

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1933

Αρ. Φύλλου 61

ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ! ΑΡΙΘ. 61. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1933

Tò δεκαδευδόμερον

'Επικίνδυνος τροπή

Ή έτησία διεθνής Διάσκεψις των άσφαλιστικών έταιριών συνεκλήθη ήδη διά τὸν ποσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς Montreux.

Εἰς τὴν ἡμεροήν διάταξιν ἀναγράφεται πρὸς οὐζήτησιν καὶ τὸ θέμα «περὶ κανονισμοῦ καὶ διαβαθμίσεως τῶν άσφαλιστρων ἐπὶ τὸν φορτώσων οἰτηρῶν ἐκ Μ. Θαλάσσης καὶ Δουνάβεως». Πρόκειται ἀκριβῶς περὶ τοῦ ζητήματος, τὸ δόποιον ἐπιμόνων ἀπασχολεῖ ἀπὸ μακροῦ τὰς στήλας ταύτας, ἀφοῦ ἀποτελεῖ ἔν απὸ τὰ καιριώτερα προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Κόντινεντ—έάν αἱ πληροφορίαι μας εἰνε βάσιμοι—κεκηρυγμένοι ἥδη ὑπὲρ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Ἑλληνικῆς οημαίας ἀπὸ τὰς ἔκ Δουνάβεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης φορτώσεις οἰτηρῶν, ὡς προκύπτει τοῦτο καὶ ἔκ τοῦ πρακτικοῦ τῶν ληφθεισῶν ἀποφάσεων των κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1932, ἀπόσπασμα τῶν δόποιων εἰχομεν δημοσιεύει εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιης Ἰανουαρίου, θά εἰτητήσουν δημοσιεύει εἰς τὰς ἀπόψεις των καὶ τὰ Lloyd's.

Τείνει ἐπομένως νὰ προσλάβῃ τὸ δόλον ζητῆμα τῶν ἐπασφαλιστρων ἐπικίνδυνον τροπήν, ἔάν ηθελεν ἐπιτευχθῇ ὁ ἐπιδιώκμενος ύπὸ τῶν ἀσφαλιστρων τοῦ Κόντινεντ σκοπός. Διὰ νὰ γίνῃ δὲ ἀντιληπτὸν πόσον σοβαρὸς είνε ὁ κίνδυνος οὗτος διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ἀρκεῖ νὰ οημιωθῇ, διὸ οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Κόντινεντ προκειμένου νὰ ἐπιτύχουν τὸν ἀποκλεισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς ἔκ Δουνάβεως φορτώσεις δὲν ἔδιστασσον νὰ φθάσουν καὶ εἰς ἐπιστροφὴν ἀσφαλιστρων πρὸς τοὺς φορτωτὰς ἑκείνους, οἵτινες θὰ προετίμων εἰς τὰς φορτώσεις τῶν οἰανδήποτε ἄλλων οημαίων πλὴν τῆς Ἑλληνικῆς.

Οἱ ἀνταγωνισμόδε τῶν ἀσφαλιστρων τοῦ Λονδίνου, οἱ δόποιοι ξεχουν καθορίσειν μικροτέραν κλίμακα ἐπασφαλιστρων διὰ τὴν Ἑλληνικήν οημαίαν, ύπῆρξε τὸ μόνον ἐμπόδιον διὰ τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιδιώξεων τῶν ἀσφαλιστρων τοῦ Κόντινεντ.

Διερωτώμεθα ποία θὰ εἴνε ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς πόσον προσοδοφόρους δι᾽ αὐτὴν ἀγοράς τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Μ. Θαλάσσης ἄν καὶ τὰ Lloyd's ἥθελον προσχωρήσει εἰς τὰς ἔχθρικάς διὰ τὴν οημαίων μας ἀπόψεις τῶν ἄλλων ἀσφαλιστρων; Ἐνώπιον τῆς τοισύτης καταστάσεως βαρείας ύπέχουν εὐθύνας καὶ τὸ Κράτος καὶ οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται, ὅφείλουν δὲ μὲ συντονισμένας τὰς ἐνεργειας νὰ κινηθοῦν ἀποτελεσματικῶς δχι μόνον διὰ νὰ προλάβουν συντριπτική διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἐπιδείνων τοῦ ζητήματος τῶν ἐπασφαλιστρων, ἄλλα καὶ διὰ νὰ ἐπιτύχουν ρύθμισιν διασφαλίζουσαν ύπὸ εὐνοϊκώτερας συνθήκας τὴν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰς δύο μεγάλας ἔξαγωγικάς ἀγοράς.

Καὶ τὸ Κράτος μὲν θὰ ἥδυνατο πειστικάς νὰ παράσχῃ διαβεβαιώσεις πρὸς τοὺς ἀσφαλιστικούς κύκλους ὅτι οκληρᾶς θὰ ἐπιβάλῃ κυρώσεις κατὰ πάσης ἀποπείρας ἡτὶς θὰ ἐπλήττεν ἔξι τους τὰ ουμφέροντα ἀσφαλιστρων καὶ φορτωτῶν καὶ τὸ καλῶς ἐννοούμενον ουμφέρον τῆς ναυτιλίας μας. Θὰ ἥδυνατο ν' ἀποδείξῃ μὲ ἀριθμούς ἀδιαβέστους, διὸ τὸ προβαλλόμενον ύπὸ τῶν ἀσφαλιστρων ἐπιχείρημα περὶ συχνῶν Ἑλληνικῶν ναυαγίων δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰ πράγματα, ἀφοῦ καθ' δλην τὴν περίοδον 1932—1933 τὸ ποσοστό τῶν θαλασσοίων ἀτυχημάτων ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων κινουμένων εἰς τὰς ἀγοράς τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Ρωσίας είνε τὸ κατώτατον ἐν ουγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας οημαίας καὶ ἀναλόγως πρὸς τὴν μεγάλην ουμμετοχήν τῆς ναυτιλίας μας εἰς

τὰς ἔκ τῶν δύο ἀγορῶν φορτώσεις. "Οσον ἀφορᾶ τοὺς "Ἑλληνας πλοιοκτήτας, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀνάγκης δημοσιεύειν θετικάς προσπαθείας διὰ τὴν ἔστω καὶ κατὰ μικρὸν ποσοστὸν ἀσφαλιστικῆς χειραφέτησιν τῆς οημαίας μας, ρητὴν ἔχουν ἀπέναντι αὐτὸν τούτου τοῦ μέλλοντος τῆς ναυτιλίας μας υποχρέωσιν ν' ἀναλάβουν αὐτὸν οἱ ίδιοι τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἐκκαθαρίσεως, τοῦ χωρίσμου τῶν ἑριάρων ἀπὸ τὰ πρόβατα.

Δὲν εἰνε ἐπιτετραμένον, χάριν τῆς κακῶς ἐννοούμενης ἀλληλεγγύης, ἔξι αἰτίας ευαριθμῶν ἀτόμων, ποὺ παρηρμήνευσαν τὴν μεγάλην ἀποστολὴν τοῦ "Ἑλληνος ναυτίλου καὶ τὰς παραδόσεις του, νὰ δυσφημήσαι τὸν τῷ συνόλῳ της ἡ οημαία μας καὶ νὰ καθίσταται προβληματική ἡ θέσις τοῦ 'Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ.

'Απτὴ ἀπόδειξις

Πρόσφατον ἀπόδειξιν διὰ τὸ ἐπασφαλιστρων, ύπὸ τὰς ὅποιας στενάζει ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, παρέχει τὸ πάθημα ἐφοπλιστῶν μας, οἵτινες ἐναύλωσαν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰς ἔξι Αρχαγγέλου διὰ Κόντινεντ φορτώσεις ξυλείας.

Ἡ ἐν Πειραιεῖ Σοβιετικὴ ἐμπορικὴ ἀνιτροσωπεία ἔκλεισε διὰ τὰς μεταφοράς ταύτας ἀρκετά Ἑλληνικά οκάφη, μὲ ναύλους μάλιστα οηματικῶς κατωτέρους τῶν εἰς Λονδίνον κρατούντων. Μετά τὴν συμπλήρωσιν τῆς φορτώσεως, ἐνώπιον ὅδυνηρᾶς ἐκπλήξεως εὑρέθησαν οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεωθέντες νὰ καταβάλουν δι' ἐπασφαλιστρων ποσά κυμαινόμενα ἀπὸ 200 μέχρι καὶ 300 λιρῶν κατὰ οκάφος, ἀναλόγως τῆς ἡλικίας καὶ τῆς χωρητικότητος αὐτῶν. Ὑπὸ τὰς εὐνοϊκώτερας προϋποθέσεις τὸ μακρυνόν αὐτὸν ταξίδιον τοῦ 'Ἀρχαγγέλου, ὑποκειμένον εἰς τόσους κινδύνους καὶ καθυστερήσεις, δέν θά ἥδυνατο ν' ἀποφέρῃ εἰς τὸν πλοιοκτῆτην ἔνα κέρδος 300 λιρῶν, δλόκληρον δὲ τὸ πιθανόν αὐτὸν κέρδος ὑπεχρεώθη ηδη νὰ καταβάλῃ εἰς ἀποσφαλιστρα. Σημειωτέον, διὰ τὰς Σοβιέτης ησάλιζον τὰ φορτία τῶν εἰς τὴν Ἀγγλικήν ἀγοράν, τὴν δόποιαν ἀποφύγουν λόγω τῶν τεταμένων μετά τῆς Μ. Βρεταννίας σχέσεων των, εἰνε ζητῆμα ἔάν θὰ κατέβαλον δι' ἐπασφαλιστρων τὸ δέκατον τοῦ κρατηθέντος ποσοῦ. Τὸ πάθημα τῶν πρώτων ναυλωθέντων οκαφῶν ἡγάκασε τούς ἔχοντας ύπὸ προσφοράς τὰ φορτηγά τῶν "Ἑλληνας πλοιοκτήτας νὰ τ' ἀποσύρουν, ἐφόδον διεκινύνευον βαρείας νὰ ύποστοῦν ζημίας ἀπὸ ἔνα τόσον μακρόν ταξίδιον.

Δὲν χρειάζεται, ύποθέτομεν, ἀπτωτέρας ἀπόδειξις, διὰ τοὺς τοῦ χρόνου τὰ ἀδικαιλύητας ἐπασφαλιστρα θὰ καταστήσουν δυσχερῆ, ἂν μὴ ἀδύνατον τὴν ναύλωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Εἰς βάρος ἡμῶν τῶν ιδίων

Λί κατωτέρῳ περιποταὶ ἀπὸ πρόσφατον ἀρθρον τοῦ Λονδίνειον «Fairplay» δίδουν πρωτικὴν κατεύθυνσιν διὰ τὰ μέτρα, τὰ δόποια δέον νὰ λάβῃ τὸ Κράτος ἐν τῇ προσπαθείᾳ τοῦ ὅπως ἀναχθῇ εἰς ισότιμον πρὸς τὰς ἄλλας ναυτικάς χώρας ἐπίπεδον ἡ ἀσφαλιστικὴ μας θέσις.

Γράφει τὸ «Fairplay»: "Ἐπὶ πολλὰ ἔτη, κατὰ τὸ παρελθόν, οἱ ἀσφαλισταὶ ἔδυσαν πρὸς τὰς μεθόδους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὰς παρ' αὐτῶν ἐφαρμοζομένας εἰς τὰς περιπτώσεις Γενικῶν 'Αβαιμονίων.....

«Ἐξ τανα δὲ περιπτώσεις ἔδοθήσαν ύπὸ τῶν "κανονιστῶν", λίαν γενναίωδωροι ἔρμηνειαὶ εἰς τὰς ἀκριβῶς οηνίστανται τὰς ἔξοδα μιᾶς Γενικῆς 'Αβαιμονίας διὰ λογαριασμῶν τοῦ πλοίου, ἀντιθέτως δὲ εἰς περιορισμένην κλίμακαν ἐλήφθησαν ύπ' ὅψιν τὰς ἔξοδα τοῦ φορτηγοῦ ἐν συγκρισει πρὸς τὴν μεγάλην ουμμετοχήν τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς περι-

νων τῆς οιμαίας των, μετ' εύμενείας και εύχαριστως θά έχειραγώγουν αύτήν εἰς τὰ πρῶτα της βήματα διά τὴν εύόδοσιν τοῦ ἔργου τῆς.

Ἡ Ἑλλάς, κατέχουσα σήμερον ἔνα σοβαρότατον τοννάζ, μόνη ἔξ δὲ τῶν ναυτικῶν χωρῶν δὲν ἔχει ὄργανωσει ἀκόμη, οὐ μόνον ἵδιον ἀσφαλιστικόν ὅργανομόν, δοτὶς θά ἡδύνατο, ἐν στενώτατῃ πάντως συνεργασίᾳ πρὸς τοὺς ἔνους ἀντασφαλιστᾶς, νό ἐπιύχη συμφερότεραν τοποθέτησιν τῶν ἀσφαλιστικῶν της κινδύνων (Ἴταλία, Δανία, Νορβηγία, Σουηδία, Ὀλλανδία κλπ.) ἀλλ' ἀκόμη οὐδὲ τὴν δημιουργίαν ἐνδέ κεντρικοῦ ἀσφαλιστικοῦ γραφείου, διευθυνομένου παρ' Ἑλλήνων, ἐδρεύοντος ἐν Λονδίνῳ καὶ δυναμένων, μὴ δυναμένων, βέβαια, νά ἔχουν ἀνεπτυγμένον τὸ αἰσθημα τῆς στοργῆς ὑπὲρ τῆς σημαίας μας.

Τὸ ζῆτημα τῶν ἀπασφαλίστρων ἐπὶ τῶν φορτίων εἶναι ὀπόρροια τῆς δῆλης κακῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως καὶ τῆς ἀμφιβόλου πίστεως μὲ τὴν ὅποιαν ἀποβίλεπον οἱ ἔνοι ἀσφαλισταὶ πρὸς τὸ Ἑλληνικόν σκάφος. "Ἄν ὑπῆρχεν ἐν λειτουργίᾳ Ἑλληνικός ἀσφαλιστικός ὅργανος, δοτὶς θά ἀνελάμβανε μέρος τῶν κινδύνων τῶν σκαφῶν—περὶ φορτίων οὐδὲ καν λόγος δύναται νά γίνῃ—τὰ «πρόβατα ἐκ τῶν ἐριφίων» αὐτούματας θά ἐκαθαρίζοντο καὶ ἡ ἀσφαλιστική μας πίστης θά ἐβελτιοῦτο ἐπισιθητῶς παρά τοῖς ἔνοις. Αὐτὸς οὗτος ὁ Ὀργανισμός θά ἡδύνατο νά κρατῇ τὰς στατιστικὰς καὶ τοὺς ἐμπιτευτικοὺς φακέλλους δι' ἔνα ἐκαστον πλοιοκτήτην καὶ πλοιάρχον καὶ θά ἡδύνατο ἔγκυρως νά ἐμφανίζηται πρὸ τῶν ἔνους ἀσφαλιστῶν, ὅπως συνηγορῇ ἔκαστον ὑπὲρ τῶν δικαίων τοῦ συνόλου τῆς σημαίας μας. "Ἐργον δὲ τῆς ἀμροδίας Κρατικῆς ὑπηρεσίας δὲν θά ἦτο ἄλλο, εἰμὶ καὶ ἡ παρακολούθησίς, ἡ ἐνδελεχή ἔρευνα, ἡ ταχεία διεκπεραίωσίς καὶ ἡ κύρωσις πάσης ὑπόπτου πράξεως. Θά ἥρχετο, δηλαδή, ἡ Κρατική ὑπηρεσία ἀρωγός καὶ συνεπίκουρος τῶν προσποθειῶν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ἀναστήλωσιν τοῦ γοντρού τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὡς μεταφορέως εἰς τὸ Διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον.

Ἐπιμεβλημένη ἄρα καὶ οὐχὶ ἀποφευκτές εἰναι ἡ ἐπιδίωξις, τῇ ἀρωγῇ καὶ τοῦ Κράτους ἀκόμη, τῆς ἱδρύσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἀλληλασφαλείας, κατὰ τὸ πρότυπον τῆς ἀπὸ ἔτῶν λειτουργούσης ἐν Γενούῃ παρομίσιας ὁργάνωσεως.

Μὲ τὸ νά ἀναζητήσωμεν, μέσω τῶν προξένων καὶ τῶν προδενικῶν λιμεναρχῶν «πιστοποιητικά καὶ λῆσις διαγωγῆς» τῶν ναυτιλλομένων μας ὀπό μέρους ἔνων φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν, καταρρίπτωμεν ἡμᾶς αὐτοὺς εἰς βαθμίδα ἡκιστα τιμητικήν διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόστασιν, ἀνεξαρτήτως τοῦ διὰ τὰ τοιῦτα πιστοποιητικά διὰ ἔχρησιμουν διὰ πάσαν διένειν μεταξὺ πλοίου καὶ ναυλωτῶν, εἰς πλείστας περιστάσεις, ὡς ἔνα μέσον ἐκβιάσεως κατὰ δικαίων ἀπαιτήσεων καὶ διαφορῶν τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς φορτωτὰς καὶ παραλήπτας καὶ διὰ τὸ δημιουργήσωμεν μίαν ἔτι μεγαλυτέραν, ἀντεδεικνυμένην ἐκ τῶν πραγμάτων, παρέμβασιν τῶν Κρατικῶν λειτουργῶν εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρισιν.

"Ἄν δωμας ἡ ἀμροδία κρατική ὑπηρεσία, ὡς ὄρθως ὑποδεικνύει δικ. Ζάρκος, καὶ ὡς ὕφειλεν ἡδη νά είχε πράξει, ἐπεδίωκε νά κατέχῃ τὰ στατιστικά ἑκεῖνα στοιχεῖα, ἀτινα ποικιλοτρόπως θά ἐχρησίμουν διὰ τὴν πρόσποιτον τῶν εὑρυτέρων ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων, δὲν είχε παρά, συγκεντρώνουσα διὰ τῶν κατὰ τόπους Λιμεναρχῶν καὶ Προξένων τακτικῶν καὶ ἀνελάπιδως ἀντιγραφα τῶν ἡμερολογίων ἔκαστου πλοίου, νά καταρτίσῃ λεπτομερῆ στατιστικὴν τῶν ἀτυχημάτων καὶ ἀβαριῶν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, τῇ βοηθείᾳ καὶ τῶν ἐκ τῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου πληροφοριῶν, διὰ νά δύναται οὕτως ἐγγύτερον νά παρακολουθῇ τὴν κίνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἔστω καὶ εἰς μακρύνας θαλάσσας καὶ νά προβάνη εἰς τὴν λῆψιν τῶν καταλλήλων διοικητικῶν μέτρων, ἀτινα θά ἡδύναντο νά προλάβουν πᾶσαν παρεκτροπήν.

Τὸ Κράτος, πρέπει νά τὸ ὄμοιογήσωμεν, δὲν ὑπέχει ὀλιγωτέρως :ύθνας καὶ διὰ τὸ σημερινὸν κατάντημα τῆς ἀσφαλιστικῆς μας Πίστεως ἐν τῇ ἔνη. "Οταν εἰς τὸ παρελθόν οἱ φακέλοι τῶν ναυαγίων καὶ τῶν ἀβαριῶν ἔχρονιζαν εἰς τὰ ἔρμαρια τῆς διεύθυνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ παρήρχετο πολλάκις διετία ὀλόκληρος διὰ τὴν ἔρευναν μιᾶς ὑπόθεσεως, δταν ἔθεωρετο ἡ ὅδη ἔρευνα καὶ ἀνάκρισις ἐπὶ τῶν θαλασσών ἀτυχημάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ὡς ὑπόθεσις δευτερεύουσης σημασίας, ἐμπειποτευμένη εἰς χείρας οἰουδήποτε καλοῦ κατὰ πάντα βεβαιώς καὶ ἐντίμου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἀλλὰ μακράν εὐρισκομένου τῆς γνώσεως καὶ τῆς πείρας τῶν ναυτικῶν πραγμάτων, ἡ δὲ Δηνοις τοῦ E.N. διοικουμένην τότε παρὰ τοῦ γνωστοῦ προσδόπου, ἐθέδετο ἀπάθως τὴν διομέραια ἔκπτωσιν τῆς πίστεως τῆς σημαίας μας, δὲν γνωρίζομεν εἰς ποιὸν ἄλλον δυνάμεθα νά καταλογίσωμεν εὐθύνας, παρά εἰς αὐτό τοῦτο τὸ Κράτος, ὅπερ δέν ἐγνώριζε νά χαλιναγωγήσῃ τὰ ἄτομα, τὰ τυχόν ἐπιβούλευμένα τὸ κύρος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ νά ἐπιβάλλῃ σκληράς κυρώσεις κατά παντὸς ὑπεύθυνου.

Τὰ Σοβιέτ καὶ ἡ ναυτιλία μας

Ἐπικειμένης τῆς ἐνάρξεως τῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν συνομολόγησιν Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συστήματος τῶν συμψηφιστικῶν ἀνταλλαγῶν, ἡ «Ἐνωσις τῶν

Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ὑπέβαλεν εἰς τὰ ὑπουργεῖα τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ἐξωτερικῶν τὸ κατωτέρω ὑπόμνημα, ἀναφερόμενον εἰς ζητήματα διοικητικῆς μᾶλλον φύσεως, τὰ ὅποια εἰμεθα βέβαιοι διὰ τὴν εὔοικην τῶν ἐπίλυσιν.

Δέν εἰνε ἀσκοπον, ἐπὶ τῇ παρεχομένῃ εὐκαιρίᾳ, νά τονισθῇ, διὰ οὐσιαστικὰς παρέχει ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ὑπηρεσίας εἰς τὰς Ρωσικάς μεταφοράς καὶ διὰ τὰ Σοβιέτ δέοντα πρόβλεπον πρὸς τὰ Ἑλληνικά σκάφη ὡς πρὸς πολυτίμους παράγοντας τῆς ἐμπορικῆς τῶν κινήσεως, ἀφοῦ καὶ τὰς βάσεις τῶν ἔχουν ταῦτα πλησίον τῶν ἐξαγωγικῶν κέντρων τῆς Μ. Θαλάσσης, ωστε νά είναι πρόσφορα διὰ τὰς ἔκαστοτε παρουσιαζομένας σοβιετικάς ἀνάγκας καὶ ναῦλους δέχονται ἀρκετά χαμηλούς, διευκολύνοντα θετικῶς τὰς ρωσικάς ἐξαγωγας.

Τὸ ὑπόμνημα τῆς «Ἐνωσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἔχει ὡς ἔξης:

Κύριε Ὑπουργέ,

«Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἔχει τὴν τιμὴν νά παρακαλέσῃ ὑμᾶς ὥπως κατὰ τὴν προσεχὴ ὑπογραφὴν τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς Συμβάσεως ληφθῶν ὑπὲρ σοβιετικάς πλειστηραίς οἰνοποιητικής τῶν αιτημάτων τούτων ρύματις.

1. Ὡς γνωστὸν αἱ ναυλώσεις Ἑλληνικῶν πλοίων διὰ τὰς Ἀρσενικές Σοβιετικῆς Ἀντιπροσωπειας. Καίτοι ὅμως αἱ ναυλώσεις συνάπτονται ἐν Πειραιεῖ καὶ τὰ ταξίδια λήγουσι πάντοτε εἰς Εὐρωπαϊκὸν λιμένα ἐκτὸς τῆς Σοβιετικῆς Δημοκρατίας, αἱ ἐξ αὐτῶν ἀνάκυπτουσι τυχὸν διαφοραὶ δέονται κατὰ τὰ ναυλούσυμφωνα νά ὑποβάλλονται εἰς διαιτησίαν ἐν Μόσχῃ. Ὁ δρός οὗτος, ὡς ὅποιος εἰσῆκθη εἰς τὰ ναυλούσυμφωνα τελευταίως κατὰ τροποποιησιν τοῦ παλαιού ὅρου περὶ διαιτησίας ἐν Λονδίνῳ είναι ἰδιαιτέρως καταπιεστικὸς διὰ τὸς «Ἐλληνας πλοιοκτήτας, καὶ ἀποστέρει αὐτὸν παντελῶς τῶν διαφορῶν, διότι ἀποβαίνει ἐπὶ τὸν πραγμάτων αἰτημάτων διάνυτον τὴν ὑποστήριξιν τῶν ἀπόφεων των καὶ ἡ παρακολούθησις τῶν ὑποθεούσων Ἀντιπροσωπούσων. Ἀντιθέτως διὰ τὸν προσφιτοπαμένον δρόον τῆς διαιτησίας ἐν Λονδίνῳ, παρείχετο εἰς τὸν Λονδίνον, παρατείχηται αἱ πλειστηραίς ἐπιλύσεις τῶν διαφορῶν ἐν Λονδίνῳ, διότι διαιτησίαν ἀπένυται νά ὑποστήριξιν τῶν ἀπόφεων των καὶ ἡ παρακολούθησις τῶν πλοίων διαφορούσιν πολλαῖς ἔχει παραπλακιστικὸν ἀπόντιον, εἰς τὸν Σοβιέτ καὶ ἐννοεῖ τις εὐκόλως πόσον δύσκολον είνεται τὸ τοῦ διαιτησίας.

2. Τὴν ἐπίλυσιν τῶν διαφορῶν ἐν ἀποτυχίᾳ τῆς διαιτητικῆς λύσεως κατὰ τὰ ἀνα δυσχερεῖς ὁσαύτως καὶ ἡ ἀδυναμία τῶν ἐφοπλιστῶν νά ἐνάρξων τὰ Σοβιέτ εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφράστων, ἔνθα περατοῦται ἡ μεταφορά. Ὡς ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα μόνον ἐν Ρωσίᾳ δύναται νά γερεθῇ δικαστική ἀπαίτησις κατὰ τὸν Σοβιέτ καὶ ἐννοεῖ τις εὐκόλως πόσον δύσκολον είνεται τὸ τοῦ διαιτησίας.

3. «Ἐτερον ζῆτημα ἐπὶ τοῦ ὄποιον ἐπικαλούμενοθεα ἰδιαιτέρως τὴν ἀντίληψιν τοῦ Σεβαστοῦ Ὑπουργείου είναι τὰ πρόσθετα ἀσφαλιστρα μὲ τὰ ὅποια ἐπιβαρύνονται τὰ δι. Ἑλληνικῶν πλοίων κομιζόμενα φορτία. Τὰ πρόσθετα ταῦτα ἀσφαλιστρα, ἐξικούμενα καὶ πέραν τῶν 4 σελλινίων ἐπὶ 100 λιρῶν ἀξίας φρούν, ἀφαιροῦνται ἐκ τοῦ ναύλου καὶ τὰ συνέπειαν εἰσπράττονται εἰς βάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἐπιβάλλονται εἰδικῶς καὶ μόνον ἐπὶ πάντων τῶν φρούντων περιφέρειας, ἀλλὰ μεταφράσεων δι. Ἑλληνικῶν πλοίων κομιζόμενα φορτία, ἀλλὰ ἐπιβλήθησαν διὰ λόγους κερδοσκοπικούς παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἔτασσαν τὸν ἔπιβληθησαν διὰ τὴν πεποιθήσιης, ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, πτωχή καὶ ἀλυνατος καὶ μη δυναμένη νά τύχῃ οὐδεμίας κρατικῆς οἰκονομικῆς ἐνίσχυσεως, δὲν θὰ ἡδύνατο νά ἀντιδράσῃ καὶ θὰ ἐξηναγάκετο νά γενηθεί μόνην ἀσφαλιστρα.

Ἀποκείται εἰς τὰ Σοβιέτ διὰ καταλλήλων ἐνέργειας παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς αὐτῶν (ἴαν πράγματα γίνονται ἀσφαλιστεῖς τῶν σιτοφορτίων αὐτῶν ἔξω τῆς Σοβιετικῆς Δημοκρατίας) νά ἀξιώσωσι καὶ ἐπιτύχωσι τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀφομοιώσιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων μετὰ τῶν πλοίων τῶν ξένων Εθνῶν, καὶ ἐλπίζομεν, ὅτι σύντονος ἐπὶ τοῦ Σεβαστοῦ Ὑπουργείου θὰ ἀποδῷ τὰ προσοκύμενα ἐνέργεια τοῦ Σεβαστοῦ Ὑπουργείου θὰ ἀποδῷ τὰ προσοκύμενα ἀποτελέσματα.

4. «Ὑπάρχουσι περιπτώσεις καὶ τὰς ὅποιας οἱ ἐφοπλισταὶ ὑποχρεοῦνται ἐκ τοῦ ναυλούσυμφωνού νά διογιζωσιν εἰς τὸν λιμένας ἐκφράστων πράκτορας τῶν πλοίων τῶν τοὺς ὑποδέκτους ἀπὸ τὰ Σοβιέτ. Πόσον ὁ δρός οὗτος είναι ἀδικος δύναται τις νά ἀντιληφθῇ ἀνάλογιτης, ὅτι ἡ ἴδιοτες τοῦ πράκτορος είναι κατ' ἔσοχήν ἐμπι-

στεντική και δι της έξαρστων πολλάκις έξαρτωνται σιθαρώτατα συμφέροντα της ναυτικής έπιχειρήσεως. 'Αφ' έτέρουν διὰ τοῦ όρου τούτου ἑστεργήθσαν τῆς ἔργασίας των οἱ εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ 'Ἐξωτερικοῦ ἔγκατεστιμένου 'Ελληνες Πράκτορες, τῶν ὄποιων τὰ Γραφεῖα συνετηροῦντο ἀπὸ τὰς πρακτορεύσις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Θά ήτο εὐχῆς ἔργον νά ἔξοβελισθῇ και ὁ δρός οὗτος ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου και νά ἔπιφολαχθῇ εἰς τὸ πλοιοκτήτην ἀπόλυτος ἐλευθερίας ως πρόδις τὴν ἐκλογὴν τοῦ πράκτορος αὐτοῦ.

5. Την τέλειην ἡ ἑπιβάρυνσις τῆς 'Ἐθνικῆς Ναυτιλίας ἐκ μέρους τῶν Νόσσων ναυλωτῶν, ἐν διακρίσει πάντοτε πρὸς τὰς ἔνεας σημαίας, ἔξικενται πολλάκις και μέρι τοῦ σημείου ὅστε διὰ ωρητοῦ ἐπὶ τῷ ναυλοσυμφώνῳ δρός νά ὑποχρεοῦται ὁ πλοιοκτήτης πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ φροτίου νά προητηθεῖται μέχρι 300 τόννους Ρωσικοῦ γαιάνθρακος διὰ καύσιμον ὑλην, ἀποστερούμενος οὕτω τῆς εὐχερείας νά προμηθευθῇ τούτον ἐκ Ποντοχαλκίας και δὴ εἰς τιμὴν κατὰ πολὺ εὐνοϊκωτέραν.

Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα

Ἡ Ἑναρξῖς τῆς θερινῆς περιόδου ἐπανέφερεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς και τοὺς ἑπαρχιακούς λιμένας τὸ γνωστὸν θέαμα τοῦ ἀχαλινῶτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, τῶν ουχινῶν συναναχωρήσεων διὰ τὴν γραμμήν, τῆς οἰκτρᾶς συσσωρέουσεως ἐπὶ τῶν συναγωνιζομένων πλοίων ὑπεραρθίμων ἐπιβατῶν, ἐπωφελουμένων τοῦ μέχρι «ταλλήρου» ἐκπεσμοῦ τῶν εἰσιτηρίων και τῆς ἀγδοῦς ἐπανεμφανίσεως εἰς τὴν προκυμαίαν τῶν φωνασκούντων δῆθεν διαφημιστῶν τοῦ «μεγάλου θαλαμηγοῦ».

Ἡ πρωτοφανῆς αὐτῆς διὰ πολιτισμένην χώραν, ἀξιούσαν μάλισταν ν' ἀναπτύξῃ και τουρισμὸν, κατάστασις, δὲν κλονίζει μόνον τὴν οἰκονομικὴν ὑπόστασιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ δοποῖσιν διὰ ἀδιέξοδον καθίστασιν μάρφιθολον ἀν εἰς τὸ μέλλον θὰ δυνηθοῦν νά κρατήσουν μίαν εὔρυθμον θαλασσίαν συγκοινωνίαν και δὴ κατὰ τοὺς ἀγόνους χειμερινούς μῆνας, ἀλλά προκαλεῖ και κρίσεις ἡκιατὰ ἐποικοδομητικάς διὰ τὸ κύρος τῆς διοικήσεως, ητις ἀνέχεται, πιστεύουσα δὲν δύναται νά πράξῃ ἀλλως, τὴν ἀναβίωσιν τῆς μακαρίας τῇ λήξει ἐποχῆς τῆς «Ἀσσοῦ» και «Πυλάρου».

Καθήκοντος ἔχει τὰ Κράτος νά καθορίσῃ σαφῶς τὴν θέσιν του ἔναντι τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζῆτηματος, τὸ δόποιον, ἐπὶ τέλους, ἐκφεύγει τῶν στενῶν ὥριων τῶν συμφερόντων ὀρισμένων ἐπιχειρήσεων ἢ ἀτόμων, και ἀφορῇ αὐτῆς ταύτην τὴν καλὴν, ἀνετον και πρὸ παντὸς μὲ ρυθμὸν συγκοινωνιακὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν νήσων και τῶν παραπλίων τῆς χώρας.

Ἡ ριζικὴν ρύσμοις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζῆτηματος τὸ δόποιον κάθε ἀλλο παρὰ δυσεπιλύτον εἰνε, κεῖται εἰς χείρας τοῦ Κράτους. Ἐχει τοῦτο δῆλην τὴν δύναμιν, ἀρκεῖ νά ἔχῃ και τὴν θέλησιν, διὰ νά τὸ ἐπιλύσῃ. Ἡ θά παραμείνη ἀπαθῆς θεατῆς και θ' ἀφήσῃ νά καταρρεύσουν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τὸν παράφρονα ἀνταγωνισμὸν εἰς τὸν ἀπεδύθοναν, μὲ συνέπειαν τὸν ἀδικαιολογητὸν ἀφανισμὸν ἰδιωτικῶν κεφαλαίων, πολυτίμων διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας, τὴν ἀσκοπὸν σπατάλην συναλλάγματος, και τὴν ὅμεσον ἀπειλὴν πλήρους ἔκπτωσεως τῆς συγκοινωνιακῆς ἔξυπηρετῆσεως τοῦ τόπου. Ἡ ἀποφαιστικῶς προβαίνον θά ἐπιβάλῃ τὴν λύσιν ἑκείνην, ητις δριστικὴς θά προσεδίειν εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχειρήσιν τὰ μέσα νά δροθοδόση, νά κρατήσῃ εἰς τὸ ἐμπρέπον ἀπίπεδον ἀσφαλείας, τάξεως και ἀνέσεως τὰς θαλασσίσιας συγκοινωνίας καιθ' δλας τὰς ἐποχάς, γονίμους και ἀγόνους, νά πυκνώσῃ τὸ συγκοινωνιακὸν δίκτυον και γά βελτιώσῃ ποιοτικῶς τὸ πλωτὸν ὄλικόν, ἐπ' ὕφελείᾳ αὐτοῦ τούτου τοῦ καλῶς ἔννοισμένου κοινωνικοῦ συμφέροντος.

'Ἄλλ' ἀκόμη διατὸν χάρις εἰς τὴν κρατικὴν ἐπέμβασιν ἀπαλλαγῆς ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία τοῦ τυχοδιωτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, εἰς τὸν δόποιον ἀθέλητας παρασύρεται, εύχερέστερον θά δυνηθῇ νά καταστῇ μοναδικὸν δργανον τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου. Ἐλεῖ δὲ γνωστὸν διὰ πρὸς τὴν πολιτικὴν τῶν τακτικῶν αὐτῶν γραμμῶν ὁ φείλομεν ν' ἀποδώσωμεν ἔξαιρετικὴν δλως προσοχήν, ἀν πράγματι ἐπιδιώκομεν τὴν προσγωγὴν τῶν ἐμπορικῶν μας σχέσεων, τὴν ἐντατικωτέραν ἔξαγωγὴν τῶν προϊόντων μας, τὴν καθέρωσιν τῆς Θεσσαλονίκης και τοῦ Πειραιῶς ὡς διαμετακομιστικῶν κέντρων.

Οταν μὲ μικράν ἀνάπτυσαν τὸν συναγωνισμόν, και τοῦτο κατὰ τοὺς χειμερινούς μάλιστα μῆνας, ἐπέτυχον αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις τὴν τακτικὴν ἑκτέλεσιν γραμμῶν πρὸς τὴν Συρίαν, τὴν Πλασιστίνην, τὴν Κύπρον, μὲ ὅμεσον ἐπαφὴν πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην και τὸν Πειραιά, πολυτίμων κατὰ γενικὴν ἀναγνώρισιν, διὰ τὸ ἐμπόριον και τὴν βιομηχανίαν μας και ἀνεψιούς, ως θά ξεδει, κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως, εἰνε δυνατὸν νά υπάρξῃ ἀμφιβολία διὰ προαγομένη ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία διὰ τῆς δλοσχεροῦς καταπάτεσσος τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀνταγωνισμοῦ δὲν θά δυνηθῇ νά ἐπεκτείνῃ τὰ ἔξωτερικὰ τῆς δρομολογίας, πρὸς τὴν Ἀλβανίαν και τὴν Ἀδριατικὴν, τὴν Σμύρνην και τὴν Κωνιτόπολιν και δὲν θά προφῆται εἰς ἔνσιχουν τοῦ στόλου της διὰ σκαφῶν καταλλήλων και ίκανῶν διὰ τὴν ἑκτέλεσν τῶν γραμμῶν αὐτῶν;

Ἡ δριστικὴ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζῆτηματος ρύσμοις θά ἐπιτρέψῃ ἀναμφισθῆτως εἰς τὴν θερινὴν οἰκονομίαν πολλά και σημαντικά ν' ἀποκομίῃ ὕφελήματα.

Οψίμος εύθιξία

Ἡ έξ ύπερβαλλούσης προσηλάσσεως εἰς τὸν συνταγματικὸν τύπον ἀπόρριψις ύπό τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ σχεδίου νομοθετικοῦ διατάγματος περὶ «συμβάσεως», ποὺ μόνον κατ' ὄνομα ἔχει σχέσιν με τὰς ποικιλλώμους ἀλλὰ και γνωστὰς διὰ τὰς συνεπείας τῶν συμβάσεις, τὰς δόπιας μέ ἔξαιρετικὴν εύχερειαν και προχειρότητα ἔως τώρα δὲν παρέλειπον νά περιβάλλουν μέ τὸ κύρος τῆς νομοθετικῆς ἔγκρισεως.

Ἡ εύθιξία τῶν κοινοβουλευτικῶν μας πατέρων εὑρε τὴν εύκαιρίαν ὄψιμως νά ἐκδηλωθῇ προκειμένου περὶ «συμβάσεως», ποὺ μόνον κατ' ὄνομα ἔχει σχέσιν με τὰς ποικιλλώμους ἀλλὰ και γνωστὰς διὰ τὰς συνεπείας τῶν συμβάσεις, τὰς δόπιας μέ ἔξαιρετικὴν εύχερειαν και προχειρότητα ἔως τώρα δὲν παρέλειπον νά περιβάλλουν μέ τὸ κύρος τῆς νομοθετικῆς ἔγκρισεως.

Ἐνδελεχεστέρα πελέτη τοῦ νομοσχεδίου και ἐπισταμένη ἔξαρκιβωσις τῶν λόγων ἔνεκον τῶν δόπων ὁ ἀρμόδιος 'Υπουργός περιέλαβεν εἰς τὴν ἑσουσιοδότησιν τὴν σύμβασιν, θά ἔπειθε τὰ μέλη τῆς ἐπιτροπῆς διὰ ἀκριβῶς ἡ πρόρριψις περὶ διατάγματος ἀποτελεῖ πρᾶξην ἀφήνουσαν ἔκθετα τὰ συμφέροντα, ποὺ επίστευσαν διη μή ἔγκρινοντα τὴν σύμβασιν, προσαπίζουν.

Ἡ διεθνής σύμβασις περὶ γραμμῆς φορτώσεως κυρωθεῖσα ἡδη και τεθεῖσα εἰς ἔφαρμοσιν ἀπό δλα τὰ ναυτικά κράτη, πλὴν τῆς 'Ελλάδος, ἀποτελεῖ «σύμβασιν τάξεως» χωρὶς νά ἔπερχεται δι' αὐτῆς οὐδεμία ρύθμισης συμφερόντων. Σκοπός τῆς κυρώσεως τῆς συμβάσεως εἰνε νά καταστῇ τὸ ταχύτερον ἡ 'Ελληνικὴ σημαία, συμμετέχουσα εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον, ἴσοτιμος διονέσιος ἀφορᾶς τὰς διατάξεις και τοὺς κανονισμοὺς τῆς μεταφορᾶς φορτίων πρὸς τὰς ἀλλας ναυτικάς χώρας.

Πρὸς τὰ πέρατα τῆς ὑδρογείου

Ἄπο τὸν πίνακα τῆς κινήσεως τῶν 'Ελληνικῶν φορτηγῶν προούπτει διη κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν ἡ 'Ελληνικὴ σημαία κυματίζει εἰς δλα τὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου, μέχρις αὐτῶν τῶν ἐσχατιῶν τοῦ Κόσμου, ὅπου ἔκτείνονται ὅδη τὰ ταξίδια τῶν τὰ ποντοπόδα σκάφη μας.

Οὕτο τὰ φορτηγά - 'Ροζος Βεργιτῆς και 'Παναγῆς φορτώνουν εἰς τὴν Ινδίαν παραλίαν Madras, ὁ 'Μεράς ενδιστάτω εἰς τὴν 'Ερυθρῶν θάλασσαν, τὰ φορτηγά 'Νεμέα' και 'Νάρκισσος φιλοξενοῦνται εἰς Κίναν, ἡ 'Ελεγκτο Κνωσίων', ἡ 'Μαρία Σταθάτου', ὁ 'Λεωνίδας II' και ἄλλα πλέοντα πρόσκεπταινται νά πλεύσουν εἰς Κίναν και Ιαπωνίαν, φθάνοντα μέχρι πλατινούς θάλασσας και Σακάλαν, ὁ 'Διονύσος Σταθάτος' ἐκπροτονεῖ εἰς τὴν Μαδαγασκάρην, ἡ 'Αριάδη Παντελή' παραπλέει τὰς Λατικάς Ινδίας κατευθυνούμενη εἰς Καναδᾶν, ὁ 'Ωνάσης Σωκράτης' φορτώνει εἰς Κούβαν, ἡ 'Σύλια' ενδιστάται εἰς τὴν Χιλῆ, μία πλειάς φορτηγούν μας ναυλοζει εἰς τὸν 'Αράγγελον' ἡ διαπλέων τὴν Λευκήν Θάλασσαν, τὸ Λένινγραδ φιλοξενεῖ ἀρκετὰ πλοία μας, εἰς τὰ βάθη τοῦ Κόλπου τῆς Φινλανδίας ὁ 'Φαέθον' και ὁ 'Κωστής' παραλαμβάνονται ξυλείαν, ἐνῷδος 'Γεώργ. Μάντανας' κατέπλευσεν εἰς τὴν υπερθρόνειον Σπιταβέργην και τὸ τάνκερ 'Ειρήνη' κατευθύνεται εἰς 'Ωκλαντ τῆς Νέας Ζηλανδίας.

Ἐκδηλούνται και ἀπό τὸν παρούσαν ἔξαιρετικῶν δυσχεροῦς προσηλόπιτων ναυτιλίαν παρατητικὸν τὸ ἐπιχειρηματικὸν διαμόνιον τοῦ 'Ελλήνος ναυτίλου. Δοκιμάζομενον σκληρώς τὸ πτωχὸν ἐλληνικὸν φορτηγόν, και παλαίον ἀπεγνωσμένων διως αὐτεπεξέλυγεις τὴν καταγιδά, ἀναζητεῖ ἔργασίαν παντού όπου εἰνε δυνατόν νά ἔχειν τοιάντην, μόνον και μόνον διὰ γά δυνηθῇ νά συντηρηθῇ και αὐτημετωπίσῃ προστητικότηταν τὴν περίστασιν.

Ο 'Ελλήνος ναυτίλος ἔγκαταλείπει μὲ πικρίαν τὰς γνωρίμους ἀγορὰς και τὰ πιλόξενα ὑδατά των, φιγονινδυνεῖται τρεπόμενος εἰς τὰ πέρατα τῆς υδρογείου, ἀνοίγει νέονς δρόμους ἀνάμεσα εἰς τοὺς ἀγανεῖς ώκεανούς δια τὸ ἀποκομίση μικράν τὴν αιμοβήγη τὸν ἀτρήτων μόχθων τού.

Τὸ N. Διάταγμα περὶ «γαυσιπλοῖας»

Ἐπὶ τὸν ὑπό ἔχοντας τῆς κοινοβουλευτικῆς 'Επιτροπῆς ἔξουσιοδοτήσεως νομοθετικοῦ διατάγματος περὶ «κυρώσεως» δια τὴν ισχὺν τοῦ τέλους τῶν Ναυτικῶν Θεσπιζομένων μέτρων προαπαιτεῖται, λόγῳ τῶν ἔξαιρετικῶν συνθηκῶν τῆς κανονισμῶν ταξιδιώτων τῆς θερινῆς γνώμην τῶν ἀμέσων διατάγματος.

Ἐχομεν και ἀλλοτε τονίσει διη διὰ τὴν τελεσφόρον ἔφαρμογήν τῶν ὑπό της Διευθύνσεως Εποποιοῦ Ναυτικοῦ θεσπιζομένων μέτρων προαπαιτεῖται, λόγῳ τῶν ἔξαιρετικῶν συνθηκῶν τῆς θερινῆς γνώμην τῶν ἀμέσων εἶναι τοιάντην, δηλαβάνεται διη ὅψιν και ἡ συμβουλευτικὴ γνώμη τῶν ἀμέσων ἔνδιαφρομένων.

Τὸ ὑπόμνημα τῆς 'Ενώσεως' ἔχει ως ἔξης :

Ἐπὶ σχεδίου Νομοθετικοῦ Διατάγματος «περὶ κυρώσεως» δια τὴν ισχὺν τῆς Κανονισμῶν Ναυσιπλοῖας»

Διὰ τὸν ἀνωτέρω σχεδίου Νομοθετικοῦ Διατάγματος προβιβλέπεται ἡ κύρωσις και θέσις ἐν ισχύν τῶν Διευθύνων κανονισμῶν Ναυτιλούς Ναυσιπλοῖας διὰ διαταγμάτων και ἀπειλεῖται διὰ τὰς μὴ δολίας παραβάσεις πρόστιμον μέχρι 2500 μεταλλικῶν δραχμῶν ἐπιβαλλόμενον παρὰ τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς δόπιας ἡ παραβάσεις ελαφεῖ

ελπες διακυνθεύμενα τὰ συμφέροντά της ἐκ τῆς ἐπιτευχθείσης συνεργασίας, έξεδηλόθη ὁ ζηνορός ἀγώνας διαφημίσεως τῆς κοινοπραξίας παρὰ τῷ κοινῷ γνώμῃ.

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα; «Ἡ ἐξεπλύσις καὶ αὐθὶς τοῦ ἀχαλινῶτου ἀνταγωνισμοῦ εἰς ὅλας τὰς γραμμάς, μὲ δόλας του τὰς ἀσχημάτις, μὲ τὴν ἔξεταλιστικήν χρησιμοποίησιν διαφόρων «κραχτῶν», ἀπίζεται οὗτον νὰ διατελέσουν τὸν ἀντικήν ἐπιβάτην, γιὰ νὰ τοῦ πάρουν δέκα Δραχμάς μέχρι Ηπειρών, ποσὸν δηλατὴ ἀξίας ἔνος εἰσιτηρίου λαθαρούτου Κηφισίας». Καὶ οὐδὲτι σκέπτεται σοθικώς διτι οὐτάς γανικάν κανόνα, ἔτι τῆς Ἑλλάδος, σχημάτων δὲν ἔκπιπτονται οἱ Σαῦλοι, ἀλλὰ καὶ ἐπιχρηγημάται ἀρδες αὶ Ἀτροπολεῖκαι συγχρονινώναις. «Ἀντιθέτω παρ' ἡμῖν, ἐγίρονται δέξιεσσις, χωρὶς καμίαν ἐπιχρηγγανιάν, νὰ ταξιδεύωμεν διαρεάν ἐπὶ συγχρονισμένων ἀποκλιώνων.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐξέγει κανεὶς τὴν θλιβεράν διεπιλεγόντων, διτι ἀν δὲν ἔξερεθῆ τρόπος κατάλληλος πρές ἀποφυγῆν τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ, θὰ εὔρεθμεν μιτ' οἱ πολιὶ πρὸ τῆς παταγόδυνς καταρρεύσεως καὶ τῷν ὑπολειπόμενον 'Απτοπλείκων 'Επιχειρήσεων, δια νὰ φέρωμεν τοὺς ζένες 'Επιχειρίας (εἰδος Πλάσμα, Οδός) πρός ἔξινηρέτηνος μηδὲ διὰ νὰ κληθθούμεν νὰ ταξιδεύωμεν μὲ λιανισόρα. «Ἐκτος ἀν τὸ Κράτος θελήσῃ νὰ ἀπέμεγ ἐνεργείας, ἔτοι καὶ τὴν δωδεκάτην δραν, ὅπότε μίας ιωσὶ οὐ' ἀπομένη δέδες πρός ἀνακοπὴν τοῦ κακοῦ καὶ ἀναγέννησιν, ἢ «έθνικοποίησις» τῆς ἐπιδαινούσαν ναυτιλίας.

ΓΕΩΡΓ. ΙΟΥΛ. ΒΑΡΔΑΒΑΣ
Πλοίαρχος ἀλιτ. «Ζάκυνθος»

Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ β'. Ζηνορον τοῦ 1933

Πρὸς ποιοτικὴν βελτίωσιν

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ β'. Ζηνορον τρ. ε. ἐπεδείχθη αἰσθητὴ ζωηρότης ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν τόσον εἰς νέας ἀγοράς οκαφῶν ἡλικίας—κατὰ κανόνα—κατὰ τῶν 20 ἑτῶν, δοσον καὶ εἰς πωλήσεις πλοίων, παλαιοτέρας ναυπηγήσεως πρός διάλυσιν. Ἡ ὕψωσις τῶν τιμῶν τοῦ παλαιοσιδήρου καὶ ἡ παρὰ τῶν Ἰταλικῶν—Ιδίᾳ—δοσον καὶ τῶν Ἰαπωνικῶν ἐργοστασίων διατίθεσεως ἐπιδειχθεῖσα εἰς εὐρεῖαν κλίμακα ζήτησις παλαιοὶ πλωτοῦ ὄλικοῦ, συνετέλεσαν ὥστε ένας σεβαστὸς ἀριθμός ἀρχήστων καὶ κατὰ τὸ πλείστον ἀργούντων φορτηγῶν μᾶς νὰ πωληθῇ εἰς τιμὰς πολὺ βελτιωμένας, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρους ἡ συνεχισθεῖσα χαλαρότης τῶν τιμῶν τὸν πρός περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν διατιθεμένων εἰς τὴν ἀγοράν φορτηγῶν παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν εἰς ἀρκετοὺς πλοιοκτήτας μας ν' ἀγοράσουν εἰς τιμὰς χαμηλὰς ἀρκετάς νέας μονάδας.

Οὕτω ήγοράσθησαν κατὰ τὸ β'. Ζηνορον ἀντὶ τιμῆς 86.375 λιρῶν καὶ 1) 2) ἔκ. δρ. 18 σκάφη 68.402 τ. γκρός, ἔναντι 11 ἀγορῶν πλοίων 42.762 τ. γκρός καὶ ἀξίας 50.625 λιρῶν κατὰ τὸ α'. Ζηνορον καὶ ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν 14 πλοία μᾶς 44.874 τ. γκρός ἀντὶ τιμῆς 37.090 λιρῶν, ἐνῷ κατὰ τὸ α'. Ζηνορον εἰχον πωληθῆ πρός διάλυσιν 7 μόνον φορτηγῶν μᾶς 23.676 τ. γκρός ἀντὶ τιμῆς 17.300 λιρῶν.

Τὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ β'. Ζηνορον ἀγορασθέντα καὶ τεθέντα ύπό τὴν Ἑλληνικήν σημαίαν 18 ἀτμόπλοια 68.402 τόννων γκρός εἰναι τὰ ἀκόλουθα:

«Ονομα πλοίου Πρώτης ὄνομα Σημαία Τ.γκρός Ναυπ.Τιμὴ.στ.

'Αγία Θαλασσινή ex Montague Seed	'Αγγλ.	3809	11	5.125
'Ακτὴ Fantee	»	4261	20	9.000
'Ακρόπολις (E.) Colima	»	1393	17	2.300
'Εβη Vict. Transport	»	4521	13	4.250
'Εμπανουήλ Nafe	Aίγυπτ.	2277	91	—
'Ιλισσός Derwent River	'Αγγλ.	4724	15	5.000
Κεχερέα Corcliff	»	1968	12	3.200
Κωστής Kosti	Κυπρ.	3876	05	—
Μιράντα ('Αλιευτ.) Norian	'Αγγλ.	309	081 II/2 ΕΚ.ΔΡ.	
Μιχαήλος Oakfield	»	3646	12	5.500
Νίτσα Sagama River	»	4732	15	5.000
'Ολγα Εμπειρίκου Bellview	»	4677	22	13.000
Πηνελόπη New Georgia	»	6566	19	6.500
Σύλβα Trewellard	»	4202	14	7.750
Τάσις Manch. Civilian	»	4706	13	5.750
Τζέννυ Glanbrydan	»	1892	12	3.000
'Ονδασ Σωκράτης Can. Miller	Καναδ.	5439	19	5.500
'Ονδασ Πηνελόπη Spinner	»	5404	19	5.500
18 ἐν δλφ ἀτμόπλοια τ. γκρός:		68.492		86.375

Τῶν δύο ἀπὸ τὸν «Εμπανουήλ» καὶ τὸν «Κωστής», δέν ἀναφέρεται ἡ τιμὴ, διότι ἡ ἐγγραφή των ἡτο τυπική, ἐφ' ὅσον καὶ πρότερον ἀνήκοντες εἰς «Ἑλληνας».

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα τὸ διεγράφησαν ἐκ διαφόρων αἵτινων τὰ ἀκόλουθα 17 ἀτμόπλοια 50.250 τόννων γκρός :

Όνομα πλοίου	T.γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ.	Αιτία διαγραφῆς
'Αλεξάνδρα	4028	99	3.700	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
"Αγ. Γεράσιμος	3224	98	2.750	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Δημ. Ν. Βουλγάρης	3975	92	2.950	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
'Εμπανουήλ	2277	91	1.700	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
'Επορεός	240	67	—	'Επωλ. εἰς Βουλγάρους
Εθγ. Μ. Γουλανδρή	3276	03	2.500	'Ιταλοί πρός διάλυσιν

"Εβη	3652	01	3.000	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
'Ελ. Κ. Βανιζέλος	4572	98	3.980	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Θεμιστοκλῆς	5956	07	6.900	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Σύρος ('Εσπερία)	1821	93	—	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Κλεοπάτρα	3900	07	2.700	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Μαρ. Η. Σολά	3254	02	3.000	'Επωλ. εἰς Τούμκουν
Στάθης Α.	987	81	1.160	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Γέρα	3553	00	2.750	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Φλοισθος	746	81	700	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
Φαιδων	1882	89	—	'Εθνικήσθη εἰς Ισπνιάν
Ταρκ	907	03	2.300	'Ιταλοί πρός διάλυσιν
17 πλοία	50.250		40.090	

Κατὰ ταῦτα ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας παρουσιάζεται σήμερον ὡς ἔξης:

'Εγγραφαί β'. Ζηνορον	ά)π	18 τ. γκρός	68.402
(I) Διαγραφαί β'. Ζηνορον	>	17	50.250
Διαφορά ἐπὶ πλέον	>	1	18.152
Δύναμις Ιης 'Απριλίου έ. έ.	>	549	1.392.374
Σύνολον:	>	550 (2)	1.410.526

Τὰ ύπο ξένην σημαίαν

Τὴν Ιην 'Απριλίου ύπηρχον ύπό διαφόρους ένεας σημαίας 45 φορτηγά 'Ελλήνων ίδιοκτητῶν, χωρητικότητος 168.310 τόννων γκρός. 'Εξ αὐτῶν τὰ 25 πλοία 130.865 τ. γκρός Εφερον σημαίαν Παναμαϊκήν. Κατὰ τὸ β'. Ζηνορον ούδεμιά νέα προσθήκη ἐσημειώθη. 'Αντιθέτως διεγράφησαν ἑταῖς τῆς ἀνωτέρω δυνάμεως 3 σκάφη 8477 τ. γκρός, ήτοι τὸ ύπό Τουρκικήν σημαίαν «Ανταλέτ». 1206 τ. περιελθόν εἰς τὸν 'Οργανισμὸν τῆς νέας Τουρκικής Ναυαγοσωστικῆς ἐταιρίας, τὸ ύπό Κυπριακήν σημαίαν φορτηγὸν «Κωστή». τ. γκρός 3876, ὑψησαν πρὸ 10ημέρου ἐν Λονδίνῳ τὴν κυανόλευκον καὶ τὸ ύπό Παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγὸν «Φρυγία» τοῦ κ. Όλιβιέ, τ. γκρός 3395 (τοῦ 1910) πωληθέν ἀντὶ 2900 λιτῶν εἰς 'Ιταλούς πρός διάλυσιν. Τοιουτόπως τὰ ύπό ξένος σημαίας 'Ελληνικὰ φορτηγὰ ἐμειώθησαν εἰς 42 σκάφη 159.833 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ ύπό Παναμαϊκήν περιωρίσθησαν εἰς 24 τ. γκρός 127.470. Τὰ εἰς χείρας 'Ελλήνων ίδιοκτητῶν ύπάρχοντα σύτοι σκάφη κατὰ τὸ τέλος τοῦ β'. τριμήνου ἀνήρχοντο εἰς 592 χωρητικότητος 1.570.359 τ. γκρός, ἐνῶ κατὰ τὴν Ιην 'Απριλίου ησαν 593 χωρητικότητος 1.557.509 τόννων γκρός. Δὲν ύπολογίζονται τὰ ἐσχάτως ἀγορασθέντα καὶ μη εἰστεί παραληφθέντα 5 φορτηγά 23.020 τ. γκρός.

Η ποιοτικὴ βελτίωσις

Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τῆς ναυτιλίας μας, ητοις ζωηρότερον συντελεῖται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οὕτω η ἡλικία τῶν ἀγορασθέντων κατὰ τὸ δύο πρώτα τρίμηνα ἐπότισται τὸν ὅποιον τῶν τεθέντων ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν, δείκνυται ἀπό τὸν πίνακα:

Α'. τρίμηνον	Β'. τρίμηνον			
Ναυπήγησης	Πλοΐα	T. γκρός	Πλοΐα	T. γκρός
1920 καὶ ἐντεῦθεν	2	9.479	2	8.918
1919 έως 1915	3	15.112	6	28.258
1914 έως 1913	1	2.948	3	13.429
*Ανω τῶν 20 ἑτῶν	5	15.223	7	17.777
Σύνολον:	11	42.762	18	68.402

Ἡ ηλικία ἀφ' ἑτέρου τῶν κατὰ τὸ δημηνον τρ. ἔτους ἀγορασθέντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπής φορτηγῶν καὶ τεθέντων ύπό τὴν Ελληνικήν σημαίαν, ἔναντι τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν ἐπίσης παρ' 'Ελληνικῶν ιδιοκτητῶν ζωηρητικότητας 23.020 τόννων γκρός, δὲν ἔντονται 3395 τ. γκρός («Φρυγία») διεγράφη προσφάτως, ὡς πωληθὲν πρός διάλυσιν.

(1) Προσετέθη τὸ ἀπὸ «Φιλομήλα», ὅπερ ὡς μᾶς ἀνεκοινώθη, οὐδέποτε ἀπέβαλε τὴν Ελληνικήν θαγένειαν.
(2) Εἰς τὴν ἀνωτέρω δύναμιν δὲν ἔχουν προστεθῆ τὰ ἀγορασθέντα παρ' 'Ελλήνων καὶ μη παραληφθέντα εἰστεί φορτηγά «Rio Diamante» τοῦ κ. Λυκαρδοπούλου, «Jekri», «Jebba» καὶ «Gambia River» τῶν κ. κ. Ρεθύμνη—Κουλουκούντη καὶ «Marwood», ἔχοντα συνολικήν χωρητικότητα 23.020 τόννων γκρός, δὲν ἀφηρέθη δὲ ἡ χωρητικότητα τοῦ φορτηγοῦ «Κατερίνα», διπερ οὐδὴν ἐσχάτως εἰς Ρουμανίαν, ἀλλὰ δὲν παρεδόθη εἰστεί.

Η άργούσα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Στατιστική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου τρ. ἔτους εύρισκοντο ἐν παροπλισμῷ εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Ἑσπερικοῦ 65 Ἐλληνικά φορτηγά 207.744 τόννων γκρός καὶ εἰς λιμένας τοῦ Ἑσπερικοῦ ἔτη 8 τ. γκρός 30.764, ἵτοι τὸ ἀργοῦν τοννάζ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἀνήρχετο εἰς 73 φορτηγά 238.508 τ. γκρός. Ὡς συγκρίει πρὸς τὸ α' 3μηνον τρ. ἔ. ἡ ἀργούσα αὐτὴ χωρητικότης δεικνύει αὔξησιν κατὰ 4 σκάφη καὶ 32.050 τ. γκρός καὶ ἔναντι τῆς 1ης Ἰανουαρίου δεικνύει αὔξησιν κατὰ 30 πλοῖα καὶ 73.929 τόννων. Ἐναύστης δώμας τοῦ ἀντιστοίχου β' 3μηνου τοῦ 1932, δὲ ὁ δύγος τῆς ἀργούσης ναυτιλίας μας εἶχε φθάσει τὰ 164 φορτηγά καὶ τοὺς 562.062 τ. γκρός, τὸ ἡδη ἀργοῦν τοννάζ παρουσιάζει τὴν σημαντικὴν μείωσιν 91 σκάφων καὶ 323.554 τόννων γκρός. Ὁ κατωτέρω πίναξ ἐμφανίζει τὴν ἀργούσαν σήμερον φορτηγὸν χωρητικότητα κατὰ λιμένας ἀργίας καὶ καὶ ἀντιπαρθέλη πρὸς τὸ προηγούμενον α' 3μηνον τρ. ἔ. καὶ πρὸς τὸ ἀντιστοίχον β' 3μηνον τοῦ π. ἔ.

Διμένες ἀργίας β' 3μηνον 1933 α' 3μηνον 1933 β' 3μηνον 1932 τῶν φορτηγῶν μας πλοῖα τ. γκρός πλοῖα τ. γκρός πλοῖα τ. γκρός

Πειραιεὺς	39	123.703	39	102.746	85	274.000
Σύρος	8	30.837	10	36.930	23	88.240
Χίος	7	20.723	7	21.679	14	41.423
Ἄργοστόλι	3	12.458	1	2.993	5	18.179
Κρήτη	2	5.116	1	2.893	1	2.893
Ίθάκη	1	4.083	1	4.083	1	4.083
Θεσσαλονίκη	1	3.076	1	3.076	3	10.821
Πάτραι	1	2.282	1	2.282	—	—
Πόρτο Χέλι	1	2.238	—	—	2	5.667
Λασύριον	1	2.041	—	—	—	—
Χαλκίς	1	1.187	2	4.700	1	3.157
Κέα	—	—	—	—	3	10.672
	65	207.744	63	181.382	138	459.135
Ἐξατερικόν:	8	30.764	6	25.076	26	102.927
Σύνολον	73	238.508	69	206.458	164	562.062

Ἡ ἑξέλιξις τῆς ἀργούσης Ἐλληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος παρουσιάσκει κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν τὰς ἀκολούθους διακυμάνσεις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ διαφέρον ἔτος :

Ἐτος 1931

A'. 3μηνον	B'. 3μηνον	G'. 3μηνον	D'. 3μηνον
Πλοία	T. γκρός	Πλοία	T. γκρός
124	379.900	97	300.133
		26	75.933
		33	101.351
		92	292.781
		164	562.062
			112
			376.651
			43
			164.579
		69	206.458
		73	238.508
		—	—

Τὸ ἔλαχιστον δρίον τῆς ἀργούσης χωρητικότητος μας κατὰ τὴν τελευταίν τινειμειώθη τὸ γ'. τρίμηνον τοῦ 1931 καὶ τὸ μέγιστον δρίον τὸ β'. τρίμηνον τοῦ 1932. Ἡ ἡδη παρατηρηθεῖσα κατὰ τὸ β'. τρίμηνον τρ. ἔτους ἀλαφρὰ αὔξησις τῶν ἀργούσων των σκαφῶν μας ἔναντι τοῦ α' τριμήνου, ἀνεμένητο, ὡς ἕμεσος ἀπόρροια τῆς μειώσεως τῶν ἐκ τῆς Νοτίου Ρωσίας ἔξαγωγῶν, ἀν δ' ἔφετος δὲν ἔξειλίχθη εἰς εύρυτέραν κλίμακαν ἀπροπλισμός, τοῦτο ὄφειλεται εἰς τὴν προκύψανταν ἐκ τοῦ Δουναβέως ἐργασίαν, ἡτις ἀπερρόφθησεν ἀρκετὸν ἀριθμὸν φορτηγῶν μας. Δέον νά ληφθῇ ἀκόμη ὑπ' ὄψιν τοῦ παράπονα τῶν διαγραφῶν πολλῶν πλοίων μας πωληθέντων εἰς ἀλλοδαπούς ἢ πρὸς διάλυσιν ἡ ναυαγησάντων. Χαρακτηριστικὸν διέθετο εἰνεὶ οἱ ἀκολούθοι ἀριθμοὶ αὔξησεως τῆς ναυτιλίας μας:

Δύναμις τῆς Ναυτιλίας	'Αργούντα β' 3μηνον	Ἐτήσιαι ἀπώλειαι				
ETH	Πλοία	T. γκρός	Πλοία	T. γκρός	Πλοία	T. γκρός
1930	575	1.487.623	97	300.133	35	100.403
1932	569	1.460.094	164	562.062	55	198.715
1933 (βμην.)	550	1.410.526	73	238.908	27	83.947

Ἐξ αὐτῶν προκύπτει, διτι κατὰ τὸ δημηνον τοῦ τρ. ἔ. διεγράφησαν 27 σκάφη 83.947 τ. γκρός, μὲ συμμετοχήν τοῦ β' 3μηνον κατὰ 17 πλοῖα 50.250 τόννων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 14 τ. γκρός 44.874 ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν καὶ ἔχθησαν τῆς ἀργίας διὰ νά ἑκτελέσουν τὸν τελευταίον πρὸς τὰ ἔργοντάσια τῆς Γένοβας καὶ τῆς Σαβόνας πλοῖων των. Ἐάν δὲ λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν του, διτι ἀπὸ Ιης Ἰανουαρίου 1932 μέχρι σήμερον ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν 42 Ἐλληνικά πλοῖα 154.211 τ. γκρός καὶ διτι κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας ἀπὸ 569 σκάφη 1.460.094 τ. γκρός κατέληθεν εἰς 550 πλοῖα 1.410.526 τόννων, υποστάσας μίαν καθαράν μείωσιν 19 σκαφῶν καὶ 49.568 τ. γκρός, εἰκόλως δύναται νά ἔχηγησῃ, διτι ὁ σημειρινὸς δύγος τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος μας δὲν ὄφειλεται τὴν μεγάλην — ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου πε-

ρυσινῆς — μείωσίν του εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, ἀλλ' εἰς τὴν πρόσδον τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ παλαιοῖ πλωτοῦ ύλικοῦ μας καὶ τὴν προσδευτικήν μείωσίν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Ως πρὸς τὴν ἡλικίαν ἡ ἡδη ἀργούσα χωρητικότης κατανέμεται, ὡς ὁ ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τρ. ἔ. καὶ πρὸς τὸ ἀντιστοίχον β' 3μηνον τοῦ 1932 :

Ναυπήγησις	β' 3μηνον 1933	α' 3μηνον 1933	β' 3μηνον 1932	
	Πλοΐα	T. γκρός	Πλοΐα	T. γκρός
1930—1920	2	4.236	—	2
1919—1915	1	5.172	6	13.428
1914—1910	9	38.884	6	25.794
1909—1905	22	78.042	17	56.352
1904—1900	16	56.666	18	57.870
1899 καὶ πέραν	23	55.508	22	53.014
Σύνολον:	73	238.508	69	206.458
			164	562.062

Πλοῖα ἡλικίας 25 ἔτῶν καὶ ἄνω εὑρίσκονται σήμερον παρωπλισμένα 39 τ. γκρός 112.174, ἀποτελοῦντα τὸ ἥμισυ περίπου τῆς ἀργούσης φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ ἐμφανίζονται ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περιουσίου τριμήνου (δὲ ἀνήρχοντο εἰς 91 πλοῖα 285.513 τ.) μείωσίν καὶ 52 φορτηγά 173.339 τόννων γκρός. Ἡ ἐπὶ Ἐλλατον αὐτῇ διαφόρη περιῆλθε κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῆς ποσοστὸν (42 πλοῖα 154.211 τόννων) εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς διαλύσεως, ἐάν δὲ ὑπολογισθοῦν οἱ ἀπώλειαι ἐκ σταθαρῶν παλαιῶν φορτηγῶν μας ἐπανέρχεται εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπερεσίαν.

Ο χρόνος, ἀφ' ἔτερου, ἀργίας τοῦ παρωπλισμένου ἡδη φορτηγοῦ τοννάζ δείκνυται ἀναλυτικῶς εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

Χρόνος ἀργίας	Πλοΐα	T. γκρός
'Απὸ τῶν ἀρχῶν 'Ιουνίου τρ. ἔτους	2	3.671
Διαρκοῦντος τοῦ Μαΐου	6	21.151
Διαρκοῦντος τοῦ Ἀπριλίου.	16	55.101
Πρὸ 3 ἔως 6 μηνῶν παρωπλισθέντα	20	63.359
Πρὸ 6 ἔως 12 μηνῶν παρωπλισθέντα	9	25.518
'Αργούντα ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον	20	69.708
Σύνολον ἀργούντων:	73 (*)	238.508

Ἐχομεν, δηλαδή, ἔνα πάγιον πυρῆνα ἀργούσης χωρητικότητος ἀπὸ τριῶν καὶ πλέον μηνῶν ἐκ 49 φορτηγῶν 158.585 τόννων γκρός.

(*) Ἡ ἀργούσα αὐτὴ χωρητικότης ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Δὲν περιλαμβάνει δηλαδή τὰ 25 ἡχηροτείμενα ἀποτοπεῖαι 13.900 τ., ἔτερα τινά ἀργούντα ἐπιβατικά, τὸ ὑπερωφεάνιον «Ἐδισών» καὶ τινα μικρὰ φορτηγά κάτω τῶν 500 τόννων γκρός ἔκαστον.

Διαβάζω τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Ιουνίου ἀνερχόμενος σήμερον τὸν Δούγαβιν καὶ δὲν εἰνε ὅματὸν παρὰ νά αἰσθανθοῦ καὶ καποίαν ἴκανοποίησιν διὰ τὴν ζύμωσιν ἡ ὅποια ἀρχίζει νὰ σημειεῖσθαι καὶ νὰ ἔξαπλωῖσθαι μεταξὺ τῶν πρακτικῶν φορτηγῶν γραμμῶν ἀπὸ συναδέλφους, προφανῶς ἐργαζομένους εἰς τὴν ἔγγυν 'Ανατολήν, τὸ δὲτι ἡ «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἐλλάδος» δημιουργεῖ γραμμὴν πρὸς τὴν Συρίαν καὶ ἐν Θεσσαλονίκη γίνεται: ἐπὶ τέλους ἔναρξεις δικαιεμέτακομιστικοῦ ἐμπορίου πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, τὸ δὲτι σήμερον τὴν πρωταρχίαν εἰς τὴν Σουλινά ἀκόμη μοῦ ἔτον: ζαν τὴν ἀνάγκην αὐτὴν, τὸ δὲτι τὸ ζήτημα τῶν ἔπασφαλίστρων ἀπασχολεῖ καὶ πάλιν τοὺς ἀρμόδιους τῶν ἔμπτοροναυτικῶν μας κύκλων, θλαυτά μὲ κάνουν νὰ ἔλπιζω δὲτι ἡ ἀναγκαία διρίμανσις τῶν «νέων ἰδεῶν» ἐπέρχεται καὶ δὲτι δεσμοθεός καὶ τῆς ψυχολογικῆς καταστάσεως τὴν δημιουργεῖ τὸ οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον εἰς δὲ περιήλθε τὸ μεγαλείτερον μέρος τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, εἰνε προσεχῆς ἡ στιγμὴ κατὰ τὴν δημόσιαν οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι καὶ ὀργανώσεις, καὶ ὅποια: θὰ ὠφειλον νὰ εὑρίσκωνται: ἐπὶ κεφαλῆς μιᾶς τοιαύτης κινήσεως, θὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸ Κράτος τὴν ὑποδοχήθησιν μιᾶς ἀγαλόγου πολιτικῆς.

Αἱ νέαι ἰδέαι: πρέπει: γὰν ἐπικρατήσουν εἰς τὴν «Ἐγνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν», ἡ ὅποια δέον ἐξερχομένη τῆς ὑπεράγαν συντηρητικῆς

καὶ παθητικῆς πολιτικῆς της νὰ στραφῇ πρὸς τὴν χάραξιν εὐρεῖας Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς καὶ νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸ Κράτος τὴν ηθικὴν καὶ νομοθετικὴν ἀρωγήν του διὰ τὴν ἐπιδολήν της. Τὰ γεγονότα ἀπέδειξαν ὅτι αἱ προσθέψεις μου περὶ προσεχοῦς ἔξουσιος πλεονεκτήματος πηγάδαντος ἀπὸ τὰς νόθιες λύσεις τῆς Παναμακῆς ή ἀλλής σημαίας ήσαν ἀλλητεῖς καὶ ηδη ἀπομένει νὰ ίδωμεν ἄν αἱ Ἑλληνικοὶ ἑφοπλιστικοὶ οἰκοὶ τοῦ Λονδίνου θά ἐπανέλθουν εἰς τὴν συναίσθησιν τῆς ἀλληλεγγύης ή ὁποῖα τοὺς ἐπιβάλλεται μὲ τὰ καθαρῶς Ἑλληνικὰ συμφέροντα καὶ θὰ συνεργασθοῦν μὲ τοὺς ὑπολοίπους ἑφοπλιστὰς, ἀλλὰ καὶ μὲ τὰ ἄλλα Οἰκονομικὰ Ἰδρύματα εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἔξυπρέτησιν μιᾶς συντονισμένης πολιτικῆς ναυτιλίας καὶ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου.

“Ἐναὶ ἀπὸ τὰ κεφαλαιώδη σημεῖα ἀδυνατίας τῆς Ἑλλην. Φυλῆς εἰνεὶ ὁ διεθνισμὸς τοῦ πλείστου τῆς ἡγετίδος τάξεως. Κατὰ ἀνάλογον συμβάνει σύμμερον καὶ μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, τῆς ὁποῖας οἱ μεγαλεῖτεροι ἥγεται παρασύρονται ἀπὸ διεθνιστικὰς τάξεις καὶ χάρουν τὴν ἐπαφὴν των μὲ τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα, καθ’ ὃν στιγμὴν ἡμεῖς ἐδῶ ἀγωνιζόμεθα ἐντίμως διὰ νὰ ἀποτινάξωμεν τὴν οἰκονομικὴν δουλείαν, ἢν ἐπέβαλον αἱ ξέναις ναυτιλίαι εἰς τὴν ἐγγὺς Ἀνατολήν. Ως πολὺ δρθός παρατηρεῖ ὁ φίλος κ. Δ. Τσαλίδης, εἰς τὸ τελευταῖν του ἁρθρον, λαμβάνομεν ὡς ἀμοιβὴν μερικὰ μειδιάματα καὶ εἰρωνείας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ “Ἐνωσίς τῶν Ἑλλήνων Ἑφοπλιστῶν” σωματεῖον κατ’ ἔσοχὴν Ἑλληνικὸν, δρεῖται νὰ ἐξέλθῃ τῆς σημερινῆς συντηρητικῆς οὐδετερότητος τὴν ὁποίαν ἀκολουθεῖ καὶ νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν λύσιν τῶν δύο κυριωτέρων ζητημάτων τὰ ὁποῖα παρουσιάζονται.

I

Τὸ ζήτημα τῶν ἑπασφαλίστρων.—Νομίζω ὅτι ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον πρακτικοὺς τρόπους τῆς ἀντιμετωπίσεως του (εὐχαρίστως φυσικὰ θὰ συζητήσω καὶ κάθε ἄλλον προταθησόμενον) εἰνεὶ δὴ τῆς Διαβαλκανικῆς ἀσφαλιστικῆς ὀργανώσεως, τὸν ὁποῖον προτείνω ἐγὼ. Ἔτοιμός μάκι μελέτην, περὶ τῶν οἰκονομικῶν μέσων τὰ ὁποῖα διαθέτουν αἱ Βαλκανικαὶ Ἀσφαλιστικαὶ Ἐταιρίαι, τὴν ὁποῖαν θὰ διηδόλω, ἐλπίζω, εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Ὀκτωβρίου ἐν Θεσσαλονίκῃ διὰ νὰ δεῖξω τεχνικῶς τι θὰ θύγαντο ν’ ἀποτελέσουν δλαι αἱ Βαλκανικαὶ Ἀσφαλιστικαὶ ὀργανώσεις ἐνόυμενα: μικῆς καὶ θὰ ζητήσω τὴν σύγκλησιν εἰδίκης Ἀσφαλιστικῆς συσκέψεως τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Βαλκανίων. Ἀσφ. Ὁργανώσεων ἡ ὁποία νὰ προσπαθήσῃ νὰ καταστρώῃ τὰς γενικὰς γραμμὰς ἐνές προγράμματος συνεργασίας διὰ τῆς ἰδρύσεως κοινοῦ γραφείου Ἀντασφαλείῶν καὶ τῆς κεφιερώσεως καὶ ἐφαρμογῆς κοινῆς πολιτικῆς. Η ἀσφαλιστικὴ ἀντὴ πολιτικὴ θὰ πρέπῃ νὰ εἰνεὶ σύμφωνος πρὸς τὰς οἰκονομικὰς καὶ πολιτικὰς ἐπιδιώξεις, αἱ ὁποῖαι τίθενται διὰ τοῦ γενομένου ηδη ἀποδεκτοῦ προγράμματος ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ αἱ ὁποῖαι εἰνεὶ ἐπισμένως συμφέρουσαι καὶ σύμφωνοι διὰ τὴν καλῶς ἐννοουμένην εὐμενὴ ἔξελιξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Η Ἑλλάς μόνη της δὲν δύναται νὰ δημιουργήσῃ σοδιάρδων ἀσφαλιστικὸν ὀργανισμόν, διότι οἱ κίνδυνοι τοὺς ὁποῖους προσφέρει εἰνεὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τονγάζ καὶ ἐμπορεύματα η μικρᾶς ἀξίας, ὡς τὰ μεταλλεύματα, η ἐκαιρετικῶν εὐπαθῶν καὶ ἐπικίνδυνα, ιδίως διὰ νεαρᾶς ὀργανώσεις, ὡς τὰ καπνά καὶ οἱ οίνοι. Μόγον η σταχις εἰνεὶ εἰς ἐνδιαφέροντας ἀσφαλιστικῶς κίνδυνος, τελείως δικαῖως ἀνεπικρήτης πρὸ τῆς δυσταναλογίας τῶν ἀνεπιθυμήτων ἄλλων κινδύνων.

“Ἐναὶ δικαὶος συνδυασμὸς μὲ τὰ γεννήματα τῆς Βαλκανικῆς, τὰ ὁποῖα ἀσφαλιστικῶς ἀποτελοῦν κίνδυνον κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ητον θετικόν, θὰ ἀπετέλει ἔνα σύνολον πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον καὶ θὰ θύγαντο νὰ στηρίξῃ ἔνα λογικὸν ἀσφαλιστικόν συνδυασμὸν ἔξυπηρετοῦντα ἀλληλεγγύως καὶ ἀλληλεγγύης τὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα ὅλων τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν καὶ τῆς Ἑλλάδος.” Αν κατωρθώναμεν νὰ ἀντασφαλισῶμεν ἐπιτοπίως ἔστω καὶ τὰ 40 οἱ τῶν κινδύνων μικρὰ θὰ εὑρωμένεις Ἀμερικὴν καὶ κόντινεντ εὐπροσδέκτους τοὺς ἀσφαλιστάς διὰ νὰ μικρὰ καλύψουν τὰ διπλούποικα ποσοστά μικρά, ἄν καὶ φρονῶ διότι τὸ Λονδίνον ἀκόμη τότε θὰ ἀλλάξῃ ἀμέσως πολιτικήν. Βεβαίως δὲλα αὐτὰ εἰνεὶ εἰκασίαι. Δὲν ἔχω ἀκόμη ἐμπρός μου τοὺς ἀριθμοὺς καὶ τὰς στατιστικὰς ποὺ μου χρειάζονται διὰ νὰ δυνατθῇ νὰ ἐκφρασθῶ μετὰ πεποιθήσεως καὶ αἱ στατιστικαὶ αὐταὶ, αἱ μελέταις αὐταὶ, (θὰ εἰνεὶ τὸ πρώτιστον ἔργον του ἐν Κωντόπολει μέλλοντος προσεχῶς νὰ λειτουργήσῃ Ναυτικοῦ Τμήματος του Ἐμπορικοῦ Διαβαλκανικοῦ Ἐπιμελητηρίου.) Ελπίζω διότι τότε,

ἡ φίλη Διεύθυνσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἡ ὁποίᾳ περὶ τὴν ἐξαιρετικὴν ἀγάπην μὲ τὴν διοίκησιν πράγματι περιβάλλει τὸν γράφοντα δὲν παραλείπει, ἐκ παρεξηγήσεως πάντοτε, νὰ τὸν περιβάλλῃ καὶ μὲ ψυχρολουσίας, θὰ διμολογήσῃ διότι ἔχωνται κατὶ τι τέλος έπειτα ξανθέτημα τῶν Ἀθηνῶν τὴν διοίκησιν, τότε, τόσον ἐσπεισμένως ἐπέκρινεν.

Αὐτὴ εἰνεὶ ἡ γνώμη μου διὰ τὸ ζήτημα τῶν ἑπασφαλίστρων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ ζήτημα τῆς δημιουργίας Ἑλληνικοῦ Νησιώνων μονος σεδάρον ακλπ. ως πλειστάκις ἀνέπτυξα.

II

Τὸ ζήτημα τῆς ὀργανώσεως τακτικῶν γραμμῶν τὸ ἔχω πλειοτάκις ἀναπτύξει.—Εἰνεὶ ζήτημα ἀναπτύξεως τοῦ πνεύματος τῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἑφοπλιστῶν καὶ τὸν ἀγῶνα τῆς ἀναπτύξεως αὐτῆς πρέπει: πάλιν ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν» νὰ ἀναλάβῃ. Ἀλλὰ διὰ νὰ ἀναλάβῃ ἔνα τέτοιον ἀγῶνα πρέπει: πρῶτα - πρῶτα εἰς ἴδιοις οἱ διευθύνοντες αὐτὴν νὰ πεισθοῦν περὶ τῆς ἀπολύτου ἀνάγκης τῆς συνεργασίας διὰ νὰ τὴν συστήσουν καὶ εἰς τοὺς ἀλλούς. Πρέπει νὰ πεισθοῦν διότι παρῆλθεν δρόσιος κατὰ τὸν διοίκητον ἡ γνωτίλια ἡδύνατο νὰ ζήσῃ μεμονωμένη ὡς μία ἐπιχείρησις καὶ διότι σύμμερον εἰνεὶ ἀνάγκη νὰ κάνῃ συνδυασμοὺς μὲ τὸ ἐμπόριον, συνδυασμοὺς μακρυτέρας διαρκείας τῆς τοῦ κοινοῦ ναυλοσυμφώνου διὸ ἐν ταξίδιον. Η δημιουργία αὐτῆς τῶν δεσμῶν τῆς ἀλληλούσποστηρίξεως καὶ συνεργασίας μὲ τὸ ἐμπόριον τόσου τὸ Ἑλληνικόν, ζῶν καὶ τὸ τῶν γειτονικῶν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι εἰρίσκονται διὸ τὴν ἀμεσον τοὺς ἀμερικανούς οἰκονομικὴν ἐπιδρασίαν μικρὰς εἰνεὶ ἀκριβῶς η λεγομένη λίγην ἐκμετάλλευσις τῶν ἀπλοίων. Η ἐκμετάλλευσις αὐτὴν πρέπει νὰ ὀργανωθῇ εἰς τὰ παρόλαι τῶν Βαλκανίων, τῆς Τουρκίας, τῆς Συρίας καὶ Παλαιστίνης τῆς Αιγαίου ακλπ., ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἔχωτερην πολιτικὴν τῆς Ἑλλάδος, τὴν ἔχωτεραςτασιν ὑποκαταστημάτων Ἑλληνικῶν Τραπεζῶν καὶ Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν οἰκων, ἀλλὰ προηγουμένων, πρέπει νὰ ὑπάρξῃ τὸ τοννάζ τὸ κατάλληλον καὶ τὸ ὀργανωμένον τὸ διοίκητον θὰ συνδυασθῇ καὶ θὰ ὑποστηρίξῃ μίαν τοιαύτην προσπάθειαν ἀκμεταλλεύσεως. Τὴν προπαρασκευὴν τοῦ τοννάζ αὐτοῦ πρέπει νὰ προκαλέσῃ ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν» διὰ τοιαύτην πολιτικὴν καὶ τὸν γειτονικόν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι εἰρίσκονται διότι τῶν καταλήλων συστάσεων καὶ διότι οὐδετερότητος τῆς σημερινῆς συντηρητικῆς οὐδετερότητος τῆς δημιουργίας διότι την ἔξεύρεσιν ἀφήνω εἰς αὐτὴν νὰ μελετήσῃ.

**

“Ἀλλὰ πρὸ παντὸς πρέπει νὰ ἐμφυσησωμενοὶ δοσοὶ τὸ δυνατόν εἰς εὑρυτέραν ἀκτίνα τὰς «Νέας Ἰλέας». Δὲν ἔπειται διότι ἐπειδὴ αἱ πατέρες μικρά καὶ οἱ πάπποι μικράς ἐπετύχονται διότι τὸν γειτονικὸν πρόσωπον, πρέπει καὶ τὸν γειτονικὸν πρόσωπον, πρέπει καὶ τὸν γειτονικὸν πρόσωπον προσπάθειαν ἀκμεταλλεύσεως. Τὴν προπαρασκευὴν τοῦ τοννάζ αὐτοῦ πρέπει νὰ προκαλέσῃ ἡ «Ἐνωσίς τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν» διὰ τοιαύτην πολιτικὴν καὶ τὸν γειτονικόν χωρῶν, αἱ ὁποῖαι εἰρίσκονται διότι τῶν καταλήλων συστάσεων καὶ διότι οὐδετερότητος τῆς σημερινῆς βιομηχανίας, μεταξὺ τῆς ἀρχεγονούς καλλιεργείας μὲ τὰ ζῆτα σύροντα τὰ ἀροτρα καὶ τῆς σημερινῆς μηχανικῆς γεωργικῆς ὀργανώσεως τῆς Βορείου Αμερικῆς, ὑπάρχει τέσσαρας ἀπόστασις, έσοη καὶ μεταξὺ τοῦ φωματικοῦ πνεύματος. Οὕτω καὶ ἡ γνωτίλια ὄφειλε: νὰ ἐξελιχθῇ, ἀν θέλῃ νὰ μὴ σύσῃ, προκαλούσσει μεγάλην ζημιάν εἰς τὸ σύνολον τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας. Προσωπικὰ συμφέροντα, ἀπομονωτικαὶ φιλοδοξίαι, πατρογονικαὶ προσλήψεις καὶ φωμαντικαὶ ἀντιλήψεις, διότι πρέπει νὰ ὑποχωρήσουν ἐμπρόδεις εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς συμμορφώσεως πρὸς τὴν γενικὴν πρόσδοσην, πρὸς τὰς νέας δισημέραι διαμορφωμένας συνθήκας, πρὸς τὴν ἔξελιξιν.

ΦΙΛ. Η. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΝΟΥΛΟΣ

W. H. MÜLLER & C°. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,"



Αίγυπτος

Ο λιμήν της Αλεξανδρείας

Συνεχίζονται αι άπό τινος άρεσμανεις συνεννοήσεις μεταξύ του Αιγυπτιακού ήπουργείου Συγκοινωνίας και της δημοσίας του λιμένος της 'Αλεξανδρείας διά την έπειταν, τεχνικήν συντηλήσεων και γενικώς τον συγχρονισμέν τον λιμενικών μέσων της 'Αλεξανδρείας.

Προτείνεται ή κατασκευή μιας νέας λεκάνης, μεγάλων διαστάσεων, διά την κίνησιν των πετρελαίων, μιας ειδικής προκυμαίας διά την έπιπρεπή σημαντική κινήσεως καθώς και ή έξιμερεσις του καταλλήλου χώρου διά την έγκαταστασιν της διομηχανίας κατεργασίας των νιτράτων.

Η ναυτιλιακή κίνησις της Αλεξανδρείας

Η ναυτιλιακή κίνησις του λιμένος της 'Αλεξανδρείας κατά τους πάντα πρώτους μήνας του τρι. έπους άνηλθεν είς 743 πλοία χωρητικότητος 1.949. 487 τ. νέτ, έναντι 810 πλοίων χωρητικότητος 2.103.603 τόνων του άντιστοχού διμήνου π.δ. Εις την κίνησιν ταύτην πρώτη ήλθεν η 'Ιταλική σημαία με 151 πλοία και 490.557 τόνους της, δευτέρα η 'Αγγλική με 174 πλοία και 352.127 τ., τρίτη η 'Γαλλική με 50 πλοία και 299.401 τ., τετάρτη η 'Αμερικανική με 31 πλοία 197.121 τόνουν και πέμπτη η 'Ελληνική με 70 σκάφη και 96.877 τόνους νέτ.

Γαλλία

Η αποπεράτωσις της «Νορμανδίας»

Αι άργοσις διά την αποπεράτωσιν του Γαλλικού σούπερ — λάινερ «Normandie» προχωρούν κανονικώς είς το Σαν Ναζαρέ, κατά δὲ τους διοπλισμούς των ναυπηγών θά είναι έτοιμων, δημιούργησεις την ίδιαν την έντονη από σήμερον. Πάντως η έναρξης των δρομολογίων του δὲν πρόκειται να συνταλεσθῇ ειδίκευτα μετά την παράδοσην του άπό τα ναυπηγεία είς την «C. G. T.», άλλα θα συμπάσῃ με τα τέλη του 1934 ή τας άρχας του 1935, έκπτωμένη άπό τας κρατούσας τότε άνα τὸν Κόσμον οίκονομής συνθήκας.

Αι ταχυδρομικαί έπιχορηγήσεις

Μὲ καθηστέρησιν πάντα διολογήσων μηνῶν, όφειλομένην είς τὰς πολιτικής άνωμαρτίας, έψηφισθή πρό τινος δ Γαλλικός προϊπολογισμός, είς τὸν διοπλούς περιλαμβάνονται καὶ τὰ πρός την Γαλλικήν ναυτιλίαν κονδύλια τῶν κυβερνητικῶν έπιχορηγήσεων. Τὸ σύνολον τῶν ἄλογο πιστώσεων ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσό των 527 ἑκατ. φράγκων, ἢντοι δὲ 261 ἑκατομμύρια προσφίζονται; διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐκ προηγουμένων χρήσεων ἀλλειμμάτων τῶν έπιχορηγουμένων ναυτικῶν ἔταιριων.

Τὰ ἀγκυριθέντα ποσά διὰ τὰς ταχυδρομικὰς έπιχορηγήσεις ἔχουν ως ἔδης: διὰ τὴν έταιριαν «Φραισσάν» (γραμμὴ Κορσικῆς) φρ. 12.400.000, διὰ τὰς συμβατικὰς ηγεμονίας τῆς «Μεσοειρή» (γραμμαῖς 'Αντα. Μισογείου, Ινδικοῦ Ωκεανοῦ, 'Απω. Ανατολῆς) 143.300.000 φρ., διὰ τὴν έταιριαν τοῦ Nοt. 'Ατλαντικοῦ 48 ἑκατ. φρ. καὶ διὰ τὴν «Compagnie Generale Transatlantique» (ώς προσωρινὸν δάνειον) 60 ἑκατ. φράγκων.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω ποσά τῶν έπιχορηγήσεων δὲν συμπεριλαμβάνονται: αἱ διὰ τὸ Ημίκατος τῶν δημοσίων ἔργων παρεχέντων πιστώσεις διὰ τὴν έκταλεσιν καὶ συντήρησιν τῶν λιμενικῶν ἔργων, δημοσιόγενες εἰς 65 περιπού ἑκατομμύρια φράγκων. 'Οσοι ἀφόρετο τὸ φαρικὸν δίκτυον τῶν Γαλλικῶν παραλίων περιελαφίζουν εἰς τὸν Γαλλικὸν προϊπολογισμὸν δύο κονδύλια, ἵνα διὰ τὴν συντήρησιν του ἔχει 10.450.000 φρ. καὶ ἔτερον διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ ἐπέκτασιν του ἔχει 7.000.000 φράγκων.

Η κρίσις της Ναυπηγικής βιομηχανίας

Εἰς τὴν έκθεσιν τῆς τελευταίας γενικῆς συνελεύσεως τῶν μεταχόιν τοῦ Γαλλικού Ναυπηγικοῦ Οίκου «Forges et Chantiers de la Méditerranée» ἐκτίθενται αἱ δυσχέρειαι τὰς ὁποίας ἀντιμετωπίζει: σήμερον ή Γαλλική ναυπηγική βιομηχανία καὶ ἀναφέρεται μετά πικρίας, διὰ τὰ ληφθέντα κυβερνητικά μέτρα ωπέρ τῶν Γάλλων πλοιοκτητῶν, ἐν οἷς καὶ ή ἀδεια ἀγορᾶς περ' αὐτῶν πλοίον ἐν τοῦ ἔμπτερικοῦ, ἀλλειμένων παντός Τελωνειακοῦ δικαιοδοσίου διὰ τὴν εἰσαγωγὴν των, ἐπιδροῦν δυσμενῆς ἐπὶ τῷ συμφρόνων τῶν ναυπηγείων. Αἱ διεταίσεις — λέγονται — τοῦ Νόμου περὶ παροχῆς ναυτικῶν πιστώσεων δὲν προστατεύουν ἐπαρκῶς τὰ Γαλλικά ναυπηγεῖα ἀπό τὸν ἔνταξην των μεταχωρικής βιομηχανίας, διότι αὗτην νὰ ἔλλογο ἀρωγός εἴς τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν ἀμέσου καὶ κανονικής παραδόσεως τῶν

Οι Γαλλικοί ναυπηγικοί κύκλοι ἔπιδικον τὴν τροποποίησιν τοῦ Νόμου τούτου, συνιστοῦν δ' ἀκόμη τὴν μεταβολὴν τῆς ἔναντι αὐτῶν τηρουμένης τακτικῆς ὑπό τῆς μεταλλουργικῆς βιομηχανίας, διότι αὗτην νὰ ἔλλογο ἀρωγός εἴς τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν ἀμέσου καὶ κανονικής παραδόσεως τῶν

κατειργασμένων πρώτων ολίδων. Λόγῳ τῶν ἀνωμαλιῶν εἰς τὰς παραδόσεις ταύτας δὲν θάμνησθούν τελικῶς τὰ Γαλλικά ναυπηγεῖα ν' ἀντιμετωπίσουν τὰς προσφορὰς τῶν ἔνων ἀνταγωνιστῶν των, ἐάν τραπολούσθονται νὰ χρησιμοποιοῦν Γαλλικά διλικά εἰς τὴν ἐργασίαν των. Εἰς τὴν έκθεσιν τονίζεται οὐκόμην, διότι ή Ναυπηγική ἀποτελεῖ τὴν μόνην ἀγκαταλιπθεστατικήν ἀπό τὸ Κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον Γαλλικήν βιομηχανίαν, διότι αἱ πρός αὐτὴν ὑποσχέσεις περὶ οὐλικῶν Κρατικῶν ἀμοιβῶν δὲν ἔπραγματοποιήθησαν, ἀλλ' οὖτας καὶ οὐφίσταται μελλοντική τις ἐλπίς, θεορέμηνς τῆς κρίσεως ήν διέρχονται τὰ δημούσια οίκονομικὰ τῆς Γαλλίας.

Η άναδιοργάνωσις τῆς «C. G. T.»

Ο εἰσιγγητής τοῦ Νομοσχεδίου περὶ ἀναδιοργανώσεως τῆς «Compagnie Generale Transatlantique» προέτεινεν εἰς τὴν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων κοινοθεωρευτικήν επιτροπὴν τῆς Γαλλικῆς Βολής, διότι τὸ Κράτος περάσχη τὴν ἀδειαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔγγονην του διὰ τὴν σύναψην 150.000.000 φρ., πρὸς διακανονισμὸν τῶν παθητικῶν ολοκλήρωσιν τῶν δικράνων τῆς έταιρίας ταύτης λογαριασμῶν.

'Εξ αλλού δ' αὐτός εἰσιγγητής πρόκειται νὰ προτείνῃ τὴν παροχὴν μιᾶς έτης εἰσιγγητής πρός τὴν «C.G.T.» την κυβερνητικήν έπιχορηγήσεως ἐξ 150 ἑκατ. φρ., πρὸς τὸν ακοπόν τῆς καλύψεως τῶν ἔταιρων ἑκάστης χρήσεως ἀλλειμμάτων της. Η ἔπιχορηγήσης αὗτης θὰ μειώται κατ' ἑτούς ἀνάλογης, υποχρεουμένης τῆς διαιρήσεως τῆς έταιρίας, διότι μὴ ὑπερβῇ τὸ ποσόν τῆς ἐν λόγῳ έπιχορηγήσεως, ἀφοῦ προηγουμένως καλύψῃ περίπου τὰς οἰκονομήσεις τῆς.

Η ρυμούλκησις τοῦ «Ατλαντικοῦ»

Κατόπιν τῶν ἀντιρρήσεων, αἵτινες διετυπώθησαν ἀπό μέρους τῶν "Αγγλων ἀσφαλιστῶν διὰ τὴν ρυμούλκησιν από Χερδούργους εἰς Σκιν Ναζαρέ τοῦ σκελετοῦ τοῦ ἀποτεφρωθέντος Γαλλικοῦ υπερωκεανοῦ «L' Atlantique», ἀσφαλισθή, διότι παρεμπίνεται τὸ σκάφος εἰς τὸ Χερδούργον καὶ δεξιεμνίσθη εἰς τὴν μόνιμων δεξιεμνήν τοῦ ἑκατ. Γαλλικοῦ Ναυστάθμου. Οὐδὲ δυνήθησαν οὗτων οἱ διορισθέντες ὑπὸ τοῦ 'Εμποροδικοῦ τοῦ Σηκουάνα πραγματογνώμονες ν' ἀρχίσουν μετά μίκη διδομάδα τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου.

Γερμανία

Νέον ρεκόρ τῆς «Βρέμης»

Τὸ Γερμανικὸν υπερωκεάνιον «Bremen» κατέρριψε τὸ ίδιον αὐτὸν προηγούμενον ρεκόρ διαπλεύσαν τὸ ἀπό Νέας Τόρκης εἰς Αμερικήν διάστημα 3199 μίλων εἰς 4 ἡμέρας 17 ὥρας καὶ 43' λεπτά, μὲν μίαν μέσην τηρύτητας 28.140 μίλων. Τὸ προηγούμενον αὐτὸν ρεκόρ, τὸ πραγματοποιηθὲν εἰς τὸ πρότον αὐτὸν ταξίδιον τοῦ Νέας Τόρκης εἰς Πλάμουετ (3084 μίλια) ήτο 4 ἡμέραι καὶ 19 ὥραι, ἀδελτίως, θηλαδή, ηδη τὴν ταχύτητα του τοῦ «Bremen» κατὰ 0.23 μίλια τὴν ὥραν.

Αἱ ζημίαι τῶν ναυτικῶν έταιριῶν

Τὰ διαικητικὰ συμβούλια τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λέση» καὶ τοῦ διμίλου «Hapag» ἀπεφόδισαν κατὰ τὴν συνεδρίσιον τῶν τῆς 15ης Ιουνίου νὰ προτείνουν εἰς τὰς μελλούσας νὰ συγκροτηθοῦν γενικάς συνελεύσεις τῶν μετόχων τῶν τὴν κάλυψυν τῶν ἐκ 13.021.993 μάρκων ζημιῶν τῆς παρελθούσης χρήσεως, ἐκ τῶν ἐκτάκτων ἀποθεματικῶν, ἀτικνά ἀνέρχονται εἰς 24 ἑκατ. μάρκων δὲ ἐκατέρων τῶν δύο τούτων έταιριων. Σημειώτασον, διὰ τὴν ληξίσκων χρήσην δὲν ἔγενονται ἀποσθέσεις τοῦ στόλου των, διότι ἐκριθήσανται οιαυτά ταῦτα: ησαν ἀρκετά, διότι καλύψουν καὶ τὰ διὰ τὴν χρήσην τοῦ 1932 ἀποσθέσεις.

Γιουγκοσλαυΐα

Συνεκρούσθη ἡ πλωτὴ σχολὴ «Γιαντράν»

Τὸ παραγγελθὲν υπὸ τῆς κυβερνητικῆς τοῦ Βελιγραδίου εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Αμεριδούργου ἐπικαιδευτικόν πλοίον τοῦ Γιουγκοσλαυΐαν Ναυτικοῦ «Jadran», τριστοῖς ιστοφόρον ἐκποτίσματος 750 τόνων, ἐφωδιασμένον μὲν βαγηθητικὰ μηχανάκης καὶ δυνάμενον νὰ περιλαβῇ 150 δοκίμους, ἀποπερατωθὲν παρεδόθη εἰς τὸ ἀποσταλέν Γιουγκοσλαυΐκὸν πλήρωμα καὶ ἀπέκλευσεν ἐξ 'Αμεριδούργου τὴν 15ην Ιουνίου διὰ τὸ Κάτταρον.

Τὴν αὔγην τῆς 16ης Ιουνίου κατὰ τὴν διάκυπταν πυκνῆς διμήλης καὶ ἐνθαρρυντικῶν τὸ «Jadran» παρέπλεε τὰς ἀκτὰς τοῦ Borkum, συνεκρούσθη μὲ τὸ 'Αγγλικὸν φορτηγὸν λαίνερ τῆς «Eλλερμαν «City of Yokohama», ἕπειτα πρόγρατος ἐξ 'Απω. Ανατολῆς καὶ κατηρμόθυστο εἰς τὸ 'Αμεριδούργον. Τὸ 'Αγγλικὸν υπότητη ἀρκετάς ζημίας, σοδροτέρας διμως ὑπέστη τὸ «Jadran» ἀναγκασθὲν νὰ ἐπαναπλεύσῃ εἰς τὸ 'Αμεριδούργον καὶ νὰ τεθῇ ἀμέσως ὑπὸ ἐπικαιδευτικήν.

Τημῆμα τοῦ πρωταρίου ιστοῦ του ἐθρύβολη, θὰ ἀντικατασταθοῦν δὲ ἀρκετάς ζημιώσαται τῆς πρώτας του, τὸ κοπέν τριγμα τοῦ ιστοῦ, μερικά ἔξαρτήματα τῆς πρώτας του καὶ ἀρκετά ιστιά.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

«Η Έθνική «Ναυτική ήμέρα»

Ο πρόσδρος τῶν "Ην. Πολιτείων κ. Ροζζέλετ, ὑπόγραψε διάταγμα, διὰ τοῦ δημοίου δρίζει τὴν 22αν Μαΐου ώς «Ἐθνικὴν ναυτικὴν ήμέραν», εἰς ἀνάμνησιν τῆς κατὰ τὸ 1819 ἀνακωρῆσεως τοῦ πρώτου Ἄμερ. ἀ.π. ἐπί τοῦ λιμένος τῆς Σαδάννας τῆς Γεωργίας διὰ τὸν πρώτον ἐπιτυχῆ διάπλουν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὄχεανοῦ ἐκ τοῦ Νέου Κόσμου πρὸς τὸν Παλαιόν. Τὸ ταξίδιον αὐτὸν ἀπετέλεσε τὴν πρωτοπορεῖαν τῆς μεταπότελσης εἰρητάτη ἑξάλιξεως τῶν ὑπερακανίων συγκονιώνων, κατὰ δὲ τὴν ἐπέτειον τοῦ θα κυματιζεῖ 'Α.στερόσσας εἰς τὰ δημόσια κτίρια καὶ τὰς οἰκίες τῶν Ἀμερικανῶν πολιτῶν.

Συναφός ἀναγγέλλεται, διτὶ αἱ ναυτιλιακαὶ ἑπιχειρίσεις τῶν "Ηνωμένων Πολιτείων ἔχουν ἀπιδειθη εἰς μίαν δραστηρίαν προσπάθειαν, διπος ἐφελκύσουν τὸ ἀνδιαφέρον τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Λύρας πρὸς πᾶν τὸ ναυτικὸν καὶ τονώσουν τὸ αἰσθημα τῆς ἀγάπης πρὸς τὴν Θάλασσαν. Τὸ διάταγμα τοῦ Ἀμερικανοῦ προέδρου διὰ τὴν «Ἐθνικὴν Ναυτικὴν ήμέραν» ἀποτελεῖ τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς διοικήσου Ἑκστρατείας διὰ τὴν προπαγάνδαν ὑπὲρ τῆς 'Εθνικῆς τῶν "Ηνωμένων Πολιτείων ναυτιλίας.

Τὰ βάδη τοῦ Εἰρηνικοῦ

Τὸ τάκναρ **"Ramahon"** ἀνήκει εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Η. Η., ταξίδευον τιλευταίως εἰς τὸν Εἰρηνικὸν ὄχεανόν καὶ ἐνεργοῦν βυθομετρήσεις ἀνάσης μίαν κοιλάδαν ἐπὶ τῷ βυθῷ καιμάνων εἰς βάθος 9.000 μέτρων. Τὸ ἐπί λόγῳ βάθος εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς πορείας, τὴν ὅποιαν ἀκολουθοῦν τὰ σκάφη τὰ κατευθύνεμα ἀπὸ **San Diego** εἰς τὴν Ιαπωνίαν, εἴναι δὲ τὸ βαθύτερον συμεῖον τοῦ ὀχεανοῦ μετά τὸ πρό καιροῦ κατακερτηθὲν περ' ἑτέρου πλοίου πληγοῖον τοῦ συμπλέγματος τῶν Φιλιππίνων γῆσαν.

Οἱ δημαυροὶ τοῦ λαϊνερ «Μέριντα

Ἐκ Νέας Υόρκης ἀγγέλλεται, διτὶ τὸ Ἀμερικανικὸν ναυαγοσω-οτικὸν **"Salvor"** ἔφθασεν εἰς τὸ ἀκρωτήριον **Charles** τῶν παραλίων τῆς Πολιτείας τῆς Βριγινίας καὶ ἐπανέλαβε τὴν προσπάθειάν του διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἐκ χρυσοῦ, ἀργύρου καὶ κοσμημάτων θησαυροῦ, τοῦ περιεχομένου εἰς τὸ ναυάγιον τοῦ λαϊνερ **"Merida"** τῆς **Ward Line**. Τὸ ὑπερωκεάνιον τοῦτο, διαρκοῦντος τῆς Μεξικανικῆς ἑπαναστάσεως καὶ ἀναχωροῦν ἐκ Μεξικοῦ μέπληρες τὸ θησαυροφύλακίον του ἀπὸ πολύτιμον περιεχόμενον ἀβυθισθοῦ τὸν Μάιον τοῦ 1911 παρά τὸ ἀνωτέρω ἀκρωτήριον συνεπείᾳ συγκρούσεως μὲ τὸ ἀτρόπλοιον **"Admiral Farragut"**.

Αἱ πρόται εἰδίσσεις ἐκ τοῦ ναυαγοσωτικοῦ ἀναφέρουν, διτὶ καθημερινῶς ἀνέλκυνται τοῦ ναυαγοῦ ἐκ βάθους 200 ποδῶν, ἡ δὲ ὑπεράξια τοῦ πολυτίμου φορτίου ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔχει ἀναντιρρήτως διαπιστωθῆ. Οἱ ναυαγοσώσοταν χρησιμοποιοῦν βαρέα χαλύβδινα τάνκς, δυνάμενα νὰ ὑφίστανται τὴν τρομακτικὴν εἰς τὰ βάθη ἑκεῖνα πίεσιν τοῦ ὀκεανοῦ, λέγεται δὲ διτὶ ὁ παρατηρητής καὶ ὁ ἐργάτης δύνανται νὰ παραμένουν ἐπὶ ὠραέστατη καταδύοντας ἐντὸς τοῦ ἀσφαλοῦσαν αὐτοῦ κλωβοῦ των, διότι δισιβάζεται συνεχῶς εἰς αὐτοὺς καθαρός ἀήρ διά παχέος σωλῆνος. Διὰ τοῦ εἰποῦ σωλῆνος διοχετεύεται καὶ ἡλεκτρικὸν ρεύμα φωτίζον τοιχυρούς λαμπτήρας.

Δύτατα καὶ προσωπικόν τοῦ ναυαγοσωτικοῦ συνεννοοῦνται τηλεφωνικῶς, δι' ἐντὸς τοῦ κλωβοῦ παραπτηρήτης δύναται εὐχερῶς νὰ διευθύνῃ τὰς καταβιβαζομένας ἀρπάγας καὶ τὸν μεγάλον ἔκοκαφέα (**scoop**), τελειοποιημένα ἀπὸ τὸν ἀρχηγὸν τῆς ἀποστολῆς ταῦτης. Κατὰ τὴν συναφθείσαν συμφωνίαν τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ναυαγοσωτικοῦ θά λάβουν πρὸς διανομὴν — ἀνάλογον πρὸς τὰς ὑπεροίσσαις ἐνός ἑκάστου — τὰ 10 οροῦ τοῦ ὑπάρχοντος ἔντος τοῦ ναυαγίου θησαυροῦ.

Ἡ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καταβληθεῖσα ἀπόπειρα ἀπέτυχεν, ἐπιστοποιηθῆσα τὸν διάδημα τῆς ή ἀναγνωρίσις, διτὶ τὸ ναυάγιον ἀνήκει πράγματι εἰς τὸ **"Merida"**. Τοῦτο ἔξηκρβωθόν εἶκ τοῦ ἀριμού τῶν γαιανθρακοθερων του, ἐκ τῆς θέσεως τῶν Ιστῶν του καὶ διαφόρων ἄλλων πιεστήρων. Ἡ ἐργάσια προχωρεῖ μετὰ βραδύτητος, διότι καὶ τὰ πλέον ἰσχυρότατα μέσα φωτισμοῦ δέν δύναται, εἰμὶ μίαν μικράν μόνον ἀκτίνα τοῦ βυθοῦ νὰ φωτίσουν, ἀλλά καὶ διότι τὸ ναυάγιον ἔχει καλυφθῆ ἀπὸ μίαν πυκνὴν θαλασσίαν φυτείαν.

Ο πλοίαρχος **Bowdoin** καὶ διπος πρώτος αὐτοῦ βοηθός πιεστέουσην, διτὶ οἱ δύται χωροῦν εὐθέως πρὸς τὸ θησαυροφύλακίον τοῦ **"Merida"**. Τονίζεται, ἀκόμη, διτὶ ἡ ἐπιτυχία ἡτοις ἐστεφεύ τὰς προσπάθειας τῶν Ἀτλαντικοῦ τὰ μέλη τῆς ἀποστολῆς τοῦ **"Salvor"**, ἀτίνα καὶ διαδηλώνουν τὴν πεποιθήσιν των, διτὶ θά δυνηθοῦν νὰ φέρουν εἰς ἐπιτυχές τέρμα τὴν ἀνέλκυσιν τῶν θησαυρῶν τοῦ **"Merida"**.

BUNKERS AT HAMBURG

B^d BLUMENFELD K. a. A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN

TEL. ADD ESS: FELDKOHLE-HAMBURG

Ίταλία

«Η πρὸς τὴν ναυτιλίαν Κρατικὴ ἀρωγὴ

Εἰς τὴν Ίταλικὴν Γερουσίαν ὑπεβλήθη πρὸ ἡμερῶν ὑπὸ τοῦ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας διὰ τὸ πρόβλεπομένας κυβερνητικὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν Ίταλικὴν ναυτιλίαν κατὰ τὸ νέον σικονομικὸν ἔτος τὸ ἀρχέμενον ἀπὸ τὴν **'Iουλίου**. Τὸ ἀναγράφειν εἰς τὴν Ίταλικὸν προσβολογίαν δὲν δικαιόσυνα ἀνεργίας εἶναι, ἀλλὰ στοιχείως, ἡ περιγραφή τῶν ηγεμονίας τῶν συναλλάγματος τοῦ συναλλαγής τοῦ ιταλικοῦ κονδύλου τοῦ 1.585.000 λιρῶν.

Ἐκ τῆς πιστώσεως ταῦτη θά καταδηλώῃ εἰς τὰς ἐπιχειρησιακένας γραμμὰς κατὰ τὴν νέαν χρησίαν ποσόν 260.535.000 λιρῶν τῷ, γῆγεν περιήναντο τὴν ἀγένειαν καὶ 9.100.000 λιρῶν τῷ, ἐπέττεις τοῦ λαθαροῦ 62.800.000 λιρῶν (965.000 λίρες), μίαν, δηλαδή, ἀμοιβὴν διεργάτης τῆς περιουσίας, διότι ἡ Ἐπειδή της Βορεάλης ταῦτα πρός τὴν περιουσίαν την πρόσθιαν τακτικὴν γραμμήν του, τὰ δὲ Ίταλικά ναυπηγεῖσαν θὰ ενισχυθείσουν μὲ τὴν προηγούμενην 500.000 λιρῶν, ἐναντὶ 877.000 λιρῶν, τῶν δύο προηγούμενων ἔτῶν.

Ο πρόσδρος τοῦ **«Peregrino Ίταλιάνο**» ἀναφέρεταις εἰς ὑπὸ πιστώσεως τοῦ λαταρίου τοῦ καταδηλῶν εἰς τὰς ἐπιχειρησιακένας γραμμὰς κατὰ τὴν νέαν χρησίαν ποσόν 260.535.000 λιρῶν τῷ, γῆγεν περιήναντο τὴν ἀγένειαν καὶ 9.100.000 λιρῶν τῷ, ἐπέττεις τοῦ λαθαροῦ 62.800.000 λιρῶν (965.000 λίρες), μίαν, δηλαδή, ἀμοιβὴν διεργάτης τῆς περιουσίας, διότι ἡ Ἀλεξανδρεία τοῦ λαθαροῦ ἐπένθειν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὰς ἐξαγωγὰς ἔχειν προτείνειται ἀπὸ σκάφη ἔναντι.

Τὸ νέον μότοροσιπ «Ωκεανία»

Τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ **«Ηνιωμένα Ναυπηγεῖα τῆς Αδριατικῆς** διὰ λογαριασμὸν τῆς **«Cosulich»** νέον Ιταλικὸν μότοροσιπ **«Oceanía»** 20.000 τ. γκρός, προοριζόμενον ὅμοιον μὲ τὸ ἐν πληροειδίᾳ **«Neptunia»** νά ἐπιτρεπτοῦ τὴν ἐκ Τεργετῆς τακτικήν γραμμὴν πρὸς τὰ Λατινικά πράτη τῆς Notion Ἀμερικῆς, συμπληρώθων ἔντος τῶν πηγῶν αὐτῶν καὶ μετά τὴν ἐκτέλεσην τοῦ τόνιτρου τοῦ μοτοροσιποῦ πάρα ποσάτερον πορευεῖται πρὸς τὴν Πόλην της Λαζαρέττας.

Μολονότι τὸ **«Oceanía»** εἰς τὰς γενικαὶς αὐτοῦ γραμμὰς είνει ὅμοιον πρὸς τὸ **«Neptunia»**, ἐν τούτῳ ἡ δύναμις τῶν μηχανῶν τοῦ εἰναι ὀλίγον μεγαλυτέρα, δι' ὃ καὶ ὑπολογίζεται ν' ἀναπτύξῃ μεῖζον πετρόν τοῦ τόνιτρου θάλασσην ταῦτην καὶ τὰς δοκιμὰς, νὰ φθάσῃ δὲ τὰ 23 μίλια μὲ μίαν μέσην ταχύτητα πληροειδήσεις 20 μιλίων. Ξῶρον δι' ἀναποθήκευταις γενστής καυσίμου θάλης διαθέτει διὰ 2700 τόννους, ἡ δὲ κατανάλωσις τοῦ θάλη εἰναι 75 τόννοι τὸ 24ωρον, οὕτως ὥστε τὸ νέον μότοροσιπ θάλη ἀπτίνα ἐνεργεῖας 14.000 μιλίων περίπου, γιορτὶς τὴν ἀνάγκην ἀνεφοδιασμοῦ του καὶ μὲ ἐφεδρίζον περιθώριον περισσεύματος 15 οροῦ.

Μεγάλη Βρεταννία

«Η τεραστία δεξαμενὴ τοῦ Σαουδάμπτον

Ἐπεινειλημένοι δοκιμαὶ ἔγενεντο καὶ αὐτὰς τὴν νέας μονίμου δεξαμενῆς του Σαουδάμπτον, τῆς μεγαλύτερος—ώς γνωστέν—τῶν δικαιοχουσῶν εἰς διό τον Κόσμον, τῆς ἀποστολῆς τοῦ παρεστείσας τοῦ Βασιλέως τῆς Αγγλίας. Η τεραστίας αὐτῆς δεξαμενῆς κατασκευάσθη διὰ τὸν δεξαμενούσαν τοῦ νέου **«Cunarder»** τὸν 75.000 τ. γκρός, τοῦ ἀποστολῆς διὰ τὸν αὐτοῦ δημόσιον εἶχε διανεμηθεῖ έτοιστος ζητήσεως πλήρης καὶ περισσότερον ναυπήγησις, ἀφ' διό του ἡ σκοπευτικὴ πρέσβεις ἔνεποτίθησεν. Παρὰ τὴν ἀναπτολὴν ταῦτην, ἡ ἐταιρία τῶν Νοτίων Αγγλικῶν αἰθεροδέρμων, εἰς τὴν ἀποστολῆς τοῦ λημανικένας συγκρητήματα τοῦ Σαουδάμπτον, δεξαμενούλωθες τὴν κατασκευήν καὶ ἀποπράστων τῆς δεξαμενῆς, ἀποτελοῦσσης ἀναπόσπαστον τηρήμα τῶν σχεδίων πεσεκτάσεως τῶν πρεκαμών του Σαουδάμπτον ἀντὶ προδεπλασμένης δεκάνης 13.000.000 λιρῶν. Σημειωτέον, διτὶ μερικά ἀπὸ τὰ νέα ταῦτα κρηπιδώματα ἔχουν ηδη τεθῆ εἰς χρήσιν διὰ τὰ σκάφη τοῦ Βρετανικούν αὐτῶν λιμένων.

Η νέας μονίμος δεξαμενὴ εἶναι ίκανη νὰ περιλαβῇ πλοίον χωρητικότητος μέγιστου 100.000 τόννων γκρός, δέχεται εἰς τὴν λεκάνην τῆς 260.000 τόννους δέκατης, δένταται δὲ νὰ ἐλευσθῇ τῶν διάταντων τούτων διά της ηγεμονίας τῆς Σαουδάμπτον τῆς τεσσάρων μόνων ὀρῶν. Τὸ δέκατος της ἔχει πάχος 25 ποδῶν, το δέ δάσος τοῦ δέκατους καὶ τῶν τοιχυροτάτων της ἔντεις χρονικοῦ διαστήματος τεσσάρων μόνων ὀρῶν. Τὸ γηγαντιαίον θυρόπλειον εἶναι εἰς τὸ είδος του, μεταφερόμενος Σαουδάμπτον ἀπὸ τὸν ποταμόν **Tees**, μοιούλακούμενον. Ομοιότερη πρόσθιον, διέτις ἔχει δικοτάσσεις μήκους 141 ποδῶν, πλάτους 29 καὶ δύσθιος 58 ποδῶν, διὲ δὲ τὴν συμπλήρωσην τῆς ρυμουλκήσεως του ἀγρεβατόθησεν πάντας.

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ—ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ

Παλαιστίνη

Οι λιμένες Κάιφφας και Ιόππης

"Αμέσων τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διεθνῶν ναυτικῶν κύρων προκαλοῦν τὰ μεγάλα ἔργα τοῦ λιμένος τῆς Κάιφφας, τῶν ὁποίον ἐπίκειται ἡ ἀποτελέστωσις καὶ τὰ ἑγκαίνια. Τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸν δὲν περιορίζεται ἀπλῶς εἰς τὰ ἔργα, δι' ὃν προσδίδεται μία συγχρονισμένη ὄψη εἰς τὸν Μεσογειακὸν τοῦτον λιμένα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ πολλάπλα καὶ ποικίλλα σχέδια διὰ τὴν μελλοντικὴν ἔνισχουσιν καὶ ἀνάπτυξιν του. Ἐπ' εὐρίσκειν, εὐρίσκειν κανεὶς καταλλήλου τὴν στιγμὴν νὰ ὑμεῖς περὶ τῆς Παλαιστίνης καὶ περὶ τοῦ κολοσσιαίου ἔργου τοῦ Σιωνισμοῦ, τοῦ ἐπιτελεσθέντος εἰς τὴν τόσον λησμονημένην ταύτην κατὰ τὸ παρελθόν χώραν ὑπὸ τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν κύρων. Ο Γαλλικὸς τύπος, ἐξ ἄλλου, λόγῳ τῶν ἀμέσων συμφερόντων ἀτινα συνδέουν τὴν Γαλλίαν μὲ τὴν Συρίαν δὲν ἀπορύπτει τὴν ἀνησυχίαν του διὰ τὴν μελλοντικὴν ἑξέλιξιν τῆς Κάιφφας, προωρισμένης νὰ ἐπισκάσῃ τὴν Βηρυττὸν καὶ τὸν λιμένα τῆς. Ἐάν εἰς ταῦτα προστεθῇ καὶ ἡ ἔξαρση σημασία, τὴν ὁποίαν ἡ Μεγάλη Βρετανία ἀποδίδει εἰς τὴν ἀνάπτυξην τοῦ λιμένος τῆς Κάιφφας, εἰκόλως ἐννοεῖ κανεὶς, ὅτι τὸ γενικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν γνωμὰν αὐτῆς τῆς Μεσογείου είνει δικαιολογημένον. Διὰ τῆς ἀρτίας διαρρυθμίσεως του, τῆς ἐπεκτάσεως καὶ τοῦ ἔξπλοισμοῦ του μὲ τὰ ἀπαραίτητα διὰ τὰς φορτεροτάτης μηχανήματα, ὁ λιμὴν τῆς Κάιφφας προώρισται νὰ καταλάβῃ ἔξχουσαν θέσιν εἰς τὸ Ανατολικὸν τμῆμα τῆς Μεσογειακῆς λεζάνης.

Τὰ δύο κυριώτερα ἔργα διὰ τῶν ὁποίων ἐπιδιώκεται νὰ καταστῇ ἡ Κάιφφα λιμὴν μεγάλης δραστηριότητος είνει ἡ πρὸς αὐτήν διορθώσις τῶν πετρελαϊκῶν τῆς Μοσούνης καὶ ἡ σιδηροδρομικὴ τῆς σύνδεσης μὲ τὴν Βαγδάτην. Ἡ ἔργασία τῆς ὑπογείου σωληνώσεως διὰ τὰ πετρελαϊκά, ἀρχομένη ἀπὸ τὸ Κυρκούλ, ἀνατολικὸν τοῦ Τίγρεως καὶ διασχίζουσα διὰ τοῦ Ρούντμπαρ τὴν πέραν τοῦ Ιορδάνου, ζώραν διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὴν Κάιφφαν ἐπὶ τῆς Μεσογείου, συνεχίζεται ἐταπεικός καὶ μάλιστα εἰς τοιούτον βαθμὸν, ὅστε νὰ προβλέπεται ἡ συντελήσισθαι τοῦ ὅπου ἔργου ἐντὸς τοῦ 1935. Τοιούτοτόπως ἡ Κάιφφα ἐντὸς δύο ἔτων θέλει καταστῆ μιὰ ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας ἐν τῷ Κόσμῳ βάσεις διὰ τὰς φορτώσεις πετρελαϊκῶν.

"Υπολογίζεται, ὅτι εἰς τὸ προσεχές μέλλον τὸ Ίράζ θὰ φέτη εἰς τὴν ἀγορὰν 8.000.000 τόννους πετρελαϊκῶν, ἡ δὲ ποσότης αὐτῆς θὰ εὐρίσκεται ἔγγις τῶν κέντρων τῆς καταναλώσεως. Ἡ μεταξὺ Κάιφφας καὶ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης ἀπόστασις είνει ἡ βραχυτέρα ἐναντὶ οἰστόποτε ἀλλού σπουδαίου κέντρου φορτώσεων πετρελαϊκῶν ἐν τῷ Κόσμῳ, ἀντιστοιχόσα μόλις πρὸς τὸ 1/6 ή 1/7 τῆς ἀπὸ τῆς Αμερικῆς ἀπόστασεως. Θὰ προκύψῃ ὅσσεις δεν τούτου σπουδαία οἰκονομία εἰς τὰς διατάνας τῆς μεταφορᾶς, οἰκονομία μέλλουσα νὰ καταστῇ τὴν Κάιφφαν μοναδικὸν κέντρον τροφοδοτήσεως τῆς Εὐρώπης εἰς πετρελαϊκά.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν, ἥτις πρόκειται νὰ συνδέῃ τὴν Παλαιστίνην μὲ τὸ Ίράζ καὶ τὴν Περσίαν, αὐτῆς—παρὰ τὰ πολλάπλα ἐμπόδια—πραγματοποιεῖται ἡδη. Θεοῦ ἔχῃ τέρμα τὴν Κάιφφαν καὶ πρόκειται νὰ χορηγηθῇ ὡς ὁ κυριώτερος παράγων οἰκονομικῆς διειδόσεως πρὸς τὰ κέντρα τῆς Ασιατικῆς ἐνδοχώρας. 'Ολαι αἱ πρὸς τὸ παρόν ἀπόστοι εἰς τὰς Ἔνωποιαίς βιομηχανίας, 'Ασιατικαὶ περιφέρειαι, θὰ καταστοῦν νέοι καὶ πλούσιοι καταναλωταὶ τῆς, χάριν εἰς τὴν διὰ τὸν λιμένος τῆς Κάιφφας καὶ τῆς σιδηροδρομικῆς πρὸς τὴν Βαγδάτην συνδέσεως τῆς εὐκολίαν τῶν μεταφορῶν. Μυριάδες φυγῶν θὰ προμηθεύνονται διὰ τῆς ὁδοῦ ταύτης τὰ ἐμπορεύματά των καὶ θὰ ἔξαγουν τὰ πρόσωπά των, δημητριαγόνων ὅστιο μιᾶς ἐμπορικῆς κινήσεως εἰνόπτητης κλήμακος, μέλλοντος νὰ καταστῇ τὸν Παλαιστινακὸν αὐτὸν λιμέναν ἔναν Πόρο Σαΐδ.

Τὰ πάντα προεβλέψθησαν μετ' ἀρχιβείας καὶ οὐδὲν παρομηλήθη κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς Κάιφφας, προκειμένου νὰ παρασχεθοῦν ἔχεγγυα εὐεύλοιπτα καὶ ἀσφαλείας διὰ τὴν προσέγγισην τῶν πλοίων, οὓς καὶ διὰ τὴν ἔργασίαν των, ὅστε νὰ προέλθῃ μία σπουδαία ἀνάπτυξης τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ἐκ τῆς ποιαὶς τούτων ἔχει νὰ διελθεῖ τὸ ἐμπόριον τῆς Παλαιστίνης καὶ ἡ διαμετακομιστικὴ πρὸς τὸ Ίράζ καὶ τὴν Περσίαν κίνησις τῶν Εὐρωπαϊκῶν προϊόντων.

Αἱ προσδοκίαι ὡς πρὸς τὸ μέλλον τὸν λιμένος τῆς Κάιφφας, είνει ἔτι πλέον ἐνδιαφέρουσα, ἀν ὑπολογισθῆ, ὅτι αἱ χώραι τὰς ὁποίας καλεῖται νὰ ἔχουν προτερήσην είνει ἀνερμετάλλευτοι καὶ τῷρα μόλις ἥρχισαν ὄργανούνεαν καὶ βαίνουσαν πρὸς διαρκῆ ἑξέλιξιν. Πρὸς τὸν γεγονότον αὐτὸν, δηρὶ μόνον ἡ Βηρυττὸς πρέπει νὰ ἀνησυχῇ διὰ τὴν τύχην της, ἀλλὰ καὶ ἡ Ιόππη, ἥτις ἔχει πολλούνθει μέχρι σήμερον νὰ παραμένῃ ὁ πρώτος λιμὴν τῆς Παλαιστίνης.

"Αποτελεῖ ἀντικείμενον σοβαροτέρων σχέψεων ἡ κατασκευὴ λιμένος πλησίον τῆς Ιόππης, παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Γιαρζόν, τοῦ διαρρέοντος τὴν νέαν πόλην Τέλ - Αβίβ. Κατὰ τὰς γνώμας τῶν εἰδικῶν, ἡ εἰς τὸν χώρον αὐτὸν κατασκευὴ νέου λιμένος διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ιόππης δὲν θ' ἀπῆται μεγάλα κεφάλαια, διότι ἡ ὑποδεικνυμένη θέσης είναι καταλληλοτάτη καὶ προστατεύεται φυσικῶς, συνδυάζει δὲ καὶ ποταμάν τὸν διὰ τὰς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ μεταφορᾶς. 'Ο ποταμός Γιαρζόν είναι καὶ ἡδη πλωτός ἀν δὲ ἐνισχυθῆ διὰ μικρῶν τινῶν ἔργων θὰ καταστῇ ἔνας λαμπρὸς βοτύδος τοῦ μελλοντικοῦ λιμένος τῆς Ιόππης, διότι δι' αὐτοῦ θὰ διευκολύνεται στονδιάσιος ἡ ἐπιτάχυνση τῶν ἔργων μεταφορᾶς τῶν πρὸς ἔξαγωγήν ἐσπεριδοειδῶν. 'Αφ' ἔτερον οἱ φάναντες περιμητριαὶ διὰ διάστημαν καὶ ἀντιτεταγμένουν ἀμαὶ τὴν ἀποβίσσεις τῶν τὴν ἀθλιότητα τῆς πλησίον τοῦ ἡδη λιμένος παλαιὰς πόλεως τῆς Ιόππης.

"Ἐτ τῆς κατασκευῆς τοῦ ὑπὸ μελέτην νέου λιμένος ἡ περιφέρεια τῆς Ιόππης ἔχει πολλά ὑφέλια νὰ ἀποκομίσῃ. Θὰ ἐγκείψῃ διὰ παντὸς ὁ ἐφιάλτης τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἀποβίσσεως, ὅταν ἐπιφρατῇ καροκαρία, καὶ τὸ κυριώτερον, δὲν τὸν ἐπισκιασθῇ ἀπὸ τὴν Κάιφφαν ἡ ἐμπορική κίνησης τῆς Ιόππης, διὰ τῆς ἀμέσου καὶ ἀσφαλοῦς ἐπαφῆς τοῦ νέου λιμένος πρὸς τὴν Τέλ - Αβίβ.

Ν. ΛΑΛΑΛΟΥΦ

Ρουμανία

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως

"Ἡ κατὰ τὸν μῆνα Μάιον ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σουλινᾶ, ἀνήλθεν εἰς 51 σκάφη 92.075 τόννων νέτ., ἦτο δὲ ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς μεωρεμένη μὲν κατὰ 3 πλοία, ὑδρίμενη δὲ κατὰ 3201 τόννους. Ἡ κίνησις αὕτη κατανέμεται εἰς 12 σημεῖας, μὲ πρώτην ἐρχομένην τὴν Ἐλληνικὴν (μέ 17 πλοία 25.156 τ. καὶ ποσοστὸν συμμετοχῆς 27.30 σο), ἔναντι περιστινῆς κινήσεως της μὲ 17 πλοία 23.158 τ. καὶ ποσοστὸν 26.06 σο), δευτέραν τὴν Ἰταλίκην (μέ 9 πλοία 18.340 τ. καὶ ποσοστὸν 19.92 σο), ἔναντι περιστινῆς της κινήσεως μὲ 15 πλοία 28.677 τ. καὶ ποσοστὸν 32.27 σο), καὶ ἀκολούθως κατὰ σειρὰν τὴν Οὐγγρικήν, τὴν Ρουμανικήν, τὴν Ἀγγλικήν, τὴν Αιγαίνην, Νερδηγικήν, Ἐσθονικήν, Παναράπ κλπ.

(The Danube Market & Shipping Report)

Σκανδιναϊκαὶ Χώραι

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας

"Ἡ μεταπολεμικὴ πρόοδος τῆς Νορβηγικῆς Ναυτιλίας είνει ἀρκετά ζαραπτηριστική. Συμφώνως πρὸς τὴν δημοσιευμένην εἰς τὴν «Νορβηγικὴν Έμπορικὴν Έπιμεθώρησην» στατιστικήν, ἡ κατὰ τὸ 1913 ἀπασχολουμένη εἰς ταχτικάς γραμμὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου Νορβηγικῆς χωρητικότητα δεν ὑπερβαίνει τοὺς 175.000 τόννους γκρός, ἐνώ κατὰ τὸ 1920 ἀνήλθεν εἰς 225.000 τόννους, διὰ νὰ φάσθαι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς 800.000 τόννους, ἥτοι εἰς ποσοστό ἀποτελοῦν τὰ 20 οἱ ὅλης δυνάμεως τοῦ στόλου τῆς Νορβηγίας. Δέον νέ προστεθῇ ἀπόμη, ὅτι ἐκ τῆς ἀντοτέρου χωρητικότητος πλοίων 300.000 τόννων ἔσχαστονται ἀποκλειστικῶς εἰς μεταφορὰς μεταξὺ ἔξινον 'Επικρατεῖσθαι, δηλαδὴ εἰς εἰδος ἔργασίας μὴ νησιτάμενον προπολεμικῶς.

Ἀλλέος τοῦ πολεμικῆς περιορισμοῦ ἀπόλειμαι τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ὑπότροχαν βαρεῖται, ἀντιπροσωπεύονταν τὰ 49.3 οἱ τῆς δυνάμεως της καὶ ἀποτελοῦσαι τὸ ἀντότερον ποσοστὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς πολεμικὰς ἀπόλειμας κάσθε ἀλλῆς ναυτικῆς Χώρας. Ἡ Ιταλία, λ.χ. ἀπόλεισης τὰ 46.9 οἱ τῆς ναυτιλίας της, ἡ Ελλὰς τὰ 41.8 οἱ, ἡ Γαλλία τὰ 39.7, ἡ Αγγλία τὰ 37.6, τὸ Δανία τὰ 25.7, τὸ Βέλγιον τὰ 24.4, ἡ Ισπανία τὰ 20.9, ἡ Σουηδία τὰ 17.9, ἡ Ολλανδία τὰ 13.5, ἡ Τατονία τὰ 7.5 καὶ αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι τὰ 6.8 οἱ.

Ἡ ἐπανόρθωσις τῶν ἀπωλειῶν

Χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ὁδεῖαν διοριστότητα τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, αἱ πολεμικὰς ἀπόλειμα τῆς ναυτιλίας των ἐκαλύψθησαν συντόμως. Οὕτω, διάταν ἐμοφρόνη ἡ γενικὴ γνώμη, ὅτι ὁ πόλεμος εὐθίσκεται εἰς τὸ τέρμα του, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ κατέπληξαν τὸν Κόσμον μὲ τὰς παρ' αὐτὸν διδομένας ἀθρόας παραγγελίας νέων σαφῶν εἰς χώρας, αἵτινες δὲν είχον μετάσχει εἰς τὴν παγκόσμιον σύφραξιν.

Προτοπολεμικῶς, μόνον ἡ Μεγ. Βρετανία, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Γερμανία κατείχον ἐμπορικὸν στόλον μεγαλύτερον τοῦ Νορβηγικοῦ, κατά δὲ τὸ τέλος τοῦ πολέμου προηγήθησαν τῆς Νορβηγίας τρεῖς ἀκόμη ἀλλὰ χῶρα, ἡ Γαλλία, ἡ Ολλανδία καὶ ἡ Ιαπωνία, ἡ αὐξησίας τοῦ ἐμπορικού στόλου τῶν ποσοστῶν ναυτικήσεων εἴτε τὴν παροχὴν τῆς ὑλικῆς Κρατικῆς βοηθείας. Παρὰ ταῦτα, ἡ Νορβηγία κατώρθωσεν ἐντὸς ὄλιγων μεταπολεμικῶν ἐτῶν ἔπανακτήσης της δύναμιν, ἀλλ' ἀκόμη νὰ τείνῃ νὰ ἑπερβῇ σχεδόν καὶ αὐτὴν τὴν Ιαπωνίαν, ἡ οποία σήμερον κατέχει τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν. 'Ἐν συγκρίσει μὲ τὸν πληθυσμὸν της ἡ Νορβηγία κατέχει ἀκόμη κατάλληταν θέσιν διευθύνονταν τῆς λαμπρῆς προστατεύσης της ιδιαίτερης πολιτισμού της, διότι ἔχει ἀναλογίαν 1.45 τ. γκρός κατ' αὐτομόν, ἐνῷ ἡ Αγγλία ἔχει ἀναλογίαν 0.43, ἡ Ολλανδία 0.39, ἡ Δανία 0.34 καὶ ἡ Σουηδία 0.27.

"BUGSIER,"

REDEREI-UND-BERGUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG · DANZIG · NEUFAHRWASSER

TOVAGE-SALVAGE

AGENT IN GREECE: PANOS D. SARANDIS
SPYRAKI BUILDING - PHONE 4337-TEL. ADR.—PIRAEUS

Ο κύκλος έργασίας των Νορβηγικών πλοίων

"Ένα ποσοστόν 10 οδό περίπου τῶν Νορβηγικῶν πλοίων ἀπασχολεῖται εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς καὶ συγκοινωνίας τῶν ἔθνων παραλίων, ἔνα ἄλλο ποσοστόν 25 οδό εὑρίσκει ἔργασίας εἰς τὰς μεταξὺ Νορβηγίας καὶ Ἐξωτερικοῦ μεταφοράς καὶ ἕπερ ποσοστόν 7 οδό ἀπασχολεῖται εἰς τακτικὰς γομιμὰς μεταξὺ ἔθνων ἀποκλειστικῶν Ἐπιχαρακτικῶν. Τὸ ὑπόλοιπον ἔργάζεται εἰς τὰς συνήθεις διὰ τὰ φορτηγά πλοία μεταφοράς, ἀναζητεῖ, δηλαδὴ, πανταχοῦ ἔργασίαν καὶ ἔχει πρεστεῖ τὴν ἐλευθέραν ναυλαγούντων ἀνάλογων τῶν ἐπαστότε συνθηκῶν τῆς.

Οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἐνδιεφέροθσαν οπούδιως κατὰ τὰ τελευταῖα ἥτη διὰ τὰ μοτοροπλότα, ἀπέκτησαν δὲ ἔξι αὐτῶν ἔνα στόλον χωρητικοῦτος 1.750.000 τόννων γκρός, διστις ὡς πρὸς τὸν συνολικὸν τοῦ δγκον ἔργετα δεύτερος, εὐθὺς μετά τὸν θρησκανικὸν. "Ένα σεβαστὸν τῆμα τοῦ στόλου τῶν μόστοπαις ἀφοροῦ τάνκερος, ἄπινα ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφοράς πετρελαίων κατὰ πετρελαίων, ἔκαν δὲ τεθύνη κατά μέρος οἱ ἑταῖροι τῶν μεγάλων ἔταιρων πετρελαίων, ἀποδεινύνεται, ὅτι ἡ Νορβηγία μὲ 1.000.000 τόννους τάνκερος (συμπληρωματικῶν καὶ τῶν ἀμοινήτων) ἔχει τὸν μεγαλύτερον στόλον τῆς κατηγορίας ταύτης ἀπὸ καύς ἄλλο Κράτος.

Νέον φορτηγὸν μότοροπλότα

"Η Νορβηγικὴ ἑταῖρια **Wilh. Wilhelmsen** ἐπλούτισε τελευταῖον τὸν στόλον τῆς μὲ τὸ νεότευκτον φορτηγὸν μότοροπλότα γραμμῆς **'Tricolor'**, ὅπερ κατέπλευσε πρὸς ἡμερῶν ἑπτά εἰς τὸν λιμένα τοῦ "Οσλο", ἀφοῦ ἔξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὸ πρώτον τοῦ ταξίδιον.

Πρόκειται περὶ σκάφους χωρητικότητος 10.200 τόννων φορτίου βάρους, φέροντος τρία καταστρώματα πρὸς τὴν πρώτην καὶ δύο πρός τὴν πρύμνην καὶ ἀφωνιαρέμένου εἰς τὸ μέσον μὲ δύο βαθεῖς, χωριστάς ἀπ' ἄλλήλων, δεξιερεύνας διὰ τὴν μεταφορὰν ρευστῶν φορτίων.

Διατέθεται πάντες μεγάλα κύτη, ἔχουσαντούμενα ἀπὸ 18 κεραίας, μία τῶν δοιῶν ἔχει δύναμιν προσέλογον 27 τόννων καὶ φέρει 17 ἡλεκτροκίνητης βρυξέλλας. "Ηλεκτροκίνητης ἐπίσης είναι τὰ μηχανῆματα τοῦ πηδαλίου του καὶ τῆς προσόψεως τῶν ἀγκυρῶν του.

Χώρον διὰ φορτίου γεννημάτων διατίθεται 724.000 κυδ. ποδῶν καὶ διὰ φορτία εἰς δέματα 619.100 κ.π. καὶ ἔχει ἱμφορτον βύθισμα 27.7 ποδῶν. Διὰ τὴν πρόσων τοῦ ἔχει ἀφοδιασθῆ μὲ δύο ἔξαυληνδρους μηχανᾶς Νιγέσ, διχρόνους, διπλῆς ἐνεργείας, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 600 χ.μ., καὶ διαδρομῆς ἑμέρων 1100 χ.μ., ἔκαστη τῶν δοιῶν ἀναπτύσσεται δύναμιν 4200 τόνων ἀπόστον.

Τὸ **"Tricolor"** φέρει διαμερίσματα διὰ 12 ἀπόδατας, είναι ἀφωνιαρέμένον μὲ γυροσκοπικήν πολεούσα **Sperry** καὶ μὲ πηδάλιον νέου τύπου, ἀναπτύσσεται δὲ ταχύτητα ὑπερσείας 16 μιλῶν.

Ο Νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ «Νορβηγικοῦ Νηογνώμονος», ὑπῆρχον τὴν ἑηντὸν Ιανουαρίου 1980 Νορβηγικὰ πλοῖα (ἅνω τῶν 100 τ. γκρός ἑκατοτό) συνολικῆς χωρητικότητος 4.080.894 τ. γκρός, παρουσιάζοντα μέσον δροῦ μεγεθοῦς κατὰ πλοϊον 2230 τόννους, ἔναντι μέσου δροῦ 1200 τόννων κατὰ τὸ 1914 καὶ μὲ συμμετοχήν 5.85 εἰς τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἔναντι 4.62 τοῦ 1914. Κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν προσετέθησαν εἰς τὸν Νορβηγικὸν στόλον πλοία 1.082.000 τόννων γκρός, εἰνὲ δὲ χαρακτηριστικόν, διτὶ τὰ νεότευκτα σκάφη ἀποτελοῦν τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν εἰς τὰς ἀνωτέρω προσθήκας. "Αφ' ἑτέρου τὸ ποσοστόν τῶν ἀπωλειῶν μειοῦται ἀπὸ ἑταῖρους εἰς ἑταῖρος καὶ ἔφθασεν ἀπὸ τοῦ 1932 καὶ ἐντεῦθεν εἰς τὸ κατώτατον αὐτοῦ δριον, μὲ ἀπώλειαν 10 πλοίων 10.660 τόννων, ἦτοι 0.5 οο τοῦ ἀριθμοῦ καὶ 0.26 οο κατ' ὅγκον χωρητικότητος, ἔναντι ἀναλογίων 1.33 καὶ 0.81 οο διά τὴν πενταετίαν 1927–31 καὶ 1.4 καὶ 0.95 οο διά τὴν δεκαετίαν 1922–31.

Ο Σουηδικὸς ἐμπορικὸς στόλος

Ποιά τις μείωσις ἔσημειώθη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Σουηδικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, περιλαμβάνουσα 35 πλοΐα 42.255 τόννων γκρός, ἐκ τῶν δοιῶν τὰ 24 σκάφη 32.418 τ. εἶναι ἀτμόπλοια καὶ τὰ 8 τ. 7433 ἥσαν μότοροπλότα. Οὕτω κατὰ τὴν ἑηντὸν Ιανουαρίου τρ. Ε. ἡ Σουηδική ναυτιλία ἡρίθμει δύναμιν 1403 σκαφῶν 1.670.079 τ. γκρός. Κατὰ τὸ 1932 ἔναυτηγήθησαν δύο Σουηδικά πλοῖα χωρητικότητος 11.280 τόννων, ἔναντι 13 πλοίων 45.148 τόννων κατὰ τὸ 1931. Εἰς ναυπηγεία τοῦ ἔξωτερικοῦ κανένα πλοίον δὲν κατεσκεύασθη τὸ παρελθόν ἔτος διὰ λήσμον Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν, ἐνῷ εἰς τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεῖα κατεσκεύασθησαν διά λήσμὸν ἔνων 4 τάνκερος 27.500 τόννων γκρός, τὸ δὲ σύνολον τῆς ἔργασίας τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων ἀνῆλθεν εἰς 11 πλοΐα 58.620 τόννων γκρός.

Η Δανικὴ ναυτιλία

"Η Δανικὴ ἀφ' ἑτέρου ναυτιλία παρουσιάσεις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μίαν καθαράν ἐλάττωσιν τῆς χωρητικότητος τῆς κατὰ 3 πλοΐα καὶ 3298 τόννων γκρός. Τὰ ἀτμόπλοια τῆς ἥλαττώθησαν κατὰ 5 τ. γκρός 18.017 καὶ τὰ μότοροπλότα κατὰ 4 τ. γκρός 15.157, μετά δὲ τὰς γενούμενας προσθήκας, ἡ συνολικὴ δύναμις τῆς ἔκλεισεν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἑταῖρους μὲ 751 σκάφη 1.176.034 τόννων.

Διαρκοῦντος τοῦ 1932 ἔναυτηγήθησαν εἰς τὴν Δανίαν διὰ τὴν ἔθνικήν της ναυτιλίαν 11 πλοΐα 15.096 τ. ἔναντι ναυπηγήσεων 22 σκαφῶν 61.975 τόννων κατὰ τὸ 1931. Διὰ λογαριασμὸν ἔνων κα-

τεσκευάσθησαν 6 ἀτμόπλοια 6800 τ. καὶ ἔνα μότοροπλότο 10.150 τόννων, εύρισκοντο δὲ ύπό ναυπηγεῖαις κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἑταῖρου 10 πλοΐα 21.340 τόννων γκρός. Εἰς ἔνα ναυπηγεῖαι δέν κατεσκευάσθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κανένα σκάφος διὰ λομὸν Δανῶν πλοιοκτητῶν.

Σοθιετικὴ Ρωσσία

Η διῶρυξ Βαλτικῆς—Λευκῆς Θαλάσσης

Μία ἐκ τῶν μεγαλυτέρων διωρύγων τοῦ Κόσμου, ἡ ἔνοδος τὴν Βαλτικὴν μὲ τὴν Λευκὴν Θαλάσσαν συνετελέσθη ἥδη καὶ ἐπεισωργήθη πρὸ ἡμερῶν ὑπὸ τοῦ προέδρου τῆς κυβερνήσεως τῶν ἔνεις Σοθιέτ. Η διῶρυξ αὗτης ἔχει μῆκος 227 χιλιομέτρων, κατεσκευάσθη ἓντος 18 μηνῶν, ἀπαρτίζεται δὲ ἀπὸ ἄκατῶν τεχνικῶν συγκροτήματα περιλαμβάνοντα 19 ὃδατοφράκτας, 14 φράγματα, 11 θυρέπλοιας καὶ 40 προκυμαῖς. Διὰ νά λαδή κανεῖς μίκρης ἕσσεν τῆς σοσσαρτοῦ τοῦ διῶρυος ἔργου, ἀρκεῖ νά λεχθῇ, διτὶ ἡ συνολικὴ ἔκσκαψη δορθρίου ὑπερέδη τὰ 15 ἔνατορ. κυβερνῶν μέτρων, διτὶ διά νά όψιθῃ ἡ ἐπιφάνεια τῆς λίμνης **Vyg** κατὰ 6.50 μέτρων, ἐκαλύπτεται ἀπὸ τὰ 120 ἄπ' αὐτῆς νησίδες καὶ διτὶ διά τὴν ὄψιν τῶν διώρυων τῆς ἕδιαις λίμνης κατὰ ἑκατοστόν, ἀπῆγοντο 10 ἔκατ. κυδ. μέτρων διώρυος.

Άπο τῆς οἰκονομίας πλωρᾶς, οἱ Σοθιέταις κύκλοις θεωροῦν, διτὶ διῶρυος αὗτης ἔνειχες ὄψισταν σημασίαν διὰ τὰ διώρυσταρχοί Ρωσσικά διώρυρια πουλά τῶν διώρυξες θαλάσσαις καὶ διά τῶν ποταμῶν συγκοινωνίαι περηπόδεζαν σπουδαῖοις τὴν εὐημερίαν δισμηχανικήν των ἀνάπτυξιν. Ήδι αὐτέρως ὠφελεῖται ἐκ τῆς νέας διώρυους **Karelia**, η Καρελία, διετήρεις ἐναντίον της Μικρής θαλάσσης πράγμα πού θὰ ἐπιτέρψῃ τὴν χερηματοποίησιν μικροτέρους ἀριθμοῦ πλοίων διά τὰς μεταφοράς, ἔνηρ διανοίγεται εὐρὺν στάδιον ἐνισχύσεως καὶ τῆς ἀλιείας, ἑγκυθιστομάνων πρὸς τοῦτο βάσεων εἰς **Barents, Kara** καὶ Λευκὴν Θαλάσσαν.

Τουρκία

Η Κρατικοποίησις τῆς Ἀκτοπλοΐας

Κατά τὰς διαβιβαζομένας ἐκ Κωνιηπόλεως πληροφορίας, μολονότι ἔτεθη ἥδη ἐν ιοχεῖ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του διά νέος Νόμου περὶ μονοπωλήσεως τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Τουρκικῆς ἀκτοπλοΐας καὶ ὑπαγωγῆς των ύπο μίσην δισμηχανικήν νέαν ἑταῖρισαν, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ Κρατική συμμετοχή διέκινεται μέχρι ποσοστοῦ 75 οο, ἐν τούτοις οὐδέμια μεταβολὴ ἐπραγματοποιήθη μέχρι σήμερον, αἱ δέ γραμματα ἑξακολουθοῦν διέπηρετούμενα ἀκόμη ὑπὸ τὸ παλαιόν καθεστώς. Τοῦτο καὶ ὅταν συνεχισθῇ μέχρις διαποτέμηνται διατυπώσεις τὰς 1000 τόνων συμπληρωμάδων δλῶν αἱ πολεούσεις, διατυπώσεις τῶν προστατευόμενων πλοίων διά τὴν Τουρκίαν τῆς νέας ἑταῖρισας καὶ ἀπέλθῃ ἡ συγχώνευσις τῶν κυριωτέρων Τουρκικῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Συμφώνων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ύπο ἐκτέλεσιν Νόμου, ἡ ὑπάρχουσα ἡμικρατική ἑταῖρια **"Seferi—Sefafin"** τελεῖ ἥδη ύπο ἐκκαθαρίσεων καὶ πολὺ συντόμως διαλύεται. Ή προβλεπομένη νέα ἑταῖρια, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ περιέλθῃ δόλκηρον τὸ πλωτὸν όλικον τῆς **"Seferi—Sefafin"** (ἕξαιρέσεις τῶν **ferry-boats**), καθώς καὶ τὰ πλοῖα δλῶν τῶν ἀλλών ἀκτοπλοϊκῶν Τουρκικῶν ἑταῖριων, θὰ ὀνομασθῇ **"Akav"** καὶ θὰ ἀναλάβῃ νά ἔξυπηρετήσῃ δλᾶς τὰς μετακόπιαν τῶν τυριών **"Akav"**. Επίσης αἱ εἰς τὸν Κεφαλόποικόν κόλπον μόνιμοι δεξαμεναὶ τοῦ Ναυστάθμου, αἵτινες διημένοντο ἀπὸ τὴν **"Seferi—Sefafin"** θὰ τεθοῦν καὶ αὔται ὑπὸ νέαν ἀνεξάρτητον ἔτοιμη τοῦ **"Akav"**.

"Η ὑπερεσία τῶν διά **"ferry-boats"** τοπικῶν συγκοινωνιῶν μεταξὺ Κωνιηπόλεως καὶ προστείων, τὴν δημοτικήν ἔπ' ὄνόματι τῆς **"Akav"** θὰ εύνοητον, θὰ παύσουν ύφιστάμεναι αἱ ἑταῖρικα ἐπωνυμίαι τῶν διαφόρων ιδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς **"Seferi—Sefafin"**.

Νεωτεραι ουμπληρωματικαὶ πληροφορίαι προσθέτουν, διτὶ διαρχεται τῶν ἔργαισιν τῆς ἀπὸ τοῦ Συμβρίου μὲ κατατεθειμένα κεφάλαια 250.000 χρυσῶν λιρῶν Τουρκίας. Τὰ χρέη τῆς **"Seferi—Sefafin"** θὰ πληρωθοῦν ύπο τῆς κυβερνήσεως ἐκδιδομένων πρὸς τοῦτο ταμειακῶν γραμματίων, τὸ δὲ πρόγραμμα τῆς ἑταῖριας περιλαμβάνει τὴν πραγματοποίησιν σημαντικῶν οἰκονομῶν εἰς τὰς ὑπερεσίας, τὴν προσωρινὴν κατάργησιν τῆς γραμμῆς **Peiropatid**—**Aleksandri** καὶ τὴν τμηματικὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ όλικου. Πρὸς τοῦτο θὰ ἀγορασθοῦν ἔντος ἔνος ἑταῖρους 4 νέα πλοΐα 4000 τ. ἔκατον, μὲ μικράν καταλάλωσιν καυσίμους υλῆς, ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 15 μιλῶν καὶ δυνάμενα νά περιλάβουν 350 ἐπιβάτας.

Εἰς τὴν πενταμελὴ ἐπιτροπὴν διά τὴν ἑκτίμησιν καὶ ἐπιθεωρησιν τῶν σκαφῶν τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν συμμετέχει καὶ ὁ ἐν Κωνιηπόλει ἀντιπρόσωπος τοῦ λόρδου.

Η ναυτιλιακή κίνησις της Κων(πόλεως)

Κατά τὸν μῆνα Μάϊον ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων(πόλεως) ἀνῆλθεν σε 72 πλοῖα 1.520.868 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν 219 προσγέγισαν εἰς Κ(λ)ιν διὰ φορτεικόρθωσιν ἐμπορευμάτων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 493 διῆλθον ἐκεῖθεν τράβηστο. Αἱ ἐκ Δαρδανελλίων προελεύσεις σκαφῶν ἀνῆλθον εἰς 357 καὶ ἐκ Βοσπόρου εἰς 355.

Πρώτη εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην ἦλθεν ἡ Ἰταλικὴ σημαία μὲ 123 πλοῖα, 316.818 τ. νέτ., δευτέρη ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ 121 πλοῖα 224.255 τόννων, τρίτη ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 90 πλοῖα 190.834 τόννων, τετάρτη ἡ Νορβηγικὴ μὲ 52 πλοῖα 188.983 τ. καὶ πάμπτη ἡ Τουρκικὴ μὲ 122 πλοῖα 129.772 τ. ἀκολουθοῦν δὲ κατὰ σειρὰν ἡ Γαλλικὴ, Σοδειτικὴ, Ρουμανικὴ καὶ 18 ἄλλαι σημαῖαι.

Αἱ ἔξαγωγαι γαιανδράκων

Κατά τὸν αὐτὸν μῆνα Μάϊον ἔγινθησαν ἐκ Ζουγκουλδάκων διὰ 34 πλοῖων 84.525 τόννοι γαιανθράκων, ἐκ τῶν ὅποιων 23.197 τόννοι πρωρίζοντο διὰ τὸ ἔργωτερικόν καὶ 61.328 τ. διὰ τὴν Τουρκιαν. Ἐκ τῶν διὰ τὸ ἔργωτερικόν προειδομένων, 11.812 τόννοι ἀπευτάλησαν εἰς Ἑλλάδα, 5235 τόννοι εἰς Αἴγυπτον, 3750 τ. εἰς Μάλταν καὶ 2400 τ. εἰς Τόνισον, ἐκ δὲ τῶν διὰ τὸ ἔργωτερικόν τῆς Τουρκίας ἔξεφορτώθησαν εἰς Κων(πόλειν) 49.578 τόννοι, εἰς Σμύρνην 10.350 τ. καὶ εἰς Μερινάν 1400 τόννοι.

Η μονοπώλησις τῶν ναυαγιατρεσιῶν

Τὸ Ἐμποροδικόν τῆς Κων(πόλεως) ἔνέκρινε πρὸ τῶν νήμαρδων τὸ καταστικόν τῆς νέας προνομιούχου Τουρκικῆς ναυαγιοσωτικῆς ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπονυμίαν «Türk Gemi Kurtarma Anonim Sirketi». Η ἐπωνυμία αὐτῆς εἶναι ἡ ὑπάρχουσα ἀνέκαθεν, μὲ τὴν διαφοράν, ὅτι ἀντὶ τῆς ἀφιερωθείσας λέξεως «Limited» προστίθηται ἡ λέξης «Anonim». Ἡδη, διὰ τῆς ἀνάτερου πράξεως ἐπράγματοποιήθη καὶ ἡ τελευταία ἀναπομείνασα δια-

τύπωσις, ἡ δὲ νεοσύστατος ἐταιρία δύναται πλέον νὰ ἀρχίσῃ τὰς ἀργασίας της. Ο Νόμος περὶ μονοπώλησεως τῶν ναυαγιατρεσιῶν τίθεται οὕτω ἐν ισχῷ καὶ κανέν ναυαγιοσωτικὸν πλιόνι Τουρκικόν ἡ ξένον, μὴ ἀνήκον εἰς τὸν στόλον τῆς ἐταιρίας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἐργάζεται ἐντὸς τῶν καθορισθεισῶν περιοχῶν τοῦ Βοσπόρου καὶ τῶν Δαρδανελλίων.

Τὰ δρια τῆς μονοπώλησεως τῶν ναυαγιατρεσιῶν διαγράφονται ὡς ἔνδειξ: «Ἡ ἐταιρία ἀναλαμβάνει τὴν ἀποκλειστικότητα τῆς διατύπωσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν φορτίων εἰς περίπτωσιν ἀποχήματος τῶν εἰς τὰξίδιάν τῶν στενῶν τοῦ Βοσπόρου καὶ τῶν Δαρδανελλίων. Ἡ ζώνη τοῦ Βοσπόρου δρίζεται πρὸς Βορρᾶν ἀπὸ τοῦ φάρου τῆς Χηλῆς (Ἀστακική ἀκτὴ ἐπὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης) μέχρι τοῦ φάρου τοῦ Καραμπουρνοῦ (Εὔρωπαική ἀκτὴ). Πρὸς Νότον ἀπὸ τῆς ὑφάλου Fanar bank light (τοῦ φάρου Φανάρ Μπαχτού) μέχρι τοῦ φάρου τοῦ Ἀγίου Στεφάνου (San Stefano light, Yesilkuey). Ἡ ζώνη τῶν Δαρδανελλίων δρίζεται πρὸς Ἀνατολάς ἀπὸ τοῦ φάρου τῆς Χώρας (Εὔρωπαική ἀκτὴ) μέχρι τοῦ Καραμπουρνοῦ πλησίον τοῦ Καράμπηκα (ἐπὶ τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς). Πρὸς Δυσμάς ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Μπαρκά (Baba Burnu) ἐπὶ τῆς ἔξοι τῶν Δαρδανελλίων Ἀνατολικής ἀκτῆς μέχρι τοῦ Καμικλῆ—Μπουρνοῦ ἐπὶ τῆς Εὐρωπαικῆς ἀκτῆς, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν νήσων Τενέσου (Bozgada) καὶ Ιμρού.

«Ἐχει ἀκόμη ἡ νέα ἐταιρία τὸ δικαίωμα νὰ διασώζῃ, δοηθῇ καὶ συμπολικὴ ἔξοφειλαντα ἀτμόπλοια, νὰ διασώζῃ τὰ φορτία, τοὺς ἀπιβάτας καὶ τὰ πληρώματα αὐτῶν, ἐντὸς τῆς Τουρκικῆς Αἰγαίου τοῦ δένης, ἐάν δὲ ἡ ἀνάγκη τὸ καλέσῃ καὶ εἰς ἀνοικτὸν πέλαγος, ἔτι δὲ καὶ εἰς ἔξω δύστα.

Εἰς περίπτωσιν διασώσεως πλοίων, χωρὶς νὰ ἔχῃ προσηγορισμένως καθορισθῆ διὰ συμφωνίας ἡ ἀμοιβή, θὰ κανονίζηται αὐτὴν διὰ ἀνατολικούς συμβολαῖς, συμφώνως πρὸς τοὺς διεθνεῖς παραδεδεγμένους κανονισμούς, μὲ διατυρίαν ἡ Κων(πόλειν) ἡ Λονδίνον. Τὰ συναπτόμενα διὰ ναυαγιατρεσίας συμβόλαια, προκειμένου περὶ Τουρκικῶν σκαφῶν καὶ ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ μονοπώλου, θὰ ἔχουν ἡ τὸν ἀνωτέρω τύπον ἡ Ιδιαιτερον, τὸν ὁποῖον ἀπόκειται νὰ κατατίσῃ τὸ ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

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

EN AMBOΥΡΓΩΙ

Norderwerft Hamburg

Neubau Reparatur Schnell, billig, gut

„SO GEHT HE GOOD“

Wir stellen auch Sie zufrieden!

ΤΗΛΕΦ. 351471
ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ
ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Mήνος	102'
Πλάτος	22.4"
Βύθισμα	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

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **"FLOTSKY,,**

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

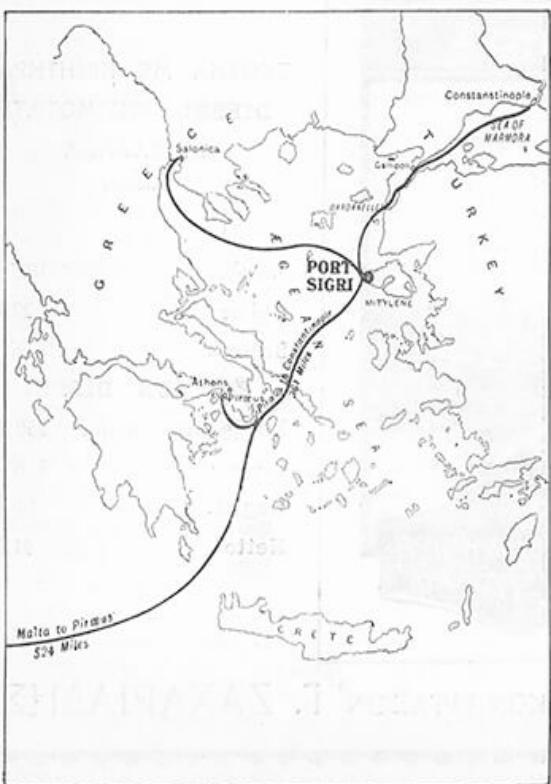
ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καιρικὰς συνδήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ



ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL-SIGRI

TOMEPHY-PIRAEUS

ΕΝΑ ΖΩΤΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ

Ο ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΤΕΤΑΡΤΟΝ ΑΡΘΡΟΝ ΤΟΥ Κ. Σ. ΤΣΑΚΑΚΗ

Είς τὸ παρόν ἀρχόντος ὁ ἀσχοληθῶν μὲ τὸ πρόβλημα τῶν ἀλιευτικῶν λιμένων ἐν Ἑλλάδι, δτερ ἔχει ἔξαιρετικὴν σημασίαν ἐπὶ τῆς ἔξελέως καὶ τοῦ μέλλοντος τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιεύσεις. Τὸ θέμα τοῦτο ἔχει μέγα ἐνδιαφέρον καὶ ἀπὸ ἄλλης πλευρᾶς. Δὲν παρῆλθε πολὺς χρόνος, ἀφ' ἡς ἡμέρας ἐρρίφθη ἡ γνώμη τῆς δημιουργίας ἐν Πειραιεῖ ἀλιευτικοῦ λιμένος. Οἱ ἀξιότιμοι Πρόεδρος τοῦ Ὀργανισμοῦ λιμένος Πειραιῶς κ. Γεννηματᾶς ἐδήλωσε πρό τινος, δτι προτίθεται νὰ ἔργασθῇ, ἵνα ἰδρύσῃ ἀλιευτικὸν λιμένα ἐν Πειραιεῖ, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν προσπάθειαν ἢν θὰ καταβάλῃ, ἵνα καταστήσῃ τὸν Πειραιᾶ ἀνθρακευτικὸν Σταθμὸν τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ κέντρον ἐπισκευῆς ἀτμοπλοίων.

Πορίν ἡ προχωρήσωμεν εἰς τὴν διατύπωσιν γνώμης ἐπὶ τῆς ἔξαιρετικὴν ἐνδιαφέροντος τὸν Πειραιᾶ προτάσεως ταύτης δὲν κρίνομεν ἀσκοπον νὰ καταστήσωμεν γνωστάς τὰς προϋποθέσεις, αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐνδὲς ἀλιευτικοῦ λιμένος, ὅποτε θὰ κριθῇ ἀφ' ἔατης, ἐὰν ἡ πρότασις τοῦ ἀξιότιμον κ. Γεννηματᾶ εἴνε πραγματοποιήσιμος ὅσον ἀφορᾷ τὸν Πειραιᾶ.

Οἱ ἀλιευτικὸς λιμὴν πρέπει νὰ ἔχει την διατύπωσιν γνώμης ἐπὶ τῆς ἔξαιρετικὴν ἐνδιαφέροντος τὸν Πειραιᾶ προτάσεως ταύτης δὲν κρίνομεν ἀσκοπον νὰ καταστήσωμεν γνωστάς τὰς προϋποθέσεις, αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐνδὲς ἀλιευτικοῦ λιμένος, ὅποτε θὰ κριθῇ ἀφ' ἔατης, ἐὰν ἡ πρότασις τοῦ ἀξιότιμον κ. Γεννηματᾶ εἴνε πραγματοποιήσιμος ὅσον ἀφορᾷ τὸν Πειραιᾶ.

Οταν ἐπρόκειτο ἐν Γαλλίᾳ νὰ κατασκευάσουν τὸν μέγαν ἀλιευτικὸν λιμένα τοῦ Lorient, τὸν σημαντικότερον καὶ τελειότερον τοῦ εἰδούς του, ἔγινασαν ποίας συνθήκας ἥδυνατο νὰ πληροφ. Καὶ ἀφοῦ ἐβεβαιώθησαν δτι ὁ ὄρμος τοῦ Lorient ἐστέγαζε τὰ 25 οἱ τῆς χωροταπήτητος δλοκαλήρου τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἥτοι 65.420 τόννους καὶ ἀντερροσπεύσιον ἐν τῷ λιμένι τούτῳ τὰ 30 οἱ τοῦ συνόλου τῶν Γάλλων ἀλιέων, ἥτοι 35.550 ἀλιεῖς, ἔλαφον τὴν ἀπόφασιν τῆς κατασκευῆς του. Σημαντικὴν ἐπιφύλην εἰς τὴν λῆψιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἡ σκηνὴν δύο ἀκόμη στοιχεῖα. α) δτι ὁ ὄρμος τοῦ Lorient ἥτο προφένος, ἥτο τελείως ἀπηλλαγμένος ἐκ παλαιῶν καὶ μειονεκτικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἀποβαθρῶν, αἵτινες ἀσφαλῶς θ' ἀπετέλουν ἐμπόδιον εἰς τὴν προσήκουσαν διὰ τὴν ἀποστολήν του διαφράγμασιν καὶ β) τὸ βάθος τῶν βάθων του ἥτο ἐπαρκὲς (ὅ τοντάχιστον μέτρα εἰς τὸ ἀβαθέστερον σημεῖον) καθὼς καὶ ἡ ἔκτασις ἥν διέθετε διὰ τὴν κίνησιν ἐν αὐτῷ ἀρκετῶν ἀλιευτικῶν. Πάντα τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα—καὶ ἴδια τὸ γεγονός δτι ἐνόρισκετο εἰς τὸ κέντρον μιᾶς ἐκτεταμένης ἀλιευτικῆς ζώνης—ἀπετέλεσαν τὰς εἰδίκας προϋποθέσεις διὰ τὴν λῆψιν τῆς ἀποφάσεως πρὸς κατασκευήν του. Διὰ τὸν λιμένα τούτου ἐδάπανήθησαν ἀρχικῶς μὲν περὶ τὰ 200 ἑκατομμύρια Γαλ. Φράγκων, κατ' ἔτος δὲ διατίθενται ἐκ τοῦ Γαλλικοῦ προϋπολογισμοῦ ἀρκετά ποσά διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων του. Δύναται δὲ νὰ λεχθῇ δτι ἀντιπροσωπεύει τὸν τελειότερον τύπον ἀλιευτικοῦ λιμένος, διότι, πλὴν τῶν ἄλλων πλεονεκτημάτων, πρὸς κατασκευήν του ἐμελετήθησαν καὶ ἀντεγράφησον αἱ εἰς αὐτὸν ἐφαρμόσιμοι τελειοποιήσεις τῶν ἀλιευτικῶν λιμένων τῶν γειτονικῶν πρὸς τὴν Γαλλίαν χωρῶν, ἥτοι ἀπὸ τὸ Grimsby (Ἀγγλία) τὸ Ytuiden (Ολλανδία) καὶ τὸ Gestmunde (Γερμανία).

Δύναται νὰ γίνη ὁ Πειραιεὺς ἀλιευτικὸς λιμήν;

Ο Πειραιεὺς εἴνε σημαντικότατος ἐμπορικὸς λιμήν τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου, συγκεντρῶν τὴν μεγαλυτέραν ἐμπορονευτικὴν κίνησιν αὐτῆς εἰς τὸ τιμῆμα τούτο. Είνε ἀνθρακευτικὸς σταθμὸς τῶν διαπλεόντων τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον πλοίων καὶ δύναται ν' ἀποβῇ ἀξιόλογον κέντρον ἐπισκευῆς τῶν πλοίων τοῦ

ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ δὲν δύναται ποτὲ νὰ ἔξελιχθῇ εἰς ἀλιευτικὸν λιμένα ἔξυπηρετοῦντα τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιεύσεις. Ως ἔξηγησα εἰς τὸν κ. Γεννηματᾶν, παρ' ὅλα τὰ πλεονέκτηματα ἔτινα δὲ λιμὴν οὐτός συγκεντροῦ εἰς τὰ λοιπὰ πεδία, ἀποχέστηκει δὲν ἔχειν τῶν προϋποθέσεων, αἵτινες ἀπαραιτήτως ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐν αὐτῷ ἀλιευτικοῦ λιμένος, πληροῦντος πραγματικῶς τὸν προορισμόν του.

Διότι α) εὑρίσκεται μακρὰν ἀλιευτικῆς περιοχῆς δυναμένης μετὰ καταλληλον ἐκμετάλλευσιν νὰ ἀποδώῃ πλούσιαν ἰχθυοπαραγωγήν, ὡστε ν' ἀναπτυχθῇ εἰς αὐτὸν σοβαρὰ ἀλιευτικὴ βιομηχανία (αἱ περιοχαὶ τῆς Σαλαμίνος καὶ τὸν πέριξ δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ χαρακτηρισθοῦν σοβαραὶ ἀλιευτικαὶ περιοχαῖ). β) δὲν κατοικεῖται ἀπὸ ἀλιευτικὸν πληθυσμόν, οὐτε εὑρίσκεται εἰς τὸ κέντρον σημαντικῶν ἀλιευτικῶν συνοικισμῶν καὶ γ) κεῖται εἰς λικανήν ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν ναυτικῶν περιοχῶν τῆς χώρας, εἰς τὰς δοπίας ἡ ἀλιεύσια ἀποτελεῖ τὸ κύριον βιοποριστικὸν ἐπάγγελμα τῶν κατοίκων των. Είνε δθεν καταφανές δτι μὲ τὰ μειονεκτήματα ταῦτα, παρ' οίσαδηποτε καλὴν προσπάθειαν καὶ δαπάνην, δὲν εἰναι ἐφικτὸν νὰ δημιουργηθῇ δ Πειραιεὺς ἀλιευτικὸς λιμὴν μὲ τὴν πραγματικὴν σημασίαν καὶ ἀποστολὴν του.

Ἐν Πειραιεῖ ὑπάρχει ἀφθονία ἐργατικῶν χειρῶν, αἵτινες θὰ ἥδυναντο νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανικῆς κατεργασίας τῶν ἰχθύων. Ἀλλ' ὡς ἔξηγησα εἰς τὸν κ. Πρόεδρον τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἡ ἀφθονία τῶν ἐργατικῶν χειρῶν δὲν ἀποτελεῖ τὸν ἀποκλειστικὸν παράγοντα, διότι — ἐὰν ἀκόμη παραβλέψωμεν τὴν ἀπόστασιν τοῦ λιμένος ἀπὸ τὰς ἀλιευτικὰς περιοχὰς—τὸ κόστος τούτων εἰναι ὑψηλόν, λόγῳ τῆς ἀκριβείας τῆς ζωῆς, ητοις ἐπικρατεῖ ἐν Πειραιεῖ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ναυτικὸν καὶ ἀλιευτικὸν περιοχῶν. Ἡ βιομηχανία τῶν παρεσκευασμένων ἰχθύων, ἔνεκα τῶν πολλῶν δαπανῶν της καὶ τοῦ μεγάλου συναγωνισμοῦ ἀπαιτεῖ πολὺ εὐθηνας ἐργατικὰς χειρας, τὰς δοπίας δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ δώσῃ ὀπειραιεύσεις. Τοιαύτας θὰ εὑρωμεν μόνον εἰς τὰς νήσους καὶ τὰς ναυτικὰς ἐν γένει περιοχάς, ἔνθα ἡ προσφορὰ τῆς ἐργασίας εἰναι πολὺ εὐθηνας, λόγῳ τοῦ μικροῦ τιμαρίθμου τῆς ζωῆς καὶ τῆς ἀνυπαρξίας παντὸς περιτοῦ ἔξόδου. Εἰς αὐτὰς δὲ βίος εἰναι λιτὸς καὶ ἀπλοὺς, σχεδὸν πρωτόγονος, αἱ τιμαὶ τῶν τροφίμων εἰναι εὐτελεῖς, ἄλλαι δαπάναι πλὴν τῆς τροφῆς σχεδὸν δὲν ὑφίστανται, συνεπῶς δὲ ἐργάτης; ἀρκεῖται μὲ διλιγότερα καὶ ζητεῖ μικρότερον ἡμερομίσθιον.

Ἄλλὰ πλὴν τῶν ἀνωτέρω αἵτινων ὑπάρχει τὸ γεγονός δτι ὁ Πειραιεὺς ἀπέχει πολὺ τῶν περιοχῶν πλούσιας ἀλιευτικῆς συγκριμοῦ, δὲ μεταφορὰ τῶν ἀλιευτικῶν ἐπιβαρύνει τὸ προϊόν.

Σήμερον ἄλλως τε μὲ τὰ ἀνεπαρκῆ καὶ πρωτόγονα ἐν Ἑλλάδι μέσα συντηρήσεως εἰναι σχεδὸν ἀδύνατος δὲ ἀνευ ἀλλοιώσεως συντηρήσεις καὶ μεταφορὰ ἐκ μακρυνῶν ἀποστάσεων τῶν πρὸς παρεσκευὴν κοινοεργῶν καὶ ἀλιπάστων ἰχθύων. Ἀλλ' ἐὰν δεχθῇμεν δτι ἐν τῷ προσεχεῖ μέλλοντι διεπορεύεσθαι τὸν τοιαύτην μεταφορὰν εἰς Πειραιᾶ— αἱ πρόσφατοι ἐπιστημονικαὶ καὶ τεχνικαὶ ἔρευναι ἀπέδειξαν δτι διὰ τῆς βιομηχανίας τοῦ ψύχους εἰναι δυνατὸν δὲ λαρνάλλα νὰ διατηρηθῇ ωρὴ μέχρι 2 μηνῶν— δὲν πρέπει νὰ λησμονήσωμεν δτι αὕτη ἀπαιτεῖ δαπάνην, ητοις θὰ αὐξήσῃ τὸ βιομηχανικὸν κόστος τῶν προϊόντων τούτων.

Οἱ ἀλιευτικοὶ λιμένες εἰς τὰς ναυτικὰς περιοχάς.

Εἶμαι πρόθυμος νὰ μη λάβω— πρὸς στιγμὴν βεβαίως — ὃ διεπειτεροῦ τὸν θεμελιώδη οἰκονομικὸν δρον τοῦ εὐθηνοτέρου βιομηχανικοῦ κόστους προσκειμένου ν' ἀναπτυχθῇ ἐν Πειραιεῖ μία νέα βιομηχανία. Ἀλλὰ πῶς εἰναι δυνατὸν ἔχειν τὸν προϊόντος τούτου, δτι πρέπει νὰ καταπνιγθεῖ τὰ δικαιώματα τῶν ναυτικῶν περιοχῶν μας; Ο Πειραιεὺς ἔχει καταστῆ ἀξιόλογον βιομηχανικὸν κέντρον, εἰς τὸ δρόπον ἔχουν ἀναπτυχθῇ πολυάρ-

θιμοὶ βιομηχανίαι, ἐν φαῖ περιοχαὶ ἔκειναι οὐδεμίαν ἄλλην βιομηχανίαν δύνανται ν' ἀναπτύξουν οὕτε πόρον τινὰ ἔχουν πλὴν τῆς ναυτιλίας, ἡτις σήμερον διέρχεται δεινὴν κρίσιν, ἔνεκα τῆς δποίας οἱ ναυτικοὶ πληθυσμοὶ μας δυστυχοῦν. Δὲν ἀπομένει διθεν εἰς αὐτοὺς ἄλλο τι πλὴν τῆς ἀλιείας, ἐκ τῆς δποίας ἐν τῷ προσεχεῖ τοιδάριστον μέλλοντι πρέπει νὰ ζήσουν. Ποιὸς θὰ υποστηρίξῃ ὅτι ὁ μόνος οὗτος πόρος τῆς ζωῆς τῶν ἐν λόγῳ πληθυσμῶν μας πρέπει ν' ἀφαιρεθῇ ἐξ αὐτῶν διὰ νὰ δημιουργηθῇ ἐν Πειραιεῖ μία νέα βιομηχανία;

Θὰ ἡτο σκληρὸν καὶ ἀδικον ^ν ἀποσπασθῇ ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς πληθυσμούς μας μία συγγενῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν παραγωγικὴ πηγὴ καὶ μάλιστα εἰς ἐποχήν, καθ' ἣν τὸ Κράτος ἔχει σαφῆ ἀντίληψιν τῆς δυστυχίας τῶν πληθυσμῶν τούτων καὶ, παρὰ τοὺς πενιχροὺς πόρους οὓς δύναται νὰ διαθέσῃ, προσπαθεῖ ^ν ἀνακουφίσῃ τὴν δυστυχίαν των διù τῆς περιθάλψεως ἐν τῷ «Οἴκῳ τοῦ Ναύτου» καὶ δι' ἄλλων μέτρων. Πρὸ δὲ γίγνων μόλις ήμερον εἶχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ συζητήσω μετὰ τοῦ ἀξιοτίμου Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυπικοῦ κ. Μ. Χρηστοφῆ περὶ τοῦ δυνατοῦ τρόπου τῆς με. αφορᾶς τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν εἰς τὴν ἀλιείαν, ὥστε νὰ δυνηθοῦν οὗτοι ἐντὸς βραχέος χρόνου ιὰ καταστοῦν ἴκανοι νὰ συντηρήσουν ἑαυτοὺς καὶ τὰς δυστυχούσας οἰνογενείας των. Καὶ ἐνῷ ἡ ἀντίληψις αὕτη ἀποτελεῖ μίαν ἐν τῶν σπουδαιοτέρων ἐπιδιώξεων τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυπικοῦ, ἀποσκοπούσης εἰς ιην βελτίωσιν τῆς ζωῆς τῶν ναυτικῶν πληθυσμῶν μας καὶ τὴν ἀνακούφισιν τῶν ἐμποροιαυτικῶν τάξεων ἐκ τῆς ἀδοκήτου δυστυχίας των, θὰ ἔλλη σήμερον τὸ Κράτος δι' ἄλλης ὅδοι ^ν ἀφαιρέσῃ τὸν μόνον βιοποριστικὸν πόρον δι' οὗτοι ἔχουν: Βεβαίως, δη! !...

Ίδον διατί έποστηρίζω ότι, ἐκ παραλλήλου πρὸς τοὺς τεχνικοὺς καὶ οἰκονομικοὺς λόγους, ὑφίστανται σοβαρότερα ἔμποδια, ἄτινα παρακωλύουν τὴν Ἰδρυσιν ἀλιευτικοῦ λιμένος ἐν Πειραιᾷ, δὶ’ ὁ προτείνω δῆπας καταβληθῆ προσπάθεια πρὸς δημιουργίαν ἀλιευτικῶν λιμένων καὶ ἀλιευτικῶν βάσεων εἰς αὐτὰς τὰς πηγὰς τῆς ἀλιείας, δηλαδὴ εἰς τὰς ἀλιευτικὰς περιοχάς, εἰς τρόπον ὡστε δχι μόνον ν' ἀναπευχῆ ἀνάλογος παραγωγικὴ κίνησις εἰς αὐτὰς καὶ ν' ἀναζωογονηθοῦν αἱ ἀπονεκρωθεῖσαι ἐκ τῆς πενίας ναυτικαὶ ἐπαρχίαι μας, ἀλλὰ πρὸς τούτους ν' αὐξῆθη κατὰ πολὺ ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ μας, δεδομένου διτὶ ὁ καταμερισμὸς τῇ: ἐργασίας εἰς πολλὰ μέρη τῆς Ἑλλάδος θ' ἀποδώσῃ περισσότερα ἀπὸ τὴν συγχέντρωσιν δὲν τῶν βιομηχανιῶν τῆς ἀλιείας εἰς τὸν ἀσφυκτιῶντα —νός θὰ ἴδωμεν κατωτέρω— στενὸν κῶδρον τοῦ λιμένος Πειραιᾶς.

Είτε τὸ σχέδιον ὅπερ ἔχω καταρτίσει διὰ τὴν οἰξικὴν ἀναδιογ-
γάνωσιν τῆς ἐν Ἑλλάδι ἀλιείας, σπουδαῖον κεφάλαιον καταλαμβά-
νει ἡ Ἰδρυσις εἰς τὰς διαφόρους νήσους καὶ τὰς ναυτικὰς ἐν γέ-
νει περιοχάς ἀλιευτικῶν λιμένων καὶ βάσεων. Ἐνταῦθα πρέπει νὰ
διασφηνίσω ὅτι δὲν προτείνω τὴν ἀντιγραφὴν καὶ κατασκευὴν
παρ' ἡμῖν τῶν ἀλιευτικῶν λιμένων τῶν βορείων Ἐνδρωπαϊκῶν
χωρῶν, διότι φρονῶ ὅτι δὲν είνει δυνατόν νὰ ἐφαρμόσωμεν ἐν
Ἑλλάδι πάντα διάλογον. Αἱ συνθῆκαι καὶ ἡ
παραγωγικὴ δύναμις τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιείας είνει τελείως διάφο-
ροι ἀπὸ ἐκείνας τῶν λοιπῶν Κρατῶν. Ἐκεῖ τὰ ἀλιευτικὰ σκά-
φη είνει ἀτιμόπλοια ἡ μεγάλα μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ δὴ πολυά-
ριθμα, οἱ ἀλιευτικοὶ λιμένες ἔχουν σημαντικὸν πληθυσμόν, τὰ
ἀλιεύματα ἄτινα διέρχονται δι' αὐτῶν είνει πολλαπλασίως ἀνώ-
τερα τῶν ἴδικῶν μαζ. Συνεπῶς παρ' ἡμῖν ἡ προσπάθεια πρέπει
νὰ είνει ἀνάλογος πρὸς τὰς κρατούσας συνθῆκας καὶ ἵδια πρὸς
τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα. Διὰ τοῦτο ὑποστηρίζω ὅτι οἱ
ἀλιευτικοὶ λιμένες ἐν Ἑλλάδι δέον νὰ είνει ἀλιευτικαὶ μᾶλλον
βάσεις εἰς τὰς δοποίας νὰ ὑπάρχουν αἱ ἀνάλογοι πρὸς τὰς ἀνάγ-
καις τῶν πέροιξ περιοχῶν ἔγκαστασις ψυχέως καὶ συντηρήσεως
τῶν ἰχθύων, κατασκευῆς δικτύων, ἐπισκευῆς τῶν ἀλιευτικῶν, —
ὑλίγινων πάντοτε, — παραγωγῆς ἰχθυαλεύδων, κονσερβῶν καὶ ἀ-
πατάστων. Κυρίως δὲ εἰς τὰς ἀλιευτικὰς ταύτας βάσεις πρέπει
νὰ ὑπάρχῃ ἀρθρονον καὶ εὐθηνὸν τὸ ἐμψυχον ὑλικόν, αἱ ἐργατι-
και δηλαδὴ γείσες, ἀλλὰ πρωτίστως πεπειραμέναι εἰς τὴν ἀλιείαν.

‘Η παραγωγὴ κονσερβῶν ἀπαιτεῖ μεγάλα κεφάλαια καὶ εἰδί-
ην βιομηχανικὴν πεῖσαν. συνεπῶς πρέπει ν' ἀφριθῇ εἰς τὴν πρω-
οβούσιαν τοῦ μεγάλου κεφαλαίου, ἐν φῇ η παρασκευὴ ἀλιπά-
των, οὐσα εὐκολωτέρᾳ καὶ μὴ ἀπαιτοῦσα σοβαρὰς βιομηχανι-
κὰς ἔγκαταστάσεις καὶ μεγάλα κεφάλαια εἶνε προσιτὴ εἰς τὴν ἄ-

λιευτικήν τάξιν. Ἀλλὰ καὶ πάλιν οἱ ἀλιεῖς μας δὲν δύνανται μόνοι των, ἀνεν τῆς καταλλήλου ἐνισχύσεως ν' ἀναπτύξουν τὴν βιομηχανίαν τῶν ἀλιπάστων. Ἐχουν ἀνάγκην νὰ τύχουν ἐνισχύσεως διὰ ψυχικῶν μέσων πρὸς συντήρησην τῶν λγθών, ἐλλείψει τῶν δοπίων μέσων ἀναγκάζονται σήμερον νὰ περιορίζουν τὴν παραγωγικήν των δραστηριότητα εἰς τὰς ἔγγυς τῶν ἀκτῶν περιοχάς ή, διαν εὐτυχοῦν ν' ἀποκομίζουν πλούσια ἀλιεύματα, νὰ φίπτουν τὸ πλεόνασμα αὐτῶν εἰς τὴν θάλασσαν, ἐπειδὴ ἀδυνατοῦν νὰ συντηρήσουν αὐτὸν μέχρι τῆς μεταφορᾶς του εἰς τὰ σημεῖα τῆς καταναλώσεώς του η τῆς παρασκευῆς ἀλιπάστων.

‘Ο Πειραιεὺς ὡς διαμετακομιστικὸς σταθμὸς τῆς ἀλιείας.

Καὶ ἐὰν μὲν κρίνω τεχνικῶς ἀκατάληπτον τὴν Ἰδουσιν ἐν Πειραιεῖ ἀλιευτικοῦ λιμένος, ἀντιθέτως μοὶ ἐπιβάλλεται νὰ διακρηγῷ τὴν ἀνάγκην τῆς μεταβολῆς τοῦ σημερινοῦ οἰκτροῦ τρόπου ἐκφροτώσεως τῶν ἰχθύων εἰς τὸ κεντρικάτερον σημεῖον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἔναντι τοῦ Δημοτικοῦ Καταστήματος. Τὸ ἀποκρουστικὸν τοῦτο θέμα εἰς τὸ μᾶλλον πολυσύγχαστον τμῆμα τῆς παραλίας τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας μας πρέπει νὰ ἐκτείνῃ τὸ ταχύτερον. Τὴν ἀνάγκην τῆς μεταπολίσεως εἰς καταληλότερον σημεῖον ἀνεγγνώσιαν δὲ Πρόδεδρος τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καὶ ὁ Γεν. Διευθυντής αὐτοῦ. Εἰς τὴν λῆψιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης συντρέχει καὶ ἄλλος λόγος. Ὁ λιμὴν Πειραιῶς εἰνεὶ ἡ θύρα διὰ τῆς δύοις διέρχονται τὸ ἀλιευτικὰ προϊόντα, ἅτινα καταναλίσκονται ἐν Ἀθήναις καὶ Πειραιεῖ. Ἡ ποσότης τούτων σήμερον δύναται νὰ ὑπολογισθῇ περίπου εἰς 2—2 1/2 ἑκατομμύρια δικάδας ἑτησίως. Μετὰ δὲ τὴν αὔξησιν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, ἥτις ἀσφαλῶς θὰ ἐπέλθῃ ἐντὸς διλίγων ἡπον, θὰ διέρχονται ἐκ τῆς παρολίας τοῦ Πειραιῶς πλέον τῶν 5—6 ἑκατ. δικάδων ἑτησίως. Δὲν θὰ παρέλθουν δηλαδὴ πολλὰ ἔτη, διπότε ὁ λιμὴν οὗτος θὰ καταστῇ ἀξιόλογος διαιμετακομιστικὸς σταθμὸς τῆς ἀλιείας, δεδομένου δι τὸ σημαντικάτερον καταναλωτικὸν κέντρον ἰχθύων εἶδος τῆς Ἑλλάδος εἰνεὶ αἱ Ἀθῆναι. Κατὰ συνέπειαν τὸ ἀνωτέρῳ τμῆμα τοῦ λιμένος μετά τινα ψόφον, ἀσκέτως τῶν λοιπῶν λόγων, οὕτινες ἐπιβάλλουν τὴν ἐγκατάλειψιν του, θὰ ἀποβῇ ἔτι πειρισσότερον ἀνεπαρκές καὶ ἀκατάληπτον. Εἰς τοῦτο θὰ συμβάλῃ σπινδαίως καὶ ἡ μεταβολὴ τοῦ τρόπου τῆς συντηρούσεως καὶ μεταφορᾶς τῶν ἰχθύων διὰ τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς βιομηχανίας τοῦ ψύχους, ἥποτε θὺ ἐγκατέλειψιν ἢ ζητήσις τοῦ κοινοῦ πάγου. Πολὺ συντόμως τὰ ἀλιευτικὰ προϊόντα θὰ κομιζώνται εἰς τὸν Πειραιᾶ κατεψυγμένα καὶ πρέπει νὰ ἐναποτίθενται, εὐθὺς μόλις ξαχθοῦν τοῦ πλοίου — frigorifique, εἰς ψυκτικὴν ἀποθήκην. Συνεπῶς τὸ σημεῖον τῆς ἐκφροτώσεως τῶν ἰχθύων πρέπει νὰ οὐδίσκεται ἀπέναντι τῆς ψυκτικῆς ἀποθήκης.

Πολλάκις ὑπεστηρίχθη ἡ γνώμη ὅτι πρέπει νὰ κατασκειάσθῃ ἐν Πειραιῇ μεγάλη μόνιμος ἔγκαταστασίς εἰς τὴν δύοιαν ἀλλὰ ἐκφροτῶνωνται τὰ φάρια—«ψαφόσκαλα»—καθ' ὑπόδειγμα τῶν ἐν Εὐρώπῃ τοιούτων. Ποὶν ἀποφασισθῆ ἡ κατασκευὴ τῆς ἀποβίθαρας—«ψαφόσκαλας»—εἰς τὴν παροιλάν τοῦ Πειραιῶς καὶ δαπανήθοιν μεγάλα ποσὰ θεωρῶν καθῆκον μον τὸν ἐπισύνοιαν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων κύκλων, εἰς τὸ δι τὸ κρατοῦν σήμερον σύντημα τῆς ἐκφροτώσεως τῶν ἰχθύων καὶ τοῦ ἰχθυεμπορίου ἐν γένει ἐν Πειραιῇ δὲν θὰ μείνῃ ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἀμετάβλητον, συνεπὸς ἡ κατασκευὴ μεγάλης ἔγκαταστάσεως δὲ εἰνε μία ἀσκοπος δαπάνη. Δι' ὃ προτείνω ὅπως πρὸ τῆς ἡγεμονίας οίασδιποτε ἀποφάσεως ἔξετασθῇ μετὰ προσφῆς ποιὸν ὑστημα δ' ἀκολουθήσῃ ἐν τῷ μέλλοντι τὸ ἰχθυεμπόριοι, ποια ἀνέσια συντηρήσεως τῶν ἰχθύων εἰνε δυνατὸν νὰ εἰσαχθοῦν παρ' αὐτοῖς τῶν ἰχθύων ἐκ τῶν περιοχῶν ἀλιείας μέχρι τῆς λιανικῆς κατανάλωσεως, ἐπὶ τῇ βάσει δέ τῶν πορισμάτων τῆς ἡρεύνης αὐτῆς νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ ἀπαιτούμεναι μόνιμοι ἔγκαταστάσεις. Εν τῷ μεταξὺ διμος ἐπιβάλλεται ἐπιτακτικῶς ἡ ἀμεσος μεταφορὰ τοῦ σημείου ἐκφροτώσεως τῶν ἰχθύων εἰς ἄλλο μέρος ἣς παραλίας, εἰς μίαν περισσότερον εὐρύχωρον θέασιν, ὥστε ἡ ἐκλείψη τὸ σημειούνδον οἰκτρόν θέαμα ἔμπροσθεν τοῦ Δημοτικοῦ Καταστήματος καὶ ἡ ἐκφρότωσις καὶ ἡ κονδρικὴ πώλησις τῶν ἰχθύων νὰ γίνεται μᾶλλον ἀνέτως.

⁴ Η ἐκλογὴ τοῦ καταλλήλου σημείου ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς

πρὸς ἐκφόρτωσιν τῶν κατεψυγμένων λχθύων καὶ πρὸς ἀνέγερσιν εἰς αὐτὸς τῆς μεγάλης ἀποθήκης frigorifique ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον πιστὸν μακρᾶς ἔρευνης, καθ' δον διὰ τὴν ἐκλογὴν ταῦτην συμβάλλουν πόλλοι παράγοντες. Ἀφ' ἑνὸς μὲν ἡ διαμόρφωσις τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ δ' ἀπομένων σήμερον ἐλεύθερος χῶρος τῆς παραλίας αὐτοῦ, ἀφ' ἑτέρου δέ ἡ ιορφὴ ἦν ὃ διαφέρει τῷ μέλλοντι ἡ ἔργασία τῆς μεταφορᾶς καὶ ἐκφορτώσεως τῶν κατεψυγμένων ἀλιευτικῶν προϊόντων καὶ αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι τῆς ἔργασίας ταῦτης.

Ο Γεν. Διευθυντής τοῦ Ο.Δ.Π. μετ' ἔξαιρετικῆς προθυμίας μοι παρέσχε κάθε αἰτηθεῖσαν πληροφορίαν καὶ εἰχε τὴν καλωσούην νὰ μὲ σινοδεύῃ εἰς μίαν ἐπιτόπιον ἔξτασιν Δύο σημεῖα ἔτυχον τῆς σχετικῆς ἔρευνης. α) ἡ νηοδόχη φορτηγίδων ἐνρισκομένη εἰς τὸν προλιμένα, δεξιὰ τῷ εἰσπλέοντι καὶ β) τὸ τμῆμα τοῦ κορηπιδώματος ἀριστερὰ τῆς εἰσόδου τῶν μονίμων δεξαμενῶν Πειραιῶς.

Τὸ πρῶτον σημεῖον, ἡ νηοδόχη τῶν φορτηγίδων, ἔμφανίζει πολλὰ πλεονεκτήματα. Εἶνε ἀρκετὰ προφυλαγμένη ἀπὸ τὴν ἐκ νότου θαλασσοταραχὴν καὶ παρέχει ἴσανήν ἀσφάλειαν εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν. Ἡ πλευρὰ τοῦ κορηπιδώματος αὐτῆς ἔχει μῆκος 80—100 μέτρων, εἰς τὴν ὁποίαν ἀνέτως δύο μεταφορικὰ—ψυγεῖα πλοῖοι ἐκφορτώνονται. Καὶ τέλος τὸ γῆπεδον αὐτῆς (terre—pleine), κατὰ πρόσχειρον ἔκτιμησιν ἔχει ἔκτασιν ἄνω τῶν 4.000 τετραγ. μέτρων, ἀρκούσαν διὰ τὴν ἀνέγερσιν ἐπ' αὐτῆς τῆς καταλλήλου ἀποθήκης frigorifique. Ἀλλ' ἀτυχῶς παρουσιάζει τὰ ἔξης δύο μειονεκτήματα. Ὁ πρὸ τοῦ κορηπιδώματος βυθὸς τῆς θαλάσσης ἔχει βάθος μόλις περὶ τὸν 10—12 πόδας καὶ συνεπῶς δὲν ἐπιτρέπει τὴν πλεύσιον πλοίων βυθίσματος μεγαλυτέρουν τῶν 8 1/2—9 1/2 ποδῶν—δέον νὰ ὑπολογίζεται μικρὸν περιθώριον λόγῳ κυματισμοῦ τῆς θαλάσσης κλπ.—Ἐπὶ π' ἑτοῖ τὸ σημεῖον τοῦτο εἰς λιμένος εὑρίσκεται πολὺ μακρὸν τῆς δόδου ἀνθηνῶν—Πειραιῶς, τρόδος συνάντησιν τῆς δόποιας τὰ μεταφορικὰ μέσα δέον νὰ διασχίζουν δόδοις κληρον τὴν παραλιακὴν δόδον καὶ διὰ μέσου κεντροιῶν καὶ πολυσυγχάστων τμημάτων τῆς παραλίας, εἰς ἀποβιβάζονται οἱ ἔξ αλοδαπῆς ταξιδιῶται,—δὲν πρέπει ὥσαντος νὰ παρορῶνται ἡ καθαριότης καὶ ἡ ὑγιεινὴ τῆς πόλεως.—Ἡ διαδρομὴ οὕτη ἀφ' ἑνὸς ὃ διὰ τὸ κόστος τῶν λχθύων μὲ μικρὸν ἐπιπρόσθετον δαπάνην, ἥτις ἐπὶ μεγάλων ποσοτήτων (4—5 ἑκατομ. δικάδες ἑτησίων) εἴνε ὑπολογίσιμος εἰς μίαν ἐπιχείρησιν.

Τὸ δεύτερον σημεῖον τοῦ λιμένος, ἀριστερὰ τῆς εἰσόδου τῶν μονίμων δεξαμενῶν, παρέχει περισσότερα πλεονεκτήματα. διότι τὸ βάθος τῶν ὑδάτων εἶναι 8 περίποτον μέτρα, ἐπιτρέπον τὴν πλεύσιον οἰουδήποτε σκάφων καὶ διότι ἐνφίσκεται πλη-

σιέστεγον πρὸς τὴν μεγάλην συγκοινωνιακὴν ἀρτηρίαν μὴ διερχομένην διὰ πολυσυγχάστων τμημάτων τοῦ λιμένος, συνεπῶς δὲ ἡ μεταφορὰ τῶν λχθύων πρὸς τὰς Ἀθήνας θὰ γίνεται ταχύτερον καὶ σχετικῶς εὐθηνότερον.

Διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ σημείου τούτου ὁ Ὁργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς ἔχει σοβαρὰς ἀντιρρήσεις, διότι τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ κορηπιδώματος ἀπὸ τῆς δεξαμενῆς Βασιλειάδον ἔχει διατεθῆ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῆς ξυλείας. Ἰδοὺ μία σοβαρὰ δυσκολία, ἥτις ἐκπηγᾶσι ἐκ τῆς στενότητος τοῦ χώρου τοῦ ἀσφυκτιῶντος λιμένος Πειραιῶς. Ἀλλ' ἡ δυσχέρεια αὗτη θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ὑπερνικηθῇ ἐὰν ἡ ἀποθήκη frigorifique ἀνεγέρετο εἰς ἀρκετὸν βάθος ἀπὸ τοῦ κορηπιδώματος εἰς μέρος διπέρ δὲν χρησιμοποιεῖται σήμερον οὔτε πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν τῷ μέλλοντι, καὶ νὰ ἐπικοινωνῇ αὐτῇ διὰ μικροῦ διαδρόμου πλάτους 15 μέτρων, ἐφ' οὐ νὰ τοποθετηθῇ ἀτέρμων κλίμαξ (ἐν εἰδη τανίας), διὰ τῆς ὅποιας, ὡς συμβάνει εἰς πολλὰς ἐν ἀλλοδαπῇ ψυκτικάς ἀποθήκας, νὰ μεταφέρονται εἰς αὐτὴν τὰ κιβώτια μὲ τοὺς λχθύν. Οὕτω θὰ ἔμενεν ἐλεύθερος ὅλος ὁ ἀπαιτούμενος ἐπὶ τῆς παραλίας χῶρος διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ ἐναπόθεσιν τῆς ξυλείας. Κατὰ συνέπειαν θὰ ἀπησχολεῖτο ἐπὶ τοῦ κορηπιδώματος μόνον ἐν μικρὸν τμῆμα 40—50 μέτρων διὰ τὴν πλεύσιον ἑνὸς ἡ δύο μεταφορικῶν πλοίων—ψυγείων.

Πάντως δὲν πρόκειται σήμερον νὰ λυθῇ τὸ ζῆτημα τοῦτο οὔτε νὰ ληφθοῦν δριστικαὶ ἀποφάσεις. Διετύπωσα ἀπλῶς μίαν γνώμην, ἥτις θὰ ἔρευνηθῇ ἐξ ὅλων τῶν πλευρῶν ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων κύκλων, ὅταν τὸ ὅλον πρόβλημα τῆς ἀναδιοργανώσεως τῆς ἐκλαδίας ἀλείας τεθῇ ἐπὶ τάπητος.

Φίλοι ἀναγνῶσται τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ ἡρώησαν διατὶ δὲν ἐκθέτω λεπτομερῶς τὸ πρόγραμμα τῆς φιλικῆς ἀναδιοργανώσεως τῆς παραλίας, ἥτινην ἀλείας, ὅπερ κατόπιν μακρᾶς μελέτης καὶ ἔρευνης τῶν ἐν Ἑλλάδι συνθηκῶν καὶ δυνατοτήτων, ἔχω καταρτίσει. Εἰς τὴν ἐρώτησιν ταῦτην ὀφείλω μίαν διασάφησιν. Ἡ ἔργασία αὕτη, θύγουσα ἐν πρόβλημα σημαντικῆς ἐκτάσεως καὶ σημασίας διὰ τὴν χώραν μας, δὲν εἴνε δυνατὸν νὰ ἐκτεθῇ εἰς δίλγα ἀφοῦ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»—παρ' ὅλην τὴν φιλόξενον προθυμίαν των δι' ἣν ὀφείλω χάριτας—οὔτε ν' ἀπασχολήσῃ τοὺς ἀναγνώστας των μὲ λεπτομερείας καὶ θέματος, τὰ δυοῖς μόνον οἱ ἀρμόδιοι Κυβερνητικοὶ κύκλοι θὰ εἰχον ἐνδιαφέρονται μελετήσονται. Ἐλπίζω δημοσίᾳ τὸ πρόβλημα τοῦτο, παρ' ὅλας τὰς οἰκονομικὰς δυσχερείας, ἃς ἀντιμετωπίζει σήμερον τὸ Κράτος, θὰ εἰσέλθῃ ταχέως εἰς τὸ πεδίον τῆς ἀντιμετωπίσεως του.

Σ. ΤΣΑΚΑΚΗΣ

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING COMPOSITION FOR SHIPS' BOTTOMS REGULARLY SPECIFIED by LEADING GREEK SHIP OWNERS

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

ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΔΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε. Ν.

Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

(Συνέχεια ἐκ τοῦ προηγουμένου)

Κεφάλαιον Δ'—Διάφοροι Διατάξεις
Κεφάλαιον Αον.—Κοιναὶ Διατάξεις διὰ τὸ πλήρωμα
καὶ τοὺς ἔπιβάτας
“Ἄρθρον 55ον.—Υγιεινὴ

1.—Τὸ ἐν τῷ Πλοίῳ χορηγούμενον πόσιμον ὅδωρ δέον νὰ ελναι καθαρὸν καὶ νὰ προέρχηται ἐκ λήψεων τῆς ἔηρᾶς ἢ ὅδροφόρων ὄποιειμένων εἰς ὑγειονομικὸν ἔλεγχον.

Αἱ δεξιαιμεναι τὸν ποσίμου ὅδητος δέον νὰ ἀποστραγγίζωνται, καθαρίζωνται καὶ χρίζωνται καταλλήλως, ἀπαξ κατ' ἔτος τούλαχιστον. Μόνον τὸ ὅδωρ καθηρίστητος ἐπιτρέπεται νὰ προέρχεται ἐκ ποταμῶν ἢ τῆς θαλάσσης ἢ νὰ παράγεται διά βρατήρων.

2.—Τὰ μηγειρεῖα, ζυχαροπλαστεῖα, ἀρτοποιεῖα, σφαγεῖα, κυλικεῖα καὶ ἀρτοφυποθήκαι δέον νὰ σκρώνωνται ἀμέσως μεθ' ἑκάστην διανομήν, τὸ ἐν αὐτοῖς χρησιμοποιούμενα σκεύη καὶ ὅργανα νὰ καθαρίζωνται καταλλήλως καθ' ἑκάστην ἡμέραν χρήσεως τῶν, τὰ δὲ ψυγεῖα καὶ οἱ ψυγοθάλασσαι δέον νὰ καθαρίζωνται καὶ πλύνωνται διά φθιόγου ὅδητος ἀμέσως μεθ' ἑκάστην ἑκκένωσιν τῶν.

Αἱ αἰθουσαι, τράπεζαι καὶ διαμερίσματα συσσιτιῶν ἐν γένει δέον νὰ σκρώνωνται ἀμέσως μεθ' ἑκάστην συσσιτίαν, νὰ πλύνωνται δὲ ἀπαξ τούλαχιστον καθ' ἑδδομάδα καὶ νὰ χρωματίζωνται ἢ στιλδώνωνται, ἀναλόγως τοῦ ὄλικου αὐτῶν, ἀπαξ κατ' ἔτος τούλαχιστον.

Τὰ λοιπὰ δικμερίσματα ἐνδικιτήσεως τοῦ Πληρώματος δέον νὰ καθαρίζωνται καθ' ἑκάστην ἡμέραν, τῶν ἀξιωματικῶν μὲν μεταξὺ τῆς 8ῆς π.μ. καὶ τῆς 9ῆς μ.μ., τοῦ κατωτέρου Πληρώματος δὲ πρὸ τῆς 8ῆς π.μ., πρὸς δὲ νὰ πλύνωνται ἀπαξ τουλάχιστον καθ' ἑδδομάδα καὶ νὰ χρωματίζωνται ἀπαξ κατ' ἔτος τούλαχιστον.

Τὰ λοιπὰ διαμερίσματα ἐνδικιτήσεως τῶν Ἐπιβατῶν δέον νὰ καθαρίζωνται καθ' ἑκάστην ἡμέραν, νὰ πλύνωνται δὲ ἀπαξ κατὰ μῆνα τουλάχιστον καὶ νὰ χρωματίζωνται ἢ στιλδώνωνται, ἀναλόγως τοῦ ὄλικου τῶν, διάκις ἀρμοδίως κρίνεται τοῦτο ἀναγκαῖον.

Οἱ λουτήρες καὶ τὰ ἀρδευτήρια δέον νὰ καθαρίζωνται καὶ πλύνωνται διά φθιόγου ὅδητος καθ' ἑκάστην ἡμέραν, πρὸ τῆς 8ῆς π.μ. καὶ μετά τὴν δῆνη μ.μ., νὰ χρωματίζωνται δὲ διάκις ἀρμοδίως κρίνεται τοῦτο ἀναγκαῖον.

3.—Ἡ ἀτομικὴ καθαριότης καὶ ἡ πλυσίς ἵματίων τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος δέον νὰ ἐκτελοῦνται ἐντὸς τῶν ἰδίων λουτήρων ἢ πλυντηρίων ἀποκλειστικῶς, ἢ δὲ ἀπλωσίς ἵματίων, κλινοσκεπασμάτων, κλινοστρωμάτων καὶ λοιπῶν εἰδῶν δέον νὰ γίνεται εἰς μέρη καὶ χρόνον ἀρμοδίως δριζόμενη.

Τὸ κολύμβημα δύναται νὰ ἐπιτρέπεται εἰς μέρη καὶ εἰς χρόνον καὶ κατὰ τρόπου ἀρμοδίως δριζόμενον ἑκάστοτε.

“Ἡ ἀτομικὴ καθαριότης τῶν Ἐπιβατῶν δέον νὰ ἐκτεληται ἐντὸς τῶν ἰδίων λουτήρων ἢ γιπτήρων ἀποκλειστικῶς.

4.—Τὰ ἐπιτραπέζια σκεύη δέον νὰ καθαρίζωνται ἀμέσως μεθ' ἑκάστην χρῆσιν.

Τὰ χάλκινα ἢ δρειχάλκινα μηγειρικά, ζυχαροπλαστικά καὶ ἀρτοποιίκις σκεύη δέον νὰ διατηρῶνται διλοσχερῶς κασσιτερωμένα ἐσωτερικῶς, τὰ δὲ ἐκ φυσικρύρου τοιαῦτα ἢ ἐπιτραπέζια σκεύη δέον νὲ ἀντικαθίστανται εἰδύνται ἐπὶ τῇ ἐλαχίστῃ φθορᾷ ἢ διειδώσεις τῶν.

Τὰ ὑπολείμματα τροφίμων ἐν γένει δέον νὲ ἀπορρίπτωνται ἢ ἀποτίθενται δύπον καὶ δύπως ἀρμοδίως δριζέται.

5.—“Οστις ἐκ τοῦ Πληρώματος ἢ τῶν Ἐπιβατῶν ἀναφέρεται ὃς ἀσθενής δέον νὰ διοπθίλλεται ἀμέσως εἰς ἐξέτασιν ὅπο τοῦ ιατροῦ ἀξιωματικοῦ ἢ ἐλλείψει τοιούτου, ἐν πλῷ μὲν ὅπο τοῦ ἐκτελοῦντος καθηρίκοντα τοιούτου, ἐν ὅρμῃ δὲ ὅπο τοῦ ἀρμοδίως δριζόμενου ιατροῦ καὶ, προκειμένου μὲν περὶ προσώπου τοῦ Πληρώματος, νὰ ἐφρημόζωνται αἱ οἰκεῖαι διεκάξεις τοῦ ἀρθρου 46, προκειμένου δὲ περὶ Ἐπιβάτου, νὰ τυγχάνῃ οὗτος τῆς οἰκείας ἀντιλήψεως καὶ περιθάλψεως, διαπάντας τοῦ Πλοίου καὶ ἀρμοδίως παραγγελλομένης μέχρι τῆς ἀποδιάσεως τοῦ ἢ τοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ αὐτοῦ κατάπλου τοῦ Πλοίου.

Πλέον ἀσθενής ἐκ τοῦ κατωτέρου Πληρώματος ἢ Ἐπιβάτης, μὴ κοιτωνίζονται εἰς ἴδιον ἀποκλειστικῶς θαλαμίσκον καὶ πᾶς ἐν γένεις ἀσθενής ἢ ὅποιος μεταδοτικῆς ἢ ἐπιδημικῆς νόσου, δέον νὰ μεταφέρεται ὃς τάχιστα εἰς τὸ νοσοκομεῖον ἢ ἀλλο ἀρμοδίως δριζόμενον διαμερίσμα τοῦ Πλοίου καὶ νὲ ἀπαγορεύεται ἢ μετὰ τούτου ἐπικοινωνίας οἰουδήποτε ἀλλο προσώπου πλὴν τοῦ ιατροῦ ἀξιωματικοῦ ἢ τοῦ καθηρίκοντα τοιούτου τοιούτου ἀκτελοῦντος καὶ τοῦ τυχόντος ἀρμοδίως δριζόμενου ὡς θεράποντος αὐτοῦ.

“Ο ἀσθενής ὁφείλει γάρ συμμορφοῦνται ἐπακριβῶς πρὸς τὴν ἀρμοδίως παραγγελλομένην αὐτῷ θεραπείαν καὶ δίαιταν.

6.—Πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν διατάξεων τῶν προγραμμάτων ἐδαφίων, τὸ Πλοίον ὑποχρεοῦται νὰ δικινθῇ τὸ κατὰ τὴν συνήθη πειραν ἀναγκαῖον πόσιμον καὶ καθαρίστητος ὅδωρ, τὰ ἀναγκαῖα σκεύη παρακευῆς τῶν διαφόρων ἑδδομάτων καὶ ἀρτου, τὰ στοιχειώδη φάρμακα, χειρουργικά καὶ δρθοπεδικά μέσα καὶ τὰ ἀπαραίτητα ὄλικα καθηρίστητος ἐξαιρέσεις τῶν τῆς ἀτεμικῆς τοιούτης τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος καὶ τῶν Ἐπιβατῶν.

“Ἄρθρον 56ον.—Ἀλλότρια Πράγματα

1.—“Εκκατον πρόσωπον τοῦ Πληρώματος καὶ ἔκαστος Ἐπιβάτης ὁφείλει νὰ προφυλάττῃ πᾶν περάγμα ἀνήκον εἰς τὸ Πλοίον, εἰς τοὺς Ἐπιβαίνοντας ἢ εἰς τὸ φυρτίον, σύτινος, ὡς ἐκ τῆς ἰδίοτητος ἢ τῶν καθηγόντων ἢ ὡς ἐκ τῆς ἐνδικιτήσεως ἢ παρουσίας τοῦ ἔχει τὴν διαχειρίσιμην φύλαξιν, σύτινην, ἢ ἀντίτινος, ὡς κίνδυνος τῆς φθορᾶς ἢ ἀπωλείας ὑποπίπτει εἰς τὰς αἰσθήσεις του, εὐθύνεται δὲ ἀστικῶς εἰς τὸ ἀκέραιον διὰ πάσαν, καθ' οἰονδήποτε τρόπον, ἀπώλειαν ἢ φθορὰν καὶ ἀσχέτως τῆς κατὰ τὰς κειμένικς διατάξεις ποινικῆς διώξεως.

2.—“Οστις εὑρίσκει ἐν τῷ Πλοίῳ πράγμα ἀπολωλός, ὁφείλει νὲ ἀναφέρει τοῦτο ἀμέσως πρὸς τὸν ἀρμόδιον Προστάτευον, εἴτε πρὸς τὸν ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἢ ἐπιφυλακῆς ἀξιωματικὸν καὶ νὲ παραχώδης τοῦτο εὐθύνεις ὡς ἥθελε παραγγελθῆ ἀρμοδίως.

“Ἄρθρον 57ον.—Ἄτομικαι ἀποσκευαι

“Οσάκις παραγγέλλεται ἀρμοδίως ἀπογραφή, παρακατάθεσις ἢ παράδοσις ἀτομικῶν εἰδῶν ἢ ἀλλων πραγμάτων, φερομένων ἢ κατεχομένων ἐν τῷ Πλοίῳ καὶ ὑποκειμένων εἰς γόμιμον δῆλωσιν, ἀπογραφή, περιορισμόν, δασμόν, ἀπαγόρευσιν ἢ κατάσχεσιν, ἔκαστον πρόσωπον τοῦ Πληρώματος καὶ ἔκαστος Ἐπιβάτης ὁφείλει νὲ δηλώσῃ, παρακατάθησην, ἢ παραδώση, τὰ ἀρμοδίως δριζόμενα εἰδη ἢ πράγματα, εὐθύνομένους ἀστικῶς εἰς τὸ ἀκέραιον διὰ πάσαν ὡς ἐκ τῆς μὴ συμμορφώσεως του ἐπελθούσαν εἰς τὸ Πλοίον ζημίαν, καὶ ἀσχέτως τῆς κατὰ τὰς κειμένικς διατάξεις ποινικῆς διώξεως.

“Ἄρθρον 58ον.—Ἀπαγορευτικαὶ διατάξεις

1.—“Ἀπαγορεύεται νὲ ἐπὶ τοῦ Πλοίου ἀνοδος ἢ διευκόλυνσις, ἀνοχὴ ἢ ἀπόκρυψις τῆς ἀνόδου, οἰουδήποτε προσώπου μὴ ἔξουσιος διοδού ἀρμοδίως, ἢ μὴ ἐφωδιασμένου διὰ τακτικοῦ εἰσιτηρίου καὶ διαβατηρίου πρὸς ἐπιβάσιν ἢ μεταφοράν, ἢ ἐναγκτίον ἀπαγορευτικῆς ἐντολῆς ἀναγεγραμμένης ἐπὶ πινακίδος ἢ ἀλλού μέρους πρὸς τὴν κλίμακα τοῦ Πλοίου.

2.—Εἰς τὰ πρόσωπα τοῦ Πληρώματος καὶ εἰς τοὺς Ἐπιβάτους ἀπαγορεύεται:

α) “Ἡ ἀνοδος ἐπὶ τῷ γερυόδῳ, ἵστων, στηλῶν φορτώσεως, φορτωτήρων, γερκανῶν, βαρούλκων, καπνοδέχων, ἀγεμοδέχων, ἐπιστεγασμάτων, κιγκλιδωμάτων, κυτοστομίων, καθεκτῶν, ἢ τῶν ἐξαρτημάτων τούτων, ἢ κάθισμας εἰς μηχανοσιάσαι, λεβητοσιάσαι, ἀποθήκας καυσίμων ὄλων, κύτη, διπύθμενα, δεξαμενάς διατάσσεις τῆς φρεάτιας, ἢ εἰσόδος εἰς ἀλλότρια διαμερίσματα ἢ εἰς γραφεῖα χαρτῶν, οἰκικιστήρια, σταθμούς ἀσυρμάτου, συνεργεία, ἀποθήκας ὄλικος ἢ τροφίμων, ψυγεῖα ἢ ψυγοθάλαμους, γεσοκομεῖα, μαγειρεῖα ἢ ἀλλα τοιαῦτα διαμερίσματα, ἢ ἐντὸς λέμβων τοῦ Πλοίου ἐπιβίσασις ἢ ἐπὶ τῷ ἐπωτίδων αὐτῶν ἀναρρήγησις, ἢ ἐπὶ τῷ προστέογεν, τῷ ἐπιστέγου ἢ τῷ καταστρώματος τῶν λέμβων παρουσία κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν τοῦ Πλοίου, πλὴν πρὸς ἐκτέλεσιν ἀρμοδίως

παραγγελλομένης διπηρεσίας.

6) Η ἐπιδίβασις ζώων οἰωνδήποτε ἡ οἰγοπνευματωδῶν ποτῶν, ἡ χρῆσις μουσικῶν δργάνων, ἡ ἐπιχείρησις δημοσίες διασκεδάσεως ἡ θεοτρικής ἡ ἀλληλης παρατάσεως, ἡ χρῆσις ἀλλοτρίας ἡ μὴ ἀρμοδίως ἐπιτετραμμένης περιβολῆς, κακούμπιτος κεφαλῆς ἡ προσωπεῖου, ἡ διενέργεια δημοσίου ἑράνου, ἡ διατάρκησις τῆς η-συχίας καθ' οἰωνδήποτε τρόπου, ἡ πρόσκλησις συρροῦς ἀνθρώπων, ἡ φευδήρη ἐπικλήσις δούλειας, ἡ ἀνεύ ἀρμοδίας ἔξουσιος διοδήσεως χρῆσις φωτὸς, κώδωνος, συρίκτρας, λήχηρος ἡ ἐκταρκτικοῦ ὀργάνου, ἡ ἀφῆ φωτὸς, πυρὸς, πυρείου ἡ τὸ κάπνισμα εἰς μέρος τοῦ Πλοίου ἀρμοδίως ἀπηγγορευμένον.

7) Η πρὸς οἰωνδήποτε ἔτερον πρόσωπον ἐκχώρησις τοῦ πρὸς ἰδίαν χρῆσιν διατεθειμένου θαλαμίσκου, θαλάμου, κλίνης ἡ διαμερίσματος ἐν γένει, ἡ ἀπὸ οἰουδήποτε μέρους τοῦ Πλοίου ἐξαγωγὴ ἡ ἀλλοχοῦ ἀπόθεσις οἰουδήποτε πράγματος τοῦ μέρους τούτου, ἡ μαχαιρικῶν ἡ ἐπιτραπεζίων σκευῶν, ποτῶν ἡ τροφίμων, πλὴν πρὸς ἑκτέλεσιν ἀρμοδίως παραγγελλομένης ἐργασίας.

8) πᾶσαν ρῆσις λύσις ἡ βλάβη σφραγίδος διὰ τῆς ὄποιας φυλάσσουται ἔγγραφα ἡ πράγματα, ἡ ἀφικέσις, βλάβη, ρύπανσις ἡ παραμόρφωσις ἔγγράφου ἡ ἐντόπου, ἡ πινακίδος, ὑπογεγραμμένης παρὰ τοῦ Πλοίαρχου ἡ κατ' ἐντολὴν τούτου τοιχοκολλουμένης ἡ ἀναρτωμένης πρὸς γνωστοποίησιν, ἡ κρίσις ἡ σχόλιον ἐπὶ νομίμου ἐντολῆς, παραγγελίας ἡ ἀνακοινώσεως τοῦ Πλοίαρχου ἡ τιγος Προστακμένου, δηπόληγον ἡ ἀλλου προσώπου τοῦ Πληρώματος ἀρμοδίως ἔξουσιος διοδήσεως διπως ἀπευθύνη τοιαύτηγον.

"Αρθρον 59ον.—"Εγκαταλείψις τοῦ Πλοίου

1.—"Η διαιρέσις τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος καὶ τῶν Ἐπιβατῶν εἰς πληρώματα σωστ.διῶν λέμβων διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ Πλοίου δρίζεται ἀρμοδίως διὰ τῆς ἀναλόγου κατανομῆς, τῶν μὲν προσώπων τοῦ Πληρώματος δημοκρατιῶν, τῶν δὲ Ἐπιβατῶν κατ' ἀριθμὸν κλίνης ἑκάστου, εἰς τὰς ἐνεργείας σωσισθεῖσις λέμβους.

Ο ἀριθμὸς τῶν εἰς ἕκάστην λέμβον ὁριζομένων προσώπων δέον νὰ μὴ ὑπερβούῃ τὸ ἀνώτατον δριον ἐπανδρώσεως, οὐδὲ γὰ εἰνε ἀλλάσσων τῶν δύο τρίτων τούτου.

Ἐγ περιπτώσεις ἀριθμητικῆς ἀνεπαρκείας τῶν προσώπων τοῦ Πληρώματος καὶ τῶν Ἐπιβατῶν δέον νὰ παρηγγέλλεται ἀρμοδίως σύμπτυξις πληρωμάτων πλειόνων λέμβων πρὸς ἐπαρκῆ ἐπάνδρωσιν μιᾶς.

2.—Λέμβαρχος εἶναι οἱ γνωτίλοις ἀξιωματικοὶ, κατὰ κατιόντα διαθέμονται.

Ἐάν ὁ ἀριθμὸς τῶν σωστ.διῶν λέμβων εἶναι μείζων ἑκατίου τῶν γνωτίλων ἀξιωματικῶν, δέον νὰ ὁρίζωνται ἀρμοδίως ὡς λέμβαρχος πρόσωπα ἐκ τοῦ κατωτέρου πληρωμάτος σκάφους, κατὰ κατιόντα δεκτόν, ἑξακιρέσεις δοκίμων, οἰκονομικῶν ἡ τηλεγραφητῶν καὶ τῶν προσώπων διοχετεύοντος διπηρεσίδην.

Ἐπὶ σύμπτυξισμένων πληρωμάτων λέμβων, λέμβαρχος εἶναι ὁ κατὰ διαθέμον προηγούμενος.

3.—Τὸ πρόσταγμα τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ Πλοίου διδετκινόν διπά τοῦ Πλοίαρχου.

Ἐπὶ τῷ πρόσταγματι τούτῳ, Ἑκαστον πρόσωπον τοῦ Πληρώματος μὲν ἔχει καθήκον νὰ ταχθῇ πρὸ τῆς οἰκείας λέμβου, Ἑκαστος Ἐπιβάτης δὲ ὁφείλεις νὰ λάβῃ θέσιν ἐπὶ τοῦ πρὸς τοῦτο προσδιωρισμένου αὐτῷ μέρους ἐπὶ τοῦ κατωτάτου ἀνοικτοῦ καταστρώματος ἡ ἐπιστεγάσματος.

Ἐκκαστος λέμβαρχος ἔχει τότε καθήκον νὰ παραγγείλῃ τὴν ἀρσιν καὶ ἔξαγωγὴν τῆς οἰκείας λέμβου, τὴν μετ' αὐτοῦ ἐπιδίβασιν τῶν ἀπαραιτήτων μόνον ἐκ τῶν προσώπων τοῦ Πληρωμάτος, τὴν δύδην ἔχαστιν τῆς λέμβου μέχρι τοῦ κατωτάτου ἀνοικτοῦ καταστρώματος ἡ ἐπιστεγάσματος καὶ τὴν ἐντεῦθεν ἐπιβίβασιν ἀναπήρων, γυναικῶν καὶ παιδίων μόνον, ἢς ἀμφὶ συντελεσθεῖσης, τὴν καθαίρεσιν τῆς λέμβου εἰς τὴν ὅλασσαν, τὴν Ἐπιδίβασιν τῶν λοιπῶν Ἐπιβατῶν καὶ προσώπων τοῦ Πληρωμάτος, τὴν ἀποκρίωσιν τῶν συσπάστων καὶ τὴν ἐκ τοῦ Πλοίου ἀπομάκρυνσιν ἐν τάχει.

4.—Ἐν πάσῃ περιπτώσει, Ἑκαστον πρόσωπον τοῦ Πληρωμάτος ἔχει καθήκον νὰ προκινδυνεύσῃ πρὸς σωτηρίαν τοῦ Πλοίου ἡ τῶν λειψάνων τούτου, τῶν Ἐπιβάτων καὶ τοῦ φορτίου.

Ἐκκαστος Ἐπιδίβατης μέχρι τῆς διασώσεως αὐτοῦ, Ἑκαστον πρόσωπον τοῦ Πληρωμάτος δὲ μέχρι τῆς ἐκ τοῦ Ναυτολογίου τοῦ Πλοίου ἀπολύσεως του, ἔχει καθήκον νὰ συμμορφωθεῖται ἐ-

πακριβῶς πρὸς τὰς ἐντολὰς τοῦ Πλοιάρχου καὶ πρὸς τὰ παραγέλματα τοῦ οἰκείου λεμβάρχου.

Κεφαλαιον Βον.—Ποινικαὶ Διατάξεις

"Αρθρον 60ον

1.—"Η ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου παράδοσις οἰουδήποτε τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ καθοριζομένων καθηκόντων αὐτοῦ, ἀποτελεῖ γνωτικὸν ἀδίκημα τιμωρούμενον δι' ἀμφοτέρων τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 27 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ προβλεπομένων ποινῶν.

2.—"Η ὑπὸ προσώπου τοῦ Πληρώματος παράδοσις οἰουδήποτε τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ καθοριζομένων καθηκόντων αὐτοῦ, ἀποτελεῖ γνωτικὸν ἀδίκημα τιμωρούμενον δι' ἀμφοτέρων τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 33, ἐδάφιον 1—6' καὶ 2, ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 33 ἡ 36, τοῦ αὐτοῦ κώδικος καὶ ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, προβλεπομένων ποινῶν.

3.—"Η ὑπὸ οἰουδήποτε προσώπου, ἐπιβικίνοντος ἡ μὴ τοῦ Πλοίου, ἀντιποίησις τιγδές τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ καὶ τῶν λοιπῶν κατιμένων διατάξεων εἰς τὸν Πλοιάρχον ἀναγομένων καθηκόντων ἡ, καθ' οἰουδήποτε τρόπου, ἐπέμβασις εἰς τὴν κατὰ τὰς διατάξεις ταῦτας ἐν γένει ἀρμοδιότητα τοῦ Πλοιάρχου, ἀποτελεῖ γνωτικὸν ἀδίκημα τιμωρούμενον δι' ἀμφοτέρων τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 47—β' τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ προβλεπομένων ποινῶν, ἐπιβαλλομένων προσέτι, ἀναλόγως τῆς συντρεχούσης περιπτώσεως, καὶ εἰς τὸν πρὸς τέλεσιν τοῦ ἀδικήματος τυχὸν συγκινέσκυτο Πλοιάρχον, ὃς καὶ πρὸς τὸν τυχὸν συνεργήσκυτο Πλοιοκτήτη.

Πᾶσαν ἀλληληπαράδοσις, διατάξεών τινος τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ ὑπὸ προσώπου τοῦ Πληρώματος, ἀποτελεῖ γνωτικὸν παράτιμα τιμωρούμενον διὰ προστίμου μέχρι τοῦ πέμπτου τοῦ Ναυτολογίου τοῦ Πλοίου ἐγγεγραμμένου μηγιαίου μισθοῦ του, ἀφιέρεσις πάντοτε τῶν ὑπὲρ τοῦ Δημιουροῦ, τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καὶ τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ἐ. Ναυτικοῦ ἡ τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτάτων Πληρωμάτων Ἐ. Ναυτικοῦ, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, διεπιλογμένων εἰσφορῶν.

3.—"Ο Πλοιάρχος λαμβάνων ὄπισθηποτε γνῶσιν παραπτώματος περὶ οὐ ἡ τελευταία παραγραφής τοῦ προηγουμένου ἐδικφίου, προσκαλεῖ τὸν πταίστην, ἐντὸς εἰκοσιτεσσάρων ὥρων καὶ κατ' ὅδιαν, εἰς ἀπολογίαν, ἑξεπάτων προφορικῶς καὶ τοὺς τυχὸν ὑπάρχοντας μάρτυρες, μετὸ δύο κατασταταῖ τὴν δριζομένην ποινήν, πρὸς ἐπιμέτρησιν τῆς ὄποιας κρίνει τὸ εἰδος καὶ τὴν ἐκτασιν τοῦ παραπτώματος, τὰς εἰδικωτέρας συνθήκας ὅφ' ἀδιεπάρχητο τοῦτο, τὰ συμπαρομοκρτοῦντα ἐκάστοτε περιστατικά, ὃς καὶ τὸν βιχιδόν τῆς γονημοσύνης, τὸν χρήστην καὶ τὴν ἐν γένει διαγωγὴν τοῦ πταίστου ἐν τῷ Πλοίῳ.

Τὸ διαπραχθὲν παράτιμα παράδοσις διατάξεις ποινὴ καταχωροῦνται εἰς τὸ Ποινολόγιον τοῦ Πλοίου.

4.—"Η ὑπὸ Ἐπιδίβατου παράδοσις διατάξεως τινος τῶν ἄρθρων 59 τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ, δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Πλοιάρχου νὰ ἐπισύρῃ κατ' αὐτοῦ τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἄρθρων 78 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ε. Ναυτικοῦ διεπιλογμένων μέτρων.

5.—"Οι μισθοὶ τοῦ Προσώπου τοῦ Πληρωμάτος καὶ τὰ ἐν τῷ Πλοίῳ πρόσταγματα τοῦ Ἐπιδίβατου εἶναι προγομιακῶς ὑπέγγυα εἰς τὴν πληρωμήν πάσης πρὸς τὸ Πλοίον ἀποζημιώσεως, κατ' ἀφορμὴν τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 56, ἐδάφιον 1, καὶ 57, τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ.

6.—"Ο Πλοιοκτήτης ἐφ' ἐκάστη παραδόσει, ἐλλείψει, ἡ ἀμελεία ἐκπληρώσεως τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 49, 50, 51, ἐδάφιον 3, καὶ 55, ἐδάφιον 6, τοῦ παρόντος Ὀργανισμοῦ ἐπιβαλλομένων εἰς τὸ Πλοίον ὑποχρεώσεων, τιμωρεῖται διὰ προστίμου χιλιῶν μέχρι δεκάκις χιλιῶν δραχμῶν, ἐπιβαλλομένου ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς ἡ Προξενικῆς ἀρχῆς, δι' ἡγιεινηγράμμης καὶ ἀνεκκλήσιος ἀποφάσεως, ἐκδιδομένης, ἐντὸς εἰκοσιτεσσάρων ὥρων ἀπὸ τῆς βεβιώσεως τῆς πράξεως, ἑκτελουμένης δὲ πρὸ τοῦ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς δέρας αὐτῆς ἀπόπλου τοῦ Πλοίου καὶ διὰ προσωπικῆς κρατήσεως ἐν ἀνάγκῃ, κατὰ τὴν κρίσιν τῆς.

7.—Αἱ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν προηγουμένων ἐδαφίων ἐπιβαλλόμεναι: χρηματικοὶ ποιναὶ καὶ τὰ πρόστιμα λογίζονται ἔσσοδος τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

8.—Τὸ ἄρθρον 3 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν ἐφαρμόζεται ἐν προκειμένῳ.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ
ΟΔΟΣ ΤΟΡΚΑΖΟ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

**ΑΝΘΡΑΚΕΥ-
ΣΕΙΣ ΑΤΜΟ-
ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ
ΓΑΙΑΝΘΡΑ-
ΚΑΣ ΤΟΥ
ΔΟΝΕΤΣ**

ΕΝ Ε.Σ.Σ.Δ.	Είς Μαύρην και 'Αζοφικήν Θάλασσαν:
	'Οδησσός—Νικολάϊεφ—Χερσών—Θεοδοσία—Νοβορωσσί- σκη—Πόρι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT
	Είς Λένινγκραδ :
	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD 'Εν Κων(πόλει ('Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCO-L=ISTANBUL
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS » » » SEMBIRICOS » » » AMICHALINOS
	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγ. Δ)νοις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης) : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	'Εν 'Αλεξανδρεία και Πόρτ—Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIDHS—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ	

**Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' άνθρακευσιν: Μάρκα "Φ,,,-
Τιμαι έκτος συναγωνισμού- Εκτακτοι έκπτωσεις άναλογως
τής προμηθευθησομένης ποσότητος.**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ: ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ & ΑΘΗΝΑΣ: ΕΜΠΟΡ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ Σ.Σ.Δ.
ΔΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ : » » » » »

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ: ΤΣΙΦ Λιμένα Έλλάδος—ΦΟΜΠ Λιμένας Ε.Σ.Σ.Δ.

ΜΑΡΚΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΩΝ: "Φ,, Γαιάνθραξ πρὸς ἀνθράκευσιν ἀτμοπλοίων
«Π.С.» » διὰ Σιδηροδρόμους
«ΤΣΟΥΜΑΚΟΒΣΚΗ ΚΡΙΜΠΛΕ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ»
«ΓΚΑΖΟΒΗ С» (εἰδικὸς διὰ τσιμέντα)

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : τῶν καλυτέρων ἀνθρακωρυχείων—γνωστῶν διὰ τὴν σκληρότητά των—μικρὰ ποσότης ψιλοῦ.

ΜΕΓΕΘΗ : M)μ. 6]13, 13]25, 15]30, 25]50, 20]40, 22]37, 50]87, 62]87, 87]125.

LARGE — RUBBLY GULM. — BILLY BREAKER — BILLY DUFF

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΓΡΑΦΑΙ—ΑΓΟΡΑΤΩΛΗΣΙΑΙ—ΚΙΝΗΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ

Αύστηρα Βελγικά μέτρα διὰ τοὺς ναυτικούς

'Ο ἐν 'Αμερίσῃ ναυτικός Οἰκος τῶν κ. κ. Νικολαΐδη καὶ Σια μᾶς πληροφορεῖ δὲ' ἔγκυκλίου του περὶ τῶν ταθέντων ἐν ισχύι αὐτηρῶν Βελγικῶν μέτρων διὰ τὴν ηὐήγειαν τῶν ἔνοντων ναυτεργατῶν εἰς τοὺς οὓς εἶσαι λιμένας. Οὕτω πᾶν πλοῖον καταπλέονταν ἐν 'Αμερίσῃ δρεῖται εἰς τὸν πληρωμήν μὲν οὐχὶ ἐλάσσονα ἀπομένων πληρωμάτως ἑκατόντων, δὲν ἔφερε κατὰ τὸν κατάπλουν του, τοῦ πλοιάρχου ὑπορρεουμένου νὰ καταβάτῃ εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν ἀπορῆθεν κατάλογον καὶ νὰ δηλώῃ ἔγκυρως ταῖς τοιχόν μεταβολάς.

'Ο πλοιάρχος δρεῖται, δύσσεις ἐν τῷ πληρωμάτως του ἀπολύσης ἐν 'Αμερίσῃ, νὰ ἀντικαταστήσῃ ἀντούς ἐν τῶν ἐν 'Αμερίσῃ διαθεσιμῶν ἀνέργων ναυτικῶν καὶ μόνον ἀλλιέψεις τοισύτων, δύναται νὰ φέρῃ ἐξ ἄλλης χώρας μετὰ προηγουμένην ἐπὶ τούτῳ συνεννόησιν μετά τῆς Βελγικῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς.

'Ἐν περιπόσαι, καθ' ἥν τὸ πλοῖον ἔχει ὑπεραρθρίμους τῆς συνθέσεως του, δὲ πλοιάρχος, ἐνὸς θελήσης νὰ τοὺς κπολύσῃ, δρεῖται νὰ ἀντικαταστήσῃ ἀντούς ἐν τῶν ἐν 'Αμερίσῃ διαθεσιμῶν, ἀπό τὸν τοισύτων ἀπολυτικῶν διατάξεων τοῦ πλοίου. 'Ἐν τοιαύτῃ περιπόσαι: δὲ πλοιάρχος δρεῖται νὰ καταβάτῃ εἰς τὴν Βελγικήν Λιμενικήν 'Αρχὴν τὸν ναῦλον καὶ τὰ σχετικὰ ἔξιδα παλιννοστήσεως ἑκάστου ἀπολυσμένου. Λόγῳ δὲ τῷ, σχετικῶν ἀπαγορευτικῶν μέτρων καὶ τῶν ἄλλων Κρατῶν, σὲν δύναται δὲ πλοιάρχος νὰ ἀποστέληται τούς ἀνώτερής ἀπολυσμένους εἰς ἄλλην χώραν, πλὴν τῆς πατρίδος των, ἔπειτα δὲν εἰς ἀπολυτέους εἶχουσιν ἔγκυρον τῆς Προξενικῆς 'Αρχῆς τῆς χώρας εἰς ἥν ὅλουστος νὰ μεταβοῦσι.

Πλέον ναυτεργάτης, οἰασθήσεις ἔνηντος ἁντίκατης, ἀπολυθεῖσις καὶ ναυτολογηθεῖσις ἔσται καὶ ἀμέσως ἐπὶ ἄλλου πλοίου εἰς Βελγικόν λιμένα (transferred). διὸ θεωρεῖται παρὰ τῶν Βελγικῶν 'Αρχῶν ὡς παλιννοστήσεις παρὰ τοῦ ἀπολύσαντος αὐτὸν πλοιάρχου, ἀλλ' ὡς ναυτολογηθεῖσις εἰς τὸ ἄλλο πλοῖον ἐκ τῶν ἐν 'Αμερίσῃ διαθεσιμῶν ἀνέργων. Συνεπός, δὲ ἀπολύσας τὸν ὡς ἄνω ναυτεργάτην πλοιάρχος, δρεῖται νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ διὰ ἀλλού ἔνα τῶν ἄνταλλα διαθεσιμῶν.

Οἱ πλοιάρχοι εἰσὶ πάντοτε ὑπεύθυνοι καὶ ὑποχρεοῦνται: εἰς τὴν παλιννοστήσειν—ἢ κράτεσιν ἐν τῷ πλοίῳ τῶν—τῶν ἀπολυσμένων ναυτικῶν, σίτινες θέλουσι θεωρηθῆναι ὡς ἀνεπιθύμητοι παρὰ τῶν Βελγικῶν 'Αρχῶν.

Πωλήσεις φορτηγῶν πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγόν «Άγιος Γεράσιμος» τ. γκρός 3224 καὶ ναυπηγήσεως 1893, ἀνήκειν εἰς τὴν ναυτικὴν ἑταῖρον «Ιονία» καὶ καταπλέσαντον εἰς τὴν Νεάπολον πρὸς ἐκφρότων γιατινθροφετίου, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 2750 λιρῶν, ἦτοι πρὸς σ.ελ. 171 τὸν τὸν γκρός.

— Τὸ φορτηγόν «Άγιος Ιωάννης» τ. γκρός 5699 καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἀργοῦν ἀπὸ τοῦ εἰς Bruges, δημητρίην ἀπὸ πλωλήθη παρὰ τοῦ κ. Κοσμάτου τὸν παρελθόντα Νοέμβρου ἀντὶ 4300 λιρῶν εἰς τὸν κ. A.H. Smith, ἐπανεπωλήθη ἡδη παρὰ τὸν τελευταῖον εἰς Ιταλούς διειλυτὰς ἀντὶ 5.000 λιρῶν καὶ μὲν παράσσον, ὡς ἔσται καὶ εὐρέσταιται εἰς Bruges. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχεν ἀγορασθῆναι τὸν Οκτώβριον τοῦ 1922 ἀντὶ 25.000 λιρῶν, εἰχε τὸ διάλογον οερδέος Νο 3 τὸ 1931.

— Επίσης τὸ φορτηγόν «Δημ. Χανδρῆς» τ. γκρός 3316 καὶ ναυπηγήσεως 1898, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διειλυτὰς ἀντὶ 25.500 λιρῶν.

— Επωλήθη ἀκόμη εἰς Ιταλικὸν ἐργοστάσιον πρὸς διάλυσιν καὶ τὸ φορτηγόν «Πέτρος Νομίκος» τῆς Θηραϊκῆς Αττικοπλοτίχης, τ. γκρός 2522 καὶ ναυπηγήσεως 1890, ἀντὶ τιμῆς 1950 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὸν δρόν τῆς παραδοσεως εἰς Βενετίαν.

Τὸ ἀπὸ «Kostis» ὕψωσε 'Ελληνικὴν σημαίαν

Τὸ ὑπὸ Κουπριακήν σημαίαν φορτηγόν «Kostis» τοῦ κ. Κωστῆ Σωδία καὶ σιδών, τῆς 'Αλεξανδρείας, τ. γκρός 3876 καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς τὸν κ. Ίων. Πίσσην καὶ παραληφθεῖσν ἐν Λονδίνῳ ὕψωσε τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν περαμεινάν όπο τὸ αὐτὸν δημόα «Κωστῆς».

Μετονομασίαι ἀτμοπλοίων

Τὸ φορτηγόν «Γέροντας» τ. γκρός 4355 τῶν κ. κ. Καρρᾶ καὶ Α. Λεοπόδη, ἀγορασθὲν ἐξ διλοκλήρου παρὰ τοῦ πρώτου μετωνομάσθη «Αλεξανδρῖδα».

— Επίσης τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιο: «Αμφιάλη» τ. γκρός 381, μετωνομάσθη «Κωνσταντίνος».

Διαγραφαὶ καὶ νηολογήσεις

Μεταγράφησαν ἐκ Λονδίνου τὰ φορτηγά: «Τάσις» τ. γκρός 4706, τοῦ κ. Σ. Γ. Ραζή, εἰς 'Αργοστόλι. «Ιλισσός» τ. 4724, τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Αττικοῦ, εἰς Χίον. «Εβῆ» τ. 4520 τῶν κ. κ. Ν. Γ. Λιθανοῦ, εἰς Πειραιά. «Ακρόπολις» (ἐπιβατικόν) τ. 1393, τοῦ κ. Ν. Κατραμάδου καὶ Σια, εἰς Πειραιά.

— Μεταγράφη ἐπίσης ἐξ Ανδροῦ εἰς Πειραιὰ τὸ φορτηγόν «Μύκονος» (εἰς «Γαλούνης») τ. 2154, τῶν κ. κ. Χ. Θεοδόρου καὶ Φ. Σιγάλα.

— Ενημοργήθησαν εἰς Πειραιὰ τὰ φορτηγά: «Πάνης» τ. 1781, τοῦ κ. Αρ. 'Αναστασάου καὶ Σια: «Τζέννη» τ. 1858 τῶν κ. κ. Μ. ζ., Γεωργ. καὶ Αρ. Λιθανοῦ. «Καίτη Χανδρῆ» τ. 3061, τοῦ κ. κ. Ίων. Χανδρῆ. Καὶ «Μαργιόδ Μάτσα» (ναυπηγεστικόν) τ. 304, τῆς ἔταρίταις «Λευκῆς Μάτσας καὶ Γιοΐ».

'Ανακαταμετοήσεις

Κατόπιν ριζικῶν διασκευῶν ἀνακαταμετρήθησαν εὑρέθησαν τὰ φορτηγά: «Αιτήρ» τ. γκρός 4261 ἀπὸ 5663 καὶ «Ορος Ορθούς» (Παναμαϊκόν) τ. γκρός 4817 ἀπὸ 6509.

'Αγοραπλησίαι ἀτμοπλοίων

Τὸ μικρὸν φορτηγόν «Μαία» τ. γκρός 706, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Ποθ. Μπάκην καὶ Σια εἰς τὴν «Ανόν. Γενικὴν ἀταρίταιν Ταμέντων» ἀντὶ 781. 300 δρ.

— Τὰ 70 σ.ο τοῦ ταῦνερ «Πετρολίνα» τ. γκρός 657, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Ίων. Α. Γαλάνην εἰς τὸν κ. Πειρ. Γρηγοριάδην ἀντὶ 500.000 δρ.

— «Αικατερίνη» τ. γκρός 462, ἀνήκουσα εἰς τὴν «Θηραϊκὴν ἀτμοπλοίουν» τοῦ κ. Πάτρου Μ. Νομικοῦ, ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Στυλ. Γ. Κορτζήν ἀντὶ 320.000 δρ.

— «Εὐαγγελία Τόγια» τ. γκρός 3022, ἐπωλήθησαν τὰ 75 σ.ο ἀπὸ τὸν κ. Κιάδη. Κ. Τόγιαν εἰς τὸν κ. Βαρ. Α. Καραδίαν ἀντὶ 1.125. 000 δρ.

Σερβεῦ φορτηγῶν

Εἰς τὸ ὅριο 23 τεῦχος τοῦ Λ.Ι.Σ.Ρ. Ρέτζιοντερ (5—18 Μαΐου) ἀνὰ φύραται, διὰ ἔξτελεσχν οερδέος τὸ φορτηγά «Γεωργίας Γ.» εἰς Ρόττερνταρ, «Γεωργ. Μ. Εμπιρικός» εἰς Τάιν, «Ελλήνη» εἰς Μπλάζι, «Μάκης» εἰς Ρόττερνταρ, «Ναύαρχος Σχητούρης» καὶ «Νερία» εἰς Πειραιὰ καὶ τὰ Παναμαϊκά «Ορος Πέρχα» εἰς τὸ Φάλμουρ καὶ «Ορος Ταύρος» εἰς τὸ Μπιρκενχιντ.

— Κατὰ τὸ αὐτὸν δραστηριόν διάστημα ἔξτελεσχν ἐπισκευάς ἡ μερικὸν οερδέος τὸ φορτηγά «Βασ. Α. Πολέμης», «Πρ. Θεονέων», «Τό Κύμα» καὶ τὰ Παναμαϊκά «Ορος Πάρνητας».

'Υψωσε 'Ιταλικὴν σημαίαν

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Ν. Σταύρωτον καὶ Σια φορτηγόν «Τεχεράν» τ. γκρός 677 καὶ ναυπηγήσεως 1879, ὕψωσεν εἰς τὸν Πειραικόν λιμένα, δημονευτεῖσαν ἐκδιδεσκανήσισιν πρὸς ἐπισκευὴν καὶ καθαρισμόν, τὴν 'Ιταλικὴν σημαίνη, μετονομασθὲν «Σάν Νικόλα».

Παραλαβὴ νεοαγορασθεῖστος

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Βασ. καὶ Ίων. Κουτσούκους 'Αγγλικον φορτηγόν «Hartfield» τ. γκρός 4661, παραλαμβάνεται, κατόπιν ἐκτελέσθεις γενικοῦ οερδοῦ, εἰς Τάιν, θερμή τὴν 'Ελληνικὴν σημαίνη καὶ μετονομαζόμενον «Πανάχρωτος» θερμή οερδέος εἰς τὴν "Ανδρον".

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν**παρ' "Ελληνων ἐφοπλιστῶν**

«Cambia River» 'Αγγλικὸν φορτηγόν, ἀγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνην καὶ Κουλουκούνη (διὰ πελάτας των) ἀντὶ τιμῆς 6000 λιρῶν. Τὸ σημάφος τοῦτο ἔχει κλάσιν «British Corporation», εἰνε τ. γκρός 4729, νέτ 2988, φορτίου 8020 τόννων καὶ διαθέτει χῶρον διὰ φορτία εἰς χῆμα 440.000 κνβ. ποδῶν, διὰ δέματα 406.000 κ.π. καὶ διὰ μπόνες 10.080 κ.π., κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1915 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Irvine Shipbuilding Co», τοῦ Χάρτλεπού.

Φέρεται ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 385.1 ποδῶν πλάτους 52 καὶ διαγώνιον βάθους κυρίων 27, με πρόστεγον 38 ποδῶν, μεσόστεγον 126 καὶ ἐπίστεγον 36 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τουν, κατασκευῆς «Richasdson, Westgarth Co», τοῦ Χάρτλεπού καὶ δυνάμεως 320 ωνομ. ἵππων, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων, 25'', 40'' καὶ 68'' καὶ διαδρομὴ ἑμβόλου 48'' ἴντσων. Θά παραληφθῇ εἰς Μίλφορτ Χάβεν, δημονευτεῖσα παρωπλισμένον.

«Hartfield» 'Αγγλ., ἀγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Βασ. καὶ Ίων. Κουτσούκον ἀντὶ τιμῆς 7.350 λιρῶν μὲ πλήρες τὸ σερβεῦ του. Τὸ σκάφος τοῦτο εἰνε τόννων γκρός 4661, νέτ 2832 τ., φορτίου 8010 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1915 ('Απρίλιον). Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Bartram & Sons» του Σούντερλαντ, διαθέτει χῶρον διὰ φορτία

εις χώμα 487.000 κ. π., διὰ δέματα 440.000 κ. π. καὶ διὰ μπάνκερς 10.160 κ. ποδῶν, ἔχει δὲ ἐμφορτὸν βύθισμα 24.2' π.

Φέρει ἔνταστρωμα, καὶ «λόγκ - μπρίτζ» ἔχει διαστάσεις μήκους 400 π., πλάτους 52 καὶ διαγωνίου βάθους κυνῶν 25.7 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 37 ποδῶν, μεσόστεγον 244 π. καὶ ἐπίστεγον 29 ποδῶν καὶ χρησιμοποιεῖ ἔχμα ὕδατος 1376 τόννους. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «G. Dickinson & Sons» καὶ δυνάμεως 461 ὄνομ. ἐπιπλων, εἰναι τρικύλινδροι μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 27 1/2'', 45'' καὶ 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'', φέρει δὲ 3 λέβητας πιέσεως 180 λιβρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 120 λιβρῶν κατὰ τετ. ἵνταν.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Μετ' ἐνδιαφέροντος ἀναμένεται ἡ ἐπικειμένη ἔκδοσις τοῦ νέου τόμου τοῦ «Λόδυδ Ρέτζιστερ» διὰ τὸ ἔτος 1933-34, προκειμένου νὰ διαπιστωθῇ ἀπὸ τὰς ἐν αὐτῷ περιεχομένας στατιστικάς ποια περίπου εἰναι ἡ θέσις τῆς ὑπαρχούσης σύμερον Παγκοσμίου ναυτιλίας, μετὰ τὸν σημειωθέντα κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο περιορισμὸν τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὸ ἐλάχιστον ὅριον καὶ μετὰ τὴν προσλαβούσαν μίσαν ἔκτακτον ζωηρότητα κίνησιν τῶν διαλύσεων παλαιῶν πλοίων. Κατὰ τὴν παροδούσαν στιγμὴν ἡ ἀγορά τοῦ παλαιοσιδήρου εὐρίσκεται εἰς τὸ ύψος τῆς ἐνεργητικότητός της.

Ἄπο τοῦ παρελθόντος Φθινοπώρου μέχρι σύμερον ἡ Παγκόσμιος βιομηχανία τῶν διαλύσεων ἐπέδειξεν ἀξιοσημειώτον δραστηριότητα ἀπορροφήσασα μέγαν δύκον παλαιῶν σκαφῶν καὶ μὲ τιμᾶς, οἱ ὄποιαι ἀπὸ σελ. 5) ἔφθασαν εἰς τὰ σελ. 17) (πῶλησις «Ἐλληνικοῦ «Ἀγιος Γεράσιμος»). Περαιτέρω δ' ἀκόμη ἐπετεύχθη καὶ μίσα ἀλλὴ πῶλησις παλαιοῦ πλοίου εἰς τὰ σελ. 17)6. Τὸ «Λόδυδ Λιοτ» τονίζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ὅτι ἡ ἀγορά τῶν παλαιῶν πλοίων δείκνυται λίγην σταθερά, μολονότι δὲν ἔφθασεν ἀκόμη εἰς τὸ ζενιθ τῆς σταθερότητός της, συνιστᾷ δὲ εἰς τοὺς ἔχοντας ὅχρηστα σκάφη πλοιοκτήτας γάλαποις διηγήθησαν τῆς παρουσιαζούμενης εὐκαιρίας, διότι κάθε πρόδοσις τῶν διαλύσεων μᾶς φέρει καὶ ἔγγυτερον πρὸς τὴν ἡμέραν τῶν ἀφθονωτέρων φορτίων καὶ ἐπικερδεστέρων ναύλων.

Μέχρι τινός—προσθέτει τὸ «Λόδυδ Λιοτ»—τὰ θαλάσσαια ἀτυχήματα διεδραμάτιζαν τὸν σπουδαιότερον ρόλον εἰς τὴν μείωσιν τοῦ τοννά, ἀφ' ὃτου δύμως διησφαλίσθη διὰ παντοίων ἐφευρέσεων ἡ ναυσιπλοΐσσα, περιωρίσθησαν εἰς ἀσήμαντον βαθμὸν καὶ σύμερον μόνον ὁ παράγων τῶν διαλύσεων καλεῖται νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν μείωσιν τοῦ τοννά, δύμον μὲ τὴν περιστολὴν τῶν νέων ναυπηγήσεων.

Καὶ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 157ήμερον αἱ πρὸς διάλυσιν πωλήσεις παλαιῶν πλοίων ἔξηκολούθησαν μὲ 1κανονοποιητικὴν ζωηρότητα. Κυριωτέρα ἡτοὶ ἔξι Ιταλίας ζήτησις, ἀπόρροια δὲν ἀντῆς ὑπῆρξεν ἡ ψώσις τῶν τιμῶν εἰς τὰ σελ. 16)7 καὶ ἀκολούθως εἰς τὰ 17), τιμὴν εἰς ἥν ἐπωλήθη τὸ «Ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Ἀγιος Γεράσιμος» καὶ ἡτὶς ἀποτελεῖται ἀνωτάτην πληρωθεῖσαν κατὰ τοὺς τελευτα-

ους μῆνας. Ἡ σπουδαιοτέρα πωλησὶς πρὸς διάλυσιν ἦτο ἡ τοῦ Ἀγγλικοῦ λαϊνερ «Orcoma» ἀγορασθέντος ἀντὶ 14.500 λιρῶν ἀπὸ ἔνα ἐργοστάσιον τοῦ Μπλάϋθ.

Ἀναφέρεται ὁ κόμη, ὅτι ἐπικρατεῖ ἡ γενικὴ γνῶμη ὅχι μόνον διὰ τὴν παράτασιν τῆς ζωηρότητος τῶν διαλύσεων, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἔτεν πλέον βελτίωσιν τῶν τιμῶν; εἰναι δὲ χαρακτηριστικὴ ἡ ἀπόφασις τῶν μεγάλων ναυτικῶν μεοιτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, ὡς λ.χ. τῶν Kellock's, προτιθέμένων νὰ ἀγοράσουν, διὰ πελάτες των, πρὸς διάλυσιν, οἰσανδρήποτε προσφερούμενην χωρητικότητα.

Ἄπο τῆς Ἐλληνικῆς πλευρᾶς, τὸ 157ήμερον ἔκλεισε μὲ τέσσαρας πωλήσεις φορτηγῶν μας εἰς Ἰταλικά ἐργοστάσια διαλύσεως, τῶν ἀτο «Πέτρος Νομικός» ἀντὶ 1950 λιρῶν, «Ἀγιος Γεράσιμος» ἀντὶ 2750 λιρῶν, «Δημη. Χανδρῆς» ἀντὶ 2550 λιρῶν καὶ «Ἐλευθέριος Κ. Βενιζέλος» ἀντὶ 3980 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ν. Λιβανοῦ ἀντὶ 2650 λιρῶν, κατὰ τὴν δι' ἐνσφραγίστων προσφορῶν ἔκποιησίν του ἀπὸ τοὺς σύνδικον τῆς πτωχεύσεως τῆς «Χιακῆς» καὶ εἴτα ἐπανεπωλήθη εἰς Ἰταλίας πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τῆς ἄνω τιμῆς καὶ μὲ παράδοσιν εἰς Ἰταλίαν τὸν Αὐγούστον.

Ἐπωλήθησαν ἀφ' ἔτέρου πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ διακρεεύσκυ 157ήμερον καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀτμόπλοια:

Όνομα πλοίου	T. γκρός	Ναυπ.	Τιμὴ £	Διαλυταὶ
Cabo S. Pola, Ισπαν.	1626	97	—	Ισπανοί
«Αγ. Γεράσιμος», Ελλην.	3224	98	2.750	Ιταλοί
Arkansas, Δανικ.	3651	97	—	Δανοί
«Αγ. Ιωάννης», Αγγλ.	5699	06	5.000	Ιταλοί
1) Notos, Ιταλ.	3270	05	2.300	»
2) Tangonero, Ισπαν.	798	17	—	Ισπανοί
3) Gotaland, Σουηδ.	3698	99	2.450	Ιταλοί
Texas, Δανικόν	4465	99	—	Δανοί
Bazalgette, Αγγλ.	998	87	650	Αγγλοί
4) Padua, Αγγλ.	5999	12	10.500	Ιάπονες
Pallas, Σουηδ.	2927	91	—	Σουηδοί
Δημ. Χανδρῆς, Ελλην.	3346	98	2.550	Ιταλοί
Greenwich, Αγγλ.	3554	04	2.500	Αγγλοί
Medmenham, Αγγλ.	3474	04	2.500	»
Grijpskerk, Ολλ.	6591	14	4.750	Ολλανδοί
Orcoma, Αγγλ.	11580	08	14.500	Αγγλοί
5) Rosario, Ισπαν.	612	69	—	Ισπανοί
Pétrος Νομικός	2522	93	1.950	Ιταλοί

1). Τὸ σκάφος τοῦτο ἦτο ἀλλοτε «Ἐλληνικὸν ὑπὸ τὸ σημα τοῦ πιστοῦ» εἰς «Εδευχ/τ». 2). Ἀντὶ τιμῆς 30.000 πεστῶν. 3). Συμπεριλαμβάνεται εἰς τὴν τιμὴν τῆς πωλήσεως καὶ ἡ ἀξία 100 τ. γκανθράκων εἰρισκομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐπωλήθη τὸν παρελθόνταν «Ἀπρίλιον εἰς Αγγλούς ἀντὶ 2350 λιρῶν, εἰτα τὸν Μάιον ἐπανεπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντὶ 2400 λιρῶν καὶ ἡδη ἐπωλήθη ὑπὸ τῶν τελευταῖον πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 2450 λιρῶν. 4). Παραδοτέον εἰς τὴν Ισπωνίαν. 5). Ἀντὶ τιμῆς 17.750 πεστῶν.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE C^o LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1 ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

'Ατυχήματα εἰς Έλληνικά πλοῖα

«Θεμώνη». 'Αποπλεύσαν ἐκ Ρεζόριο μὲ πλήρες φορτίον γαννημάτων διὰ Λάς Πάλμας προσήραξεν εἰς τὸ 93ον χλιόμετρον τοῦ Πλέττη, ἀνειλαύοθη δὲ μετά δύο ὥμερων ἀνευ βοηθείας καὶ ἔξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν του.

«Ιω. Ε. Γιανναγάς» — «Παντελής». Εἰς τὸ πρεγούμενον τιμές μαζ ἀναγράφειν τὴν σύγκρουσιν τῶν δύο τούτων φορτηγών μαζ., ἐκ τηλεγραφικῶν πληροφοριῶν. Συμπληρωματικαὶ τοιαῦται ἀναφέρουν, διτὶ ἀπό φάρεα τὰ σκάρη ἦσαν ἑμφορτα, ηδὲ σύγκρουσις τῶν ἐπῆλθεν εἰς τὸ 47ον χλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ Πλέττη. Τὸ ἄπο τοῦ «Παντελῆς», ἀφοῦ προσέδεσε τὸ βιλαδέν σοβαράτερον ἀπὸ «Ιω. Ε. Γιανναγάς» καὶ τὸ πρεσβάτερον εἰς μαλακὸν βυθὸν πληγόν τοῦ Μοντεβίδεο, κατέπιεν εἰςέπλευσε καὶ ἡγυρούσθησεν εἰς τὸν προλιμένα τοῦ λιμένος τούτου. Οὐ ἐπιθεωρήθη τοῦ «Δέσποιντος» τοῦ προσωριναὶ ἀποκευαὶ ἀνετάλεσθησαν καὶ τὸ σκάρη, ἀφοῦ ἔλασε πιστοποιητικὸν ναυτικόταξις ἀνεγέρθησε τὴν 15ην Ιουνίου συνεχίζον τὸ ταξίδιόν του.

Τὸ ἄπο «Ιω. Ε. Γιανναγάς» ὑπέστη σοβαροτέρας ζημιάς. Εἰς τὸ πρωταρίον τημάχης τῆς δεξιᾶς πλαυρᾶς του καὶ παρὰ τὴν ίσαλον γραμμήν ἐβλάδησαν πάντες ἔλασματά του, ἀρκεταὶ καρφωτάς ἔχαλαρωθήσαν καὶ διαρροὴ ἐσημειώθη ἐντός τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου. Αἱ ἀντίλιται τοῦ σκάφους τοῦ πληρώμαντον νὰ προλομένουν τὰ διάταξεις, τὸ δέ φορτηγόν ἀνελκυσθέν τὴν ἐπομένην τῆς συγκρουσεώς καὶ πρεσβάτερος του, εἰσῆλθε ρυμυλούσκωμενον εἰς Μοντεβίδεο. Οὐ ἐπιθεωρήσας τὰ διάταξα τοῦ πλοίου δύτης, διεπίστωσεν, διτὶ αἱ εἰς αὐτὰ ζημιαὶ του δένειεν αἱρεσταὶ, οἱ δέ προσωριναὶ ἀποκευαὶ του εἶναι δυναταὶ, ἀφοῦ ἐκφρωθεύν ἀπὸ τὰ κάτη Νο 4 καὶ 5 χιλία τόνον γαννημάτων. Τημῆται τοῦ φορτίου τῶν κυτῶν αὐτὸν ἐβλάδην ἀπὸ τὰ διάταξα.

«Καλούδω». 'Απολέσαν, ὡς γιατούν, τὴν ἔλικα του ἐφθασεν εἰς τὸ Ρόττερνταμ ρυμυλούσκωμενον ἀπὸ τὸ Όλλανδικόν ναυαγοσωτικόν «Roode Zee».

«Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος». Κατὰ πληγεραρίας ἐκ Μπουένος «Αὔρες, καθ' ἓν χρέοντα τὸ Αργεντινὸν διτρέποιον «Εστι» προσγέγγιζεν εἰς τὴν θάσον τῆς φορτώσεως του ἀπέτοξε τοῦ λιμένος τῆς Μπάχιας Μπλάχιας, προσκρουσεν ἐπὶ τοῦ τοῦ τελούντος ὑπὸ φέρτων ἄπο. «Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος». Τὸ Αργεντινὸν ὑπέστη ζημιάς τινάς, διὰ τὴν ἀποκευήν τῶν ἐποιων θεάπαιηθή σπανάν 6.000 πέσος. Τὸ «Ελληνικόν» δὲ ἐβλάδην.

«Νέλλια» (ονομαὶ Πανοράμη). Κατεύθυνέτον ἐκ Ρεζόριο μὲ φορτίον γαννημάτων καὶ βάριδας δὲ Ηπειρ. Εἴρητην, ἐφθασεν εἰς τὴν «Αμέρισαν. Ο πλοιαρχός του ἀνέφερεν, διτὶ κατὰ τὸν πλεύν πορειηρήθη διαρρεῇ εἰς τὸ φέρτων, συνεπείᾳ βλάδης ἀνέσ ἐλάσματος, τὸ δέ σκάρης προσγέγγισεν εἰς Σαλὶν Βίνσεντ, δημον καὶ ὑπέστη προσωρινάς ἀποκευάς διὰ τοιμάντου.

(Ιουν. 22)

«Ποσειδών». Μετά τὸ πέρας τῆς ἐκφρωτώσεως του ἐφθασεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νεαπόλεως πρός ἀντίλεσιν ἀποκευών τῶν ἐκ πυρκαϊδῶν ζημιῶν του.

(Ιουν. 22)

«Τηλέμαχος». Εξ Ιταλίας διὰ Δρύναδιν προσήγγισεν εἰς Πειραιά μὲ

ἀνωμαλίαν τινὰ εἰς τὰς μηχανάς του. Εγένετο ἐπιθεώρησις καὶ ἀποκευή. (Ιουν. 22)

«Ακρόπολις» (ἐπιβατικόν). Αποπλεύσαν ἐκ Σαουθάμπτον διὰ Πειραιῶν σημειώθη, διτὶ ἡτούσιον προσηγολούθησε τὸν πλοῦν του ἀνευ βοηθείας, προσήγγισεν εἰς Tor bay, τὴν δὲ Σκοτίου λιμνού παταπλέσει εἰς Πειραιά.

(Ιουν. 22)

«Παυλίνα» (σημ. Παναμᾶ). Ενῷ τὸ Αγγλικὸν γαιανθρακοφόρον «Trouwpool» εἰσέπλεσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Αλγερίου, ἐπέπεσε λόγῳ τοῦ αφθοροῦ ἀνέμου, ἀλληλοδιαδόχως ἐπὶ τῆς προκυμαίας καὶ ἐπὶ τοῦ ἀγκυροβολίου ἀπὸ «Παυλίνα», εἰς δὲ καὶ προσήγησε ζημιάς.

(Ιουν. 23)

«Π. Μαργαρώνης». Εκ Μπουένος «Αὔρες ἀγγέλεσται, διτὶ τὸ ἄπο τοῦ Μαργαρώνης ὑπέστη ἐις συγκρούσιον ἐκτατομένας ζημιάς εἰς τὴν ἀριστερὰν πλαυρᾶν, ἀρχομένας ἀπὸ τὴν βάσιν τοῦ πεδεστομού τῆς πρώτης καὶ προχωρώσας μέχρι τοῦ καταστρώματος του. Τὸ πρωραῖον διαχώριστα ἐβλαδή, τὸ δέ κατάστρωμα φέρει ζημιάς καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος. Οὐ ἐπιθεωρήτης αὐτέστησε νὰ ἐκταλευθεύῃ τὸν πρωραῖον, χωρὶς νὰ παρατηθῇ ἀνάγκη ἐκφρωτώσεως τοῦ φορτίου, διὰ τὸ ὅποιον ἐνδιαφέρεται δὲ Οίκος Dreyfus.

(Ιουν. 21-24)

«Δέσποινα». Αγγέλεσται ἐκ Φούντσχ, διτὶ τὸ ἄπο τοῦ «Δέσποινα» ἀπώλεσε κατὰ τὸν εἰσπλεύσον του εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα μίαν τῶν ἀγκυρῶν του μὲ 135 ὀργυίες ἀλύσσεσεν.

(Ιουν. 25)

‘Η ἀποτέφρωσις εἰς Αλεξανδρέτταν τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ “Κεραμεικός”

Τὸ μικρόν φορτηγόν «Κεραμεικός» τ. γκρές 570 καὶ ναυπηγήσεως 1890, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Εδάγγ. Η. Νομικού, ἀπετιφρόθη τὴν αὐγὴν τῆς 26ης Ιουνίου εἰς τὸν δρόμον τῆς Αλεξανδρέττας. Τὸ σκάφες τοῦτο μὲ πλήρωμα 15 ἀνδρῶν, πλοιαρχούμενον ἀπὸ τὸν κ. Πλέτρον Σερβίτον, μὲ ὑποπλειαρχοὺν τὸν κ. Σ. Σαρρήν, α' μηχανικὸν τὸν κ. Ιων. Μεσοτάκαν καὶ β' μηχανικὸν τὸν κ. Νικ. Δρίσον, φορτώσαν εἰς Κινοτατάνιζαν 447 τόνους κιριεζίνες καὶ βενζίνες εἰς δοχεῖα, ἀπέπλευσεν ἀπειλεῖση τὴν 17ην Ιουνίου, προσήγγισε τὴν 20ην εἰς Λήγρη πρὸς ἀνθράκευσον καὶ τὴν πρώτην τῆς Ηπαρακευῆς 23ης Ιουνίου κατεύθυνεν εἰς τὴν Αλεξανδρέτταν.

“Αρκα τῷ κατάπληκτῷ διπλαρχῷ ἐτηλεγράψησε εἰς τὸν ἐν Πειραιεῖς ἰδοκτήτην τοῦ πλοίου, διτὶ ἡ ἐκφρετωτικὸς ἀρχομένη τὴν πρωταν τοῦ Σαββάτου 24ης Ιουνίου θα ἀπερατώθη τὸν Τετάρτη 27ην ἰδίου μηνός. Πράγματος τὸ Σάββατον καὶ τὴν Κυριακὴν ἐξεφορτώθη κανονικῶς τὸ ζῆμιον περίπου φορτίον τοῦ «Κεραμεικοῦ», ἣ δὲ ἐκρηγίσει εἰς τὸ πρωραῖον κύτος του ἐσημειώθη τὴν 4ην περινήν δρατ τῆς Δευτέρας : Βγάι Ιουνίου. Εύθους μετά τὴν ἐκρηγίν, ἐκ τῆς δροσίας ἀνατινάχθησεν εἰς τὸν ἀέρα τὰ σιδηρὰ καλλύματα τῶν κυτῶν, ἐγηγόλωθη ταχέως τὸ πλέον εἰς διλακήρον τὸ πλοίον, ἐγκαταλιπέθην ἐν σπουδῇ ἀπὸ τὸ έντροπον τὸ πλήρωμα του.

Δυστυχοῦ διπὸ τὴν ἐκρηγίν προεκλύθησαν καὶ τέσσερα ἀνθρώπινα θύματα, φονεύθενταν τῶν Αναργ. Νομικοῦ ἀρχιθερμοκτοῦ, Νικ. Γαβρίλη νυκτιλήρου, Χαρ. Συρίγου νεαρού καὶ Μαρίνου Κερμαθεκλα θεορακοῦ. Γέποτησαν ἀπίσης ἐλαφρὰ ἐγκαύματα δὲ θεραπεύτης Κωνστ. Παπαδίκης καὶ νυπτίς Αντ. Σιγαλίας. Τὸ πλοῖον κατεστράφη ἐντελῶς ἐν τοῦ πυρέ καὶ θεωρεῖται πλέον ως «δλικὴ ἀπώλεια».

“Ο «Κεραμεικός» ἡγεμονίηθη παρὰ τὸν κ. Εδάγγ. Νομικοῦ τὸν Οκτώβριον π. ξ. αντὶ τοῦ 1550 λιρῶν, ὀπέτε διῆλθε καὶ οσρέδησε στοιχίσαν 275 λιρας. Ήδη, λόγῳ τοῦ ἐπικινδύνου τῶν μεταφορῶν εὐφλέκτων φορτίων, ἵπτο οικανοίτερον ἀντὶ 1900 λιρῶν, εἰχε δὲ ἀσφάλειαν ζωτῆς καὶ τὸ πλήρωμα του.

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ."

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Η ἀγορά τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔνταξίν εἰναι φορτίων τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα κατὰ τὸ δ'. 150ήμερον π. μ.

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.—Απραξία, διότι οἱ ἔξαγοντες ἀναμένουν τὴν νέαν ἀσσεῖαν, ήτις λέγεται:—δι: δὲν θά είναι Ικανοποιητική, ὡς προσδοκᾶται.

ΓΑΙΑΝΘΑΡΑΚΕΣ.—Ἐναυλώθησαν ἀρκετά πλοῖα ἐκ Μαριανουπόλεως δι: Ἰταλίαν, ὑπάρχουν δὲ καὶ πολλαὶ ἀλλαὶ διαταγαὶ δι: φορτώσεις Ἰουλίου, ἀλλ' οἱ ἐπιδιωκόμενοι παρὰ τῶν πλοιοκήτων ναῦλοι: δὲν είναι πρός τὸ παρὸν πραγματοποίησαν. Διὸ Ρουέν ἐκλείσθε ἀ: 5000 τόννων, 5 ορ., εἰς τὸ 93 μὲ 1000 τ. ἐκφέρωσιν, ἀνα τὴν ὁψίαν 500 τ. καὶ μὲ «ντι-σπατές» λι:ρῶν 10 καὶ δευτέρου λιμένα ἐκφορτώσεως **Caen** (10).—Δηλαδὴ 9 πέννας ἔξτρα. Διὰ τέλη Ἰουλίου ὑπάρχουν ἐπίσης δύο διαταγαὶ, ἐκ τῶν ὅποιων ἡ μία διὰ λογού **fob** ἀγοραστῶν είναι δι: 6000 τ., καὶ ὑπὸ τοῦ ἐν Πειραιεῖ Σοβιετικοῦ γραφείου ναυλώσεων προσφέρεται δι: αὐτὴν ναῦλος 9) μὲ 1000 τ. ἐκφέρωσιν, ὑπὸ δὲ τὸν **fob** ἀγοραστῶν προσφέρεται ναῦλος 9(3) μὲ 1000 τ. ἐκφέρωσιν ἡ 9)6 ἀν μὲ 500 τ. ἐκφέρωσιν. Πάντως, κατάλληλα ἀτρόπλοια ἔλλειπον, ἀλλὰ καὶ οἱ ἐνδικερόμενοι πλοιοκήται ἀποφεύγουν τοιούτου εἰδους ἐργασίαν, διότι, λόγῳ τῆς ἐποχῆς, τὰ νερά εἰς Ρουέν δὲν εὐνοοῦν τὸν διάπλουν διὰ σκάφη ἔχοντα δύσιοις 21 έως 21.6° ποδῶν.

ΣΥΓΓΕΙΑ.—Ἐκλεισθησαν ἀρκετά ἀτρόπλοια, μικρὰς χωρητικότητος, ἐκ λιμενών τῆς Μ. Θαλάσσης δι: Ἰταλίαν καὶ τίνα διὰ Καζαρπλάγκαν κλπ., ὑπάρχουν δὲ καὶ ἀλλαὶ διαταγαὶ, ἐκ τῶν δύοιων μία δι: 7000 κ.μ. ἐκ Χερσόνεως δι: Ἀλεξάνδρειαν. Η ἀπὸ τρίδην καὶ πλέον ἔξομάδων ὑπάρχουσα διαταγὴ ἡ Ἀρχαγγέλου δι: Ἀλεξάνδρειαν δὲν ἐκλεισθῇ, διότι οἱ ἔχοντες διαθέσια σκάφη πλοιοκήται δείκνυνται ἐπιφυλακτικοὶ κατόπιν τοῦ παθήματος τῶν συναδέλφων των, οἵτινες εἰχον κλίσιος πλοῖον τὸν ἡ Ἀρχαγγέλου δι: Ὁλλανδίαν καὶ ἀλλαὶ μέρη καὶ δέσχθησαν τὸν δρόν ἐπασφαλίστρων τοῦ φορτίου ἀνευ περιορισμού, ἐπλήρωσαν δὲ 250 έως 450 λίρας ἕκαστος ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου του. Τὸ ἐνδεχόμενον αὐτὸ δὲν τὸ εἰχον ὑπολογίσεις τὴν στιγμὴν ποὺ ἀνελάμβανον τοιάδητα ταξίδια καὶ ἐδέχοντο νεύλους ἐξευταξικούς, ἐνώ οἱ Ρόσσοι διὰ ἔναν ἀτρόπλοια ἐπλήρωσαν μεγάλυτερους ναῦλους καὶ διέκοπταν: συγχρένονται πλοιοκήται τῶν καὶ τὰ εἰς ἄνω ἐπασφαλίστρα. Οπως ἡτο μένοντο οἱ παλέοντες «Ελλήνες πλοιοκήται: ἔλαθον δὲ τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα προσποιεως τῶν συμφερόντων των κατὰ τὴν παραδοσιν τῶν ἐν λόγῳ φορτίων, ἀπινα οἱ Ρόσσοι αὐτικρίταις ἐπεδέχθηναν μὲ τόσα ἐπασφαλίστρα, ἐπλέπεται δὲ νὰ τοὺς ἐπιστραφῇ ἵνα ποσοστὸν 20 έως 25 οὐ) ἐπὶ τὸν ὥδη χρεωθέντων καὶ εἰσπραγμένων ποσῶν, ὡς προκαταβολῶν ἐπασφαλίστρων. Ἐκτός τούτου διὰ τὰ εἰς τὴν Λευκήν Θάλασσαν φορτώσαντα ἀτρόπλοια ἐπλήρωσαν ὑπέρογκα ποσὰ διὰ «ντισπατές» καὶ ἐδεπάνησαν τάξοταλις των, ὡς λ.χ.ά) π φορτώσεων 1900 στάνταρ κατεβάλλεν εἰς Ἀργαγγέλον 410 λίρας διὰ «ντισπατές», ητο: 15 λι-ρας ἡμερήσιων καὶ ἔχον φορτώσεων 80 στάνταρ ἡμερήσιως.

Φυσικὸν ἡδη είναι, μετά τὸς πρώτας ἐπιτυχεὶς διὰ τὸν ναυλωτάς ναυλώσεις σκαφῶν παρὰ τοῦ ἐν Πειραιεῖ Ρωσικοῦ γραφείου, νά ἀδυνατῇ τοῦτο νά ἐπαναλάβῃ τὴν ἐξασφάλλοντος χωρητικότητος ὑπὸ τοῦ ιδίους δροῦς. Οδεῖς δημως πρέπει νά αιτιᾶται τὸ ἐν Πειραιεῖ Σοβιετικὸν γραφείον, τὸ δόπον καὶ τὰς δύο πρώτας ἐκ Λένινγραδ καυλώσεις του ἐξελέθη ἐπὶ φορτίων ἔνδειξες ἐπασφαλίστρα 25 έως 30 λιρῶν, ἀλλὰ τούς ἐφοπλιστάς, οἵτινες ἐριθοκινδύνεοντας ἀποδεχόνταις τὸν δρόν τῶν ἐπὶ τοῦ φορτίου ἐπασφαλίστρων ἀνευ περιορισμού. Πληροφορούμενα διτι τὸν δρόν αὐτὸν ἐπιδιώκουν ἡδη νὰ καθιερώσουν οἱ Ρόσσοι ναυλωταὶ καὶ εἰς τὰς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης φορτώσεις ἔντεισαν.

ΠΙΣΣΑ ΕΙΣ ΒΑΡΕΛΙΑ.—Τούρκους 4000—4500 τ. πίσσας εἰς διαρέλια ἐκ Βατούμι δι: Ἀμβούργον, φέρτωσιν Ἰουλίου, μὲ προσφερόμενον ναῦλον οὐλ. 8) — έως 8)6 **fio**.

ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ.—Συνεπάθη τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, ἐναυλώθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν φορτίων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης εἰς «Απο Ανατολήν τρία Ἑλληνικά φορτηγά, δὲν ἀντιτάτος πληρωθεῖς ναῦλος ηδη σελ. 14)— **f.i.o.**

ΔΟΥΝΑΒΙΟΣ.—Περιτριγήθη κάποιος περιορισμός τῶν ἐκ Δουνάβεως ἔργαστων, τὸ δὲ τελεῖταιον κλεισθὲν ἀτρόπλοιον ἐπραγματοποίησαν ναῦλον 13) — δι: Ἀμβέρσουν η. Ρόττερνταμ, 13)10) 12 διὰ Δυνιάν μὲ 350 τ. ἐκφέρωσιν 1) —, Λιγούστον. Καὶ «Νικόλας Πατέρας» ἐξ «Εμπέν 5500 τ. φιδελ 8) διὰ Πάτρας καὶ Καλάμας 8)3, Ἰουλίου 10—18.

ΕΚ ΝΑΥΠΟΙΩΝ ΛΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ.—«Σίφνος» ἐκ Σάντα Ραφέλ 3000 τ. μεταλλεύματος διὰ Πειραιά 14 λι:ρέστας κατὰ τόννον, **f.i.o.**, φέρτωσις 1—15 ἡδησύστεο.

‘Η τελευταία εἰκὼν τῶν ναύλων

Τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιτ διέκρινε κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Ἰουνίου αἰσθητή σταθερότητης ἐργασίας, μὲ τάσεις μάλιστα βελτιώσεως τῶν τιμῶν κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ μηνὸς, ὅποτε ἀπεροφήθη ἐνας Ικανοποιητικός ἔγκος χωρητικότητος, τὸ δὲ ἀπομείναν διαθέσιμον τοννάκι περιωρίσθη σείς βαθύν, διότι ἡμάγκαστος τούς φορτωτάς νά πληρώσουν κατὰ τις ὑψηλότερους ναῦλους πρέπει καλύψιν τῶν ἀκμάσιων ἀναγκῶν των. Τὸ ἐνδιαφέρον ἀστράφη περισσότερον διὰ φορτώσεις ἀπὸ ἄνω λιμένας τοῦ ποταμοῦ, λόγῳ δὲ πατώσων τῆς στάθμης τῶν διάποτον τοῦ Πλέιτ, ἐγκριθεῖσαν μικρὰ ἀπρό-πλοια διανήμενα νά φορτώσουν ἀπὸ τούς ἄνω λιμένας. Αἱ ἡδη φρατούσις τημένη τῶν ναῦλων ἀπὸ Σάντα Λορέντζο δι: Ἀγγλίαν — Κόντινεντ κυριαρχίας εἰς τα τελ. 15)6 έως 16) — διὰ μεγάλου μεγάλους οικάρη καὶ 17) — διὰ μέτρων μὲ φόρτωσιν τέλους Ἰουλίου — ἀρχῶν Αὐγούστου.

Ἀπὸ τὰς λιόπες ἀγοράς ἡ κίνησις ἡτο περιωρίσθησεν. Η Βόρειος Ἀμερικὴ καὶ δι Καναδᾶς ἔν ἀπορίᾳ, ἐσημειώθησαν δὲ καὶ περιπτώσεις ἀναγκήσιων σκαφῶν κανῶν διὰ τὰς Δυτ. Ἰνδίας πρέπει ἀναζήτησιν ἐργασίας. Μία διαταγὴ διὰ τημάχη φορτίου γανανθράκων ἀπὸ Χάρπτον Ρέδης δι: Ρίον Ιανίουρον ἐκλεισθῇ εἰς τὰ σολλάρια 1.75, μὲ ὁψίαν Σάντος δολ. 1.90. Η ἀγορὰ τῆς Ἀνατολῆς ἐμπλακεῖ σταθεράς γενικῶν φορτίων δι: Ἀπο Ανατολήν ἡδη εἰς συνήθεις φορτώσεις γανανθράκων καὶ τινας πρέπει τὸν «Απο Ανατολήν καὶ την Εύρωπην».

Ἀπὸ τὰς δούσαντις ἐξακολουθεῖται ἡ ζήτησις μὲ βάσιν ναῦλων 13) — διὰ Κόντινεντ καὶ μὲ τὰς ἀναλόγους ὁψίας. Διὰ φορτώσεις ἐκ Κωνσταντινέης — Βάρηνς ἡ Μπουργκάς οὐλ. 9)9 βάσιος, δι: Ἀμερίσον — Ρόττερνταμ — Λιμεντάρη, Η Μαύρη Θάλασσα, ἀφού ἐκάλυψεν φορτώσεις διάταγάς γενικῶν φορτίων δι: Ἀπο Ανατολήν καὶ γανανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ την Βόρ. Αμερικήν, περιωρίσθη ἡδη εἰς συνήθεις φορτώσεις γανανθράκων καὶ τινας πρέπει τὸν «Απο Ανατολήν καὶ την Εύρωπην».

Διὰ γανανθράκων Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ εἰς τημάχη ἀμετάβλητος τόσου διὰ Πλέιτ, δοσι καὶ διὰ Μεσόγειον, διεκνέμεναι ἀπὸ τὰς ἀλλαγὴς στήλης ἀντιρρωπευτικῶν ναυλώσεων. Εκ τῶν διαπάρων τομέων ἐναυλώθησαν τελευταίος καὶ τὰ ἀπόλοιμα φορτώσεις μα:

ΕΚ ΤΟΥ ΠΑΕΙΤ.—«Ιουλία Νικολάου» ἐκ Σάντα Λορέντζο 5500 τ. δι: Ἀγγλίαν — Καδέρην — Αρμεδρύγον (ἴδεια:ρέσος Ρουέν, **Galway**, **Sligo**, καὶ **Tralee**) οὐλ. 16)6, Αύγ. 1—15. «Οορος Πήλιον» ἐκ Μπάζιας Μπλάγκας 7000 τ. δι: ὡρισμένων λιμένων (Ἄγγλιας 14) —, δύο λιμένας 14)9, Ιουλ. 20 — Αύγ. 15. «Ατρόπλοιον» (Ρεθ.-Κούρ.) ἐκ Σάντα Φά 6400 τ. λιναροπόρειος διὰ Ν. Γέρακην ἡ Φιλαδέλφειαν 20) —, δύο λιμένας, 21) —, ὁψίαν φορτώσεως ἀπὸ Βίλλαν Κονοτιτούσιον 1)3 διέξτρα, φέρτωσις 7 Ιουλίου. Καὶ Καρδ:φ 14) —, Ιουλ. 5—27.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ: «Κατίνα» ἐκ Βατούμι 4000 κ.μ. ξελείας δι: Ναύπολιν — Συρακούσεως 7) — θ.φ.

ΕΚ ΤΟΥ ΔΟΥΝΑΒΕΩΣ.—«Νήσιον» ἐκ Δουνάδεως 6700 τ. δι: Ἀρβέρσον η. Ρόττερνταμ 13) — ἐνας λιμένας, ἐκν συμπλήρωσεις ἀπὸ Κωνσταντίναν, Βάρηνας η Μπουργκάς 3)6 ἐπὶ ἔλαττον, Ιουλ. 28 — Αύγ. 15. «Στάμος Φαφαλίδος» ἐκ Δουνάδεως 6000 τ. δι: Ἀμερίσον η. Ρόττερνταμ (τημάχη φορτίου) οὐλ. 13) —, καὶ τὸ ἀπόλοιμον διὰ Σουηδίαν 14)1)1) 1)2, ὁψίαν πλαθεύσεως φορτίου διὰ Δυνιάν 13)10) 1)2, Ιουλίου. «Κ. Λύρες» ἐκ Δουνάδεως 4700 τ. δι: Ἀμερίσον — Ρόττερνταμ — Λιμεντάρη 13) —, Ιουλίου. Διὰ ἔλαττον ἐν Δουνάδεως δι: «Ελλάδα» ἐναυλώθησαν εἰς τὰς λ.στ. 6.5.0 κατὰ πραγμάτων τὰς ἀπο «Κωσταρες» 130 βαχ., «Νικόλαος» 115 βαχ. καὶ «Εύάν. Νοριδέ» 80 βαχ., φέρτωσις 1—15 Ιουλ. καὶ διά Σικελίαν τὸ ἀπο «Σοφία Θεοδωροπούλου» (γεννήματα καὶ ξυλείαν) λ. σ. 1350 κατὰ ποκοπήρη.

ΕΚ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ.—«Ἐναυλώθησαν ἐν Πειραιεῖ τὰ ἀπο «Αιολος» καὶ «Μαριγώ Λ.» διὰ μεταφορὰν 9000 τόννων κώχ., 5 ορ., εἰς «Εμπέν 8) δι: Γρεζέζκαν οὐλ. 9)3 μὲ 350 τ. ἐκφέρωσιν 1) —, Λιγούστον. Καὶ «Νικόλας Πατέρας» ἐξ «Εμπέν 5500 τ. φιδελ 8)3, Ιουλίου 10—18.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΛΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ.—«Σίφνος» ἐκ Σάντα Ραφέλ 3000 τ. μεταλλεύματος διὰ Πειραιά 14 λι:ρέστας κατὰ τόννον, **f.i.o.**, φέρτωσις 1—15 ἡδησύστεο.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

LIVERPOOL
REALIMITED.
Stevedores of Cargo
—of All Kinds—
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αἱ κυριώτεραι: ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειροτόπων φορτίων τούς πάντας.

— 'Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Ἐύγενία Χανδρή» [Παναμαϊόν] ἀπὸ Νεζότσεα καὶ Μπάχιαν Μπλάγκαν 7800 τ. δι' Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13|9 ἐνα λιμένα, 14|3 δύο λιμένας, ἀ.φ.

«Μαργαρίτης» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7800 τ. διὰ Βορδό—Δουνγέρογιν 16|6 ἐνα λιμένα, 17|3 δύο λιμένας, ὅφιον ἀπὸ Σάντα Φέ η Νταμάντ 17|9 βάσις, συμπλήρωσις ἐξ Μπουένος "Αὔρες η Λά Πλάτας 2|6 ἐπὶ ἔλατον, ἀ.φ.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κονδ.)» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 6200 τ. δι' Ἐλάδα 15|3, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔσαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τεράστιων τοιούτων, Ιονίου 5.

«Ἐύγενία Σ. Ἐμπειρίκοι» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 7500 τ. διὰ Λοδίνον, Χούλι, Κάρδιφ, Μπάρον, "Αβορμουθ, Λίβερπολη, η Μπίρζεντ 13|6, ὅφιον Ρόττερνταμ 13|3, ἐναντίου Αμβέρσαν 13), Ιονίου 26.

«Ιω. Φράγκος» ἐξ Σάντα Φέ η Κοντούφιον 5200 τ. ἐλαφρά γεννήματα διὰ Ν. Υόρχην η Φιλαδέλφειαν 19|6, ὅφιον δύο λιμένας 20|6, Ιονίου 15—16.

«Ατμόπλοιον [Ρεθ.—Κονδ.]» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 7800 τ. δι' ἀριθμένους λιμένας Αγγλίας 13|9, ὅφιον Αμβέρσαν 13|6, Ιονίου 10.

«Μαίανδρος» ἐξ Σάντα Φέ η Κοντούφιον 5200 τ. διὰ Λίβερπολης 16|9, Ιονίου 14—25.

«Ατμόπλοιον [Ρεθ.—Κονδ.]» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 7500 τ. δι' Αμβέρσαν 13|—, Ιονίου 23—Αγρούστου 8.

«Οινόσπιος» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7800 τ. διὰ Μπέργκεν—Στοκχόλμην 16|9, Ιονίου 15—30.

«Ατμόπλοιον [Ρεθ.—Κονδ.]» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 7500 δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 13|3, Ιονίου 25—Αγρούστου 12.

— 'Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως» ἐξ Νοβορωσίσιους 6800 τ. γεν. φορτίου διὰ Σαγκάρην 14)—, ὅφιον Βλαδιμιρούτοκ 15|6, ἐναντίου Αμφιτέρεων τούς λιμένας 16|6, f.i.o. Ιονίου 24.

«Ατμόπλοιον [Ρεθ.—Κονδ.]» ἐξ Μαριανούπολεως 6600 τ. γαιανθάνου διὰ Δόβεσον Αμερικήν 11)—, ὅφιον ἀπὸ Νικολάεφ, η Θεοδόσιον 10|9, Ιονίου 10—20.

«Φιλομῆλα» ἐξ Μαρζπόλεως 5000 τ. γαιανθ. δι' Ιταλίαν 6|6, μὲ 6 πέννες ἐκφροτικά, ἀ.φ.

«Βιργηνία» ἐξ Οδησσού 3100 τ. φορτίου διὰ Λούναβιν [τράνσιτο] λ.σ. 450 κατ' ἀποκοπήν, ἀ.φ.

«Ναντίλος» ἐξ Μαρζπόλεως 5500 τ. διὰ Διτ. Ιταλίαν 6|6, μὲ 6 πέννες ἐκφροτικά, Ιονίου 1—15.

«Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς» ἐξ Μαρζπόλεως 5800 τ. γαιανθ. δι' Ιταλίαν 6|6, μὲ 6 πέννες ἐκφροτικά, Ιονίου 1—15.

«Λεωνίδας Π» ἀπὸ ἔνα η δύο λιμένας τῆς Μ. Θαλάσσης [εξαιρέσει Αζοφικής] 7300 τ. γεν. φορτίου διὰ Βλαδιμιρούτοκ, Σαγκάρην η Ντάρεν 13|6, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔσαστον ἐπὶ πλέον λιμένα φορτώσεως η ἐκφροτικώσεως, ὅφιον ἐκφροτικώσεως 6 θέσεις τῆς παραλίας Σακάλιν 1|3 ἔξτρα, φρότωπος 10—20 Ιονίου.

«Ἐκατόνταρχος Δραπούλης» ἀπὸ ἔνα η δύο λιμένας τῆς Μ. Θαλάσσης (ἐξαιρέσει Αζοφικής) 7000 τ. γεν. φορτίου διὰ Βλαδιμιρούτοκ, Σαγκάρην η Ντάρεν 13|6, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔσαστον ἐπὶ πλέον λιμένα φορτώσεως η ἐκφροτικώσεως, Ιονίου.

«Μαριγώ Λ.» ἐξ Μαρζπόλεως 5500 τ. γαιανθάνου διὰ Ρόττερνταμ 9|6, ὅφιον Ρούεν 9|9, ἀ.φ.

«Μαρία Σταθάτου» ἀπὸ ἔνα η δύο λιμένας τῆς Μ. Θαλάσσης (ἐξαιρέσει Αζοφικής) 7000 τ. γεν. φορτίου διὰ Βλαδιμιρούτοκ, Σαγκάρην η Ντάρεν 13|6, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔσαστον ἐπὶ πλέον λιμένα φορτώσεως η ἐκφροτικώσεως, Ιονίου.

— 'Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«Ἀντόνης Γεωργαντής» ἐξ Λουνάβεως 6000 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 13|—, ὅφιον ἔνα η δύο λιμένας Δανίας 14|3, ἀ.φ.

«Μαριέττα» ἐξ Κονταντένης Βάροντης η Μπονγκάς 7500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 9|9, ἀ.φ.

«Δημ. Γ. Θεομιώτης» ἐξ Λουνάβεως 6900 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 13|6, ἐνα Λανίαν 14|—, ἐνα Σουμδίαν 14|3, ὅφιον 24|0 τ. δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 13|— μὲ συμπλήρωσιν 4500 τ. διὰ Δανίαν 14|1) 1|2, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι' ἔσαστον ἐπὶ πλέον λιμένα ἐκφροτικώσεως, μέχρι 4 τοιούτων, Ιονίου 28.

— 'Ἐξ Ἀγγλίας η Κόντινεντ (Διὰ γαιανθασας)

«Στέφ. Κωστομένης» ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον 7|9, ἀ. φ.

«Μαρία Σταθάτου» ἐξ Τάιν 7300 τ. διὰ Τούμπαθενίαν 6|4) 1|2, ἀ.φ.

«Νικοκλῆς» ἐξ Ρόττερνταμ 5800 τ. διὰ Τάραντα, Μπάρι, Πόλαν η Βενετίαν 7|3 ἐνα λιμένα, 7|9 δύο λιμένας, 8)— τρεῖς λιμ. Ιονί. 24.

«Ορος Όλυμπος» [Παναμαϊόν] ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Μπουένος Αὔρες 9)— Ιονίου 27.

«Ιωάννης» ἐξ Δάντανης η Γδύνια 5800 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζιαν, Αιθόρον η Νεάπολιν 7|7) 1|2, ἐνα λιμένα, Ιονίου 30.

«Νύμφη» ἐξ Νιούπορτ 7200 τ. δι' Αλεξανδρειαν 6|9, ἀ.φ.

«Ζάννες Γούναρης» ἐξ Γλασκώρης 5500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8|9, Ιονίου 1—7.

«Pertyne» Αγγλ., ἐξ Νοτ. Ονδαλίας 5500 τ. διὰ Πειραιά 6|9, ἀ.φ.

«Χρονή» ἐξ Κάρδιφ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείδον 8)— ἀ.φ.

«Α/π Ελληνικὸν ἀπὸ Γδύνια 6800 τ. δι' Οράν 7|9, Ιονί. 10—22.

«Δημήτρης» ἐξ Ρόττερνταμ 4500 τ. πώλη διὰ Γραβόζαν καὶ Σουσάκ

9|9, ἀ. φ.

— 'Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«Μεμᾶς» ἐξ Κοσσείο 7000 τ. φωσφάτου δι' Αμβέρσαν 13|1) 1|2, Ιονίου 5.

«Διον. Σταθάτος» ἐξ Μαντράς 7200 τ. φωσφάτια διὰ Μεσόγειον 22|9, ὄφιον Αγγλίαν—Κόντινεντ 23|9, Ιονί. 16—27.

«Άννα» ἐξ Βορμάης η Μορογκάρα 7000 τ. λιναροσπόρου ἡ φωσφάτιον δι' Ανατ. ἀπτήν Αγγλίας—Χάβρων—Αιμφούργον 21|6, ὄφιον ἐλαπολαζούντας 23|6, Ιονί. 20—31.

«Θέτις» ἐξ Βενετίας—Ραβέννας—Αγκάνος 6000 τ. ἀραβοσίτον δι' Αγγλίαν—Χάβρων—Αιμφούργον 7|1) 1|2, fob, ἀ. φ.

«Αγαμέμνων» ἐξ Ραβέννας καὶ Αγκάνος 3500 τ. ἀραβοσίτον διὰ Δανίαν 10|7) 1|2, ἐλεύθερον φορτωτικόν, Ιονίου.

Τὰ Ναυτιλιακὰ ζητήματα εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου

Κατά τηλεγραφικάς ἐκ Λονδίνου πληροφορίας, ἡ Παγκόσμιος Οἰκονομικὴ Συνδιάσκεψις ἡρχισεν ἀπασχολουμένη καὶ μὲ τὰ διεθνῆ ναυτιλιακά προβλήματος. Κατά τὴν διεξαχθείσαν ουζήτησιν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας ὑπερεπιτροπῆς ἐδήλωθε ὅποι τῆς Ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, διὰ τὴν Ελλάς οὖτε ἀμέσως οὕτε ἐμμέσως ἐπιχρηματίη τὴν ναυτιλίαν της, θεωρούσα τὰ διάφορα ουσιτήματα τοῦ προστατευτισμοῦ, ως παράγοντας ἀντιοικονομικούς.

Ἡ Ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἔκ παραλλήλου πρὸς τὸ ζήτημα τῶν Κρατικῶν ἐπιχρημάτων μεταφράσεων καὶ τὰ ζητήματα τῆς καθιερωθείσης ὅποι πλείστων χωρῶν διακρίσεως σημαίας εἰς τὰ φορτωσεῖς των, τῶν διαφέρων κατὰ σημαίας εἰσπραττομένων ἀσφαλίστρων καὶ τῶν κανονισμῶν κατατάξεων τῶν σημαίων. Αποτελοῦν ταῦτα ἔμμεσα πλεονεκτήματα διὰ τοὺς μὲν, μειονεκτήματα δὲ εἰς βάρος τῶν δλλων. 'Απόλυτος ἐλευθερίας δι' ὅλης τὰ πλοῖα καὶ δι' ὅλας τὰς σημαίας δέοντα νὰ καθιερωθῇ εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγορδήν.

Συνέστησεν ἀκόμη, διὰ τῶν ουσαφῆς διεθνῆς ουμφωνίας ἀφορώσα τὸ δριόν ήλικίας τῶν πλοίων διὰ τὸν παροπλισμὸν τῶν καὶ τὸν καθορισμὸν τῆς χωρητικότητός των, δούν αφορᾶ τὰς υπερποντίους μεταφοράς.

Αἱ Ἀγγλικαὶ προτάσεις κηρύσσουνται ὑπὸ τῆς ἰστιμίας, δι' ὅλας τὰς σημαίας, ἐλευθερίας τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφράσεων, ἀπομακρυούμενών τῶν διαφέρων κυβερνήσεων ἀπὸ τὴν τακτικὴν τοῦ προστατευτισμοῦ. Τὰς Ἀγγλικάς ἀπόφεις ἐπεστήρισαν αἱ ἀντιπροσωπείαι τῆς Νορβηγίας, Φινλανδίας καὶ ἄλλων κρατῶν. Εἰς τὸ σχετικὸν Γαλλικὸν ὑπόμνημα ἀναφέρεται, διὰ εἰς ὁρισμένας εἰδικάς περιπτώσεις δικαιολογούνται αἱ πρόστις τὴν ναυτιλίαν τῶν υπερθαλασσίων μεταφράσεων εἰς τὴν διεθνῆ περιχρημάτων αἵτινες δόμας καταδίκαζονται προκειμένου νὰ ἐπιδιώκουν ἔνστρουν τῆς ναυτιλίας εἰς βάρος τῶν δλλων σημαίων καὶ προτείνεται αἱ ἐνέργεια αὐστηρᾶς ἔρευνης ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου, καθὼς καὶ ὁ περιορισμὸς τῶν ναυπηγήσεων ταχυδρομικῶν λαΐνερων.

Τὰ ὑπουργήματα τῶν ἀντιπροσωπειῶν Νορβηγίας καὶ Ολλανδίας κατακρίνουν τὰς ἐπιχρημάτων, ἔκτος μόνον ὅταν πρόκειται περὶ ιδιαιτέρων συγκεινωνῶν η τῆς προαγωγῆς ἐμπορίων, ἀπὸ τὰ πόσια ἔξαρτωνται Κρατικά ουμφέροντα. Τὰς αὐτὰς ἀπόφεις ύποστηρίζει καὶ τὸ Γερμανικὸν ὑπόμνημα.

ΠΕΝΩΗ

W. HENDRIK VAN DER ZEE

Μὲ βαθεῖαν λύπην ἐγγόνιθη μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύρων τῆς πόλεως μας ὁ θάνατος, εἰς ἥλικιαν μόλις 39 ἑτῶν, τοῦ γνωστοτάτου ἐφόπλιστον W. Hendrik Van der Zee ἐπισημάτις ἐν Ελβετίᾳ, κατόπιν παρούσας ἀσθενείας. Πρωτότοκος τοὺς τῆς εγχώριου, μεγάλης καὶ παλαιᾶς Ναυτικῆς οἰογενείας τῶν Βανδερές, ὁ μεταστάς εἰχε προκειμένη ἀπὸ τὴν φύσιν μὲ θαυμαστὴν εὐφύτων καὶ ἀπαράμιλλον φυγικὴν εὐγένειαν, δι' ὃ καὶ εἶχε ἀναλάβη μὲ τεραστίαν ἐπιτιχίαν καὶ εἰς νεαροτάτην ἡλικίαν τὸ γιγάντιον ἔργον τῆς συνεχίσεως τῆς πατρικῆς προσπάθειας διὰ τὴν πρόσδοτον τοῦ ομονόμου ναυτικοῦ Οίκου.

Τὰ Ναυτικά Χρονιά θαμβάζουν πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μετατάτος τὰ εἰλικρινῆ αὐτῶν συνέλευτητημα.

ΓΑΙΤΑΝΟΣ, ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

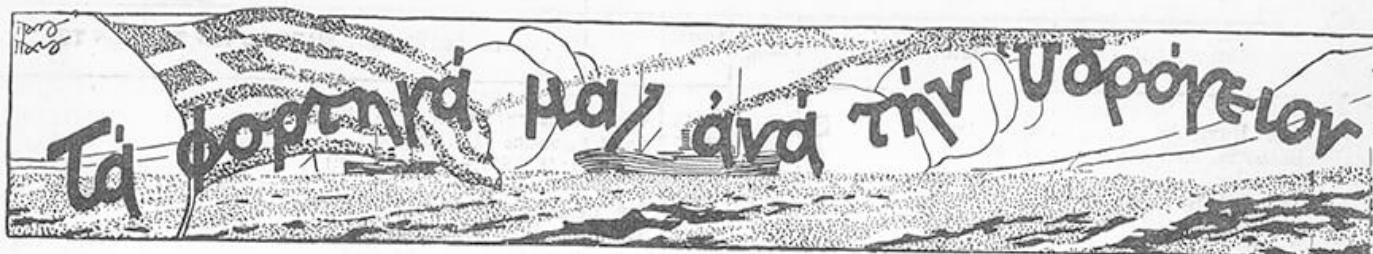
Ναυτικοὶ Πράκτορες

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ADVISORY AGENTS)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ (POYMANIAS)

Τηλεγρ. Διευθ. GAPAX—Τηλ. ὑρ. 385

Αντιπρόσωποι εἰς ὅλους τοὺς Ρουμανικοὺς λιμένας



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρέ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαμέμνων	«Μιχαλινός» Α.Ε	19	2120	Έφθ. Ραδένναν 21 Ιουν.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	Έφθ. Όδηγος 30 Μαΐου
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	Άνεχ. Ονέγα 13 Ιουν. διά Ζαδάνταρι, έφθ. 23
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Άνεχ. Ροζάριο 8 Ιουν. διά Λάζ Πάλμαρις
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	Έφθ. Βρατλίν 16 Ιουνίου
Άγιος Γεράσιμος	έτ. «Ιονία» Α.Ε.	98	3224	Έφθ. Γένοβαν 8 Ιουν. Παρεδόθη πρός διάλυσιν
Άγια Βαρβάρα	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	διήλθε Φ. Νορίνχα 26 Ιουν. διά Μπουένος "Άρρες" άργει Πειραιάς από 22 Απρ.
Άγια Θαλασσονή	Δ. Κεράνη	11	3809	Έφθ. Μη. "Άρρες 4 Ιουν.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άργει Λαύριον από 26 Φεβρ.
Άγια Παρασκευή	Χρ. Βλάσιος	89	2041	άργει Πειραιάς από 23 Μαΐου 1932
Άγιος Μάρκος	Άξελφος Μαργκαρώνη	10	5165	Έτηλθε Γιβραλτάρ 20 Ιουν., Λάδεντ 263:ά Ρόττερνταμ
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	άργει Πειραιάς από 7 Ιαν. 1932
Άγιος Στυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	άργει Πειραιάς από 30 Απρ.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άνεχ. Ιμιγκάρι 14 Ιουν. διά "Αρχάγγελον, έφθ. 19
Άγγελος Λ.	Ε. Σκυρέλλη	04	3667	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Ιουν. διά Λιβύρνο
Άγγελής Καμπίτησης	Δ. Η. Καρπίτη	06	3016	άργει Πειραιάς από 29 Μαΐου
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	Έφθ. Βρατλίν 16 Ιουν. και άνεχ. 20 διά Γιβραλτάρ (διαταγής)
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Αθ. Πειθῆ	08	4537	Έφθ. Ροζάριο 20 Ιουν.
Άδαμ. Κοραής	Κακαρούσης κλπ.	84	1324	άργει Χίον από 22 Δεκ. 1932.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άργει Πειραιάς από 30 Απρ.
Άθανάσιος	N. Αυκαρδοπούλου	07	4295	άργει Αργοστόλι από 22 Απρ.
Αιμίλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	άνεχ. Πειραιάς 21 Ιουν., Κύλιν 23 διά Ρωσίαν
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	άργει Μασσαλίαν από 10 Φεβρ.
Αϊόλος	N. I. Λύρα κλπ.	02	3051	Έφθ. Βρατλίν 10 Ιουν. και Γαλάτος 20 (διά Ρουάν)
Αἴς Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	Έφθ. Πειραιάς 12 Ιουνίου
Αιρόπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4312	άνεχ. Ιμιγκάρι 17 Ιουν., Γιβραλτάρ 25 διά Τσιντιαδένιαν
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	Έφθ. Σύνη Λορέντζο 11 Ιουνίου
Άλεκος	N. Κωττάκη	06	4395	άργει Σύρουν από 17 Μαΐου
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	άνεχ. Θείνικην 14 Ιουν. διά Βρατλίν, έφθ. 21
Άλικη	έτ. Αιβανού	17	5140	Έφθ. Μαργκόπολιν 25 Μαΐου
Άλκυων	Κα Ε. Α. Λεμού	95	2701	άργει Χίον από 26 Ιουν. 1932
Άλμα	Παπαζημητέου	90	1814	άργει Πειραιάς από 9 Φεβρ.
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	Έφθ. Τύνιδα 17 Ιουν.
Άναστασης	Κ. Φύχα	07	4853	άνεχ. Μπουένος "Άρρες 23 Ιουν. διά" Αδσονμουθ
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	Έφθ. Χερσόνια 29 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	Έφθ. Κάρδια 21 Ιουν.
Άνδριώτης	N.Κ. Κυδωνιέως	12	4393	διήλθε Ρόττερνταμ 22 Ιουν. διά Μπέργκεν
Άννα	N. Αυκαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Ιουν. διά "Άλεξανδρα:αν—Ινδίας
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγκρη	12	4603	Έφθ. Μη. "Άρρες 13 Ιουν.
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιάς από 24 Ιαν.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιάς από 8 Απρ.
Άννοιλα	Γ. Τατσέλη	08	4853	Έφθ. Πειραιάς 14 Ιουνίου
Άνθιμπη Ν. Μιχάλου	έτ. Μ.χάλου	05	3298	άργει Πειραιάς από 20 Μαΐου
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Χαλκίδας από 23 Νοεμ. 1932
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	διήλθε Κύλιν 16 Ιουν. διά Πέλλαν
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	διήλθε Ιμιγκάρι 22 Ιουν. διά Βυνικέν
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	Έφθ. Μπάρερ 23 Ιουν. και άνεχ. 29 διά Πειραιά
Άντωνιος Δ. Κυδωνιέως	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άργει Πειραιάς από 7 Μαρτ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Ιουν. διά Πειραιάς, έφθ. 23
Άντζουλέττα	υιοί Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	Έφθ. Πειραιάς 5 Ιουν. και άνεχ. 21 διά Ρωσίαν
Άποικια	Z. Βαλμά	05	3607	Έφθ. Πειραιάς 14 Ιουν. έτ. Πλέιτ με σίτον
Άργεντινά	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	Έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 Ιουνίου
Άργολικός	Μαργή Έμπειρηνού	21	4786	Έφθ. Ρίον Ιτανίρον 16 Ιουν.
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	άνεχ. Πλέιτ 7 Ιουν. και Σάντα Λουτσία 23 διά Γκαζίπεκ
Άριάδηνη Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	Έφθ. Γένοβαν 18 Ιουν. και άνεχ. 28 διά Ρωσίαν
Άριοτ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	άργει Πειραιάς από 24 Μαΐου
Άρτεμις Πήγιτα	Ηήτα	06	1433	άργει Χίον από 3 Ιουν.
Άρτεμισία	P. Μακρή	06	4343	άργει Πειραιάς από 5 Ιαν. 1932
Άρχαγγελος	άδ. Αιβανού	17	4349	διήλθε Μαζαρέκα 21 Ιουν. διά Αιβανού, έφθ. 27
Άρχων	Κ. Λεμού	16	3511	φθάνει Μπουένος "Άρρες 1—3 Ιουλ.
Άσημινα Μπάικα	P. Μπάικα	95	1495	άργει Πειραιάς από 24 Μαΐου
Άσια	'Ολιδέ	92	2893	εις 'Ηράκλειον από 12 Ιουν. π.ε. σταθμός ανθρακεύσεων
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	Έφθ. Πειραιάς 6 Ιουν., Σύρου 24 και Θείνην 29
Άσπασια Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	εις πλόας ματαξώ Κνιτζής—Bugaz
Άστηθη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	Έφθ. Πειραιάς 2 Ιουν.
Άτλας	'Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	διήλθε Κύλιν 12 Ιουν. και Γιβραλτάρ 22 διά "Αμβούργην
Άττικος	A. Λούζη	06	4078	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Ιουν. διά Μπόναν, έφθ. 20
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	άνεχ. Δάντονγκ 18 Ιουν., Νέρθ Φόρελκντ 22 διά Βενετίαν
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Ιουν. διά Μπουένος "Άρρες
Βάντα	Θ. Επιφανειάδη	03	4190	Έφθ. Γένοβαν 8 Ιουνίου
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιάς από 23 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος υπουργίας	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	άδ. Παντελή	07	5045	άργει 'Αμβέρσαν από 18 Ιουλ. 1932
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς πλάνας Έλλασος—Σίττας (σίνος)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	χνεγ. Βίλλαν Κιτσούσιον 23 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εψθ. Πειραιά 12 Ιουν. και Πάτρας 22
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	χνεγ. Μπουένος "Άρες 3 Ιουν. διά Μαδέρχας
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	χνεγ. Πειραιά 26 Ιουν. διά Κύπρου
Βόρων	'Εθνικής	14	9272	εψθ. Πειραιά 22 Ιουν. και χνεγ. 30 διά Ν. Τύρκην
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πάτρας από 12 Ιουν. 1932
Γέροντας	K. Καρράς και Α. Λεμού	13	4355	"Πε : «ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ».
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπτων	18	4289	χνεγ. Ροζάριο 17 Ιουν. διά Μαδέρχας
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργιος Ι. Γουλανδρής	N. ωκι Γ. Σιμοπούρα	96	2187	άργει Πειραιά από 1 Μαρτ.
Γεώργιος Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διηγήσεις Μαδέρχας 14 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Γεώργιος Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	άργει Χίον από 13 Μαρτ.
Γεώργιος Μάντανας	B. Γ. Μάντανα	21	3246	χνεγ. 'Αμερικήργαν 18 διά Svalbard
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	χνεγ. Μπάχικαν Μπλάγκαν 20 Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
Γεώργιος Μ. Λιβανδός	άδ. Λιβανδός	28	3831	εψθ. 'Αμβέρσαν 17 Ιουν.
Γεώργιος Νικολάου	N. Νικολάου και Σίκ	30	4108	εψθ. Σάντα Φο 16 Ιουν.
Γεώργιος Πήττας	άδ. Γ. Ηήττα	98	3110	εψθ. Χόρσενς 18 Ιουν. και χνεγ. 21, Δάντονικ 28 διά Δ. Ιταλίαν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου ωλ.π.	05	4391	διηγήσεις Γερμανικάρ 18 Ιουν. και Κύπρον 28 διά Ρωσίαν
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς Ήρτο Χάλι 20 Ιουν. (διά "Αγγλίαν)
Γρηγόριος Κ.	H. Καλλιπρακανούλου	90	2538	εψθ. Μαρζλίν 15 Ιουν. και Πειραιά 29
Δαναδές	H. ωκι Γ.Κ. Λεμός	06	4119	εψθ. Ροζάριο 16 Ιουν. και χνεγ. 22 διά Λάς Πάλμας
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	εψθ. Σαδόνναν 15 Ιουν. και Χίον 27
Δάφνη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέν από 17 Μαρτ.
Δελφίνι	ΑΦ και Ανδρεαδήνη	06	3816	άργει "Αρχαγγέλον 12 Ιουν. διά "Αριστερντάρι
Δέσποινα	Κοσμή και Γεωργ.λή	09	4461	διηγήσεις Μαδέρχας 23 Ιουν. διά Γιώττεμπουργκ
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	01	3313	εψθ. Βρετανίαν 20 Ιουν.
Δημήτρης	Σ. ωκι Η. Λεμός	05	3338	άνεγ. Λίνινγκραδ 12 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, εψθ. 19
Δημη. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	άνεγ. Πειραιά 23 Ιουν. διά Βρατλαν, εψθ. 28
Δημη. Λ. Δανιόλος	Σ. ωκι K. Δανιόλου	06	3824	άργει Πειραιά από 12 Φεβρ.
Δημη. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3144	διηγήσειν "Αγ. Βικέντιον 20 Ιουν. διά Φάλμουθ
Δημη. N. Βούλγαρης	N. Δ. Βούλγαρη	02	3975	εψθ. Σπετζίαν 6 Ιουν. Παρεδόθη πρόδει διάλυσιν
Δημη. N. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	εψθ. Λιθόρο 11 Ιουν.
Δημη. Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	98	3346	εψθ. Βενετίαν 21 Ιουν. 'Επωλήθη πρόδει διάλυσιν
Διαμάντω	άδ. Τσατούμοριου	03	2281	εψθ. Λιχάτα 11 Ιουν. και Πειραιά 19
Διονύσιος	E. A. Καραδία	03	2018	εψθ. Βρετανίαν 12 Ιουν. και χνεγ. 18 διά Όραν(Γαλάτοις 20)
Διον. Σταθάτος	έσταρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	διηγήσεις Λουράντζο Μαρκάς 20 Ιουν. διά Νικέγκο Σουκράτη
Διόφυς	Bασ. Πατέρα και Σίκ	06	2795	εψθ. Καλλιάρη 17 Ιουν.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	εψθ. Βρατλαν 20 Ιουν.
Δραγών	I. Δ. Κορκοδείλου	04	3582	άργει Πειραιά από 29 Μαΐου
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσου	03	3547	άργει Σύρον από 8 Φεβρ.
"Εβη	N. Γ. Λιθανού	01	3652	εψθ. Μαρζλίν 13 Ιουν. 'Επωλήθη Ιταλούς πρόδει διάλυσιν
"Εβη	N. Γ. Λιθανού	13	4521	εψθ. Πειραιά 5 Ιουν.
"Εδίσων	"Εθνικής	96	II.03	άργει Πειραιά από 15 Ιουν.
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά ωλ.π.	09	4009	διηγήσεις Ήρτο Σατή 15 Ιουν. διά "Αικλαντ (Νέας Ζηλανδίας)
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διηγήσεις Λάς Πάλμας 23 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Ταϊτιχνέαν 13 Ιουν. διά Βρετανίαν, εψθ. 23
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	εψθ. Πειραιά από 25 Μαΐου
Εκαποντάραχος Δρακούλης	Γεωργ. N. Δρακούλη	17	5329	εψθ. Πειραιά 24 Ιουν. και χνεγ. 27 διά Ρωσίαν—Κίναν
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιέως	02	4162	εψθ. Ν. Κοστίσην 19 Ιουν. φορτώνει διά Κίναν
Ελένη	A. Καλλινίκου	18	5655	εψθ. Μπάρρο 16 Ιουν., Γιεραλτάρ 22 διά Βενετίαν
Ελένη	Δ. Λιθρ.	01	1882	εψθ. 'Αλεξάνδρειαν 26 Ιουν.
Ελένη Γ. Εμπειρίκου	Π. Γ. 'Εμπειρίκου	05	3919	εψθ. Ζουγκουλάδαι 9 Ιουν. και Πειραιά 23
Ελένη Τ.	Λ. Τεργ.άζου	97	3039	εψθ. Πειραιά 15 Ιουν. και χνεγ. 27 διά Ζουγκουλάδαι
Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	άργει Χίον από 27 Μαΐου 1931. 'Επωλήθη Ιταλούς πρόδει διάλυσιν
Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά από 28 Απρ.
Ελισάβετ Β.	N. Κ. Βασιλάκη	04	4619	άργει Σεπτεμβρίου 17 Απρ.
Ελλήν	Στ. 'Εμπειρίκου	13	4557	άνεγ. Σάν Νικολάς 13 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
Επαμ. Κ. Εμπειρίκος	Γιοι Έπ. 'Εμπειρίκου	27	4385	άργει Ρόττερνταμ 3 Ιουν. διά P. Ικνέρρον
Εφηνούλα	N. Τσατούμοριου	05	2715	εψθ. Νεάπολιν 21 Ιουν.
Εσπερος	K. Τσιρόπινα και Μίθων	20	683	εἰς πλόκον διά Ελλάδη
Εναγγ. Μ. Διακάνη	Δ. Μ. Διακάνη	06	2876	άργει Μακεσσλίνα από 12 Ιουν. 1932. 'Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Εναγγελία Τόγια	'Εμρ. Α. Καραβία	97	3022	εψθ. Μαρζλίν 19 Ιουν.
Ενανθόδος	M. Βαλμάχ	98	3543	άργει Πειραιά από 2 Απρ.
Ενέβοιδης	Μαρζ. 'Εμπειρίκου	22	4792	εψθ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν. και 'Αμβέρσαν 24
Ενύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρίκου	98	3470	εψθ. Βενετίαν 15 Ιουν. και Ραδένναν 22
Ενύγενια	άδ. Λιθανού	15	3687	εψθ. Ramallo (Πλέιτ) 13 Ιουν.
Ενύ. Μ. Γουλανδρή	B. και I. Κουτσούκο	03	3276	εψθ. Σπέτζιαν 15 Ιουν. Παρεδόθη πρόδει διάλυσιν
Ενύ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	εψθ. Βρατλαν 15 Ιουν.
Ενύ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4862	εψθ. Μάτζ. Μπλάγκαν 20 Ιουν.
Ενύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	διηγήσεις Λάς Πάλμας 19 Ιουν. διά Ipswich
Ενύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Ενύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργει 'Αργοστόλη από 14 Δεκ. 1931
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	εψθ. Κέρκ 9 Ιουν. και Γλασκώθην 26
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	εψθ. Ρίον Ιχνέτρον 14 Ιουν.
Ζέψυρος	A. Λουζη	09	4796	εψθ. Χάρην 24 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ	ΙΜΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινός»	06	2947	άργει Παιραιά ἀπό 2 'Απρ.
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορότου και Σία	06	1516	ἔφθ. Λονδίνον 22 'Ιουν.
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	ἔφθ. Βρατίλην 17 'Ιουν.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3875	ἀνεχ. Πλέιτ 13 'Ιουν. διά Χούλλ, φθάνει 7-8 'Ιουλ.
Θεοφανώ	άδελφ. Λιθανοῦ	17	4210	διήλθε Φερυ. Νορδίκη 13 'Ιουν. διά Βίλλαν Κατσιάν
Θεομήτωρ	Μ.χ. Σπ. Πολέμης	1	4427	ἔφθ. Ροζάριο 8 'Ιουν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενθρίνος	11	3726	ἔφθ. Βενετίαν 28 Μαΐου, περίμενε 20 'Ιουν.
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	ἔφθ. Θινίκην 15 'Ιουν. και ἀνεχ. 21 διά Βενετίαν
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	ἔφθ. Κρήτην 16 'Ιουν. και ἀνεχ. 27 διά Ζευγκούλδακ
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	ἀνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 20 'Ιουν., Γιεραλτάρ 26διά Βενετίαν
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	διήλθε Γιεραλτάρ 15 'Ιουν. διά Σατίν Μαλό-Ρουέν
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπόύλου	11	4083	άργει Ιθάκην ἀπό 8 Φεβρ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	ἀνεχ. Γδόνια 12 'Ιουν., Γιεραλτάρ 24 διά Μπανιάλι
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	15	4721	διήλθε Αγ. Βικέντιον 9 'Ιουν. διά Σάντος, ἔφθ. 24
Ιονία	Η. Χατζηλίκια	08	3742	διήλθε Λάζ Πάλμαρ 24 'Ιουν. διά Εύρωπην
Ισιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	ἀνεχ. Σύρου 22 'Ιουν. διά Ρωσίαν
Ισημήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	ἔφθ. Μαρινούπολιν 17 'Ιουν.
Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	ἔφθ. Οντάνη 21 'Ιουν.
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτηη	12	4418	ἀνεχ. Ναύπτια 3 'Ιουν. διά Νιεππην
Ιω. Ε. Γιανναγάς	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4646	κατέβηρε Μοντεζίδεο 13 'Ιουν. Ζημίαι εκ συγκρούσεως.
Ιω. Καρράς	άδελφ. Καρρά	17	3527	ἔφθ. Βαρκελώνην 15 'Ιουν.
Ιω. Κορκόδειλος	Π. Κορκόδειλου	05	4071	άργει Σύρον ἀπό 25 Δεκ. 1931.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	ἔφθ. Γαλάτει 21 'Ιουν.
Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Μάλταν 23 'Ιουν.
Ιω. Π. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	10	3750	ἔφθ. Μαρινούπολιν 19 'Ιουν. και ἀνεχ. 29 διά Β. Αμερικήν
Ιω. Φράγκος	Μάρκη. Φράγκου	12	3442	ἀνεχ. Λάζ Πάλμαρ 17 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀνεχ. Πότι 9 'Ιουν., Γιεραλτάρ 23 διά Βουλώνην
Κ. Λύρας	Η. Λύρη	02	3095	ἔφθ. Κων(η)πολίν 15 'Ιουν. (Είτα Δούναδιν)
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	άργει Παιραιά ἀπό 4 'Ιουλ. 1931
Κατην Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	ἀνεχ. Παιραιά 25 'Ιουν. διά Μαρινούπολιν, ἔφθ. 30
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἔφθ. Αμβέρσαν 21 'Ιουν. και Μπάρρου 26
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Καλάμης 12 'Ιουν. και Παιραιά 23
Καλουδώ	Γ. Αετημούτη	01	4921	ἔφθ. Ρόττερντηρ 17 'Ιουν. φυμουλκούμενον
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἔφθ. Μπάχιαν Μπαλάκην 16 'Ιουν.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3547	άργει Παιραιά ἀπό 11 Νοεμ. 1932
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	07	4875	ἔφθ. Norresundby 17 'Ιουν. και Αάσχους 24
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἔφθ. Ρόττερντηρ 16 'Ιουν. και Χούλλ 17
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουντή κ.λ.π.	00	3147	ἔφθ. Χερσόνησον 16 Μαΐου (Eitz Δούναδιν)
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια:α»	87	2495	ἔφθ. Σαρδίνην 19 'Ιουν.
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	ἀνεχ. Μαρ(λιν 19 'Ιουν., Κλιν 23 διά Σέτταν ή Γάνδην
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	ἀνεχ. Παιραιά 25 'Ιουν., Κων(η)λιν 27 διά Βατούμη
Κατίνα	Νικ. Δ. Βουλγαρη	12	4567	άργει Παιραιά ἀπό 28 Μαρτ.
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κούλούρη και Κ. Ξένου	05	3890	άργει Παιραιά ἀπό 12 'Απρ.
Κεχρεά	Θ. 'Επιφανειάδη	12	1968	ἀ.εχ. Πόρτ Τάλμποτ 22 'Ιουν. διά Παιραιά
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	άργει Παιραιά ἀπό 20 'Ιαν.
Κλέανθης	Δ. Βογιατζήδη	11	4153	ἔφθ. Δούγκερχην 21 'Ιουν.
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	ἔφθ. Γένοβην 18 'Ιουν. Παρεδόθη πρὸς διάλυσιν
Κονίστρα	Θωμάς 'Επιφανειάδη	07	3539	ἔφθ. Μαρ(λιν 8 'Ιουν.
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άργει εἰς 'Αργοστόλι ἀπό 6 'Απρ.
Κονλούρας—Ξένος	'Αθ. Κούλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἔφθ. Ναύπτια 16 'Ιουν.
Κύμη	I. Χαδούλη—Μ. Στινά	12	3994	διήλθε Κων(η)πολίν 18 'Ιουν. διά Χούλλ, φθάνει 10 'Ιουλίου
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2716	εἰς 'Οδησσό 10 'Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Κωνστ. Κουτσοδόντης	A. K. Κουτσοδόντη	04	4160	άργει Βενετίαν ἀπό 2 Μαΐου 1932
Κώστας	II. Σταυρουλούπολουκισία	96	1346	ἀνεχ. Παιραιά 22 'Ιουν. διά Δούναδιν
Κωσταντή	άδ. Πατέρα	13	4316	ἔφθ. Αμεριδρόγον 23 'Ιουν.
Κωστής	'Ιω. Πίσηη	05	3876	ἀνεχ. Λονδίνον 12 'Ιουν. διά Vuras, ἔφθ. 18
Λάκης Νομικός	Η. Νομικοῦ	01	927	εἰς πλόσιον 'Ελλάδος—Σέττας (σίνοι)
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	ἔφθ. Αμδέρσαν 15 'Ιουν.
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	ἀνεχ. Μπάρρου 20 'Ιουν., Γιεραλτάρ 25 διά Πόρτ Σατέ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 1 'Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σία	10	2143	άργει Κων(η)πολίν ἀπό 27 Μαΐου
Μαίανδρος	'Ιω. Λιθανοῦ	14	4309	ἀνεχ. Ρόττερντηρ 10 'Ιουν., Μαδέρκας 17 διά Μπ. "Αύρες
Μαίνητ δφ Σάμος	A. Κουλούρης	01	1190	εἰς πλόσιον Σέττας—Κατακώλου (σίνοι)
Μαίρη	N. G. Λιθανοῦ	09	1459	ἔφθ. Μαρ(λιν)ούπολιν 19 'Ιουν.
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	ἀνεχ. Αμδέρσαν 1 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
Μαίρη Δευτεράιου	Βασ. Δευτεράιου	03	1383	ἔφθ. Σ.ν. 17 'Ιουν.
Μαϊώτις	A. Συνοδηνοῦ	88	1709	άργει Παιραιά ἀπό 12 'Απρ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Βρατίλην 1 'Ιουν.
Μαλαικός	Μαοή 'Εμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Καλλιάρη 17 'Ιουν.
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 23 'Ιουν.
Μαρη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	άργει Παιραιά ἀπό 9 'Ιουν.
Μαργαρίτα	Γεωργ.άδη και Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Παιραιά 25 'Ιουν. ἐκ Πρεβέζης
Μαργαρίτης	άδ. Περιθολάρη	13	4584	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 5 'Ιουν.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἔφθ. Γάνδην 18 'Ιουν.
Μαρία	K. Λαμοῦ	01	3090	ἔφθ. "Αματαρνταρι 18 'Ιουν., παρέμενε 17
Μαρία	Σ. Περρή κ.λ.π.	00	1216	ἔφθ. Σέττας 23 'Ιουν.
Μαρία M. Διακάνη	M. Διακάνη	10	4362	άργει Σύρον ἀπό 25 'Απρ. 1932
Μαρία N. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	διήλθε Γιεραλτάρ 18 'Ιουν. διά Ρόττερντηρ—Χούλλ
Μαρία Νομικοῦ	Λουκή Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Κύπρου 7 'Ιουν. και Παιραιά 19, ἀνεχ. 22 διά Κοσσιέρ
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀνεχ. Τάιν 17 'Ιουν., Γιεραλτάρ 25 διά Τσεταδέκιαν
Μαριγώ Λ.	N. Λύρα	02	4146	ἔφθ. Παιραιά 17 'Ιουν. και Μαρ(λιν) 22

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Βίσταθης	06	4660	Έφθ. Κωνσταντζήν 14 Ιουν. και άνεχ. 23 διά Ρόττερνταμ
Μαριόνκα	άδ. Πρωτού	12	4236	άνεχ. Αμβέρσαν 17 Ιουν. διά Μπουένος "Άρες
Μαριόνκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	Έφθ. Νεκότσα 5 Ιουν. και άνεχ. 22 διά Ρ. "Ιανέτρον
Μαρούκω Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν. διά Ροζάριο
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	άνεχ. Ροζάριο 20 Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
Μαρούσιδη	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	άργει Πατριάτικ από 23 Απρ.
Μαρούσιδη Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	διήλθε Κλίν 16 Ιουν. διά "Αβονμουθ, φθάνει 6—7 Ιουλ.
Ματθαίος	Π. Μ. Λόρης	04	2434	άνεχ. Ονέγα 21 Ιουν. διά Ζακάνταμ
Ματρόννα	Ν. Βογιατζής	02	2846	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Ιουν., Ντούτζενς 24 διά Χόρσενς
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359	άνεχ. Βεντίκιαν 22 Ιουν. διά Κοσσάτηρ
Μέντω	Γ. Δρακούλη	02	3050	Έφθ. Τεργιστών 20 Ιουν.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	άνεχ. Αμβέρσαν 20 Ιουν. διά Νιούπορτ, έφθ. 22
Μιρόζα	έτ. «Βλάσσος	05	3049	Έφθ. Μορφαλόκαν 16 Ιουν. και Σύρον 28
Μίνα Ε. Τρικόγλου	'Ελευθ. Τρικόγλου	15	4273	Έφθ. Λονδίνον 17 Ιουν. και Μπάρρο 25 (διά Βεντίκιαν)
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιδανού Π. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άνεχ. Πατριάτικ 26 Ιουν. διά Τράπανι—Πλέϊτ
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	Έφθ. Κ)ντζάν 7 Ιουν. και άνεχ. 19, Πατριάτικ 24 διά "Αμβούργον
Μιχαήλης	Ν. Εύσταθίου και Στα	04	3146	άνεχ. Τάιν 9 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας, έφθ. 19
Μιχάλης Ξυλάς	Λ. Φατσά	12	3646	είσις 'Αμβέρσαν υπό παραλαβήν
Μίμης Χανδρής	άδ. Συλά	06	3828	άνεχ. Τάιν 15 Ιουν. διά Μαζέρας, έφθ. 24
Μονίτωρ	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	Έφθ. Πατριάτικ 2 Ιουν. και Μαρ. πολιν 29
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	Σ. Φαρκούχη	06	3690	άνεχ. Γδύνια 17 Ιουν. διά Μπόναν
Μύκονος	άδ. Γουλανδρή	17	5199	Έφθ. Νιούλατερ 14 Ιουν. και άνεχ. 23 διά Β. 'Αμερικήν
Ναγής	Χ. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	Έφθ. Πατριάτικ 25 Ιουν.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	άδ. Λιδανού	10	4111	διήλθεν Ήμινγκχαρ 22 Ιουν. διά Μπέργκαν
Νάρκισσος	Π. Σαχτούρη	02	1953	Έφθ. Βατσών 15 Ιουν.
Ναυτίλος	Γ. Ν. Στευθάτου	06	4313	διήλθε Πατριάτικ 17 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
Νέα Τύχη	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	Έφθ. Βεντίκιαν 12 Ιουν.
Νεράϊδα	Στ. και Δημ. Φαρφαλίση	12	3451	Έφθ. Μοντεβίδεο 21 Ιουν.
Νεμέα	έτ. Π. Νομικού	03	2759	άνεχ. Στρατιών: 11 Ιουν., Φιούμα, 17 και Πατριάτικ 30 διά Ρωσίαν
Νήτον	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διήλθε Τσάγκ—Τάο 20 Ιουν. διά Ντάρεν
Νηρένης	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	άνεχ. Εμπειρίδην 17 Ιουν., Γιβραλτάρ 25 διά Ραγούζαν
Νήριτος	Έμη. Χατζηλία	13	6694	άνεχ. Μπάλιαν Μπλάγκαν 20 Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
Νικη	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Πατριάτικ από 8 Απρ.
Νίκοκλης	Α. Βογιατζής	17	958	Έφθ. Γαλάταις 17 Ιουν.
Νίκος	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	Έφθ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν. και άνεχ. 24 διά Τάραντα
Νίκος Μάρκου	Α. Γρυπαίου	14	3892	Έφθ. Μάντζεστερ 26 Ιουν.
Νικόλαος	Π. Ι. Πατέρα και Σιά	12	4235	Έφθ. Βάττερφορτ 11 Ιουν.
Νικόλαος 'Αθανασούλης	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1932
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	άληρη. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει Πατριάτικ από 7 Μαρτ. 1928
Νικόλαος Νομικός	άτ. Α' Ατλαντικός	17	3201	άνεχ. Ναύπολιν 16 Ιουν., Γιβραλτάρ 22 διά Κόντινεντ
Νικόλαος Φιλίνης	Δ. Νομικού	99	625	είς πλός Πιερικώδης—Τόνιδος
Νικόλαος	Μική Φιλίνη	04	3111	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Ιουν. διά Βορδώ
Νικόλαος Αγγελος	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Ιουν. διά "Αμβούργον, έφθ. 28
Νικόλαος Πατέρας	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Βρεττλαν 15 Ιουν. διά Λιβερπούλ, φθάνει 5 Ιουλ.
Νίτσα	Ν. Πατέρα	06	3435	διήλθε Κοπολίν 16 Ιουν. διά Βορδώ
Νύμφη	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεχ. Μπάρρο 22 Ιουν. διά Λά Ηλάταν
Οινούσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	Έφθ. Νιούπορτ 21 Ιουν. και άνεχ. 24 διά 'Αλεξάνδρειαν
"Ολγα' Επ. Έμπειρίκου	Ν. Πατέρα και ιερόν	04	5804	έφθ. Περνικοπούκον 16 Ιουνίου
	ιερόν 'Επ. Έμπειρίκου	22	4677	παρελήφθη εἰς Φάλμουθ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	είς Μπούλονς "Άρες 19 Ιουν. Ζημίαι είκ συγκρούσεως
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Cuddalore ('Ινδιών) 10 Ιουν.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον από 20 Νοεμ. 1931
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	διήλθε Κλίν 20 Ιουν. και Πατριάτικ 22 διά Βαλτιμέρην
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	4661	είς Τάιν υπό παραλαβήν
Πάνις	Α. Αναστασίου	06	1781	έφθ. Νοσοβολίσκην 19 Ιουν.
Πάνος	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4305	άνεχ. Γδύνια 15 Ιουν., Οδζάν 22 διά 'Οράν
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πατριάτικ από 29 Δεκ. 1931
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	άνεχ. Μπ. "Άρες 19 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	έφθ. Νοσοβολίσκην 19 Ιουν.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιάδη	10	3748	έφθ. Αίθερπούλ 15 Ιουν. και Μπάρρο 26
Παρθενών	άδ. Πεθ.θή	08	3189	έφθ. Μαρικούσιοπολιν 14 Ιουν.
Πάτρα	Τσαρκιράνη—Κωνωνίδη	96	3256	άνεχ. Πόρτο Φερράριο 10 Ιουν. διά Μαρ. πολιν, έφθ. 20
Παύλος	Στ. Γαλανούδηκην και Σιά	90	2223	άργει Χανιά από 10 Μαΐου
Πελαγία	Στολ. Καστάνου	05	3157	έφθ. Βεντίκιαν 16 Ιουν.
Περράκης Λ. Καρπάνης	άληρη. Λ. Καρπάνη	10	3584	έφθ. Βίλλαν Κονσταντίνον 6 Ιουν.
Περσένης	Α. Ανδρεάτου	18	5172	άργει 'Αμπέρσαν από 18 Μαρτ.
Πεταλιού	Μαρή 'Εμπειρίκου	17	5126	έφθ. Θυνίκην 17 Μαρτ. Είτε λούναδιν
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	είς πλός Κ)ντζής —Κλεω (πετρέλαια)
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Γρανοπετερόβιλ»	03	4634	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Ιουνίου και Νίτον 26 διά 'Αμβούργον
Πετράκης Νομικός	Η. Νομικού	06	4618	άνεχ. Κατάκωλον 17 Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διά Ρουέν
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Βάρωναν 14 Ιουν. και Κλίν 23 διά 'Αμπέρσαν
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικού	93	2522	διήλθε Πατριάτικ 28 Ιουν., διά Βεντίκιαν, έπωλ. Ιταλ. ποδς διάλυσιν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	διήλθε Κοπολίν 18 Ιουν. διά Γιβραλτάρ ή Βεντίκιαν
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεχ. Μπ. "Άρες 2 Ιουν. διά Τανερίφαν
Πηνελόπη	Σπερ. Παραμούσιώτη	19	6566	είς Ντάρντιμουθ, διέρχεται: οσρέδη
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	97	1457	έφθ. Καζαπιμπλάγκαν 17 Ιουν. και 'Οράν 21
Πόδι	A. Λιεζέτου-Μ. Ρεθιάδη	09	2861	έφθ. Λιεζέρνο 9 Ιουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Δάντοιγκ 19 Ιουν.
Πολύμνια	Ε. Μιχαλιτσάνου	07	4937	έφθ. Νεάπολιν 12 Ιουν.
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. Μπέργκαν 19 Ιουν. και Vaksdal 23
Πόπτη	Μιχ. Βεργίκου	96	1594	έφθ. Πατριάτικ 1 Ιουν.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	έφθ. Νεάπολιν 20 Ιουνίου
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άνεχ. Βεγγάδην 14 Ιουν. διά Βρεττλαν, έφθ. 24

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πίτα	Γ. Πανᾶς	01	2495	άνεγ. Πατριαῖα 19 Ίουν. διὰ Βρατλαν, ἔφθ. 23
Πίτα Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	90	1217	ἀργεῖ Πατριαῖα ἀπὸ 23 Απρ.
Ρόζος	Γ. Βεργωτῆ	18	4781	ἔφθ. Αμβούργον 22 Ίουν.
Ρόζος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	ἔφθ. Νεγκκαπατάμ (Ινδία) 12 Ίουν.
Σαρωνικός	Μαρῆ Εμπαιρίκου	12	3548	άνεγ. Αμβέρσαν 21 Ίουν. διὰ Πατριαῖα
Σίφνος	Θεμ. Σταυλοπάτη	17	2004	ἔφθ. Κερσώνα 11 Ίουν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς πλάνας Μυτιλήνης—Θεσσαλονίκης (ἄλλας)
Σούνιον	Μαρῆ Εμπαιρίκου	19	3054	άνεγ. Αμβέρσαν 15 Ίουν., Γιεραλτάρ 23 διὰ Βγαντίτου
Στάμος Φαφαλιός	Σ. καὶ Δ. Φαφαλιός	06	3990	άνεγ. Χίον 24, Κ)λιν 26 διὰ Δούναχιν
Στάθης Α.	ἀδ. Αποστολοπούλου	81	987	ἔπωληθή εἰς Ιταλοὺς πρόδε διάλυσιν
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	άνεγ. Ρόττερνταμ 14 Ίουν. διὰ Ριον Ιανέτρου
Στεφανίδης	Ανδρ. Λαμπός	06	4081	ἔφθ. Μπουένος "Άλερες 19 Ίουν.
Στυλιανή	ἀδ. Πεθῆ	93	1828	άνεγ. Σπαλάτο 11 Ίουν. διὰ Αλμέριτου
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκοσίνη	04	3564	άνεγ. Αρχάγγελον 11 Ίουν., Λάδσεντ 23 διὰ Ηλέτρου
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	ἀργεῖ Θυίκην ἀπὸ 29 Ίουλ. 1932
Σύλβα	Α. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	ὅπε φόρτωσιν εἰς Σάνη Αντιόχεια 15 Ίουν.
Τάκης	Π. Αντόππα—Μαρκοσίνη	04	1698	ἔφθ. Αντιόχεια 10 Ίουν.
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμπός	13	4221	φθάνει Καλάμας 1—1 Ίουλ. ἐκ Πλέιτ
Τάσις	Γ. Ραζῆ	13	4706	άνεγ. Κάρβιφ 10 Ίουν. διὰ Βίλλαν Κ)τούσιον
Τερέζα Κοντογιάννη	Στολ. Κοντογιάννη	89	764	ἀργεῖ Πατριαῖα ἀπὸ 2 Ίουν. 1932
Τζέννυν	Ίω. Λιθανοῦ	12	1859	άνεγ. Πατριαῖα 19 Ίουν., διὰ Ν)ρωσίσκην, ἔφθ. 23
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	ἔφθ. Περιχά 21 Ίουν. (διὰ Ρούμιναν)
Τὸ Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	άνεγ. Λεύμπιαν 15 Ίουν. διὰ Λένινγραδ
Τρίαινα	Γ. Λαμπό καὶ Μ. Γεωργιάκη	00	4358	ἀργεῖ Πατριαῖα ἀπὸ 24 Μαΐου
Τρίτων	οὐεὶς Γ. Γράτσου	14	4211	διῆλθε Γιεραλτάρ 19 Ίουν. καὶ Ντίδερ 26 διὰ Δουκέσκην
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάκη Ριοι	14	3895	διῆλθε Φλωρίδην 19 Ίουν. διὰ Οντάνης
Τόνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	άνεγ. Χούν διὰ Χαλλαντ 28 Ίουν. διὰ Ονέγα
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἀργεῖ Περιχά ἀπὸ 12 Ίουν.
Φαέθων	ἀδ. Λιθανοῦ	13	4168	ἔφθ. Υυρας 18 Ίουν.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	ἀργεῖ Πατριαῖα ἀπὸ 1 Μαΐου
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	ἔφθ. Όδησσον 10 Ίουν.
Φιλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2021	ἀργεῖ Νεάπολην ἀπὸ 15 Αὔγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5304	διῆλθε Λάρη Πάλμας 18 Ίουν. διὰ Ρόττερντα, ἔφθ. 25
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 16 Ίουν. καὶ Περιχά 27
Φωτεινή Καρρᾶ	ἀδ. Καρρᾶ	08	4396	ἔφθ. Μοντεβίδεο 8 Ίουν.
Φότης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	διῆλθε Μιεραλτάρ 16 Ίουν. διὰ Λονδίνου, ἔφθ. 25
Φωφῶ Μακρῆ	I. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	ἀργεῖ Περιχά ἀπὸ 23 Απρ.
Χαδιώτης	ἴτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεγ. Ροζάριο 14 Ίουν. διὰ Μαζέρας
Χαράλαμπος	οὐεὶς Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἔφθ. Μπρόπολιν 8 Ίουν. καὶ Πατριαῖα 23
Χέλατρος	ἴτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	άνεγ. Νοθεωσίσκην 17 Ίουν., Κ)λιν 19 διὰ Αξονρουθ, 40.10 Ίουλ.
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	ἔφθ. Γαλάται 6 Ίουν. (διὰ Καλάμας)
Χρήστος Ζ.	N. Ζωϊστούλου	00	1106	ἔφθ. Μάλταν 15 Ίουν. καὶ Πατριαῖα 22
Χριστίνα	Λ. Βογιατζῆη καὶ Σία	98	3438	άνεγ. Κοσσίνη 11 Ίουν., Γιεραλτάρ 25 διὰ Ρουέν
Χρυσάνθη	ἀδ. Πατέρα	00	3217	ἔφθ. Χάρτλεπου 21 Ίουν.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	ἔφθ. Λοντόντερρη 17 Ίουν. καὶ Κάρδιφ 28
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	ἔφθ. Σαδόνναν 21 Ίουν. Παρεδόθη πρόδε διάλυσιν
Ωκεανία	M. Καριβαλή	07	4843	άνεγ. Κύπρον 13 Ίουν., Γιεραλτάρ 23 διὰ Στέττεν
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5104	ἔφθ. Ρόττερνταρ 9 Ίουν.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	ἔφθ. Cienfuegos 21 Ίουν. (διὰ Σάντα Κρούζ)
Ωρωπός	Μαρῆ Εμπαιρίκου	13	3475	ἔφθ. Βρατλαν 12 Ίουν. καὶ ἄνεγ. 20, Κ)λιν 22 διὰ N. Γέρκην

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου καὶ Ριοι	79	1432	εἰς πλάνας ἐν Τουρκίᾳ
Λιγαίον Αγγλικόν	ἀδ. Κουροκιλή-Αθίνη & Σια	10	1673	ἔφθ. Γαλάται 18 Ίουν.
Λίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	ἔφθ. Ρόττερνταρ 22 Ίουν. καὶ ἄνεγ. 23 διὰ Ριον Ιανέτρου
Αρέθουσα Παναμαϊκόν	Νικ. Καρπούρη	11	3693	φθάνει Ροζάριο 30 Ίουν.—3 Ιουλ.
Ξιριγίνια Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	διῆλθε Μαζέρας 24 Ίουν. διὰ Αμβέρσαν
Ξυαγόρας Κυπριακόν	«Τρόδος» Ltd	28	5127	ἀργεῖ Τάιν ἀπὸ 7 Απρ.
Ξύγενια Χανδρῆς Παναμαϊκόν	Ίω. Χανδρῆ	20	5317	ἔφθ. Νεκότσικι 15 Ίουν.
Ζίλδα Αμπατιέλλου Αγγλικόν	Ἐλλήνων ιδιοκτητῶν	20	1138	ἀργεῖ Μαζέρας 24 Αὔγ. 1932
Θέμις Αγγλικόν	Φραγκοπούλου καὶ Σία	88	2173	άνεγ. Σάττεν 21 Ίουν. διὰ Λάζ Νουέλλη
I. N. Βλασσόπολ Ρουμανικόν	T. N. Βλασσόπολου	11	3160	ἔφθ. Αμβέρσαν 20 Ίουνίου
Ιουλία Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	15	3726	άνεγ. Παριγγεῖον 21 Ίουν. διὰ Ριον Ιανέτρου
Ιαλλιόπη Λάντες Αγγλικόν	Αύτες	87	1032	εἰς δρομον Αγ. Γεωργίου ἀπὸ 15 Οκτ. 1932 μὲ ζημιάς
Ιωσητή Κυπριακόν	K. Ευδιά καὶ Σιάν	05	3876	Ίδε : «ΚΩΣΤΗΣ» σημαία Ελληνική
Δισρήτης Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλούκουντη	94	2483	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 16 Ίουν. διὰ Καλλιάρη
Διρεθῆγ Παναμαϊκόν	ἔτ. P. Ολιβέ	07	3821	ἔφθ. Ανδίνειον 13 Ίουν.
Διρουπάνου Αγγλικόν	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	εἰς Καζακπλάγκαν 26 Ίουν.
Δοριάκι Αγγλικόν	«Πατριωτικής»	04	1128	ἔφθ. Ζουγκουλάδηκ 26 Ίουν.
Ιέλλου Παναμαϊκόν	I. Μαργαρένη	13	4826	ἔφθ. Αμβέρσαν 18 Ίουν.
Ινιζόλας Αγγλικόν	ἀδ. Ηγήτα	80	1302	ἔφθ. Πατριαῖα 29 Ίουν. ἐκ Χίου (διὰ Δούναβην)
Ιοέμη-Τζουλία Αγγλικόν	A. Μινακούλη-Ρουσάνου	95	2499	ἔφθ. Βρατλαν 6 Ίουνιου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗ ΓΑΙ	Έτος ναυ.	Τόννοι: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Όρος "Αθως Παναμακόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	12	3876	άνευχ. Καλαί 19 Ίουν. διά Viipuri
"Όρος Δίρφυς >	«Ατλαντικός» Α. Ε.	18	5242	έφθ. Σάν Νικολάς 18 Ίουν.
"Όρος Έλικών >	Τράπου, Co	18	5525	άνευχ. Σουάνη 17 Ίουν. διά Μπάχιαν Μπλάχιαν
"Όρος Ιδη >	Κοσμέτου—Κουλουκουνιά	20	5210	έφθ. Μπουένος "Άρες Ρέδες 20 Ίουν.
"Όρος Κιβαϊρών >	Τράπου, Co	13	3578	έφθ. Γέδια 16 Ίουν.
"Όρος Όσσα >	Κοσμέτου—Κουλουκουνιά	18	5201	έφθ. Λάζ Ηλάταν 17 Ίουν.
"Όρος Ολυμπος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	20	5166	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Ίουν. και άνευχ. 23 διά P. Ικνίδρου
"Όρος Ορθορς >	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	έφθ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 13 Ίουν.
"Όρος Παρνασσός >	Μαργαρόνης-έτ. «Ατλαντικός»	15	3654	άνευχ. Ιρηνίγκερ 8 Ίουν. διά Ροζέριο
"Όρος Πάρνητς >	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	11	3726	άνευχ. Νεάπολιν 20 Ίουν. διά Βενετίαν
"Όρος Πέρα >	Κοσμέτου—Κουλουκουνιά	18	5208	άνευχ. Μη. "Άρες 13 Ίουν. διά Χούλι, φθάνει 12—13 Ίουν.
"Όρος Πήλιον >	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	4592	έφθ. Κάδις 21 Ίουν.
"Όρος Πίνδος >	Τράπου, Co	14	4810	διήλθε Λάζ Ηλάτας 12 Ίουν. διά Ηλέτι
"Όρος Ταύγετος >	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	20	6698	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Ίουν.
"Όρος Τάυρος >	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	έφθ. Μπάχι, Μπλάχιαν 17 Ίουν.
"Όρος Υμηττός >	«Πηγατίδης» Α. Ε.	18	5249	έφθ. Κωνγκλιν 13 Ίουν.
Πάντζο Σ. Τουρκικόν	Η. Σταυροπούλου και Υιοι	90	2302	έφθ. Αλγάριον 20 Ίουν.
Παντίνα Παναμακόν	Ρ. Όλιθι	13	4920	έφθ. Σταυροπούλου 17 Ίουν. και άνευχ. 20 Ίουν. διά Λάζ Ηλάτας
Σάν Νικόλα, Ιταλ.	Ν. Σταυράτου	79	677	εἰς πλάνας Δωδεκανήσων — Λιγύπτου
Τουσίκια Αγγλικόν	Κ. Λασκαρίδη—Λ. Δέλλας	03	1828	έφθ. Ρέτζιο 17 Ίουν. και άνευχ. 20 Ίουν. διά Λάζ Ηλάτας
Τρεγκόδναν Αιγαίπιακόν	Κ. Ξυδά και Γιών	03	3075	έφθ. Pitea (Φιγκλανδ.) 18 Ίουν.
Φρακόνα Γαλλικόν	«Εξέστιος» Α. Ε.	82	1173	άργει Γαλάτας από 14 Μαρτ.
Φρυγία Παναμακόν	Ραβύ. "Ολίθι	00	3395	έφθ. Γένοβην 6 Ίουν. Παρεδόθη πρός διάλυσιν
Gambia River, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	15	4729	εἰς Μάντζεστερ ύπό παραλαβήν
Hartfield, Αγγλ.	Β. και I. Κουτσούκου	15	4661	"Ιε : «ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» σημαίας "Ελληνική
Jekri, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	17	5875	Παρελήφθη και άργει εἰς Ντάρτρου
Jebba, Αγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουνιά	17	5875	Παρελήφθη και άργει εἰς Ντάρτρου
Marlwood, Αγγλ.	"Ελληνης άγορασται	06	1982	εἰς Σουάνη υπό παραλαβήν
Rio Diamante, Αγγλικόν	Ν. Λυκιαρδόπούλου	28	4641	έφθ. Sourabaya 18 Ίουν. Είτε διά Κύρωπην πρός παραλαβήν

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ BRISTOL

Γραφεία εις Avonmouth, Sharpness, Gloucester
και Portishead.

Ως έφοπλισταί έκτιμωμεν τὰς δυσχερεῖς συνυθήκας
ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν δοπίων ή πραυτόρευσις θὰ άνατεθῇ εἰς ὑμᾶς
θεωροῦνται ώς μέρος τοῦ ιδικοῦ μας στόλου και τὰ ξέδα
των θὰ είναι σσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διε-
ξαγωγὴν τῆς έργασίας.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "HILLS,, BRIS' OL, AVONMOUTH, SHARPNESS, GLOUCESTER,

ΕΙΣ ΤΟ POTTERNTAM

KATINA & SIGARETTA

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Λ. ZANNI & YIOI

64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ελληνικὸν ἐν Ολλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνά Ελληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα και Πούρα
έκλεκτά. Ηγγυημένης συσκευασίας, άφορολόγητα.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣ Σ: ZANNIS-ROTTERDAM. ΤΗΛ. 50632

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY,, TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

HAMBURG STEVEDORING CO. LTD.

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

Tel. Add.:—"Stevedoring,,

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΒΑΚΑΤΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ.-ΒΟΛΟΣ

Ἐνεργοῦνται ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Έκφρο-
τώσεις, Ανθρακεύσεις, Μεταφοραὶ ἐντὸς τῆς πό-
λεως και τροφοδοσίαι ἀτμοπλοίων.

ΣΗΜ.—Αναθέτοντες οἱ π.π. Ἐφοπλισταὶ τὰς πρακτορεύσεις
τῶν ἀτμοπλοίων των εἰς τὰ Γραφεῖα μου ή ἔργασια θὰ ἐκτελή-
ται μετά πάσης ἀκριβείας, εἰλικρινείας και τὰ ξέδα
ὅσον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα, εἰς τὴν ἔκτιμησει τῶν δυσχερῶν
συνυθήκων ποὺ διέρχεται η Ναυτιλία. Εἰς τὰς ἐκφροτώσεις γεν-
νημάτων κανονίζω ἐκφροτοτικά πολὺ εὐθυνότερα τῶν ἐπισή-
μων τιμῶν τοῦ λιμένος ήτοι ἀπὸ 12.50 κατὰ τόννον πλέον βιν-
τζέρηδων εἰς ἐ π τ ἄ (7) δραχμάς κατὰ τ. πλέον βιντζέρηδων.

Τηλεγραφήματα: ΙΩΑΝΝΗΝ ΒΑΚΑΤΟΝ Βόλον
Codes BENTLEY PRIVATES

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ

29, LEINSTER SQUARE, 29

Γ. ΔΕΛΗΣ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Τὸ ἀρχαιότερον ἐλληνικὸν ξενοδοχεῖον τοῦ Bayswater τοῦ
Λονδίνου, ἀπέχον 2 λεπτά ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς Ἐκκλησίας.—
Καθαρὸν, εὐάερον και μὲ δλας τὸς ἀνέσεις.—Περιποίησις ἐν-
τελῶς οἰκογενειακή.