμφοροῦνται. Μερικοὶ ἐπὶ παραδείγματι εὑνοῦν κατ' ἀρχὴν τὰς ἀπόψεις τῶν πλοιάρχων καὶ πλοιοκτητῶν καὶ φαίνονται δισμενεῖς πρὸς πᾶσαν ναυτεργατικὴν προσφυγήν. "Άλλοι πάλιν ἀντιθέτως, ἀκολουθοῦντες ἀριστερώτερος ιδέας, μεσοθεοῦν ἀδικαλυσθεῖσας ἐφαρμόζεται μὴ ἐπιτροπόμηνης οὐδεμίας ἀμφισθήτησεως περὶ τοῦ δρθοῦ ἢ ἀσφαλμένου τῆς ἑφαρμογῆς. Νομίζομεν διότι ἔχουν δισταύλους ἀναλόγως, ἀντιράχνευται τὴν «Θάσια» τῶν πλοιάρχων καὶ πλοιοκτητῶν. Καὶ μία ἄλλη μερὶς αὐτῶν μὴ ἐμφανίζουσα προτιμήσεις, εἴτε πρὸς τοὺς μέν, εἴτε πρὸς τοὺς δέ, ἀναζητεῖ διὰ τὴν κάθε περίπτωσιν τὴν ὑπάρχουσαν τυχέν τοικηλή διατάξιν, διάτις ἀπαξαλυσθεῖσας ἐφαρμόζεται μὴ ἐπιτροπόμηνης οὐδεμίας ἀμφισθήτησεως περὶ τοῦ δρθοῦ ἢ ἀσφαλμένου τῆς ἑφαρμογῆς. Νομίζομεν διότι ἔχουν δισταύλους, καὶ οἱ πρῶτοι, καὶ οἱ δεύτεροι, καὶ οἱ τρίτοι.

Καὶ οἱ μὲν δύο πρῶτοι: ἔχουν διάδικον διότι δὲν εἶναι ἐπιτραπέμηνη εἰς αὐτοὺς ἡ ἀντιδικία. Ο νόμος τοὺς θέλει κατὰ πρώτητον λόγον διατητάς, οἱ δὲ διατητάς πειθουν, δὲν ἀντιδικοῦν. Καὶ διμάς πολλοὶ πλοιάρχοι καὶ πολλοὶ ναυτεργάται, εἰδον προξένους καὶ λιμεναρχαῖς τὰς γάρων τὴν ἡρεμίαν των, εἰς τὸ πρῶτον λεπτὸν τῆς συζήτησεως, νὰ ἔξαπτωνται περισσότερον αὐτῶν τῶν διαδίκων, νὰ γίνωνται σχεδὸν διάδικοι, καὶ διάδικοι: τραχεῖς, ἀπότομοι: καὶ ἀδιάλλακτοι. Μία τοικήτη στάσις δὲν ἐκθέτει μόνον τὸ κύρος τῆς ἀρχῆς ὡς μεροληπτικῶν ἐνεργούσης εἰς τὴν συνείδησιν τοῦ ἡττωμένου, ἀλλὰ θλάπτει τρομερὰ τὸ μέλλον τῆς ἀρμονικῆς συνεργασίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐμπορικῶν μας σκαφῶν, διότι διαγείρει μεταξὺ αὐτοῦ πάθη καὶ ὄφορμάς διαιρέσεων. Εἴτε ίσους κακὴ καὶ ἀψυχολόγητος εἶναι ἡ τακτικὴ τῶν λιμεναρχῶν καὶ προξένων, οἱ ὄποιοι: ἀνατρέχουν στενῶς καὶ περιωρισμένως πρὸς ἀνεύρεσιν: μιᾶς διατάξεως τοῦ νόμου, ἵνα δι' αὐτῆς ρυθμίσουν τὴν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν διαφορῶν.

Ἐδῶ πρέπει νὰ ἔξηγηθῶμεν δλίγον, διότι διατρέχομεν τὸν κίνδυνον νὰ νομισθῶμεν ἔχθροι τοῦ νόμου καίτοι ἐπαγγελματικῶν μὲ αὐτοὺς ἀσχολούμεθα.

Δὲν πιστεύομεν διότι ὑπάρχει ἀνθρωπος, φίλος τῆς τάξεως καὶ τῆς κοινωνίας, ποὺ νὰ μὴ θεωρῇ διτὶ διατάξις τῆς ζωῆς τῆς κοινωνίας ἐκτελεῖ παρόμοιον ἔργον μὲ τὴν καρδίαν ἐπὶ τοῦ ἀνθρωπίνου σώματος. "Οπως αὐτῇ ρυθμίζει τὴν κυκλοφορίαν τῶν αἴματος, ἔτοι διότι διότι διατάξεως τοῦ νόμου ρυθμίζει τὴν κυκλοφορίαν τῶν κοινωνικῶν σχέσεων καὶ ἀναγκῶν.

"Οταν λοιπὸν εὑρισκόμεθα ἐνώπιον περιπτώσεως δημοσίου λειτουργοῦ ἐμπιγεομένου διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν καθηκόντων του ἀπὸ τὰ κείμενα τοῦ νόμου, διείλομεν νὰ αἰσθανθῶμεν ἰκανοποίησιν καὶ χαράν. Μολατάτα συχνότατα αἰσθανόμεθα ἀποκαρδίωσιν, πλησίον τῶν ἐραστῶν αὐτῶν τοῦ νόμου, καὶ ἐμπίπτομεν εἰς τὸν

πειρασμὸν νὰ διερωτηθῶμεν ἐάν σοι νόμοι ὠφελοῦν η̄ βλάπτουν. Τοῦτο δὲ συμβαίνει ὅχι δταν κρίνωμεν τὸν νόμον ἐν ἀναφορῷ πρὸς τὸ ἀτομικὸν μας συμφέρον, ἀλλ' δταν ὁ ἔκτελεστῆς αὐτοῦ χωρὶς νὰ τὸ ἀντιλαμβάνεται: ἐρμηγεύεις αὐτὸν ἐσφαλμένων, καὶ τὸν ἐφαρμόζει κκεκώς, καὶ δταν ἀκόμη παραγκωνίζεται η̄ ἀξία τῆς πραγματικότητος, η̄ σύσια τοῦ ζητήματος, διὰ νὰ τηρηθῇ εὐτελῆς τύπος δυνάμενος ἀκινδύνων νὰ παραμερισθῇ, καίτοι ο νόμος τὸν ἀνέγραψε. Διαφεύγει δηλαδὴ τὴν ἀντίληψιν τοῦ ἔκτελεστοῦς τὸν νόμον η̄ σκέψις, δτι δὲν δύναται δ νομιμέτης νὰ προδιέψῃ δληγη τὴν ποικιλίαν τῶν περιπτώσεων, αἱ δποῖαι εἰναι: πιθανή, καὶ δτι ἀναλόγως ἐπαφέθη σύτος πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἔργου του, εἰς τὴν κρίσιν τοῦ ἔκτελεστοῦ. Κατὰ τοῦτο δὲ ὑπερέχει ὁ ἔκτελεστῆς τοῦ νόμου ἀπὸ τὸν θέσαντα αὐτόν. "Οτι: δηλαδὴ δ πρῶτος θὰ ἐμφυσήσῃ εἰς τὸν νομιμετικὸν πηγὸν πνοὴν ζῶσαν. Καὶ τοῦτο θὰ γίνη μὲ τὸ νὰ προσαρμόζωμεν τὸν νόμον εἰς τὴν πραγματικότητα, καὶ ὅχι: τὴν πραγματικότητα εἰς τὸν νόμον, διότι ἀλλως ὅμοιάζομεν μὲ τὸν ράπτην ἔστις θὰ συνίστα τὴν ἀποκοπὴν τῶν ποδῶν τοῦ πελάτου του, ἵνα τὸ διάρκον ὕφασμα ἐπαρκέσῃ διὰ μίαν ἐνδυμασίαν.

"Η κατηγορία λοιπὸν τῶν Νομολόγων Λιμεναρχῶν καὶ Προξενῶν, διαπράττει: συνήθως τὸ σφαλματικότητος διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ εἰσαγάγῃ αὐτὴν εἰς τὸν περιωρισμένον χώρον τοῦ νόμου. "Ἄς πάρωμεν μίαν περίπτωσιν. "Ἐναμοιβηθῆσαν διατάξεις περὶ ουνθέσεως τῶν πληρωμάτων δικαιιολογούμεναι ἐκ τῆς ὑποθέσεως δτι: συμβάλλουν εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῆς ναυτικῆς ἀνεργίας. Οὐδεμία ἀντίρρησις ὡς πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἀρμοδίων πρὸς ἐφαρμογὴν αὐτῶν.

"Ἀλλ' ἀποχώς πολλαὶ ἀντιρρήσεις κατὰ τοῦ τρόπου τῆς ἐφαρμογῆς. "Ἐπι παραδείγματι Λιμενικὴ Ἀρχὴ ἡρήθη νὰ ναυτολογήσῃ ὡς ναύκληρον κάτοχον διπλώματος ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, διότι σύτος δὲν εἶχε δίπλωμα ναυκλήρου.

Τὸ δεδομένον τῆς κοινῆς λογικῆς, δτι εἰς τὸ μεῖζον περιέχεται καὶ τὸ ἔλασσον, ἀπεκόπη, διότι η̄ διάταξις τοῦ νόμου δρίζει δτι διὰ νὰ ναυτολογηθῇ τις ναύκληρος δέον νὰ ἔχῃ τὸ οἰκεῖον δίπλωμα τοῦ ναυκλήρου.

"Ἄλλο. "Ἀναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς διὰ Χίον πλοίον πρὸς παροπλιαρόν. "Ἀρχῖζει η̄ ιστορία τῆς ουνθέσεως καὶ πάλιν, μὲ μίαν σχετικὴν ἐλαστικότητα, ἀλλὰ πάντατε ὅμως μὲ ἀξιώσεις πολὺ πέραν τῶν ἀναγκῶν τοιούτου πτωχοῦ καὶ θλιβεροῦ ταυτοχρόνως πλοῦ.

Θὰ ἡμπορούσαμε νὰ ἀναφέρωμε καὶ πολλὰς ἀλλας περιπτώσεις ἐσφαλμένης κατανοήσεως τοῦ νόμου, ἐπιφυλασσόμεθα ὅμως νὰ ἀσχοληθῶμεν περὶ αὐτῶν εἰς αὐτοτελές δρθρον μας. Διὰ σήμερον περιοριζόμεθαίς τὰς ἔκτεθείσκες γενικὰς παρατηρήσεις μας, τὰς δποίας θέλομεν νὰ συμπληρώσωμεν μὲ τὸ νὰ ἐκθέσωμεν συντόμως πῶς κατὰ τὴν ἀποφίν μας θὰ ἀπέβινεν ὠφελιμωτέρα η̄ ἀποστολὴ τῶν Λιμεναρχῶν καὶ Προξένων, εἰς τὸν κύκλον τῆς ναυ-

τιλιακῆς των δικαιοδοσίας.

Μὲ βάσιν δτι εἶναι ὅργανα Διαιτησίας περιβεβλημένα ἐκ τοῦ νόμου μὲ ἔξουσίαν ἔκτελεστικήν, κρίνομεν ὡς σπουδαῖον συντελεστὴν ἐπιτυχίας τὸν παράγοντα τῆς προσωπικότητος ἐκάστου ἐξ αὐτῶν. Οἱ ἀνθρώποι οἱ δποῖοι φύλαντον ἐνώπιον τῶν διὰ νὰ κριθοῦν, ἐπέρασαν πρὸς δλίγους ἥνα πλατύν ὠκεανόν, εἰς τὸν δποῖον μακράν τῶν ἀπολαύσεων τοῦ κοινωνικοῦ βίου, μακράν τῶν προσφιλῶν τῶν, ὑπέστησαν κόπους, καὶ οὐδένυσος ἐνίστε, καὶ στερήσεις κάποτε καὶ διὰ τοῦτο η̄ ψυχική των ἡρεμία εὐλόγως διεσαλεύθη. Τρέχοντες δὲ εἰς τὸν Ηρέσεον καὶ τὸν Λιμενάρχην, δὲν τρέχουν τόσον διότι ἀνεπτύχθησαν κακίαι: μεταξύ των, ἀλλ' ὑπὸ μίαν ὑποσυνείδητον τάσιν πρὸς γογγυσμὸν καὶ παράπονον, κοινὴν εἰς δλους τοὺς ἀνθρώπους εἰς στιγμὰς ψυχικῆς κοπώσεως, ὑπὸ τὸ βάρος τῆς δποίας καθιστάμεθα εἰσεπίφροι εἰς τὸ νὰ πιστεύωμεν δτι: φταίει τοῦτο η̄ τὸ ἀλλο καὶ ζητοῦμεν τὸς ἀναλόγους μεταδολάς.

"Ο Πρόξενος λοιπὸν η̄ δ Λιμενάρχης δύναται: εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτῆν νὰ ἀποθῇ ρυθμοστής, κρατούμενος ἔξω τῆς διαμάχης. "Άλλ' αὐτὸν θὰ τὸ ἐπιτύχη μὲ τὸν συντελεστὴν τῆς προσωπικότητός του. Τὸ ὑπεροπτικὸν ὕφος τοῦ ἀνθρώπου τῆς ἔξουσίας ἀντεδείκνυται: Οἱ τραχεῖς στρατιωτικοὶ τρέποι περιττεύουν. Αἱ ἐκρήξεις τῆς δργῆς καὶ τῶν ἀπειλῶν βλάπτουν. Πρέπει μόνον νὰ ἀκούσῃ, νὰ ψυχολογήσῃ, νὰ γουθετήσῃ, καὶ νὰ κρινῇ, ἀνατρέχων εἰς τὸν νόμον ἵνα βογηθῇ παρ' αὐτοῦ εἰς τὴν ἐξεύρεσιν μιᾶς πρακτικῆς καὶ δικαιαίας λύσεως. Ή προσήλωσις εἰς τὸν νόμον, δ σεβομέδης πρὸς τὴν πραγματικότητα, η̄ ἡρεμίας καὶ πείθεσα γλωσσα, καὶ δλως ἐπικουρικῶς η̄ μετριπαθής χρήσις τῶν ἐκ τῆς ἔξουσίας δικαιωμάτων, ίδειν τὰ πρόσφορα δι' ίματς μέσα, πειδ διαθέτει δ Αρχων γενικῶς διὰ νὰ ὑπερετῇ τὸ καλῶς ἐννούμενον συμφέρον τοῦ ἀρχομένου, διὰ νὰ ἐμπνεύσῃ σιθασμένη, διὰ νὰ ρυμίσῃ τὴν ζωήν.

Μὲ αὐτὰ τὰ μέσα, γορίζεμεν δτι: Ήδη ἡμπορούσαν οἱ Λιμενάρχαι καὶ οἱ Πρόξενοι νὰ ἀνταποκρίθοῦν εἰς τὴν ἀνατεθείσαν εἰς σύντος δικαιοδοσίαν. Ή μόρφωσί των, η̄ πετρα των καὶ η̄ ἀγάπη των διὰ τὴν γαυτιλιακήν μας πρέσσον, θὰ ἀπέδιδον περισσότερον, ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοιούτων ἀντιλήψεων.

"Η γαυτιλιακας δοκιμάζεται: εἰς ἥνα τρομερὸν ἀγῶνα περὶ ὑπάρχεως. Θετικὴν ἐνίσχυσιν δὲν δύναται: νὰ τῆς παράσχῃ, οὐδεὶς ἐκ τῶν ἔχοντων συμφέρον νὰ σωθῇ. Κράτος, Πλοιοκτῆται, Ναυτεργάται, αὐτὸν τὸ Εθνος, δλοι: ἔχομεν συμφέρον ἐξ αὐτῆς. Τί ἐναπομένει; Νὰ τὴν βογηθῶμεν τεύλαχτον ἀρνητικῶς, μὴ συντελοῦντες δηλαδὴ εἰς τὴν οὐδήσιν τῶν δυσχερειῶν τῆς.

"Ας κάμη λοιπὸν ὑπὸ τὸ πνεῦμα τοῦτο ἔκκαστος τὸ καθήκον του εἴτε Λιμενάρχης, εἴτε Πρόξενος, εἴτε ἐφοπλιστής, εἴτε γαυτεργάτης καὶ ἔνα καλυτερέσσουν οἱ καιροί, τότε τῆς ζητοῦμεν νὰ μιᾶς ἐπιστρέψῃ, σας τῆς ἐχαριζόμενον σήμερον, χάριν τοῦ κοινοῦ καλοῦ καὶ πρὸς σωτηρίαν τῆς.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν
γαιανδράκων δι' ἀνδρακεύσεις
ἀτμοπλοίων.

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΩΔΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε.Ν.

Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Κεφάλαιον Ζογ.—Συμπληρωματικαὶ διατάξεις

“Αρθρον 46ον.—Εξαίρεσις μάστιγων

1.—"Οστις ἐκ τοῦ Πληρώματος, ὃς ἀσθενής ἀναφερόμενος καὶ ἀρμοδίως κρινόμενος ὃς τοιούτος, μετὰ προηγουμένην ἔξετασιν αὐτοῦ καὶ γνωμάτευσιν τοῦ ἱετροῦ ἀξιωματικοῦ ἦ, ἐλειτέψει: τοιούτου, ἐν πλῷ μὲν τοῦ ἑκτελοῦντος καθήκοντας τοιούτου, ἐν δρυμῷ δὲ τοῦ ἀρμοδίως ὅριζομένου ἱετροῦ, ἔξαιρεται: πάσης ἐργασίας, εἴτε ὥρισμάν τοιούτου ἐργασιῶν, ἀναλόγως τῆς εἰδικωτέρας περιπτώσεως, δέον δὲ νὰ τυγχάνῃ τῆς αἰσιέσας ἀντιλήψεως καὶ περιθάλψεως, διαπάναις τοῦ Πλοίου καὶ ἀρμοδίως παραγγελλομένης, ἐντὸς πάντοτε τῆς ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων καθοριζομένης ἔκτασεως καὶ διακοσίων.

2.—Ο ἀριθμός των κριτικών θεοφράστην που συνέβασται στην περιοχή της Αίγαλης είναι 60, σύμφωνα με την απόσπαση της περιοχής από την περιοχή της Καρδίτσας.

"Αρθρον 47ον.—Ἐπαγγελματικὴ ἀνικανότης

"Οστις ἐκ τοῦ κατωτέρου Πληγώματος, ὃς ἐπαγγελματικῶς ἀνίκανος πρὸς ἑκτέλεσιν τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ δριζούμενων καθηκόντων αὐτοῦ ἀρμοδίως κρινόμενος, μετὰ προηγουμένην δοκιμασίαν αὐτοῦ καὶ γνωμάτευσιν τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 5, ἐδάφιον 1, Προσταμένου του, εἴτε τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 5, ἐδάφιον 2, παράγραφον δευτέραν, ὑπολόγου του, στερεῖται τοῦ μισθοῦ καὶ τῶν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις δικαιωμάτων αὐτοῦ, πλὴν τῆς κατὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον ἀντιλήψεως καὶ περιβάλψεως καὶ τῆς διατροφῆς καὶ ἐνδικατήσεώς του, ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἐν τῷ Ἡμερολογίῳ τοῦ Πλοίου οἰκείας ἐν προκειμένῳ πράξεως τοῦ Πλοιάρχου καὶ δψείλει νὰ ἔκτελῃ οἰλανδήποτε ἀλληγορίαν ἀρμοδίως παραγγελομένην αὐτῷ ἐργασίαν, μέχρι τῆς ἐκ τοῦ Ναυτολογίου τοῦ Πλοίου ἀπολύτευσις του.

"Αρθρον 48ον.—'Ατομικός 'Εφοδιασμός

1.—"Εκαστον πρόσωπον τοῦ Πληρώματος δψείλει νά είνε ἐπαρκῶς ἐφωδιασμένον διὰ τῶν ἀναγκαιούντων αὐτῷ καταλλήλων ἀτομικῶν εἰδῶν πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας του, κατάλληλου περιβολὴν καὶ ὑπόδησιν, προφύλαξιν ἀπὸ τοῦ φύκου, τοῦ καύσωνος, τῆς δροχῆς, χιόνος καὶ ὑγρασίας, ὡς καὶ διὰ τῶν πρὸς διατήρησιν τῆς ἀτομικῆς καθαριότητές του ἀπαραιτήτων μέσων.

Ἐκεστον τῶν προσώπων διογθηταῖν οὐ πηρεσίς: ὁ δφείλει προσέστι. νὰ φέρῃ κατά τὴν ἐκτάλεσιν τῶν καθηκόντων αὗτοῦ καθαρὸν λευκὸν χιτώνιον, ἐάν δὲ ἐγγάζεται ἐντές μαγειρείων, ζαχαροπλαστείων ἢ ἀρτοποιείων καὶ καθαρόν λευκὸν κάλυμμα κεφαλῆς.

2.—Ἐκεστον πρόσωπου τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, ἐξαρέσει τῶν προσώπων δογμήτικων ὑπηρεσιῶν, ὅφειλε νὰ είνε ἐφωδιαζομένον καὶ διὰ τῶν ἀναγκαιούντων αὐτῷ ἐπιτραπεζίων σκευῶν, ἀνεπιδέκτων ὅξειδηράεως.

"Ἄρθρον 49ον.—Ἐνδιαιτησίς

1.—Περὸς χρήσις τῶν προσώπων τοῦ Πληθρώματος, τὸ Πλοῖον
ὑποχρεοῦται γὰρ διαβέτην:

α) πρὸς ἄντα ἔκκαστον ἀξιωματικόν, ἕδιον ἀποκλειστικῶς θελαμίσκον, περιεκτικότητος διακοσίων πεντήκοντα τούλάχιστον κυβικῶν ποδῶν, μετά κλίνης, κλινοστρωματῆς, προσκεφαλαίου, ἡματιοθήκης, τριών τουλάχιστον ἑρμηρίων καὶ ἐνδές καθίσματος ἦ διακλίντρου, προειμένου δὲ περὶ ἑκατέρου τῶν Προϊσταμένων καὶ ἐνδές καταλλήλου γραφείου.

δ) πρὸς Ἑνακτονὸν ἀξιωματικὸν, Ιδίον ἀποκλειστικῶς νιπτήρα, ἐντὸς τοῦ Θυλαιμίσκου κύτου η̄ ἐντὸς τοῦ πρὸς χρῆσιν του διατιθέμένου λουτήρος.

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. I. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

γ) πρὸς πάντας διμοῦ τοὺς ἀξιωματικούς, εἴτε πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ σκάφους καὶ πρὸς τοὺς μηχανικούς ἀξιωματικούς ιδιαιτέρως, εἴτε πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς ἐνδὸς ἔκάστου ή πλειστέρων κλάδων διμοῦ, ὃς εἰδικώτερον δρίζεται ἀρμοδιώς, ίδιαν ἀποκλειστικῶς αἴθουσαν συσσιτίων, περιεκτικότερος ἀναλογούσης εἰς διακοσίους τεῦλάχιστον κυβικούς πόδας ἀνά τρεις διμοῦ συστοῦντας, μετὰ μὲν ἡ πλειστέρων τραπεζῶν, τῶν ἀναλόγων καθισμάτων ἡ χώρου ἀνακλίντρων καταλλήλως ἐστρωμένων καὶ τῶν ἀναγκαιούντων καλυμμάτων τραπέζης, προσσεψίων φαγητοῦ καὶ ἐπιτραπέζιων σκευῶν ἀνεπιδέκτων δεξιεῖδωσεως, πρὸς δὲ ίδιον ἀποκλειστικῶς λουτήρα καὶ ἀφοδευτήριον.

Ἐάν τὸ Πλοιόν εἴνε ἐπίβατηγόν, δὲν διαθέτει δὲ ἵδιαν ἀποκλειστικῆς διὰ τὴν χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν αἰθουσαν συσσιτιών, λουτήρα καὶ ἀφοδευτήριον, ὑποχρεούται νὰ διαθέτῃ πρὸς τούτοις, κατὰ μὲν τὰς συσσιτίκας μίαν αἰθουσαν ἢ, μιᾶς μόνης τοικύντης ὑπαρχούσης, μίαν τράπεζαν ἢ μιᾶς μόνης τοικύντης ὑπαρχούσης, ἐπαρκὲς αὐτῆς μέρος, πρός δὲ ἔνα λουτήρα μετ' ἀφοδευτηρίου, τῆς Αγιοῦ Θέσσων ἐγ πάσην πεοιπτώσει.

δ) πρὸς τοὺς δοκίμους, εἴτε πρὸς τοὺς δοκίμους τοῦ σκάφους καὶ πρὸς τοὺς δοκίμους μηχανικῶν ἴδιαιτέρως, εἴτε πρὸς τοὺς δοκίμους ἐνὸς ἑκάστου ἢ πλειοτέρων οὐλάδων ὅμιοι, ὡς εἰδικώτερον ὅριζεται ἀρμαδίως, ἀνὰ τρεῖς τὸ πολὺ συνενδιαιτωμένους, ἔτιδιον θάλαμον, περιεκτικότητος ἀναλογούσης εἰς διακοσίους τούλαχιστον κυβικούς πόδας δι^π ἕκαστον δόκιμον, μετά κλίνης, κλινοστρωμάτης, προσκεφαλίου, ἱματοθήκης ἢ δύο ἔρμαρίων, ἐνὲς καθίσματος ἢ ἀναλόγου μέρους ἀγαλλίντρου δι^π ἕκαστον καὶ μιᾶς κοινῆς τραπέζης, πρὸς δὲ ἕτιδιον λουτήρων μετ' ἀφοδευτηρίου.

Ἐάν τὸ Πλοιόν δὲν διαθέτη λίδιον λουτήρα μετ' ἀφοδευτηρίου διὰ τοὺς δοκίμους, διατίθενται πρὸς χρήσιν τούτων τὰ καὶ ὑπὸ τῶν ἀξιωματικῶν χρησιμοποιούμενα διαμερίσματα ταῦτα, η τοιχύτα τῆς Βασιλέως, ὡς εἰδικώτερον δριζέται ἀρμοδίως.

ε) πρὸς τούς ὑπαξιωματικοὺς, ἀνὰ τρεῖς τὸ πολὺ συνεγδια-
ωμένους, ὡς εἰδικώτερον δρίζεται ἀρμοδίως, ἕδον θάλαμον, πε-
ριεκτικότητος ἀναλογούσης εἰς ἔκατὸν ἔβδομήκοντα πέντε τούλά-
χιστον κυδικοὺς πόδες δι' ἔκαστον ὑπαξιωματικὸν, μετὰ κλίνγε-
διο ἐρμαρίων καὶ ἐνές καθίσματος δι' ἔκαστον καὶ μιᾶς κοινῆς
εραπέζης.

στ) Πρές τά λοιπά πρόσωπα τοῦ κατωτέρου πληρώματος, διεισί εἴτε καθ' ὅμιλας συνεγδιαιτώμενα, ὡς εἰδικώτερον δρίζεται ἄρμοδιώς, έδιον Θάλαμου, περιεκτικότητος ἀναλογούσης εἰς ἑκατὸν ἐβδομήκοντα πέντε τούλάχιστον κυβικούς πόδας δι^τ ἔκαστον πρόσωπον μέχρι τριῶν ὁμοῦ, ἢ ἑκατὸν πεντήκοντα τούλάχιστον κυβικούς πόδας δι^τ ἔκαστον πρόσωπον μέχρις ἐξ ὅμοι, ἢ ἑκατὸν ἕκαστι πέντε τούλάχιστον κυβικούς πόδας δι^τ ἔκαστον πρόσωπον μέχρι διώδεκα ὁμοῦ, ἑκατὸν τούλάχιστον κυβικούς πόδας δι^τ ἔκαστον πρόσωπον μέχρι εἴκασιν ὁμοῦ καὶ ὅγδοοίκοντα τούλάχιστον κυβικούς πόδας δι^τ ἔκαστον πρόσωπον ἐπέκεινα τῶν εἴκοσι συγενιαιτωμένων.

ζ) πρὸς τοὺς ὑπαξιώματικούς καὶ τὰ λοιπά πρόσωπα τοῦ κατέτερου Πληρώματος ὅμισυ, εἴτε πρὸς τοὺς ὑπαξιώματικούς καὶ τὰ λοιπά πρόσωπα τοῦ κατέτερου Πληρώματος ἴδιαιτέρως, ὡς ἵδικώτερον δρίζεται ἀρμοδίῳ, ἐνα τούλαχιστον λουτήρᾳ ἢ πληγήσον, μετ' ἀποδειτησίαι.

¹ Εάν τὸ Ηλιοῖον εἰναι ἐπὶ βαθηγόδη, δὲν διαβέτει: δὲ ίδιον λουτήρας ἡ πλυντήριον μετ' ἀφοδευτηρίου διὰ τούς ὑπαξιωματικούς καὶ τὰ λοιπά πρόσωπα τοῦ κατωτέρου Ηληρώματος, διατίθεται πρός τριήσιν τούτων ἔν τολμάχυ: στον ἀφοδευτηρίον τῆς Γῆς θέσσεως.

2.—Πάντα τὰ πρὸς χρήσιν τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος διατίθέμενα διακερίσματα δέοντα γά εἰναι καταλλήλως διεσκευασμένα, νά ἔχουν ἐπαρκῆ φωτισμὸν καὶ ἀερισμὸν, νά μὴ ὑπέρκεινται, παράκεινται ή ὑπόκεινται μηχανοστασίων, λεβητοστασίων, συνεργειών, ψυγείων, ψυγοθελάμων, ἀποθηκῶν κκυστίου ὅλης, δεξιαμενῶν ἐν γένει, ἀτμοσικήτων ή ηλεκτροσικήτων μηχανημάτων.

των, μηχειρείων, ζαχαροπλαστείων, άρτοποιείων, αποθηκών θλικού ή τροφίμων, καπνοδόχων, συσσωρευτών ή λεκτρικού ρεύματος, κυτῶν ή φρεατίων άλυσσεων, έφ' δον δὲν χωρίζονται ἀπό τούτων διὰ στεγανού διαφράγματος εἰτε δροφῆς ή διαπέδου αεροστεγοῦς.

Οἱ πρὸς κοιτωνισμὸν θαλαμῖσκοι ηθάλαμοι εἰδικῶς δέοντα προσέτι νὰ προστατεύωνται: ἐπαρκῶς ἀπὸ τοῦ φύχους, τοῦ καύσωνος, τῆς θρυχῆς, χιόνες, θρυχίσκεις καὶ τεχνητῆς θερμότητος δι' ἑσωτερικῆς ἐπενδύσεως ἐκ ξύλου η δι' ἐπιγρίσεως ἐκ λευκοῦ χρώματος μετὰ φεγγάτων φελοῦ καὶ νὰ μὴ ὑπέρκεινται, παράκεινται: η ὑπέρκεινται λουτήρων, πλυντηρίων ή ἀφοδευτηρίων, έφ' δον δὲν χωρίζονται ἀπὸ τούτων διὰ στεγανού διαφράγματος, εἰτε δροφῆς η διαπέδου αεροσταγοῦς.

3.—Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἐπιτρέπεται η ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ θαλαμῖσκου η θαλάμου ἐνδιαίτησις προσώπων τοῦ Πληρώματος διαφόρου φύλου, η ὑπὸ τοιούτων κοινὴ χρῆσις λουτήρων η ἀφοδευτηρίων.

"Ἀρθρον 50ον.—'Υπηρέτησις Ἀξιωματικῶν

Διὰ τὴν ὑπηρέτησιν τῆς αἰθίσησης καὶ τραπέζης συσσιτιῶν καὶ διὰ τὴν καθαριότητα τῶν θαλαμῖσκων καὶ λοιπῶν πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν διατίθεμένων διαμερισμάτων, τὸ Πλοίον ὑποχρεοῦται: νὰ διαθέτῃ ἰδιον ἀποκλειστικῶς θαλαμηπόλον ἐκ τοῦ Πληρώματος ἀνὰ δικτὸν ἀξιωματικούς καὶ ἰδιον ἀποκλειστικῶς βοηθὸν ἀνὰ τέσσαρκς ἐπέκεινα τῶν δικτὸν πρώτων.

"Ἀρθρον 51ον.—Διατροφὴ

1.—Ἡ διανομὴ τῶν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις χορηγουμένων εἰς τὰ πρόσωπα τοῦ Πληρώματος τροφίμων διενεργεῖται κατὰ τὴν ἀνόδουθον τάξιν:

α) πρὸς τοὺς διμοῦ συσσιτοῦντας ἀξιωματικούς ἐπερχομένης φυλακῆς, διὰ τοῦ θαλαμηπόλου τῶν.

β) πρὸς τοὺς διμοῦ συσσιτοῦντας ἀξιωματικούς ἀπελθούσης φυλακῆς, διὰ τοῦ θαλαμηπόλου τῶν.

γ) πρὸς τοὺς διμοῦ συσσιτοῦντας ἐκτὸς φυλακῶν τεταγμένους ἀξιωματικούς καὶ πρὸς τοὺς, καθ' ὅν χρόνον δὲν διεξάγονται φυλακαὶ, διμοῦ συσσιτοῦντας ἀξιωματικούς, διὰ τοῦ θαλαμηπόλου τῶν.

δ) πρὸς ἔνα ἔκαστον δόκιμον.

ε) πρὸς ἔνα ἔκαστον ὑπαξιωματικὸν, ἔξαιρέτει τοιούτων τῶν διηγητικῶν ὑπηρεσιῶν.

στ) πρὸς τὰ διμοῦ συσσιτοῦντα λοιπὰ πρόσωπα ἐπερχομένης φυλακῆς τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους καὶ μηχανῆς, ἰδιαιτέρως.

ζ) πρὸς τὰ διμοῦ συσσιτοῦντα λοιπὰ πρόσωπα ἐπελθούσης φυλακῆς, τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους καὶ μηχανῆς, ἰδιαιτέρως.

η) πρὸς τὰ διμοῦ συσσιτοῦντα, ἐκτὸς φυλακῶν τεταγμένα, λοιπὰ πρόσωπα τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους καὶ μηχανῆς ἰδιαιτέρως καὶ, καθ' ὅν χρόνον δὲν διεξάγονται φυλακαὶ, πρὸς τὰ διμοῦ συσσιτοῦντα λοιπὰ πρόσωπα τοῦ κατωτέρου πληρώματος σκάφους καὶ μηχανῆς, ἰδιαιτέρως, ἔξαιρέσει πάντοτε τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν φυλάκων.

θ) πρὸς ἔνα ἔκαστον φύλακα.

ι) πρὸς ἔνα ἔκαστον τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν.

Χρόνος διανομῆς καὶ συσσιτίας εἶναι ὁ ὑπὸ τοῦ οἰκείου πίνακος ὑπηρεσίας δριζόμενος.

Ἡ διανομὴ τῶν ἀποκτητῶν ἔδιοι μάδος χορηγουμένων εἰδῶν τροφῆς, τοῦ ἡμερησίου ἀρτου, τοῦ ποσίμου ὕδατος καὶ τοῦ ὕδατος καθαριότητος, δριζέται: ἀρμοδίως ἐκάστοτε.

2. Μέρη συσσιτιῶν τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος εἶναι:

α) τῶν ἀξιωματικῶν, η πρὸς χρῆσιν κάτων διατίθεμένη αὐθούσα η τράπεζα αἰθίσησης τῆς Αγῆς θέσεως.

β) τῶν δικίμων, τὸ διαμέρισμα κάτων.

γ) τῶν ὑπαξιωματικῶν, ἔξαιρέσει τοιούτων τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, τὸ διαμέρισμα κάτων.

δ) τῶν προσώπων βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν, τὸ διαμέρισμα κάτων εἴτε τὸ μέρος τῆς ἐργασίας κάτων, ἔξαιρέσει ἀρχιγενοσούμων, νοσοκόμων, τυπογράφων καὶ κουρέων, ὡς εἰδικώτερον δριζέται: ἀρμοδίως.

ε) Τῶν λοιπῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος, τὸ διαμέρισμα η διαμέρισμα κάτων.

Κατὰ τὰς περιπτώσεις καύσωνος δύναται γὰρ παραγγέλλεται ἀρμοδίως διπλαὶ συσσιτίαι: τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος λαμβάνουν χώραν ὑπὸ στεγάσματα η σκηνάς, ἐγγὺς τῶν οἰκείων διαμερισμάτων, ἔφ' δον δὲν κωλύεται ἐκ τούτου η ὑπηρεσία τοῦ Πλοίου η ἡ ἐν αὐτῷ κυκλοφορία η τάξις.

3.—Διὰ τὴν παρασκευὴν τῶν εἰς τὰ πρόσωπα τοῦ Πληρώματος χορηγουμένων ἐφημένων ἐδεσμάτων καὶ ἀρτου, τὸ Πλοίον ὑποχρεοῦται: γὰρ διαθέτῃ ἰδιον ἀποκλειστικῶς μάγειρον ἐκ τοῦ Πληρώματος ἀνὰ τεσσαράκοντα πρόσωπα τούτου καὶ ἰδιον ἀποκλειστικῶς βοηθὸν ἀνὰ εἰκοσιν, ἐπέκεινα τῶν τεσσαράκοντα πρώτων.

4.—Διὰ τὴν ἐξέτασιν τῆς ποιότητος καὶ τῆς ποσότητος τῶν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις χορηγουμένων εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ εἰς τὰ πρόσωπα τοῦ κατωτέρου Πληρώματος τροφίμων δριζόνται: καθ' ἐκάστην ἡμέραν, ὡς εἰδικώτερον παραγγέλλεται ἀρμοδίως καὶ κατ' ἀπαράδικτον σειράν ἐναλαγῆς, ἀνὰ εἰς ἀξιωματικὸς καὶ ἀνὰ ἐν πρόσωπον ἐκατέρου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων σκάφους καὶ μηχανῆς, οἵτινες δρείλουν, κατὰ τὸν ἐκτὸς πάσης πόηρεσιας χρόνον αὐτῶν, νὰ προσέρχωνται καὶ λαμβάνουν παρὰ τὸν τροφοδότου, η τοῦ καθήκοντα τοιούτου ἐκτελοῦντος προσώπου τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, τὰ πρὸς διατροφὴν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν προσώπων τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, συμφώνως τῷ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις ἴσχυοντι: ἐδεσματολογίψ, τρέψιμα ἐν γένει, μετ' ἐπιμελῆ ἐκαρπίωσιν τῆς καλῆς ποιότητος καὶ τῆς ἀκριδοῦς ποσότητος τούτων καὶ γὰρ παραδίδουν ταῦτα ὅπου δεῖ, πρὸς παρασκευὴν καὶ διανομὴν, καθιστάμενοι: ὑπεύθυνοι, μετὰ τοῦ οἰκείου μαγείρου, διὰ τοῦτο.

Πρὸ πάσης μὲν παραλαβῆς τῶν τροφίμων ὁ ὥς ἀνω ἀξιωματικὸς καὶ ἐκάτερον τῶν ὡς ἄνω προσώπων τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, καθὼς καὶ δι μάγειρος, δρείλει, μετὰ τὴν διανομὴν τῶν τροφίμων δὲ πᾶς ἀλλος ἀξιωματικὸς καὶ πᾶν ἀλλο πρόσωπον τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, ἐκτὸς τοῦ μαχέρου, δύναται, νὰ ὑποδάλη προσηγόρων οἰονδήποτε παράπονον ἐν σχέσει πρὸς τὴν ποιότητα η ποσότητα τῶν τροφίμων ἢ μέρους τούτων.

Ο πρὸς δὲν ὑποδάλλεται τὸ παράπονον Προϊστάμενος δφείλει: ἔφ' δον θεωρῇ τοῦτο βάσιμον, γὰρ ἀνακοινώσῃ αὐτὸ πρὸς τὸν Πλοίορχον, δστις ἐφαρμόζει ἀναλόγως τὰ ἐν ἀρθρῳ 3, ἐδάφιον 2—ζ δριζόμενα ἔφ' δον κρίνῃ τὸ παράπονον βάσιμον.

Κατὰ συγέπειαν τῆς βεβιώσεως βιστίμου καὶ ἀκριδοῦς τοῦ διπληγμέντος παραπόνου, ἐν μὲν τῇ πρώτῃ περιπτώσει μόνος δι τροφοδότης η δι καθήκοντα τοιούτου ἐκτελῶν, ἐν δὲ τῇ δευτέρᾳ περιπτώσει δι ἀξιωματικός, η ἀμφότερος τὰ πρόσωπα τοῦ κατωτέρου Πληρώματος, ἀναλόγως, πρὸς δὲ καὶ δι μάγειρος, φέρουν πάσαν τὴν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις εὐθύνην καὶ ὑπόκεινται εἰς τὴν κατὰ τὸ ἀρθρον 60, ἐδάφιον 2, παράγραφον τρίτην, δριζόμενην ποιόνην.

Εἰς τὴν αὐτὴν ποιόνην ὑπόκειται καὶ πᾶς ἐκ τοῦ Πληρώματος εὐτίνος τὸ διπληγμένθεν παράπονον ἐβεβιώθη ἀξιδείως ὡς ἀδάσιμον η ἀνακριδέει.

"Ἀρθρον 52ον.—'Απηγορευμέναι Ἐργασίαι

1.—'Απηγορεύεται ἐπὶ τοῦ Πλοίου, η ἀποστολὴ προσώπου τοῦ Πληρώματος:

α) μὴ ἐφωδιασμένου δι' ἀντασφυξιακῆς πρεσωπίδος, πρὸς κατάσθεσιν πυρκαϊδῶν: ἐν κλειστῷ κώφω, η πρὸς τὴν ἐστίαν τοῦ πυρὸς ἐν ἀνοικτῷ κώφω.

β) ἐφωδιασμένου δι' οἰονδήποτε τεχνητοῦ φωτός, εἴτε ἀνυπόδητου, η φέροντος οἰονδήποτε ἀλληγονόδησιν πλὴν ἐξ ἐλαστικοῦ κόμματος, ἐντὸς κύτους περιέχοντος εὐφλέκτους η ἐκρηκτικάς ὑλας.

γ) ἐφωδιασμένου δι' οἰονδήποτε ἀλλοου τεχνητοῦ φωτός πλὴν ἀεροστεγοῦς ἡλεκτρικῆς λυχνίας, εἴτε φέροντος οἰονδήποτε ἀλληγονόδησιν πλὴν ἐξ ἐλαστικοῦ κόμματος, ἐντὸς κύτους περιέχοντος γκιανθρακωποθήκης μὴ ἀεριζομένης κατὰ τὴν ἐπιφάνειαν.

δ) ἐπὶ ἐξωτερικῆς πλευρᾶς τοῦ σκάφους, πρὸς ἐκτέλεσιν οἰονδήποτε ἐργασίας ἔφ' δον τὸ Πλοίον δὲν ἔχει κρατήσῃ τὰς πρωτικὰς μηχανᾶς του.

ε) ἐπὶ ἐπιστηλίου, κέρκτος, κερκίας, ἀγορένου η ἐξαρτήματος ίστου ὑπερθετοῦ τοῦ θαρρακίου, ἔφ' δον τὸ Πλοίον προνεύει η δια-

τοιχίζεται.

στ) Ἐντὸς διπυθμένου χρησιμοποιουμένου πρὸς ἐναποθήκευσιν ρευστῆς καυσίμου ὅλης.

ζ) Ἐντὸς οἰουδήποτε ἀλλού διπυθμένου πρὸς τῆς παρελεύσεως ἔξ ώρῶν ἀπὸ τῆς ἔξαρμόσεως τῶν ἀνθρωποθυρίδων καὶ πρὸ τῆς ἀντλήσεως τοῦ ἐν αὐτῷ ὅδατος.

η) Ἐντὸς καπνοδόχου, πρὸς τῆς παρελεύσεως εἰκοσιτεσσάρων ώρῶν ἀπὸ τῆς σθέσεως τῶν πυρῶν τῶν ἀτμολεθῆτων.

θ) Ἐντὸς ἀτμολέθητος, πρὸς τῆς παρελεύσεως εἰκοσιτεσσάρων ώρῶν ἀπὸ τῆς σθέσεως τῶν πυρῶν, τῆς δλοσχεροῦς ἔξατμίσεως καὶ τῆς ἀποστραγγίσεως τοῦ ὅδατος.

2.— Ἀπαγορεύεται προσέστι ἐπὶ τοῦ Πλοίου, ἐκεῖ τοῦτο εἰνε δεξικενόπλοιον, χρησιμοποιούμενον πρὸς μεταφορὰν οἰουδήποτε ἀλλού ρευστοῦ φορτίου πλὴν ὅδατος, ἢ ἀποστολὴ προσώπου τοῦ Πληρώματος:

α) μὴ φέροντος περιβολὴν καὶ ὑπόδησιν ἔξ ἐλαστικοῦ κόμμεως, ἐντὸς κύτους.

β) πρὸς ἐκτέλεσιν σφυροκοπανισμοῦ, ξέσεως ἢ χρῆσιν μεταλλικῆς ψήκτρας, ἐντὸς κύτους.

γ) πρὸς ἐκτέλεσιν σφυροκοπανισμοῦ, ξέσεως ἢ χρῆσιν μεταλλικῆς ψήκτρας, εἰς οἰουδήποτε ἄλλο μέρος τοῦ Πλοίου πλὴν ἔξωτερηῆς πλευρᾶς τοῦ σκάφους, ἐφ' ὅσον τὰ κυτοστόμια, αἱ ἀνθρωποθυρίδες, οἱ καθένται καὶ αἱ λήψεις φορτεκφορτώσεως δὲν εἰνε ἐρμητικῶς κλειστά, ἐντὸς κύτους δὲ ἐν πάσῃ περιπτώσει καθ' ἥν κρίνεται.

δ) πρὸς ἐκτέλεσιν οἰασδήποτε ἐργασίας ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος μὲν ἐφ' ὅσον τὰ κυτοστόμια, αἱ ἀνθρωποθυρίδες, οἱ καθένται καὶ αἱ λήψεις φορτεκφορτώσεως δὲν εἰνε ἐρμητικῶς κλειστά, ἐντὸς κύτους δὲ ἐν πάσῃ περιπτώσει καθ' ἥν κρίνεται.

ἀρμοδίως ὅτι ὅπάρχει πιθανότης παραγωγῆς σπιγιθῆρος.

ε) πρὸς ἐκτέλεσιν καθαρισμοῦ κύτους, πρὸς τῆς πάρελεύσεως τεσσαράκοντα ὅκτὼ ώρῶν ἀπὸ τῆς ἀντλήσεως τοῦ φορτίου καὶ τῆς πλήρους ἀποκαλύψεως τῶν κυτοστομίων, ἀνθρωποθυρίδων καὶ καθεκτῶν.

στ) πρὸς ἐκτέλεσιν οἰασδήποτε ἐργασίας, ἐξαιρέσει πάντοτε σφυροκοπανισμοῦ, ξέσεως καὶ χρῆσεως μεταλλικῆς ψήκτρας, ἐντὸς διπυθμένου, πρὸς τῆς παρελεύσεως τεσσαράκοντα ὅκτὼ ώρῶν ἀπὸ τῆς ἔξαρμόσεως τῶν ἀνθρωποθυρίδων καὶ τῆς ἔξαντλήσεως τοῦ ἐν αὐτῷ ἔρματος καὶ πρὸ τοῦ καθαρισμοῦ τοῦ ὑπερκειμένου κύτους.

"Αρθρον 53ον.— Παράπονα καὶ Αἰτήσεις

"Ἐκκεστον πρόσωπον τοῦ Πληρώματος δύναται, κατὰ τὸν ἐκτὸς πάσης ὑπηρεσίας αὐτοῦ καὶ ἀρμοδίως ἐκάστοτε δριζόμενον χρόνον, νὰ ὑπεβάλῃ προσηγόρων πρὸς τὸν Προστάμενον, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ δοποίου ὑπάγεται, εἴτε καὶ διὰ τούτου πρὸς τὸν Πλοιάρχον, οἰονδήποτε παράπονον ἢ αἰτηδινὸν ἐπιθυμεῖ.

"Ο παραπονούμενος ἢ αἰτούμενος ἔχει καθῆκον νὰ ἐμφανίζεται πρὸς τοῦτο μόνος πάντοτε καὶ ν' ἀναφέρεται δι' ἔκυτὸν ἀποκλειστικῶς.

"Αρθρον 54ον.— Μέτρα Ασφαλείας καὶ Τάξεως

"Ἐκκεστον πρόσωπον τοῦ Πληρώματος ἔχει καθῆκον νὰ παρέχῃ προθύμως τὴν συνδρομὴν αὐτοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν κατὰ τὰς κειμένας διαιτάξεις λαριδνούμενων ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου καταλλήλων μέτρων διὰ τὴν ἐν τῷ πλειστῷ καὶ ἀσφάλειαν.

(Η συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

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

ΕΝ ΑΜΒΟΥΡΓΩΙ

Norderwerft Hamburg 8

ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ

ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μῆκος 102'

Πλάτος 22.4"

Βάθυσμα 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



Γερμανία

‘Ο προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας

"Η Γερμανική Κυβέρνησης άπειχε στις τέλη διάθεσιν πιστώσεων 20.000.000 μάρκων (1.000.000 λιρών περίπου) υπέρ των Γερμανικῶν ναυτικῶν επιταξιακῶν υπό μορφὴν ἐπιχειρηγήσεων πρός ἀποτροπὴν τοῦ παρακινεῖσθαι καὶ ἀλλων Γερμανικῶν πλοίων, ἀποτέλεσμα τοῦ δύοιον θάλασσαν ἡ οποίαν ἔχει εὐρύτερον αἰλίμαντον αὐθίγονος τοῦ κόμπατος τῆς ἀνεργίας. Διὰ τῶν νέων αὐτῶν πιστώσεων της πιστεύεται, διότι θάλασσαν ὑπό την ναυτικὴ διοικητικὴν καὶ διτὸς ἀριθμόδης τις σκαρφάν, ἐκ τῶν ηδη ἀργούντων, θάλασσαν ἐπικανέλθη εἰς τὴν ἀνεργίαν ὑπηρεσίαν.

‘Η Γερμανική ναυτιλιακή πολιτική

Εις μίαν πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτήτων δ ἐργατικὸς βουλευτὴς κ. Neil Maclean ἐπηρώθης τὸν πρόεδρον τοῦ **Board of Trade** ἐὰν ὅλαδην ἐπισχήμως γνῶσιν τῶν σχεδίων τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, δηποτὲ διαιτήσῃ ποσὸν 20.000.000 μάρκων εἰς ἐπιχειρηγήσεις πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν τὴν ναυτιλίαν, ἐὰν τὸ μέτρον αὐτὸν πρόσκειται νὰ ἔχει αντίκτυον ἐπὶ τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς ποιά ἐν τοιαύτῳ τοινὶ περιπτώσαι μάτρα θὰ προήρχετο ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνησία.

Έκ μέρους τοῦ *Board of Trade* ἀπῆγνησεν ὁ κ. *Leslie Burgin* τονίσας, ὅτι ἔλαβε γνῶσιν τῶν Γερμανικῶν αὐτῶν προθέσεων ἀπό τὰς ἡμιαιωνικὰς σχετικὰς εἰδήσεις εἰς τὸν ναυτικὸν τόπον, προσέθεσε δέ, ὅτι τὸ δημητρικὸν τῶν ἑκοταχού ωκεανηγιτικῶν πρός τὰς Ἔθνους ναυτιλίας ἐπιχειρησιακῶν παπαζηλησης τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν καὶ περιστήψην ὡς θέμα συζήτησεως εἰς τὴν Ἡμερησίαν Διάταξιν τῆς Παγκοσμίου Οἰκονομικῆς Συν-θετικού Φεστιβαλ τοῦ Λονδίνου.

"Επερος έργατικός βουλευτής, δ. κ. D. Kirkwood, παρεκάλεσε νά διειδιθεί σε είς τὸν πρόεδρον τοῦ Board of Trade ἡ πληροφορία, διτι ἡ Γερμανία ναυπηγεῖ δῆλη ἐνα νέον ἐμπορικὸν στόλον, διτι πολὺ συντόμως θὰ ἀποκτήσῃ ὑπερολιγγήσιμον ὑπεροχήν· Ενναντιοὶ τοῦ Βρεταννικοῦ 'Ἐμπορικοῦ Νοτικοῦ' καὶ ἀπέργωτης ποιῶν στάσιν εἰλικρινείαν γὰ τηρήσῃ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις διτι νά προλάβῃ ἐνδεχομένας ζημιές τῶν 'Ἀγγλών ναυπηγῶν ἐξ ἀφορμῆς τῶν ἐπιχορηγήσων πρός τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖται.

"Ο κ. Burgin υφυπουργός των Board of Trade έπεισματάχθη να απαντήσῃ.

Γαλλία

Πρότασις αύξησεως των έπιχορηγήσεων

Τὸ ἑποβληθὲν εἰς τὴν Γαλλίαν βουλὴν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου γνωστὸν Νομοσχέδιον **Tasso**, διὰ τοῦ ὃποιού προεβλέπετο ἡ παροχὴ κυρεργητικῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τοὺς Γάλλους πλοιοκτητὰς διὰ τὴν πληθωρὴν ἔνος ποσού τῆς μισθοδοσίας τῶν πληθωριάτων τὸν ἀπρόσδετον τελευταῖον εἰς οἰράνην συγνεφιάσεων τῆς τὴν ἀραιόδιαν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν, εἰς τὴν ὃποιαν εἶχε παραπεμψθῆ πρὸς μελέτην. Ἡ διὰ τοῦ Νομοσχέδιον προτεινομένη κρατικὴ ἀρωγὴ ἀντιπροσωπεύει τὸ 1/3 τῆς μισθοδοσίας τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληθωριάτων ἐξάστου πλοίου μὲν απαιτουμένην συνολικὴν ἐτησίαιν δαπάνην ποσοῦ 150.000.000 φράγκων.

Ταυτότητα της ομάδας είναι η προσπορτική στον αθλητισμό, η οποία διατηρείται μέσω της συνεργασίας της με την Εθνική Ομάδα Καλαθού της Ελλάς.

Η έπιτροπή αναφέρεται στην της είς τά κατά τό παρελθόν ληφθέντα μέτρα ψήσιμης προστασίας τῶν Γάλλων πλοιοκτητῶν, τόσον διὰ τὸν ἀμοιβών ναυπαλίους, ὅσον καὶ διὰ τῆς παροχῆς εὐθῆνῶν κεφαλαίων διὰ τὰς παραπομπὰς παντόφεις, ἵνα δυνηθοῦν καὶ ἀντιπετούσιν ἀποτελεσματικότερον τὸν ζενήκοντα ἀνταγωνισμὸν καὶ παραδέτει τὰ καθιερωθέντα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη συστήματα προστατευτικοῦ τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν Γερμανίαν, τὴν Ιταλίαν, τὰς Ἰννοβρ. Πολύτειας καὶ εἰς αὐτὴν ἀρόμη τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἡ οποία ἀπὸ τοῦ 1921 βοηθεῖ τὴν ναυτιλίαν τῆς διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου περὶ «Ἐμπορικῶν εὔκολων» καὶ διὰ τῆς πληρωμῆς οικιανικῶν ταγυδοφυρικῶν ἐπιχορηγήσεων.

Υποστητικής ζουσανά επόμενων την ἐπέγουσαν μορφήν μιᾶς ἔτι μείζονος Κρατικῆς βοηθείας πρὸς την Γαλλικὴν ναυτιλίαν ἡ ἐπιτροπὴ τονίζει ὅτι τὸ μισθολόγιον ἐνὸς πλοίου δὲν ἀποδίδει τὸ ἀριθμὸν μέτρων τῶν ἔξδον τῆς διαιρεσίσεως του. Τὰ διατήμενα κεφάλαια, οἱ τόκοι, αἱ ἀσφάλειαι καὶ πολλὰ ἄλλα ἔξδοι ποιεῖλον περισσότερον κατ' ἀνάλογον· πρὸς τὸ τοννάς, δι' ὁ καὶ ἡ Ἐπιτροπὴ προτείνει εἰς τὴν ἔκθεσίν της τὰς ἀπολούθους τροποποιήσεις τοῦ Νομοσχεδίου:

Πλὴν τῆς πληρωμῆς τοῦ 1/3 τοῦ μισθοῦ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληροφόρων νὰ καθιερωθῇ καὶ συγχρηματικῇ ἀμοιβῇ ὑπόλογχοιμένῃ ἐπὶ τῆς μικῆς χρονικότητος ἔκαστον πλοίουν καὶ τῆς τῆς ημέραινής δυναμικότητος του, ἀνάλογώς της ταχύτητος ήν ἀναπτύσσεται. Το ποδὸν τῆς τελευταῖς ταῦτης ἀμοιβῆς νά είνε 0,03 τοῦ φράγκου κατά τόννον καὶ ημέραν διά πλοία χρονικότητος μέχρι 2000 τόννων. Διὰ πλοία 2000—5000 τόννων νά είνε 0,03 τοῦ φράγκου πλέον 0,001 τοῦ φράγκου πολλαπλασιάζομένου ἐπὶ τῶν ἄνω τῶν 2.000 τ. ἔκαποντάδων τόννων. Διὰ πλοία ἄνω τῶν 5000 τ. νά είνε 0,06 τοῦ φράγκου πλέον 0,002 τοῦ φράγκου πολλαπλασιάζομένου ἐπὶ τάς ἔκαποντάδας τας πέραν τῶν 5000 τόννων. Ταῦτα, ὡς πρός τα φορτηγά πλοία.

Διά τα ἐπιβατικά τα μεταφέροντα πλέον τῶν 12 ἐπιβατῶν, νὰ αὐξάνονται αἱ ἀνώτεροι ἀμοιβαὶ κατὰ ποσοστὸν 50 ο), ἔαν ἔνα πλοῖον ἀνατρέψῃ κατὰ τὰς δοκιμὰς των ταχύτητα 14 μιλίων τὴν ὥραν, κατὰ 75 ο) ἔαν ἡ ταχύτης κυμαίνεται μεταξὺ 14 ὧντος 16 μιλίων καὶ 100 ο) ἔαν ὑπερβῇ ταῦτα 15 μίλια.

Ἡ ἐξέτασις τοῦ «Ἀτλαντικοῦ»

Η νέας έπιτροπή των Γάλλων έμπαιρογνωμόνων, ήτις κατηρτίσθη υπό τον Έμπειροδικείο του Σηκουάνα, προκειμένου να έπιθεωρήσῃ τό αποτελεσμάτικό της έπιταξευτής του και το δέστοντας, εἰς ζ θαύματος αὐτής, έβγαζε σε νέα ρυμούλκηθή το σκάφος ἐκ Χερσούργου εἰς τὸ Σκιν Ναζίρ. Ο Γάλλος έμπαιρογνώμονες φρονοῦν, διτι μόνον ἔκει ούτον έναυπηγμή το 'L'Atlantique', δύνανται νά ἔστασουν τό σκάφος και νά φέρουν εἰς θαυμάτων πέρας τὴν ἀποστολήν των. Η ρυμούλκησις εἰς τὸ Σκιν Ναζίρ θά πρηγματοποιηθῇ τον 20ήν τρ. μηνὸς, δύπτες ἀπίτεστα: νά είναι εύνοιακός δι καιρός. Εν τῷ μεταξύ η διαμάχη τῶν ἀσφαλιστῶν, φρονούντων διτι είναι δυνατή η ἔπιταξευτή τοῦ πλοίου μὲ διαπάνη πολὺ κατωτέρως τῆς ἡσαυριασμένης ἔξτας του και τῆς πλοιοκτητήριας ἑταπλίας ήτις έπιτειρίων: νά εἰσπράξῃ τὴν ἔξ 170 ἀκάτ. φρ. ἀσφαλίσειν χρηκτηρίζουσα τό πλοίον ὡς *'total loss'*, συνεχίζεται.

Τὸ πηδάλιον τῆς «Νορμανδίας»

Τό πηδάλιον τοῦ ὑπὸ ναυπήγησιν Γαλλικοῦ σοῦπερ-λάΐνερ «Normandie», κατακυμασθὲν εἰς τὰ ἔργοστασια Sconda, τοῦ Πίλσου, ἐφορτώθη πρό τινος ἐκ Βρέμης διὰ Σαλιν Ναζαιρ ἐπὶ τὸ Γερμανικὸν ἀποπλοῖον «Oliva». Διά τὴν μεταφορὰν τοῦ κυρίως πηδαλίου καὶ τῶν ἔξτητημάτων του ἵνα τῶν ἔργοστασιων εἰς τὸν λιμάνι τῆς φορτώσεως ἔχρεισθηγησαν τρία μεγάλα οἰδηροδορικά βαγόνια. Τό δάρος τοῦ πηδαλίου μετὰ τῶν ἔξτητημάτων του ἀνήρχετο εἰς 58 1/2 τόνους.

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Μία νέα μεγάλη διωρυξ

Κατά τάς ἐξ Ούμαιγκτιθονς πληρεφορίας μελετάται: ὅπο τῶν Ἀμερικανῶν τεχνικῶν τὸ σχέδιον διὰ τὴν κατασκευὴν μιᾶς νέας μεγάλης θιάρωγος προ-ωρισμένης νὰ ἔνωγχη τὴν λίμνην **Champlain** μὲ τὸν ποταμὸν Χούδσονα καὶ πλωτῆς εἰς σκάψη σεσκότης χωριζτικήτης. Διὰ τὴς νέας ταύτης θιάτικης δύνης θὰ ἐπεντυχάνετο δὲ περιορισμός τῆς ἀποτάξεως Μόντρεαλλα—Νέας Τόρκης εἰς 450 μόνον περίλλαξ, ἀντὶ τῶν διαυσυνούμενών ἡδη 2000 μιλαρίων ὅπο τῶν σκαψών τῶν ἀκολουθούσιων τὸν ρουν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ ἐκεῖθου τὸ συγκρότημα διακόψων λιμνῶν καὶ διωρύγων. Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῶν μελετώντων τὴν κατασκευὴν τῆς νέας θιάρωγος μηχανικῶν ἡ σπουδονομία Μόντρεαλλα—Νέας Τόρκης θὰ δειπνήσειν νὰ δικτηρήσῃ τὴν ἐλαυθέρωα εἰς τὴν ναυαπολοῖσαν ἐπὶ 10 μῆνας τὸ ἓτος, ἐνφ ἡ ἡδη οὐ πάροχουσα μέσω τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου ἀποκλείεται: ὅπο τῶν πάγων ἐπὶ τετράμηνον.

'Ηπειρωτική Εύρωπη

Ἡ κίνησις τῶν τριῶν λιμένων

Από τὴν στατιστικὴν τῆς ναυτιλίας καθῆς κινήσεων τῶν τριῶν μεγάλων λιμενικῶν συγκροτημάτων τῆς Βερεσίουπαιρωτικῆς Εύρωπης, τῆς Ἀρβέσσος, τοῦ Ρόττερνταρκ καὶ τοῦ Ἀμβούργου, προκύπτει, διὰ ἀλλαφρά τις αὐξήσεις ἐσημειώθη κατὰ Μάρτιον εἰς τὴν κίνησην τῶν λιμένων Ἀμβέρσος καὶ Αμβούργου, ἔκπλιτη τῆς ἀντιστοίχου περιστατικῆς. Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν ὅμως τοῦ πρώτου πενταετίου τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡ αὐξήσις περιορίζεται μόνον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησην τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσος, ἐνῷ διὰ τοὺς δύο ἄλλους λιμένας σημειεῖσθαι ἔκπτωσις ἔκπλιτη τῆς ἀδιαχρονικῆς περιόδου τοῦ π. ፩. Οἱ συγκριτικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ δημήτου ἔχουν ώς ἔπιπλη :

5μηνον τῷ ἔτους

Διμένες	Πλοΐα	T. νέτ	Πλοϊα	T. νέτ
Άρδεάκος	3947	7.032.515	+	88
Ρόττερνταμ	3746	5.593.174	-	172
Άυστρογον	7192	7.229.495	-	436

Ίαπωνια

Διαλύσεις καὶ νέαι ναυπηγήσεις

Κατά τάς ἐκ Τούκι πληροφορίας, ή δυνάμεις τοῦ Νόμου περὶ ποιοτικῆς ἑνιγάλωσεων τῆς Ιαπωνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ πρός ἀφαρμογὴν τοῦ σχεδίου νέων ναυπηγήσεων ἐν συνδυασμῷ πρὸς διαλύσεις σκαφῶν διπλακίας χωρητικότητος, ἔνεκρινε ἀπὸ τοῦ "Οκτωβρίου 1932" μέχις αὐγούστου τὴν κατασκευὴν 10 νέων σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 73.000 τόννων γκρές. Διὰ τάς ναυπηγήσεις ταῦτας ἐνεκρίθουσαν πιστώσεις 3.852.000 γιέν, ταῦτα δὲ τὸν ὄποιον ποσὸν καταβάλλεται μὲ τὴν τοποθέτησην τῆς τρόποδος ἐκάστου νέου πλοίου, τὸ δὲ ὄποιον προβλέπεται νὰ πληρωθῇ, εἰδὼς ὡς τὸ σκάφος, ἐξερχόμενον τῶν ναυπηγείων, θὰ εἴναι έτοιμον νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ.

"Εναντὶ τῶν ναυπηγήσεων ἀπὸ τὸν πρόσφατον νὰ διαλυθοῦν 36 πλοῖα ἡλικίας 25 ἔτως 50 ἔτην καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 155.000 τόννων γκρές. Μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων καταλέγεται καὶ τὸ ἄλλο *"Tenyo Maru"*, 13.401 τ. γκρές, ἔνα. δηλαδή, ἐκ τῶν μεγαλυτέρων Ιαπωνικῶν ἐπιβατῶν ἀτμοπλοίων τοῦ στόλου τῆς *"Nippon Yusen Kaisha"*. Ή ἐπιτροπὴ αὐτῆς, πλὴν τῶν 4 νέων σκαφῶν, φόντονος τῶν ἐνεκρίθην ὑπὸ τῆς "Ἐπιτροπῆς, σκέπτεται νὰ προβῇ εἰς τὴν κατασκευὴν ἑτέρων δύο τοῦ αὐτοῦ τούπου, ἵνα δὲ ἔξι συγχρονισμένων σκαφῶν ἀναλάβῃ τὴν ἑνιγάλωσην τῆς γραμμῆς *"Απὸ Ανατολῆς—Νέας Υόρκης"*.

Αἱ ἀγοραὶ παλαιῶν πλοίων

"Εξ ἀλλοῦ η ἐπὶ τῆς διετίσθεως τῆς Ιαπωνικῆς χωρητικότητος, Ἐπιτροπὴ πρόσφατεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας νὰ ἐφαρμοσθεῖν περιορισμοὶ εἰς τὴν ἀγορὰν σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, χάριν τῆς προστασίας τῶν Ιαπωνῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυπηγῶν. Σημειώθη, δὲ, κατὰ τὸν πρατεύθινον *"Izunoura Maru"* αἱ τοιαῦται ἀγοραὶ ἀνήλθον εἰς 90.000 τόννους, πρὸ δὲ τὴν ὑψηλὴν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς των, λόγῳ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ Ιαπωνικοῦ νομίσματος, ἐκριθῆ, δὲ, αὐτὴ εἶναι συμφέρουσα, διότι ἡ τιμὴ κατὰ τὸν τόννον τοῦ εἰσαγότεον οἰδήρου εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα καὶ καθιστᾷ τὰς Ιαπωνικὰς ναυτηγήσεις ἀκριβετέρας.

Κατὰ τὸν ἐν Εὐρώπῃ ἔνδειον περιορισμον τοῦ Ιαπωνικοῦ Δυνήν τῆς ἀτμοπλοΐας *"Nippon Yusen Kaisha"*, η Ιαπωνία εἶναι σύμμερον εἰς θέσιν μὲ τὰ εἴκοσι πρώτης τάξεως ναυπηγεῖα τῶν νάρρων εἰς πέρας τὸ ἴδιον αὐτῆς ναυπηγικῶν πρόγραμμα, ἐνῷ δὲ πρὸ ἑταῖρων η ναυπηγήσης ἐνός σκάφους ἐν Ιαπωνίᾳ ἔστοιχεν 100 λίρας κατὰ τὸν τόννον, τώρα στοιχεῖται τὸ 1)10 μέρον. Εννοεῖται, δὲ, αἱ μηχαναὶ ἐξακολουθοῦνται σύγχροναι ἐκ Γερμανίας, Αγγλίας, Ιταλίας καὶ Δανίας. Ο αὐτὸς *"Izunoura"* ἐφοπλισθῆσε ἐπειδεβαίωσεν, δὲ, θὰ συνεισθῇ ἐν Ιαπωνίᾳ ἡ πολιτικὴ τῶν ἐπιχειρηγήσεων, ιδίως διὰ τὴν κάλυψιν τῶν τυχόν ἀλλειμμάτων τοῦ προσπολογισμοῦ τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων καὶ διὰ τὴν ἀνεργητικὴν ἀρωγὴν θὰ στραφῆ κατὰ πρῶτον λόγον εἰς τὰ πλοῖα τῶν γραμμῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἵνα δυνήθονται ταῦτα καὶ ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῶς τὸν σφοδρὸν Αμερικανικὸν συναγωνισμόν.

Ἄσήμαντος ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης

Καὶ δὴ γενικός δυνήν τῆς *"Nippon Yusen Kaisha"* συνεπλήρωσε : «Δέσον νά σημειωθῇ, δὲ, η ἀργοῦσα Ιαπωνικὴ χωρητικότης ἀνέρχεται εἰς ποσοστὸν 6 ορού μόλις ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ δῆκου τῆς δυνάμεως της. Ἐπομένως τὸ πρόβλημα τῆς διαλύσεως τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν παρουσιάζεται ἐν Ιαπωνίᾳ διαφραστικὸς ὅλως συνθήκης ἔναντι ἀλλούν ταυτίλων. Πάντως αἱ Ιαπωνικαὶ ἑταῖραι δέπονται σύνθησιν τῆς ἀκεραιότητος τῶν (προσθυτίων των, δημοσίων συνεργακοθέων μετά τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον τῆς Εὐρώπης πρὸς καπολέμησιν τῆς ἀπὸ τόσου μακροῦ χρόνου συνεχιζομένης γενικῆς κρίσεως).

Ἡ *N.Y.K.* δὲν χορηγεῖ μέρισμα

"Εγγόνιθη ἀφ' ἑτέρου, δὲ, κατὰ τὴν πρόσφατον γενικὴν ἑτησίαν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς *"Nippon Yusen Kaisha"* ἀνέκοινώθη, δὲ τὸν πρόσφατον νὰ χορηγηθῇ μέρισμα διὰ τῶν λήξεων οἰκονομικῆς χρήσιμην 1932—33, ἀπλῶς δὲ μετά τὴν μεταφοράν εἰς τὰς ἀποθεματικὰς ποσούς 60.000 γιάν διὰ τὴν κανονικὴν ἀπόσθεσιν τῶν σκαφῶν τῆς ἑταῖρας, θὰ ἀπομένῃ ἔνας ἐνεργητικὸς ὄποιον 1.129.000 γιέν, δημοσίως δὲ τὸ μεταφερθῆνε εἰς νέον. Ο πρόεδρος τῆς συγκεντρώσεως ἑτοῖς τὴν ἐπὶ τὰ κείρων δικίους κανονικούς κρίσιν καὶ ἀνήγγειλε τὴν ναυπηγήσιν, ὡς ἀναγράφεμεν ἀνωτέρω, ἔξι νέων μέτοποις ἔναντι τῆς διαλύσεως παλαιοτέρων σκαφῶν διπλακίας χωρητικότητος.

Σημειώτεον, δὲ, κατὰ τὴν λήξην τοῦ μεγάλου πολέμου τὰ ἀποθεματικὰ τῆς *"Nippon Yusen Kaisha"* ἀνήρχοντο εἰς 9.200.000 λιρῶν, διετέθησαν δὲ κατὰ τὸ πλεῖστον πρὸς ἀπόδεσιν τῆς ἐν τοῖς βιθλίοις ἀξίαις τῶν σκαφῶν της, περὶ τῶν εἰχον ἀγορακρή μὲ τὰς ὑψηλάς μεταπολεμικὰς τιμὰς. *"Επίσης*, παρὰ τὴν δι' ἐπιχειρηγήσεων κυριερητικὴν ἀρωγήν, η ἑταῖρα αὐτῆς δὲν ἀποκέμισεν ἐκ τῆς ἐμπαταλλεύσεως τῶν σκαφῶν τῆς κέρδους, δὲ, δὲ δημόνον δὲν ἔδηνηθή νὰ χορηγήσῃ μέρισμα εἰς τοὺς μετόχους τῆς διὰ τὴν λήξεων χρήσιμην, ἀλλ' οὔτε καὶ νὰ καλύψῃ τὸ ἀπατούμενον διὰ τὴν ἀπόσθεσιν τῶν πλοίων της ποσού. Ο στόλος τῆς *"Nippon Yusen Kaisha"* περιελάμβανε, πρὸ τῆς ἐνάρετως τοῦ σχεδίου διαλύσεων, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 866.673 τόννων γκρές.

Ίταλία

Τὸ *"Κόντε Ντι Σαβόϊα"* καὶ ὁ *"Ἐπισείων"*

Τὸ Ιταλικὸν ὑπερωκεάνιον *"Conte di Savoia"* διέπλευσε κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιόν του τὴν ἐκ 3250 ναυτικῶν μιλῶν ἀπόστασιν ἀπὸ Γιραλτάρι εἰς Νέας Υόρκην μὲ μίαν μέσην ταχύτητα 27.53 κόμβων τὴν ὁ-

ραν, ταχύτητα κατὰ πολὺ πλησιάζουσαν τὸ ρεκόρ μέσης τοιστούτης ἐξ 27.91 κόμβων, τὴν διόπιν ἀναπτύσσουσαν τὰ Γερμανικὰ λάνινερα *"Bremen"* καὶ *"Europa"*, ἀπαντακτικὰ κρατοῦσαν τὸν *"Κυνούδην"* *"Επισείωντα"*. Ο κυβερνήτης τοῦ Ιταλικοῦ ὑπερωκεάνιου κατὰ τὸν εἰς Γένοβαν ἀπανάπλευσεν τοῦ σκάφους ἐδήλωσεν, διότι θὰ ἐπαναλάβῃ τὸ ἐγχείριμα μὲ τὴν πεποίησιν, διότι θέλει καταρρίψῃ τὸ ρεκόρ τοῦ Βορείου Αἰταλικοῦ.

Τὴν ἀπὸ Γένοβαν εἰς Νέαν Υόρκην ἀπόστασιν διήγεισε τὸ *"Conte di Savoia"* εἰς 5 ἡμέρας καὶ 22 ὥρας, πραγματοποιήσαν σύτῳ ἐπιτέλιον ταχύτερον τοῦ *"Rex"* κατὸς 7)12 ὥρας. Πάντως—κατὰ τὸν *"Ἀγγλικὸν"*—δύο Ιταλικὰ σύπερ—λάνινα δὲν κατέρθωσαν νὰ ἐπισκιάσουσι τὴν φύγην τῶν δύο Γερμανικῶν ὑπερωκεάνιων, ἀπαντακτικούς νὰ συγκεντρώσουν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς ὑπερχρόσεως, ἔστω καὶ τὸ πανιχρές ταξίδιων τῆς κινήσεως, μεταξὺ Ηλακιοῦ καὶ Νέας Κέρκρας.

Μεγάλη Βρεταννία

Ο προστατευτισμὸς καὶ αἱ ἐπιχορηγήσεις

Εἰς τὸ συγκληθὲν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρ. μηνὸς εἰς τὴν Βιέννην συνέδριον τοῦ Διεθνοῦς Εμπορικοῦ Επιμελητηρίου ἐμβούλησεν μεταξὺ ἀλλων θεμάτων καὶ τὸ δημήτριον τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς ναυτιλίας, ἐπὶ τοῦ διόπιν καὶ τὸ δημήτριον τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς θαλασσῆς τὸν *"Hymen"*. Πολιτεῖσθαι δὲ Αμερικανὸς ἀντιπρόσωπος καὶ *Campbell*. Εἰς ἀπάντησιν τοῦ δὲ Βρεταννοῦ ἀντιπρόσωπος καὶ *W. Leslie Runciman* πρόσθιεν εἰς μίαν γενικωτέραν κράτικην τῆς τακτικῆς τῶν ἐπιχειρηγήσεων ποτίσια καὶ εἰς τὸ δημήτριον τοῦτο εἰναι ἀνάγκη νὰ πρωταρχικῶν τῆς ἀπλικήνειας καὶ νὰ διαπιστωθῇ, ἐπειδὴ φοροφοροῦνται τὰς ἀποδοκίας τῆς θαλασσῆς τὸν πρωταρχικούς τοῦ δημήτριου ποτίσιου.

Οἱδεῖς δεδικίων ἀμφισβητεῖ τὸ δικαίωμα οἰουνίποτες Κράτους τοῦ πρωταρχηγοῦ τὴν ναυτιλίαν του, ἐὰν παρίσταται ἀπόλυτος πρὸς τοῦτο ἀνάγκη. Τὸ Διεθνές δῆμος Εμπορικὸν Επιμελητηρίου δύναται καλλιστεῖται νὲ τὸ ἀσχολήσται εἰς τὴν μελέτην τοῦ ἀποφελοῦς η μὴ τῆς τακτικῆς τοῦ προστατευτισμοῦ. Κατὰ τὸ 1929 δὲ διεθνής ἐπιτροπὴ ἐπὶ τοῦ *"Εμπορικοῦ φραγμῶν"* εἰχεν ἀποφανθῆ, διότι *"Θεωρεῖται τὸ σύστημα τῶν πρέσ τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων ὡς ανεπιθύμητον καὶ ἀντιστοκονικόν, διαταράσσον τὴν ισότητα ἐν τῷ Διεθνῷ ἀγορᾷ"* ἐκτέσις φυσικὰ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν η κυβερνητικὴ ἀρωγὴν παρείχεται ἐπὶ ἐμπορικῆς δέσσεως, ὡς ἀνταλλαγματα ἡγαλαδή παρεχομένης ὑπηρεσίας εἰς τὸ Κράτος.

Τοιστὸν διετίσθενθι ἐξ ἀλλοῦ η διὰ τινὰς περιπτώσεις ἀναγκαιότερης τῶν ἐπιχειρηγήσεων, προκειμένου νὰ ἐπιτρέψουν αὐταῖς εἰς μίαν Χώραν νὰ καταστήσῃ τὴν ναυτιλίαν τῆς Ιανανής νὰ συναγωνισθῇ εἰς τὸ πεδίον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Αποτελεῖ τοῦτο ἀρνητικὸν διαστιχούν κανόνος διέποντος τὸ Παγκόσμιον Εμπόριον, κατὰ τὸν διόπιν διάστημα τῆς Ιανανής η Χώρα αὐτῆς. Εἴναι ἂλλο Κράτος καθιέρων ἐπιχειρηγήσεων διὰ παρόμιον προτίτοντα, δευτερουσίου δημοσίας σημασίας διὰ τὴν Εθνικήν του Οίκονομίαν, ἐπὶ μόνῳ τῷ σκοπῷ νὰ συναγωνισθῇ τὰς *"Ηνωμ."* Πολιτεῖσθαι, τοῦτο δὲν θὰ προσέλθει τὴν γενικὴν ἐπικρίσιν; διατί λοιπόν—εἰπεν δὲ *Runciman*—νὰ μήτι ισχύῃ τὸ αὐτὸν καὶ διὰ τὴν περιπτώσιν τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν;

Η πλεονάζουσα χωρητικότης

Ἐλέχθη ἀπόκημη, διότι η ὑπὲρ τὰς δυνάμεις τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου παρεδοῦσα διόγκωσις τῆς προσφορᾶς χωτικῶν ὑπηρεσιῶν δὲν ὑφείλετο εἰς τὰ ποικίλλα προστατευτικὰ συστήματα. *"Επ"* αὐτὸν εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, διότι τὸ 1931 ὑπῆρχον ἐπὶ πλέον 23 ἑκατομμύρια τόννων εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν ἔναντι τοῦ 1913, δὲν δὲ τὸ ἀμπόριον ἔχολούτεος τῆς κανονικῆς μεταπλεμικῆς του αὐθησίαν, τότε θὰ ὑφείχει ἔργασια διὰ πλοίων 12 ἑκατ., τόνων ἀπὸ τοῦ πλευράνσαντα 23 ἑκατ., τόνων. Τὸν ἐπίσης δὲν ὑπολογίσῃ κανεὶς τὰ 2 η 3 τελευταῖα ἔτη τῆς κρίσεως, καὶ πάλιν θὰ ὑπῆρχον 11 ἑκατ. τούνοι εἰπὶ πλέον σκαφῶν. Τὸ τοννᾶς αὐτὸν ὑφείλετο εἰς δύο κυρίως χώρας: Τὰς *"Ηνωμ."* Πολιτεῖσθαι, αἱ διόπιν σημασίας τῶν ἐμπορικῶν των στόλων κατὰ 8 ἑκατομ., τόνων δὲν ἔναντι τοῦ 1913 καὶ τὰς *"Ιαπωνίας"*, η τῆς πρῆσης τῶν στόλων τῆς κατὰ 3 ἑκατ., τόνων.

Βεβαίως, δὲλαι σχεδὸν *"αι"* Χώραι πουντεῖσαν εἰς τὴν δημητριούργαν τοῦ πλεονάζουσας τῆς προσφορᾶς τοννᾶς, ἀλλαὶ εἰς μεγαλύτερον βαθύν καὶ διλλαὶ εἰς μικρότερον καὶ εἰναι δι' οὐτό ἀπολύτως κατακριτέαν. Τίποτε δημοσίως δὲν ἐπιβάλλεται εἰς τὰς χώρας ταύτων νὰ συνεχίσουν τὰς καταστρεπτικὰς κατευθύνσεις των. Τὸ δημήτριον τίθεται κυρίως ἀπὸ τῆς καθαρῶς *"Εμπορικῆς πλευρᾶς"*. Ή ναυτιλία ἐξαρτάται ἀπὸ τὸ διεθνές ἐμπόριον καὶ θὰ είληται τὴν ἀνάγκην της. Η αὐτὴ δημητριούργησης τοῦ *"Conte di Savoia"* διέπλευσεν τὸν εἰπεικήνδην περιοριζόμενον διά της καθαρῶς *"Εμπορικῆς πλευρᾶς"*, *"Επισείωντα"* δὲν ἔχει τὴν ἀνάγκην αὐτὴν ἀντιμετωπίσθηκεν ποτίσιαν ἀπὸ τῆς καθαρῆς *"Εμπορικῆς πλευρᾶς"*, διότι θέλει τὸν εἰπεικήνδην μιᾶς ὠρίσμενης ὑπηρεσίας, τοπικοῦ χαρακτήρος, η τις δὲν θὰ ὑδεναντο νὰ ἀντιμετωπίσθῃ.

Μεταπλεμικῶς ἡ τακτικὴ ταῦ προστατευτικὸμοῦ ἐπεξετάζθη ὑπὸ ἀντικονομικῶν καὶ λίκιν ἐπικινδύνων διά τὰ γενικωτέρα ναυτιλιακὰ συμφέροντα πορφῆν, ἐνῷ θὰ ἐπρεπε νὰ πειρωρίζεται εἰς τὴν ἀμοιβήν μιᾶς ὠρίσμενης ὑπηρεσίας, τοπικοῦ χαρακτήρος, η τις δὲν θὰ ὑδεναντο νὰ ἀντιμετωπίσθῃ.

νόπο μόνης της δυναμικότητος μιᾶς θεωτικής ναυτικής έπιχειρήσεως Παρόμοιος προστατευτισμός ούδεποτε θά δειπέρασσε τὸν κανονικὸν ροῦν τοῦ διεθνῆς ἀμπέρου.

Καταλλήγων δ. κ. Runciman ἐτόνεσεν, ὅτι ἡ συνέχισις τῶν ἐπιχειρηγητῶν ἐπὶ τῷ εὐρυτέρῳ φίππεδῳ τῶν μερακρισμένων πλέων θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα ἡ ν' ἀποδάλον τὸ ἀμπέρον· καὶ ἡ ναυτιλία τὴν θεωτικὴν τῶν μορφὴν καὶ ν' ἀποδοῦν ἐπιχειρήσεις κρατικαῖς ἢ διαστατευτισμός νὰ κυριαρχήσῃ ἀνὰ τὸν Κόσμον εἰς τόσον βραχύμον, ώστε νὰ ἐκμηδενίσῃ, ὡς πρός τὴν ναυτιλίαν, τὴν ἀρχὴν τῆς ἀνταλλαγῆς ἐμπορευμάτων καὶ ὑπεραιών.

Ἡ κινητήριος δύναμις δύο λάϊνερς

Πρός ἀντιμετώπισιν τοῦ δίξινομένου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Νοτίου Ἀτλαντικοῦ, ἡ Ἀγγλικὴ ἑταῖρα «Royal Mail» ἀπεφασίσεις τὴν ἀντικατάστασιν τῶν κυνηγητῶν μηχανῶν εσωτερικῆς καύσεως τῶν γνωστῶν ὑπερωκεανῶν τῆς «Asturias» καὶ «Alcantara» δι' ἀτμοστροβίλων καὶ τοῦτο, ὅπως ἔξασφαλίσῃ εἰς τὰ δύο ταῦτα σκάφη τῆς μεγαλυτέραν ταχύτητα.

Εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Γαλλίαν ἐναυτηργήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ ὑπερωκεάνια ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 18, 19 καὶ 20 μιλίων, προωρισμένα διὰ τὴν ταχυδρομικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἐνῷ αἱ διὰ τὴν γραμμὴν ταύτην Ἀγγλικαὶ ναυτηργήσεις, ἀναγόμενα εἰς τὴν εὐθὺν τοῦ πολέμου ἐποχὴν, ἀφεύδων σκάφη μικτά δι' ἐπιβάτας καὶ φορτία, ἐφοδιασμέτα δε καὶ μὲ γυγεία, ἄτινα ὑπολείπονται τῶν ἔνινων ὑπερωκεανῶν ὡς πρός τὴν ταχύτητα.

«Η Ρούαγιαλ Μαΐλ» συνῆψεν ἥδη τὰ σχετικά συμβόλαια μὲ τὰ ναυτηρεῖα «Harland & Wolff», τοῦ Μπέλφαστ, ὑπολογίζεται δὲ, ὅτι αἱ νέαι μηχαναὶ συστήματος ὀδοντωτῶν ἀτμοστροβίλων μὲ λέρητας ὑδραυλικής, ὑψηλῆς πίεσεως, θὰ είνεται πρός ἔγκατάστασιν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1934.

Οἱ τεχνικοὶ κύκλοι παρακολούθουν μετ' ἐνδιαφέροντος τὴν ἀρξαμένην μετατροπὴν τῶν μηχανῶν ἐγκαταστάσεων πολλῶν ὑπερωκεανῶν, τόσον ἐν Ὁλλανδίᾳ, ὕσον καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ, διατυπώνοντας δὲ ἐν συμπεράσματι τὴν γνωμὴν, ὅτι ἡ δίξινης τῆς ναυτιλιακῆς κοινωνίας, αἱ ἐξ αὐτῆς δημιουργήθεισαι ἀνάγκαι, ὅ ἐνταθεῖς εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας ἀνταγωνισμοῖς καὶ αἱ δισμέραι σημειούμεναι τεχνικαὶ βελτιώσεις, ἐπιβάλλουν τὴν διαρκῆ προσαρμογὴν καὶ τῶν μηχανῶν προώσεως τῶν μεγάλων σκαφῶν εἰς τὰ νεωτέρα τεχνικὰ δεδομένα.

Ἡ ὑψηλὴ πίεσης καὶ ὁ ὑπερθερμανώμενος ἀτμὸς ἐν συνδυασμῷ πρὸς τοὺς ἀτμοστροβίλους ἀπεδείχθη, ὅτι δύναται, προκειμένου περὶ τῶν ὑπερωκεανῶν, νὰ συναγωνισθοῦν ἐπιτυχῶς τὴν μηχανὴν Ντῆζελ καὶ μάλιστα μὲ ἀπόδοσιν, οὐ μόνον ταχύτητος μεγαλυτέρας, ἀλλὰ καὶ σοβαράν οἰκονομίαν καυσίμου ὑλῆς.

Ως πρὸς τὴν μετατροπὴν τοῦ σχεδίου τοῦ σκάφους—μολονότι αὕτη δὲν ἀποτελεῖ τὸ κυριότερον σημείον τῆς ληφθεῖσης ἀποφάσεως τῆς «Ρούαγιαλ Μαΐλ»—τονίζεται, ὅτι πρόκειται νὰ τροποποιηθοῦν αἱ πρῶται τῶν δύο ὑπερωκεανῶν καὶ νὰ διασκευασθοῦν τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν σύμφωνα πρὸς τὰς νεωτέρας τῆς ναυτηργής ἐφαρμογὰς καὶ τὰς ἀπατήσεις τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου.

Νέος τύπος μηχανῆς προώσεως πλοίου

Ἐκ Βιέννης μεταδίδεται ἡ πληροφορία, καῦθ' ἣν ὁ Λίνστριακός μηχανικὸς Ernst Schneider ἐφένει μιαν νέον τύπον κινητήρων μηχανῆς, ἡ ὥροια καὶ ἐφημισθῆται ἐπί τίνος νεοτεύκτων σκάφους, προοριζόμενον διὰ πλάνας ἐντὸς τῆς Ελβετικῆς λίμνης Κονσταντίας. Ἡ νέα

Ο χρυσὸς τῆς «Αίγυπτου»

Τὸ Ἰταλικὸν ναυαγοσωστικὸν «Artiglio» κατέπλευσε τὴν Ἰούνιον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πλάνιουν κομίτον ἐπτὰ κιβώτια μὲ χρυσὸν καὶ 34 κιβώτια μὲ ἀργυρὸν, συνολικῆς ἀξίας 50 ἔως 55 χιλ. λιρῶν, ἀπὸ τὸν τημπατικῶς διασωζόμενον θησαυρὸν τοῦ βυθισμένου ἀπὸ τὸν 1922 παρὰ τὸ Οὐζάν «Ἀγγλικού ἀτμοπλοίου «Αἴγυπτος». Ἡ ποσότης αὗτη ἀποτελεῖ τὴν πρώτην ἐφετεινὴν ἀποστολὴν ἀπὸ τὰς ἐπαναληφθείσας ἔργων τῆς διασώσεως.

Τὸ «Artiglio» ἡρόισεν ἐφέτος τὴν προσπάθειάν του τρεῖς ἑβδομάδας ἐνωριέρον ἀπὸ τὸ 1932, χάρις εἰς τὸν ἐπιχειρήσαντα εὐνοϊκὸν ταξιδίον, διὰ τοῦ κιβωτήν της τοῦ κ. Carli εἶναι πλήρης αισιοδοξίας διὰ τὴν ἐπιτυχὴ συνέλισην τῶν ἔργων τῶν διασώσεων καὶ τοῦ ἐναπομένοντος ἐντὸς τοῦ ναυαγίου χρυσοφορτίου. Τὰ 41 κιβώτια τῆς παρούσης ἀποστολῆς ἀνεσύρθησαν ὑπὸ τῶν Ἰταλῶν δυτῶν ἐντὸς δύο ἐργασμῶν ἡμερῶν, διότι ἡ τρίτη ἡμέρα τῆς παραμονῆς τοῦ ναυαγοσωστικοῦ εἰς τὴν θέσην τοῦ ναυαγίου παρηλέθεν ἀπαρτος, λόγῳ τῆς τριχυμίας καὶ τῆς πυκνῆς οὐρίζης.

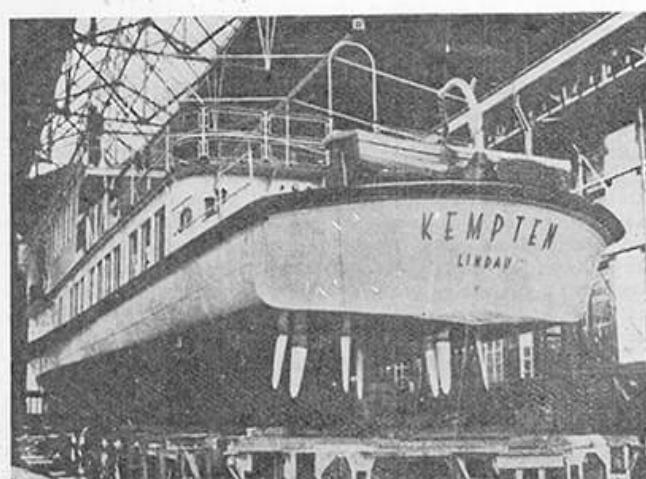
Αἱ Κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις

Ο πρόεδρος τῆς Ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἑταρείας «Nitrate Producers Steamship Co, Ltd» σέρ Ιohn Latta εἰς ἓν τελευταῖον λόγον του περὶ τῆς θέσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἔργων ταῖς θίγουσαῖς, θίγουν τὸ ζῆτημα τοῦ ἀφαρμοζομένου παρὰ διαφόρων Κρατῶν προστατευτισμοῦ τῆς Ἐθνικῆς των ναυτιλιασ, ἐτόνισεν, ὅτι πολὺ συντόμως αἱ κυβερνήσεις τῶν Κρατῶν αὐτῶν θὰ ἀντιμετωπίσουν δυσχερείας εἰς τὴν ἔκακολούθησιν τῆς πληρωμῆς τῶν ἐπιζημίων διὰ τὰ δημόσια οἰκονομικά των ἐπιχορηγήσεων.

Συγκεκριμένως δὲ σέρ Ιohn Latta ἀνέφερεν, ὅτι δὲ προϋπολογισμὸς τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν δεικνύει διὰ τὴν τρέχουσαν οἰκονομικὴν χρῆσιν ἐλλειμμα 1.673.476.000 δολαρίων ἔναντι ἐλλειμματος 2.880.184.000 δολαρίων τῆς χρῆσεως 1931–32, δὲ Γαλλικὸς προϋπολογισμὸς ἐλλειμμα 3.625.000.000 φράγκων, δὲ Ἰταλικὸς 4.000.000.000 λιρετῶν, ἐνῶ δὲ Γερμανικός ἔχει ἀπώλεσιν εἰς τοιούτον βαθμὸν τὸ ἴσοζύγιόν του, ὅποτε νὰ μελετᾶται ἡ ἀναστολὴ πληρωμῆς τῶν τόκων ὠρισμένων ἔξωτερικῶν χρεῶν τῆς Γερμανίας.

Παρ' ὅλα αὐτὰ τίποτε μέχρι τῆς στιγμῆς δέν ἡμέρας διὰ τὴν τρέχουσαν οἰκονομικὴν χρῆσιν ἐλλειμμα 1.673.476.000 δολαρίων ἔναντι ἐλλειμματος 2.880.184.000 δολαρίων τῆς χρῆσεως 1931–32, δὲ Γαλλικὸς προϋπολογισμὸς ἐλλειμμα 3.625.000.000 φράγκων, δὲ Ἰταλικὸς 4.000.000.000 λιρετῶν, ἐνῶ δὲ Γερμανικός ἔχει ἀπώλεσιν εἰς τοιούτον βαθμὸν τὸ ἴσοζύγιόν του, ὅποτε νὰ μελετᾶται ἡ ἀναστολὴ πληρωμῆς τῶν τόκων ὠρισμένων ἔξωτερικῶν χρεῶν τῆς Γερμανίας.

Σήμερον, προσέθεσεν δέ σέρ Ιohn Campbell, ἡ Ἀμερικανικὴ ναυτιλία μετέτοικε κατὰ ποσοστὸν 32 οἷον εἰς τὰς ἔθνικὰς ἔξαγωγάς, αἱ δὲ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι ἀκολουθοῦν πρόγραμμα ύγιεις, ἔχον γενικώτερα εὐνοϊκὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς Πλαγκοσμίου ναυτιλίας, διότι ἐνῷ αἱ ναυτηργήσεις των συνεχίζονται εἰς πολὺ περιωρισμένην κλίμακα, αἱ διαλύσεις Ἀμερικανικῶν σκαφῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν μέχρι Ιης Ιανουαρίου 1932 δεκαετίαν ἀνῆλθον εἰς 2.500.000 τόννους γκρός.



αὗτη μηχανὴ προώσεως ὠνομάσθη κινητήριο «Voith-Schneider», ἀντὶ δὲ να κινῇ ἔλικα, ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ τεσσάρα πτερύγια, ἀπόνα στρέφονται πέριξ κινητῶν αἴσθοντων. Τὰ πτερύγια αὗτά, τὰ μόνα ἔργοντα εἰς ἐπαργύριον μετά τὸν ὑδατος, περιστρέφονται, προσωθοῦν τὸ πλοίον καὶ παραγόντων τὸ πηδαλιούχον. Εἰς τὴν εἰκόνα διακρίνονται τὸν ἔλικον «πτερύγια», φαίνεται δὲ καὶ ἡ παντελῆς ἀπονοσία πηδαλίου.

LIVERPOOL
REA LIMITED.
*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

Η παγκόσμιος έμπορική κίνησις

Κατά στατιστικήν της άφοδιας ύπηρεσίας της Κοινωνίας των 'Εθνών, ή συνολική άξια του Παγκοσμίου έμποριον κατά το α' Ζημηνον τού τρ. ε. άνηλθεν εις 5.381.000.000 χρυσά δολάρια, αντιπροσωπεύουσα τὰ 35 οιο μόλις της άξιας του Παγκοσμίου έμποριον κατά το άντιστοιχον α' Ζημηνον τού 1929. Ο άκολουθος πίνακας παρέχει μίαν εικόνα της συνεχούς έκπτωσεως κατά την τελευταίαν πενταετίαν:

Πρώτον Εισαγωγαί (εἰς Ἐξαγωγαί (εἰς Ποσοστὸν Ποσοστὸν τριήμηνον ἐκατ. γρ. δολ.)) ἐκατ. γρ. δολ.) εισαγωγῶν ἔξαγωγῶν

1929	7972	7317	100 ο)	100 ο)
1930	7364	6520	92.—	89.—
1931	5154	4531	65.—	62.—
1932	3434	3027	43.—	41.—
1933	2829	2552	35.—	35.—

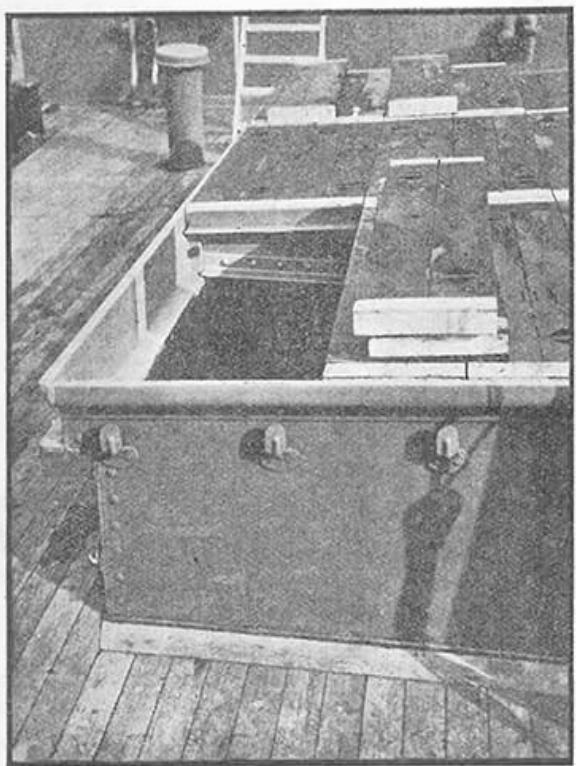
"Οσον άφορε τὸν δύκον τοῦ Παγκοσμίου έμποριον, ύπολεγίζεται, δι τὰ τὰ τρία τελευταία ἑτη έμειψθη κατά ποσοστὸν 26—27 ο) καὶ δι τὰ τὸ α' Ζημηνον τού τρ. ε. ή έκπτωσίς του ἀπέβη ἀκόμη μεγαλυτέρα.

Τὰ νέα ξύλινα καλύμματα τῶν κυτῶν

Τὸ ξύλημα τῆς βελτιώσεως τῶν καλυμμάτων τῶν κυτῶν προσκαλεῖ πάντα τὸ ἔνδιαφέρον τῶν τεχνικῶν, εἰς ὅποιον παρουσίασαν κατὰ καιροὺς πλειστοὺς δυοὺς τύπους, ἐπὶ τῶν δούοις δμώις ἀκριβέστερας κατὰ κανόνα, ως πρώτη ὑλὴ, δ χάλυψ. Τὸ ξύλινον καλύμμα παραμερισθέν, οὐδεμίαν ριζικὴν παρουσίασαν ἐξελίξειν, παρέμενε δὲ μέχρι σήμερον, εἰον σχεδὸν ητο καὶ πρὸ ἔκπτωτας.

Κατὰ τὰ τελευταῖς ἦτη ἐγένετο ἀποδεκτὰ καὶ ἐφηρεύσθησαν ἐπὶ ἀρκετῶν πλοίων καλύμματα κυτῶν ἀποτελούμενα δὲ ἐνδιάκρισιν χαλυσθέντων ἔλασματος, ἐνῷ συγχρόνως ἐπέμησαν ἐν χρήσει καὶ διάφορα δὲλλα σχέδια χαλυσθέντων πάντας καλύμματαν. Διὰ τὸ συνήθη φορτηγά πλοῖα καὶ ἴδιαιτέρως δι' ὅσον ἀπαρχολούνται εἰς μεταφοράς τοῦ ἀντοπλοϊκοῦ ἔμποριον προστιμώντα τὰ φορτηγά καλύμματα, ως περισσότερον πρακτικά, διέτι παρουσίαζαν τὸ πλεονέκτημα τῆς εὐκόλου ἐπικουρεύσης των ἡ τῆς ταχείας ἀντικατοτάσσεως τῶν δι' ἄλλων.

Αἱ μεγάλαι ἀρχικαὶ διπλάναι ἐφοδιασμοῦ ἐνὶς σκάφους διὰ χαλυσθέντων καλυμμάτων καὶ τὸ δυσχερές τῆς ἐπικουρεύσης ἐπὶ πλῷ τῶν ἐνεξημένων ζημιῶν των, ἀπετέλουν τοὺς κυριωτέρους παράγοντας, οἵτινες ἥμιτροι διέποστον τὴν εἰς εὑρυτέρων κλίμακαν ἀποδοχῆς των, ἀπὸ μέρους ἵδιῃ τῶν μικροτέρων



πλοιοκτητηρῶν. Τὸ νέον καλύμμα τοῦ τόπου Cocks ὥπερ ἐνεκριθῇ ἀπὸ διλούς τούς νηογνώμονας είνε σύμθετον, κατεσκευασμένον ἀπὸ ξύλου καὶ ἐνδυναμωμένον κατὰ τὰ ἄκρα με χάλυψ, διόπταται δὲ νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ οἰουδήποτε στομίον κύτους κατὰ τὸν ἴδιον ἀκριδῶς τρόπον, διόπτης καὶ τὰ νῦν ἐν χρήσει ξύλινα καλύμματα καὶ είναι δηλὶ μόνον φορητῶν καὶ εὐχρηστῶν, ἀλλὰ καὶ κατὰ πολὺ ισχυρότερων ἀπὸ ἀπόφατος ἀντοχῆς καὶ φυρός ἐναντὶ τῶν δὲ δλοκήρους ξυλίνων καλυμμάτων. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν καταστῆ ἀντικατότασίς του, διόπταται εὐκόλως καὶ ταχέως νὰ κατασκευασθῇ νέον καλύμμα ὑπὸ τοῦ ξυλουργοῦ τοῦ πλοίου, δεδομένου δι τὸ κυριώτερον χαρακτηριστικόν τοῦ νέου τύπου είναι ἡ ἀπλότης.

* Ο ἀρχικός βαθμός τῆς ἀντοχῆς καὶ συνεπόδειος τοῦ περιθωρίου ἀσφαλείας,

ποὺ παρουσιάζει ἐνα κακινουργές ξύλινον καλύμμα, μειοῦται ταχέως ἐκ τῆς κρήσεως καὶ ἡ τῆς φθορᾶς ἡ ὑψηστατά τὴς συχνῆς ἐκάστοτε προστιθῆσεν τοῦ τού παχυστήνων τοῦ σκάφους καταστρωμάτων, ἐνῷ ἐξ ἄλλου ἡ φθορᾶ τῶν ἀκρων του εἰς τὰς γωνίας καὶ αἱ σημειούμεναι σχισμαὶ αὐτῷ καὶ ρωγμαὶ τοῦ ξύλου, ἀποτελοῦν δηλὶ μόνον διὰ τὸ ἐμπίρευμα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀσφαλείαν αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου σοβαρόν κίνδυνον ἐν περιπτώσει τραχυμάτης.

"Η διὰ τὸ ξύλινος ἐνδυνάμωσις καὶ ἡ προστασία τῶν γωνιῶν εἰς τὸ καλύμμα Cocks προλαμβάνει τὸ σχέδιο καὶ τὴν φύσεά του, καθιστᾶ τὸ διλούν καλύμμα σταρεστάρων καὶ διατηρεῖ τὴν ἀρχικὴν δύναμιν ἀντοχῆς του ἐπὶ πολὺ μακροτέραν χρονικήν περίοδον. Αἱ ἐφαρμογαὶ τῶν ἀκρων ἐξασφαλίζουν εἰς τὸ καλύμμα πλήρη καὶ διάφορη εὐθυγραμμίαν ἐπὶ τῶν σιδηρῶν διακυμάτων τοῦ στομίου, πράγμα ποὺ σημαίνει μείζονα ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἐν τρικυμίᾳ.

Τὰ τεράχια τοῦ συνθέτου φορητοῦ καλύμματος ἐφαρμόζεται στενῶς καὶ ἐν περισσῷς πρὸς ἀλληληγ ἀποτελοῦντα τρόπον τινὰ ἔνα καταστρώματος. Η πρακτικὴ ἀξία τοῦ νέου τύπου διὰ τούς ἐφοπλιστὰς ἔγκειται εἰς τὸ διὰ τὸν μέτρον τὸ κάστο τοῦ συνθέτου καλύμματος ἐλαφρῶς ὑπέρτερον ἔναντι τῶν πλακιστῶν τύπων, παρουσιάζει δημος τοιαύτην διάρκειαν, ώστε νὰ πρόρχεται ἐξ αὐτῆς μὲν μεγάλη σίκοντημία εἰς τὰ ἔξιδια συντηρήσεως καὶ περισσότερα ἀσφαλείαν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ πλοίου.

Μέγρε τῆς στιγμῆς ἐφωδιάσθησαν μὲν τὸ νέον σύστημα διὸ Ἀγγλικά πλοῖα, παρηγγέλθησαν δὲ καλύμματα Cocks διὰ δύο μεγάλα σκάφη ναυπηγούμενα εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ διὰ τέσσαρα φορτηγά ναυπηγούμενα εἰς τὴν Ἄγγλιαν.

Ρουμανία

Η γραμμὴ Δουνάβεως—Ἀνατολῆς

Η ἀπὸ μακροῦ χρόνου μελέτωμένη γραμμὴ Βορείου καὶ Κεντρικῆς Εὐρώπης διὰ τοῦ Δουνάβεως πρὸς τὴν Ἀνατολικήν Μεσόχειρον ἥρξατο λειτουργούσαν ἀπὸ τινος. Δι' αὐτῆς καθισταται δυνατή ἡ κατ' εὐθείαν ἀποστολή ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοὺς σταθμοὺς Ρέγκενομπουργκ, Πλασόσου, Λίντζ, Βιέννης, Μπρατισλάβα, Γνάιρ, Κομάρνο, Βουδαπέστης καὶ Σέγκεντ εἰς Κωνιτόπολιν, Πειραιά, Βόλον, Πάτρας, Μερόνιαν, Τρίπολιν (Συρίας), Βηρυττόν, Χάιφαν, Γιάφαν, Πόρτ Σαΐδ, Ἀλεξάνδρειαν καὶ τάναπαλιν. Η μέχρι Γαλαζίου μεταφορά τῶν ἐμπορευμάτων ἐκτελεῖται διὰ τῶν σκαφῶν τῶν ἐταριδῶν Ποταμοπλοίας εἰς τὸν Δουναβίν, ἡ δὲ ἀπὸ Γαλαζίου διὰ θαλάσσης μεταφορά ἀναλαμβάνεται ὑπὸ τῶν σκαφῶν τῆς Κρατικῆς Ρουμανικῆς ἀπομοπίας. Διὰ τοὺς λιμένας Πατρών καὶ Μερούνης πραγματοποιούνται ἀποστολαὶ μόνον διὰ τὸ ὑπὸ μεταφοράν ἐμπόρευμα εἶχεν ἔνα ώριμόν διόριον βάρους.

Περὶ τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς μεταφορᾶς ἐνὸς ἐμπορεύματος διὰ τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς δύναται νὰ λάβῃ κανεὶς μίαν ἰδέαν ἐκ τοῦ ἐπομένου παραδειγματος. Ημπορεύματα φορτωθέντα τὴν Ιην Μαΐου εἰς Ρέγκενομπουργκ ἔφθασαν εἰς τὸ Γαλάτοι τὴν 19η Μαΐου. Εκεῖθεν φορτωθέντα δηλὶ μέσασ ἐπὶ ἀπομοπλοίου ἡδύναντο νὰ κομισθῶν εἰς Κωνιτόπολιν τὴν 22ην Μαΐου, εἰς Πειραιή τὴν 24ην, εἰς Τρίπολιν τὴν 29ην, εἰς Χάιφαν καὶ Γιάφαν τὴν 24ην Μαΐου, εἰς Πόρτ Σαΐδ τὴν 4ην Ιουνίου καὶ εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν τὴν 7ην Ιουνίου. Η Κρατικὴ Ρουμανικὴ ἀπομοπλοία ἔχυπηρτεῖ δύο γραμμάς ἐκ Γαλαζίου, μίαν πρὸς τὴν Ἐλλάδα—Αἴγυπτον καὶ ἑτέραν πρὸς τὴν Συρίαν—Παλαιστίνην διὰ φορτηγῶν — λαγνερας, ηδη δὲ καθιέρωσε καὶ τρίτην ἐκτεινομένην μέχρι τῆς Βαρκελώνης.

Σοβιετική Ρωσία

Νεαί τακτικαὶ γραμμαὶ

Αἱ τελευταῖς ἀθρόαι ἀπομοπλοίων ὑπὸ τῶν Σοβιετῶν βελτίωσαν κατὰ πάντα τὴν θεοῖς τῆς Σοβιετικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ δὲ διοίκησις τοῦ «Σόβιτοργκφλοτ» μελετᾷ νὰ ἐγκανισθῇ πολὺ συντόμως μίαν νέαν γραμμὴν μεταξὺ Λένινγραδ καὶ Λονδίνου, ἔχυπηρτεουμένην δι' ἔξι σκαφῶν καὶ ἑτέρων ἐντός τοῦ θέρους μεταξὺ Λένινγραδ καὶ Νέας Υόρκης διὰ πέντε σκαφῶν. Ίδρυθησαν ἐξ ἄλλου καὶ τινες μικρότεραι γραμμαὶ, πρωρισμέναι νὰ ἔχυπηρτησουν τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τοῦ Λένινγραδ μὲ τὴν Σουηδίαν, τὴν Ολλανδίαν καὶ τοὺς Βελγικούς λιμένας.

"Οσον ἀφορά τὰς μεταφορὰς τῆς Γερμανίας συγκοινωνίας, φαίνεται ὅτι αποται θά ἔχυπηρτεουμένην δέσποτο διὰ Σοβιετικῶν σκαφῶν. Κατὰ τὰ προηγούμενα ἑτη τῆς ναυτιλίας Σοβιετική Ἐπιτροπεία ἥρχετο εἰς συμφωνίας μὲ τὰς Γερμανικάς ναυτικάς ἑταίριας διὰ τὴν έχυπηρτεουμένην τῶν μεταφορῶν Λένινγραδ—Στέττιν, ἔφέτος δημος τὴν έθεσεν ἐν υπηρεσίᾳ Ρωσοικά σκάφη καὶ ἀπέφυγε μέχρι τῆς στιγμῆς ν' ἀνανεώσῃ τὰς περιουσιάς συμφωνίας.

BUNKERS AT HAMBURG

B^d BLUMENFELD K. a. A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADDRESS: FELDKOHLE-HAMBURG

'Ο Βορειότερος λιμήν τοῦ Κόσμου

'Οργανοῖται κατ' αὐτάς μία ἐπιστημονικὴ Σοβιετικὴ ἀποστολὴ διὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ Σιβηρικοῦ ποταμοῦ Λένα, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ μελετήσῃ τὴν ἐκεῖ περιοχὴν καὶ νὰ ἐπλέξῃ τὴν καταλληλοτέραν θέσιν διὰ τὴν κατασκευὴν νέου Ρωσικοῦ λιμένος, ὅποιος καὶ θὰ είνει ὁ βορειότερος τῶν λιμένων τοῦ Κόσμου, μὲ προορισμὸν νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν κανονικὴν ναυσιπλοΐαν εἰς τὸν Ἀρκτικὸν ωκεανόν, μετὰ τὸν τελευταῖον ἑπτυχῆ διάπλουν τοῦ παγοθραύστου «Sibirakoff».

Ἡ περιοχὴ τῶν ἐκβολῶν τοῦ Λένα θὰ ἔξερενητῇ ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἐκ μέρους εἰδίσιν ἐπιστημόνιον, μελῶν τῆς ἀποστολῆς καὶ ἐμπειροτερῶν λιμενολόγων, ἐκφράζονται δὲ ἐπίδειξ συντόμου πραγματοποιησεως τοῦ Σοβιετικοῦ σχεδίου, εἰνοσυμένου ἀπὸ τὴν ὑπαρξίαν εἰς τὰς ἐκεῖ περιφερείας κοιτασμάτων γαλάνθρακος. Ὁ νέος λιμῆν θὰ διανοῆται εὑρεῖς ὅριζοντας διὰ τὴν γεωργικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξην τῆς ἐπαρχίας Γιακούντσος, προβλέπεται δὲ ὅτι κατὰ τὸ 1935-36 θὰ ἔχῃ πληθυσμὸν 6-8 χιλιάδων κατοίκων.

Οἱ πλόες εἰς Χερσῶνα καὶ Νικολάεφ

Εἰς ἐπίσημον ἀνακοίνωσιν τῆς ἡ ἐν 'Οδησσῷ ἔδρευσαν διεύθυνσις τοῦ «Σόβτοργκχφλοτ», ἀναφέρει, ὅτι τὰ κατευθυνόμενα εἰς Χερσῶνα καὶ Νικολάεφ πλοῖα θὰ λαμβάνουν τὸν πλοιόγον ἀπὸ τὴν ράδαν τῆς 'Οδησσοῦ. Ἡ πληροφορία αὐτὴ δίδεται, πλᾶ ν' ἀποφεύγονται αἱ διαρκεῖς διὰ τοῦ ἀσυρμάτου σχετικαὶ ἐρωτήσεις τῶν ἔξιντων πλοιάρχων.

Νέον μότορσιπ

Πρὸς ἰδιομάδος τὰ ἐν Κοπεγχάγῃ Δανικὰ ναυπηγεῖα «Burmeister & Wain» παρέδωσαν τὸ κατασκευασθὲν παρ' αὐτῶν διὰ λαμέν τῶν Σοβιετικῶν μότορού τοῦ «Lena». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι μικτόν, δι' ἐπιβάτας καὶ φορτίον, προοριζέται διὰ πλόες ἀνά τὰς Ἀρκτικὰς θαλάσσας μεταξὺ Βλαδιστόρκ, Λένα καὶ Κολόρα καὶ εἶναι εἰδικῶς κατασκευασμένον νὰ ταξιδεύῃ διὰ μέσου τῶν πάγων.

Ἐγειρεῖται διαστάσεις μήκους 306 ποδῶν, πλάτους 55, διαγωνίου 8άθους κυτῶν 25 π. καὶ χωρητικότητας 4500 τόνων φορτίου. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος εὐρίσκονται: εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, διπερ διαθέτει: καὶ θέσεις διὰ τὴν μεταφορὰν 26 ἐπιβατῶν. Εἰς τὸ πρές τὴν πρύμναν ὑπόστρωμα ὑπάρχει μία μεγάλη αιθουσα, κοινὴ διὰ 50 ἐπιβάτας καὶ ἐπαρκῶς προστατευμένη ἀπὸ τὸ φύγος.

Τὸ «Lena» θὰ ταξιδεύῃ εἰς τὰς Ἀρκτικὰς ζώνην κατὰ τοὺς θερινοὺς μήνας, κατὰ δὲ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἔτους θὰ ἔχουνητῇ διαφέρουσα ἀνά τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν μεταφοράς.

Σουηδία

Τὸ σχέδιον τῶν διαλύσεων

Ἡ ἀρμοδία Σουηδικὴ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ὁποίαν εἶχε παραπεμφῆ πρὸς μελέτην τὸ Νομοσχέδιον δι' οὐδὲ ἔχοργειτο πλωτωσὶς 2.800.000 κορωνῶν πρὸς ὑποστήριξην τῆς διαλύσεως ὠρισμένου ἀριθμοῦ παλαιῶν Σουηδικῶν πλοίων, ἔγνωμάτευσεν ὑπὲρ τῆς ἀπορρίφεως τοῦ Νομοσχέδιου, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, διτὶ μία μεμονωμένη προσπάθεια δὲν δύναται νὰ φέρῃ κανένα πρακτικὸν ἀποτέλεσμα, διτὶ δὲ μόνον ἡ διεθνῆς συνεργασία ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῶν διαλύσεων θὰ ἥτο δυνατόν νὰ ἐπιδράσῃ ἐπωφελῶς ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Περαιτέρω ἐφιστάται ἡ προσοχὴ τῆς Σουηδικῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῶν ἔργων τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς συνδιασκέψεως τοῦ Λονδίνου, ἡ οποία μεταξὺ τῶν ἄλλων θεμάτων τῆς θὰ ἀσχοληθῇ καὶ μὲ τὸ πρόβλημα τῶν διαλύσεων.

Τουρκία

Ἡ μονοπώλησις τῆς Ἀκτοπλοϊας

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν μονοπώλησιν τῆς ἀκτοπλοϊας εἰς τὰ Τουρκικὰ ὅρια πάρα πέρι μιᾶς προνομιούχου Κρατικῆς ἑταῖριας, ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι τὴν 29ην Μαΐου ἡ Ἀγκυρανή ἐθνοσυνέλευσις ἐνέκρινε τὸ σχετικὸν Νομοσχέδιον, οδινος καὶ ἡρχισεν ἀμέσως ἡ Ισχὺς. Τὸ μονοπώλιον περιορίζεται μόνον εἰς τὴν διενέργειαν τακτικῶν γράμμων μεταξὺ τῶν Τουρκικῶν λιμένων. Τὰ μικρά σκάφη δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ Μονοπώλιον, τὰ δὲ Τουρκικά φορτηγά δύνανται νὰ ἔκτελούν ἐλευθέρας μεταφοράς φορτίων ἐντὸς τῶν θετικῶν όριάτων, ἀρκεῖ νὰ μη ἔχουπηρετοῦν τακτικά γράμματα.

Μία σφοδρὰ σύγκρουσις

Κατά πληροφορίας ἐξ 'Αμβούργου, τὴν αὐγὴν τῆς Ιης Ιουνίου συνεκρούσθησαν ἐντός τοῦ ποταμοῦ Elba τὰ Ἀγγλικά ἐπιβατικά λάινερς «Guilford Castle» 8001 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, τῆς «Union Castle Line» καὶ τὸ μότορσιπ «Stentor» 6626 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἀνήκον εἰς τὴν «Blue Funnel Line». Τὸ πρώτων ἀπέπλεεν ἐξ 'Αμβούργου διὰ Λονδίνον, τὸ δὲ δεύτερον κατημένετο εἰς τὸ 'Αμβούργον.

Ἡ σύγκρουσις, ὡφειλομένη εἰς τὴν πυκνήν ὁμίχλην, ἦτο σφοδρά, τὸ δὲ «Guilford Castle» ύποστάν σοβαρὸν ρῆγμα εἰς τὰ ὑφαλα, ἔξωκειλεν εἰς τὴν πλησίον ἀκτήν, ἐνώ χρόνῳ τὰ κύτη του ὑπὸ ἀριθ. 1 καὶ 2 καὶ τὸ μηχανοστάσιόν του κατεκλύζοντο ἀπὸ τὰ όρια. Κατά τὴν σύγκρουσιν ἐφονεύθησαν τρεῖς ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ «Guilford Castle», ἢτο δύο ναυτόπαιδες καὶ ὁ μάγειρας. Τὸ πλοίον, ἀμά τη προσαράξει του, ἐγκατελείφθη, οἱ δὲ ἐπιβάται παρελήφθησαν ἀπὸ τὸ ἄτη «Stentor», διπερ ἐπίσης ὑπέστη μεγάλας ζημίας εἰς τὴν πρώραν. Ἡ ἀσφάλεια οκάφους καὶ μηχανῶν τοῦ «Guilford Castle» εἶναι 75.000 λίραι.

Δύο ἡμέρας μετά τὴν σύγκρουσιν τὸ προσηργμένον σκάφος ἐκόπη εἰς δύο καὶ ἐβυθίσθη, ἀπολεσθέντος οὕτω καὶ τοῦ μεγαλύτερου τμήματος τοῦ φορτίου του.

W^M. H. MÜLLER & C^O. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,,



ECONOMICAL

Red Hand

EFFICIENT

ANTIFOULING

FOR SHIPS' BOTTOMS

REGULARLY SPECIFIED BY LEADING GREEK SHIP OWNERS



COMPOSITION

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 ΆΛΛΑΧΟΥ

Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΡΙΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Σ. ΤΣΑΚΑΚΗ

Μέχρι ποδό διάλυσης την ή συντήρησης των ίχθυών επί των άλιευτικῶν πλοίων έγίνετο εἰς όλην τὴν γῆν σχεδόν δύοιμοιδρόφως διὰ τοῦ πάγου. Τὰ διενεργοῦντα άλιείαν πλοῖα, εἴτε ιστιοφόρα, εἴτε άτμηπλοια, εἴτε πετρελαιοκίνητα, είχον τὴν βάσιν των εἰς ἓνα άλιευτικὸν λιμένα εἰς τὸν διόποιον ἔργοστάσια παραγωγῆς πάγου. Ἐκ τοῦ λιμένος τούτου ἐπρομηθεύοντο τὴν ἀναγκαιούσαν ποσότητα πάγου διὰ τὸ άλιευτικόν των ταξίδιον διαφορετικέας 2 ἔως 12 ημερῶν. Οἱ άλιευόμενοι ίχθυές ἐτίθεντο ἐν τῷ πάγῳ, συνήθως θρυμματισμένων, καὶ διετηροῦντο μέχρι τῆς ἐπανόδου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα ἔξομήσεως. Ὁ τρόπος οὗτος τῆς διατηρήσεως νωπῶν τῶν ίχθυών δὲν ἦτο ἀποτελεσματικός, διότι μέρος αὐτῶν ὑφίστατο ταχέως ἀλλοιώσιν καὶ διατηρημένου.

Τὸ Biological Board of Canada ἐπεδίωξε νὰ καθορίσῃ τὴν ἔκτασιν τῆς ἀλλοιώσεως τῶν ἐν τῷ πάγῳ διατηρουμένων ίχθυών καὶ πρὸς τοῦτο προέβη διὰ τοῦ Atlantic Biological Station εἰς μακρὰς ἐπιστημονικὰς ἔρευνας τῶν διόποιων τὰ ἀποτελέσματα ἐδικαίωσαν πλήρως τὴν γνώμην ταύτην, ὑποτηριζομένην καὶ ὑπὸ ἄλλων σοβαρῶν ἐπιστημονικῶν δργανισμῶν.

Ἐξητάσθησαν παρ' αὐτοῦ μικροβιολογικῶς ίχθυές προσφάτως ἀλιευθέντες καὶ εὐδέλησαν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἐνὸς μόνον τετραγωνικοῦ δακτύλου τοῦ δέρματός των 2.500 βακτηριδία. Μετὰ 24 ὥρας ἐπὶ τῶν αὐτῶν ίχθυών, μὴ διατηρηθέντων ἐν τῷ πάγῳ οὕτε δι' ἄλλης τινὸς ψυχεως, ἐνέρθησαν ἐπὶ τοῖς ἐκτάσεως τοῦ δέρματός των 12 ἑκατομμύρια βακτηριδίων. Τόσον καπαλητικὴ εἶνε ἡ ἀνάπτυξις αὐτῶν, διατηρηθεὶς δὲν μέτρον λαμβάνεται διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ίχθυών.

Ἡ ἔρευνα ἐπεξετάθη ἐπὶ ίχθυών διατηρηθέντων ἐν τῷ πάγῳ ἐπὶ 24ώρων καὶ διεπίστωσε τὴν ὑπαρξίαν ἐπὶ τῆς αὐτῆς μικρᾶς ἐπιφανείας τοῦ ἐνὸς τετραγωνικοῦ δακτύλου 68 χιλιάδων βακτηριδίων. Δηλαδὴ ἀπεδείχθη διὰ μίαν ἐτι φρογάν διὰ τοῦ πάγου δὲν φονεύονται τὰ βακτηριδία, ἀλλὰ μόνον ἐπιβραδύνεται ὁ πολλαπλασιασμός των. Μετὰ μακρὰν συνέχεισιν τῶν ἐπιστημονικῶν τούτων ἔρευνῶν ἔξηροιβώθη διὰ μεγίστην ἐπίδρασιν ἀσκεῖ ἡ θερμοκρασία εἰς ἥν οἱ ίχθυές ἐναποτίθενται μετὰ τὴν ἀλιεύσιν μέχρι τῆς μεταφορᾶς των εἰς τὸν λιμένα, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ καθαριότης τοῦ μέρους εἰς διατηροῦνται κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν διάρκειαν. Διότι εὐδέλη διὰ εἰς τὴν θερμοκρασίαν τοῦ μηδενὸς ἀπητήθησαν 6 ημέραι διὰ ν' ἀναπτυχθῆ ἵσος ἀριθμὸς βακτηριδίων μὲν ἐκεῖνον διστις προέκυψε εἰς μίαν μόνον ημέραν, διατηρηθεὶς δὲν μέτρον ἔχεινον προέκυψε εἰς θερμοκρασίαν +20οC.

Οἱ συμπέρασμα τῶν ἐπιστημονικῶν τὸ Biological Board of Canada ὑποδεικνύει δύος οἱ ίχθυές ενθὺς ἀματῆ ἀλιεύσει τῶν πλύνωνται διὰ θαλασσίου ὑδατος — τὸ διόποιον λόγῳ τοῦ ἀλατος καὶ τῶν λοιπῶν συστατικῶν του ἀποτελεῖ ἐξαίρετον ἀπολυμαντικὸν στοιχεῖον — καὶ τίθενται εἰς κύτος καθαρόν, διότι μερ' ἔκαστον ἀλιευτικὸν ταξίδιον ν' ἀπολυμένηται, εἰ δυνατόν, διὰ φρουρόλης.

Ἐν Ἀγγλίᾳ δίδεται ἔξαιρετικὴ προσοχὴ διὰ τὴν τήρησιν τῆς καθαριότητος εἰς τὰ κύτη τῶν ἀλιευτικῶν. Διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν ταύτην κατὰ τὸ δυνατὸν ἀνωτέραν καλύπτουν τὰ ἐσωτερικὰ τοιχώματα τῶν κυτῶν διὰ ξύλινων ἐπενδύσεων χρωματισμένων. Ἐπειδὴ ὅμως ἡ ὑγρασία καταστρέφει τὴν ἐπάλευψιν τοῦ χρώματος χρησιμοτοιοῦν γαλβανισμένην λαμαρίναν. Ἐσχάτως δὲ ἔχονται πετάλλουν «Monel» ἐνὸς μίγματος οὐτίνος τὰ κύρια στοιχεῖα εἶνε 67 οο πικέλ καὶ 28 οο χαλκός, πετάλλουν ὑποκειμένου εἰς τελέαν καθαριότητα λόγῳ τῆς λείας ἐπιφανείας του καὶ ἀνθισταμένου ἀποτελεσματικῶς κατὰ τῶν δειδώσεων ἐκ τοῦ ἀλατος καὶ τῆς ὑγρασίας. Τὰ ἐκ τῆς ἐπενδύσεως ταύτης ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν ἀπολύτως ἴκανοποιη-

τικὰ καὶ ἐδικαιολόγησαν τὴν πρόσθετον δαπάνην της, ἡ ὅποια καλύπτεται συντόμως ἐκ τῆς οἰκονομίας τῆς φύρας τῶν ίχθυών ἢ τῆς μειώσεως δαπανῶν συντηρήσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν κυτῶν τῶν ἀλιευτικῶν.

Ἐτελέσθησαν Κράτη, ἀλλὰ κυρίως ἐν Ἀγγλίᾳ, Ἡνωμέναις Πολιτείαις καὶ Καναδᾶ, μετὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀνεπαρκοῦς ἀποτελεσματικότητος τοῦ πάγου οἱ τεχνικοὶ καὶ ἐπιστημονικοὶ κύριοι ἐστιάσθησαν πρὸς τὴν ἐξεύρεσιν κολλιτέρων μεθόδων συντηρήσεως τῶν ίχθυών. Ἀπό τινων ἐτῶν ἐφευρέθησαν πολυάριθμοι μέθοδοι, τινὰς τῶν διόποιων περιεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Ἡ μᾶλλον ἀποτελεσματικὴ ἐκ τούτων, ἡ δοπία παρεμποδίζει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν βακτηριδίων ἐπὶ τοῦ σώματος τῶν ίχθυών καὶ δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν εἰνε ἡ ταχεία ψυχεῖς (congélation rapide) δι' ἀλμῆς καμηλῆς θερμοκρασίας, ἡτις ἔχει τεῦχον ἐφαρμογὴν ὑπὸ ποικίλας μορφᾶς διὰ διαφόρων συστημάτων. Ἡ βάσις τούτων εἶνε σχέδιον ἢ ίδια. Χρησιμοποιεῖται ἀλμῆ, ἡτις ἐπικαθημένη ἐπὶ τῶν ίχθυών σχηματίζει ἐν λεπτὸν περίβλημα, «φλοιόν», δι' οὗ παρακαλεύεται ἀφ' ἐνὸς ἢ ἀνάπτυξις τῶν βακτηριδίων (λόγῳ τῆς καμηλῆς θερμοκρασίας καὶ τῶν ἀπολυμαντικῶν στοιχείων τῆς ἀλμῆς), ἀφ' ἐτέρου ἡ ἐπαφὴ τῶν ίχθυών μετὰ τοῦ ἀποτελεσματικοῦ ἀέρος καὶ ἐκ τοίτου ἡ «ἀφυδάτωσις» (déshydratation) — διὸ θὰ ἴδωμεν κατωτέρω — τῶν ίχθυών.

Ἡ πρώτη ἐφαρμογὴ τῆς ταχείας ψυχεῶς ἐγένετο διὰ καταδύσεως τῶν ίχθυών ἐπὶ χρονικὸν διάστημα, ποικίλον ἀναλόγως τοῦ μεγέθους αὐτῶν, ἐντὸς κατεψυγμένης ἀλμῆς (μέθοδος Ottesen, Nicolaï Dahl κλλ.). Ἡ τελειοποίησις τῆς μεθόδου ταύτης (σύστημα Dahl—Kjorstad, Zarotschenzeff, S.A.C.I.P. κ. δ.) χρησιμοποιεῖ τὴν ἀλμῆν κονιοποιημένην ἐν εἶδει νέφους, ἡτις κυκλοφορεῖ ὑπὸ πίεσιν (ρεομπάρεται) δι' ἀντλίας ἐντὸς εἰδικοῦ θαλάμου, ἔνθα ἐπιτελεῖται ἡ ψυχεῖς καὶ ἐπικάθηται ἐπὶ τῶν ίχθυών. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ταύτας ἡ ἀλμή σχηματίζει λεπτὸν στρῶμα, τὸν «φλοιόν», διότι κρυσταλλώνται διατηρηθεῖσις τῶν ίχθυών.

Διὰ νὰ διατηρηθῇ τὸ «κρυστάλλινον» περίβλημα τῶν ίχθυών μέχρι τῆς διοχετεύσεως των εἰς τὴν κατανάλωσιν πρέπει νὰ διατηρηθοῦν οὗτοι εἰς ψυχρὰς αἰθούσας. Ἐνεκα τούτου ἐδημιουργήθη ἡ ἀλυσσος τῶν ψυχρῶν θαλάμων ἀπὸ τοῦ ἀλιευτικοῦ, ἐντὸς τοῦ διόποιον ἐπιτελεῖται, ἡ ψυχεῖς, μέχρι τῶν πρατηρίων τῆς βυθισθῆ εἰς γλυκὺν ὑδωρ μετρίας θερμοκρασίας +6οC.

Διὰ νὰ διατηρηθῇ τὸ «κρυστάλλινον» περίβλημα τῶν ίχθυών

μέχρι τῆς διοχετεύσεως των εἰς τὴν κατανάλωσιν πρέπει νὰ διατηρηθοῦν οὗτοι εἰς ψυχρὰς αἰθούσας. Ἐνεκα τούτου ἐδημιουργήθη ἡ ἀλυσσος τῶν ψυχρῶν θαλάμων ἀπὸ τοῦ ἀλιευτικοῦ, ἐντὸς τοῦ διόποιον ἐπιτελεῖται, ἡ ψυχεῖς, μέχρι τῶν πρατηρίων τῆς βυθισθῆ εἰς γλυκὺν ὑδωρ μετρίας θερμοκρασίας +10οC.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ταχείας ψυχεῶς δι' ἀλμῆς ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν ἐπέφερε οἰζικὴν μεταβολὴν εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς ἀλιεύσις, διότι δὲν περιορίζει, ὃς συνέβαινεν κατὰ τὴν συντήρησιν τῶν ίχθυών διὰ τάπαγον, τὴν δρᾶστιν τῶν ἀλιευτικῶν ἐπὶ 10 ἔως 12 τὸ πολὺ ημέρας μακρὰν τῶν ίχθυών, ἀλλὰ ἐπιτρέπει εἰς αὐτὰς νὰ παραμένουν συνεχῶς ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ ὑπὸ οἰανδήποτε καιρικὴν κατάστασιν ἐπὶ 3 ἔως 6 μῆνας μακρὰν τῶν ίχθυών ἐξομήσεως καὶ νὰ παρατείνουν τὴν ἀλιευτικήν τῶν δρᾶστων εἰς νέας περιοχὰς πλούσιας παραγωγῆς, ἀποσπελάστους μέχρι πορὸ τινων ἐτῶν.

Ἡ μεταβολὴν εἰς τὴν βιομηχανίαν διέσπειρε τὴν ποιητικὴν ψυχαρίαν τῶν ίχθυών, ἀπαιτεῖται νὰ διαθέτουν ἐπαρκὴ χώρου διάρκειας αἰθούσας, ἐντὸς τῶν διόποιων διατηρηθοῦνται οἱ ίχθυές καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἀλιευτικοῦ ταξίδιον.

Ἐν Ἀγγλίᾳ (Aberdeen) ὁ Dr Adrian Lumley τῆς Torry Research Station ἐμελέτησεν ἐπὶ μακρὸν τὴν οἰκονομικὴν ἀποφιν τῆς μεταβολῆς ταύτης καὶ ἔσχεν ἀπολύτως ἴκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

Ἡ ἐγκατάστασις ψυχτικῶν συσκευῶν δὲν περιωρίσθη μόνον εἰς ἐκεῖνα τὰ ἀλιευτικὰ ἀτίνα παρατείνουν τὴν διαμονήν των ἐπὶ

μήνας μακράν τῶν βάσεών των, δηλαδὴ εἰς τὰ ἀλιευτικὰ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης; (de la grande pêche), ἀλλ᾽ ἐπέξειάθη καὶ εἰς τὰ μέσα πλοῖα, χωρητικότητος 100—200 τόννων, τὰ δύοια παραμένουν ἐπὶ 15—25 ἡμέρας ἐν ἀλιευτικῷ ταξίδιῳ. Ἐσχάτως δὲ ἥρχισεν ἡ χρησιμοπόνησις διαφόρων μικροτέρων καὶ ἀπλουστέρων συσκευῶν ψύξεως εἰς τὰ μικρὰ ἀλιευτικὰ τῆς παρακτίου ἀλιείας, τὰ δύοια παραμένουν μακράν τῆς βάσεώς των ἐπὶ 3—7 μόνον ἡμέρας.

Ἡ ταχεῖα ψύξις δι’ ἄλμης πραγματοποιεῖται ὑπὸ δύο μορφῶν α) ὡς κατάψυξις (congelation) εἰς θερμοκρασίαν —20°C (ὑπὸ τὸ μηδέν), ὅταν πρόκειται νὰ διατηρηθοῦν οἱ ἰχθύες ἐπὶ μακρὸν χρόνον (3—4 μῆνας) καὶ β) ὡς ἔλαιφρὰ ψύξις (réfrigeration) εἰς θερμοκρασίαν —10°C ἔως —30°C, ὅταν πρόκειται οὐτοὶ νὰ διατηρηθοῦν ἀπὸ 5 ἡμερῶν μέχρι 3 τὸ πολὺ ἔβδομάδων. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ἡ θερμοκρασία τῆς ἀποθηκεύσεως τῶν κατεψυγμένων (congélés) ἰχθύων πρέπει νὰ κυμανεῖται περὶ τοὺς —18°C ἔως —21°C (ὑπὸ τὸ μηδέν), ἐν ᾧ εἰς τὴν δευτέραν ἀρκεῖ θερμοκρασία μέχρι —5°C (ὑπὸ τὸ μηδέν).

Ἀποδήκευσις τῶν ἰχθύων

“Οταν τὰ πλοῖα κομίσουν εἰς τὸν ἀλιευτικὸν λιμένα τὸ κατεψυγμένον φροτίον τῶν πρέπει νὰ ἀρχίσῃ τὸ δεύτερον στάδιον τῆς συντηρήσεως τῶν ἰχθύων. Ἐάν μὲν ὁ τόπος τῆς καταναλώσεως τῶν εἴνει παραλλήλος πόλις θὰ μεταφερθῇ μέχρι μὲν τοῦ φροτίου κατ’ εὐθεῖαν εἰς τὴν ἰχθυαγορὰν καὶ ἐκεῖ ἵθεν εἰς τὰ πρατήρια τῆς λιανικῆς πωλήσεως, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς τὰς ἀποθήκας frigorifiques ἐνθα δὲ ἐναποτελῇ καὶ θὰ ἀποστέλλεται τηματικῶς πωλούμενον εἰς τὴν κατανάλωσιν. Αἱ ἀποθήκαι κατέσκονται συνήθως ἐπὶ τῆς παραλίας καὶ ἡ μεταφόρτωσις ἀπὸ τῶν πλοίων μέχρις αὐτῶν γίνεται ταχέως διὰ νῆσον μή ἐπέρχεται ἀπόλεια ψύχους, ἡτοι γίνεται πρόξενος ζημίας εἰς τὸν ἰχθῦν. Εἰς πολλοὺς λιμένας αἱ νεώτεραι ἀποθήκαι ἔχουν σιδηροδρομικὸν διάδρομον ἀπ’ αὐτῶν μέχρι τοῦ σημείου τῆς ἐκφροτίωσεως τῶν πλοίων, ἐπὶ τοῦ δύοιον κινεῖται ἀτέρμιον κλίμαξ (περιστρεφομένη ἐν εἴδει ταινίας) ἡτοι μεταφέρει ταχέως τὰ κιβώτια τῶν ἰχθύων ἀπὸ τῆς ἀποθήρας μέχρι τοῦ προσθαλάμου τῶν ψυχρῶν αὐθουσῶν ἀνευ τῆς μεσολαβήσεως πολλῶν ἐργατικῶν χειρῶν.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς βιομηχανίας τοῦ ψύχους ἐν τῇ ἀλιείᾳ ἔχει μεταβάλει φιλικῶς τὰς μέχρι τοῦδε συνθήκας τοῦ ἰχθυεμπορίου, διότι δὲ αὐτῆς κεφίσταται ἐφικτὸν ὑπὸθηκεύωνται οἱ ἰχθύες εἰς τὰ μεγάλα κέντρα καταναλώσεως καὶ νὰ παρέχωνται εἰς αὐτὴν τηματικῶς καὶ ἀναλόγως τῆς ἀπορροφητικῆς τῆς ἱκανότητος. Ἐπὶ πλέον ἡ μεταφορὰ τῶν ἰχθύων γίνεται μὲν ὅλην τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν οἰκονομίαν, ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπάρχουν τὰ κατάλληλα ψυκτικά μέσα τῆς μεταφορᾶς καὶ τῆς ἀποθηκεύσεως. Συνεπείᾳ δὲ τούτου αἱ τιμαὶ τῶν ἰχθύων σταθεροποιοῦνται καὶ ἀπαλλάσσονται τῶν ἀποτόμων διακυμάνσεων, ὡς συνέβαινε κατὰ τὸ παρελθόν, διότι εἰς περιπτώσεις μεγάλων ὄλιεν μάτων προσερέφοντο οἱ ἰχθύες εἰς εὐτελεῖς τιμάς καὶ εἰς περιπτώσεις μικρᾶς συγκομιδῆς συνεπείᾳ τροκυμιῶν ἢ ἀλλων πτίων ἡ παροχὴ ἡτοι ἀνεπαρκῆς καὶ αἱ τιμαὶ ἀνήρχοντο ἀποτόμως. Σήμερον εἰς ἐποχὰς πλουσίας συγκομιδῆς τὸ πλεονάζον ποσοστὸν τῶν ἰχθύων ἐναποτίθεται εἰς τὰς ἀποθήκας frigorifiques καὶ παρέχεται εἰς τὴν κατανάλωσιν τηματικῶς εἰς σταθεράς τιμάς. Ἡ κανονικὴ αὐτῆς οὐθίμισις τῆς προσφορᾶς ἔχει δημιουργήσει ἔξαιρετην ἀσφάλειαν εἰς τὸ ἰχθυεμπόριον, ἐπὶ πλέον δὲ ἔχει ἀνακονφίσει τὸν ἀλιευτικὸν πληθυσμὸν διότι παρέσχεν εἰς αὐτοὺς τὴν δυνατότητα νὰ πωλοῦν τὸ προϊόν τῆς κοπιώδους ἐργασίας τῶν εἰς σταθεράς τιμάς, ἀπορροφώμενον πάντοτε.

Ἀφυδάτωσις (déshydration) τῶν ἰχθύων

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατεβλήθη ἴδιαιτέρα προσπάθεια εἰς τὴν δύοιαν συνειργάσθησαν εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἀλλ᾽ ἴδιαιτέρως ἐν Ἀγγλίᾳ Ἡνωμέναις Πολιτείαις καὶ Καναδᾷ, διατεκμιένοι μηχανικοῖς, χημικοῖς, βιολόγοις καὶ ἐπιστημονικά ἐργαστήρια ἐπιχορηγούμενα ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων, τῶν Πανεπιστημίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων, ἵνα ἔξενθεσιν τὰ τελείτερα, πρακτικάτερα καὶ εὐθυγνότερα μέσα συντηρήσεως τοῦ «φροτίου» τῆς παγιμένης ἄλμης εἴτε ἐντὸς τῶν ἀλιευτικῶν, εἴτε κατὰ τὴν μεταφορὰν διὰ ξηρᾶς — σιδηροδρόμων καὶ αὐτοκινήτων — εἴτε καὶ κατὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἰχθύων εἰς τὰς ψυκτικὰς ἀποθήκας. Διότι ἐν ἐκ τῶν δυσχερεστέρων προβλημάτων ἀτυχαντιμε-

τωπῖζει σήμερον ἡ βιομηχανία τῆς ἀλιείας, εἰνε νὴ ἔξατμισις τοῦ ὄντας τῶν ἰχθύων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀποθηκεύσεως τῶν, συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ἔξατμισεως ἐπέρχεται οίκνωσις αὐτῶν (ratatinement) καὶ ἀπώλεια τοῦ βάρους τῶν. Τὸ ἐν Ἀμερικῇ Bureau of Fisheries ὑπελόγισε, κατόπιν γενομένων εἰς τὰ ἐργαστηριά του δοκιμῶν, διτὶ ἡ ἀπώλεια τοῦ ὄντας τῶν ἰχθύων ἔχασται ἐκ τῆς θερμοκρασίας τῶν ψυκτικῶν ἀποθηκῶν, ἐκ τῆς ταχύτητος μεθ' ἡς κυκλοφοροεῖ εἰς αὐτὰς ὁ ἀνήρ, ἐκ τοῦ εῖδους καὶ τοῦ μεγέθους τῶν ἀποθηκευμένων ἰχθύων καὶ ἐκ τῆς ἐφαρμοσθείσης ψυκτικῆς μεθόδου.

Ἐδοκιμάσθησαν πολλαὶ μέθοδοι διποταὶ ἀνακόψουν τὴν ἀπώλειαν τοῦ ὄντας τῶν ἰχθύων, ἐξ ὧν τρεῖς ἐνοίθησαν αἵσια μεγαλυτέρας προσοχῆς καὶ ὑπεβλήθησαν εἰς λεπτομερέστερον ἔλεγχον: ἡ «κρυστάλλωσις» (glaçage) τοῦ «φροτίου» τῆς ἄλμης, περὶ ἡς ἀνεφέρομεν ἀνωτέρῳ, ἡ περιτύλιξις ἐκάστου ἰχθύου διὰ χάρτου «parcheminé» πρὸς ἀκόμη τεθῆ εἰς τὰ κιβώτια τῆς ἀποθηκεύσεως ὅταν ἔχῃ ψυγῆ καλῆς, καὶ τρίτον ἡ ἐπίχρισις ἐκάστου κατεψυγμένου ἰχθύου διὰ φυτικῶν ἐλαίων — ἀποκλεισθέντων τῶν ζωιῶν ἐλαίων ὡς ὑποκειμένων εἰς ἀλλοιώσεις ἐν χαμηλῇ θερμοκρασίᾳ. Ἡ τελευταῖα αὕτη μέθοδος ἐκίνησε τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέροντα ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις καὶ Καναδᾷ καὶ ὑπεβλήθη εἰς κρυσταλλικὴν δοκιμασίαν ὑπὸτούς «Ερευνητικοῦ Σταθμοῦ Ἀλείας τοῦ Prince Rupert», γενομένη πρὸς διλύγων μόλις μηδῶν εἰς ἐργοστάσιον τῆς Canadian Fish and Cold Storage Company. Σκοπὸς τῶν ἐρευνῶν ἦτο νὰ συγκρίνουν τὴν ἀπώλειαν τοῦ βάρους τῶν ἰχθύων λόγῳ «ἀφυδάτωσεως» (dés-hydration) ἀντῶν, ὑποβλήθεντων εἰς δύο διαφόρους συσκευασίας. α) εἰς ἐπάλευφιν διὰ φυτικῶν ἐλαίων καὶ β) εἰς περικαλυψιν διὰ «φροτίου» ἄλμης (glaçage). Μετὰ μακρὰς ἐρεύνας διεπιστώθη ὅτι προκαλεῖται ἀπόλεια βάρους εἰς ἀμιοτέρας τὰς μεθόδους, μικροτέρα μὲν κατὰ τὴν κρυστινήν φυτικῶν ἐλαίων (ἀπὸ 0,8 οἰο ἔως 2,3 οἰο), μεγαλυτέρα δὲ κατὰ τὴν «κρυστάλλωσιν» (glaçage) ἀπὸ 2,4 οἰο ἔως 2,5 οἰο. Ἄλλος οἱ ἰχθύες οἰτινες ὑπεβλήθησαν εἰς τὴν μέθοδον τῆς ἐπαλεύφεως τῶν διὰ φυτικῶν ἐλαίων μετὰ τὴν ἀποθήκευσιν 4—5 ἔβδομάδων παρουσίασαν τοιαύτην ἀποκρυπτικὴν ὅψιν ὡστε νὰ ἐγκαταλειφθῇ δρισιτικῶς πᾶσα σκέψις ἐφαρμογῆς τῆς καὶ νὰ γίνῃ δεκτὴ ἡ «κρυστάλλωσις» (glaçage) ὡς ἡ μόνη μέθοδος συντηρήσεως ἰων ἰχθύων ἐν ταῖς ψυκτικαῖς ἀποθήκαις, διότι πλὴν ἐλαχίστης ἀπώλειας ἐκ τοῦ «φροτίου» τῆς ἄλμης εἰς τὰ πτερογύα τῆς φάρεως τῶν ἰχθύων, τὴν οὐράν καὶ τὴν ἄκραν τοῦ φύγους, οὐδεμίαν ἀλλην παρουσιάζει βλάβην. Ἐπὶ πλέον δὲ ἡ μέθοδος αὕτη ἐνέχει τὸ πλεονέκτημα τῆς οἰκονομικωτέρας ἐφαρμογῆς ἐν συγκρίσει πρὸς οἰανδήποτε ἄλλην.

Αἱ κατὰ ξηράν μεταφοραὶ

Ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν ἐπιτυχῆ ἔξεύρεσιν τῶν μέσων συντηρήσεως τῶν ἰχθύων ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν καὶ ἐντὸς τῶν ψυκτικῶν ἀποθηκῶν ἡ προσοχὴ τῶν εἰδίκων ἐστράφη πρὸς τὴν τελειοποίησιν τῶν διὰ ξηρᾶς μεταφορικῶν μέσων — σιδηροδρόμων καὶ αὐτοκινήτων.

Αἱ μεταφοραὶ διὰ σιδηροδρόμων.—Ἐν ἀρχῇ ἐχοησμοποιήθησαν τὰ ἀπλούστερα μέσα. Ἐκάλυψαν τὰ ἐσωτερικὰ τοιχώματα τῶν σιδηροδρομικῶν διῆματων διὰ καταλλήλου ἀπομονωτικῆς ἐπενδύσεως (φελού κ.λ.π.) ὡστε νὰ κατασιγήσουν αὐτὰ ἀδιαπέραστα ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς ἐξωτερικῆς θερμοκρασίας καὶ ἐπομένως νὰ ἐπιτύχουν τὴν διατήρησιν τοῦ ψύχους ἀμειώτον ἐν αὐτοῖς. Τὰ βαγόνια ταῦτα ὑνομάσθησαν isothermes. Εἰς τὰ ἐσωτερικὰ ἄκρα αὐτῶν ἐποιηθήσαν μικρὰ χωρίσματα—σκάρες μέ πάγον, τὸν διποτὸν καὶ διαφόρους σταθμούς ἀνενέων. Ἐνταῦθα ἔχουμεν τὴν πρώτην, ἀλλ᾽ ἀρκετά μειονεκτικὴν κατασκευὴν βαγόνιων, διότι ὁ πάγος ἐτήκετο ταχέως καὶ ἡ θερμοκρασία ἀνήρχετο. Σὺν τῷ χρόνῳ ἀντικατέστησαν τὸν πάγον διὰ μικρὰς ψυκτικῆς συσκευῆς, τῆς δύοιας ἡ κινητήριος δύναμις παρείχετο εἴτε ἐκ τοῦ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος τῆς ἀμαξοστοιχίας εἴτε ἐκ τοῦ ἀξονος τῶν τροχῶν, ἡ κατὰ ἀλλον τινὰ τρόπον. Τοιαῦτα βαγόνια κατεσκευάσθησαν κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν εἰς πολυαριθμούς τύπους καὶ κυκλοφοροῦν εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης, ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις καὶ ἐν Καναδᾷ. Ἡ περιγραφὴ τῶν διαφόρων τελειοποίησεων αὐτῶν καὶ τῶν κρητημοποιημένων ψυκτικῶν μέσων ἀποβαίνει ἀσκοπός καὶ μακρά, τὴν δύοιαν δὲν ἐπιτρέπει διφλόξενος χω-

ρος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δι' ὃ περιορίζομαι εἰς δλίγας τινάς πληροφορίας. Τελευταίως συνεχότησαν ἀμαξοστοιχίας frigorifiques τῶν ὅποιων τὸ ἐν βαγόνιον φέρει τὴν ψυκτικὴν συσκευήν, εἰς δὲ τὰ λοιπὰ μεταδίδεται ἐξ αὐτῆς τὸ ψῦχος διὰ καταλλήλων σωληνώσεων. Αἱ ἀμαξοστοιχίαι αὗται εἰνε χοήσμοι δ.ἄ. τὰς μεταφορὰς εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, ἀλλ' εἰνε δύσκολοι.

Μία νέα πρόσδοτος ἀρκετὰ ἐπιτυχῆς ἐπετεύχθη ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς ἔταιρείας des Transports frigorifiques, διὰ τῆς προφύξεως τῶν βαγονίων isothermes. Εἰς τοὺς μεγαλυτέρους σιδηροδρομικοὺς σταθμοὺς ἔκαμψαν μονίμους ἐγκαταστάσεις παραγωγῆς ψυχροῦ ἀέρος, εἰς δὲ τοὺς αικροτέρους σταθμοὺς τὴν ἐγκατάστασιν ταύτην ἔχουν τοποθετήσει ἐπὶ εἰδικοῦ βαγονίου μεταφερομένου εἰς οἰονδήποτε σταθμὸν ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε ἀναγκῶν. Τὰ βαγόνια isothermes ἔχουν μικρὰ στόμια εἰς τὰ ὅποια πρόσσωμοι δούλοι σωληνώσεις, δι' ὃν μεταβιβάζεται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν αὐτῶν δι' ἴσχυρᾶς πιέσεως ψυχρὸς ἀήρος πολὺ χαμηλῆς θερμοκρασίας καὶ οὕτω ἐντὸς δλίγης ὡρας ψύχεται δλόκληρον τὸ ἐσωτερικὸν τῶν βαγονίων. Λόγῳ δὲ τῆς τελείας ἐσωτερικῆς ἀπομονωτικῆς ἐπενδύσεως διατηρεῖται εἰς αὗτα ἡ χαμηλὴ θερμοκρασία καθ' ὅλην τὴν διαδρομήν. Η μέθοδος αὕτη ἀπεδείχθη εὑχηροτερος καὶ οἰκονομικὴ, παρουσιάζουσα πολλὰς τεχνικὰς εὐνολίας εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς, δι' ὃ ἐφηριμόσθη καὶ ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων μὲ τὰ ἴδια ἐπιτυχῆ ἀποτελέσματα.

Οἱ ἀμερικανικοὶ σιδηροδρόμοι κατέρθωσαν ἐσχάτως εἰς ἐπιτυχεῖς δοκιμάς νῦν ὑποβιβάσουν τὴν ἐσωτερικὴν θερμοκρασίαν—καίτοι ἡ ἐξωτερικὴ ἥτο + 270 C—τῶν βαγονίων εἰς πολὺ χαμηλὴ ἐπίπεδα διὰ μίγματος πάγου καὶ ἀλατος. Οὕτω μὲ ποσοστὸν 10 ο)ο ἀλατος ἐπὶ τοῦ πάγου ἐπέτυχον θερμοκρασίαν—90 C, μὲ 15 ο)ο ἀλατος—120 C ἔως—150 C καὶ μέ 250ο ἀλατος—180C. Ωσαύτως ἐν Ἀμερικῇ χρησιμοποιοῦν εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς τὸν ξηρὸν ἡ ἀνθρακικὸν πάγον (CO₂) μὲ ἐπιτυχῆ ἀποτελέσματα, τὸν ὅποιον τοποθετοῦν εἰς χώρισμα εἰδικῶς κατασκευασθὲν ἐπὶ τῆς στέγης τῶν βαγονί-

ων—ῶς γνωστὸν τὸ ψῦχος ὡς βιαψύτερον, κατέρχεται δι' ὃ αἱ σωληνώσεις τοποθετοῦνται πάντοτε ἐπὶ τῆς δροφῆς τῶν ψυχρῶν θαλάμων.

Αἱ μεταφοραὶ δι' αὐτοκινήτων.— 'Η χρησιμοποίησις τοῦ ψύχους εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἰχθύων δι' αὐτοκινήτων ἔχει διαδοθῆ ἐνδρύτατα εἰς ὅλας τὰς χώρας, ἀλλὰ περισσότερον εἰς Ἀμερικήν, τὴν πατρίδα τοῦ αὐτοκινήτου. Καὶ ἐν Εὐρώπῃ δὲν ὑστερεῖ, τούναντίον ἐπεκτείνεται καθ' ἐπάστην. Εννοεῖται ὅτι ὁ χῦρος διὰ τὰ ἐμπορεύματα διασκευάζεται καταλλως, ὥστε νὰ καθίσταται ἀπόσβηλης ἀπὸ τὰς μεταβολὰς τῆς θερμοκρασίας. Ή χρησιμοποίησις τῶν αὐτοκινήτων παρουσιάζει ἀπείρους περιπτώσεις μὲ ίκανοποιητικά ἀποτελέσματα καὶ τείνει νὰ ἀντικαταστήσῃ εἰς τὰς μικρὰς μεταφορὰς τὸν σιδηροδρόμον, δην συναγωνίζεται ἀρκετά. Ἐπιτυχῆς μεταφορὰ διὰ μεγάλων αὐτοκινήτων frigorifiques, εἰς τὰ ὅποια ἡ θερμοκρασία κατέρχεται εἰς —140C, διεξάγεται ἀπὸ τὸ Esbjerg τῆς Δανίας καὶ εὐθείαν εἰς Παρισίους μέσω Ἀμβούργου, Ολλανδίας καὶ Βελγίου. Ή διαδρομὴ αὕτη ἐκ 1200 κιλομ. διανύεται κατὰ 4 ὡρας βραδύτερον τοῦ χρόνου διαδρομῆς τῆς ταχείας ἀμαξοστοιχίας Κοπεγχάγης—Παρισίων.

Αἱ μεταφοραὶ δι' αεροπλάνων.— Τελευταίως ἐν Καναδᾷ—εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν—καὶ ἐν Πνωμέναις Πολιτείαις ἐτέθη ἐν χοήσει ὡς μεταφορικὸν μέσον τῶν ἰχθύων καὶ τὸ αεροπλάνον, διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ὅποιων χρησιμοποιοῦν τὸν ἵηρὸν ἡ ἀνθρακικὸν πάγον.

Τό πρόβλημα τῆς συντηρήσεως καὶ μεταφορᾶς τῶν ἰχθύων δύναται νὰ θεωρηθῇ λειλυμένον, ἐπιτυχῶς. Ή μέθοδος καταψύξεως τῶν ἰχθύων κατακτᾷ καθ' ἐκάστην ἔδαφος, τὸ δὲ κοινὸν ἐπιδεικνύει προτίμησιν πολὺς ἀντούς, τόσον ὥστε ἡ βιεμηχανία τῆς ἀλιείας ἐπεκτείνει τὴν χρήσιν τῆς καταψύξεως εἰς τὰ ἀλιευτικά εἰς μεγάλην κλίμακα.

Σ. ΤΣΑΚΑΚΗΣ

Εἰς τὸ προσεχές: Ό Πειραιεὺς καὶ οἱ ἀλιευτικοὶ λιμένες.

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 ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

Παραλαβή νεοαγορασμέντων

Τό αγοραζόντων παρά τούς κ. Λάζαρου Φωτιών (τής Χίου) "Αγγλικόν φορτηγόν «Oakfield» τ. γκρές 3616, φορτίου 6600 τ. και ναυπηγήσεως 1912 12, με σερβές Νο 1 τού 1930, παραληφθέν εἰς τήν Αμερικήν μετωνομάσθη «Mechanik». Τό σκάφος τούτο ήγειρασθή αντί 5500 λιρών, είχε δὲ ἀλληλοδιεξάχως πωληθεύ τόν 1919 αντί 160.000 λιρών, τόν Δεκέμβριον τού 1919 αντί 178.500 λιρών, τόν Ιανουαρίου τού 1920 αντί 191.000 λιρών και τόν Φεβρουαρίου τού 1920 αντί 205.000 λιρών. Εις τήν ηδη τημήν της περή τού κ. Λ. Φωτιών ήγειρες τού παραλαμβάνοντας: θύλικά και μπανκαρές διπλάρχοντας ἐπί τού πλοίου ἀξίας 300 λιρών.

—Εἰς τό Κάρδιφ παρελήφθη τό αγοραζόντων παρά τούς κ. Θ. Επιφανειαδήν "Αγγλικόν φορτηγόν «Corcliff» τ. γκρές 1908, φορτίου 2900 τόννων και ναυπηγήσεως 1912, με σερβές Νο 1 τού 1929. Τό σκάφος τούτο μετωνομάσθη «Kexhead», όφενσεν "Ελληνικήν σημαίαν και φορτώνει ηδη εἰς Πόρτ Τάλμποτ για τανθρακοφορτίον διά Πειραιᾶ.

Τά άπο «Jekri» και «Jebba»

Τά παρά τῶν κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουντή αγοραζόντων πρό καιρού "Αγγλικά φορτηγά «Jekri» και «Jebba» παρελήφθησαν και ἀργούν εἰς Ντάρτρουσ.

Η πώλησις τής «Κατερίνας»

Τό φορτηγόν «Κατερίνα» τ. γκρές 3147, φορτίου 5640 τ. και ναυπηγήσεως 1900, με σερβές Νο 2 τού 1932, ἀπωλήθη ἀπό τόν κ. Γ. Μ. Κουλουκουντήν, τού Γαλαζίου, εἰς ἀφοπλιστές τής Βρατελάς αντί τημής 3500 λιρών. Τό σκάφος θύλικα παραδόθη εἰς τήν Βρατελάν, μετά τό πέρας τού ηδη εἰς τήν Μαρύνη Θάλασσαν ταξιδίου του.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Τό «Λέσβ Λιστ» ἀναγράφεται τήν εἰς Ιταλούς πώλησιν πρός διάλυσιν τού ἀργούντος εἰς Χίον φορτηγού «Ελευθ. Κ. Βενιζέλος» τ. γκρές 4572 και ναυπηγήσεως 1898, αντί τημής 3000 λιρών και ὑπό τόν δρον τής παραδόσεως εἰς τήν Σπάτες.

—"Αφ" ἔτέρου ή πώλησις εἰς Ιταλούς πρός διάλυσιν τού μικροῦ άπο «Παντελής» ηκυρώθη, συνεπεία νομικοῦ τινος κωλύματος.

Τραυματισμός ναυτῶν τού «Πάνον»

Κατά πληροφορίας ἔκ Γρίνιας, μία δράσης Ελλήνων ναυτῶν, τού πληρωμάτος τού άπο «Πάνον», ὑπέστη εἰς τάς δύο τῆς πόλεως ἐπίθεσιν ἐκ μέρους Πολωνῶν ἀνέργων, καθ' ἣν ἀρκετοί ναύται: ἐτραυμάτισθησαν διά παχαίρων. Σχετικός τό θύμιαπίσημον Γερμανικόν πρωτοτερίου Βόλφ ἀνεκοίνωσε τά ἀκόλουθα:

"Ἐπειδόμενον λαδόν χώρων εἰς τό Δάστικην, ἀποδεκινέσθη πόδες πολωνικοῖς τίνες κώνιοι προσπεκθούν νά ἐπειγίρουν τήν πολωνικήν Κοινήν Γνώμην ἐναντίον τής νέας Γερμανίας, διά φυκτοτείχων πληρωφοριῶν. Ή ἐφημερίς «Γρίνια» τού μικροῦ πολωνικοῦ λιμένος ὅθινα ἀνέγραψε τήν πληρωφορίαν, διότι Γερμανοί ναύται: ἐπειδόμενοι εἰς μίαν τῶν δύο τῆς πόλεως ταύτης ἐναντίον ναυτῶν τού ἐκεί ναυλοχεύοντος ελληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Πάνον» και διτι, ἀφοῦ τούς ἐγρούθουσαν, ἀνέσπασαν παχαίρως και ἐτραυμάτισαν πολλούς ἔξι αὐτῶν. Κατά τήν ἐν λόγῳ ἐφημερία, διότι Ελλήνην πλοίοιρχος κατέγειτο τό γεγονός εἰς τό ἀλληλικόν προσεντον τού Βερολίνου.

—"Ηδη, διότι Ελλήνη πρόσενον τού Δάστικην δεδαιοί σχετικῶς, διτι οἱ δράσται: τής ἐπίθεσις δέν ήσαν Γερμανοί ἀλλά Πολωνοί ἀνέργοι. "Αλλως τε, διότι Ελλήνη πλοίοιρχος δέν κατηγγείλεις τό γεγονός εἰς τό ἀλληλικόν προσεντον τού Βερολίνου, ἀλλά πράξη τού ἐν Δάστικη Ελλήνη πρόσενον, διτις μετέθη ἀμέσως εἰς Γρίνια διπρός ἐνεργήσης ἀνακρίσεις."

Νέα ἀγορά φορτηγοῦ παρ' "Ελληνος" ἐφοπλιστοῦ

"Rio Diamante" Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρά τού Οίκου τού κ. N. Λυκαρδόπούλου ἀντί 35.500 λιρών. Τό σκάφος τούτο ἐναυπηγήθη τό 1928 (Μάιον) ἀντί δαπάνης 90.000 λιρών, εἰς τά ναυπηγεία "W. Gray & Son τού Ούεστ Χάρτλεπούλ, μὲ μηχανάς τῆς "General Marine Engineering Co".

Ἐλεύ 4641 τόννων γκρές, 2815 τ. νετ, 8680 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 24.11' ποδῶν, διαδέτεις χώρον διά φορτία εἰς χώμα 519.000 κυβ. ποδῶν, διά δέματα 472.000 κ.π. και διά μπόνκερς 51.754 κ.π., ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν, πλάτους 56.2 και διαγωνίου βάθους 11 ποδῶν, διάφοροι πολειοί εἶμα σύντομος 1745 τόννους και φέρει ἐν κατάστρωμα και «σέλτερ-ντέκ», μὲ πλευράς τού σκάφους αὐλάκοις εἰδεῖς (corrugated sides).

Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 394 ὄνομ, ἵππων, εἰνε τετρακύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλινδρῶν 20", 28 1/2", 41 1/2" και 61" και διαδρομὴν ἐμβόλου 11' ποδῶν, φέρει τρεῖς λέβητας πλέσεως 260 λιρών κατά τετραγωνικήν ἴντσαν, εἰνε ἐφωδιασμένον μὲ φαριγονιόμετρον και ἀναπτύσσει μέσην ταχύτητα 10 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 20 τόννων γαιανθράκων, σύτον της η ναυπηγήσιας πρός πεντατείας ἐκόστισεν 90.000 λιρών, ἀναλογούσας πρός λίρας 10.3.4 κατά τόννων φορτίου, ἐνώ η τιμὴ τῆς ηδη πωλήσεως του, ἀναλογούσα πρός λίρας 4 κατά τόννων, παρουσιάζει μίαν ἔκπτωσιν 60 οιο, ἐντὸς 5 ἑταῖν, ἐκ τού ἀρχικοῦ κόστους. Η κατανάλωσις του "Rio Diamante" εἰνε πολὺ μικρά, συγκρινομένη πρός τα 10 μιλια μετανάλωσιν 27 τόννων τού απ' «Quercus», 8000 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1927, ὥπερ κατά τόν παρελθόντα Μάρτιον ἐπωλήθη ἀντί 30.000 λιρών ἔναντι κόστους τῆς ναυπηγήσεως του 68.000 λιρών.

Η τιμὴ πωλήσεως του "Rio Diamante" ἀντιπροσωπεύει μίαν ἔπιτσι πεντατείας τού 12 οιο, λαμβανομένων δ' ὑπ' ὅψιν δλῶν τό παραγόντων, η πωλήσις του εἰνε η εὐθηνοτέρα πραγματοποιηθεῖσα κατά τήν τελευταίαν εἰκοσιετίαν. Τό «Fairplay» σημειώνει, διτι οι "Ελληνες" ἐφοπλισταὶ εἰνε σήμερον διαταθείμενοι ν' ἀποκτοῦν νεώτερα κατά τό δυνατόν φορτηγά. Οὕτω, ἐξ ἐπισήμου στατιστικῆς ἀποδεικνύεται, διτι κατά τούς τέσσαρας πρώτους μῆνας τού τρ. Ε. ηγοράσθησαν παρ' "Ελλήνων" 19 "Αγγλικά φορτηγά 83.351 τόννων γκρές, ἐξ αὐτῶν δέ τά ἐπτά ήσαν μεταπολεμικής κατασκευῆς.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Μετά μίαν κατ' "Απρίλιον ἀνάπτων πρός πεντατείας ἐπανελήφθησαν εἰς ζωηροτέραν ύληκα και πωλήσεις πλοίων πρός περιττέρω ἐκμετάλλευσιν, διότι Μάτιος ἐνεπόνησε τήν μεγαλυτέραν ἐπί τού ἐπιπέδου τούτου ἐργασίαν ἀπό τούς λοιπούς διαρρεύσαντας μήνας τρέχοντος ἔτους. Κατά τό πρότιον 150γήμαρον τού Ιουνίου, μολονότι ἐμεσοδιάλησην ἐν "Αγγλικά" και ἀστραπή τής Πεντηκοστῆς ἐπραγματοποιήθησαν ἐτούτοις ἀρκεταὶ ἀγοραπωλησίαι φορτηγῶν σκαφῶν, διότισον ἐξισοημείωταν τῶν δημοίων ἡ παρά τού κ. N. Λυκαρδόπούλου ἀγράρα αντί 35.500 λιρών τού ἀτμοπλοίου "Rio Diamante" 8850 τ. γκρές και ναυπηγήσεως 1928. Τό σκάφος τούτο, εδρούσαντος ηδη εἰς τήν Βρατελάν, θύλικα παραληφθῆ κατά τήν ἐκείνην ἐπιστροφήν του, θύλικας ἀπό τάς καλυτέρας και τάς πλέον συγχρονισμένας μονάδας τού "Εμπορικοῦ μαρα στόλου.

Αἱ κυριωτεραὶ ἀγοραπωλησίαι: πλοίων κατά τό διαρρεῦσαν 150γήμερον εἰνε αἱ ἀκόλουθοι:

"Phyllis Sead" Αγγλικόν, 2117 τ. γκρές 3745 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1924 με σερβές Νο 1 τού 1929, ἀπωλήθη εἰς Φινλανδούς αντί 9.500 λιρών.

"Essex Oak" και "Essex Noble" Αγγλικά ἀδελφά φορτηγά, 4323 τ. γκρές ἱκανόν, φορτίου 7650 τ. και ναυπηγήσεως 1929, ἡγοράσθησαν παρ' "Αγγλιων" αντί τημής 2.350 λιρών.

"Kosuth" Ιταλικόν τ. γκρές 3576, φορτίου 6200 τ. και ναυπηγήσεως 1906, ἀπωλήθη πρός περιττέρω ἐκμετάλλευσιν ἀντί 4700 λιρών, μὲ παράδοσιν ἀνεν δεξαμενισμοῦ, εἰς "Αμερικήν.

"Conte Stefano Tisza" Ιταλικόν, 2822 τ. γκρές 4670 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1901, ἀργούν εἰς Φιούμη, ἀπωλήθη πρός περιττέρω ἐκμετάλλευσιν ἀντί τημής 2.350 λιρών.

"Colbert" Γαλλικόν, 4389 τ. γκρές, 7330 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1904, ἀπωλήθη εἰς ἔτέρων Γαλλικήν ἔταιρίαν αντί 5000 λιρών και μετωνομάσθη "Scandinavia".

"Skogvilk" Νορδηγικόν τ. γκρές 1921, φορτίου 2989 τ. και ναυπηγήσεως 1918, με σερβές Νο 3 τού 1929, ἀπωλήθη εἰς τά Σοδιέτ με τούς συνήθεις ἀπό πιστωτικοῦ δρους.

"Maria Luisa" Βραζιλιανόν, 1371 τ. γκρές, 2250 τ. φορτίου και

ναυπηγήσεως 1908, έπωλήθη ἀντί 700.000 μιλρέϊς.

«*Gibel Habib*» Αγγλικόν έπιδαυτόν, 367 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1500, έπωλήθη εἰς Ιταλούς πρός περιτέρω έκμετάλλευσιν. Τὸ σκάφος τοῦτο παρεληγόθην εἰς Γιερουσαλήμ και ἀπολεθάνει ἐκεῖθεν διὰ Γένοβαν κατεποντισθή παρά τὴν θάσιν *Estepona* τῆς Μαλάγας.

«*Sorland*» Νορβηγικόν, 1820 τ. γκρός, 3050 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1918, έπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀντί 150.000 κορωνῶν.

«*Gambia*» Αγγλικόν, 3296 τ. γκρός, 5600 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1915, μὲν σερβεύ Ματιού τοῦ τρ. Ε., έπωλήθη εἰς ἀφοπλιστής τῆς 'Αργυρίνης ἀντί 8.500 λιρῶν.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Μέ αισθητήν πρόσδοτον συνεχίζονται αἱ διαλύσεις τῶν παλαιοτέρων πλοίων. Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα ἔπωλήθησαν ἐν τῇ Ἀγγλίᾳ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρός διάλυσιν 36 οκάφη χωρητικότητος 127. 340 τ. γκρός, ἔναντι 28 πλοίων 126.497 τ. πωληθέντων τὸν Μάϊον π. ἔ., χωρὶς νὰ συμπεριλαμβάνωνται ἐννοεῖται αἱ Ἀμερικανικαὶ διαλύσεις.

Κατὰ τὸ πεντάμηνον τοῦ τρ. Ε. αἱ πρός διάλυσιν πωλήσεις ἀνήλθον εἰς 212 πλοία 735.683 τ. γκρός, ποσότητος ἀναλογούσούς δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος εἰς 1.765.644 τόννους, ἐνῷ πέρυσι κατὰ τὸ ίδιον πεντάμηνον αἱ πρός διάλυσιν πωλήσεις εἰχον φθόσει εἰς 100 μόνον πλοία 476.689 τ. ποσότητος δηλαδὴ ἀναλογούσης πρός 1. 144.056 τ. δι' ὀλόκληρον τὸ 1932.

"Οταν ληφθῇ ὑπὸ διφύιν ὁ περιωρισμένος ἀριθμός τῶν ναυπηγήσεων, εἰς δὲ τὸν ἀνωτέρῳ δύκον τῶν διαλύσεων προστεθοῦν αἱ φυσικαὶ ἐκ ναυαγίων ἀπώλειαι, εἰνει εἰδολον νὰ διαπιστωθῇ, ὅτι ἡ Παγκόσμιος χωρητικότητα ἐλαστοῦται μετὰ μεγάλης ταχύτητος. "Ἐδὴν ἡ τακτικὴ αὐτὴ συνεχισθῇ ἐπὶ τινὰ ἔτη, θά ἔλθῃ ἡμέρα, καθ' ἣν ἡ ζήτησις οκαφῶν θὰ προσεγγίσῃ τὰ ἐπίπεδα τῆς προσφορᾶς, ὅποτε καὶ οἱ ναυλοὶ θ' ἀνατιμηθοῦν μαζὶ μὲν ἔστω καὶ βαθμιαίαν ἀναζωογόνησιν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν.

Εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, κυριώτεροι ἀγορασταὶ ἦσαν καὶ κατὰ τὸ λῆξαν 15θμερον οἱ Ἰταλοί, μολονότι καὶ τὸ Ἀγγλικά ἔργοστάσια ἐξῆτησαν χωρητικότητα, χωρὶς δῆμος καὶ νὰ προσφέρουν τιμὰς ηὐξενίας, ὡς ἐπραξαὶ τὰ Ἰταλικά ἔργοστάσια. Είναι χαρακτηριστικόν, ὅτι παρὰ τὴν ἀνανέωσιν ἐν τῷ Ἰταλικῷ τῶν κυβερνητικῶν ἀμοιβῶν διὰ τὴν διάλυσιν ἐτέρων 200.000 τόννων, καὶ παρὰ τὴν ἐκδηλωθεῖσαν διάθεσιν τῶν Ἰταλικῶν σιδηροδρόμων, διὰς ἐντὸς συντόμων προθεσμῶν προσφέρουν πρὸς διάλυσιν οκάφη τῶν 70.000 τόννων γκρός, οὐδεμίᾳ ἐσημειώθη καλαρότης εἰς τὴν ζήτησιν, οὔτε καὶ ὑπέστησαν ἔκπτωσιν αἱ τιμαὶ.

Τούναντίον, τὰ Ἰταλικά ἔργοστάσια διαλύσεων μετὰ πολλῆς ζωηρότητος συνεχίζουν τὴν ἀπορρόφησιν παλαιοῦ τοννᾶς καὶ προβάνουν εἰς ἀγορὰς οκαφῶν καὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Οὕτω, ἡγόρασαν μεταξὺ ἄλλων τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Ελεύθερος Κ. Β. εις ι ζέλος» καὶ τὸ Γιουνγκοσλαβικὸν «Dohodak». Διὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐπληρώθη τιμὴ 16)7 κατὰ τόννον γκρός, ἀποτελούσα τὸ ἀνάτατον διοικοῦν διὰ τοὺς τελευταῖον μῆνας καὶ διὰ οκάφη μὲν ἐν κατάστρωμα. Λέγεται, ὅτι εἰς ἀκόμη καλλιτέχνην τιμὴν διετέθη ἐν ναὶ Ελληνὶ καὶ ναὶ φορτηγῷ διὰ τὸ 3200 τ. γκρός, οὐδινοὶ δῆμοι λεπτομέρεια τῆς πωλήσεως δὲν ἀνεκοινώθησαν εἰστοῦ.

Οἱ Ἰάπωνες, ἀφοῦ ἀπὸ Ιησούς Αποικιῶν μέχοι Ιησούς Ιονίου ἡγόρασαν ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς παλαιᾶ οκάφη 180.000 τ. γκρός, περιωρισθησαν κατὰ τὰς δύο τελευταῖας ἑβδομάδας εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνός μόνον οκαφούς, τοῦ Οὐγγρικοῦ «Arpard». Τέλος ἐγνώσθη καὶ ἡ ὑπὸ τῶν Ρουμανικῶν χαλυβουργείων «Resita» ἀνάλληψις τῆς διαλύσεως τοῦ Ρουμανικοῦ φορτηγοῦ «Κωνστάντζα» ἀγορασθέντος ἀντὶ 1.074.000 λεῖ.

Ἐπωλήθησαν ἀφ' ἑτέρου πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ διαφρεύσαν

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: *Kunstmania*, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

Scott's 1906, 1896, 1885, Watkins' & Appendix, Seedienst.
Boe. Telephones. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

15θμερον καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	T. γκρός	Ναυτ.	Τιμὴ £	Διαλυταὶ
1) Arpad, Οὐγγ.	3891	97	5.600	Ἰάπωνες
2) Benguela, Ἀγγλ.	5520	10	4.200	Ἰταλοί
Leop de Wael, Βελγ.	1076	92	—	Βελγοί
3) Bergsund, Νορβηγ.	895	82	—	Φινλανδοί
3) Sundsvall, *	292	82	—	*
3) Vale, *	816	71	—	*
4) Buccari, Ἰταλ.	4482	07	—	Ἰταλοί
5) Vallemare, Ἰταλ.	6167	19	—	*
6) Dumfries, Ἀγγλ.	3650	01	2.500	Ἀγγλοί
Essex Baron, Ἀγγλ.	5476	21	—	*
Valdirosa, Ἰταλ.	4434	11	2.750	Ἰταλοί
Valfiorita, *	5406	17	3.250	*
Valpegra, *	5829	19	3.500	*
Valreale, *	5760	19	3.450	*
7) Marawal, Ἄμαρ.	5144	03	4.750	Ἰταλοί
Dohodak, Σερβ.	2949	92	2.450	*
8) Tirreno, Ἰταλ.	4219	14	—	*
9) Ereno, Ιταν.	3599	99	—	Ισπανοί
10) Tangoreno, Ισπ.	798	18	—	*
11) Constantza, Ρουμ.	2213	98	1.850	Ρουμανοί
Foscolo, Ἰταλ.	3321	03	—	Ἰταλοί
Gerania, Ἰταλ.	4936	09	3.100	*
12) Franc. Papele, Ἰταλ.	2750	96	2.200	*

1) Η ἐκ 5600 λιρῶν τιμὴ τῆς πωλήσεως του, ἡτοι λ. στ. 1.8.9 κατὰ τὸν γκρός, ἀφορᾷ τὴν ἐν Ισπανίᾳ παράδοσιν τοῦ ἀκέραντος. Χρόνος παράδοσεως ὥρισθη θυμῆσας ἀπὸ τῆς πωλήσεως. 2) Παράδοσις ὡς ἔστι καὶ οὐρίσκεται εἰς River Blackwater παρεπλισμένον. 3) Τιμὴ πωλήσεως λίρα: 1500 καὶ διὰ τὰ τρία δρῦσ. 4) Ἐπωλήθη ἀντὶ τοῦ 16) — κατὰ τὸν γκρός. 5) Τιμὴ 252.000 λιρῶν. 6) Συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀπὸ τὸν πλοίον ὑπαρχόντων 100 τόννων γιανθράκων. 7) Μὲ παράδοσιν εἰς Ἰταλίαν. Τὸ οκάφη τοῦτο ἀργεῖ εἰς N. Γέρακην καὶ πρὸ μηνὸς εἰλέ ποληθῇ ἐν δημοπρασίᾳ ἀντὶ 9.500 δολλαρίων. 8) Αντὶ τιμῆς 450.000 λιρῶν. 9) Πρόκειται περὶ Ισπανικοῦ ὑπὸ Ηαναράκην συμπλικιν. 10) Ἀντὶ τιμῆς 40.000 πεστεῖν. 11) Διαλύεται εἰς τὴν διαλύσεις τοῦ *Byron*. 12) Τὸ οκάφη τοῦτο ἀνήκει ἀλλοτε εἰς τὴν διαλύσεις τοῦ *Galátois*.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

29, LEINSTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τό ἀρχαιότερον Ἐλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Baywater τοῦ Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτά ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς Εκκλησίας.—Καθαρὸν, εὐάερον καὶ μὲ δλας τὰς ἀνέσεις.—Περιποίησις ἐντελῶς οἰκογενειακή.

"BUGSIER,"

REDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG · DANZIG · NEUFAHRWASSER

TOWAGE-SALVAGE

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

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 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.

'Ατυχήματα εἰς Ελληνικά πλοῖα

Κατά τὸ λίξαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ελληνικὰ ἀτμόπλοια:

«Ποποιειδών». Κατέπλευσεν εἰς Μπανιόλι: ἐκ Δάντιαγκ μὲ φορτίον γαϊαθράκων, κατὰ τὴν ἑκατόταραν τῶν ὅποιων ἑκατόραγη πυρκαϊά τὴν 20ην Μαΐου εἰς τὸ κύτον Νο 2. Τὸ πῦρ ἔλαβε συμπλακτικὰ δικατάσθια. Ἐνα προ-ληφθῆ δὲ ἡ μετάδοσίς των καὶ εἰς ἄλλης διαμερίσματα καὶ μὴ τεθῇ ἐν κινδύνῳ ἀλλάληρον τὸ φορτηγόν, παρέστη ἀνάγκη νὰ ποσαρχηθῇ τοῦτο εἰς ἀδιήθη ἀμφιδὴθ θέσιν τοῦ Μπανιόλι καὶ νὰ κατακλυσθῇ μὲ δύτες τὸ κατέμενον κύτος. Ἡ προσάραξης ἐγένετο τὸ ἀπόγευμα τῆς 30ης Μαΐου.

Διὰ τὴν πλήρη κατάκλυσθησιν τοῦ πυρὸς καὶ ἀποσύδησιν περιπλανῶν καὶ ιδύντον τοῦ πλοίου κατεκλύσθησαν πλήγη τὸν κύτον Νο 2 καὶ τὸ δικαρέματον τοῦ «ερδέ-μπανικερ», καθὼς ἐπίσης τὸ λεβητοστάσιον καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Ἀκολούθως ἤτιλθῆσαν τὰ δύτες καὶ ἥρχισαν ἡ τρηματικὴ ἑκατόταρας τοῦ βεβλαρμένου ἐκ τοῦ πυρὸς καὶ τῶν δύτων τρήματος τοῦ φορτίου. Μετὰ τὴν ἑκατόταραν τὸ πλοίον πρές καθορισμὸν τῆς ἀκτάσεως καὶ τοῦ κύτους τῶν ἐπισκευῶν.

Ο πλοίαρχος ἀνέφερεν, διὰ ἐκ τοῦ ἐπεκταθέντος πυρὸς κατεστράφησαν τείλαις ἡ ἀποθήκη ὑλικῶν καὶ ἑρσίων τοῦ σκάφους καὶ τὰ δικαρέματα τῶν ἀξιωματικῶν, ὑπέστησαν τὲ σεσχάρες ἡγημίας τὸ δικαρέματον τοῦ ἀσυρμάτου καὶ ἡ αἰθουσαὶ τῶν χαρτῶν. Οἱ πυραλῆπται ἀφ' ἑτέρου τοῦ φορτίου ἀνέφεραν, διὰ καὶ τὰ ἄλλα κύτη τοῦ πλοίου διαχέρρευν. (Μαΐου 29.—Ιουν. 2)

«Γεωργ. Μ. Εμπειρίκος». Κατευθύνομενον κενὸν ἐκ Τάιν εἰς Σάν Λορέντζο πρὸς φόρτωσιν 9200 τόννων γεννημάτων δι' Ἀμερίκαν μὲ νυχτὸν 14), προσήρχεται τὸ μεσονύκτιον περίπου τῆς 29ης Μαΐου 10 μίλια Νοτίων τοῦ Faro el Rincon καὶ εἰς θέσιν πλάτους 39—23 N καὶ μήκους 62—1 Δ. Ὁ πλοίαρχος ἐξήγησεν εὐθὺς ἀμέσως εἰς τὸ δικαρέματον δούθεταιν ναυαγισμοτικῶν, δὲ ἐν Μπαχίζ Μπλάγκα ἐπιθεωρητῆς τοῦ Ἀγγλικοῦ Λεσπὸν ἐνοικιάσας ρυμουλκόν τῷ Ἀργαντινῶν σιδηροδρόμων ἐσπεύσεν εἰς τὸν τόπον τῆς προσεκράξεως.

Ἡ πρώτη διαβολικήστενα ἀναφορά τοῦ ἐπιθεωρητοῦ περὶ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου περιέργαψε ταῦτην ὡς δυσχερῆ. Τὸ ἀπὸ «Γεωργίος Μ. Εμπειρίκος», σκάφος δὲ 128 τόννων γκρές, εὐρίσκετο προσαγραμμένον εἰς θάθος δύτων 11 μόλις ποδῶν καὶ ἐκτεθειμένον εἰς τὴν τρικυμίαν. Εἰς δευτέρην ἀνακοίνωσιν δι' Ἀγγλος ἐπιθεωρητῆς ἀνέφερεν, διὰ τὸ πλοίον κεῖται παραλλήλως πρὸς τὴν ἀκτήν καὶ εἰς ἄποστολον 50 μέτρων ἀπ' ἀπῆς καὶ διὰ μὲ τὴν ἀμπώτικα εύρισκεται, σχεδὸν ἐπ' ὀλοκλήρου, ἔξω τῶν δύτων, ἐνῷ μὲ τὴν παλίρροιαν ἐμπτήθη βάθος εἰς τὴν πλευράν 10 1/2 ποζῶν. Σκάφος καὶ μηχαναὶ οὐδεμίαν προσεύσασαν ἡγημίαν.

Ἡ δύσις κύτη τοῦ φορτηγοῦ εἶναι ἐκτεθειμένη τόσον εἰς τὴν ἀπὸ Βορρᾶ τρικυμίαν, δισσοὶ καὶ εἰς τὴν ἀπὸ Αἰγαίουν καὶ τὸ Νότον τοιαῦτην, ἐλ-πίδες δὲ ἀνελκύσσων ὑφίσταται μόνον, ἐκν ἐπικρήτης γαληνῆ. Ἡ δύσις τῶν δύτων ἐξερτάται ἀπὸ τὴν διεύθυνσιν τῶν ἀνέμων, τὸ δὲ πλοίον εἶναι ἀπροσπέλκατον ἐν ὅρᾳ θαλασσοτεχνής. Μίαν ὑψηλὴ παλίρροια ἀνεμένετο τὴν 7ην Ιουνίου, ὅποτε μὲ καλὸν κακόν εἶναι δυνατή καὶ εὐχερῆς ἡ ἀνέλκυσις.

Εἰς τὰς Λοιδούσιους ἀνταρταλεῖας ἀνεγράφη τὸ σκάφος, εὐθὺς ὡς ἀνηγγέλθη ἡ προσάραξης τοῦ μὲ 25 ορῶν γκρέας, κατέπιεν ὅμως κατῆλθεν εἰς 15 ορ., διὰ νὰ φθάσῃ καὶ τάλιν εἰς τὰς 25 ορ. τὴν 7ην Ιουνίου, διε ἀνηγγέλθη, διὰ σημαδιῶν τακτοκρατήρων εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀργαντινῆς.

Ἡ ἀργασία τῆς ἀνελκύσσεως ἀντιτίθησεν εἰς τὴν ἀπειρίαν «Michanovich», βάσει συμβολαίων τόπου Λεσπόν. Τὴν δην Ιουνίου εἰς ναυαγισμούς τετραφύν θύσιος ἡγεμόνας τοῦ δὲ ἀπόγευμα τῆς 7ης Ιουνίου ἀνελκύσθη μὲ τὴν ὑψηλὴν παλίρροιαν καὶ κατέπλευσεν εἰς τὴν Μπαχίζ Μπλάγκαν. Τὰ δράκα σύδεμαν ὑπεριστάσαν δημητρίους την ζημιάν. (Μαΐου 29.—Ιουν. 6)

«Ιωάννης Βάτζη». Ἀποπλεύσαντον ἀπὸ Νεκτάρεων διὰ Μαγνητοπονητού προσάραξεν εἰς τὴν δέσμον τοῦ λιμένων, ἐστημένη δὲ ἔλαφρη διαρροή τοῦ τάκη Νο 2 καὶ ἐμφράξεις τοῦ φυγείου καὶ τῶν δοηθητικῶν ἀντιλίθων. Τὸ πλοίον ἀνελκύσθην ἵνει δοηθείσεις καὶ ἐπιθεωρηθεὶς ἐξηγολούθησεν τὸν πλοῦν του. (Ιουνίου 3)

«Άγια Μαρίνα». Προσάραξεν εἰς τὸ χιλιόμ. Τὸ πλάτη, ἀλλὰ ἀνελκυσθέν μετ' ὀλίγον, τὴν βοηθείαν ρυμουλκούν, κατέπλευσεν εἰς Μπούνεος Λύρας. (Ιουν. 6)

«Αριάδην Παντελῆ». Τὴν 31ην Μαΐου προσάραξεν ἐπὶ λασπόδους δύοοι εἰς τὸ 47ον χιλιόμετρον τοῦ Ρίθρου Πλέστη, ἀνελκυσθέν δύως διεν δοηθείσεις ἀνεγκάρησε τὴν 3ην Ιουνίου διὰ Σάντα Λουτσία καὶ Γκαζίμπεκ. Προηγούμενως ἐπιθεωρηθεὶς εὐρέθη ἀδιαίσ.

«Πάνος». Εἰσπλεύσαντος εἰς Ιόνια προσάρκουσεν ἀλληλοδιαδέχως κατὰ τὴν ἀγκυροθήτων του μὲ τὸ δανικὸν ἀτμόπλοιον «Silkemborg» καὶ μὲ τὸ Σουηδικὸν μότοροπλοίον «Ransater». Αἱ ζημιές τοῦ δανικοῦ εἶναι ἀσήμαντοι, τοῦ Σουηδικοῦ δύως εἶναι μεγαλύτεραι. Διετάχθη πραγματογνωμοσύνη πρές

ἐκτίμησην τοῦ κύτους τῶν ἐπισκευῶν. Τὸ ἀπὸ «Πάνος» εἶναι ἀδιαίσ. (Ιουν. 7—9)

«Ελισάβετ Β.». Προσάρκουσεν εἰς τὸν δρυμὸν Αγίου Γεωργίου μὲ τὴν μπαρρίζα «Σπάρτη». Διετάχθη ἐπιθεώρησις. (Ιουν. 8)

«Φώτης». Κατευθύνομενον ἐκ Νοβορωσίσκης εἰς Λονδίνον μὲ φορτίον ἑλαιοπλακούτων προσάγγισεν εἰς τὸ Λαύριον μὲ ἔλαφρὴν διαρροήν, λόγῳ ζημιᾶς τοῦ κοχλίου τῆς έλικος. Ἐκ Πειραιῶς ἀπεστάλη δύτης, δοτις ἐπεικένεια τῆς ζημίαν, μεθ' δὲ σκάφος ἐσενέχεις κανονικῶς τὸ ταξίδιόν του. (Ιουν. 9)

«Ιω. Ε. Γιανναγάδης». Τὸ Ἀγγλικόν Λεσπόν ἀνεκοίνωσεν διὰ κατὴ τὴν γραφήματα ἐκ Μπούνεος Λύρας τὰ ἀλητικὰ ἀτράπολοια «Παντελῆς» καὶ «Ιωάννης Γιανναγάδης» συνεκρυπτήσαν εἰσὶ. Ὁ «Παντελῆς» ἐδλάδη ἔλαφρός, ρυμουλκός δὲ πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Μπούνεος Λύρας τὸ ίπερον, εἰς τὸ κύτος τοῦ δρυμοῦ ηρχίσαν νὰ εἰσέρχονται δύται (Ιουνίου 14)

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ελληνικῶν ἀπὸ εἰνε αἱ κάτωθι:

— «Ἐκ Ρίβερ Πλέστη (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Θεομήτωρ» ἐκ Ροζάριο 6300 τ. δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16)6. Ιουνίου 10—22.

«Ἄτμοπλοιον [Ρεθ.—Κούλ.]» ἐκ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' ὁριομένους λιμένας Λγγίας 15)9, ὄψιόν 1000 τ. ἀπὸ κατὼ λιμένας τοῦ Πλέστη 1)3 ἔλαττον, Ιουν. 14—26.

«Φωτεινὴ Καρδά» ἐκ Μπούνεος Λύρας 6500 τ. δι' Ελλάδα 15)3, Ιουνίου 12—21.

«Ἄτμοπλοιον [Ρεθ.—Κούλ.]» ἐκ Ροζάριο 7000 τ. δι' Αβονμουθ 15)6, ὄψιόν Αμβέρσαν—Ρότερενταμ 15)—, Ιουν. 9—15.

«Καλυψώ Βεργωτῆ» ἐκ Μπάζιας Μπλάγκας 7000 τ. δι' Αμβέρσαν 13)4 1)2, Ιουνίου 10—20.

«Ἄτμοπλοιον [Ρεθ.—Κούλ.]» ἐκ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Αμβέρσαν 14)9, Ιουνίου 12—24.

— «Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Νικόλας Πατέρας» ἐκ Μαριανουπόλεως 5300 τ. γαιανθράκων διὰ Ρουέν 9)3, ὄψιόν Ρότερενταμ 9)—, Ιουνίου 10.

«Σίφνος» ἐκ Χερσόνος 1000 φάδομς πολτοῦ ξυλείας διὰ γαρτοποιίαν διὰ Σάν Λουί (Ροδανού) σελ. 35)— τὸ φάδομας, μὲ 7)6 ἐκφροτωτικά, Ιουνίου.

«Μόσχος Λ. Γουλανδρῆ» ἐκ Νικολάτεα 8500 τ. μεταλλεύματος διὰ Βαλτικού δολ. 2.72 1)2, Ιουνίου.

«Ἅιο. Π. Γουλανδρῆς» ἐκ Μαρζίεως 6000 τ. ἀνθρακίτον διὰ Βόρ. Αμερικήν 10)10 1)2, α.φ.

«Ισιδώρα» ἐκ Μαρζίεως 5800 τ. γαιανθράκων διὰ Δ. Ιταλίαν 7)—Ιουνίου.

— «Ἐκ τοῦ Δουνανάβεως

«Εἰρήνη Ν. Ράλλια» ἐκ Δουνάβεως 2—3000 τ. διὰ Ρότερενταμ 13)—και 3200—4200 τ. γεννημάτων διὰ Μπέργκεν — «Οσλο (εξαιρέσει Δανίας) 14)— φόρτωσις 10—25 Ιουνίου

«Ποσειδών» ἐκ Δουνάβεως 5800 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 14)—εῦνα λιμένα, 14)6 δύο λιμένας, Ιουνίου 7—25.

«Αἰολός» ἐκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων διὰ Ρουέν—Αμβούνηγον 14)—, ἐάν βάσιν δ. w. 6 πέννας ἔξτρα φόρτωσις, 1—12 Ιουνίου.

«Δεσποινα Γλύπτη» ἐκ Δουνάβεως 5200 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 14)—εῦνα λιμένα, 14)6 δύο λιμένας, 15)— τρεῖς λιμένας, μὲ 2)12 πέννας ἔξτρα εἴαν ὄμιλον Μάντζεστερ, Ιουνίου 5—15.

«Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς» ἐκ Κονσταντζῆς—Βάρονης ἢ Μπούργκας 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Ρότερενταμ 10)—, Ιουν. 1—10.

«Ιω. Μ. Εμπειρίκος» ἐκ Δουνάβεως 6200 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Ρότερενταμ 13)—, Ιουν. 10—30.

— «Ἐξ Αγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιανθράκων)

«Α)π Ελληνικὸν ἀπὸ Γδύνια 7500 τ. δι' Οράν 7)9 α.φ.

«Α)π Ελληνικὸν ἐκ Ρότερενταμ 7200 τ. διὰ Μπούνεος Λύρας 8)9, Ιουν. 15—30.

«Α)π Ελληνικὸν ἐκ Μπάρου 7100 τ. διὰ Πόρτ Σαιδ 6)6, Ιουν. 6—15.

«Α)π Ελληνικὸν ἐκ Κάρδιφ 7500 τ. διὰ Βενετίαν 6)9, Ιουν. 7.

«Α)π Ελληνικὸν ἐκ Νοτ. Ονάλλιας 4000 τ. διὰ Βόλον 7)9, ὄψιόν γαιανθράκωπλινθούς 8)9 α.φ.

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

Τό δεκαπενδήμερον τῆς διεδνοῦς ναυλαγορᾶς

Ούδεμίαν ἀξιοσημείωτον μεταβολὴν ἔχει· γά τι ἐπιδείξῃ τὸ 150ήμερον τῆς ναυλαγορᾶς. Ή ζήτησις χωρητικότητος λίγα περιωρισμένη διὰ τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως, σποραδικαὶ αἱ ναυλώσεις ἐκ τῶν διαφόρων ἀγορῶν, ή μόνη δὲ ἀγορὰ ποὺ ὑποσθήποιει συνεχῆς· τὴν ζωηρότητά της, χωρὶς ὅμως καὶ γά δύναται γά παράσχῃ ἐργασίαν εἰς τὸν δηκον τῆς διεθεσμοῦ χωρητικότητος, παρέμεινεν ἡ τοῦ Ηλέτη.

Ο κόσμος τῶν ναυτιλιαρχών κατευθύνει τὰς ἐλπίδας του πρὸς τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομικὴν Διάσκεψιν. Απὸ τὰς συζητήσεις, ποὺ ἥρχισαν διεξαγόρευαι εἰς Λογδίνον, ἀναμένεται ν' ἀναγεννηθῇ τὸ αἰσθημα τῆς διεθεσμῆς ἐμπιστοσύνης καὶ γά προσχθῇ ἡ καλὴ θέλησις τῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν Λαῶν. Απὸ τοὺς δύο αὐτοὺς παράγοντας ἔξαρτάται ἡ ἀναζωγόνησις τῶν συναλλαγῶν καὶ ἡ ἀποκατάστασις ὅμαλωτέρων συνθηκῶν ἐργασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Η καὶ διαφόρους τομεῖς κίνησις τῆς Παγκόσμιου ναυλαγορᾶς ἔχει ὡς κάτωθι:

Πλέον: Αἱ τελευταῖαι ἔξι Ἀργεντινῆς εἰδήσεις ἀναφέρουν διὰ πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητες γεννημάτων κατὰ τὸ τέλος Μαΐου ἀνήρχοντο, περίπου, εἰς 9.000.000 κουδρτερς σίτου, 20.000.000 κ. ἀραβοσίτου καὶ 460.000 τόνους λινοσπόρου. Αἱ ἑκεῖθεν ὅμως φορτώσεις ἔξαρτῶνται ἐκ τῆς καταναλωτικῆς δυνάμεως τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν. Ο τόνος τῆς ἀγορᾶς εἰναι· ἀρκετά δυνικός, τὰ διαθέσιμα πλοῖα ἀπερροφήγησαν, ὡστε μία αἰσιόδοξης πρέβλεψις διὰ τὸ μέλλον νὰ δικαιολογήται, ἐφ' ὅσον, βέβαια, καταστῇ δύναται μία ζωηρότερα ζήτησις φορτίων ἐξ Εὐρώπης.

Αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις διὰ τὸ δημητριον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀνηλθον εἰς 484 πλοῖα χωρητικότητος 3.000.000 τόνων, διπλεῖφθησαν δηλαδὴ κατὰ 248 πλοῖα καὶ 2.000.000 τόνους ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ὅμηρου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Αἱ ἐπικρατήσασαι τιμαὶ κατὰ τὸ διακρεμόν 150ήμερον ἥσαν αἱ ἀπόλευθεις:

Διὰ ἄμεσον φόρτωσιν σκάφος 7400 τόνων ἐναυλώθη ἀπὸ Ροζάριον διὰ τὰ σελ. 15]6 διὰ Ρόττερνταμ καὶ 15]3 διὰ Ἀμβέρσαν. Απὸ Σάν Λορέντζο ἀτμ. 7000 τ. διὰ τὸ δὲ 150ήμερον Ιουνίου ἐδέχθη τὰ 14]9 κατ' εὐθείαν Ἀμβέρσαν. Απὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν διὰ ἄμεσον φόρτωσιν ἐπληρώθη σκάφος 9200 τόνων εἰς τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν σελ. 12]6 διὰ Ἀμβέρσαν. Διὰ τὸ δὲ 150ήμερον ἔνα μέτριον σκάφος ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν διὰ Ἀμβέρσαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 13]. Διὰ Ιούλιον ἐσημειώθη ἀρκετὴ ζήτησις, ἀλλὰ μὲ τιμᾶς χαλαρᾶς εἰς τὰ σελ. 15]-ἀπὸ ἄνω λιμένας ποταμοῦ διὰ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, μεγάλα σκάφη.

Απὸ Μπουένος "Άυρες διὰ τὸ δὲ 150ήμερον τρ. μ. ἐπληρώθησαν 13]-διὰ Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ καὶ 13]3 διὰ Βρέμην-Ἀμβέρσαν. Διὰ Αὔγουστον, ἐπίσης, αἱ ἀνταὶ περίπου τιμαί.

Τὰ νιτράτα τῆς Χλιδῆς ἔν τελείᾳ ἀπραξίᾳ.

Βόρ. Ἀμερικὴ-Καναδᾶς: Ή κατάστασις τῆς πλήρους ἀπραξίας χαρακτηρίζει· τὴν ἀγορὰν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Απὸ τὸ Μόντρεαλ ἐλαχίστη ἡ ἐργασία διὰ φορτηγά σκάφη εἰς τὰ σελ. 13]3 τὸ κουδρτερ διὰ διαφορέων λιμένων τῆς Αγγλίας καὶ 4 σάντες τὰς 100 λιθρας διὰ Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ, διὰ δὲ 150ήμερον Ιουνίου.

Απὸ Κούδην οἱ ναῦλοι· ἀπὸ 12]9 ἔως 13)-(**ζαχάρεις**) διὰ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, μὲ σποραδικὴν ζήτησιν σκαφών.

"Απω Ἀνατολὴ-Αὐστραλία: Σταθερώτεραι κάπως αἱ ἀγοραὶ τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς. Μία ζωηρότερα ζήτησις χωρητικό-

-Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«Μαρία» (4225) ἐν Λένινγραδ 1500 στάνταρ ξυλείας διὰ Ολλανδίαν σελ. 31]4) 1/2, ὁροὶ 1932 D.B.B., φόρτωσις 15-25 Τούνιον.

«Νικ. Γ. Κουλουκούντης» ἐν Νεαπόλεως καὶ Λιβύδον 3000 τ. ἀραβοσίτου, διὰ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ 8]6, ἀ.φ.

-Τάιμ-τσάρτερ

«Ηρων» (1516 τ. γρούς) τάιμ-τσάρτερ διὰ 2 ἢ 3 μῆνας, πρὸς λίρας 500 κατὰ μῆνα, συνήθεις ὄφους **Baltime**, παράδοσις ἀμεσοῦ εἰς Ηράκλειον τῆς Κρήτης καὶ ἐπαναπαραλαβῇ μετὰ τὴν λήξιν τῆς ἐνοικίασεως εἰς ἓνα λιμένα τῆς Ἀνατολ. Ἀγγλίας.

τητος διὰ κυάμους Μαντζουρίας εἰς τὰ σελ. 20)—ἔως 21)—διὰ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, ἐσημειώθη. Απὸ Saigon διὰ φορτίων δρύζης ἐπληρώθησαν 22)—διὰ Μασσαλίαν-Κόντινεντ καὶ ἀπὸ παραλίαν Madras διὰ φυστίκια ἐπανελήφθη ἡ τιμὴ τῶν 23)6 διὰ Μεσόγειον-Αγγλίαν-Κόντινεντ.

Η τελευταῖα τιμὴ νυκτιώσεως ἀπὸ Νότιου Αὐστραλίαν είγεται ἡ τῶν 22)6 διὰ Μεσόγειον, Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, Ιούνιον-Ιούλιον.

Μεσόγειος-Μαύρη Θάλασσα: Τὸ χαρακτηριστικότερον γεγονός ὑπῆρξεν ἡ ἐξαγωγὴς τῆς Ιταλίας, ὡς ἔξαγωγικῆς χώρας ἀρχεστού. Η πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητης ὑπολογίζεται εἰς 200.000 τόνους, ἐναυλώθησαν δὲ ἀρκετά σκάφη. Ιδίᾳ Ιταλία, ἀπὸ Βενετίαν καὶ ἄλλους λιμένας τῆς Δυτ. Ιταλίας εἰς τιμάς ἀπὸ 7)—ἔως 8)6 σελλίν: α διὰ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, ἀναλόγως λιμένων ἐκφορτώσεως.

Ο Δούναβης ἀρκετὰ ζωηρός, ἀλλὰ αἱ τιμαὶ χαμηλαὶ, περιεστρέψησαν εἰς τὰ 13)—Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, μὲ τὰς συνήθεις δύψιλον.

Οι Ρωσσικοὶ λιμένες, πλὴν ώρισμένων νυκτιώσειν διὰ γαιάνθρακας καὶ μεταλλεύματα, ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ. Οι βρυχεκόσποροι· Αλεξανδρείας εἰς τὰ 9)3 διὰ Χούλλα καὶ Λήθη, Ιούνιον.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Ἐπετερημένη γενικωτέρου ἐνδικρέρωντος καὶ μὲ ἔκδηλον τὴν ἔλλειψιν διατηγῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν χαλαρότηταν τῶν νυκλών, ἡ ἀγορὴ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐνεφάνισε τὴν ἀκόλουθον κατ' εἰδή φορτιῶν εἰκόνα διαρκοῦστος τοῦ αὐτοῦ 150ήμερου τοῦ Ιουνίου:

Γεννήματα· Πλήρης ἡ ἀπραξία σύδειμας κλεισθείσης νυκτιώσεως.

Γαιάνθρωπας: Ἐναυλώθησαν ἀρκετὰ σκάφη ἐκ Μαρζλεως διὰ Ιταλίαν, ὁ δὲ ἀνώτατος πληρωθεὶς νυκλός ἦτο ὁ τῶν 7)3 διὰ 6500 τ., παχιμόνιο. Διὰ Ιταλίαν ὑπέρχουν διατηγαῖ καὶ διὰ τὸ φυρτώσεις Ιούλιου, ἡ δελτίωσις ὅμως τῶν νυκλών περικωλύεται· κατὰ τὴν ἐκκέντετος ἐμφάνισην παλαιῶν ἀτμοπλοίων, πωλουμένων πρὸς διάλυσιν, διατυπωθεῖσαν πρὸς νυκλούς πρὸς κάλυψιν τῶν ἐξόδων τῆς εἰς Ιταλίαν παραδόσεώς των.

Τελευταῖας παρουσιάσθη μία διατηγὴ δι—5 1)2 χιλ. τ. ἀνθρακού του διὰ Ρουέν, φόρτωσις 1—10 Ιούλιου καὶ προσφέρεται διὰ αὐτὴν νυκλός 9)3 ἔως 9)4) 1)2, ἀλλὰ σημειώστε· ἔλλειψις καταλήγουν χωρητικότητος. Διὰ Νόρδερν Ρέιντζ ἐκλεισθή ἔνοντο σκάφες εἰς τὰ 11)4) 1)2 (ἀνθρακίτην), ἐνῷ διὰ Ἑλληνικὸν ἐπληρώθη νυκλός 11).

Ξυλεία: Ἐκ Χερτσάνης ἐν κυλώθησαν ἀτμόπλοια διὰ Ιταλίαν εἰς τὰ σελ. 8)3, ἡ δὲ ζήτησις ἐξακολουθεῖ. Εξ Ἀρχαγγέλου ὑπέρχουν δύο διατηγαῖ διὰ φόρτωσιν Ιούλιου, ἐκ 1400 στάνταρ ἐκκέντηη, διὰ Αλεξανδρείαν, ἡ μία δὲ ἐξ αὐτῶν ἐκλεισθή εἰς τὰ σελ. 49)6 τὸ στάνταρ μὲ 9)—φορτωτικά. Ως πληροφορούμεθα ὑπέρχουν ἐξ Ἀρχαγγέλου διατηγαῖ καὶ διὰ λιμένας τῆς Ιταλίας, διὰ Συρίαν καὶ Παλαιστίνην, καθὼς καὶ ἐξ Ἀρχαγγέλου καὶ Λέν-

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΒΑΚΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ.-ΒΟΛΟΣ

Ἐνεργούνται ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἐκφορτώσεις, Ανθρακεύσεις, Μεταφοραὶ ἐντὸς τῆς πόλεως καὶ τροφοδοσίαι ἀτμοπλοίων.

ΣΗΜ.— 'Αναθέτοντες οἱ κ.κ. Ἐφοπλισταὶ τὰς πρακτορεύσεις τῶν ἀτμοπλοίων τῶν εἰς τὰ Γραφεῖα μονοὶ ἡ ἐργασία θὰ ἐκτελήται μετὰ πάσης ἀκριβείας, εἰλικρινείας καὶ τὰ ἔξοδα θὰ είνε σόσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα, ἐν τῇ ἐπιτυχίᾳ τῶν δυσχερῶν συνθηκῶν ποὺ διέρχεται ἡ Ναυτιλία. Εἰς τὰς ἐκφορτώσεις γεννημάτων κανονιζώνται πολὺ εὐθυγράφητα τῶν ἐπιοήμενων τιμῶν τοῦ λιμένος ἦτοι ἀπὸ 12.50 κατὰ τὸν πλέον βιντέρηδων εἰς ἐπ τὰ 7) δραχμάς κατὰ τ. πλέον βιντέρηδων.

Τηλεγραφήματα: ΙΩΑΝΝΗΝ ΒΑΚΑΤΟΝ Βόλον

Codes BENTLEY PRIVATES

νιγραδ διὰ Κόντινεντ.

Μεταλλεύματα: Ἐκλείσθη ἀπὸ 8500 τ. 10 οὐρανοῦ ἐκ Πότι: διὰ Νόρδερν Ρέιντζ, δολλ. 2.72 1)2.

Γενικά φορτία: Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐναυλώθη καὶ ἔν διεμέριοι 7000 τ. 10 οὐρανοῦ διὰ μεταφορὰν γενικοῦ φορτίου εἰς τὴν Σαχάρην, σελ. 14)—f. i. o.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: Σχετικὴ ζήτησις ἐπικρατεῖ, ἐπληρώθησαν δὲ ναύλοι διὰ ἀπὸ 5000 τ., 10 οὐρανοῦ, σελ. 13)7 1)2 διὰ Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ καὶ 14)7 1)2 Δανίαν, ἢ δὲ ζήτησις χωρητικότητος συνεχίζεται καὶ διὰ φορτώσεις Ἰουλίου μὲν ἐλπίδας, δελτιώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Ἡ τελευταία εἰκὼν τῶν ναύλων

Αἱ ἐκ Λουδίνου τελευταῖαι πληροφορίαι ἀναφέρουν διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ παραμένει σταθερά μὲν ὄμαλην ζήτησιν χωρητικότητος διὰ φορτώσεις ἑκείνομένας μέχρι καὶ τοῦ Αὐγούστου. Ἡ τελευταία ἑκείθεν κλεισθεῖσα ναύλωσις γῆτος ἡ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Rio Dorado» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. 10 οὐρανοῦ διὰ Ἀβογουσθ σελ. 14)6 Ἰούνιον. Ἐπίσης ἐναυλώθη καὶ τὸ φορτηγὸν «Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος» 9200 τ. ἐκ Μπάκικς Μπλάγκας εἰς τὰ 13)3 διὰ Ἀμβέρσαν, ἀκυρωθεῖσῃς τῆς πρώτης ναύλωσεως, λόγῳ τῆς ἐκ τῆς προσαρξάσεως καθυστερήσεώς του. Ἐτερον Ἐλληνὶκὸν φορτηγὸν κλεισθὲν προσφάτως ἐκ τοῦ Πλέιτ, εἰναὶ τὸ ἀπὸ «Ἀγία Βαρθόλωμα» ἐκ Σάντα Λορέντζο 6400 τ. 10 οὐρανοῦ διὰ Μπέργκεν-Στοκχόλμην Ρέιντζ 16)6, φόρτωσις τέλος Ἰουνίου.

Ἡ Ἀγγλικὴ γαιαυθρακαγόρα δελτιώμενη καὶ μὲ ἀρκετὰς διαταγὰς. Αἱ τιμαὶ τῶν ἑκείθεν ναύλων ἐσημείωσαν ἐλαφρῶν ἀνατίμησιν, ἵδια διὰ τὴν Μεσόγειον, κυμαίνονται δὲ ἡδης εἰς τὰ σελ. 8)—διὰ Βραζιλίαν, 9)—διὰ Μπουένος Ἀρεσ, 9)6 Τροζάριο, 6)3 Δυτ. Ἰταλίαν, 6)6 Ἀλεξάνδρειαν καὶ 7)—Πειραιᾶ διὰ ἀγρόπλοιον 5000 τόννων. Διὰ γαιαύθρακας ἐναυλώθησαν τὰ ἀπὸ «Ἀννα» ἐκ Νοτ. Οὐαλλίας 7000 τ. διὰ Ἀλεξάνδρειαν 6)6, «Φραγκ. Β. Γουλανδροῦ» ἐξ Ἐμπειρίας 8000 τ. καὶ διὰ Γραδόζιαν 9)3, Ἰούλιον καὶ «Ἀττικόδη» ἐκ Ρόττερνταμ 6200 τ. διὰ Μπόνιαν 7)4 1)2 ἀ.φ. Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος συγεδύσας καὶ φόρτωσιν ἐκ Μπόνιας 6600 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ εἰς τὰ σελ. 4)6.

Ἐκ τῆς Μεσογείου συνεχίζονται: αἱ διαταγαὶ διὰ φορτώσεις ἀραβοσίτου ἐξ Ἰταλίας, μετά δὲ τὸ ἀπὸ «Νικ. Γ. Κουλουκούντη», ἐναυλώθη ἐκ Βενετίας καὶ τὸ φορτηγὸν «Θεοσκέπαστη» 6000 τ. διὰ Ἀγγλίαν-Κόντινεντ 8)—ἀ.φ. Ἐξ ἀλλου τὸ ἀπὸ «Μιχαήλ Α.» ἐπανερχόμενον ἐκ νέου εἰς τὸ Trade τῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, ἐκλείσθη διὰ τμῆμα φορτίου 5500 τ. ἀλλοτος ἀπὸ Τρέπαχνη διὰ Μοντεβίδεο εἰς τὰ σελ. 12)6, μὲ καντούέλλο 30 Ἰουνίου.

Ο Δούναβης χαρακτηρίζεται ἡδης ἀπὸ μικρῶν ζήτησην διὰ Δυνιάν διὰ σκάφη σύγκλισης τῶν 5500 τόννων μὲ προσφερόμενας τιμὰς σελ. 14)3 καὶ φόρτωσιν Ἰουν. Ἐκ Δουναβέως ἐκλείσθη πρὸ ἑδδομάδος τὸ ἀπὸ «Διώνη» 6600 τ. διὰ Ἀμβέρσαν-Ρόττερνταμ 12)10 1)2, διὰ δὲν Δανίαν 13)10 1)2 Ἰούνιον. Διὰ ἐναυλώθη τὸ ἀπὸ «Θάσος» 145 ἀργ. διὰ δὲν λιμένας ἀπὸ Σικελίας μέχρι Βεγγάζης λ.στ. 8.10.0 κατὰ δαχόνιον, Ἰούνιον.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα παρέσχεν ἐργασίαν κυρίων ἐκ Μαριανούπολεων διὰ γαιαύθρακας, ἐκλείσθησαν δὲ ἑκείθεν διὰ Ἰταλίαν τέσσαρα ἀπὸ 5500—6000 τόννων, ὡς ἔξης: «Κονίστρα» 6)10 1)2, «Ισιδώρα» 7)—, «Ἀγιος Μάρκος» 7)3 καὶ «Εὔγενα Καμ-

ΓΑΪΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ναυτικοὶ Πράκτορες

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ADVISORY AGENTS)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ)

Τηλεγρ. Διευθ. ΓΑΡΑΧ—Τηλ. σ. 385

Αντιπρόσωποι εἰς ὅλους τοὺς Ρουμανίκους λιμένας

πάνη 7)—, μὲ 6 πέννας φορτωτικὰ καὶ 6 ἐκφροτωτικά, διὰ φόρτωσιν αἱ 15θημέρου Ἰουλίου. Ἐκ Μαριανούπολεως, διὰ γαιαύθρακας ἐπίσης, ἐκλείσθησαν καὶ τὰ ἀπὸ «Ισμήνη» 5000 τ. διὰ Ἀλεξάνδρειαν 5)9 f.i.o., «Καίτη Χανδροῦ» 4500 τ. διὰ Ἀμβέρσαν—Αμστερνταμ 10)1 1)2, Ἰούνιον καὶ «Ασπασία» 6600 τ. διὰ Νόρδερν Ρέιντζ 11)—Ιουλίου 10—20. Τὸ ἀπὸ «Τάκης» ἐκλεισε διὰ ἐναυλώθησαν ἀπὸ Νοβορωσ. 4500 κ. μ. διὰ Βενετίαν 5)3.

Ἄξιοσημείωτον ζωηρότητα ἐπέδειξαν οἱ Ρώσοι ναυλωταὶ πρὸς ἔξασφαλισιν συχθῶν διὰ φορτώσεις ἐναυλώθησαν τῆς Λευκῆς Θαλάσσης. Ἐκλείσθησαν ἑκείθεν τὰ ἀπὸ «Τάκης Χανδροῦ» ἐξ Ἀρχαγγέλου 1500 στάνταρ διὰ Ζακάνταμ 42)—, «Ἀγιος Βλάστοις» (6) ταξίδιον) ἐξ Ἀρχαγγέλου 13)0 στάνταρ διὰ Ἀλεξάνδρειαν 49)6, Ἰούλιον, καὶ «Καίτη Χανδροῦ» ἀπὸ Ονέγα 1500 στάνταρ διὰ Ἀλεξάνδρειαν 49)9 Ἰούλιον—Αἴγαυστον, ἐναυλώθη δὲ τάχη—τούρτερ διὰ 4 μῆνας τὸ ἀπὸ «Γεώργ. Μάντακας» (ταξίδιον ἐκ Σπιτοδέρηγης) εἰς τὰ σελ. 3)—μηνιαίως, μὲ τροποποιημένους δρους ναυλοσυμφώνου Baltime.

Ο ναυλοτιμάριδμος τοῦ Μαΐου

Ο καταρτισθεὶς ύπό τοῦ Λοϋδ Λιστ, ναυλοτιμάριδμος τοῦ Μαΐου σημειώνει καὶ νέαν μείωσιν, προελθοῦσαν κυρίως ἀπὸ τὴν κατὰ 6 μονάδας ἔκπτωσιν τῶν ναυλών τῆς Βορειοσεμερικανῆς ἀγορᾶς. Οὕτω ἐκλεισε διὰ τὸν Μάιον εἰς τὰ 62.60 οὐρ., ήτοι εἰς ἐπιπέδον κατὰ 1.31 οὐρανού τοῦ ναυλοτιμάριδμου τοῦ Ἀπριλίου δοτικού πάλιν ἥτο κατὰ μίαν μονάδα, ὡς ἔγιοτα, μικρότερος ἀπὸ τὸν Τούμπον. Απὸ Ιανουαρίου μέχρις τέλους Μαΐου ἡ παρατηρηθεῖσα συνολικὴ ἔκπτωσις τοῦ ναυλοτιμάριδμου τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὀφειλομένη εἰς τὴν ἀκατάσχετον ἐπιδείνωσιν τῶν συνθηκῶν τοῦ ἐμπορίου, ἀνήλθεν εἰς 10 περίπου μονάδας.

Κατὰ διαφόρους τομεῖς ὁ ναυλοτιμάριδμος τοῦ Μαΐου ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Ἀπρίλιον, ἔχει ὡς ἔξης:

Θαλάσσος. τομεῖς	Τιμάρ	Διαφ.
Εύρωπη	67.97	+0.73
Βορ. Αμερική	52.76	-5.79
Νοτ. Αμερική	64.62	+0.58
Άν. Ινδ. —Αφρική	71.17	-2.23
Ειρηνικός-Αύστραλία	56.46	-0.44
Σύνολον	62.60	-1.31

Οι πράκτορες μας ἐν τῇ ξένη

Τὸ παρόν κ. κ. Γαϊτάνου καὶ Ξανθοπούλου ἐν συνεταιρισμῷ μετὰ τῶν κ. κ. Κουρκουλᾶ καὶ Κρητικοῦ, ἔσαγωγέων γεννημάτων, συνεστήθη ἐν Κωνσταντζή τῆς Ρουμανίας ἑταίρια μὲ τὸν σκοπὸν διπλῶς ἀσχοληθῆνεις πάσι τοῖς ναυλώσιμοις, πράκτορεύσις, μεσοτείας καὶ πάσης ἀλληλησίας, φύσεως ναυτικάς ἐργασίας.

Τὸ πολυετής πεῖρα περὶ τὰ ναυτιλιακά καὶ ἡ βαθεῖα ἐκτίμησις ἡς ἀπολαμβάνουν οἱ Ιδρυταὶ τῆς νέας ἑταίριας παρὰ τὴν Ρουμανικὴν κοινωνίαν καὶ τῷ κόσμῳ τῶν ἔσαγωγέων καὶ ναυτιλλομένων ἀποτελοῦν δύσιμα ἔχεγγυα, διτὶ τὰ συμφέροντα τῶν πλοιοκτητῶν θέλουν ἀρτίως ἔξυπητηθῆν.

Ο «ΣΤΑΘΗΣ Α.» ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ἀργοῦν εἰς Πειραιᾶ μικρὸν σιδηροῦν φορτηγὸν «Στάθης Α.» εκ «Ανδρέας» τ. γηρὸς 987 καὶ ναυπηγησεως 1881 ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 1160 λιρῶν, καὶ ὑπὸ τὸν δρον νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Γένοβαν.

ΤΗΛΕΦ. 36939

158)9 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE.

E. E. SHARP & SONS LTD.

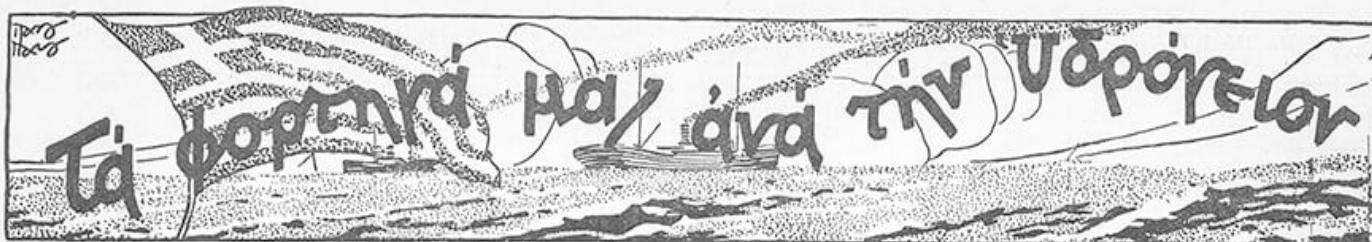
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ· ΚΟΛΖΑ· ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ· ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος Ναυτ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαμέμνων	«Μιχαλιώδης» Α.Ε	19	2120	Έφθ. Δούναβιν 29 Μαΐου και άνεκ. 8 Ιουν. διά Ριζέννων
Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Κερούση	95	1550	Έφθ. Όδησσον 30 Μαΐου
Αγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	άνεκ. Ονέγα 12 Ιουν. διά Zaandam
Αγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Έφθ. Ροζάριο 30 Μαΐου
Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	Έφθ. Ηπειριά 22 Μαΐου
Αγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιονίκη» Α.Ε.	98	3224	Έφθ. Ναύπολιν 26 Μαΐου
Αγία Βαρθλήμα	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	άνεκ. Τάιν 27 Μαΐου, Μαδέρας 3 Ιουν. διά Μ.π. "Αύρες" άργειτε είς Ηπειριά από 22 'Απρ.
Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	Έφθ. Μπουένος "Αύρες" 4 Ιουν.
Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άργειτε Λαύριον από 26 Φεβρ.
Αγία Παρασκευή	Χρ. Βλάση	89	2011	άργειτε Ηπειριά από 23 Μαΐου 1932
Αγιος Μάρκος	Άδελφοι Μαργκαρώνη	10	5165	Έφθ. Βραζίλιαν 3 Ιουν. και Ηπειριά 14 διά Ρόττερνταμ
Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβης	19	4514	άργειτε Ηπειριά από 22 'Απρ.
Αγιος Σπυρίδων	Γ. Δικούστρες κλπ.	01	3779	Έφθ. Ρουέν 1 Ιουν. και άνεκ. 10 δι: "Ιμριγχαρ"
Αγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	Έφθ. Δάνισταγκ 29 Μαΐου και άνεκ. 3 Ιουν. δι: "Ιταλίαν"
Αγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	άργειτε Ηπειριά από 29 Μαΐου
Αγγελής Καμπίτσης	Δ. Η. Καμπίτση	06	3016	άνεκ. Χίον 12 Ιουν. διά Δούναδην
Αδαμ. Γεωργαντής	Άδελφοι Γεωργαντή	16	3814	άνεκ. Χαϊλά 20 Μαΐου διά Πλάτη
Αδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Ησιόη	08	4537	άργειτε Χίον από 22 Δεκ. 1932.
Αδαμ. Κοραής	Κακαρόύκα κλπ.	84	1324	άργειτε Ηπειριά από 30 'Απρ.
Αδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργειτε Ηπειριά από 22 Φεβρ.
Αθανάσιος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργειτε Αργοστόλι από 22 'Απρ.
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	Έφθ. Ηπειριά 27 Μαΐου
Αίνος	A. Λούζη	10	3554	άργειτε Μασσαλίαν από 10 Φεβρ.
Αίδοιος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	Έφθ. Βραζίλιαν 10 Ιουν.
Αίσις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	Έφθ. Ναύπολιν 27 Μαΐου και Ηπειριά 13 Ιουν.
Ακρόπολις	Βασ. Μπρούσκου	13	4342	Έφθ. "Ιμριγχαρ" 5 Ιουν.
Ακτή	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	5663	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον" 22 Μαΐου διά Μ.π. "Αύρες"
Αλέκος	N. Κωτσάκη	06	4395	άργειτε Σύρου από 17 Μαΐου
Αλίκη	έτ. Λιβανού	17	5140	Έφθ. Μαρζλιν 25 Μαΐου
Αλκυών	Κα. E. Λ. Λεμού	95	2701	άργειτε Χίον από 26 Ιουν. 1932
Αλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	άργειτε Ηπειριά από 9 Φεβρ.
Αναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	Έφθ. Θυνίην 6 Ιουν.
Ανάστασης	K. Φύχα	07	4853	έφθ. Μπουένος "Αύρες" 26 Μαΐου
Αναστ. Πετρούτσης	K. A. Ηπειρούτη	99	3025	έφθ. Χερσόνα 19 Μαΐου
Αναστ. Πατέρας	Δ. Ηπιέρα	14	3382	διήλθεν Τανερίφραν 30 Μαΐου διά Πλαύμορθ, έφθ. 6 Ιουν.
Ανδριώτης	N. Κυδωνιέως	12	4393	άνεκ. Ροζάριο 16 Μαΐου δι: "Εύρωπην"
Αννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Ιουν. διά Νιούπορτ, έφθ. 6
Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βουλγαρη	12	4603	διήλθεν Φερον. Νορδάνχα 31 Μαΐου διά Πλάτη
Αννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άργειτε Ηπειριά από 24 Ιαν.
Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργειτε Ηπειριά από 8 'Απρ.
Αννούλα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	έφθ. "Αλεξανδρείαν" 27 Μαΐου και Ηπειριά 14 Ιουν.
Ανθίππη Ν. Μιχάλου	έτ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Ηπειριά 20 Μαΐου
Αντώνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργειτε Χαλκίδη από 23 Νοεμ. 1932
Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Μαρζλιν 5 Ιουν.
Αντώνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	άνεκ. Σκν Νικολάς 11 Μαΐου διά Σκανδιναվιαν
Αντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διήλθεν Κ)λιν 29 Μαΐου, Φινιστέρων 11 Ιουν. διά Μπουκό
Αντώνιος Δ. Κυδωνιεύς	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άργειτε Ηπειριά από 7 Μαΐου
Αντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Γδύνια 31 Μαΐου
Αντζουνέττα	υιοί Αντ. Πικνονούλατου	07	2693	έφθ. Ηπειριά 5 Ιουν.
Αποκία	Z. Βαλμάρ	05	3607	διήλθεν Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Ηπειριά
Αργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	έφθ. Μπλάχιαν Μπλάχικαν 7 Ιουν.
Αργολίκος	Μαρζή 'Εμπειρίκου	21	4786	διήλθεν Κωνι)λιν 28 Μαΐου, Γιβραλτάρ 6 Ιουν. δι: "Αριθέρεων"
Αριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Ρίον Ικνέτρον
Αριάδηνη Παντελή	έτ. Μαρκυρίδη	10	4445	άνεκ. Βίλλαν Κ)τούσιον 30 Μαΐου διά Γκατιμπάν
Αριστ. Λ. Ουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διήλθεν Κ)λιν 10 Ιουν. δι: "Ιταλίαν"
Αρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	άργειτε Χίον από 4 Ιουν.
Αρτεμισία	Η. Μακρή	06	4343	άργειτε Ηπειριά από 5 Ιαν. 1932
Αρχάγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	διήλθεν Ρίον Ικνέτρον 1 Ιουν. δι: "Αγγλίαν"
Αρχων	K. Λεμού	16	3511	άνεκ. Ημιγχαρ 31 Μαΐου διά Μ.π. "Αύρες"
Ασημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	έφθ. Ηπειριά 21 Μαΐου
Ασία	'Ολιβές	92	2893	εις "Ηράκλειον πλωτός σταθμός ανθρακεύσεων
Ασπασία	I. Γαλάκη	14	4211	διήλθεν Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Μεσόγειον
Ασπασία Νομικού	M. Νομικού	99	846	άνεκ. Ηπειριά 9 Ιουν. διά Ρουμανίαν
Αστήρη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	έφθ. Ηπειριά 2 Ιουν.
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	έφθ. Οδησσόν 23 Μαΐου
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Ιουν.
Άφροδεσσα	A. Ζ. Κριτάτη	05	2485	έφθ. Esbjerg 27 Μαΐου και Bandholm 8 Ιουν.
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	έφθ. Ναύπολιν 24 Μαΐου και άνεκ. 3 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	έφθ. Ηπειριά 2 Ιουν.
Βασ. Α. Πολέμης	Γ. Γκούμα	07	3429	έφθ. Ηπειριά 23 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής Βέλλα Μ. Διακάνη Βενιζέλος Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή Βιργινία Βιργινία Σ. Βόλγας Βύρων	άδ. Παντελή Μ. Διακάνη άδ. Σιφναίου άδ. Γουλανδρή 'Αντ. Παπαζήλη Ζ. Σαμοθράκη Παπαζήλητρίου 'Εθνικής	07 99 10 19 17 05 92 14	5045 3457 1005 3598 1918 3885 2505 9272	άργα! Αμβέρσαν ἀπό 18 Ιουλ. 1932 άργα! Σύρον ἀπό 14 Μαρτ. 1931 εἰς πλέας Ελλάδος—Σάττας (σινοι) Σιγλήθε Φορνίντο Ναρόνχα 30 Μαΐου διά Πλέατ ἔφθ. Βρατλάν 28 Μαΐου και Θ)νίχην 6 Ιουν. ἀνεγ. Μπουένος "Αύρας 3 Ιουν. διά Μαδέρας άργα! Πατρικάδ ἀπό 26 Μαρτίου ἔφθ. Ν. "Πόρκην 3 Ιουν. και ἀνεγ. 6 διά Πατρικάδ
Γαρδελάνι Γέροντας Γεώργιος Γ. Γεώργιος Π. Γεώργ. Ι. Γουλανδρής Γεώργ. Κυριακίδης Γεώργ. Κ. Σαλαϊδης Γεώργ. Μάντακας Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος Γεώργ. Μ. Λιβανός Γεώργ. Νικολάου Γεώργ. Πήττας Γιάννης Γιαν. Γούναρης Γηγγόριος Κ.	Ε. Θεοφιλάτου Κ. Καρρά και Α. Λεμός Δ. Δάμπτηση Θ. Επιφανειάδη Ν. και Γ. Σιμούρα Ν. Γ. Κυριακίδη Γ. Κ. Σαλαϊδη Β. Γ. Μάντακη Σ. Γ. Εμπειρίκος άδ. Λιβανού Ν. Νικολάου και Σία άδ. Γ. Ηγήττα Γ. Ανδρέας κ.λ.π. Γ. Ζ. Γούναρη Η. Καλλιμανοπούλου	88 13 18 03 96 11 01 21 21 21 28 30 98 05 01 90	2282 4355 4289 4052 2187 4201 3514 3246 5728 3831 4108 3110 4391 2238 2538	άργα! Πάτρης ἀπό 12 Ιουν. 1932 ἔφθ. Πατρικάδ 29 Μαΐου και Θ)νίχην 4 Ιουν. ἔφθ. Ρίον Ιανέτρον 30 Μαΐου άργα! Πατρικάδ ἀπό 27 Οκτ. 1930 άργα! Πατρικάδ ἀπό 1 Μαρτ. ἀνεγ. Μπάρρου 8 Ιουν. διά Μοντεδίθεο άργα! Χίον ἀπό 13 Μαρτ. Σιγλήθε Φορνίλατρο 31 Μαΐου διά Αβραπούλ., έφθ. 6 Ιουν. ἔφθ. Μπάρρου Μπλάχην 7 Ιουν. Σιγλήθε "Αγ. Βικέντιος 5 Ιουν. διά "Αμβέρσαν ἔφθ. Βίλλαν Κονστατίουσιον 5 Ιουν. ἔφθ. Αγλαύρογκ 10 Ιουν. και Ράντερς 14 ἀνεγ. Λά Πλάταν 19 Μαΐου διά Κ)λιν—Ρωσίαν άργα! Πόρτο Χίλι 8 Ιουν. διά Πατρικάδ ἀνεγ. Πατρικάδ 9 Ιουν. διά Μαρ)λιν
Δαναδς Δάρμας Δάρφη Δελφίν Δέσποινα Δέσποινα Γλύπτη Δημήτρης Δημ. Γ. Θεομιώτης Δημ. Λ. Δανιόλος Δημ. Ν. Βογιατζήδης Δημ. Ν. Βούλγαρης Δημ. Ν. Ράλλιας Δημ. Χανδρής Διαμάντω Διονύσιος Διον. Σταθάτος Διρφυς Διώνη Δραγών Δύο Φίλοι	Η. και Γ.Κ. Λεμός άδ. Ηγήττα Γ. Λουκιαρδοπούλου Άθ και "Ανδρεάδη Κοστά και Γεωργιάλη Γ. Γλύπτη Σ. και Η. Λεμός Α. Μ. Τατάκη Σ. και Κ. Δανιόλος Ν. Δ. Βογιατζήδη Ν. Δ. Βούλγαρη Ν. Δ. Ράλλιας Ι. Δ. Χανδρή άδ. Τσατσούρου Ε. Α. Καραδίκη έπαρφ.Δ. Α. Σταθάτου Βασ. Πατέρας και Σία Γ. Φ. "Ανδρεάδη Ι. Δ. Κορκοδελίου Ραπτάκη και Ρεόσους	06 83 10 06 09 04 05 06 06 08 02 99 98 03 03 19 06 06 03	4419 1595 2810 3816 4461 3313 3338 4271 3824 3441 3975 3534 3316 2281 2018 5450 2795 4227 3582 3547	ἔφθ. Σανάδ 30 Μαΐου ἀνεγ. Πατρικάδ 2 Ιουν. διά Κίνηρον—Σαρδίνιαν, έφθ. 14 άργα! Ρουέν ἀπό 17 Μαρτ. ἔφθ. Αρχάγγελον, 27 Μαΐου Σιγλήθε Cerrito 25 Μαΐου διά Σκανδιναվίαν ἔφθ. Καλανάσι 26 Μαΐου και Νεάπολιν 3 Ιουν. ἀνεγ. Σιδημποργκ 25 Μαΐου διά Λέιψιγραζ, έφθ. 29 άργα! Πατρικάδ ἀπό 12 Φεβρ. ἀνεγ. Ροζάριο 24 Μαΐου διά "Αγ. Βικέντιον ἔφθ. Σπίτζιαν 6 Ιουν. Προεδόθη πρόδις διάλυσιν διγλήθε Κ)λιν 4 Ιουν. διά Γένοβην ἀνεγ. Μαρ)λιν 13 Ιουν. διά Πατρικάδ έφθ. Σαρδίνιαν 1 Ιουν. ἔφθ. Μασσαλία 28 Μαΐου και ἀνεγ. 3 Ιουν. διά Κ)λιν ἀνεγ. Μπάρρου 17 Μαΐου διά Νικέγκο Σουαρέζ ἔφθ. Καζαρπλάχην 4 Ιουν. ἔφθ. Πατρικάδ 27 Μαΐου άργα! Πατρικάδ ἀπό 29 Μαΐου άργα! Έθρον ἀπό 8 Φεβρ.)
"Εβη "Εβη "Εδισων Ειρήνη, (τάνκερ) Ειρήνη Κυριακίδου Ειρήνη Ν. Ράλλια Ειρ. Σ. Εμπειρίκου Ειατόνταρος Δρακούλης "Ελέγκω Α. Κυδωνιέως "Ελένη "Ελένη "Ελένη Γ. Εμπειρίκου "Ελένη Τ. "Ελευθ. Κ. Βενιζέλος "Ελισάβετ "Ελισάβετ Β. "Ελλην "Εμη. Σταυρούδης "Επαμ. Κ. Εμπειρίκου "Εσηνούλλα "Εσπερος Εύαγγ. Μ. Διακάνη Εύαγγελία Τόγια Εύανδρος Εύβοϊδης Εύγενα Καμπάνη Εύγενία Εύγ. Μ. Γουλανδρή Εύγ. Μυλωνᾶ Εύγ. Σ. Εμπειρίκου Εύδαλία Εύτυχία Εύτ. Βεργωτή	Ν. Γ. Αδενού Ν. Γ. Αδενού "Εθνικής Δ. Καλλιγά κλπ. Ν. Γ. Κυριακίδη Ν. Δ. Ράλλια Στ. Εμπειρίκου Γεωργ. Ν. Δρακούλη Π. Κυδωνιέως Α. Καλλινίκου Δ. Λός Π. Γ. Εμπειρίκου Α. Τεργιάζου έπ. «Χίος» Α.Ε. άδ. Μαζαράκη Ν. Κ. Βασιλάκη Στ. Εμπειρίκου Κα Στενούρδη Γιοι. Επ. Εμπειρίκου Ν. Τσατσόμπου Κ. Τσαροπινά και Γίδην Δ. Μ. Διακάνη έπ. Κ. Τόγια Μ. Βαζάρη Μαρη. Εμπειρίκου Γ. Ν. Εμπειρίκου άδ. Λιδνού Β. και Ι. Κουτσόκου Θ. Μυλωνᾶ Στ. Εμπειρίκου άδ. Γουλανδρή Γ. Βεργωτή ^η Γερ. Βεργωτή	01 13 96 09 04 22 08 27 01 05 97 98 22 04 13 03 27 05 20 06 97 01 22 98 98 15 03 01 20 18 15 03 27 05 20 18 06 97 01 22 98 98 15 03 01 20 18 15 03 27 05 20 18 13 03 01 20 18 13 03 2993	3652 4521 II.103 4009 3781 3860 4164 5329 4162 5655 1882 3919 3039 4572 3553 4649 4557 4391 4385 2715 683 2876 3022 3543 4792 3470 3687 3276 5148 4862 3653 5123 2993	έφθ. Καλανάσι 27 Μαΐου. Είτε εἰς Ιταλίαν πρόδις διάλυσιν έφθ. Πατρικάδ 23 Μαΐου άργα! Πατρικάδ ἀπό 15 Ιουν. έφθ. Βιτσίμη 27 Μαΐου ἀνεγ. Μάρ Λιέλ Πλάταν 23 Μαΐου διά Λάς Πάλμας έφθ. Καλλιάρτο 26 Μαΐου και Τσιδιτσάκιαν 4 Ιουν. έφθ. Πατρικάδ 25 Μαΐου διγλήθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Μασσαλίαν έφθ. Πατρικάδ 4 Ιουν. και ἀνεγ. 11 διά Κ)λιν (Σιατιγάνες) ἀνεγ. Ρόττερντερμπ. Ιανέρον. διά Μπάρρου έφθ. Χερσόνησον 25 Μαΐου έφθ. Πατρικάδ 5 Μαΐου ἀνεγ. Ζουγκούλιδην 12 Ιουν. διά Πατρικάδ άργα! Χίον ἀπό 27 Μαρτ. 1931 άργα! Πατρικάδ ἀπό 28 Απρ. άργα! Πατρικάδ ἀπό 17 Απρ. έφθ. Ροζάριο 30 Μαΐου άργα! Σάρον ἀπό 27 Δεκ. 1931 ἀνεγ. Ρόττερντερμπ. 3 Ιουν., Οδζάν 5 διά Ρ. Ιανέρον διγλήθε Κων)λιν 4 Ιουν. διά Γένοβην άργα! Πατρικάδ ἀπό 13 Απρ. άργα! Πατρικάδ ἀπό 17 Απρ. έφθ. Ροζάριο 30 Μαΐου άργα! Σάρον ἀπό 27 Δεκ. 1931 ἀνεγ. Ρόττερντερμπ. 3 Ιουν., Οδζάν 5 διά Ρ. Ιανέρον διγλήθε Κων)λιν 4 Ιουν. διά Γένοβην άργα! Πατρικάδ ἀπό 13 Απρ. έφθ. Ροζάριο 30 Μαΐου 1932. Επωλήθη εἰς "Αγγλους άργα! Πατρικάδ ἀπό 31 Ιαν. άργα! Πατρικάδ ἀπό 2 Απρ. έφθ. Βρατλάν 28 Μαΐου ἀνεγ. 1 Ιουν., Κ)λιν 5 διά Ρόττερντερμ έφθ. Μαρ)λιν 31 Μαΐου, φορτώνει δι' Ιταλίαν ἀνεγ. Σάντος 7 Ιουν. διά Μπ. "Αύρας έφθ. Π. Φαρράγιο 5 Ιουν. Είτε Γένοβαν πρόδις διάλυσιν έφθ. Πατρικάδ 5 Ιουν. και Κ)λιν 10 έφθ. Ρίον Ιανέρον 5 Ιουν. ἀνεγ. Βίλλαν Κ)τσούσιον 19 Μαΐου δι' Εύρωπην ἀργα! Βενετίαν ἀπό 5 Σεπτ. 1932 άργα! Αργοστόλι ἀπό 14 Δεκ. 1931
Ζάννες Γούναρης Ζαννης Λ. Καμπάνης Ζέψυρος	άδ. Πατρικάδ κληρον. Λ. Καμπάνη Α. Λουζη	07 20 09	4407 5298 4796	έφθ. Κουνιστάρου 8 Ιουν. (Διά Κόρη) διγλήθεν "Αγ. Βικέντιον 31 Μαΐου διά Ρ. Ιανέρον ἀνεγ. Μπουένος "Αύρας 20 Μαΐου διά Χάδρην

ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μαχάλινος»	06	2947	ἀργεῖ Πατριαῖς ἀπὸ 31 Μαρτ.
"Ηρων	Χρ. Γ. Σοφότου καὶ Σία	06	1516	ἀνεγ. Ἀλεξανδρείαν 3 Ἰουν διὰ Μάλταν—Λονδίνου
Θάσος	Πατριώτικης	19	1565	ἔφθ. Γαλάται: 12 Ἰουν.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	ἔφθ. Σάνη Ηέντρο 26 Μαΐου καὶ Ροζέρο: 31
Θεοφανής	ἀδελφ. Λιθανοῦ	17	4210	ἀνεγ. Κάρδιφ 27 Μαΐου, Μαδέρας 2 Ἰουν. διὰ Βίλλαν Κοτούσιον
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	1	4427	ἔφθ. Ροζέρο: 8 Ἰουν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μιχάρου. Σ. Μενδρίνος	11	3723	ἔφθ. Βιντέκιν 28 Μαΐου
Θέτις	Ε. Χατζηγιάνης	30	4123	ἔφθ. Ηέντρος 29 Μαΐου καὶ Πατριαῖς 10 Ἰουν., ἀνεγ. 11 διὰ Θεργυ
Θράκη	Πατριώτικης	17	982	ἀνεγ. Γαλάται: 10 Ἰουν. διὰ Κρήτην
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζῆς	12	3693	ἔφθ. Λιμενίου 6 Ἰουν.
Τάκωβιος	Γ. Ἀγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Κατζάν 27 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 2 Ἰουν. Κατιν 5 διὰ Ρουέν
Τίθανη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	ἀργεῖ 10άκην ἀπὸ 8 Μαρτ.
Τίθανος	Γ. Δρακούλης	06	4070	ἔφθ. Γρύνια 4 Ἰουν.
Τίλισσος	Τιο. Γ. Αβάνος	15	4721	ἀνεγ. Μπάρρο 29 Μαΐου, Μαδέρας 4 Ἰουν. διὰ Σάντος
Τίναλια	Π. Χατζηγιάνης	08	3742	ἀνεγ. Ροζέρο: 27 Μαΐου διὰ Λάς Πάλμας
Τισιδόδα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 24 Μαρτ. Ἐναυλώθη
Τιμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τέλους Μαΐου
Τιωάννης	Δ. Δάμπουση	09	3667	ἔφθ. Κοπεγχάγην 2 Ἰουν.
Τιο. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἀνεγ. Νακότσιαν 31 Μαΐου διὰ Νικέπολην
Τιο. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	ἀνεγ. Ροζέρο: 1 Ἰουν. διὰ Λάς Πάλμας
Τιο. Καρδαΐς	ἀδελφ. Καρρά	17	3527	ἀνεγ. Βίλλαν Κοντούσιον 14 Μαΐου διὰ Ισπανίαν
Τιο. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 25 Δεκ. 1931
Τιο. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	ἀργεῖ Πατριαῖς ἀπὸ 16 'Απρ. Ἐναυλώθη
Τιο. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	εἰς πλός Σάμου—Σάττης οἰστος)
Τιο. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	ἀνεγ. Πειραιᾶ 14 Ἰουν. διὰ Μαργαρίτην
Τιο. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἀνεγ. Κάρδιφ 26 Μαΐου διὰ Λάς Πάλμας ἔφθ. 3 Ἰουν.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	εἰς Πότι: 5 Ἰουν ὅποι φόρτωσιν
Κ. Λάδας	Π. Λύρα	02	3095	ἀνεγ. Γρύνια 23 Μαΐου, Γιεράκλετάρ 5 Ἰουν. διὰ Κων)πολιν
Καθαρά	Γ. Καραδία	91	2661	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Ἰουλ. 1931
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	2948	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου Ἐναυλώθη
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	εἰς λότον Κων)πολιν 3 Ἰουν. διὰ Γιεράκλετάρ
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Θεριγήν 2 Ἰουν. καὶ Καλάμης 12
Καλουδώ	Γ. Ἀσημούτην	01	4921	εἰς λότον Μαδέρας 31 Μαΐου διὰ Ἀμερισγον φυμουλκούμενον
Καλυψώ Βεργατή	Γερ. Βεργατή	18	5686	ἔφθ. Ρίον Τζανέρων 27 Μαΐου
Καπετάνη Στρατῆς	Δ. Κουντῆ	06	3547	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Νοεμ. 1932
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	εἰς λότον Γιεράκλετάρ 3 Ἰουν. καὶ Νίτον 9 δι' "Αλαμποργκ
Κάτε	N. Λυκιαρδόπουλου	18	5197	εἰς λότον Γιεράκλετάρ 4 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ κ.λ.π.	00	3147	ἔφθ. Χερσόνια 26 Μαΐου
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετράλαια»	87	2495	εἰς πλός Βιτόβου—Πιταλίας (πετράλαια)
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἔφθ. Μαργαρίτην 29 Μαΐου, φορτώνει
Κατίνα	N. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	ἔφθ. Πατραιᾶ 6 Ἰουν.
Κατίνα	Ν.ικ. Δ. Βούλγαρη	12	4567	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Μαρτ.
Κέικ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Απρ.
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ιαν.
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζῆς	11	4153	φθάνει Δωνυχέργκην 15—18 Ἰουν.
Κλεοπάτρα	ἀδ. Μάντακα	07	3900	ἔφθ. Γένοβαν 6 Ἰουν. Πρός διάλυσιν
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη	07	3539	ἔφθ. Μαργαρίτην 8 Ἰουν.
Κοριάννα	A. Μπεκατώρου	99	5170	ἀργεῖ εἰς Ἀργοστόλ: ἀπὸ 6 'Απρ.
Κούλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	15	4914	εἰς λότον Γιεράκλετάρ 22 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Κύμη	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινᾶ	12	3394	εἰς Ρίνην 6 Ἰουν. (φροτ. διὰ Ρόττερνταμ)
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	ἔφθ. Ολυμπίαν 29 Μαΐου
Κωνστ. Κουτσοδόντης	A. Κ. Κουτσοδόντη	04	4160	ἀργεῖ Βιντέκιν ἀπὸ 2 Μαΐου 1932
Κώστας	Π. Σταυρουλοπούλου καὶ Σία	96	1346	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Κώσταντη	ἀδ. Πατέρα	13	4316	εἰς λότον Φερν. Νορδίνχα 29 Μαΐου διὰ Λάς Πάλμας
Λάκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	01	927	εἰς πλός Χαλκίδος—Σάττης (οίσον)
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	εἰς λότον Κατιν 27 Μαΐου, Γιεράκλετάρ 5 Ἰουν. δι' Ἀμερισαν
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	ἀνεγ. Αμερισαν 8 Ἰουν διὰ Μπάρρο
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεγ. Σάνη Νικολάς 1 Ἰουν. διὰ Λάς Πάλμας
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	ἔφθ. Κων)πολιν 27 Μαΐου
Μαίανδρος	'Ιω. Λιθανοῦ	14	4309	ἔφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
Μαίηντ όφ Σάμος	Α. Κουλούρου	01	1190	εἰς πλός Πειραιῶς—Σάμου—Σάττης
Μαίρη	N. Γ. Λιθανοῦ	09	1459	ἀνεγ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διὰ Μυτιλήνην—Ρεσσίαν
Μαίρη Ν.	Δημητρίου	09	4330	ἀνεγ. 'Αμερισαν 1 Ἰουν. διὰ Μπ. "Αϊρες
Μαίρη Δευτεράιου	Βασ. Δευτεράιου	03	1383	ἔφθ. Μάλταν 2 Ἰουν. καὶ Πότι: Σατή 8
Μαίτωτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Απρ.
Μάκης	E. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Βρατλάν 1 Ἰουν.
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3903	ἀνεγ. 'Αμερισαν 7 Ἰουν. δι' Ἀνατολήν
Μάξ Βόλφ	Παρτέλου	17	6694	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διὰ Μπ. "Αϊρες
Μαρηή Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	04	2365	ἀνεγ. Μασσαλίαν 3 Ἰουν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 9 Ἰουν.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Ἰουν. καὶ Ναύπλιον 6
Μαργαρίτης	ἀδ. Πειρόλαρή	13	4584	ἔφθ. Μπουένος "Αϊρες 5 Ἰουν.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου δι' Αρχαγγελον
Μαρία	K. Λεμοῦ	01	3090	ἀνεγ. Λέσβηνα 27 Μαΐου δι' Αματερνταμ, ἔφθ. 2 Ἰουν.
Μαρία	Σ. Περρή κ.λ.π.	00	1216	εἰς πλός Βόλου—Αλεξανδρείας
Μαρία M. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 25 'Απρ. 1932
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	εἰς λότον Κατιν 7 Ἰουν. καὶ Πειραιᾶ 9 διὰ Ρόττερνταμ
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	εἰς Κύπρον 9 Ἰουν.
Μαρία Σταθάτου	έτατρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἔφθ. Τάλη 9 Ἰουν.
Μαριώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	ἔφθ. 'Αλεξανδρείαν 3 Ἰουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	Σφρ. Πειραιά 14 Μαΐου και άνεχ. 9 Ιουν. διά Κυντζαν
Μαριώνκα	άδ. Πρωτού	12	4236	Σφρ. Αμέρισαν 3 Ιουν.
Μαριώγκα Δ. Θεομιώτη	άδειαφθιν Κιρτάτα	04	4784	άνεχ. Άλλα Πλάταν 3 Ιουν. διά Νεκάτσα, Σφρ. 5
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Ηπιέρα	17	4269	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν. διά Ροζάριο
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	εἰς Ηλβίτ 1 Ιουν. όπο φόρτωσιν
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Πειραιάς άπό 23 Απρ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	εἰς Ρένι 7 Ιουν., φορτώνει δις: "Αβρούμουθ
Μαρθαίος	Π. Μ. Λως	04	2134	Σφρ. Ονέγα 1 Ιουν.
Μαρόννα	Ν. Βογιατζής	02	2846	άνεχ. Βραζιλίαν 2 Ιουν., Κλιν 5 διά Γιερχλτάρ
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359	διήλθε Γιερχλτάρ 26 Μαΐου διά Βενετίαν, Σφρ. 4 Ιουν.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άνεχ. Δάντσικην 31 Μαΐου, Λάδισαν 6 Ιουν. διά Τεργέσιην
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	διήλθε Κονιών(λιν) 26 Μαΐου και Γιερχλτάρ 7 Ιουν. διά Κόντινεντ
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσες»	05	3049	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 2 Ιουν. διά Νεάπολην
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	Σφρ. Πειραιά 23 Μαΐου
Μιχαήλ Λ.	Ι. Δ:βανούδ Η. Πρωτοπαπά	13	4160	άνεχ. Πειραιάς 3 Ιουν. διά Κυντζαν, Σφρ. 7
Μιχαήλ Λ. 'Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	Σφρ. Καλαί 25 Μαΐου και Τάνι 2 Ιουν.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σιά	04	3146	Σφρ. Νιάπην 27 Μαΐου
Μιχαλίδης Ξυλας	άδ. Συλλ	06	3828	Σφρ. Πειραιάς 9 Ιουν.
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	Σφρ. Ρουέν 4 Ιουν.
Μοντώρη	Σ. Φαρκούη	06	3690	άνεχ. Πατούλια 10 Ιουν., Κλιν 12 διά Ρωσσίαν
Μόχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	Σφρ. Σπαλάτο 30 Μαΐου και 'Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν.
Μόκονος	Χ. Θεοδώρου-Φ.Σιγάλα	94	2154	Σφρ. Σπαλάτο 30 Μαΐου και 'Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν.
Ναγδής	άδ. Λ:βανούδ	10	4111	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 Ιουν. διά Σκανδινανίαν
Νανάρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	Σφρ. 'Οράνι 1 Ιουν. και άνεχ. 2 διά Βατόδηρ
Νάρκισσος	Γ. Ν. Στεφάνου	06	4313	διήλθε Κονιών(λιν) 6 Ιουν. διά Σιγγκαπούρην
Ναυτίλος	Δ. I. Γούλανδρή	04	3531	εἰς Μαρζιάν 1 Ιουν. όπο φόρτωσιν
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαραλίοδ	12	3451	άνεχ. Σούντερλαντ 21 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
Νεράϊδα	έτ. Η. Νομικοῦ	03	2759	Σφρ. Μασσαλίαν 28 Μαΐου και άνεχ. 30 διά Στρατόνι
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	εἰς Ντάλον 6πολέ έκφρτωσιν 14 Ιουν.
Νήσιον	Α. I. Καλλίνικου	05	4274	Σφρ. Σούλι 27 Μαΐου
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	Σφρ. Μπάχια Μπλάγκαν 2 Ιουν.
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Πειραιάς άπό 8 Απρ.
Νικη	Α. Βογιατζής	17	958	εἰς Μαρζιάν 1 Ιουν. (διά Βουλγαρίαν)
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωρατήν	21	3576	διήλθε Γιερχλτάρ 3 Ιουν., Λάδισαν 8 διά Ρόττερνταμ
Νίκος	Α. Γρυπαίον	14	3892	άνεχ. Ροζάριο 18 Μαΐου δι: 'Αγγλίαν-Κόντινεντ
Νίκος Μάρκου	Π. I. Πικέρα και Σιά	12	4235	διήλθε Λάδι Παλμαρ 2 Ιουν., Λάδισαν 9 διά Βάτερφορντ
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον άπό 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος 'Αθανασούλη	κληρηγ. 'Αθανασικός	01	3572	άργεις 'Αμπελάκι: άπό έτην
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	Δ. Νομικοῦ	99	625	Σφρ. Γένοβαν 27 Μαΐου και Λιβόρνο 3 Ιουν.
Νικόλαος Νομικός	Μικέ Φλίνην	04	3111	εἰς πλάνος 'Ελλαδίσ—Μάλτας—Σάττας
Νικόλαος Φιλίνης	Β. Σ. Ρωσσόλμου	10	4540	Σφρ. Βραζιλίαν 25 Μαΐου και άνεχ. 5 Ιουν. διά Βορδώ
Νικόλας	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Τούλσαν 6 Ιουν. διά Κυντζαν—'Αμερικήν
Νικόλας Αγγελος	Ν. Πικέρα	06	3435	Σφρ. Σουλιάνα 29 Μαΐου
Νικόλας Πατέρας	άδ. Γιανναγά	15	4732	Σφρ. Οινούσας 30 Μαΐου και Μαρζιάν 8 Ιουν.
Νίτσα	Ν. Λυκιαρδόπουλου	21	4504	άργεις εἰς Μίλφορντ Χάδην 10 Ιουν.
Νύμφη	Ν. Πικέρα και σιδήν	04	5804	διήλθε Τενερίφαν 30 Μαΐου δι: "Αδονικούθ, Σφρ. 7 Ιουν.
Οινούσιος	σιδήν 'Επ. 'Εμπειρίκου	22	4677	εἰς Φάλμουθ όπο παραλαβήν
"Ολγα 'Επ. 'Εμπειρίκον				
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεχ. Ρίον 'Ιανέρον 27 Μαΐου διά Ροζάριο, Σφρ. 5 Ιουν.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδόπουλου	20	5187	Σφρ. Νεγκαπατάμ 6 Ιουν.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργεις Σύρον άπό 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρο	12	5839	άνεχ. Πειραιάς 11 Ιουν. διά Ρωσσίαν
Πάνις	Α. 'Αναστασίου	06	1781	άργεις Πειραιάς άπό 28 Δεκ. 1932
Πάνος	Π. Ηρωτοπαπά	15	4305	Σφρ. Κόρσορ 31 Μαΐου και Γέρνια 7 Ιουν.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργεις Πειραιάς άπό 29 Δεκ. 1932
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	Σφρ. Βίλλαν Κατούσιον 29 Μαΐου
Παντιάς	άδειλ. Μαργαρώνη	12	5149	Σφρ. Κέρκυραν 29 Μαΐου, Πάτρας 6 Ιουν. και Πειραιάς 12
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιάλη	10	3748	διήλθε Λάδι Παλμαρ 5 Ιουν. διά Μπρέκενχιν
Παρθενών	άδ. Πατήνη	08	3189	άργεις Χίον άπό 3 Μαΐου
Πάτρα	Τασκιράνη—Κωνιγκίδη	96	3256	εἰς Πόρτο Φερράριο 4 Ιουν. όπο έκφρτωσιν
Παύλος	Στ. Γαλανούδακη και Σιά	90	2223	άργεις Χανιάς άπό 10 Μαΐου
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	άνεχ. Χάρτλεπουλ 30 Μαΐου, Γιερχλτάρ 7 Ιουν. διά Βενετίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρηγ. Λ. Καμπάνη	10	3581	Σφρ. Βίλλαν Κατούσιον 6 Ιουν.
Περσεδής	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	άργεις 'Αμπέρσαν άπό 18 Μαρτ.
Πεταλιού	Μαρζ. 'Εμπειρίκου	17	5126	άνεχ. 'Αμπέρσαν 30 Μαΐου δι: Πειραιάς, Σφρ. 12 Ιουν.
Πετρολίνα (τάνκερ)	Τ. Κοριάλλου	10	579	εἰς Πόρτο Φερράριο 4 Ιουν. όπο έκφρτωσιν
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. <Τρανσοπτερόλ>	03	4634	άργεις Κατάκωλον 1 Ιουν. ήπο έκφρτωσιν
Πετρόκης Νομικός	Η. Νομικοῦ	06	4618	εἰς Κατάκωλον 1 Ιουν. διά Βενετίαν
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Πειραιάς 4 Ιουν. διά Μπουργκάς, Σφρ. 6
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικοῦ	93	2522	εἰς πλάνος Στρατόνιον—Θήρας—Δαλματίας
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	Σφρ. Κωνιών 29 Μαΐου και Βραζιλίαν 8 Ιουν.
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεχ. Μπουνέος "Άρρες 2 Ιουν. διά Τενερίφαν
Πηγελόπη	Σπωρ. Παραμυθιώτη	19	6366	εἰς Ντάρτμουθ, διέρχεται αεροδρ., Ιουν. 8
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	97	1457	διήλθε Κονιών(λιν) 31 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
Πόλη	A. 'Αλεξάτου-Μ. Ρεδ:άζη	09	2861	Σφρ. Γένοβαν 6 Ιουν. ήκ Χερσόνος
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διήλθε Γιερχλτάρ 30 Μαΐου διά Καλαί, Σφρ. 8 Ιουν.
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου, Γιερχλτάρ 6 Ιουν. διά Λιβόρνο
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	διήλθε Κονιών(λιν) 29 Μαΐου, Γιερχλτάρ 8 Ιουν. διά Σουηδίαν
Πότη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	άργει. Πειραιάς 1 Ιουν.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άργει. Μπανιόλ: 25 Μαΐου. Ζημίαι εκ πυρκαϊάς
Πρωτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άργει. Παλέρμο 29 Μαΐου και άνεχ. 1 Ιουν. διά Cefalu
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	Σφρ. Πισκάρα 21 Μαΐου και Πειραιάς 6 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	άργει Πειραιά από 24 'Απρ.
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	άνεχ. Μπάχ. Μπλάχην 16 Μαΐου δι' Εύρωπην
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	διήλθε Πειραιά 2 Ιουνίου διά Μαντράς
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	εις 'Αρδέσσων 8 Ιουνίου υπό φόρτωσην
Σίφνος	Θερ. Σταύλοπάτη	17	2004	έφθ. Ταξιδιώτες 28 Μαΐου και Πειραιά 7 Ιουνίου
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εις πλός Μυτιλήνης—Θεσσαλονίκης (άλλας)
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. 'Αρδέσσων 20 Μαΐου, υπό φόρτωσην 6 Ιουνίου
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	άργει Χίον από 31 Μαρτίου
Στάθης Α.	άδ. 'Αποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά από 11 Δεκ. 1932
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	έφθ. 'Αρδέσσων 1 Ιουνίου και άνεχ. 7 Ιουνίου
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λαζαρί	06	4081	φθάνει Μπουένος "Άρες 14-16 Ιουνίου
Στηλιανή	άδ. Πελ:θή	93	1828	έφθ. 'Αλεξανδρείας 23 Μαΐου
Στηλιανής	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	φορτώνει εις 'Αρχάγγελον 14 Ιουν.
Στηλιανής Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θυλίκην από 20 Ιουλ. 1932
Σύλβα	Λ. Καλλέργη και Σία	14	4202	άνεχ. Μπουένος "Άρες 24 Μαΐου διά Σάν 'Αντώνιο
Τάκης	Π. 'Αντόππα—Μαρκεσίνη	04	1698	διήλθε Κωνιτόποιον 1 Ιουν. διά Τάραντα
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμοδί	13	4221	άνεχ. Μπουένος "Άρες 28 Μαΐου διά Λάζ. Πάλμας
Τάσις	Βεργωτή και Μπεκατώρου	13	4706	έφθ. Κάρδιτρ 29 Μαΐου
Τερέζα Κοντογιάννη	Σταύλ. Κοντογιάννη	89	761	άργει Πειραιά από 2 Ιουν. 1932
Τζεννιν	'Ιω. Λιδανού	12	1859	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διήλθε Γιεραλτάρ 31 Μαΐου διά Σαδόνιαν, έφθ. 4 Ιουν.
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	έφθ. Λαδηπάς 3 Ιουνίου
Τρίαινα	Γ. Λαζαρί και Μ. Γεωργιάδη	00	4358	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθε Σύρου 14 Ιουνίου διά Δανιάν
Τρισοπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάξκαι Υιοί	14	3895	άνεχ. Σάν Νικολάς από 14 Μαΐου δι' 'Οντάνης
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	διήλθε Κωνιτόποιον 30 Μαΐου, Γιεραλτάρ 9 Ιουν. διά Ρουΐν
'Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Βανετίαν 6 Ιουν. δι' 'Ελλαδά
Φαέθων	άδ. Λιδανού	13	4168	έφθ. Ρίρεα 28 Μαΐου
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη	08	3404	άργει Πειραιά από 1 Μαΐου
Φίλομήλα	Σ. Καταπέδη	98	3175	έφθ. Κων(η)ποιον 21 Μαΐου και παρχρένει:
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδης	97	2024	άργει Νεάπολιν από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διήλθε Φ. Νορόνχη 7 Ιουν. δι' 'Αρδέσσων
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	άνεχ. Κάρδιτρ 1 Ιουν. Γιεραλτάρ 7 δι' 'Αλεξανδρείας
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	διήλθε Παρναπόδης 26 Μαΐου διά Μοντεβίδεο, έφθ. 8 Ιουν.
Φώτης	Ν. Λυκαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Λαζαρίου 8 Ιουν. διά Λαζαρίου
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	άργει Πειραιά από 23 Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έφθ. Μπουένος "Άρες 29 Μαΐου
Χαράλαμπος	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άνεχ. Πειραιά 3 Ιουν. διά Μαρζλίν, έφθ. 8
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3189	έφθ. Βετούρι 23 Μαΐου και Νοτερωσίουη 5 Ιουν.
Χίος	Σ. Ηπρή κ.λ.π.	88	1356	έφθ. Βρατλάν 1 Ιουν., (φορτώνει διά Καλάρας-Θεονίκην)
Χρήστος Ζ.	Ν. Ζωϊτούλου	00	1106	άνεχ. Πειραιά 8 Ιουνίου
Χριστίνα	Λ. Βογιατζήδη και Σία	98	3438	άνεχ. Πειραιά 29 Μαΐου, διά Κοσσείρ, έφθ. 4 Ιουν.
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άνεχ. Λένιγραζ 26 Μαΐου δι' 'Γρεβενίαν, έφθ. 31
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	διήλθε Λάζ. Πάλμας 30 Μαΐου διά Δουβλίνον, έφθ. 8 Ιουν.
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	διήλθε Κωνιτόποιον 6 Ιουν. διά Σαδόνιαν. Πρός διάλυσιν
Ωκεανία	Μ. Καρβιδάη	07	4843	άνεχ. Πειραιά 7 Ιουν. διά Κόπρον
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5104	έφθ. Λονδίνον 5 Ιουν. και άνεχ. 8 διά Ρόττερνταρ
Ωνάσης Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	άνεχ. Χάρπτο, Ρέδς 31 Μαΐου διά Κούδεν
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	έφθ. Βρατλάν 9 Ιουν.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εις πλός έν Τουρκίη
Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη-'Αθίνη & Σια	10	1673	εις Τρίπολιν 5 Ιουν.
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	Ν. Νικολάου	17	5177	έφθ. Αίκατ 27 Μαΐου και Στοκχόλμην 1 Ιουν.
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	Ν.κ. Καρπούρη	11	3693	άνεχ. Μπάρρων 25 Μαΐου διά Ροζέρ:
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	άνεχ. Μπάχ. Μπλάχην 29 Μαΐου δι' 'Αρδέσσων
Εναγόρας Κυπριακόν	<Τρόσος> Ltd	28	5127	άργει Τάνι από 7 Απρ.
Εύγενία Χανδρή Παναμαϊκόν	'Ιω. Χανδρή	20	5317	διήλθε "Αγ. Β. κάντον 27 Μαΐου διά Μοντεβίδεο, έφθ. 13 Ιουν.
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	*Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίων από 24 Αύγ. 1932
Θέμις 'Αγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σια	88	2173	άνεχ. Γαλάτεια 3 Ιουν. Κων(η)ποιον 5 διά Σιττάν
Ι. N. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	T. N. Βλασσόπολου	11	3160	έφθ. "Αλερχους 3 Ιουν.
Ιουλία Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	15	3726	εις Τάνι υπό επισκευήν 8 Ιουν.
Καλλιόπη Λάτες 'Αγγλικόν	Λάτες	87	1032	εις οόμον 'Αγ. Γεωργίου μὲ ζημίας
Κωστή Κυπριακόν	Κ. Ευδών και Σιάν	05	3876	έφθ. Λονδίνον 16 Μαΐου παρέμβ.νε 10 Ιουν.
Μαρτῆς 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	εις Βρατλάν 8 Ιουν. (φορτώνει δι' Ιταλίαν)
Μιρένη Παναμαϊκόν	έτ. P. Όλιδει	07	3321	έφθ. Λονδίνον 10 Ιουν.
Μιρουτάνου 'Αγγλικόν	Μινακούλη και Σια	05	2539	εις Καζαριπλάγκεν 8 Ιουν.
Μοριάκ 'Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	04	1128	έφθ. Πειραιά 5 Ιουν. και Ζουγκουλάκι 14
Νέλλω Παναμαϊκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	διήλθεν "Αγ. Βικέτιον 2 Ιουν. δι' 'Αρδέσσων
Νικόλαος 'Αγγλικόν	άδ. Πάγκτα	80	1302	άργει Χίον από 20 Ιουν.
Νοέμη—Τζούλια 'Αγγλικόν	A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Βρατλάν 6 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗ ΓΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Όρος "Αθως Πλαναρικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	12	3876	Έφθ. Καλαί 6 Ιουν.
"Όρος Δίρφυς >	<Ατλαντικός> Α. Ε.	18	5212	Σειράθεν "Αγ. Βικέντιον 25 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
"Όρος Έλικων >	«Τράπου, Σε»	18	5525	ει. Θ. Σουάζ 5 Ιουν.
"Όρος "Ιδη >	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	20	5210	Σειράθεν Ηγεράλταρ 26 Μαΐου διά Μπ. "Αύρας
"Όρος Κιθαιρών >	«Γράπτη, Σε»	13	3578	έφθ. Αμερίσαν 20 Μαΐου, παρέμενε 5 Ιουν..
"Όρος "Οσσα >	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	18	5201	άνεγ. Μπάρας 17 Μαΐου διά Λάζ Πλάταν
"Όρος "Ολυμπος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	Σειράθεν "Αγ. Βικέντιον 26 Μαΐου διά Λασίνιον, έφθ. 9 Ιουν.
"Όρος "Ορθιος >	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	6509	φθίνει: Μπ. "Αύρας 14—16 Ιουν.
"Όρος Παρνασσός >	Μαργαρόνη-έτ. "Ατλάς)κός»	15	3654	έφθ. Ιρριγύχη 31 Μαΐου και άνεγ. 8 Ιουν. διά Ρούμαριο
"Όρος Πάρονης >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	11	3726	έφθ. Νεάπολην 21 Μαΐου
"Όρος Πέρα >	Κοσμάτου—Κουλουκουντή	18	5208	έφθ. Μπ. "Αύρας 3 Μαΐου
"Όρος Πήλιον >	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4592	Σειράθεν Λάζ Πλάτας 27 Μαΐου διά Βαριελένην, έφθ. 2 Ιουν.
"Όρος Πίνδος >	«Τράπου, Σε»	14	4810	έφθ. "Οράν 1 Ιουν. και άνεγ. 7, Γιεραλτάρ 8 διά Πλάτα
"Όρος Ταΰγετος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	6698	διηγάθεν "Αγ. Βικέντιον 30 Μαΐου διά Λασίνιον, έφθ. 13 Ιουν.
"Όρος Ταύρος >	•"Ατλαντικός" Α. Ε.	20	6696	έφθ. Ρίον Τανάτιρον 29 Μαΐου
"Όρος Ύμηττός >	•"Γιαντάς" Α. Ε.	18	5249	έφθ. Μονταβίδεο 4 Ιουν.
Πάντζο Σ. Τουρκικόν	II. Σταροπούλου και Γιοι:	90	2302	έφθ. Ζονγκούλδακι 1 Ιουν.
Πανίνια Πλαναρικόν	Ρ. "Ολάδια	13	4920	έφθ. Στέττιν 28 Μαΐου και Γέρνια 4 Ιουν.
Τουσσιάκια Αγγλικόν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δαζλα	03	1828	άργει Γαλάτειο: άπλ. 14 Απρ.
Τρεγκόδηνα Αιγαίνικον	Κ. Ξυδιά και Γιών	03	3075	έφθ. Κόλντινγκ 29 Μαΐου και Ystad 4 Ιουν.
Φρακόνια Γαλλικόν	«Εξετασ» Α. Ε.	82	1173	άργει Γαλάτειο: άπλ. 14 Απρ.
Φρογγία Πανυρριζίκον	Ραϊζ. "Ολάδια	00	3395	έφθ. Γένοβον 6 Ιουν. Διαλύνεται
Bellview, "Αγγλικόν	νιάν Επ. "Εμπειρίκου	22	4677	"Ιδε: «ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΓ» σηματίζει Ελληνική
Corcliff "Αγγλικόν	Θ. "Επιφανειάδη	12	1968	Παρελήφθη Κάρδια. Μετων. «ΚΕΧΡΕΑ» σημ. Ελληνική
Jekri, "Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5875	Παρελήφθη και άργει εἰς Ντάρτμουζ
Jeppa, "Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	17	5875	Παρελήφθη και άργει εἰς Ντάρτμουζ
Manchester Civilian "Αγγλ.	Γ. Βιργωτή	13	4706	"Ιδε: «ΤΑΣΙΣ», σηματίζει Ελληνική
Marlwood, "Αγγλ.	"Ελληνες άγορασται:	06	1982	εἰς Σουάζ υπό παραλαβήν
New Georgia	Σ. Παραμυθιώτη	19	6566	"Ιδε: «ΠΗΝΕΑΙΩΝΗ» σηματίζει Ελληνική
Oakfield, "Αγγλικόν	Α. Φωτιά	12	3616	Παρελήφθη Αμβρόσιου. Μετων. «ΜΙΧΑΗΛ» σημ. Ελληνική
Rio Diamante, "Αγγλικόν	Ν. Λαζαρέδοπούλου	28	4641	άπλ. Ισπονίαν 2 Ιουν. διά Βατσάτην—Ελεύθερην
Rocio, "Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	15	3726	"Ιδε: «ΙΟΓΑΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΤ»
Teheran, Περσ.	Ν. Σωκράτου	79	677	Εις Ημεριά Μετων. «ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑ»

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεία εις Ανόνιουθ, Sharpness, Gloucester και Portishead.

Ως έφοπλισταὶ ἔκτιμωμεν τὰς δυσχερεῖς συνυθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ὑμᾶς δεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἴδιου μας στόλου και τὰ ἔξοδά των θὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

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

ΕΙΣ ΤΟ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ΖΑΝΗ & ΥΙΟΙ
64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνά Ελληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα και Πούρα ἐπλεκτά. Ἡγγυημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙ: ZANNIS-ROTTERDAM. ΤΗΛ. 50632

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY,, TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUNG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

HAMBURG STEVEDORING Co. Ltd.

HAMBURG, STE NHÖFT 11.

LARGEST STEVE DORING FIRM IN HAMBURG.

ALL MODERN EQUIPMENT.

OWN LARGE FLOATING GRABS.

Discharging of Pneumatic Grain

Tel. Add.:—"Stevedoring,,

Διαρκὴς Παρακαλαδίκη

Τουρκικῶν γαιανδράκων αγοραμένων

KOZLOU καὶ

Tout venant KANDILLY

Τῶν γαιανδρακωρυχείων τῆς

TÜRK KOMÜR

MADENLER A.S.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΛΑΣΙΚ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΛΕΦ. 40.307