

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1934

Αρ. Φύλλου 80

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 80.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1934

Συγχρονισμένη και ίσχυράν όργανωσιν

Ένωπιον τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν μελών τῆς «Ένωσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν» τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον αὐτῆς θὰ ἐκθέση μετὰ διήμερον τὰ πεπραγμένα του κατὰ τὸ ἔτος 1933—1934.

Ούδεις καλόπιστος κορτῆς ἡμπορεῖ ν' ἀμφισβητήσῃ ὅτι τὸ Συμβούλιον τῆς «Ένωσεως» καὶ ἀξέπαινον ζῆλον ἐπέδειξεν ἐν τῇ ἐκπληρώσει τῆς ἀποστολῆς του καὶ δραστηρίας εἰργάσθη διὰ τὴν προάσπισιν τῶν ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου.

Δὲν ἡμπορεῖ ἀκόμη ν' ἀμφισβητήσῃ κανεὶς ὅτι ἐν τῇ προσπαθείᾳ του πρὸς ἴκανοποίησιν τῶν ἐπαγγελματικῶν ἐπιδιώξεων τῶν Έλλήνων πλοιοκτητῶν ὑπερχεώθη νὰ παλαίσῃ καὶ πρὸς ἀντιδράσεις καὶ πρὸς πολλαπλᾶς δυσχερείας, τὰς ὅποιας πολλάκις καθίστα σχεδὸν ἀνυπερβλήτους ἡ γνωστὴ νοοτροπία, ἡ ἐπικρατοῦσα παρὰ τῇ ἀρμοδίᾳ κορατικῇ ὑπηρεσίᾳ, καὶ ἡ πρὸς τὰ γενικώτερα τῆς ναυτιλίας συμφέροντα ἀδιαφορία ὠρισμένων ἐκ τῶν ἰδιονότων, εἰς τοὺς ὅποιους, κακῇ τῇ μοίρᾳ, εἰνε ἐμπιστευμένη ἡ διαχείρισις ζωτικῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων.

«Ημεῖς, παρακολούθουντες ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὸ ἔργον τῆς «Ένωσεως τῶν Έλλήνων Εφοπλιστῶν» καὶ τῶν ἰδιονότων αὐτὴν, εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ διαπιστώσωμεν πόσον πολυσχιδές καὶ πόσον βαρὺ ἔχει καταστῆ τοῦτο, ἀφ' ἡς μάλιστα εἰς τὸ διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον ἐπεκράτησε τὸ καθεστῶς τῶν περιορισμῶν, τῶν διακρίσεων καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ. Ζητήματα ἔξερχόμενα τοῦ πλαισίου τῶν στενῶν ἐπαγγελματικῶν, ἔκτεινόμενα καὶ μέχρις αὐτῶν ἀκόμη τῶν διπλωματικῶν τῆς χώρας μας προσανατολισμῶν, ἀνακύπτουν καθημερινῶς ἀπαιτοῦντα ὅχι ἀπλῶς τὴν ἀγρυπνον παρακολούθησιν, ἀλλὰ καὶ προπαρασκευὴν διὰ τὴν ὑπόδειξιν λύσεων ἔξυπηρετουσῶν τὴν ναυτιλίαν μας, λύσεων τῶν ὅποιων οὐδὲ αὐτὴν τὴν σκοπιμότητα εἶναι εἰς θέσιν, εἰς ὠρισμένας περιπτώσεις, ν' ἀντιληφθοῦν οἱ ἀρμόδιοι, μὲ τὴν ἄγνοιαν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας πραγμάτων, ποὺ διακρίνει αὐτούς.

«Ἄλλ' οἱ διοικοῦντες τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὁργάνωσιν εἶναι ἐπὶ πλέον ὑποχρεωμένοι —διατὶ νὰ μὴ ὅμοιογήσωμεν τοῦτο—ν' ἀντιπαλαίσουν καὶ πρὸς ἐσωτερικὰς ἀντιδράσεις, προερχομένας ἐξ αὐτῶν τῶν κόλπων τῆς τάξεως ποὺ ἐκπροσωποῦν. «Ένωπιον τῶν ἀντιδράσεων αὐτῶν εὑρίσκονται συχνάκις εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀντιμετωπίζουν τὸ δίλλημα: ἡ νὰ προχωρήσουν εἰς ἀποφάσεις, πρὸς τὰς ὅποιας σαφῆς ἔξεδηλώθη ἡ ἀντίθεσις μερίδος ἡ καὶ μεμονωμένων μελῶν τῆς «Ε-

νώσεως, μὲ κίνδυνον διασπάσεως τῆς ἐνότητος αὐτῆς ἡ νὰ ἐνδώσουν. Καὶ προτιμοῦν, χωρὶς κανεὶς νὰ ἡμπορεῖ νὰ τοὺς καταρρίψῃ δι' αὐτό, τὸ δεύτερον, ἐστω καὶ μὲ ἀβαρίαν τῶν πολλάκις εὐδύτερον διὰ τὴν ναυτιλίαν ἐπωφελῶν ἀντιλήψεών των, διότι ὡς προϊστάμενοι μιᾶς στενῶς ἐπαγγελματικῆς ὁργανώσεως ἔχουν πρώτιστον καθῆκον νὰ διασφαλίζουν τὴν ἐνότητα αὐτῆς, ἀπαραιτητον διὰ τὴν διατήρησίν της. Δὲν εἶναι ἐπομένως ἀνεξήγητον τὸ φαινόμενον ὅτι εἰς μίαν περίοδον ἀγωνιώδους πάλης τῆς ναυτιλίας μας ἡ δράσις τῆς «Ένωσεως τῶν Εφοπλιστῶν», ἐνῷ πολλαπλᾶ ἔχουν συσσωρευθῆ πρὸς ἐπίλυσιν προβλήματα, καθαπτόμενα αὐτῆς ταύτης τῆς ὁργανώσεως τῆς ἀμύνης τῆς ναυτιλίας μας κατὰ τῶν πολυποικίλλων ἐμποδίων ποὺ παρεμβάλλονται εἰς τὸ ἔργον της, δὲν ἐκτείνεται μέχρις αὐτῶν, ἀλλὰ περιορίζεται μόνον εἰς ζητήματα, τὰ ὅποια ὅσον καὶ ἢν ἀφοροῦν ἐνίστε καὶ ζωτικὰ τῶν ἐφοπλιστῶν συμφέροντα, δὲν εἶναι διὰ τὴν καθόλου Ναυτιλίαν παρ' ἐντελῶς δευτερευούσης σημασίας.

Εἰς μίαν παλαιοτέραν ἐποχὴν, καθ' ἥν ἡ χωρητικότης τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἦτο περιωρισμένη, καὶ ἡ κίνησις τῶν φορτηγῶν μας δὲν εἶχεν εἰσέτι ἀπλωθῆ, ως σήμερον, εἰς ὀλόκληρον τὴν ὑδρόγειον, εἰς ἐποχὴν ὅπου ἡ ἐλευθερία ἐκυριάρχει καὶ τὸ παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον ἦτο ἀνοικτὸν εἰς πάντα θέλοντα νὰ ἐργασθῆ, εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς ἤτο ἀγνωστος διὰ τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν καὶ ἡ ιδική μας, λόγῳ τοῦ ιδιάζοντος χαρακτῆρος της, δὲν εἶχε καμμίαν, οὐδὲ ἔμμεσον, ἔξαρτησιν ἀπὸ τὸ Κοράτος, εἰς ἐποχὴν, τέλος, ὅπου τ' ἀπασχολοῦντα τὸ ἐμπορικόν μας ναυτικὸν ζητήματα, λόγῳ ἀκριβῶς τῶν συνθηκῶν ὑφῆς εἰργάζετο, ἡσαν περιωρισμένη, ἡ ἐπαγγελματικὴ ὁργάνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν ἥτο ἀπολύτως ἐπαρκῆς καὶ δι' αὐτούς καὶ διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Σήμερον δύως, ὅπότε εἰς τὰ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας τόση ἔχει ἐπέλθει οιζικὴ μεταβολὴ καὶ ἔχουν κυριολεκτικῶς ἀνατραπῆ αἱ συνθῆκαι καὶ οἱ ὅροι ἐργασίας ἐν τῇ διεθνῇ οἰκονομίᾳ, ὅπότε ἡ χωρητικότης τοῦ «Ελληνικοῦ ναυτικοῦ» ἔχει εὐρυνθῆ καὶ διογκοῦνται συνεχῶς, σήμερον πλέον ὅπερας ὅριζων τῆς ναυτιλίας αἰσχυνῆς μας δράσεως ὀλονέν καὶ ζοφερώτερος διαφαίνεται, δὲν εἶναι δ' ἐφικτὴ ἡ προσαρμογὴ τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὰς καταστάσεις, ποὺ ἐδημιουργήθησαν καὶ δημιουργοῦνται, διὰ τῶν ιδίων αὐτῶν καὶ μόνον δυνάμεων, ἡ ἐπαγγελματικὴ τῶν ἐφοπλιστῶν ὁργάνωσις δὲν ἡμπορεῖ, ὅσηδή ποτε καὶ ἢν ὑπάρχῃ καλὴ θέλησις ἀπὸ μέρους ἐκείνων ποὺ τὴν διοικοῦν, νὰ θεωρατεύῃ τὰς πολλαπλᾶς ἀνάγκας καὶ τὰ ὄγκωδη τῆς ναυτιλίας μας προβλήματα, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν ιδίων ἀκόμη τῶν ἐφοπλιστῶν.

Μόνη ἡ ἐπιμελητηριακὴ ὁργάνωσις, ἡ ὅποια θὰ συγκεντρώσῃ τὸ σύνολον τῶν ναυτιλλομένου κόσμου,

είναι ίκανη και τὴν συνοχὴν τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας ν' ἀποκαταστήσῃ και ἀποδοτικῶς νὰ ἐργασθῇ διὰ τὴν ἀντιμετώπιστον πολαπλῶν κινδύνων, διὰ τὴν ὁργάνωσιν και προπαρασκευὴν ἐνὸς καλλιτέρου διὰ τὴν ναυτιλίαν μας μέλλοντος.

Ἡ ἰδρυσις Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὴν ὅποιαν μὲ τόσην ἔπιμονὴν ὑποστηρίζομεν, παρίσταται διὰ τὴν Ἑλλάδα ἔτι μᾶλλον ἐπιβεβλημένη, διότι δυστυχῶς εἰναι ἡ μόνη ναυτικὴ χώρα ητὶς στερεῖται κρατικῆς ὑπηρεσίας παλλομένης ἀπὸ τὰς πραγματικὰς τῆς ναυτιλίας ἀνάγκας, κατηρισμένης και ἐπαρκοῦς νὰ θεραπεύῃ αὐτάς. Θά ἔχῃ, ἐπομένως, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον, ἔκτὸς τῆς ἄλλης εὐεργετικῆς δράσεώς του νὰ πληρώσῃ και τὸ κενὸν αὐτὸ ἀκόμη. Θάναλάβῃ τὸ βαρὺ ἔργον τῆς μελέτης και τῆς εἰσηγήσεως πρὸς τὸ Κράτος τῶν καταλλή-

λων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν και τὴν ὁργάνωσιν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας μέτρων.

Οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταί, ποὺ μεθαύοιον θ' ἀκούσουν τὰ πεπραγμένα τῆς διοικήσεως τῆς Ἐνώσεως των και θ' ἀντιληφθοῦν πόσον ἡ ὁργάνωσίς των, παρ' ὅλον τὸν ζῆλον και τὴν δραστηριότητα τῶν ιδιονότων αὐτήν, ύστεροι εἰς τὴν ἀντιμετώπιστον και τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν και τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας, ἃς συζητήσουν τὴν πρότασίν μας περὶ ιδρύσεως Ἐπιμελητηρίου και ἐφ' ὅσον, ως εἶμενα βέβαιοι, τὴν γειθετήσουν, ἃς ἐργασθοῦν διὰ τὴν πραγματοποίησίν της.

Ἄπο αὐτοὺς ἔξαρταται πλέον ν' ἀποκτήσῃ και ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία συγχρονισμένην και ισχυρὰν ὁργάνωσιν. "Αν τὸ θελήσουν θὰ τὴν ἀποκτήσῃ.

Τό δεκαπενθήμερον

Πρὸς ἐπίτευξιν μονίμου συνεργασίας

Ἡ ἀνανέωσις τῆς μεταξὺ πλοιοκτητῶν και ναυτεργατῶν συμβάσεως διὰ τὸ ἔντασιον μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πρόκειται, ὅπωσδήποτε, νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν αὐτῶν. Ἡ ἐπερχομένη συνεννόησις, αὐτή καθ' ἐσυτή κρινομένη, ἀποτελεῖ, ἀναφισθήτηκας, σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἐμπέδωσιν τῆς τάξεως εἰς τὸ ἐμπορικὸν μας ναυτικόν.

Δέν θά ἔπρεπον δῆμος νὰ θεωρῇ διὰ τὸ διά τῆς ὑπογραφομένης συμβάσεως τίθεται και ὁριστικὸν τέρμα εἰς τὰς μεταξὺ πληρωμάτων και πλοιοκτητῶν ἐκάστοτε διενέεις και διὰ ἐπιτυχάνεται κατὰ πάγιον τρόπον ἡ συνεργασία και ἡ ἀπαραίτητος ἀλληλεγύη μεταξὺ τῶν δύο τῆς ναυτιλίας μας παραγόντων.

"Οσηδήποτε και ἀν εἰνεὶς ἡ διάρκεια τῆς συμβάσεως—πέραν τοῦ ἔτους δέν δύναται νὰ λογίσῃ—θ' ἀνακάψουν μοιραίων και πάλιν μετά τὸ τέρμα τῆς ἴσχυος τῆς ἀντιθέσεις, πιθανώτατα δὲ καὶ ὁ-ξύτητες, ἀσύμφοροι και ἐπιζήμιοι, ως αἱ τελευταῖαι, κλονίζουσαι τὴν θεοῖς τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν. Δέν εἰνεὶς λοιπόν, κατὰ τὴν γνώμην μας ἀδικιολόγητοι οἱ ἀπό τοῦδε παρά τινων ἐφοπλιστῶν ἐκφραζόμενοι φύσιοι μελλοντικῶν διαταραχῶν, ὅταν θά τεθῇ και πάλιν ἔχηται μάνανεώσεως τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου.

Ἀπαιτεῖται ἐπομένως εὐθύς μετά τὴν ὑπογραφὴν τοῦ μισθολογίου νὰ προπαρασκευασθῇ τὸ ἕδαφος πρὸς δημιουργίαν μιᾶς καταστάσεως μονιμωτέρας και διαρκεστέρας. Θ' ἀποτροποῦν οὕτω, κατὰ τὸ δυνατόν, οἱ κίνδυνοι μελλοντικῆς διαταράξεως τῶν ὀμαλῶν σχέσεων κεφαλαίου και ἐργασίας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ.

Ο τρόπος διὰ τοῦ θάτον δύνατόν νὰ φάσωμεν εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς καταστάσεως αὐτῆς δέν εἰνεὶς δυσχερῆς ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπάρξῃ πρὸς τοῦδε καλὴ ἐκατέρωθεν θέλοις και πρὸ παντός νὰ ἐπιδειχθῇ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους δχι μόνον εἰλικρινῆς διάθεσις, ητὶς θά διηγούλουν τὴν λήψιν τῶν ἐνδεικνυούμενων νομοθετικῶν μέτρων, ἀλλὰ και εύρυτέρα ἀντίληψις, δσον ἀφορᾶ τὸν ρόλον αὐτοῦ και τῶν λειτουργῶν του εἰς ζητήματα, εἰς τὰ ὅπια δσάκιος ἐπεκράτησαν στεναὶ ὑπηρεσιακαὶ ἀπόφεις, δέν κατέστη δυνατή ή Ικανοποιητικὴ αὐτῶν ἐπίλυσις.

"Εχομεν ἐν προκειμένῳ ύπ' ὅψιν μας και τὴν ἀπὸ καιροῦ ἥδη διατυπωθεῖσαν ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γνώμην τοῦ κ. Ν. Β. Μεταξᾶ περὶ τῆς ἱδρύσεως και παρ' ἡμῖν μιᾶς ισοτίμου ἐπιτροπῆς, κατὰ τὰ ἐν «Ἀγγλίᾳ Ισχύοντα, (Maritime Board)» ητὶς ουγκροτουμένῃ ἔξι ίσου ἀριθμοῦ ἀντιπροσώπων ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν θά δύνατον νὰ ἐπιλαμβάνεται και νὰ ἐπιλύῃ ὅλα τὰ ὑφιστάμενα ἡ μέλλοντα νὰ προκύψουν μεταξὺ ναυτεργατῶν και πλοιοκτητῶν ζητήματα. Θά δύνατον ουγκριμένως, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ κ. Μεταξᾶ, ἡ ἐπιτροπὴ αὐτή νὰ ἐπιληφθῇ ἀμέσως τῶν κάτωτικῶν διὰ τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν τῆς ναυτιλίας μας ζητημάτων: 1ον) Τοῦ μισθολογίου. 2ον) Τῶν δρῶν ναυτολογίας και ἀπολύσεως, 3ον) Τῆς ἐνδιαιτήσεως και τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως τῶν πληρωμάτων, 4ον) Τοῦ κανονισμοῦ τῆς τροφοδοσίας και τοῦ ἐδεσματολογίου, 5ον) Τοῦ κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας και δον) Τοῦ ποινικοῦ και πειθαρχικοῦ κώδικος ως και τῶν σχετικῶν μὲ τὴν κοινωνίκων πρόνοιαν ζητημάτων. Παρατηρεῖ, ἀκόμη, ὅρθιτατα ὁ κ. Μεταξᾶς, διὰ τὸ ῥύθμισις δύλων αὐτῶν τῶν ζητημάτων δέν θά ἔπρεπε νὰ βασισθῇ ἐπὶ θεωρητικῶν δοξασιῶν ἡ ἐπὶ τῶν ἐφαρμοζούμενων εἰς χώρας μὴ ναυτικάς, ἀλλὰ νὰ προσαρμοσθῇ, κατὰ τὸ δυνατόν, πρὸς τὰς ἐν τῇ Ἑλληνικῇ ναυτιλίᾳ κρατουμένας συνηθείας και παραδόσεις.

"Άλλ' δσον ἀφορᾶ τὴν ουγκρότησιν και τὴν λειτουργίαν τῆς ισοτίμου ἐπιτροπῆς, ποὺ προτείνει ὁ κ. Μεταξᾶς, ἔχομεν νὰ προ-

οθέσωμεν διὰ διά τὴν ὁργάνωσις ἀποτελεσματικὸν τὸ ἔργον τῆς δέον: α). Πέραν τῶν ὀντιπροσώπων ἐργατῶν και ἐφοπλιστῶν νὰ μετάσχουν ως μέλη αὐτῆς τρία εἰσέτι πρόσωπα, δυνάμενα νὰ ἔχουν ἔγκυρον και σεβαστὴν γνώμην, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἔν: Ἀρεοπαγίτης η ἀλλος ἀνώτατος δικαστικός νὰ εἰνεκαὶ ὁ πρόδρος αὐτῆς, τὰ δέ δύο ἀλλα διευθυντῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ως ἑκάπτοντος τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν και ὁ Πρόδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιώς β). Αἱ ἀποφάσεις τῆς ἐπιτροπῆς, χαρακτηριζόμεναι διὰ τοῦ ἱδρυτικοῦ νόμου ως διαιτητικαὶ, νὰ εἰνε και υποχρεωτικαὶ διὰ τὸν Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν.

Χωρὶς τὴν σύμφωνον γνώμην τῆς ἐπιτροπῆς αὐτῆς, διὰ ν' ἀποβῆ λυσιτέλες τὸ ἔργον της, δέν πρέπει νὰ λαμβάνεται κανὲν νομοθετικὸν ἡ ἀλλο μέτρον ἀναγόμενον εἰς τὰς σχέσεις ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν, τούναντίον μάλιστα εἰς τὴν ἐπιτροπὴν πρέπει νὰ παρασχεθῇ και τὸ δικαίωμα νὰ υποδεικνύῃ ἐκάστοτε τὴν ληψιν τῶν μέτρων ἀκείνων, ποὺ διηγοφάλιζον τὴν ἐπ' ἀγαθῷ τῆς ναυτιλίας ἀφρούντων συνεργασίαν τῶν παραγόντων της.

"Ο σημερινὸς Διευθυντῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰνε ἀληθὲς διὰ διὰ τὰ καθηκοντά του ἐπεχείρησε νὰ καθιερώσῃ τὴν διάσιτομον υπὸ τὴν προεδρείαν του τῆς ἐπιτροπῆς ἐπίλυσιν τῶν ἀκείτοτε ἀναφυούμενων διαφορῶν μεταξὺ ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν. Ἀλλὰ και τὸ πρωτοβουλία ἐκείνη, ὅπως και τὸ διάλλοι τοῦ κ. Χρηστοφορίη, δέν ἔχῃ πρὸς ἀκριβῶν διότι δέν προσηρμόζετο εἰς τὴν πραγματικότητα. Δέν είχεν ἐπιζήτησει ὁ κ. Χρηστοφορίης, διὰ τῆς συνθέσεως τῆς ἐπιτροπῆς του, τίποτε ἀλλο παρὰ διὰ τῆς ψήφου του ως προέδρου, ητὶς και τὸ δικαίωμα της ζητήματα θὰ ἐλύνοντο κατὰ πλειοψηφίαν και διὰ τὸν ψήφων της ἔξεπρωσαντοντο εἰς παρασφέρομενα παρατάξεις, νὰ καλύπτῃ τὰς διάσιτομον του ἀντιληφεῖς διάσπασεων τῆς ἐπιτροπῆς. "Αν συγκεκριμένως αἱ ἀντιληφεῖς τοῦ κ. Χρηστοφορίη συνέπιπτον πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἀπόψεις θὰ συνεκέντρου τὰς ψήφους τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀν ἀντιθέτως τὰς ψήφους τῶν ναυτεργατῶν και οὕτω αἱ ἀποφάσεις ούδεποτε θὰ είχον τὴν ἔννοιαν τῆς πραγματικῆς διαιτησίας.

Τούναντίον διὰ τῆς συνθέσεως τῆς ἐπιτροπῆς, τὴν ὅποιαν ήμεῖς προτείνομεν, και διὰ τῶν δικαιωμάτων τὰ ὅπια δέον ἀπαραιτητῶν νόμῳ νὰ παρασχεθοῦν εἰς αὐτῆς διαιτηφάλιζεται διὰ τὸ αἱ ἀποφάσεις θὰ είνε ἀληθῶς τὸ πόρισμα διαφωτιστικῶν και ἔξονυχιστικῶν ουζητήσεων και ώριμου μελέτης, θὰ ἔχουν δὲ ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς ὁρθῆς και δικαίας κρίσεως.

Η 'Ελληνο—Σοβιετική συμφωνία

Πληροφορούμεθα διὰ τὴν ουγκριμένην ἐπαφὴ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Εθνικῆς Οικονομίας μετά τῆς Σοβιετικῆς Αντιπροσωπείας ἀπέδειξεν διὰ δέν ἀπέχουν αἱ ἀκετέρωθεν ἀντιληφεῖς και διὰ δέν προσκόπει εἰς σοβαράς δυσχερείας ἡ παράτασις τῆς μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἐμπορικῆς συμφωνίας.

"Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν», τῆς ὅποιας τὰς γνώμας ἐν προκειμένῳ ἐζήτησεν ὁ κ. Πεσμαζόγλου, δέν παρέλειψε νὰ τονίσῃ πρὸς αὐτῶν, πόσον ἐπιβεβλημένη παρίσταται, ύπο τὰς παρούσας μάλιστα συνθήκας, πᾶσα εἰδικὴ μέριμνα διὰ τὴν διασφάλισιν τῆς ἔργασίας τῶν φορτηγῶν μας πλοίων εἰς τὰς σοβιετικὰς μεταφοράς.

"Ο κ. Υπουργὸς ἀνεγνώρισεν ἀπολύτως τὸ ὄρθιον και δίκαιον τῆς ἀξιώσεως ταύτης τοῦ ἐμποροναυτικοῦ κόσμου και ἀνέλαβε τὴν υποχρέωσιν νὰ ἔκασφαλίσῃ διὰ τῆς παρατεινομένης συμφωνί-

ας τὸ αὐτό ποσόν ναύλων, τὸ πραγματοποιηθὲν κατὰ τὸ 1933. Ἡ Σοβιετικὴ ἀντιπροσωπεία εὑρέθη ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπολύτως συμφωνοῖς καὶ ἐδέχθη νὰ παράσχῃ τὴν ἔγγυησιν, διὰ τοῦ πρέχοντος αἰτίας τῶν ναύλωσεις δὲν θὰ ὑστερήσουν κατὰ ποσόν τῶν περιουσιῶν.

Ἄλλ' δ. κ. Πεσμαζόγλου ἀνέλαβε καὶ μίαν ἀκόμη ὑποχρέωσιν ἔναντι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, εἰς τὴν ὅποιαν ὁφεῖλε νὰ ἐπιμειψεῖ, διότι ἀναφέρεται εἰς ζωτικὰ τῆς ναυτιλίας μας συμφέροντα. Πρόκειται ἀφ' ἑνὸς μὲν περὶ τῆς ἐπανορθώσεως τῆς ἀδίκου καὶ οὐχὶ ἰσοτίμου πρὸς ἄλλας σημαίας μεταχειρίσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ μέρους τοῦ Σοβιετικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ τῶν Σοβιετικῶν γραφείων ναύλωσεων διὰ τὰ ἐπασφάλιστρα, ἀφ' ἔτερου δὲ περὶ τῆς ὁριστικῆς ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος τῆς διαπρατορεύσεως τῶν ναύλωνομένων ὑπὸ τῶν Σοβιέτ Ἑλληνικῶν πλοίων.

Θέλομεν νὰ ἐπλήξωμεν τὰ Σοβιέτ ἔκτιμῶντα τὰς ὑπηρεσίας ποὺ προσφέρει ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἰς τὸ ἔχαγωγικόν των ἐμπόρων θὰ θελήσουν νὰ δῶσουν Ικανοποιητικὴν διὰ τὰς Ἑλληνικὰς ἀπόφεις λύσιν εἰς ἀμφότερα τὰ ζητήματα ταῦτα, λύσιν, ἢτις ἄλλωστε οὐδόλως πρόκειται νὰ ζημιώῃ τὰ σοβιετικὰ συμφέροντα.

Τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων

Σημειοῦμεν τὸ κατωτέρω παράδειγμα ὡς χαρακτηριστικὸν τοῦ πανταχοῦ, πλὴν τῆς Ἑλλάδος, ἐπικρατοῦντος πνεύματος τῆς συγκεντρώσεως ὑπέρ τῆς ἴδιας ἑκάστης ναυτικῆς χώρας ἔθνικῆς οἰκονομίας δοσὸν τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρου ποσοστοῦ ἐκ τῶν ναύλων τῶν ὀκεανοπόρων πλοίων της.

Ἐλληνικὸν σκάφος εὐρισκόμενον ὑπὸ τὴν διαχείρισιν "Ἀγγλοῦ ἐφοπλιστοῦ" εἶχεν ἀνάγκην ὠρισμένων ἐπισκευῶν, ἀρκετά σημαντικῶν. Τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς Μεσογειακὸν λιμένα πρὸς ἐκφρωταν, τὸ φυσικότερον δὲ ἥτοι ἡ νὰ ἐκτέλεσῃ ἐκεῖ τὰς ἐπισκευάς του ἡ νὰ πλεύσῃ εἰς Πειραιᾶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν εἰς τὴν πατρίδα του. "Ἄγγλος δισχειριστῆς ἐπέμεινεν ἀνενδότως καὶ ἐπέτυχεν ἐν τέλει ὅπως αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ γίνουν ἐν Ἀγγλίᾳ." Ἐπραξεν ὡς "Ἄγγλος αἰσθανόμενος τὰς ὑποχρέωσις του πρὸς τὴν οἰκονομίαν τῆς σοβιετικῆς πατρίδος του.

Μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὴν μακριάν αὐτὴν χάραν, δὲν κατέστη δυνατὸν ν' ἀντιμετωπισθῇ σοβαρῶς ἀκόμη τὸ πῶς θὰ ἐπιτύχωμεν νὰ διαφυλάττωμεν ὑπέρ τῆς ἔγχωρίου οἰκονομίας μεγαλείτερον ποσοστὸν ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν ὑπὸ τῶν φορτηγῶν μας εἰς συνάλλαγμα εἰσπραττομένους.

"Ἄν οἱ ἀρμόδιοι ἐπεζήτουν νὰ πληροφορηθῶν πόσας ἑκατοντάδας χιλιάδων λιρῶν ἑτησίων καταλείπουν εἰς τὸ ἔωτερικόν τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη διὰ μόνας τὰς ἐπισκευάς των, θ' ἀνεγνώριζον ἀμέσως πόσον ἐπείγουσα παρίσταται ἡ ἀνάγκη, χάριν τῆς ἀναπτύξεως τῶν προσδόbowν τοῦ τόπου, νὰ μελετηθῇ ἀποφασιστικῶς τὸ ζῆτημα τῆς ἐνισχύσεως τῆς σιδηροβιομηχανίας παρ' ἡμῖν καὶ τῆς ἐξερεύσεως ὧδων τῶν μέσων, ἀκόμη· καὶ τῶν ύλικῶν — τῶν ὅποιων δὲν στερεῖται ἡ χώρα — ποὺ θὰ προσείλκυον τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά εἰς τοὺς λιμένας μας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τακτικῶν καὶ ἐκτάκτων ἐπισκευῶν των. Εἰνε ἐνδιαφέρον ἐπὶ τῇ εὔκαιριᾳ νὰ πληροφορηθῶν οἱ ἀρμόδιοι, διὰ τὸ ποσοστὸν ἐκ τῶν ναύλων τῆς ναυτιλίας μας τὸ εἰσερχόμενον εἰς Ἑλλάδα μόλις ἀνέρχεται εἰς 20 οἱ περίπου, καθ' ἣν τοιγμῆν αἱ μὲν Σκανδιναϊκαὶ χώραι δχι μόνον διὰ τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, ἄλλα καὶ διὰ τὰ φορτηγά καὶ τὰ τάνκερς ὑπολογίζουν εἰς ποσοστὸν 50 οἱ, ἡ δὲ Ἀγγλία εἰς πολὺ ἀκόμη μεγαλείτερον, ἀφοῦ τὸ ἀγγλικὸν πλοῖον πέραν τῶν λιμενικῶν καὶ ἐκφορτωτικῶν εἰς τοὺς ἔνους λιμένας δικαιωμάτων, ὀδόλκηρον τὸ ὑπόλοιπον ἐκ τοῦ ναύλου του καταλείπει εἰς τὴν χώραν του.

"Ἡ Ἰταλικὴ Κυβέρνησις ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς ὅπως καταστήσῃ τὴν ναυτιλίαν τῆς παραγωγικωτέραν διὰ τὸν τόπον ἔθεσποισε διὰ τοῦ τελευταίου πρὸς τὴν ἐπιχρηγήσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας νόμου διατάξεως ὑποχρεούσας τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν ἐν πάσῃ περιπτώσει νὰ ἐκτελῇ τὰς τακτικές ἐπισκευάς του ἐν Ἰταλίᾳ, ἀκόμη δὲ καὶ τὸν ἀνεφοδισμόν του καὶ τὴν ἀνθράκευσίν του, ἐφόσον κατὰ τὸ ταξειδίον του διέρχεται πλησίον Ἰταλικῶν λιμένων.

Δὲν εἶναι ἀξιομήτητα τὰ παράδειγματα δῆλων τῶν ἄλλων, πολὺ πλουσιωτέρων ἀπὸ ἡμάς, διὰ νὰ ὅδηγησουν τοὺς παρ' ἡμῖν ὀρμόδιους εἰς ὀρθοτέρας κατεύθυνσεis ἐν τῇ δισχειρίσει τῆς ἐμποροναυτικῆς μας πολιτικῆς, ὥστε νὰ ἐπιτευχθῇ δι' αὐτῆς ἡ μεγαλείτερά ὑπέρ τῆς οἰκονομίας μας ἀπόδοσις τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας πόρων μας, ποὺ δὲν εἶναι εὐκαταφρόντοι :

Ύπερβολικὰ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν δυγαμικότητα

Εἰς τὴν δημοσιότητα περιήλθον προτάσεις, ἀπὸ πολλοῦ ἡδὸν χρόνου ἀορίστως διατυπωθεῖσαι εἰς τὴν Κυβέρνησιν, ὀμάδος ἔξινων κεφαλαιούχων μ' ἐπὶ κεφαλῆς "Ἑλληνα ἐφοπλιστήν, τὸν κ. Ἀμπατιέλλον, περὶ ἀναδιοργανώσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ ἔωτερικῶν θαλασσῶν συγκονωνιῶν τῆς χώρας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἰδρυσιν ἐνοδοχείων καὶ τοιριστικῶν κέντρων.

"Ἀνεξαρτήτως τῆς σοβαρότητος ἡ μὲν τῶν προτάσεων—δὲν ἔχομεν ὑπὸ δψιν μας δῆλα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα διὰ νὰ κρίνωμεν—πιστεύομεν διὰ μὲν προκειμένων τῆς Ἑλληνικῆς δυναμι-

κότηος ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κεφάλαια τὰ ὅποια ἐμφανίζονται ὡς μέλλοντα νὰ διατεθοῦν, καὶ τεστρώθησαν τὰ σχέδια καὶ ὑπελογίσθησαν αἱ πιθαναὶ ἀποδόσεις τῆς δῆλης ἐπιχειρήσεως.

Τοιαύτης ἔκτιμεως ἔγχειριματα διὰ νὰ ἔχουν ἐπιτυχῆ ἀποτέλεσματα καὶ διὰ τὴν οἰκονομίαν μιᾶς χώρας καὶ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν χρησιμοποιουμένων μεγάλων, κατ' ἀνάγκην, κεφαλαιών, πρέπει νὰ στηριχθοῦν εἰς τὴν θετικὴν τοῦ Κράτους ἐνισχυσιν.

Δὲν πρόκειται περὶ ίδιας ἡμῶν ἀντιτιλῆψεως, ἔχομεν πρὸ δημῶν τ' ἀπτά παραδείγματα χωρῶν, ἀπειρώς πλουσιωτέρων τῆς Ἑλλάδος, δηπω ἡ Ἰταλία, ἡ Γαλλία κλπ., μὲ τουριστικὴν ὄργανων εἰς ἔξειχωροῦντο θά βέραυνον ἐπαχθῶς τὴν Ἑλληνικὴν Κοινωνίαν. Διότι ἡ δῆλη ἐπιχειρήσις, ὑποχρεωμένην ὑπέρ τοῦ πολυτελείας τοῦ πολυτελείας, προτείνεται καὶ μὲ δσα κεφάλαια πρόκειται ν' ἀπασχοληθοῦν τῶν θησαυροῦ τεράστια ποσά, ἀνερχόμενα εἰς δισεκατομμύρια δραχμῶν.

Οἱ ὑποβαλόντες τὰς προτάσεις δὲν ζητοῦν βεβαίως ἐπιχορηγήσεις τὰς ὅποιας καὶ δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὰ δῶσῃ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ζητοῦν δῆμος εἰς ἀντάλλαγμα παραχωρήσεις μονοπωλιακῆς, αἱ ὅποιαι ἀν ἔξειχωροῦντο θά βέραυνον ἐπαχθῶς τὴν Ἑλληνικὴν Κοινωνίαν. Διότι ἡ δῆλη ἐπιχειρήσις, ὑποχρεωμένην ὑπέρ τοῦ πολυτελείας τοῦ πολυτελείας, προτείνεται καὶ μὲ δσα κεφάλαια πρόκειται ν' ἀπασχοληθοῦν τῶν θησαυροῦ τεράστια ποσά, ἀνερχόμενα εἰς δισεκατομμύρια δραχμῶν.

"Ἔχομεν τῆς γνώμην διὰ τὸν πολυτελείαν τῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια δὲν ήταν δῆμος εἰναι ἀποδείγματα προτείνεται νὰ καλύψῃ τὰ πράγματα ἐπὶ τῇ βάσει θετικῶν στατιστικῶν καὶ ἀλλων δεδομένων, θά πεισθοῦν διὰ τὴν ἔωτερην ἀποτοποίησαν, δηπο προϋποτίθεται διὰ τὸν πολυτελείαν τῶν μονοπωλιακῶν πλοίων μικρά διὰ ν' ἀνθεξει εἰς μεγαλεπήβολα σχέδια τοιαύτης ἔκτιμεως.

Συμπεριφορά ἀναξία "Ἑλληνος πλοιάρχου

Παραλαμβάνομεν καὶ ἀναδημοσιεύομεν ἀπὸ τὰς ἀπογευματινὰς ἔφημεριδας τοῦ Λονδίνου τῆς 28ης Μαρτίου τὰ ἔξης :

"Οἱ ἀνδρες μιᾶς σωσιβίου λέμβου ἐπὶ διαφόρων νῆστεις καὶ διψώντες,

"Τὸ Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον «Κ. Κτιστάκης» τὸ ὅποιον προσήραξεν ἐπὶ τῆς ἀμμώδους ἀκτῆς τοῦ Gooawin ἔξωθεν τοῦ Dca! ἀνειλκύσθη διὰ τῶν ίδιων αὐτοῦ μέσων σήμερον τὴν 7ην π. μ. Καθ' ὅλην τὴν νύκταν ναυαγοσωστικὰ καὶ βενζινόπλοια εύρισκοντο παρὰ τὸ πλοίον, ὃ πλοιάρχος, δῆμος, ἡρήθη νὰ δεχθῇ τὴν συνδρομήν των. Ἡ σωσιβίος λέμβος (lifeboat) τοῦ Σταθμοῦ Walmer εύρισκε. Τὸ ἀπό τῆς 9ης π. μ. μέχρι τῆς 9ης νυκτερινῆς τῆς χθές παρὰ τὸ προσαρδέαν πλοίον, ὃ δὲ κυβερνήτης αὐτῆς ἀμάρτησε τὴν ἐπιστροφὴν τῆς ἀνεκοινωνίας τὰς ἔξης : 'Ο Ἑλλην πλοιάρχος ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου ν' ἀποκόψῃ καὶ ρίψῃ μακράν καὶ τὰ σχοινία τῶν βενζινόπλοιων ἀτίαν εἰχον πλευρισει τὸ πλοίον. Τὸ ίδιον θὰ ἐκσημεῖν ἀκόμη καὶ διὰ τὴν ίδικην μας σωσιβίου λέμβον ἀν δὲν σπεύδειν μὲν νὰ λύσωμεν ἐγκαίρως τὰ σχοινία μας καὶ ν' ἀπομακρυνθῶμεν. "Οταν ἀντελήθη διὰ τὸ πλοίον δὲν ἡσυνήθη ν' ἀνελκυσθῇ τὸ πλοίον της παρελθούσης νυκτὸς σπεύσα νὰ ἐρωτήσω τὸ πλοίον πλοιάρχον ἀν ἐπειδόμενον νὰ παραμείνωμεν εἰσετί πλησίον τοῦ σκάφους. Εἰς ἀπάντησιν ἀνήλθεν οὗτος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ διὰ κραυγῶν μᾶς ἀπέπεμψεν. Οὐδέποτε μέχρι σήμερον μοδῆτυχε νὰ υποστὼ τοιαύτην μεταχείρισιν. Καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς παραμονῆς μας πλησίον τοῦ σκάφους δὲν εἶχομεν τίποτε νὰ φάγωμεν ἡ νὰ πώμεν. Οὐδέποτε συνήντησα κυβερνήτην πλοίου, διὸς νὰ μὴ προσφέρει ἔνα ζεστό καὶ ὀλίγην τροφὴν εἰς τοὺς ἀνδρας μιᾶς σωσιβίου λέμβου, οὕτων ἐπιθυμοποιηθῆσαν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὸ προσαρδέαν σκάφος.

"Ὑποθέτομεν διὰ καὶ μόνη ἡ ἀναδημοσιεύσις τῶν ἀνωτέρω εἰναι ἀρκετή διὰ ν' ἀποδοκιμασθῇ ἡ συμπεριφορά τοῦ "Ἑλληνος πλοιάρχου, ἀντίθετως πρὸς τὰς εὐγενεῖς παραδόσεις τοῦ ἐμπορικοῦ μας νοτικοῦ. Δὲν ἐπετέπετο εἰς αὐτόν ν' ἀγνοῇ, ἔφθον φιλοδοξεῖ διὰ εἰναι κυβερνήτης ὀκεανοπόρου Ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ τὴν Ἀγγλίαν ὑφισταται ὀργανωμένη ὑπηρεσία διασωστῶν τῶν ναυαγῶν, πρὸς τὴν ὅποιαν διὰ τοῦ προτάσεων καὶ τοῦ προστάτην τοῦ Καλλιανέση θεωροῦμεν, ὡς ἐνισχυτικὴν τῆς ἐπικρατήσεως τῶν συντηρητικῶν ἀπόφεων καὶ τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ἐπιβεβλημένης ἀνάγκης, ὅπως καταστῇ, δύον τὸ δυνατόν στενοτέρα, ἡ συνεργασία ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν χάριν τοῦ κοινοῦ οκοποῦ, διστι δὲν εἶναι ἀλλος, εἰμή δη πρόδοσις καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Αἱ ἐπιθυμοποιηθῆσαν νὰ προσφέρουν τὸν πολυτελείαν τοῦ κ. Καλλιανέση εἰναι ἀρκετά

γνωσταί, ἔξετέθησαν δ' ἐν πλάτει κατά την διάρκειαν τῶν ἔργων τοῦ συνεδρίου. Ἀπό τούς ἐφοπλιστάς, κατά κύριον λόγον, ἀλλὰ καὶ ἀπό τὸ Κράτος, ἔξαρταται ἡδη, σπώς διευκολύνουν τὸ ἔργον μιᾶς παγίας συνεννοήσεως κεφαλαίου καὶ ἔργοις ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ διά τῆς Ικανοποίησεως ὠρισμένων δικαίων αἰτημάτων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ώστε νά ἐπανέλθῃ ἡ γαλήνη καὶ ἡ ὁμαλότης ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Αἱ Σπέτσαι καὶ ἡ ναυτιλία

Παλαιός πλοιάρχος τοῦ Ε.Ν. ἐκ Σπετσών μᾶς γράφει μακρὰν ἐπιστολὴν, ἐκδηλούσαν ὅλον τὸ πικρὸν παράπονον τῶν συμπατριωτῶν του διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπτωσιν, ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, τῆς ώραιᾶς νήσου τοῦ Ἀργολικοῦ.

«Πρό πεντήκοντα έτών, γράφει ημίκαιεν εἰς Σπέτος ἡ ναυτιλία εἰς τοιούτον βαθμὸν ὥστε τὰ ἐμπορικά της πλοῖα, ιστιοφόρα, ἀνήρχοντα εἰς 300 και πλέον και τοῦτο μὲ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐμπειρῶν ναυτικῶν και τῶν τότε πλουσίων τῆς ἡγεσίας, οἵτινες ἀπὸ κοινοῦ ἐργαζόμενοι και ἀλληλοβοηθούμενοι εἶχον κατωρθῶσει νὰ δημιουργῆσουν ἔνα λαμπρὸν ἐμπορικὸν στόλον.

»Μὲ τὴν παρακήλην τῆς ἴστιοφόρου ναυτιλίας μερικοὶ ἐκ τῶν τότε ἐφοπλιστών ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἀτμήρη ναυτιλίαν καὶ οὕτως οἱ ναυτικοὶ τοῦ τόπου ἔξενοισκον εὐγεοδῶς ἔργασίαν.

*'Ο πόλεμος, οώμας, ἔχητάνισσεν δὲ τὰ Σπετσιωτικά ἀτμόπλοια, ἃλλα ἐτορπιλλίσθησαν καὶ ἃλλα ἐπωλήθησαν εἰς ἄλλοδαποὺς. "Ηδη αἱ Σπέτσαι δὲν ἔχουν παρὰ ἓν μόνον ἀτμόπλοιον καὶ οἱ πτωχοὶ των ναυτεργάται καθύων καὶ τόσοι ικανοί πλοίαρχοι ικτεύονται διὰ τὴν ἑγενέσιν ματᾶς οἰασθήποτε θέσεως, τὴν ὅποιαν θὰ ἐπιτρέψῃ ὁ ἐπιχειριστών τοπικισμὸς γὰρ καταλάβουν.

»Τὸ ἀπότελεσμα είνε δι τὴν ἀπογόητευσις τῶν κατοίκων τῶν Σπετσῶν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα είνε τοιαύτη, ὅστε ἀπὸ τριετίας οὐδεὶς ἐκ τῶν νέων ἑταῖρη πλέον πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἔκλειψῃ ἀπὸ τὴν νῆσον τὸ στοιχεῖον ποὺ ἄλλοτε τὴν ἐδόξασε.

Η παρασημοφορία του κ. Γκρούππερ

Παρὰ τοῦ δήντοῦ τῆς ἐν Βραΐλᾳ «Compagnie Continentale d' Exportation» κ. Gonrad G. Grupper, ἐλάφρωμεν τὴν κατωτέρῳ ἐπιστολήν, τὴν ὅποιαν καὶ δημοσιεύμενην εὐχαριστώς. Αἱ ἀντὶς διαδηλοῦται ἡ ἐγγυωμάνη τοῦ κ. Grupper πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν κυβέντην διὰ τὴν προσγενόμενην εἰς αὐτὸν τημήν, τῆς ἀπονομῆς τοῦ παρασήμου τοῦ Φοίνικος. "Οπως καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔτονίσαμεν, η παρασημοφορία τοῦ κ. Grupper, ἡτο ἐπιβεβλημένη, ὡς μία ἐλαζίστη ἐξδήλωσις ἀναγνωρίσεως τῶν πολεμικῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς ὅποιας ὁ επιφανῆς οὗτος φίλος τῆς Ἑλλάδος δὲν ἔπαινες ἀπό ἔτον τὴν προσφέρῃ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν τὴν ἐργαζομένην ἐν τῷ Δουνάβει.

¹ Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Grupper, ἔχει ώς ἔξης :

Φίλε κ. Διευθυντά,

«Θά ἐπληροφορήθητε, βεβαίως, ὅτι ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς Ἐθνικῆς ἑορτῆς τῆς 25ης Μαρτίου, ἡ Ἑλληνικὴ κυβέρνησις μοι ἀπένειμε τὸ παράσημον τοῦ Φοίνικος. Σκοπός τῆς παρούσης μου είναι νὰ σᾶς παρακαλέω, ὅπως μοι ἐπιτρέψητε νὰ ἐκφράσω ἀπὸ τῶν στηλῶν τῆς ἐπιθεωρησέως σας τὴν βαθείαν μου εὐγνωμοσύνην πρὸς τὸν Ἐξοχώτατον κ. Πρόεδρον τῆς Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας και πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν κυβέρνησην, ηντὶς μὲ περιεβάλε διὰ μιᾶς τιμητικῆς διακρίσεως, τόσον περισσότερον ἀκόμη προσφιλοῦς εἰς ἐμέ, καθόσον αὕτη προέρχεται ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα.

Ἐπιτυμῷ ἐπίσης ν' ἀπευθύνω τάς θεραπεόρας εὐχαριστίας μου πρὸς δόλους ἔκεινος, οἵτινες ἔσχον τὴν πρωτοβούλιαν νὰ ὑποβάλλουν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κυβέρνησιν τὴν σχετικὴν πόρτασιν.

»Αι στήλαι των «Ναυτικών Χρονικών» είνε αἱ μόναι, που δύνανται νά μοῦ χρησιμεύσουν τήν στιγμήν ταύτην, ἵνα διεριηγνεύσουν τὰ αισθήματά μου, ἔχων, ὑπὸ ὄψιν μοῦ ὅτι τῆς διακρίσεως ταύτης ἔτυχον ἐπί του πεδίου τῆς μάχης, ποὺ διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ἀποτελεῖ ὁ Δούναβις».

Βραΐλα, Ἀποίλιος

Διατελῶ μετὰ πάσης ἐκτιμήσεως
Conrad G. Grupper

Σκέψεις τινές ἐπὶ τοῦ Νομοσχεδίου περὶ ναυτικῶν διπλωμάτων

‘Η ἀπόκτησις ἐνδεὶς διπλώματος ἵκανούτητος ἐν τῷ Ἑμπορικῷ Ναυτικῷ, μὲν τὰ νομοθετήματα τῶν τελευταίων χρόνων, κατέστη ὑπόθεσις ἀρκετά δύσκολος καὶ κοπιώδης.

‘Η αὗξησις τῶν προσόντων γενικῶν, ἡ συστηματοποίησις τῶν σχετικῶν ἔξετάσεων, οἱ μετ’ αὐτηρότητος δικτυπωθέντες ὑγειογομικοὶ δρόιοι περὶ τῆς σωματικῆς καὶ πνευματικῆς ἐπαρκείας τῶν ὑποψήφιών, ἡ μετ’ ἀργυρωματικῆς προσοχῆς κατακείτονται.

καὶ ἐξέλεγξις τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας, ἔθεσκε εἰς τὴν φιλοδοξίαν τῆς σταδιοδρομήσεως ἐν τῇ νυκτὶ καὶ ἱεράρχιᾳ, σειράνῃ ἐμποδίων καὶ διατυπώσεων, κατὰ τῆς σκοπιμότητος τῶν ὅποιων, δὲν οὐκ ἥθελε κανεῖς γάρ ἀντιταχθῆναι.

Ο κατά κύριον λόγου ἐπίδιωκον μένος ἐκ τῆς αἰχνήσεως τῶν προσόντων σκοπὸς, εἶναι λίαν εὐγενῆς καὶ δρατιοῦ. Εἶναι δὲ οὕτος, ἡ ἀνύψωσις τοῦ ποιετικοῦ ἐπιπέδου τῶν Ἀξιωματούχων τοῦ Ἐμπορικοῦ μακρινοῦ Ναυτικοῦ. Ποιος δὲν τὴν εὑχεταῖ; Καὶ ποιος δὲν ἐπιδοκιμάζει τὴν πρᾶξην τοῦ κατεύθυνσαν προσπάθειαν;

Αλλ' έκτος τού σκοπού τούτου, εἰς τὰ τελευταῖα περὶ διπλωμάτων νομοθετήματα, σπουδαίαν ἐπιρροὴν ἤσχησεν καὶ γίνεται στασις τῆς ἐπικρατούσης ναυτικῆς ἀνεργίας, ἣντις κατέδεξεν εἰς ἐντόνους γραμμάτες, τὸν ὑπάρχοντα πληθωρισμὸν διπλωματούχων ὅλων τῶν ναυτικῶν κατηγοριῶν. Κατακορύφωσις τῆς τοισύνης ἐπιδράσεως εἶναι, γίνεται ἀνελευθέρα καὶ ἀντισυνταγματικὴ διάταξις τοῦ ἀριθμοῦ 4 τοῦ νόμου 5684, ἡ θεσπίσασα τὴν εἰς περιωρισμένον ἀριθμὸν ἀπονομὴν τῶν διπλωμάτων. Μολονότι δύναμις εἶναι πολὺ δικαιολογημένη γίνεται καταπολέμησιν τῶν δικαφόρων ἐκφάγουσιν τῆς ναυτικῆς ἀνεργίας, ἐν τούτοις δὲν ουγχωρεῖται διταν φθάνη μέχρι τῆς ἀφαιρέσεως τοῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθερίας ἐκλογῆς τοῦ ἐπαγγέλματος. Διότι κατόπιν περίπου εἶναι τὸ περιεχόμενον τῆς ἀνωτέρω ἀναφερθείσης διατάξεως.

Είνε, λοιπόν, ἀναντιρρήτως ἀξιέπαινος, η πρωτοβουλία τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰσηγγηθείσης τὴν κατάργησιν τῆς διατάξεως ταύτης, διὰ τοῦ κατατεθέντος εἰς τὴν Βουλὴν σχεδίου νόμου περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν ἴσχουσ-
σῶν διατάξεων περὶ διπλωμάτων γνωτικῆς ἐκφύγησιος.

"Αλλ' ένῳ εἰς τὴν ἀνωτέρω περίπτωσιν, τὸ κατατεθὲν Νομογένειον ἀποδεικνύει τὴν πρόθεσιν τῆς διαφυγῆς τοῦ Νομοθέτου ἥπερ τάς πιέσεις πρὸς θεραπείαν τῶν ἐκ τῆς ἀνεργίας καὶ τοῦ ἐπιγγελματικοῦ πληθυσμοῦ προσκυπτουσῶν ἀναγκῶν, εἰς ἄλλας τους διατάξεις ἢ πρόθεσίς του αὕτη θραύσει: ὑπὸ τοὺς ὅδοντωτοὺς σφρογοὺς τῶν ἀναγκῶν τούτων.

Καὶ ἡδὴ ἡς ἀνατρέξωμεν τινὰς τῶν διατάξεων τοῦ ἐν λόγῳ Νομοσχεδίου, περὶ τῶν ὅποιών φρονοῦμεν ὅτι δὲν στερεύνται ἀ-
ξιούμεντων στοιχείων.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 1 αὐτοῦ καθορίζεται μεταξὺ ἀλλων καὶ ἡ ἔννοια τῆς φράσεως «Ὕπηρεσία ἐπί πλοίου ἐν ἐνεργείᾳ», ήτις ἀ-
ταντάται εἰς τούς προηγουμένους περὶ Διπλωμάτων Νόμους. «Ως
εικόνητή λοιπὸν θεωρεῖται: «τὸ σύνολον τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ἐργάτου
παλλάσσης» συνυπολογιγμένης μόνον ως πρὸς τὰς χρονικάς περιόδους
καθ' ἡς τὸ πλοίον ἐφ' οὐ τυγχάνει: ναυτολογημένος, διατελεῖ ἐν
εἰλικρινείᾳ τοῦ πλοίου, καὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ ἐκ τῶν διαφόρων
μένων ἀπόπλου ἢ τοῦ εἰς τοιούτους κατάπλου...»

Έδω νομίζουμε δις ούπάρχει ουσία:ώδησης παράλειψις. Διότι: έργονος της παραμονής πλοίου είναι τῷ λιμένι: πρός διενέργειαν ἐπικευμάν ἡ Survey, δὲν προσμετράται: εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Εργάτου θαλάσσης. Μήπως ὁ μέλλων ἀξιωματικὸς τοῦ Ἐμποριοῦ Ναυτικοῦ, δὲν συμπληρώνει τὰς γνώσεις του καὶ δὲν ἔκμαχνάνει τὴν τέχνην του πληρέστερον, ὑπηρετῶν ἐπὶ πλοίου τελοῦντος ὑπὸ ἐπισκευάς; Τότε ἀκριβῶς τοῦ παρέχεται: ἡ εὐκαιρία γὰρ φρίση τὸ δργανον τῆς τέχνης του. Καὶ ἡ γνῶσις ποὺ θὰ ἀποτηθῇ ἐκ τούτου, δὲν εἰνει διόδους κατωτέρω, ἀπὸ τὴν μάρφωσιν αἱ τὴν πειραν τῶν πλευσίμων ἡμερῶν. Διὰ τοῦτο εἰνει ἐπιθειδηγένον γὰρ συμπληρωθαῖ: ἡ διάταξις αὐτῇ, θεωρουμένου τοῦ χρόνου πηρεσίας ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ἐπισκευήν, ὡς χρόνου ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίου εἴναι ἐνεργείᾳ. "Αλλως τε κίνδυνος καταστρατηγήσεως δὲν πάρχει, δεδομένου δις εἰνει εὐκολώτατος ὁ ἔλεγχος, μὲ βεβαιώσεις τοῦ οἰκείου Λιμεναρχείου ὡς καὶ τοῦ Ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Νηγγάνωμονος, ὑπὸ τὴν ἐπιστασίαν τοῦ ὅποιου ἐτελέσθησαν αἱ ἐπικευές.

Μὲ τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Νομοσχεδίου ἀντικαθίστωνται: αἱ παράρρηψοι: 3 καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Νόμου 5235. Αἱ ἐν λέγοι παράρρηψοι: ὥριζον δὲ: ὁ κάτοχος διπλώματος ἴκανότητος ἐν τῷ Ἐμπ. αυτικῷ, ὅποιδέλλεται ἀμα τῇ συμπληρώσει τοῦ πεντηκοστοῦ ἐμπτου ἔτους τῆς ἡλικίας του καὶ ἀνὰ τριετίαν μετὰ ταύτην, ἃς ὑγείανομικὴν ἔξετασιν πρὸς ἔξαρσίθωσιν τῆς σωματικῆς καὶ γευματικῆς ἐπαρκείας αὐτοῦ, μεθ' ἧν ἐὰν κριθῇ ἀνίκανος, ἀποτερεῖται: τοῦ δικαιώματος τῆς περαιτέρω Ναυτολογίσεως. Θά δόμιζε τις δὲ: τὸ κατατεθὲν Νομοσχέδιον προβινέται εἰς ἀντικαταστασιν τῶν παραγράφων τούτων, μὲ διάταξιν ἐπὶ παραδείγματι:

αὐξάνουσαν τὸ δρίον τῆς ἡλικίας, ἢ προνοοῦσαν περὶ ἡδεῖμένης τινὸς συντάξεως διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος ἔξόδου. Ἀντιθέτως δικαίως ἡ ἀντικατάστασις συνίσταται εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς ὑγειονομικῆς ἔξετάσεως καὶ ἐπὶ τῶν κατόχων ἀδειῶν Κυβερνήτου, Ναυκλήρου κ.λ.π. Ἐχομεν τὴν γνώμην διτι τὸ ἀρθρον τοῦτο τοῦ Νομοσχεδίου, θὰ ἡτο σοφώτερον ἐάν κατήργει: δριστικῶς τὰς παραγράφους 3 καὶ 4 τοῦ Νόμου 5235. Πολὺ φοδούμεθα διτι δὲ ὑγειονομικὸς ἔλεγχος, δισοδήποτε καλοπίστως καὶ εὐσυνεδήτως καὶ ἀν διενεργήται, θὰ ἀδικῇ πολλοὺς συγγότατα. Μή λησμονῶμεν διτι καὶ οἱ ιατροὶ εἰνε τέκνα ἀνθρώπων καὶ διχ: θεῶν καὶ συνεπῶν, ἡ πλάνη, τὸ σφάλμα, ἡ ἰσχυρογνωμοσύνη εἰνε καὶ εἰς τούτους προσιτά. Ἀλλ' ἐστω διτι οἱ ιατροὶ εἰνε ἀλάθυτοι.. Μὲ ποιὸν μέτρον οὗτοι: θὰ κρίγουν τὴν ὑγείαν τοῦ πεντηκονταπεντετοῦς ναυτικοῦ: θὰ ὑπάρξῃ ἄρα γε ὀργανισμὸς εἰτὶ τὴν ἡλικίαν αὐτῆν ἀνευ ἐπιθρύγσεων καὶ ἐκδηλῶν φθορῶν; Ἡ ὑγεία, διταν πραγματικῶν καμφθῇ, ἔχει τὴν δυναμιν ἀφ' ἑαυτῆς καὶ ἀνευ ὑγειονομικῶν ἐπιτροπῶν, νὰ μᾶς ἀποστέλλῃ εἰς τὴν κλίνην μας καὶ γὰρ μᾶς χωρίζῃ διαρκῶς ἡ προσκαίρως ἀπὸ τὰ ἔργα τοῦ ἐπαγγέλματός μας. Εἰς αὐτήν, λοιπόν, θὰ ἔπειτε γάρ ἐμπιστευθῶμεν τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν πράγματος ἀνικάνων, διάτι κανεὶς δὲν δύναται: νὰ τὴν ἐκκατατίσῃ.

Ἐὰν δὲ θὰ ἔπειτε γάρ γίνεται: ἐκ περιτροπῆς κάποιος ὑγειονομικὸς ἔλεγχος, αὐτὸς θὰ ἡτο δίκαιον νὰ περιορισθῇ μόνον εἰς περίπτωσιν τοῦ διατητικοῦ σμοῦ καὶ τῆς ἀχρωματοφίας. Κατὰ τὰ ἄλλα δὲ ἔλεγχος περιττεύει. "Οταν σκεψθῇ κανεὶς διτι δὲ τὸ Νέλσων, μονόχειρ καὶ μονόφθαλμος, ἐστόλισε τὸ μέτωπον τῆς Ἀγγλίας μὲ τὴν δάφνην τοῦ Τράφαλγκαρ, δύναται: νὰ ἀντιπαρέλθῃ τοὺς φόδους τῶν ρευμάτων καὶ τῆς ἀρτηριοσκληρώσεως. Εἶνε, λοιπόν, ὅρθον νὰ καταργηθοῦν αἱ ρηθεῖσαι παράγραφοι. "Η ἄλλως νὰ γίνῃ τὸ δρίον τῆς ἡλικίας διον. "Η νὰ προβλεφθῇ μία καλυτέρα σύνταξις διάτι τὴν περίπτωσιν τῆς ἀναγκαστικῆς ἔξόδου. Τὸ ἀρθρον 15 τοῦ Νομοσχεδίου αὐξάνει τὰ γραμματικὰ προσόντα δρίζον διτι ἡ τῆς 1ης Ιανουαρίου 1936, δέον δπως οἱ προσερχόμενοι πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοίαρχου Γῆς τάξεως κέκτηγται ἐνδεικτικὸν σπουδῶν τετάρτης τάξεως Ἐλληνικοῦ ἐκκαταξίου γυμνασίου κλπ.

Κατ' ἀρχήν εἰνε δρώκιον νὰ θέλωμεν μορφωμένους ἀξιωματικούς. Ποιος δικαίως εἰνε τόσον δέδαιος, διτι δὲ μόρφωσις ἀποκτάται: μόνον εἰς τὰ Γυμνάσια καὶ Λύκεια; Εἰς τὴν πλώρην δρά γε, εἰς τὸ Ἐργαστήριον, εἰς τὸ χωράφι, εἰνε ἀδύνατον εἰς τὸν διψῶντα μάθησιν, νὰ μάθῃ: "Η μῆπως τὰ διπλώματα τῶν Πανεπιστημίων δύνανται: νὰ καλλιεργήσουν μυαλὰ εἰς τὰς κεφαλὰς τῶν ἀνθρώπων: "Ἐὰν ἔων σήμερον οἱ Στόλαρχοι τοῦ 21, ὁ Μικούλης καὶ ὁ Κανάρης δὲν ἔδικτοι νὰ ἐλπίζουν διτι θὰ ἐγίνοντο ἀγνούπολοίαρχοι, ἐλλείψει γραμματικῶν προσόντων. "Η διάταξις δικαίως τοῦ ἀρθρου 15, εἰνε πρὸς τοὺς ἄλλοις καὶ κατ' ἔξοχὴν ἀντιδημοκρατική. Διότι ὁ ίδιος τοῦ πτωχοῦ Ναυτικοῦ, διπλῶς ἐνωρὶς ἀφήνει τὰ θρανία τοῦ σχολείου, ἀφοῦ τοῦτο προστάζει διτι βιοπάλη, δισοδήποτε γόνιμον νοῦν καὶ ἐὰν ἔχῃ, δισοδήποτε ἀρτιον ψυχικὸν ἐφοπλισμόν, θὰ βιώσῃ χαμηλά, διάτι δὲν ἀπέκτησε ἐνδεικτικὸν Δημοτικοῦ Εξαταξίου Γυμνασίου. Εἴνε πολὺ διδίκον, εἰνε πολὺ μεσαιωνικόν, νὰ διατάσσῃ ταῦτα διτοῦ. "Άλλα θὰ μοῦ ἀντιταχθῇ, ωστε, τόπον εἰς τὴν ἀγραμματωσύνην: Κάθε ἄλλο. Τόπον ἀπλῶς, μίαν θυρίδα ἀπλῶς, εἰς τὴν αὐτοδίδακτον ἰκανότητα. Αὐτὸ διποστηρίζομεν. Καὶ τὸ διποστηρίζομεν ἐπειδή, τὸ διπλωμα δὲν παρέχεται μόνον μὲ τὴν ἐπίδειξιν τοῦ τίτλου σπουδῶν, διότε οὗτος ἀποτελεῖ τεκμήριον, ἀλλὰ κατόπιν ἐμπεριστατωμένων ἔξετάσεων, εἰς τὰς δύοις ἀγράμματος, διτι ἀνίκανος θὰ συλληφθῇ, καὶ θὰ σταλῇ, δησοῦ τοῦ δικτίου. "Ἄς παραμείνῃ λοιπὸν διτι παλαιά διάταξις ὡς πρὸς τὰ γραμματικὰ προσόντα, καθ' ἥν τὸ ἀποκτητήριον τῆς Γῆς τοῦ Ἐλληνικοῦ Σχολείου εἰνε ἀρκετόν.

Τὸ ἀρθρον 17 τοῦ Νομοσχεδίου τροποποιοῦν τὴν παράγραφον 3 τοῦ ἀρθρου 6 τοῦ Νόμου 4183, κατήργησε τὴν ἐν αὐτῇ διάταξιν καθ' ἥν δὲ ὑπηρεσία τοῦ οἰκονομικοῦ ἀξιωματικοῦ καὶ Ραδιοτηλεγραφητοῦ, ἀναγνωρίζεται: διτι θαλασσία Ἄγηρεσία, διτι μὲν τὸν πρῶτον κατὰ τὸ διμισούντος αὐτῆς, διὰ δὲ τὸν δεύτερον κατὰ τὸ ἐπιτετρατόν. "Η κατήργησις αὐτῆς εἰνε μᾶλλον ἀδικαιολόγητος. Μὲ ποιόν λογικήν δὲν χρακτηρίζεται διτι θαλασσία Ἄγηρεσία, διτι ὑπηρεσία τοῦ Ραδιοτηλεγραφητοῦ: Δὲν συνεπιβαίνει καὶ οὗτος τοῦ πλοίου: Δὲν συγκινδυνεύει, δὲν ζηγ τὴν ζωὴν τοῦ Ναυτικοῦ: Πώς λοιπὸν δὲ ὑπηρεσία τοῦ δὲν εἰνε θαλασσία; Καὶ δὲν θὰ ἡτο

ἰδιαιτέρα ὠφέλεια, νὰ δύναται: οὕτος, μεταποιῶν ἀπὸ τοῦ κλάδου του, εἰς τὸν κλάδον τοῦ ἀξιωματικοῦ Καταστρώματος καὶ τοῦ Ηλιοάρχου βραδύτερον, νὰ μεταφέρῃ ἐκεὶ τὰς γνώσεις καὶ τὴν πειραν τῆς προηγουμένης του εἰδικότητος: "Ωστε διχ: μόνον δὲν πρέπει νὰ καταργηθῇ διάταξις τοῦ ἀρθρου 6 παραγρ. 3 τοῦ Νόμου 4183, ἀλλὰ καὶ νὰ συμπληρωθῇ ἀναδιβάζουσα ἀντὶ τοῦ τετάρτου εἰς τὸ διμισούντος προσόντα, διτι θὰ χαρακτηρίζεται: διτι θαλασσία Ἄγηρεσία.

Νομίζομεν διτι, τὸ κατατεθὲν Νομοσχέδιον περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν ἰσχουσῶν διατάξεων περὶ διπλωμάτων γνωτικῆς ἰκανότητος, κ.λ.π., θὰ ἀποδῇ καλύτερον, ἐὰν μελετηθῇ ἐκ νέου καὶ ληφθεῖσιν ὅπ' ὅψιν αἱ παρατηρήσεις τὰς ὁποίας καὶ ἄλλοι πλὴν ἡμῶν διετύπωσαν ἐπ' αὐτοῦ.

Ἡ διστοκία τῆς ψηφίσεως τῶν Νόμων, διταν διείλεται εἰς τὴν ἐπιθυμίαν τῆς καλυτέρας ἐπεξεργασίας των εἰνε ἔνδειξις διτι θὰ γεννηθῇ Νόμος καλὸς καὶ βιώσιμος.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Δικηγόρος

Σημ. «Ναυτ. Χρον.»—Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ διπλῶς τοῦς κ. Γ. Λαιμόδης νὰ διαφωνήσωμεν ἀπολύτως πρὸς δισας παρατηρήσεις ἀνωτέρω ἐπιφέρει εἰς τὸ ἀρθρον 15 τοῦ Νομοσχεδίου περὶ Ναυτικῶν διπλωμάτων, τὸ ἀφορόν τὰ γραμματικά προσόντα τῶν ὑποψήφιών πλοιάρχων. Ὁρθῶς διστάκτης τοῦ Νομοσχεδίου δρίζει, διτι διά τὴν εἰς τὸ μέλλον ἀπόκτησιν διπλωμάτος πλοιάρχου δέον διποψήφιος νὰ κατέχῃ ἀνδεικτικὸν σπουδῶν Δ'. τάξεως ἔξατοις γυμνασίου. Θὰ ἡτο πρόγυματι ὑγκληματικὸν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, δισον καὶ διν παραδεχθῶμεν, διτι διμόρφωσις δὲν ἀποκτάται μόνον εἰς τὰ σχολεῖα, νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν εἰσοδον εἰς τὰς πλοιαρχικὰς τάξεις ναυτικῶν στερουμένων ὑπωδήποτε τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων μιᾶς σχετικῆς μορφώσεως. "Ἄς ληφθῇ ὅψιν, διτι διημερινή ναυτιλία μας ἐκτείνει τοὺς πλόας τῆς εἰς δλας τὰς μακρυνός θαλάσσας καὶ διτι διπλοίαρχος ἐκπροσωπεῖ, οὐ μόνον τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου καὶ τῶν φορτωτῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς Ἐθνικῆς σημαίας καὶ διτι, ἐάν ενας πλοιάρχος μὲ τὰς σημερινάς ἀπαίτησις τοῦ διπλωμάτος του δὲν κατέχει τὰ βασικὰ τούλαχιστον στοιχεῖο μιᾶς γενικῆς μορφώσεως, διτι θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ καὶ εἰς τὴν εἰδικότητα τοῦ κλάδου του εύχερότερον νὰ κατατοπιθῇ, ἀμφιβάλλομεν διτι θὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὴν δύσκολον καὶ λεπτήν ἀποστολήν του. Ἐπί τοῦ προκειμένου ἐπιφυλασσόμεθα νὰ ἐπανέλθωμεν.

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

CAMREX,,

ANTICORROSION COMPOSITIONS.

"TROVICO,, ANTIFOULING COMPOSITION

"FAR EAST,, BRAND ANTIFOULING COMPOSITION.

ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΙΜΑΣ ΚΑΙ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΑΠΕΥΘΥΝΤΕΟΝ:

Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΝ

HARROWBY STREET CARDIFF "H

CAMREX PAINT PRODUCTS C°

SUNDERLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

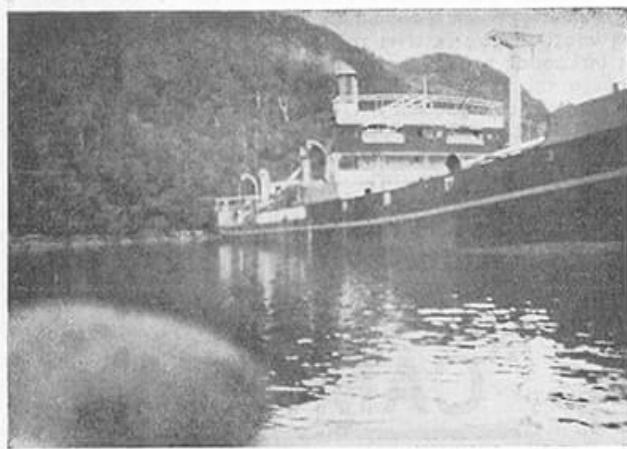
Αἱ περιπέτειαι τῶν ναυτικῶν μας

'Ἐν μέσῳ τῶν ἡμιαγρίων

Ναυαγοὶ εἰς τὴν Γῆν τοῦ Πυρός

"Ἐνα ναυάγιον φορτηγού μας εἰς τὴν ἄλλην ἀκρην τοῦ Κόσμου, εἰς τὸ Μαγγελάνιον Πορθμὸν καὶ Ἐλλήνες ναυτικοὶ μεταξὺ τῶν ἡμιαγρίων ἐχυθοδέρμων τῆς Γῆς τοῦ Πυρός, ἀποτελοῦν, ἀναμφιβόλως, γεγονότα ποὺ προκαλοῦν τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν περιέργειαν. Πρόσκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ὀρος Ταῦγετος» (ex «Ἀτλαντίς»), ποὺ προσέκρουσεν ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ εἰς τὸ English Narrows καὶ ἔγκατελείφθη τελικῶς εἰς τὰς ἀσφαλεῖας, διότι, λόγῳ τῶν ἑκτεταμένων ζημιῶν του, ἔχαρακτηρίσθη ὡς «οὐλικὴ ἀπώλεια». Τὸ δυστύχημα ἔλαβε χώραν τὴν αὐγὴν τῆς προ-παραμονῆς τῶν Χριστουγέννων καὶ ἀνεγράφη ἐν ἑκάστει—ἀπὸ τῆς τεχνικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς—εἰς τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ῆς Ιανουαρίου. Ἡδη δῆμος, ὅτε ἐφθασαν εἰς Πειραιά μερικοὶ ἐπὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του, μεταξὺ τῶν ὁποίων καταλέγεται καὶ ὁ β'. μηχανικὸς κ. Ἰω. Σελάς, μᾶς μετεδόθησαν ἄγνωστοι καὶ ἐνδιαφέρουσαι πληροφορίαι, ἀφορῶσι δὲ μόνον τὰ συνήθικα, ὑψ' ἄπο συνέβη τὸ ἀτύχημα, ἀλλὰ καὶ τὴν δῆλην περιπέτειαν ποὺ ἀντιμετώπισεν εἰς τὴν μακρυνήν καὶ ἀξενούντην ἔκεινην παραλίαν μία δρόκινη τολμηρῶν θαλασσοπόδων μας.

Τὸ φορτηγὸν «Ὀρος Ταῦγετος», ὑπὸ Παναμαϊκή σημαίαν τελοῦν, είχε πλήρωμα 32 ἀνδρῶν, μὲ πλοίαρχον τὸν κ. Ἰ. Ηλ. Ἐμμανουὴλ, ὑποπλοιαρχὸν τὸν κ. Ἐπι. Κομιανάκην, ἀνθυποπλοιαρχὸν τὸν κ. Πέτρον Μαντζολίνον καὶ δόκιμον πλοίαρχον τὸν κ. Δημ. Καπόταν, μὲ τέσσαρας μηχανικούς, τοὺς κ.κ. Δημ. Κουφούδην, πρώτον, Ἰω. Σελάν, δεύτερον, Μιχ. Πατρώναν, τρίτον καὶ Φρ. Πολυκρέτην τέταρτον, ἀπέπλευσε δὲ τὴν 18ην Δεκεμβρίου ἐκ Σάντα Αντώνιο, τῆς Χιλῆς, φέρον πλήρες φορτίον κριθῆς διά Σαουνάμπτον, Λονδίνον καὶ Δημ. Ἐπεκράτει ψυχρὸς καιρὸς καὶ σχετικὴ τρικυμιώδης θάλασσα



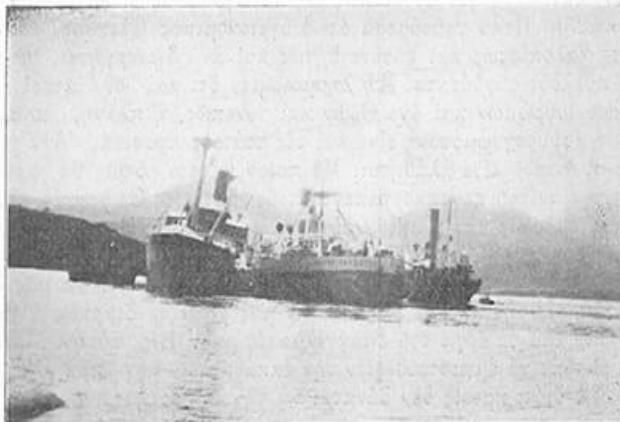
Τὸ «Ὀρος Ταῦγετος» ἐν προσαράξει καὶ ἡμιβυθισμένον

κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ ταξιδίου, ἀπὸ τῆς 21ῆς δημος τοῦ μηνὸς αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ἐβελτιώθησαν καὶ μία ἀπόλυτος γαλήνη ἐκυρώθησε παρὰ τὰς γραφικὰς ἀκτὰς τῆς Χιλῆς, τὰς ὥριοις παρέπλεε τὸ ώραίον Ἐλληνικὸν φορτηγόν, ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα σημειωτέον ποὺ ἔχει νὰ ἐπιδειξῃ ἡ Ἐμπορικὴ μᾶς Ναυτιλία. Ἡ πορεία τοῦ πλοίου ἦτο νὰ παρακάμψῃ τὴν ἀπωτέραν ἀκραν τῆς Νοτιαμερικανικῆς Ἁπείρουν καὶ ἐκεῖθεν διὰ τῶν Ἀργεντινῶν παραλίων νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν Νότιον Ἀτλαντικὸν ἐπιστρέψον εἰς τὴν Ἐνδώπην. Ἐπὶ τῆς γεφύρας του ἐνδίσκετο γηραλέος καὶ πολύπειρος Χιλιανὸς πλοηγός, δοτις καὶ θὰ ἐκνέθετο τὸ σκάφος κατὰ τὴν δυσχερῆ διόδον του ἀπὸ τοὺς ἐπικινδύνους διαύλους τοῦ English Narrows, παρὰ τὸ Magallanes, ὃπου ἐκεῖνεται, ἐπὶ μήκους ἀρκετοῦ, μία στενὴ θαλασσία λωρίς, κλεισμένη ἀμφοτέρων ἀπὸ καταφύτους, ἔως τὴν υγρὰν ἐπιφάνειαν, ἀλλὰ βραχώδεις καὶ πολούχημονος ἀκτάς.

Ἡ 22α Δεκεμβρίου διέφρευσεν ὀμαλῶς καὶ κανεὶς δὲν προέβλεπε τὴν ἐπικειμένην περιπέτειαν. Τὸ εὐχάριστο ταξίδιο ἐσυνεχίζετο κανονικῶς καὶ οἱ Συριανοὶ καὶ Κασπιῶται ναῦται τραγουδοῦσαν ἀμέριμνα εἰς τὴν πρώταν τοῦ σκάφους, σκοποὺς τῆς πατρίδος των, ἀναμίκτους μὲ τραγούδια κάθε κράτους, ἀπὸ τὸ πλούσιο ρεπερτόριο τοῦ διεθνοῦς ρεπορτάκ τῶν θαλασσοτῶν μας ἀνὰ τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου. Καὶ ὅταν τὸ λυκόφως ἐπῆλθε, οἱ βάρδιες ἡλλαξαν καὶ οἱ ἐκτὸς ὑπηρεσίας ἀνεπαύθησαν. Εἰς τὸ κατάστρωμα ἀπέμειναν δύο - τρεῖς ναῦται καὶ ὁ πρωρεὺς, ὁ ἄξιωματικὸς τῆς φυλακῆς, ὁ πλοηγὸς καὶ ὁ πηδαλιοῦχος. Ἡ ἐλλεῖστα πλατύτης της γαληνεμένην νερά μὲ τὸ γοργὸ γύρισμά της, ἡ πρώτα ἐκποτε στὰ δύο τὸν υγρὸ πόντο καὶ ἔνα λευκὸ αὐλάν πρὸς τὴν πρόμνην ἐκποτε τὴν ὅλην εἰκόνα τοῦ ταξιδίου τοῦ φορτηγοῦ μας. Μετὰ τὰ μεσάνυχτα ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου ἡλιατώθη, διότι εἰσῆλθε τούτο εἰς τὴν ἐπικινδύνουν ζώνην τῶν στενῶν, παρέπλεε τὴν ἀκτὴν ἀπὸ πολὺ κοντά, εἰλίσσετο κάθε τόσο ἀνάμεσα ἀπὸ τὰς βραχώδεις τοῦ ἐδάφους προεξοχάς καὶ μὲ ἔνα πλοῦν ἐπιπόνων καὶ συνεχῶν «ζίγ-

ζάγ» καὶ ιηνύθυνετο πρὸς τὸ «Νεκροταφεῖον τῶν Πλοίων»!!..

Ἐτοι ὄνομάζουν οἱ θαλασσοὶ τὰ στενὰ τοῦ English Narrows, ὅπου ἀρκεῖ μία ἐλαφρὰ ἀπροσεξία, ἵνας πρόωρος χειρισμὸς τοῦ πηδαλίου ἢ μία μοισαία σύμπτωσις διὰ νὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνεπανόρθωτον καταστροφήν. Πολλὰ εἶνε τὰ σκάφη ποὺ εὗρον τὸν θάνατον εἰς τὰ δύσκολα αὐτὰ νερά. Ἐκεῖ πρὸς ἑταῖρον ἐνανάγησε τὸ Χιακὸ φορτηγὸ «Γέρω—Καρρᾶς», ἐκεῖ πρὸς μηνὸς μόλις κατεποντίσθη τὸ Γιουγκο-



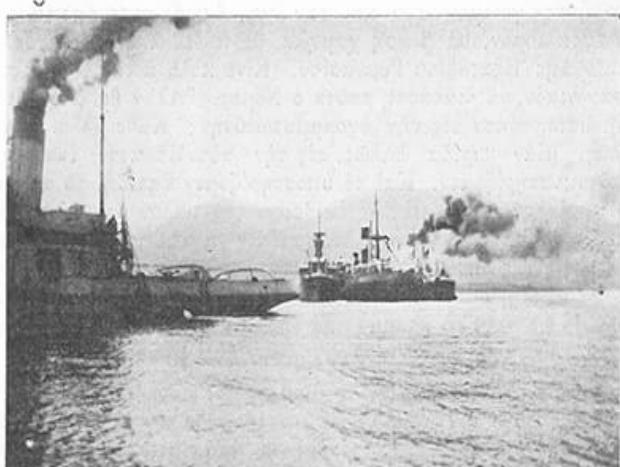
Διέργασται: διὰ τὴν ἀνέλκωσιν

σιλαντίκο «Cundulic», ἐνα σκάφος 12.000 τόννων, εἰς τὸ υγρὸ ἐκεῖνο Κομητήριο ἀναπαύεται μία είκοσιάς ναυαγισμένων βαποριών, ποὺ ἐπέπρωτο νὰ πλουτίσῃ τὰς τάξεις της καὶ μὲ ἔνα ἀκόμη θύμα, τὸ «Ὀρος Ταῦγετος».

Τὸ ναυάγιον

「Το, περίου, ἡ 4η πρωΐνη ὥρα τῆς 23ῆς Δεκεμβρίου, ὅταν ὀλόκληρο τὸ σκάφος ἐδονήθη ἀπὸ βίαιο τρανταγμό. Δὲν είχε συγχρουσθῆ πρὸς ἄλλο πλοίον, ἀλλ' οὔτε καὶ είχε προσαράξει!... Ἐκλινεν ἐν τούτοις πρὸς στιγμὴν πρὸς τὴν ἐτέραν αὐτοῦ πλευρὰν καὶ εὐθὺς κατόπιν ἰσορρόπησεν ἐκ νέου. Εἰς τὸ διάστημα αὐτὸν αἱ μηχαναὶ οὐδόλως ἐσταμάτησαν καὶ ὁ πλοῦς ἐξηκολούθησε!... Εἰχεν ὅμως δεχθῆ τὸ ώραῖον σκάφος του προσήγειρο ἀπὸ σφραγίδαν διὰ τῆς πλευρᾶς πρόσκορων εἰπὲ προσκρούσεως βλάβην τινά αἱ μηχαναὶ ἀπεκαλύφθη μόνον του τὸ γεγονός ἀπὸ τὴν ἐμφανισθεῖσαν διαρροήν. Τὰ νερά εἰσέδυσαν τὸ πρώτον εἰς τὸ διαμέρισμα τῆς ἀποθήκης υλικῶν τῶν μηχανῶν, ὅποιν καὶ ἐξεζύθησαν μὲ δρμητικότητα πρὸς τὸ μηχανοστάσιον. Ἐπίσης διέρρεε μὲ δύμην ἀσυγκράτητον καὶ τὸ ἀκατάσχετον τῆς διαρροῆς, δὲ ἡ σοβαρότης τοῦ ρήματος καὶ τὸ ἀκατάσχετον τῆς διαρροῆς, ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ τούτο μόνον, ὅτι τὸ μέγα διαμέρισμα τοῦ μηχανο-

οῦ ησθάνθησαν ὅτι κατὶ σημαντικὸν συνέβη, ἔξελαβον δὲ τὴν δόνησιν τοῦ πλοίου ὡς προειδυθέαν ἀπὸ αἰφνίδιον πόντισμα τῶν ἀγκυρῶν. Καὶ ἐνῷ ἀπέστελλον αὐτοὶ μὲν ἔνα θερμαστὴν εἰς τὸ κατάστρωμα διὰ νὰ πληροφορηθοῦν τί ἀκριβῶς συνέβη, ὁ δὲ πλοιαρχὸς ἔνα ναῦτην εἰς τὰς μηχανάς διὰ νὰ ἐρωτήσῃ μήπως ὑπέστησαν ἐκ τῆς προσκρούσεως βλάβην τινά αἱ μηχαναὶ αἱ πηκαλύφθη μόνον του τὸ γεγονός ἀπὸ τὴν ἐμφανισθεῖσαν διαρροήν. Τὰ νερά εἰσέδυσαν τὸ πρώτον εἰς τὸ διαμέρισμα τῆς ἀποθήκης υλικῶν τῶν μηχανῶν, ὅποιν καὶ ἐξεζύθησαν μὲ δρμητικότητα πρὸς τὸ μηχανοστάσιον. Ἐπίσης διέρρεε μὲ δύμην ἀσυγκράτητον καὶ τὸ ἀκατάσχετον τῆς διαρροῆς, δὲ ἡ σοβαρότης τοῦ ρήματος καὶ τὸ ἀκατάσχετον τῆς διαρροῆς, ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ τούτο μόνον, ὅτι τὸ μέγα διαμέρισμα τοῦ μηχανο-



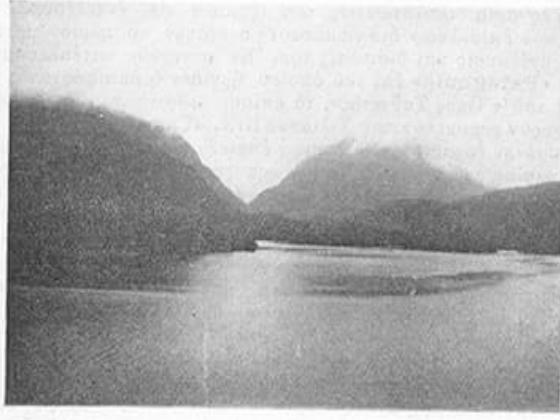
Η στιγμὴ τῆς ἀνέλκωσεως

στασίου κατεκλύσθη ἐντελῶς ἀπὸ τὰ ὕδατα ἐντὸς 10 μόνον λεπτῶν τῆς ὡρας. Ἡ μηχανὴ ἐσταμάτησε τὴν λειτουργίαν της ἔνα τέταρτο μετά τὴν πρόσκρουσιν, ἐξηκολούθησε, δηλαδή, ἐργαζομένη καὶ προωθοῦσα τὸ πλοίον, ἀκόμη καὶ ὅταν εἴχε αὐτὴ καλυφθῆ ἀπὸ τὰ ὕδατα...

Ἐνώπιον του κινδύνου ὁ πλοιαρχὸς συνεκέντρωσεν εἰς τὸ κατά-

στρωμα δόλοκληρον τὸ πλήρωμα, δίδων μὲ ψυχραιμίαν καὶ παραδειγματικὴν αὐτοθυσίαν τὰς καταλλήλους διαταγάς διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν. Ὁ γέρων πλοηγὸς, ἐμβρόνιητος καὶ περιήλυπτος παρηκολούθει ἄφωνος ἀπὸ τὴν ἄκραν τῆς γεφύρας τὴν ἀπρόσποτον καὶ τόσον θλιβερὴν περιπέτειαν. Ἐσκέπτετο—δῶς ἀνέφερε κατόπιν—ὅτι δὲν θὰ ἥδυνατο νὰ....έσοτάση τὰ Χριστούγεννα στὸ σπῆτι του!!!

"Οταν διεκόπη ἡ λειτουργία τῆς μηχανῆς, τὸ πλοίον ἐστάθμευσεν, ἀκυβέρνητον πλέον, περὶ τὰ 30 μέτρα μακρὰ τῆς ἔηρᾶς, ὅπου καὶ ἔροψε μίαν τῶν ἀγκυρῶν του, ἀπολεσθεῖσαν ὅμως, συνεπεὶς θραύσεως τῆς ἀλύσσεως. Ἡκολούθησε τότε ἔνας ἄλλος κινδυνός. Τὸ σκάφος, ὑπείκον εἰς τὴν κίνησιν τῶν ισχυρῶν παλιρροιακῶν ουμάτων τῶν στενῶν, ἥκολονθει βραδέως τὴν πορείαν των καὶ σιγὰ—σιγὰ ἐβιθίζετο, ἐφέρετο πότε πρὸς τὴν ἔηράν καὶ πότε πρὸς τὰ βαθύτερα σημεῖα τῆς φυσικῆς αὐτῆς διώρυγος. Ἡτο προφανές, ὅτι ὑπὸ τοιαύ-



Μία άποψις τοῦ στενοῦ τοῦ English Narrows

τας συνθήκας, ἡ διατήρησις τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καθίστατο προβληματική, δι' ὃ καὶ ὁ πλοίαρχος διέταξε νὰ φίψουν τὰς λέμβους εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνῷ ὁ ἀσυρματιστής ἔξεπεμπε τὴν ἀγωνιώδη ἐπίκλησιν τοῦ S.O.S. Τὸ πλήρωμα καὶ ὁ γέρων πλοηγὸς εισῆλθον εἰς τὰς λέμβους καὶ ἀπεμακρύνθησαν περὶ τὰ 150 μέτρα ἀπὸ τοῦ ἡμιβυθίσμενον πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὄποιον—ζωσμένοι τὰ σωσούβιά των—παρέμενον ὁ πρῶτος πλοίαρχος, ὁ δεύτερος καὶ ὁ "Ἀγγλος ἀσυρματιστής. Πολλαὶ δραὶ ἀγωνίας διέρρευσαν τοιουτοφόρως, μὲ τὸν ναυαγούς παρακολούθουντας ἀπὸ τὰς λέμβους τὰς κινήσεις τοῦ πλοίου καὶ μὲ τὸν ἀσυρματιστὴν ἀγωνιζόμενον νὰ ἐλθῃ εἰς ἐπαφὴν πρὸς ἑτερον σκάφος. Ἐν τούτῳ τὸ μεταξὺ τὸ σκάφος ἐπέπλε, διότι ἀρκετὰ τῶν ἐμφόρων κυτῶν του διετηρούντο στεγανάν καὶ τὸ συνεκράτουν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν.



Οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ ἡπὶ «Ορος Ταῦγετος». Ἔξ ἀριστερῶν πρὸς τὰ δεξιά οἱ κ.κ. Πολυκράτης δ'. μηχανικός, Κουφουδάκης α' μηχανικός, Μαντζολίνος γ'. πλοίαρχος, Ἡλ. Ἐμμανουὴλ α'. πλοίαρχος καὶ Κομιανάκης δ' πλοίαρχος. Κάτω: Πατρώνας γ'. μηχανικός καὶ Σελάς δ'. μηχανικός.

Περὶ τὴν πεσημοσύνην ἐδέχθη τὸ S.O.S. τὸ Χιλιανὸν ἀτόπολοιον «Alfonso», ὅπερ ὅμως εὐρίσκετο εἰς μακρούνην θέσιν, δι' ὃ καὶ ἡρέσθη εἰς ἐπανάληψιν τοῦ σήματος, ἔως ὅτου ἤκουσε ἑτερον φρεγγόν, τὸ «Don Alberto» 3500 τόννων, ὅπερ καὶ ἀνήγγειλεν, ὅτι σπεῦδει εἰς βοήθειαν τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου. Πράγματι τὸ «Don Alberto» ἐφθάσειν εἰς τὸν τόπον τοῦ δυστυχήματος τὴν 4ην ἀπογευματινὴν τὴν 23ης Δημοβίου καὶ προσεπλήσσεις νὰ ρημαυλκήσῃ τὸ ἀκυβέρνητον φρεγγόν μας εἰς ἀσφαλές ἀγνυοθόβλιον. Δυστυχῶς, τὸ συρματόσχοινον ἐκόπτη καὶ τὸ «Ορος Ταῦγετος», φερόμενον ἀπὸ τὰ σύμματα, ἔξωκειλε πρὸς τὴν ἐσπέραν παρὰ τὸν βράχον Menphis. Οἱ ναυαγοὶ παρελήφθησαν καὶ διενυκτέρευσαν ἐπὶ τοῦ «Don Alberto», ἐνῷ ὁ πλοίαρχος, ὁ ὑποπλοίαρχος, ὁ δόκιμος πλοίαρχος καὶ ὁ ἀσυρματιστής, ἐπιβάντες λέμβους, παρέμειναν δι' ὅλης τῆς νυκτὸς πέριξ

τοῦ ναυαγίου, ἀκοίμητοι φρουροὶ τοῦ σκάφους των καὶ προασπισται του ἀπὸ ἐνδεχομένης ἐπιθέσεως τῶν ἐρυθροδέμων πρὸς λεηλασίαν.

Οἱ ἡμιάγριοι ἐπισκέπται

· Οἱ κίνδυνος τῆς ἐπιθέσεως τῶν ἡμιαγρίων φυλῶν ἥτο σοβαρός, αἱ δ' ἀφηγήσεις τῶν ναυτῶν τοῦ «Don Alberto» ἐβεβαίον μετὰ τρόμου παλαιάς περιπετείας καὶ ἀγωνιώδεις συγκρούσεις ναυαγῶν πρὸς τοὺς ιδιαγενεῖς τῆς περιφερείας. Οἱ ἀτυχεῖς "Ἐλληνες ναυαγοὶ ἥκουν μὲ συγκίνησιν, ἀλλὰ καὶ ἀνησυχίαν τὰς ἀφηγήσεις, πολὺ περισσότερον μάλιστα, καθόσον είχον ἀντιληφθῆ ἀπὸ τῆς ἡμέρας εἰς τὰς πυκνάς συστάδας τοῦ παρθένου δάσους τὰς καλύβας τῶν ἄγριών!...". Η ἄγνοια τοὺς ἔτρομοκράτει, ἐγέλασαν δὲ τὴν ἐπομένην μὲ τὴν καρδιάν των, ὅταν ἀπεβιβάσθησαν εἰς τὴν ἔηράν καὶ συνηντήθησαν μὲ τὸν "ἀνθρωποφάγους"!..., τῶν ὅποιων ἡρχισαν τὰ σπουδάζουν τὰ ἥπη



Πρωτόγονον....«ναυπηγείον μονοξύλων» παρὰ τὰς καλύβας τῶν Ιθαγενῶν.

καὶ τὰ ἔθιμα, λησμονήσαντες πρὸς τὴν στιγμὴν τὸ ἀτύχημα τοῦ πλοίου των.

· Απὸ τὸν συγχρωτισμὸν αὐτὸν δὲν ἀνεθάρησαν μόνον οἱ ναυαγοὶ μας, ἀλλὰ καὶ....οἱ Ἐρυθρόδεμοι, οἱ ὄποιοι καθελκύσαντες σπὸ τὰ πρωτόγονα «καρναγία» των, μίαν δεκάδα ἐλαφρῶν μονοξύλων, κατασκευασμένων ἀπὸ κορμούς δένδρων, περιεκτικῶσαν τὸ φροτηγόν μας, ζητούντες ἀπὸ τὸ ἐπανελθόν ἐν τῷ μεταξὺ ἐπὶ τοῦ πλοίου πλήρωμα, τρόφιμα καὶ ἐνδύματα, προφανῶς, διότι ωμίλουν εἰς γλώσσαν ἐντελῶς ἀκατάληπτον, ἀποτελούσαν κράμα τῆς ἴδιαγενοῦς διαλέκτου, σποραδικῶς ποικιλομένης ἀπὸ ἐλαχίστας παρεφθαρμένας Ἀγγλικάς, Γαλλικάς, Ισπανικάς καὶ Ιαπωνικάς λέξεις. Τὰς είχον οἱ ἀτυχεῖς Ἐρυθρόδεμοι δανεισθῆ ἀπὸ τοὺς ναυτικούς διαφόρων Ἐθνῶν, ποὺ ἔτι-



Τὰ μικρὰ τὸν Ἐρυθροσέρμων ἐπὶ μονοξύλου. Οἱ συγχότεροι ἐπισκέπται τῶν ναυαγῶν μας

χον νὰ προσεγγίσουν ἥ....νὰ ναυαγήσουν εἰς τὸ ἀπόμερο ἐκεῖνο καὶ ἐρημικὸ δημείον τῆς Γῆς καὶ τὰς ἐπαναλάμβανον εἰς πρώτην διδομένην εὔκαιριαν.....

· Μέσα ἀπὸ τὸν δαιδαλὸν αὐτὸν τῆς γλωσσικῆς Βαβέλ, μία μόνον φράσις ἡχηρῶς καὶ ἐπιμόνως ἐπαναλαμβανομένη, κατενοήθη εὐκόλως ἀπὸ τοὺς ναυαγούς μας:

—Πάσσα...ποιγάρο!!!!

Τὴν στερεότυπον αὐτὴν φράσιν ἐπανελάμβανον τὰ δυστυχῆ ἐκεῖνα ἀνθρώπινα ὄντα, ποὺ τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν ἀπολαύσεών των εἶναι δύο: Νὰ πίνουν μανιωδῶς καὶ νὰ καπνίζουν κατὰ κόρον!... Πίνουν καὶ καπνίζουν ἀκόμη καὶ τὴν νήπια δύο ἐτῶν!... Πίνουν τόσον, ώστε δὲν διατάξουν νὰ γευθοῦν ἀκόμη καὶ...βενζίνην διαλειμμένην σὲ νερό!...Κύριον φαγητὸν των εἶναι κατὰ πρώτον λόγον τὰ μύδια, ὑπεριεγέθη δοστρακα—έν συγκρίσιει πρὸς τὰ τῶν θαλασσῶν μας—μὲ εύτραφες καὶ εὐγευστον περιεχόμενον, καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τὸ κυνήγιον, ποὺ διεξάγεται κατὰ τρόπον ἐντελῶς πρωτόγονον. Δύο παμ-

πάλαια κυνηγετικά σπλα, πού έχαρισαν, τις οίδε πότε ποιοι αγγωνιστοι έπισκέπται, εἰς τὸν γεροντότερον τῶν Ἐρυθρόδεμων αὐτῶν, τὸν ὁποίους καὶ ἐδίδαξαν τὴν λειτουργίαν των, μένουν ἀχρησιμοποιήτα ἐλλείφει... φυσιγγίων. Τὸ δαιμόνιον ὅμως τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς εἶχε καὶ μεταξὺ τῶν ἡμιαγρίων καὶ ἀξέστων αὐτῶν τὴν ἐκδήλωσίν του!... Μερικοὶ ναῦται μας εἶχον δῆλην τὴν μακάριον ὑπομονὴν νὰ τοὺς διδάξουν μὲ... χειρονομίας καὶ σχέδια πώς νὰ κατασκευάζουν ἀπὸ σκληρὸν ἔνδιον φυσιγγία γιὰ τὰ δύο αὐτὰ μονάρχια τουφέκια των, ποὺ τὰ ἐπεδείκνυνον μὲ ἀποκαλύπτοντον ὑπερηφάνειαν καὶ τὰ φυλάσσουν μὲ πραγματικὴν στοργήν.

Η ἀλιεία εἶναι κάτι τι τὸ ἐντελῶς ἄγνωστον εἰς αὐτοὺς, ἐκινήθη δὲ ὀμαδικῶς ἡ περιέργεια καὶ ἡ συγκίνησίς των, ὅταν παρηκολούθουν τοὺς ναῦτας μας νὰ φίχουν πετονιές καὶ ν' ἀνασύρουν λαχταριστὰ προϊόντα τῶν πικράλιμυρων νεφῶν. Ἐξησκημένοι εἰς τὴν κωπηλασίαν κινοῦν μὲ μεγάλην ταχύτητα τὰ ἐλαφρά των μονόξυλα, τὰ ὄποια καὶ κατασκευάζουν μὲ ὑπερτέραν—διὰ τὴν ἀντίληψήν των—τέχνην καὶ προσδίδουν εἰς αὐτὰ ὥραιας, σχετικῶς γραμμάτας καὶ τὰ διασφαλίζουν—ἐνστίκτως—μὲ πολλὴν εὐτάθειαν. Τὰ πρωτότυπα «ναυπηγεῖατων», εἶναι.... τὰ ἀπλούστερα τοῦ Κόσμου!! “Ἐνας χώρος κενός, κλεισμένος τριγύρω ἀπὸ μερικὲς βαρειὲς πέτρες, ἀποτελεῖ τὴν... ναυπηγικήν ἐσχάραν, ἐπὶ τῆς ὄποιας τοποθετεῖται ὁ κορμὸς ἐνὸς δένδρου. Ὁ κορμὸς αὐτὸς εἶναι καὶ ἡ τρόπις καὶ.... τὸ σκάφος!... Οἱ ἐρυθρόδεμοι ναυπη-



Οἱ ναῦτοι μας φιλοξενοῦντες νεαρὸν ἐρυθρόδεμον ἐπὶ τοῦ πλοίου των. Τὸ δρυμὸν φύχος, ἀρκετά αἰσθητὸν εἰς τοὺς ναῦτοις μας οὐδὲλως ἐπηρεάζει—διὸς φαίνεται εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα—τὸν τρυφερὸν δλαστόν τῆς Γῆς τοῦ Πυρός.

γοὶ προβαίνουν μὲ ὑπομονητικὴν δραστηριότητα εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς κοιλώματος κατὰ μῆκος τοῦ ἑστατικοῦ τοῦ κορμοῦ, τοῦ ὁποίου ἐπεξεργάζονται οἱ ομοιομόρφως τὰ δύο ἄκρα, ὡστε νὰ σχηματίσουν μίαν ὅξειν πρόφαταν καὶ πρύμναν, κατόπιν δὲ—βοηθείᾳ ἐλαφρᾶς πυρᾶς—ἀμβλύνουν τὸ διατανογέν εἰς τὸ μέσον κοιλωμα, ἀσφαλίζουν τὴν στερεότητά του μὲ τὴν ἐνσφήνωσιν κατὰ πλάτος μερικῶν γερῶν ἔξιλον καὶ... σηκώνουν ἐπ' ὅμοιον τὸ ἕτοιμον πλέον πρὸς καθέλκυσιν πλοίον των καὶ τὸ πετάνε στῇ θάλασσα.... Μετὰ τὴν καθέλκυσιν εἰσέρχεται εἰς τὸ μονόξυλον ὁ ἐπιπρότερος τῆς φυλῆς καὶ ἀνοίγεται εἰς τὸ πέλαγος, κάμεν μερικὲς δοκιμαστικὲς διαδρομὲς καὶ ἐπιστρέφει ἐν θριάμβῳ εἰς τὴν ἀκτήν, δηὖτε καὶ τὸ παραδόδει εἰς τὴν ιδιοκτήταιαν οἰκογένειαν, παρέχων καὶ τὰς δεούσας ἔχηγήσεις διὰ τὰ προσόντα τοῦ σκάφους!! Ταχύτης, ἀνεσις, εὐστάθεια, ὅμοιοι μετὰ πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας!!!

Οἱ ἐρυθρόδεμοι αὐτοὶ εἶναι δεινοὶ χειρισταὶ τοῦ βέλους καὶ ἀγαποῦν πολὺ τὸν σκύλον. Ἐπὶ 80 ψυχῶν, ποὺ ἡρίθμει ὁ συνοικισμός, τὸν ὁποῖον τόσον ἀπροσπτως ἐπεσκεψήθησαν οἱ ναῦτοι μας, ἡρίθμηθαν ὑπερδιακόσια σκυλιά. Τοῦτο εἶναι καὶ φυσικόν, διότι τὰ ἔχυτα αὐτὰ τετράποδα—ἐνδεχομένως ἔχυπνοτερα τῶν κατόχων των—βοηθοῦν πολὺ εἰς τὸ κυνήγιον τῆς ἀγριογάλης, εἰς τὸ ὁποῖον μετὰ μανίας ἐπιδίδονται οἱ ἴθαγενεῖς... δι' ἐμπορικῶν σκοπούς!. Προσφέρουν δέρματα εἰς τὸν περιηγητάς, ποὺ ἀργά καὶ ποὺ τὸν ἐπισκέπτονται, ἡ εἰς τὰ πληρώματα διαβατικῶν πλοίων καὶ λαμβάνουν εἰς ἀντάλλαγμα ἀσήμαντα πρόγραμτα καὶ τρόφιμα. Κάθε πλοίον ἔχει ἀφῆσις ἐκεῖ τὰ ἰχνη του!. Καὶ βλέπει κανεὶς ἓντας τὴν φρούριαν τῆς παλῆδο—σχισμένο μπλὲ πανταλόνι τὸν πηγερεῖσας ναύτον, ἵνα ἄλλον φέροντα ἐφθαμμένον λευκὸν χιτώνιον ἀξιωματικοῦ, ἕνα τοίτον φρούριαντα ὑπερηφάνως κάσκαν ἡ σαθρὸν ἀπὸ τὴν χρῆσιν, πάλαι ποτὲ ἀδιάβροχον καὶ οὕτω καθ' ἔξης. Οἱ περισσότεροι ὅμως ἐνεφανίζοντο ἐν Ἀδαμαίᾳ περιβολῇ, ἀσυγκίνητοι ἀπὸ τὴν βροχὴν, ποὺ τοὺς περιέλουν καὶ ἀπὸ τὸ τουνχετρό κρύο, ποὺ ἔκαμψε τὸν δικούς μας θαλασσούς νότο φρούριον τὰ χονδρὰ ναῦτοι τὸν ἐπανωφόρια... Οἱ καλύβες των εἶναι κατασκευασμένες μὲ κλαριά καὶ σκεπασμένες μὲ δέρματα ζώων, τὸ δὲ ἑστατικόν των ἀποτυγέει δυσσομία... Ἐχουν ἀνεπιγνένον φοβερὰ τὰ αἰσθητά τῆς ἀλληλεγγύης, ἀρκεῖ δὲ νὰ κακοεπειρισθῇ ἔνας ξένος μίαν γυναικα ἢ ἔνα παιδί, διὰ νὰ προκληθῇ αὐθόρυμπτος συγκέντρωσις δύον τὸν ἀρρενός καὶ θήλεος πληθυσμού πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ προσβληθέντος. Εἶναι ἐπίσης τεχνίται... εἰς τὴν

ἀπομίησιν, σᾶν ἀλληνοὶ παπαγάλοι, πρᾶγμα ποὺ διεσκέδασε πολὺ τοὺς ναῦτας τοῦ «Ταῦγετον» στὶς μονότονες ὁρες ποὺ ἐπέρασαν παρὰ τοὺς βράχους τοῦ Μέμφις...

—Βούλιαξε τὸ βαπτόρι, ἔλεγαν οἱ ναῦται.

—Βούλιαξε τὸ βαπτόρι, ἐπανελάμβανεν οἱ ιδιαγενεῖς.

—Εἶσαι ὕμορφη, ἔλεγαν σ' ἓντας θηλυκὸν τέρας.

Καὶ τὸ θηλυκὸν τέρας ἐπανελάμβανε μὲ ἀπάθεια:

—Εἶσαι ὕμορφη!...

Ἡ ἀνέλκυσις τοῦ πλοίου

Εἰς τὰς 27 Δεκεμβρίου ἐφθασε τέλος τὸ Χιλιανὸν ναυαγοσωστικὸν «Aracuano», τὸ ὁποῖον ἐπλένεισε καὶ μετεβίβασεν ἐπὶ τοῦ προσηργαμένου φορτηγοῦ συνεγεία ἐργατῶν, ἀντλίας καὶ δύτες, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ ἀντιπρόσωπον τοῦ «Λόοδό Ρέτζιστερ». Ἡρχισεν ἀμέσως ἡ ἐργασία σιδηρωτώσεως τῶν ζημιῶν καὶ ἐκτελέσεως τῶν ἀπαραίτητων επισκευῶν διὰ νὰ καταστῇ στεγανὸν τὸ πλοῖον καὶ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνέλκυσις καὶ διάσωσίς του. Ἐν συνεχείᾳ κατέπλευσαν τὸ φορτηγὸν «Patagonia» ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἦρχισεν ἡ μεταφόρτωσις τῶν μπόνκερες τοῦ «Ορος Ταῦγετος», τὸ ἐπίσης φορτηγὸν «Tarapaka» καὶ τὸ ίσχυρὸν συμούλκον τοῦ Χιλιανοῦ Π.Ν. «Caporalles», ἀπὸ τὴν συνδεδυασμένην ἐργασίαν τῶν ὄποιων ἐπετεύχθη τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ιανουαρίου ἡ ἀνέλκυσις. Τὸ σκάφος ἡγκυροβολήθη εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, ἀφοῦ προηγούμενως κατέστη στεγανόν, μενδ' ὃ ὑπὸ ιδίου ἀπίδην καὶ συνοδείη τῶν τριών Χιλιανῶν πλοίων μεθωρισθεῖση εἰς τὴν ἀνοικτὴν ράδαν τοῦ Magallanes, ὅπου καὶ παραμένει εἰσέτι ἐγκαταλευθερώνεις εἰς τὰς ἀσφαλείας.

Ἡ πόλης τοῦ Magallanes, κειμένη ἐπὶ γραφικῆς τοποθεσίας, ητοὺς δεσπόζει ὅλης τῆς γύρω περιοχῆς, ἀριθμεῖ περὶ τὰς 40.000 κατοίκων, κυρίως ἔνενων, Ἀγγλῶν, Γερμανῶν, Ισπανῶν, οἵτινες καὶ κατέχουν εἰς χειρας τῶν τὴν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐπόριον. Χιλιανοὶ εἶναι μόνον οἱ ἐπίσημοι ἀρχαὶ καὶ η ἐργατικὴ μάζα. Εἰς Magallanes —ὅτι δυνατόν νὰ συμβῇ ἀλλώς πως;— ὑπάρχει καὶ μία μικρὰ Ἑλληνικὴ παροικία, εὐκατάστατος, διευθύνουσα ἀρκετάς βιομηχανικάς καὶ ἐμπορικάς ἐπιχειρήσεις. Οἱ πάροικοι μας οὗτοι εἶναι Ρόδιοι, καθὼς καὶ εἰς ὅμοιες ἐν Σμύρνῃς, κάτοχος μεγάλης περιουσίας, δοτὶς ὅμως ἀπαύδησας ἀπὸ τὰς πρόσοδοις περιοδικάς καὶ τὰ πιεστικά μέτρα τῆς Χιλιανῆς Νομοθεσίας, ἥλλεις τὴν ἐδραν τῶν ἐπιχειρήσεων του καὶ ἐγκατεστημένη ἡ πόλη τοῦ Μπούνενος “Ἄνδρες, συναποκομίσας περιονσίαν γύρω τῶν 200 χιλιάδων λιρῶν.

Ἡ παροικία ἐδέχθη μὲ ἐνθουσιασμὸν καὶ χαράν τὸ πλήρωμα τοῦ «Ταῦγετον» καὶ ἐπεδαπίλευσεν εἰς αὐτὸν κάθε περιποίησιν, ἔως ὅτου τὸ πλοῖον ἐγκατελείφθη καὶ οἱ “Ἐλληνες ναῦτοι” ἔρχονται τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιτροφῆς των. Εἰς αὐτὸν ἐστάθησαν πολὺ τυχηροί, διότι ἐπέβησαν τὸν Βρετανικοῦ νεοτεύκτου ὑπερωκεανίου «Reina del Pacifico», φέροντος περιηγητάς καὶ ἐκτελούντος τὸν ἑτησιον γύρων τῶν λιμένων τῆς παραλίας τοῦ Ειρηνικοῦ. Τοιουτοῦ πρόπος παρεσχέθη εἰς αὐτοὺς ἡ εὐκαιρία νὰ ἴδουν πολλὰ τὰ ἀξιοθέατα, ἀκόμη δὲ ν' ἀποβιβασθοῦν καὶ εἰς Χούναν Φερναντέζ, τὸ θυρικὸν νησάκιο τοῦ Ροβινσώνος, ὅπου ἀσφαλῶς ἀνεπόλλησαν δι' ἀλλην μίαν ἀκόμη φρούριον τὴν οἰκίαν τοῦ Enghish Narrows.



Νεαρός ἐρυθρόδεμος

ΤΗΛΕΦ. 36939

158(9) HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)



Βέλγιον

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Μεταξὺ τῶν Βελγικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἑπίμονοι συνεχίζονται: αἱ ουδητήσεις περὶ τῆς ἀνάγκης Νομοθετικῶν μέτρων προσφέρομένων καὶ παράσχουν μίαν θετικήν δοήθεσαν εἰς τὴν ναυτιλίαν διομηχανίαν τῆς Χώρας, νὰ μειώσουν τὴν παροδίαν κρίσιν τῆς καὶ νὰ συμβάλουν εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητος τῆς Βελγικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ τοὺς ἰδίους κύκλους τὸ ὑπὸ μελέτην γνωστὸν σχέδιον, δὲ^ο οὐ παρέχονται: ἐπιχορηγήσεις: 25.000.000 Βελγικῶν φράγκων καὶ τὸ ὅποιον θὰ ἐπέτρεψε τὴν δόσον ἐκ τῆς ἀργίας ἀριθμὸν τινος πολίων τῶν ἔταιρων «Derre» καὶ «Armement Dens—Ocean», θεωρεῖται: ἀνεπαρκές καὶ ἀκατάλληλον διὰ μίαν ἐπιδιωκομένην εὑρυτέραν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν, ἀνάλογον εἰς ἕκταυς πρὸς τὴν τὸν ἔναν ναυτιλιαν.

Εἰς τὴν κυβέρνησην τῶν Βρετανῶν διαλέλλων διεθνῶν λιμενικῶν περιέχονται οιράνι ἐπιχειρημάτων, δικαιολογούντων τὰς αἰτίας, διπος τὸ Κράτος στρατικὸν πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ λάδην μίαν ἀποτελεσματικὴν ὑπὲρ αὐτῆς πρόνοιαν. Διετυπώθησαν ἐπίσης εἰς τὴν Βελγικὴν κυβέρνησιν καὶ σχετικαὶ προτάσεις. Διὰ μιᾶς ἐξ αὐτῶν ζητεῖται ἡ ἐπιδολή, χάριν τῆς ναυτιλίας, ἓνδος ἔκταυτου διαμούνος ἐπὶ τὸν εἰσαγωγῶν. Τὴν ἐν λόγῳ πρότασιν ὑπέβαλεν ὁ γερουσιαστὴς Dens, ἴδιοτε τῆς ὁμονόμου ναυτικῆς ἔταιρης «Dens Ocean Services», δὲν πρόκειται: διμως νὰ γίνη ἀποδεκτή, διότι μὲ πολὺ ὀλίγον ἐνθουσιασμὸν ἡκουούσθη καὶ τινας εὐαριθμους μόνον ὑποστηρικτὰς είχεν.

Ἐν τῷ μεταξὺ παρετηρήθη κἄποια χαρκυτηριστικὴ μεταβολὴ εἰς τὴν ὄλην θέσιν τοῦ ζητήματος τοῦ Βελγικοῦ προστατευτισμοῦ, ἡ δὲ ἀπόφασις τῆς Βρετανικῆς κυβέρνησεως διπος ἀκολούθησε τὸ πράδειγμα ἐνίον Χωρῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ποὺ ἐπιχορηγοῦν τὰς ἀθνικάς των ναυτιλίας ἡμέρας τὸν ἐνθουσιασμὸν τῶν συμπαθῶν διακειμένων πρὸς τὰς ἐπιχορηγήσεις. Προφανῶς, ἐξαὶ εἰσάληθη καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία εἰς τὸν «χορόν τοῦ προστατευτισμοῦ»—λέγουν οὗτοι—τότε τὰ μικρότερα ναυτικὰ: «Εθνη, ἀτιναὶ ὑπὸ μιαν πολιτικῆς πίσσων ὑπέκυψαν εἰς τὸν πειρασμὸν τῆς καθιερώσεως ἐπιχορηγήσεων εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν καὶ ἀδημιούργησαν εἰς τὸν μίαν φευδῆ καὶ ἀποφαλή θέσιν διὰ τὴν ναυτικὴν τῶν διοικηγαντίν, θὰ ἀντιληφθοῦν εἰς ποιάν διαπνηγάραν περιπέτειαν ἐνεπλάκησαν». «Ολαι: αὐταὶ αἱ δηθενὶς οἰκονομικαὶ θυσίαι: των θ' ἀποδειχθεῖν ἐντελῶς ἀσκοποὶ καὶ ἀκουσίως ἡ ἀκούσιως των θ' ἀναγκασθεῖν νὰ ἀγκαταλείψουν τὰς ναυτιλίας τῶν εἰς τὴν τύχην των.

Και ἐπιλέγουν: «Η ἀποδοχὴ ὑπὲρ τῆς Μεγάλης Βρετανίας ουτομάτων προστασίας είτε ὑπὸ μορφὴν κατ' εὐθείαν ἐπιχορηγήσεων ἡ ὑπὸ τύπον ὑποχρέωσας τῶν Βρετανικῶν Κτήσεων νὰ προτιμοῦν διὰ τὰ φορτία των τὰ Βρετανικὰ σκάφη προώριστα: νὰ σημάνῃ τὸ τέλος εἰς τὰς ἀτυχεῖς μεθόδους τοῦ Κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, διότι τόσον συντείνει: εἰς τὴν ἐπίτασιν τῶν δισερεβεΐν, εναντίον τῶν ὅποιων παλαιίς: σήμερον ἡ ναυτικὴ έισιμηγανία».

Γαλλία

Ἡ ναυτιλία κατὰ τὸ 1933

Ἄξιοσημείωτον συμβολήν εἰς τὴν μελέτην τῶν καθόλου ναυτιλιακῶν πραγμάτων παρέχει ἡ ἔκθεσις τῆς «Ἐνόσεως τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν» ἡ ἀναγνωσθεῖσα εἰς τὴν ἐπιστίαν τακτικὴν συνέλευσιν τῶν μελῶν αὐτῆς, τὴν πρὸ πινων ἡμερῶν συνελθοῦσαν εἰς Παρίσιον.

Μία παρογόρος βελτίωσις ἡρχισε διαφαινομένη, τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι, εἰς τὰ πράγματα τῆς διεύθυνσης οἰκονομίας, διατυποῦται δὲ ἡ ἐλπὶς ὅτι παρὰ τὴν ἐπίμονον διάρκειαν τῆς οἰκονομικῆς καζεῖας τὰ συμπτώματα τῆς σημειωθεῖσης βελτίωσεως δὲν ὑπὲρ εἶναι παροδικά. Ἀλλὰ καὶ ἡ θέσις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἔλαβε κατὰ τὸ 1933 εὐνοϊκωτέραν τροπήν.

Οὕτω, ἡ παγκόσμιος χωρητικότης ἀπὸ 70 ἔκατ. τόννους γγρός κατά τὸ 1929, κατήλθεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1933 εἰς 67 ἔκατ. τόννους, ἡ δὲ ἔνστρατης αἰκολούθει τὴν κανονικὴν αὐτῆς πορείαν. «Ο ἀριθμὸς τῶν νεόν την παντηρίσθεων χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὸν βραδύτητος ἀφοῦ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος τακεσευάσθησαν πλοία 489.000 τόννων ἐναντὶ 726.000 τόννων τοῦ 1932, ἐνῷ τούναντίον αἱ διαλύσεις, κατ' αὐχούσαν βαίνουσαι κλίμακι, ἔφθασαν εἰς 1.800.000 τ. κατὰ τὸ 1933 ἐναντὶ 1.346.000 τόννων τοῦ 1932.

Ἐνν οὐδέποτε τοῦ ὄψην, δχι τὴν ὑπάρχουσαν χωρητικότητα, ἀλλὰ τὴν ἐν κινήσει τοιαύτην, τὸ φαινόμενον τῆς βελτίωσεως καθίσταται ἐτοι εμφανέστερον. Η παγκοσμίως παρωπλισμένη χωρητικότης—ἀναγέρει ἡ ἔκθεσις—ἐμειώθη ἀπὸ 14.12 ἔκατ. τόννους τῶν ἀρχῶν τοῦ 1933 εἰς 9.8 ἔκατ. τόννους κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἵδιου ἔτους, ἀν δ' ἀκόμη ὑπολογισθῇ καὶ τὸ σύνολον τῶν ἀπολειών καὶ διαλύσεων, διαρκοῦντος τοῦ 1933, ἀνερχομένων εἰς 2.220.000 τ., τότε καὶ πάλιν ἀπο-

δεικνύεται, ὅτι μία διγκώδης χωρητικότης ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος. Καὶ καθόσον μὲν ἀφοῦ τὸν ὅγκον τῆς κινούμενης χωρητικότητος αἱ στατιστικαὶ εἰνε σαφεῖς. Ως πρὸς τὸν ὅγκον δημος τῶν μεταφορέων φορτίων δύναται τις νὰ στηριχθῇ διά νὰ προέλθῃ εἰς τὴν θετικότερα συμπεράσματα—έλλειψα ἀλλων στατιστικῶν—εἰς τὰ δεδομένα ἐκ τῆς κινήσεως τῶν διορύγων Σονές καὶ Παναμᾶ, καθὼς καὶ τῶν μεγάλων λιμενικῶν συγκροτημάτων.

Κατὰ ταῦτα, ἡ ἐμπορικὴ κίνησης τῆς διώρυγος τοῦ Σονές ηγέρθη κατὰ 13 ορο τὸ παρελθόν ἐτος ἐναντὶ τῶν προηγούμενών καὶ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ κατὰ 12 ορο. Αἰσθητὴν ἐπίσης πρόδοσην τῆς ἐμπορικῆς αὐτῶν κινήσεως ἔσπειραν οἱ λιμένες τῆς Ἀμερικῆς, τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τῆς Γένοβας, οἱ Γαλλικοὶ τοιούτοι, καθὼς καὶ τὸ ἔξαγωμα τὸν ἐμπόριον τῆς Μεγάλης Βρετανίας, διότι εἰνε συνυφασμένων μὲ τὴν κίνησην τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν.

Δυστυχῶς—δξακολούνθει ἡ ἔκθεσις—παρὰ τὴν τοιαύτην βελτίωσιν, οἱ δροὶ ἐξηταλλεύσεων τῶν πλοίων ἐπεδεινώθησαν, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναυτῶν ὡρὶ μόνον δὲν ἐβελτιώθησαν, ἀλλὰ τούναντίον πτωσήν ἐσημείωσαν. Αἱ δαπάνα ἐξηταλλεύσεως τῶν πλοίων παρέμειναν ἀνώτεραι τῶν προπολεμικῶν κατὰ ποσοστὸν 60 ορο. Η προσώπασα ἐνίσχυσις τῆς μεταφορικῆς κινήσεως παρέσυρεν εἰς ἐπάνοδον ἐν τῇ ὑπερθερμανίᾳ πολλὰ σκάρη, ὡς ἀνταγωνιστός, ὃς ἐπιτελείσθη, ὡς συνέπειαν μίαν ἀκόμη περαιτέρω ὑποτιμήσην τῶν ναυτῶν. Πρέπει ὅτε—διερωτάται ἐν τῇ ἔκθεσει—ν' ἀναμείνῃ τις τὴν ἀπορρόφησην σκαφῶν χωρητικότητος 17 ολῶν ἐπανομορφών τόννων, οὓσα σήμερον θεωροῦνται ὡς ὑπάρχοντα ἐπὶ πλέον τῆς διναμικότητος τοῦ περιθαλασσίου εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν ναυτικῶν βιομηχανίαν;

Τοιούτος ὑπολογισμός είνε ὡρὸς ἀπὸ τῆς θεωρητικῆς αὐτοῦ πλευρᾶς μόνον, διότι πρέπει νὰ μὴ παρορθοῦνται μερικά ἀναμφισθῆτα γεγονότα. «Οτι, δηλαδὴ, ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης φθείρεται ἡμέρᾳ τῇ ἡμέρᾳ καὶ διὰ δοσαρὸν ποσοστὸν τοῦ ὅγκου τῆς ἀποτελεῖται ἀπὸ πλεονὸν ὑλικὸν ἀσύγχρονιστον, τοῦ ὅποιον ἡ ζωὴ ἐν τῇ θαλάσσῃ εἰνε βραχεῖα καὶ σύντομος ὁ χρόνος καν' ὃν θὰ πλεύσῃ πρὸς διάλυσιν. Εἶνε, πάντως, γεγονός, διότι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης ἐπὶ πολλοῖν εἰσέτη χρόνον θά πεζεῖ τὴν ναυλαγοράν καὶ δὲν θὰ φθάσωμεν πρὸ πολλοῖς παγίας βελτιώσεως τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων, παρὰ μόνον, ὅταν διευρυνθῇ ἀρκούντως ὁ πύκλος τῆς κινήσεως τοῦ περιθαλασσίου ἐμπορίου.

Πραγματευομένη περαιτέρω ἡ ἔκθεσις περὶ τῆς θέσεως τῆς Γαλλικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διαπιστώνει τὴν λυπηρῶν κατάστασιν ὑπὲρ τὴν ὁποίαν διατελεῖ αὐτὴ καὶ ἀναφέρει ὅτι τὸ Γαλλικὸν πλοίον δὲν ἐπωφελήθη τῆς σημειωθεῖσης κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος ἐλαφρᾶς βελτίωσεως τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου. Ο Γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιελάμβανε κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1933 πλοία χωρητικότητος 3.398.000 τόννων, μὲ πεισθεῖσαν 86.000 τόννων ἐναντὶ τῆς δυνάμεως του κατὰ Δεκεμβρίου τοῦ 1932, ὅτε ἀνήρχεται αὐτῇ εἰς 3.484.000 τ. γκρός.

Η ἀργοῦσα χωρητικότης ἀπὸ 986.005 τ. τοῦ Ιανουαρίου 1933, είνε ἀλληλές, ὅτι ἐμειώθη κατ' Ιανουάριον τοῦ τρ. ἐ. εἰς 886.000 τόννους, ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 10 ορο, ἀλλ' ἡ μείωσις αὐτῆς ἡτο πόρορροια τῆς μειώσεως τοῦ συνολικού τοννάς καὶ οὐχὶ τῆς ἐπανόδου σκαφῶν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπερθερμανίαν. Σημειώνεται οὕτω ποσοστὸν ἀργοῦσης χωρητικότητος 27 ορο ἐναντὶ τῆς ολίγης αὐτῆς δυνάμεως, ἐνῷ τὸ Παγκόσμιον ποσοστὸν σφέρεται πέρι τοῦ 15 ορο, τὸ δὲ ποσοστὸν τῆς Μεγαλεβρετανίας είνε 11 ορο, τῆς Γερμανίας 15 ορο καὶ τῆς Ιταλίας 14 ορο.

Τὰ μειονεκτήματα τοῦ Γαλλικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὸν διεθνῆ συναγωγισμὸν ἔγκεινται—κατὰ τὴν ἔκθεσιν—εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δύον ἐπὶ τῶν Γαλλικῶν πλοίων, εἰς τὴν ὑποτιμήσην τῆς Ἀγγλικῆς λίσαν καὶ τῶν Σκανδιναντίκων νομισμάτων καὶ εἰς τὰ συστήματα τοῦ δι' ἐπιχορηγήσεων προστατευτισμοῦ, ἀπίνα ἐφαρμόζει ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ιταλία.

Συνιστᾶται περαιτέρω ἐν τῇ ἔκθεσις ἡ ἐπείγουσα ἀποδοχὴ τοῦ γνωστοῦ Νομοσχεδίου Tasso, δι' οὐ προβλέπεται ἡ παροχὴ κυβερνητικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν φορτηγήν των ναυτιλίαν καὶ ζητεῖται διότι τοὺς δεοντούς προστατίους καὶ τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα κατὰ τὴν σύναψιν τῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων τῆς χώρας γίνεται διά τὰ συμφέροντα τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας τῆς Χώρας. Προτείνεται τέλος ἡ προπαρασκευὴ τῆς ἐργασίας διά τὴν ἀνανέωσιν τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ ἡ ἐνθάρρυνση τῶν διαλύσεων τῶν παλαιῶν καὶ ἀχριστῶν σκαφῶν, πολονότι ὅλα τ' ἀνωτέρω μέτρα δὲν θ' ἀποφέρουν πρακτικήν τινα ὠφέλειαν, ἀν δὲν συνοδεύνωται μὲ τὴν ἀπαλλαγὴ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ τὰ οὐφιστάμενα βάρη τῶν.

Ἐν τέλει, ἐφιστάται ἡ προσοχὴ τῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ ἐνδεχόμενου κινδύνου, διότι τὰ Γαλλικά ναυτικά κεφαλλαῖα στραφοῦν πρὸς τὸ ἐξωτερικόν, ἐάν η ναυτική βιομηχανία τῆς χώρας δὲν τύχῃ τῆς δε σύνησης κρατικῆς μεριμνῆς καὶ προνοίας. Τοῦτο, ἀλλως τε, τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι, ἐπράξαν ηδη καὶ μερικαὶ ἀλλαι Γαλλικαὶ βιομηχανία.

Ἐπιμηκύνσεις πλοίων καὶ νέαι κατασκευαὶ

Τά Γαλλικά ναυπηγεία της «Société Provençale des Constructions Navales», τοῦ La Ciotat, ἀνέλαβον πρό τινος τὴν μετακευψήν καὶ επιμήκυνσήν τοῦ ταχυδρομικοῦ ἀττικοπολού «El Biar», ἀνήκοντος εἰς τὴν ἑταῖριν «Navigation Mixte», ηὗται διατηρεῖ τὴν ταχυτέραν δὲ ἐπιβάτες καὶ ταχυδρομεῖσθαι γραφικῶν μεταξύ Μασσαλίας, Ἀλγερίου καὶ Ὁρίων τῶν σκάφῶν τῆς «El Kantara», «El Mansour» καὶ τοῦ «El Djezair». Τὸ «El Biar», καίτοι εἶναι σκάφος νεωτέρας ναυπηγήσεως, ἀπεριστοθή νὰ διοικήῃ τὰς δεσμόσας μετατροπάς διὰ ν' ἀποκτήσῃ δύον καὶ τὰ ἀλλα σκάφη τῆς ἑταῖριν ταχύτητα. Ηρές τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ προστεθῇ εἰς τὰς παλινδρομικὰς μηχανάς του εἰς ατμοστρέβολος ἔμβατισμος, ἡ δὲ πρώτη του θὰ επιμηκυνθῇ κατὰ 15 πόδας καὶ τοιούτοτρόπως ἀλπιζεῖται: ν' ἀνταύτῳ τὸ σκάφος ταχύτητας 18.2 μίλιων, χωρὶς ν' οὐδὲνθῇ ἢ παρ' αὐτοῦ κατανάλωσις καυσίμου δῆνης. Η δηλη ἔργασία θὰ συμπληρωθῇ, ὡς ἀναφέρεται, ἐντὸς τριών μηνῶν.

Γιουγκοσλαυΐα

Αἱ πρὸς τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς συγκοινωνίαι

Η κυβέρνησις τοῦ Βελγιαράδιου ἀπέφασισε τὴν κατασκευὴν μᾶς νέας οἰδηροδομικῆς γραμμῆς προορίζουμενῆς νὰ ἐνώσῃ τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς μὲ τὴν κεντρικὴν ἐνδοχώφαν καὶ νὰ συντάξῃ τὴν κεταιὲν Βελγιαράδιου καὶ Σπαλάτου ἀπόστασιν πατά 190 χιλιόμετρα, διευσυλνούμενή σύντο τῆς ἔξαγωγῆς τῶν γεωργικῶν προϊόντων διὰ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς. Μεχρι τοῦδε, ἐλλείψει πυντοῦ δικτύου συγκοινωνιῶν ἔχορδας, προεττιμάτο ἡ ἔξαγωγὴ τῶν μέσω τοῦ Δουνάφεως διὰ τῶν Ρουμανικῶν λιμένων τοῦ Γελαίου καὶ τῆς Βραΐλας.

Γερμανία

Τεράστιος άγελκυστήρ πλοίων

Ο μεγαλύτερος τῶν ὑπαρχόντων ἀνά τὰς διώρυγας τοῦ Κέασμου ἀνελκυστήρων πλοίων είναι ὁ τελευταῖος κατασκευασθεὶς εἰς Niederfinow, τῆς Γερμανίας πλησίον τοῦ Eosener valde, σύντιος τῷ ἐγκαίνιᾳ τῆς λειτουργίας ἐπιλέσθησαν μὲν πᾶσαν ἐπισημάτητον τὴν Στήνην Μαρτίου, παροσίᾳ καὶ τοῦ Γερμανικοῦ ὕπουρου τῆς Συγκοινωνίας· Οἱ ἀνελκυστῆρες σύτορ, δοτις προσκάλλεστοι τοῦ παγκόσμιου ἐνδιαφέρον τῶν τεχνικῶν κύκλων, ἀντικαθιστῷ ἡδονῶν μᾶλις αειρᾶς τεσσάρων ὑπεραφράγματος εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου, ἡ δόρια—ώς γνωστον—συνέστη τὴν διώρυγα τοῦ Στέττεν μὲ τὸ Βερολίνον καὶ ἐπιτρέπει εἰς οκτώφη ώριαμένης χωρητικότητος νὰ φθάνουν μέχρι τῆς Γερμανικῆς πρωτεύουσας· Ή ένωσις τῶν δύο διώρυγών διὰ τοῦ συστήματος τῶν τεσσάρων ἀλληγοριασθέγων ὑπεραφράγματος συντελεῖται παρὰ τὸ ὄψηλον ὄροπέδιον τοῦ Βαινιού, ὅπουθεν ἡ προσέκτας τῆς διώρυγος κατέρχεται πρὸς τὰ γηζυστά ἔδαφα τοῦ πατριαρχοῦ Oder.

Διά τα νέα κατεύθυνση σημείων πλοίον, λ.χ. το άπ)π «Maskahu» 350 τ. νέτ η επιφέρ δύο, ώς το άπ)π «Finow», μικρότερα του πρώτου, άπο την διόρυγα του Βερολίνου είς τα χαρηγλά έπιπεδα και έκαιθεν νά συναντήσῃ τόν πλούν του έντος της διώρυγος πρός τό Στέττιν, έχειαίζετο δύο ωρας διά την άλληλοδιάδοχην εισοδόν του είς τους τέσσαρας θέσταρφάκτας και έτερας δύο ωρας κατά την ομοδόν του έκ νέον έκ τού Στέττιν πρός το Βερολίνο.
Ηδη διά της άχρηστασύνεως τών θέσταρφάκτων και της χρησιμοποιήσων των κολοσσαίων άνελκυστήρων, τό τετράων χρονικον διάστημα μειούσται είς 20 μάρον λεπτά της ωρας διά τα την άναβασιν η κατάβασιν, αυμπερλαμπανομένην και της εισόδου ή εξόδου του πλοίου άπο τον θαλάσσαν τον άνελκυστήρος, διστις άναβειάζεται η καταβείσεις τό πλοίον άπο 6ψος 116 ποδών (96 περιστατικά μέτρα).

"Η έργασία κατασκευής τοῦ ἀνάλκυστήρος μετά τοῦ συγκροτήματος τῶν συναταύτων ἔργων ἡρέστη τὸ 1926, ἢ δὲ βραχὺτης τῆς ἀποπερατώσεως του ὑφείστειοι εἰς τὸ διτὶ ἐπέρπα νὰ συμπληρωθῇ ἡ βοηθητικὴ Διάδρυμος Mittelrand. Πρός διευκόλυνσιν ἐπίσης τῆς κινήσεως τοῦ ἀνάλκυστήρος κατεσκευάσθησαν καὶ δύο πλευρικοὶ διώρυγες ὁδηγοῦσι εἰς μικρούς λιμενίσκους, ὃ εἰς τὸν δύοισιν αὐτοῖς κατεκτάει τὸ ὑφείστον ἐπίπεδον καὶ δὲτερος εἰς τὸ καμήλον, παρὰ τὴν βάσιν τοῦ ἀνάλκυστήρος. Οἱ λιμενίσκοι τοῦ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου, εἰδός τις ὅρθωγαίους, ἔχει μῆκος 510 ποδῶν καὶ μίκιν εἰσόδου πλάτους 40 ποδῶν, ἥτις ἐφάπτεται μὲ τόν θάλαμον τοῦ ἀνάλκυστήρος, διατὰν ἡ ἀνάδυσις του ἔχει συντελεσθῆ. Δύο ὄγκωθεις στήλαι ἐκ σιδηροπαγῆς κονιάκτης, βάρους 34.000 κ.π., ὑποδεστάζουν τὸ δέλον τεράστιον οἰκοδομικὸν συγκρότημα, δια τὸ δὲ τὸν κατασκευὴν τῆς μιᾶς στήλης ἐκ τῶν δύο παράστη ἀνάγκη πρὸς θεμελίων της νὰ ἐκπικρῆ τὸ ἔδαφος εἰς βαθος 60 ποδῶν ἀπὸ τοῦ βαθοῦ τῆς Διώρυγος.

πρός ἄνδον ἡ κάθισδον ἔχει πλάτος 40 ποδῶν, μῆκος 278 π. καὶ διάβος ὑπέτων 8.3' ποδῶν, δύπταν δὲ είναι πλήρης ὅπατος ἔχει δάρος 4200 τόν. Κρέμαται ἀπό 256 ισχυρὰ συρμάτινα καλύψια φέροντα εἰς τὸ ἔπειρον ἀκρον τον ἀντίστοιχα δάρη εἰς ἀντίσταθμοις τοις δύορυς τοις θαλάμους, πληροῦσι τούτοις καὶ εἰσέρχεται τὸ πλοῖον ἐν αὐτῷ, ἀλλοσοντα: δὲ τὰ σύρματα ταῦτα ἐπὶ 128 διπλοράβδωτῶν τροχαλιῶν, ἐκάπτη τῶν ὅπιοιν εἴνει μεγαλύτερα καὶ ποιεῖ τῶν 10.4' ποδῶν. Ὁ δῆλος οὐδηρόπλευτος οικελατός τού ἀνελκυστήρος ἐκτείνεται: εἰς μῆκος 308.4 ποδῶν, μὲν πλάτος 88.6 ποδῶν καὶ ὑψος κατὰ τὰ ἀνώτερον τῶν 196 ποδῶν, δὲν ὑποβαστάζει δὲ μόνον τὸν αἰρεφύμενον θάλαμον, ἀλλὰ καὶ τὰ δύο θυρόπλευτα τῶν ὑπεράγωγιών τῆς κορυφῆς καὶ τῆς βάσεως καὶ τὰ ἀπακτούμενα διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ συγκροτήματος μηχανῆματα.

Τό κινητόν συγκρότημα (δ. έως αίσει, δηλαδή, δεξιαμενής θάλαμος τού ανελκυστήρος) στηρίζεται επί τοχυροτάτης έκ τουμέντου βάσισων ἔχουσης μήκους 367,4' ποδών, πλάτους 108 ποδών και θεμέλια διάθεσης 26 ποδών. Ο υπόθετος της διάσεως αυτῆς έχει πάρχος 13 και πλάτον ποδών, στηρίζεται επί έννας έκ μπετόν κιόνων, οι όποιοι θεμελιώνυται: έντος της γης εἰς βάθος 70 ποδών.

Παρ' δλας τάς όγκωδεις διαστάσεις τοῦ τερατίου τούτου ἔργου τῆς μηχανικῆς, είναι καταπληκτικῶς μικρὰ ή διά τὴν λειτουργίαν του ἀπαιτούμενη δύναμις, χάρις εἰς τὰ ἀντίστοιχα έδρη, σύτις ὥστε 4 μένον κινητήρες, συνολικῆς δυνάμεως 300 ἵππων ἀρκοῦν διὰ τὴν εὑρυθμὸν πρές τὰ δῶν ή κάτω κίνησιν τοῦ ἐμφόρτου πλοιοθαλάμου. Οι κινητήρες είναι ἔγκειται τεσσαράνει πάντα τῆς λεκάνης ή καὶ σύντονος ποιεις κατεσκευασμένοι, ὥστε ἐάν εἰς ἕκ αὐτῶν δλαβῇ, δόπτε ή δύναμις τῶν 300 ἵππων θά μειωθῇ, εὐθὺς ἀμέσως ἐνισχύονται οἱ ἄλλοι καὶ καλύπτουν τὴν μείωσιν.

· Ή μείωσις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος

Η τελευταίως κυριοφορησασα ἔκδοσις τοῦ Γερμανικοῦ Λόγου διαπιστώνει μείωσιν τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος κατά 2.700.000 τ. γραφός, σημειωθεῖσαν διαρκούντος τοῦ 1933, ἐνῷ κατά τὸ προηγούμενον ἔτος είχε προσύγει μείωσις 2.000.000 τόννων. Η μείωσις ὀφείλεται εἰς τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα ἀφ' ἐνὸς καὶ εἰς τὴν ἐντατικήν ἐξ ἀλλού πρόσθιον τῶν διαλήσεων, ἡτις καὶ ἐμφανίζεται ἀναλυτικότερον ἀπὸ τοῦ κατωτέρῳ συγκριτικὸν πίνακα διὰ τὴν διαρρεύσασαν δεκατίαν.

ΕΤΗ	Αποχήματα		Διαλύσεις		Σύνολον	
	Πλοϊα	Τ. γκρδς	Πλοϊα	Τ. γκρδς	Πλοϊα	Τ. γκρδς
1927	521	642.963	265	564.481	486	1.207.444
1928	496	637.069	417	913.293	913	1.550.362
1929	495	599.043	445	1.056.474	940	1.655.517
1930	388	444.770	403	999.906	791	1.444.676
1931	369	335.471	437	1.176.801	806	1.512.272
1932	332	414.655	509	1.724.513	841	2.139.168
1933	363	366.976	739	2.321.250	1102	2.688.226

'Εκ τού στατιστικού τούτου πίνακος προκύπτει, ότι τά θαλάσσια άτυχήματα βαίνουν σταθερώς έλατοτύμενα από τού 1930 και έντευθεν. Τούτο άλλως τη είναι και φυσικόν, έαν ληφθῇ υπό όψιν δὲ ογκος του Παγκοσμίου τοννάς, πού παρέμενεν ἐν παροπλισμῷ εἰς τὰ ἀγρυπνοδόλια τῆς ἀργίας ἀπό τῆς ἐνάρξεως τῆς οικονομικῆς κρίσεως μέχρι σήμερον. Αντιθέτως, είνε αισθητή ή ανήσυχος ἔντασις τῶν διαλύσεων, εἰς τάς δύοις πρωτεύουσαν θέσιν κατέζουν ή Μεγ. Βρετανία, ή Ιταλία και ή Γερμανία. Αἱ διαλύσεις τῶν πλοίων τῶν 12 κυριοτέρων ναυτικῶν χωρῶν, κατά τὴν τελευταίαν τριετίαν, δείκνυνται ἀπό τὸν ἀπόλοινθον πίνακα:

	1933		1932		1931	
ΧΩΡΑΙ	πλοιά	T. γκρδς	πλοιά	T. γκρδς	πλοιά	T. γκρδς
Αγγλία	222	713.554	166	633.999	155	359.839
Ιταλία	78	290.187	89	371.810	27	88.080
Γερμανία	82	273.385	36	125.254	13	41.471
Ην. Πολιτ.	66	250.991	43	77.853	159	469.851
Ελλάς	47	149.252	26	99.804	7	23.594
Ιαπωνία	51	137.084	29	337.695	26	46.865
Ολλανδία	27	122.960	26	134.200	21	96.988
Νοοβργία	22	61.759	8	19.424	5	5.147
Γαλλία	15	49.752	33	97.319	33	96.914
Σουηδία	34	36.542	13	6.366	9	1.634
Βέλγιον	11	35.536	7	29.985	1	9.748
Δανία	10	34.167	5	15.109	3	1.081

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΕΦΟΠΠΑΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΔΩΣΔ-Swinemunde

Τηλεγραφήσιτε: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

REVIEW

Scott' 1906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient.
Boe. Telephone. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

Αἱ δαπάναι τῶν ἐναερίων συγκοινωνιῶν

Ο δόκτωρ Hugo Eckener, ο περιήγημος Γερμανός σχεδιαστής και διαχειριστής αεροπλάνων, κυριεγνήτης δέ του «Κόμητος Ζέππελιν», αναφερόμενος επί της προταθείσης ίδρυσεως μιᾶς αεροπορικής υπηρεσίας εξ Ενώπιων πρός τὴν Νότιον Ἀμερικήν, μέσω τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, φέρεται εἰπὼν, ὅτι μελετήσας τὴν περιπτωσιν ταῦτην καὶ τὴν ἀπαύγησομένην δαπάνην, ἥκην εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι δύναται νὰ είνει μία τοιαύτη γραμμή αιγάλεως, ἐάν τὸ εὐπροστῆται ἀπὸ αεροπλοίου ζωνὸν νὰ μεταφέψῃ 50 ἑπιβάτες καὶ νὰ παραλαμβάνῃ 15-20 τόννους πολυτίμου φρεσιού καὶ ἡμισ τόννων ταχυδρομείου.

Τάξιδια μεταφέρονται σε πλοία και φρεγάτες της Ελληνικής Ακτοφύλακας. Τάξιδια σε πλοία μεταφέρονται σε πλοία και φρεγάτες της Ελληνικής Ακτοφύλακας.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Τὸ νέον σχέδιον ἐπιχορηγήσεων

"Η περχή τῷ ὄπουργειῷ τοῦ Ἑμπορίου Διεύθυνσας τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας κατήργητος καὶ ὑπίδικος εἰς τὸ Κογχράσσον πρὸς Νορθαμερικήν κύρωσιν, νέον αὐχένιον παροχῆς ἐπιχειρηγησαν εἰς τὰς ναυτικὰς ἀπαιρίας τῶν Ἰνδοῦ. Πελτεῖδιν. Διὰ τοῦ αὐχένιον αὐτοῦ ἀπονεῖ τὸ ὑφιστάμενον εἰσίστε: ἐν Ἀμερικῇ σώτηται τοῦ ναυτιλικοῦ προστατευτισμοῦ ὑπὸ τὴν μαρφῆν ταχινότερα καὶ συμβέλκων, διπερ ἡγελούσθητη ἀπὸ τοῦ προσδρομοῦ Κολομβίας καὶ Χοῦδερσ, συγχρόνως δὲ καταργεῖται καὶ ὁ περὶ Ναυτιλίας Νόμος «Jones—White» τοῦ 1928.

Αι ἐπιχορηγήσεις θα δίδονται τοῦ λοιποῦ δάσου πλειστούκοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἑταῖρων καὶ ὅπο τὸν δρόν ἀκυρώσωσ, εἰς ἣν περίπτωσιν μία ἄλλη ἑταῖρία παρουσίζει δραδύτερον εὐνοϊκῶτερα δεδομένα διὰ τὴν παρ' αὐτῆς ἔξιπτράτην διαφοράν τινός γραμμῆς. Τὰ ποσά ἔξι ἀλλού τῶν ἐπιχορηγήσεων θα διατίθενται όπου τῆς διαφορᾶς τοῦ κοστούς ναυπηγήσεως ἐν Ἀμερικῇ ἔναντι τοῦ ἁπτοτερικοῦ καὶ τοῦ δικαπονίου ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν Ἀμερικανική σηματικού πλοίουν, τὰ δὲ ὑψιστάμενα ταχυδρομικά συμβόλαια ὅτι ἀναθεωρήθουν. Εἰς γραμμάτις διου διαχρηστάται τὸ προνόμιον ὃπερ τῆς Ἐθνικῆς σηματικαὶ δὲν θὰ παρέχωνται: ἐπιχορηγήσεις.

"Η εἰς τὸ Κογκρέσον ὑποβολὴ τοῦ ἀνταέρῳ σχεδίου συνεδεύεται καὶ ἀπὸ λεπτωμαρῇ εἰς γηγητικὴν ἔκθεσιν, εἰς τὴν ὁποίαν ἀναφέρεται, ὅτι ἐπειδὴ τὸ κόστος τῷ ναυπηγήσασιν εἰς τὰς "Ηγενά". Πολιτείας καὶ τὰ ἔργα δὲ ἄκματα λάλεσσαν τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων είναι μαγαλύτερα ἔναντι παντὸς ἄλλου Κράτους, λόγῳ τοῦ ὑψηλοτέρου ἐπιπέδου τῆς ζωῆς εἰς τὰς "Ηγενάς". Πολιτείας, παρίσταται ἀνάγκη νὰ συνεχισθῇ ἡ πρέσ τὴν ναυτιλία της. Χώρας κρατική βοήθεια, πρέσ ἀντιμετώπισιν τοῦ δραστικοῦ ἀνταγωνισμοῦ ποὺ συναντοῦν τὰ ἐργαζόμενα εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν ἐμπόριον Ἀμερικανικά πλοῖα.

Αι πρωτικωτέρας μορφής επιχορηγήσεις δύνανται να είναι — κατά τὴν εἰσηγητικὴν ταύτην ἔκθεσιν — δύο : 1) Η καθέρεωσις προστατευτικῶν διαμορφώγιων και φορολογικῶν απαλλαγῶν. Και 2). Η παροχὴ κατ' εὐθείαν επιχορηγήσεων.

Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν αἱ κατ' αὐθίταν ἐπιχορηγήσεις θὰ είναι ἐντελῶς ἀχεῖτο πρὸς τὰ μεταφερόμενα φορτία, οἱ δὲ προστατευτικοὶ δασμοὶ τῆς πρώτης περιπτώσεως θὰ ἀφοροῦν τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον. Λόγου χάριν, ἐμπορεύματα κομιζόμενα ἐκ μιᾶς Χώρας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ πλοίων μὴ ἀνήκονταν εἰς τὴν σημαίαν τῆς Ιδίας ἑκείνης χώρας, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν πληρωμὴν ἀνωτάτου ὅρου εἰσαγωγικῶν δασμῶν, ἥμφ' Οἳ ἀπαλλάσσονται, ἐὰν η μεταφορά των διεβάγγειται θείᾳ "Αμερικανικῶν πλοίων. Τούτοιςτοι εἰς τὴν ἑκείσιαν, διὰ τὸ μέτρον αὐτὸν διὰ μίαν μεγάλην εἰσαγωγικήν χώραν, ὡς αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι, ἔνδεικνυται ὡς τὸ ἀποτέλεσματικότερον διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς γενιτιλίας της.

Άναφέρεται άκομη, ότι: διά τοῦ Ναυτικοῦ Νόμου τοῦ 1920, προβλέπεται:

περίπτωσις καταγγελίας τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν, ὅστα αἱ συναρμόνωσις μεναι: νέαὶ τοιαῦται νά είνε ἔξιπηρετικῶτεραι τῶν Ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Πάντως, ἡ καθάρωσις προστατευτικῶν διαυμολογίων και διακρίσεων σημαῖας, τονίζεται: διτὸς οὐ προκαλέσσει ἀντίποιον ἀπὸ τοὺς ρους τὸν θηριώδειον κχρωμόν. Μερικοὶ κύκλοι — ἑπακολουθεῖ ή κεκίνεις — συνιστοῦν τὴν ἀποδιήληγην φορολογίας ἐπὶ τοῦ τοννᾶ, εἰνοῖσθῆς διὰ τὰ λάινηρη δηρισμένων τακτικῶν γραμμῶν, ὅστα νά μειωθῇ ὁ ἀνταγωνισμός ὁ προερχόμενος ἀπὸ τὰ tramps. Ήπειρά ταῦτα δημως είνε γεγονός, διτὸς οἰσθῆποτε προστατευτικόμενός ὑπὸ τύπουν διασμῶν και διακρίσεων καταδικάζεται ὑπὸ τῆς πλειονότητος τῶν Ἀμερικανῶν πλοιοκτητῶν, διέτι προώρωται νά ἄγετηρος κατ' αὐτῶν τὴν διεθνῆ ἀντιδρασιν. 'Αντιθέτως, προκρίνονται αἱ κατ' εὐθείαν ἐπιχορηγηγήσεις.

Μία μελέτη τών έχει τούς έναν ισχυρό εμποροναυτικού προγράμματος της Κύπρου αποτελεσμάτων, άποκαλύπτει ότι οι αντικαμπινικοί σκοποί ένα μέρος μόνον έπειτα θήγοσαν. Η αιδονόσα άχρηστας του 'Αμερικανικού έμπορικου στόλου, ή ανεπαρκής προθέψεις ανάκεισες τούς καθ' ίδμεαν φιλορωμάτου τουνάρι, ή έπικαιρήσεις επί τη πολλά έτη μεθύσουσα ποτατάλης και ή άπο τινος ζητήσεις καιρούς έπιδεικνυούμενη κυθερηνής ικανηρητικότης, έπι-θλαστώς έπέδρασαν διά την συναγωνιστική ίκανότητα του 'Αμερικανικού πλοίου εις το ένωστερικόν έμποριον.

μήν έπιχορηγήσεως νά δασικεσται: έπι της διαφοράς του κάστους ναυπηγήσεως και τῶν δαπανῶν ἔκμεταλλεύσεως, διότι η διαφορά ἀκριβῶς αὗτη μεταξὺ Ἀμερικανικῶν και Ἰδίων ναυπηγησών και πλοίων ἀποτελεῖ τὸ μεγαλύτερον τῶν Ἱνδιάνων. Πολλαίτερα μετονόματα.

Αἱ προτεινόμεναι ἐπιχορηγήσεις

Κατά ταῦτα— συνεχίζεις ἃ ἔκθεσις—δέον : 1). Τό αὐτότημα δογματικόν πόπον ταχυδρομικῶν συμβολαιών ν' ἀντικατασταθῇ δι' εἰς· καθὸν ἀπ' εὐθείᾳς ἐπιχορηγήσεων, χάριν τῆς διατηρήσεως ωρίσμενων ὑπηρεσίων, ἀλλ' ἂρι : καὶ νά προσκαταθῇ καὶ ἐπὶ τῶν γραμμῶν ἐκείνων, οἵτινες ἐργάζονται ὅπου την ἐπίγραψαν προνομιούχον συνθήκων. 2). Αἱ ἐπιχορηγήσεις νά δασ-
τεύονται εἰς τὴν διαφορὰν του κέστους ναυπηγήσεως καὶ δαπάνης ἐκμεταλλεύσεως, ὅπο τὴν ἐλαστικότητα διμως τῆς ἀναθεωρήσεας δοκιμις παριστα-
ται ἀνάγκη.

3). Νά πειλαμβάνουν αἱ ἐπιχορηγήσαις τραῖς κατηγορίας: α). Καλυψών τοῦ ἐπὶ πλέον ναυπηγικοῦ κόστους. 6). Τῆς ἐπὶ πλέον διπλάνης ἐμπειρίωσεων. Καὶ γ). Μίαν ἀμοιβὴν ἐμπορικῆς διεισδύσεως. 4). Ή διὰ τὰς ἐπιχορηγήσαις διπλάνην νά λαμβάνεται ἡπο τῶν γενικῶν κεφαλαίων τοῦ Ηρυπολόγουμοῦ, καὶ οὐδὲ μέχρι σήμερον. Καὶ 5). Νά πειορίζεται εἰς μίαν μόνον ἑταῖρίκαν δι' ἐκάστην γραμμήν.

"Η οὕτω καταδιλλομένη ἐπιχερήγγησις κατ' ἀποκοπὴν η κατὰ δύσεις (ἀναλόγως τῆς συμφωνίας) θὰ ὑποχρεοῦται τὸν πλοιοκτήτην, ὅπως τυρῇ τὸ σκάφος του εἴτε μιᾶς καθηρίσιμένης γραμμῆς, νά τὸ ἔχη ὑπὸ Ἀμερικανικῶν σημαγιών καὶ νά ςυμμφροσύναις πρός οἰλανθήποτε ἀνάγκην ὑποβαλλομένην εἰς τὸντὸν διὰ συμφωνίας ὑπὸ τῆς κυριερήσεως. Ἐάνν αἱ ἐπιχερήγγησεις καταδιλλούνται μὲν δύσεις, τότε δὲ ἀριθμός τῶν δύσεων καὶ ἡ χρονικὴ διάρκεια τῆς καταδιολῆς θὰ ἔχετρούνται: ἐκ τοῦ ὑπολογίουμοῦ τῶν ἑταῖρων ἐπωφελοῦνται καταταλλέσσεως τοῦ πλοίου. Ήλέραν τοῦ δρίσου ἐκματαταλλέσσεως θὰ διαιρέπεται: ἡ ἐπιχερήγγησις, ἐάνν δὲ ἡ κατόχος αὐτοῦ ἑταῖρία ὑποπέσῃ εἰς οὐσιώδεις παραβάσεις, δύναται νά περιέλθῃ εἰς τὸ Κράτος ἡ κτῆσις τοῦ πλοίου.

Τὰ διά τούς ναυπηγήσους δράστης ἀπό τὸ νέον τοῦτο σχέδιον είναι δι: Θὰ δύνανται: καὶ οὗτοι: νά μετέχουν εἰς τὰ συμφωνητικά τῶν ἐπιχορηγήσεων, ὅμοιος δὲ μετά τῶν ἐφοριατῶν θὰ είναι ὑποχρεωμένος: νά δικηροῦν ὅμοιοι-μέρους λογιαρισμούς δαπανών ναυπηγήσεων, υποκειμένους εἰς τὸ κρατικὸν ἔλεγχον. Αἱ πρέπει καλύψουν τὴν διαφοράδη τοῦ κόστους ναυπηγήσεων ἐπι-χορηγήσεις ἀναφέρονται: εἰς τὰς μελλοντικὰς κατασκευάς. Εν τούτοις δι-μισι, δύναται νά ἐπιτραπῇ καὶ ἡ πληρωμὴ των ἀναδρομικῶν χάριν τῆς δι-καιαίας ἀποδημιώσεων τῶν δαπανῶν ἐκ τοῦ γῆγενμένου ναυπηγήκοῦ κόστους κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Ή περίπτωσις αὕτη ἀφορᾷ τὰ ὑφιστάμενα ὑπό Λαμπρικανικῶν σημαίαν πλοῖα, τὰ ἄργαζεμένα εἰς τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον καὶ ὑπὸ τῶν προϋπθέσιων διατηρήσας τῶν γραμμάτων, μὲ πληρωμὴν πάντοτε τῆς διαφορᾶς τῶν δαπανῶν ἔκμεταλλεύσεως των,

Ανώτερον ουμβούλιον μὲν ἐκπρόσωπους τῶν ἑνδιαφερομένων μερῶν θάκαθορίζῃ ἔκδοτος τὰ ποσά τῆς διαφορᾶς καὶ θά ρυθμίζῃ τὴν ἐνδεχομένην ἀναθεώρησιν τῶν ἐπιχορηγήσεων. Προσδέπτει αὐτὸν, ὅτι αἱ ἐπιχορηγήσεις θά καλλιποτοῦν μόνον τὰ κανονικὰ τοῦ πλέον ἔξοδα τῆς φυσικῆς διαχείρισεως τῶν πλοιών, ἡ δὲ ἀναθεώρησις θάφρορχή τὰς περιπτώσεις ἐκτάκτων ἀμφισθίων ἡ ἀπροστῶν ωφελημάτων ἐν τούχων λωρηράς κινήσεως. Δένθαλον δὲ λαμβάνοντας ὅπ' ὄψιν τὰ κονδύλια ἐξερτήσεων, ὀλικῶν καὶ ἀφοδίων διὰ τὰ ἐπιβατικά πλοῖα καὶ τὰ κονδύλια ἐπικευεύν, ὀλικῶν ἀφοδίων εἰπεῖν, τὰ γινόμενα εἰς τὸ ἄνωτερον. Δένθαλον δέ τοι ὅπ' ὄψιν οἱ

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

παρεῖχε τὴν ἔλαχιστην ἀντίστασιν ἐν τῇ Θαλάσσῃ ἔναντι οἰουδήποτε ἄλλου τύπου πλοίου.

Διαφρούσης της ἔξελιξεώς του τό ίστιοφόρον πλοίον ἐψήφη και ὁ αρχικός του τύπος ἡλλοιώθη, διότι ὁ νωυτικός ἀρχιτέκτων ἐπεδίωκε διαφρούσην ἀνήσυχον τῆς χωρητικότητος, διατά δὲ ἐνεφανίσθη τὸ χαλύβδινον πλοίον ἦδια και πάλιν ἀνάγκη ἤγγειον εἰς τὸ πολὺ τετράγωνον σκάφος. "Ο sir Isherwood, ἥκελούθησεν, σὺν ἀμφοῖτι τὴν τρόπιδα, τὸ σχῆμα τοῦ ίστιοφόρου πλοίου, κατόπιν δὲ προσέθη εἰς τὸν ἀνήσυχον τῆς χωρητικότητος τροποποιήσκε τοὺς σγήμους; τὰς ισάλλου γονιών.

Αί ζημίατ τῆς «Κιούναρ Λάϊν»

Συμφώνως πρέσ τὸν δημοσίευθέντα ίσολογισμόν τῆς «Cunard Line», αἱ εἰσπράξεις τῆς, διακρινοῦστος τοῦ 1933, ἐκ ναύλων, φορτίων καὶ ἀποβολῶν, μεταφραστὲς τὸν ταχυδρομικὸν σάκχον, ἐν τόκον, μερισμάτων κλπ. ἀνήλθον εἰς 4.619.005 λίρας, ἔναντι εἰσπράξεων 4.944.068 λιρών κατὰ τὸ 1932, 4.614.311 λιρών κατὰ τὸ 1931 καὶ 7.945.388 κατὰ τὸ 1930.

Μετά τὴν ἀπάρτειαν 4.579.971 λιρῶν (ἴναντι: 4.879.863 κατά τὸ 1932) διὰ δεπάνων καισαρίου ὅλης, μισθών, προμηθείας ὅλων και ἐφοδίων, τροφοδοσίας, ἀνοικάσσων ἔτερον πλοίων, ἀνακατίσσεων, στρατείων, ἔξεδων γραφείων και πρακτορείων, δικαιοτικών, τόκων, φιλανθρωπικῶν θωρακών, φορολογίας κατ. κονδύλων, παρέμεινεν καθημέτριας καρδίας 39.934 λιρῶν, ίναντι: ἀντιτοτήχου κονδελίου 64.205 λιρῶν τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Διά την άποψην της εν τοις διεθνείς δίκαιος τού στόλου της έταιριας διατέθησαν 41.123 λίραι, μετά δὲ την καλύψην διαφέρων υποχρεώσεων της έταιριας προέκυψαν διά την χρήσην τοῦ 1933 ζημιές ἐκ 244.980 λιρών, ἔκαντε ζημιάν 927.261 λιρών κατά τὸ 1932, 535.201 κατά τὸ 1931 καὶ 18.051 λιρῶν τοῦ 1930. Τὸ δὲλευτήριον ἑκατόφθη διά μεταχορέας 250.000 λιρών ἐκ τοῦ κονδυλίου τῶν ἀποβλέπων ζημιάν καὶ ἐκ τοῦ ἐνεργητικοῦ υπόλοιπου 10.900 λιρῶν τῆς χρεώστων τὸ 1932, εὑτῷ δὲ μεταφέρθη εἰς νέον καὶ ἔνα υπόλοιπον ἐκ 15.922 λιρῶν.

Αναφέρεται άκομη, ότι επί τρία ήδη συνεχή έτη, ώς και κατά τόν ίχνους 1927-28 δύναται η μέρισμα διά τάξ κοινών μετοχών. Κατά τό 1926 είχε χορηγηθεί μέρισμα 6 ορού και κατά τάξ έτην 1925, 1924 και 1923 μέρισμα 5 ορού.

Αἱ μετατροπαὶ δ σκαφῶν τῆς «Ἐλλερμαν»

Συνεπλήρωθησαν τελευταίως αἱ ἐπισκέψειαι καὶ μετατροπαὶ τοῦ συστήματος τῶν μηχανῶν προώσεως μιᾶς οἰστρᾶς ἔξι σκαφῶν τῆς «Ellerman Line», ἡ δὲ συντάξεως θέσης ἔργασια εἶναι ή μεγαλύτερά μέχρι: σύμμαρτον γενομένη παρ' ἑνὸς μόνου κυανηγέτου καὶ διὰ λογαριασμῶν μιᾶς ἀποκλιστικῆς ξεπλούσας. Τὰ κυανηγεῖα «Workman Clark» (1928) τοῦ Μπλέκφετ, εἰχον ἀνάλαβεν τὴν μετατροπὴν τῶν παλινδρομικῶν μηχανῶν τῷ ἔξι τούτου πλοίων διὰ τῆς προσθήκης ἡλεκτροστροβίλων ἐξατμίσωσις, ὑπέγραψαν τὸ σχετικὸν συμβόλαιον τὴν ίνην Ἀπριλίου π. ἔ. καὶ ἥρχισαν τὴν ἔργασιαν τῶν ἐπὶ τοῦ ἀνταποίοιο «City of Venice» πρότον καὶ κατόπιν ἄνωλλας κατὰ διαστήματα ἐπὶ τῶν ἄյπτων «City of Salisbury», «City of Kimberley», «City of Eastbourne», «City of Oran» καὶ «City of Wellington».

Αι έπικουραι και μετατροπαι των ίδιων πλοίων έπειτα ωθήσαν εἰς χρονικόν διάστημα μικρότερον τού ένος έτους. Δοκιμαστικώς ή «Ellerman» είχε προδώ το 1929 εἰς περιορισμένη μετατροπήν των μηχανών τού άπωπλού σημείου της «City of Hong-Kong», ησού δε τόση γέπιτευχθείσα έπιτυχια, μοτι τό άποικων πρό έτους sir John Ellerman προήλθεν εἰς τήν άποφασιν νά έπειταίνη τήν έφαρμογήν τῶν μετατροπῶν και εἰς ἄλλα σκάφη τῆς έπαυρίας του. «Ηδη τά τέσσαρα πρώτα πλοία εύρισκονται ἐν οπηρούσι με Ιανουπολιτικά άποτελέσματα, τά δε δύο τελευταῖα ἔγκαττέλειφαν τά γαυπιγεία τῶν ίδιων τα μυνάς.

‘Η περίπλοκος ύπόθεσις του «Ατλαντικού»

Ο Αγγλικός ναυτικός τόπος άναγγέλλει: διτοί οι ένδιαφερόμενοι: διά την υποτίθεμαν τού Έλληνού ήπειρωτικού «L' Atlantique» Βρετανοί ασφαλισταί έφεσιδηλαν τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν τοῦ Ἐμποροδικού τοῦ Σηκουάνα, διτοί ήσε είχε χαρακτηρισθῆ τὸ ἀτοχήρα ως «παράγωγος δλικῆς διπλολίστας» (constructive total loss) και συνεπῶς ήπειρεσύντο οι ασφαλισταί νὰ καταβάλουν τὴν ἐκ 2.000.000 λιρῶν ἀσφάλτατα τοῦ πλοίου. Ήπιούκιριο τῆς ἔρεσσως, τονίζεται: διτοί η τόσον ἀποκολλήσας τὸν νομικὸν κόσμον τῆς Ειρήνης ὑπόθεσις τοῦ Γαλλικού τούτου λαίνερ, εἰσέρχεται: ηδη εἰς νέαν φάσιν, ηδης πολλὰς τὰς ἐπιπλήξεις ἐπιψυλάσσει:

Αναφέρεται συγκεκριμένως, όπό το «Fairplay», δι: κατά τὴν ἐνώπιον τοῦ Ἐφεσίου τῷ, Πιερίσιν διεδικαστήν οὐ γίνουν καὶ νέκι μαρτυρεῖν: καταθέσεις, διὰ τῶν ὁποίων οὐ ἐπιχυθῇ πλήρες φῶς εἰς τὴν μυστηριώδη — ὡς εἰχεὶ χρεκτικήσθεον ἐν Ἀγγλίᾳ — διεδικαστήν τῆς καταστρεπτικῆς πυρκαϊκῆς τοῦ «L' Atlanticque» καὶ οὗ ἀποκαλεῖται τὸ ἀδιάβολον ἑταῖρον καταθέσεων, διὰ τὸς δύοίς εἰς ἀσφαλίστας διεύπουλαν ἀμφιβολίας, χωρίς δῆμος νὰ κατέχουν καὶ θετικὰ στοιχεῖα. Λέγεται ὡηδή, διτὶ ἡ καταριθμητικὰ πρὸ καὶ ροῦ ἐν Λουδινῷ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλίστων, ἀνεργήτας μετὰ πάσῃς προσοχῆς καὶ μυστικότητος μίαν ἔρευναν ἐπὶ τῷ, ουσιόδου, ὃν ἡ ἐλαττὸν χώραν ἡ καταστροφὴ, γένουνθή ν' ἀποκτήσῃ μὲν προσωπικὸν κίνδυνον τῷ, μελέτων της, ἀλλὰ καὶ ἀντὶ διαπάνως σοβαρές, πολύτιμον πληρωφορίαν, ἣντις τηρεῖται ἀπέρρητος. Η ἀνακοίνωση εἰς τὸ Γαλλικὸν Ἐφεσίον οὐ προκλέσῃ — ὡς ισχυρίζονται τὰ μέλη της πτροπῆς — βαθυτάτην αἰσθησιν.

Ἐν συνεχείᾳ, προστίθεται ώπό του «Fairplay», διτί θα ἐπανάληθη ἐκ
ιού ἐπὶ τάπητος καὶ ἡ ὑπόθεσις τῆς ἐκ πυρός καταστροφῆς του «Geor-
ges Philippart», ἣτις ἔμμορφετο λόγωσα πλέον, διέτι οἱ Ἀγγλοί ἀσφαλι-
τεῖ εἰχον κατεβάλει: τὴν Ἱεραλιτομένην ἀξίαν τοῦ πλοίου τούτου. «Ἡδη
Ἀπαντήσουν τὴν ἐπιστορήν τοῦ πληρωθέντος ποσοῦ, προσκομίζοντες
τοιχεῖαν σχετικά μὲ τὰ αἴτια τῆς καταστροφῆς, ἐφ' ὃν καὶ θὰ στηρίξουν
ἡν ἀποκίνησιν τουν. Καὶ τὸ «Fairplay» καταλήγει: «Φαίνεται, τοῦτο δὲ ἁγ-
ὺς μελλεῖν θὰ είναι γόνιμον εἰς γεγονότα αποφεύγοντας ἐνδιαφέροντος διὰ
οὓς νομικούς κύκλους τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ τῆς Γαλλίας».

Αἱ μετασκευαὶ τῶν πλοίων

Εις δλας τάς ναυτικάς χώρας συνεχίζονται έντατικῶς αι με ασκευαι εις τάς μηχανάς καὶ τό οκάφος διὰ τήν ἐπίτευξιν μεγα λιτέρων ταχύτητος καὶ οικονομίας εις καύσιμον όλην. Ἀναφέρει σχετικῶς μία τελευταίων ἐκτελεσθεῖσα εἰς Ἀγγλικά μηχανουρ γεία μετασκευή εἰς τάς μηχανάς τοῦ *Trojan Star* διπλοελικοκι ήτου ἀτμοπλοίου τῆς *Blue Star Line*.

Τό «Trojan Star» ένωνε πηγήθη το 1916 εις Γαλλίαν. Αι μηχαναὶ του ἦσαν δύο, παλινδρομικαὶ λαμβάνουσαι ἀτμὸν ἀπὸ 5 λέβητας Σκωτικούς. Διὰ τὸν αὐδῆναν τῆς ταχύτητος τοῦ οκάφους καὶ ἡ οἰκονομικωτέραν ἀπόδοσιν σύτης προσετέθη εἰς ἔκαστην μηνινὴν εἰς ἀτμοστρόβιλος ἔξατμοισας συστήματος Bauer-Wach, οὐ τὴν παραγωγὴν δέ τῆς ὁπατοψημένης μεγαλυτέρας δυνάμεως τοῦ οικονομικοῦ ἐφημερισθοσαν ὑπερθερμαντῆρες εἰς τοὺς λέβητας.

Οι νέοι έλικες είναι όρειχάλικοι, ἀφηρέθησαν δὲ καὶ τὰ πα-
αία φυγεῖα ἀντικατασταθέντα δι' ἄλλων νεωτάτου συστήματος
ν συνδυασμῷ μὲ τὴν προοθήκην νέων περιστροφικῶν ἀγτλιῶν.

Μετά την συμπλήρωσιν δύλων τῶν ἄνω μετασκευῶν τὸ ἀπέξτελεσσον ἔκτεταμένας δοκιμάς μὲ πλήρως ἵκανοποιητικά ἀποτέλεσματα. Το σκάφος ἀνέπυτε μέσην ταχύτητα ἀνώτεραν κατά υἱίλια τῆς πρὸ τῶν μετασκευῶν, χωρὶς ν' αὐξήθῃ, τούναντίον μειώθη τῆς καταναλώσεως καυσίμου ὅλης

'Η ἀτμομηχανὴ Οὐάῖτ

Ο έφευρητής τῆς ἀτμομηχανῆς White ἔλαβε πρὸ ήμερων της εγράφημα ἐκ τοῦ ἐν πλῷ διά Νότιου Ἀλερικήν εὐρισκομένου ορτηγοῦ «Adderstone», ἐπὶ τοῦ ὅποιου, ως γνωστόν, τὸ πρῶτον φημοδόθη ἡ νέα αὐτὴ ἀτμομηχανή. Ο πλοίαρχος ἔσπευδε νὰ ωρίσῃ εἰς αὐτὸν διὰ κατὰ τὸ πρῶτον ὀκταμερον τοῦ ταξίου καὶ μὲ τρικυμώδη θάλασσαν ἡ μέσην ταχύτης τοῦ πλοίου το 9 3/4 ἔως 9 1/2 μίλια, μὲ 69 στροφαῖς τῆς Ἐλλίκος καὶ δύναμιν ἡς μηχανῆς 1700 ἑνδεικτικῶν ἴππων. Ή κατανάλωσις ἀνήλθεν εἰς 2 τόνους πετρελαίου τὸ 24ωρον. Ή ἐπιτευχθεῖσα οὕτω οἰκονομία, ἐν συγκρίσει πρός τὰς συνήθεις παλινδρομικάς μηχανᾶς τάς ποιας ἔφερε πρότερον τὸ αὐτὸν φορτηγόν ἔφθασεν εἰς 50 ο.ο. Τὰ ἑστατήσαντα σκάφη τοῦ οἰκοδομήσαντος της ἐλαχιστῆς νωμαλίας. Σημειώτων διὰ πλήν τῆς ἀνωτέρω σημαντικῆς οἰκονομίας εἰς καύσιμον ὅλην, αἱ γενομέναι μετασκευαὶ εἰς τὸ μηχανστάσιον καὶ ὁ πειρομόδος τοῦ διὰ πλάνκνερς χώρου ἐπέβησεν ἦν εἰς φορτίον χωροτικότητα τοῦ οικάφους κατὰ 600 τόνους.

OFFICINE NAVALI & FONDERIE
"S. GIORGIO DEL PORTO," S.A.
GENOVA
CALATA CHIAPPELLA

RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCAFI, MACCHINE & CALDAIE

TELEGRAMMI: SANGIORFICINE-GENOVA

TELEFONO: 61-522

Νορβηγία

Νέα θάρη είς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν

Πληροφορία εξ Οολού αναφέρουν ότι τό εργατικόν κόμμα τῆς χώρας ταύτης, δ' ἀριθμός τῶν βουλευτῶν τοῦ ὅποιού-ἀντιπροσωπεύει τά 45 οյ τῆς δυνάμεως τοῦ Νορβηγικοῦ κοινοβουλίου, προτίθεται νά ἐπιβάλῃ καὶ ναί βάρη εἰς δσα ωφίστανται ηδη καὶ πιέζουν τὴν Νορβηγικήν ναυτικήν βιομηχανίαν, περιορίζοντα τὴν συναγωνιστικήν της Ικανότητα ἔναντι τῶν διαφόρων ζένων σημαίων ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν. Κυρίως τὸ εργατικόν κόμμα ἐπιδύκει ἐφαρμογὴν τῆς προτάσεως τοῦ, ὅπως καθιερώθῃ διὰ Νόμου ἔνα υποχρεωτικόν διά τοὺς πλοιοκτήτας μισθολόγοιν τῶν πληρωμάτων καὶ διόπας συγχρόνως αὐξηθῆται συβαρῶς ἡ σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, ὥστε νά καταστῇ δυνατή ἡ ἐφαρμογὴ τῶν τριῶν φυλακῶν, δηλαδὴ τῆς ὁκταώρου ἔργασίας, καὶ εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ καταστρώματος, ὅπως ἔχῃ ηδη ἐφαρμοθῆται καὶ εἰς τὸ πλήρωμα τῆς μηχανῆς. Τὸ τελευταῖον τούτο μέτρον θίγει ιδιαιτέρως τὰ μικρά σκάφη καὶ συναντᾶ ἐπίμονον τὴν ἀντίδρασιν τῶν ἔνδιασφερομένων πλοιοκτητῶν.

Μία άλλη πρότασις τού «Έργατικου κόδιματος, στενώς συνεργαζομένου με τήν «Ναυτεργατικήν «Ενωσιν» τού «Οσλο, δημιουργεί περιορισμούς εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν πληρωμάτων τῶν Νορβηγικῶν πλοίων, ἐπιδιώκουσα νὰ ἔχασφαλίσῃ τὴν πρόσληψιν «λευκῶν», μόνον, ἀνδρῶν καὶ νὰ ἀποκλείσῃ τὴν ναυτολόγησιν «κιτρινῶν» καὶ «αιθιόπων». Ἡ πρότασις αὕτη ἀφορᾷ ἀποκλειστικῶς μίαν πεντηκοντάδα Νορβηγικῶν σκαφῶν, ἀτινα ἐργάζονται εἰς τὸ Κινεζικὸν ἀκτοπλοϊκὸν ἐμπόριον καὶ χρησιμοποιοῦν κατὰ γενικὸν κανόνα Κινεζικὰ πληρωμάτα, δῶς ἀκριβῶς πράττουν καὶ σκάφη ἄλλων σημαδίων, ποὺ ἀπασχολοῦνται εἰς τοπικά ταξιδιά ἐν τῇ Ἀπω 'Ανατολῇ ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

Οι ύποκινούντες την ἀποδοχὴν τοιούτου περιορισμοῦ γνωρίζουν διτή ή ἐφαρμογὴ τῆς προτάσεως των θά προκαλέσῃ αὐξῆσιν τῶν δαπανῶν ἑκμεταλλεύσεως τῶν ἐν λόγῳ πλοιών καὶ διὰ νὰ μειώσουν τὴν ἔγερθείσαν ἐφοπλιστικὴν ἀντίδρασιν, ἐξήτησαν ὅπως ἡ μέλλουσα νὰ προέλθῃ ἐπὶ πλέον. Διαφορὰ ἑξόδων εἰς βάρος τῶν πλοιοκτητῶν καλυψθῇ ἐν τινὶ ποσοστῷ διὰ τῆς πληρωμῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους τῶν δαπανῶν μεταβάσεως καὶ παλιννοστήσεως πληρωμάτων ἐν Νορβηγίᾳς εἰς Ἀπωλεῖαν καὶ τανάπαλιν. Οἱ Νορβηγοὶ διότι δημως πλοιοκτηταὶ ἔμμένουν ἀνενδότως εἰς τὰς ἀπόφεις των, διότι καὶ ἔαν ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πληρωμάτων των, θὰ ἔχουν, πάντως, ν' ἀντιμετωπίσουν ἀρκετά πρόσθετα βάρη ἀπὸ τὴν ἐπὶ πλέον διαφοράν μισθοῦ, τροφοδοσίας καὶ τινῶν ἄλλων κονδύλων, ποὺ παρατηρεῖται μεταξὺ Νορβηγικῶν καὶ Κινεζικῶν πληρωμάτων.

‘Ολλανδία

·Υπὲρ τῆς διεθνοῦς συγεργασίας

Συνεχοτική πρό ήμερων είς την Χάγην ή έπιδαιμα συνέλευσις της «Ενώσεως τῶν Ὀλλανδῶν ἐφοπλιστῶν», ἔνοπλον τῆς όποιας ὁ πρόδρος αὐτῆς ο *Dirk Hudig* προεβηί εἰς τὴν δύλωσιν, διὰ η «Ἐνώσεως εἶνε διατεθέμενή να μετάσχῃ οἰασθήτη πεινήσεως, ητις θά είχεν ως ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν ἀναλογικότητα τοῦ τοννᾶς (ραποναλασιον)». Συνεχίζων τὸν λόγον του ὁ κ. *Hudig* παρέσχε μιαν εἰκόνα τῆς δυσχεροῦς θέσεως ὑπὸ τὴν όποιαν ενθίσκεται η «Ὀλλανδικὴ ναυτιλία καὶ ἔτονες, οὗτοί εὖν δὲν ληφθοῦν ἐγκαίρως τὰ ἐνδεικνύμενα πραξικά μέτρα βελτιώσεως ταπετάσθεως, δὲν διανηθῇ αὕτη να ἀνημετωπίσῃ ἀποτέλεσματικῶς τὸν ἄπειρον τῆς ὄπλαξεώς της ἀγώνα.

Πλην της περιστολής τού διενοῦς ἐμπορίου –εἰπε— ἐμβόλη ή σπουδαίως καὶ η συναγωνιστική ικανότης τῆς Ὀλλανδίκης ναυτιλίας, συνεπειά τῆς υπεριμήσεως τῶν Ἐθνικῶν νομιμάτων τῶν ἄλλων γαντικῶν χωρῶν, ἀνεν δὲ παροχῆς μιᾶς Κρατικῆς βοηθείας είνε προβληματικόν, εἰν ἡδα δυνηθῆ τῷ Ὀλλανδικὸν πλόοιν νὰ διατηρηθῆ –εἰπε τῆς ἐπιφανείας τῶν ὑδάτων. Ή Ὀλλανδίκη κυβέρνησης, γνωρίζουσα τούτο, προέβη το 1932 εἰς τὴν σύστασιν τοῦ Ὁργανισμοῦ *Βενας*, (έταιρίας διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτικῆς Βιομηχανίας) ἀντιπεμπεικὸς τοῦ ὅποιον σκοπὸς ἦτο ἡ παροχὴ, ἀντί μικροῦ σχετικῶς τόκου δανείων εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς ἀντιμετώπισμαν τῶν ἐνιποθήματων βασιον τού.

Ἐλεύθερος ἡ οἰκονομία της πόλης είναι η αποτελεσματικότερη στην παγκόσμια οικονομία, διότι δημιουργεί την μεγαλύτερη απασχόληση και παρέχει την μεγαλύτερη απόδοση στην ανάπτυξη της χώρας.

Περισσοτέοα κρατική προστασία

Καὶ ὁ οὐρανὸς ἔξικολούθησεν· «Υπῆρχαν περιπτώσεις, καθ' ἃς ἐπωλήθησαν πλοιαὶ πρός μειώσιν, ἀπλῶς, τῶν ἐκ τρεῖν βαρῶν τῶν πλοιοκτητιῶν ἑταῖροιν, ὧδη δὲ τὸ ποσοστόν τῆς Ὀλλαγδίζης ναυτι-

λιας ἔναντι τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἡ λαττώθη ἀπό 4.4 εἰς 4.1 ο). Ἀποτελοῦν τὰ δύο αὐτά γεγονότα μιαν σοβαράν διά τὴν κυβέρνησην προειδοποίησιν, θὰ ἡδύναντο δέ νὰ ἀπευθυνθοῦν πρὸς αὐτήν τὰ ἐφωτηματα, εἴναι καὶ κατὰ πόσον θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ συνεχισθῇ ἡ εφαρμογή τοῦ προγράμματος περιορισμού τῶν εἰσαγωγῶν ἐν τῇ Χώρᾳ, ὅταν ἀηρθοῦν ὑπὲρ ὄψιν τὰ ἐπιζημια ἀποτελέσματα τοῦ μέτρου τούτου διά τὴν ναυτιλίαν, καθὼς καὶ διατὶ, ἀφοῦ ἀναγνωρίζεται ἡ ἐθνικὴ σημασία τῆς διατηρήσεως τῆς ναυτιλίας ἐπὶ ἕνός λογικοῦ ἐπιπέδου δράσεως, δὲν προέρχεται ἡ κυβέρνησης εἰς δραστικότερο μέτρο ἐπο- στηριζεών της.

Περαιτέρω ό π. Hudig ξέπησε ποιὸν ὀφελος θὰ ἡδύνατο νὰ προέλθῃ εἰς τὴν Ὀλλανδίκην ναυτιλίαν, ἐὰν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της διετίθετο ἡ αἱ γαγκαὶ πιστώσεις ἐξ τοῦ κεφαλίου τὸν 60,000.000 φιορινίων, τὸ δόπιον εἰχε προτείνειν ὁ Ὀλλανδός πρωθυπουργός νὰ διατεθῇ διὰ τὴν παροχὴν ἔργασιας εἰς τοὺς ἄνεργονς. Ἡ αἱρησις πιέσεως —εἴπε— πρὸς τὴν κυβέρνησιν διὰ μίαν τὸνων τῆς ὑποστηριζέσθε της πρὸς τὴν ναυτιλίαν, εἰνε —βεβαίως— ἀντίθετος πρὸς τὴν ὑδάτινην τὸν Ὀλλανδῶν ἐποπλιστῶν, οἱ όποιοι ἀνέκαθεν ἤσαν ἐπ παραδόσεως ἐπαρμαχοὶ τῆς ἐλευθερίας των καὶ τῆς ἐλευθερίας ἔργασιας ἀνά τὰς θαλάσσας. Λυτσχάϊ, οἱ ἀρχαὶ ἀντί ήσαν ἐφαρμόσαμοι εἰς ἄλλας ἐποχὰς καὶ περιστάσεις, ἐνῷ σήμερον δὲν δύναται νὰ γίνῃ σκέψις καν̄ περὶ αὐτῶν. Πρέπει, όντεν, ἡ Ὀλλανδίκη Ἐμπορικὴ Ναυτιλία νὰ ἐπιζησῃ τῆς κρίσεως διὰ τῆς καυθερώσεως ἄλλων μέτρων, καύθοσον αἱ εὖ αὐτῆς ἀπορρέουσαι δυνάμεις εἰνε πλέον ἀκμφύλοις δυναμικότητος ὑπὸ τὰς ὑφίσταμένας διεθνεῖς συνθῆκας, αἵτινες ὑπονομεύουν τὴν ἔργασιαν τῆς καὶ ὑποσκάπτουν τὴν ὑπαρξίην τῆς.

Αντίδρασις κατά τῶν Ἀγγλικῶν σχεδίων

Στρεψόμενος κατόπιν ό π. Hudig πρός τὰ συστήματα τοῦ προστατευτισμοῦ, ὑπενθύμισεν δι τὸ διετέλεσε μέλος τῆς εἰδίκης ὑποεπιτροπῆς τῆς Παιγκοσμίου Οἰκονομικῆς Συνδιασκέψεως, ἃς καταρτισθεῖσα ὥπος μελετήσῃ τὴν κατάγοντας τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων δὲν ἤδυνθῇ νὰ φθάσῃ εἰς μίαν διανόητο πλάφασιν. 'Αποτέλεσμα τῆς ἀποτυπίας ἔχειν διατηρεῖν ἡ ἐπίμονος ἐκ μέρους τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν ἐπανάληψη τῆς αἰτήσεώς των πρὸς τὴν κυβέρνησην τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν ἐμφανισθεῖσαν προγράμματος ὑλικῶν παροχῶν πρὸς τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα.

Ο φόρος, μήπως η Βρεταννική Ναυτιλία τύχη τελικώς βιομείεις, είτε διά μέσων έπικουρησεων, είτε διά μέτρων προστατευτισμού και διακρίσεων, συνέτεινεν ώστε αἱ Σκανδινανίαι καὶ ή Ὀλλανδίᾳ νὰ προσεγγίσουν εἰς μίαν στενήν συνεργασίαν, συνεφωνήσαν δὲ τελευτώς εἰς τὸ "Οσδό νὰ προλαβέσουν μίαν εἰνθέσαν κίνησιν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, τείνουσαν εἰς τὴν ἀνταλλαγὴν σκέψεων καὶ τὴν ἐξεύρεσιν τρόπων ἀπομικρύνσεως ἀπὸ τῶν προστατευτικῶν μεθόδων καὶ προσπαθείας ἀναβιώσεως τῆς ναυτιλίας ἑργασίας διὰ τῆς ὁμοιοναλισμού" τῆς χωρητικότητος.

Αποβάνει δισκηφόραι φανερόν, ὅτι μόνον διὰ μιᾶς στενωτέρας διεθνούς συνεργασίας θάνατον περικυρώθηκεν αἱ ὑψηστάμεναι εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν δυσχέρειαν, ιδιαιτέρως δὲ ὅσον ἀρρώστῳ τὸ ζῆτημα τῆς ῥαπτορύσης ἐπὶ πλέον χωροφύτευσις, εἴνε τοῦτο ἀδύνατον νὰ ἐπιλυθῇ ἀνευ μιᾶς διεθνοῦς συνεννοήσεως. Ἡ ἔναριθμόνισις τοῦ προσφερόμενού τοννάς πρός τὰς ἀνάγκας τῶν φορτωτῶν, ἵτο—ώς γνωστον—ἀδύνατος, λόγῳ τοῦ ἐμφανούς ἐθνικισμού καὶ τῆς προσπαθείας δλων, σχεδόν τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Χωρῶν, ὅπως ἐνθαρρύνουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικής αὐτῶν ναυτιλίας.

“Η φαινονταλίξισιον” — ἐσνέγρεσεν ὁ κ. Hvidig — σοον και ἀν θεωρηται ἀναγκαια, τότε μόνον θα ιδύνατο νά ἔφαρμοσθη, έτσι έγινετο ἀποδεκτή ὑπό μεγάλου ἀριθμοῦ Κρατῶν, προθυμοποιούμενων νά συνεργασθούν. Αἱ δυσκολίαι είνε μεγάλαι και θα ἔχωμεν νά παλαισομεν ἐν τῇ προσπαθείᾳ μας ταῦτη προς περιπτώσεις και συμφέροντα πολυτίσκιλλα. Πάντως, τιποτε δὲν δύναται νά μας ἐμποδίσῃ ὅπως ἀναζητήσωμεν τὴν σωτηρίαν πρὸς τὴν μόνην ἐναπόλεμον κατεύθυνσιν, τὴν τοῦ περιορισμοῦ τῆς ψωριτικότητος ἐπί διεθνοὺς βάσεως.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGB. ANGELLUSI TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

БЕРНИК
APON KAR

ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Παλαιστίνη

Οι λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου

Οι κυριώτεροι λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, οι καίμανοι κατά μήκος της Συριακής και Παλαιστινιακής ακτής, συγκεντρώνουν άπο τινας άμεσων την προσοχήν των έμπορων αυτικών κύκλων πλεύσιων χωρών, λόγω της αδενομένης δραστηριότητός των και της σημασίας πού δεσμώρικα προσλαμβάνουν, ώς έξιγωγικά κέντρα των πλουσίων προϊόντων μιας εύφρους άνθερχωρας και ως έξισις φορτώσεως των πετρελαίων του Ιράκ. Η άποπεράτωσις της αστηρώσεως διά την διοχέτευσιν των πετρελαιών και ή πύκνωσις του δικτύου των έσωτερικού συγκοινωνιών θά προσδύουν έτις ζωγρότερον άνδιαφέροντας πρός την Μικρασιατικήν ταύτην άκτην, οι λιμένες της δύοπλας τάξεων νά δημιουργήσουν μίαν νέαν ἐν τη Μεσογείῳ ναυλαγοράν. Ο ναυτικός τύπος της Εδεσώπης έπιστρεψε, ἐπ' αὐτούς, την προσοχήν της διευθύνοσσεως της διώρυγος πού δύναται νά έχῃ ή κίνησις των Παλαιστινιακών λιμένων ἐπί των διελεύσεων διά της διώρυγος και συνιστή την ληφθείν μέτρων διεκολυντικών της ναυτιλίας, ἵνα μή, με μίαν κατάλληλην διασμολογικήν πολιτική, στρατηγική της έμποριον των έσωτερικού της Ασίας πρός τήν Χάιφαν, ώς ξεφτηρίαν της οιδηροδρομικής γραμμής πούς την Βαγδάτην.

Αναφέρονται σχετικώς Δρυσταί πληροφορίες και στατιστικαί, χρακτηριστικαί της άναπτυξίας των έλλογων λιμένων, της πορείας των έξιγωγών των και των σχεδιαζόμενών νά έκπτωσθων εἰς αύτούς νέων έργων. Λόγατοι, ούτοι, διπλοίς Αμερικανῶν και Όλλανδων περιαλοιπών άπηγόνθη πρός την κυβέρνησην της Αγκύρας ζητώντων νά αναλάβη το προνόμιον έκμεταλλεύσεως τού λιμένος της Μερσίνης, ἵντι της άνοχρεώσεως νά προβῇ εἰς την κατασκευήν έναν νέου και ἀπό πάσης άποψεως άρτιου λιμένον. Είς την πληροφορίαν ταύτην προστίθενται και δλλατοί, καθ' οὓς διπλαίς πετρελαιών εύνοσσον τάξις άνωτέρω προτάσεις, οἱ δ' έχοντες άμποσικά συμφέροντα μέ τούς λιμένας της Τριπόλεως και της Αλεξανδρέττης έπιδιώκουν νά έπιτύχουν την αύξεσίν των μέ την καντρικήν γραμμήν σωληνώσεως των πετρελαιοπηγών του Ιράκ, ἵνα μέσω και των λιμένων τούτων διοχετεύσατο είς πορσούτων των φορτώσεων.

Ἄφ' έτερου, μιατά την έγκαντίσιαν τού λιμένος της Χάιφας είς έμποροι της Παλαιστίνης ουγιτούς ἐπί των πλεονεκτημάτων της κατασκευῆς τού οιδηροδρόμου Χάιφας—Βαγδάτης, δοτις θά διασχίζῃ την Αραβικήν ζητημάτων και χάρις εἰς τόν οποίον θέλει: δισφαλής στρατηγική πρός την Μεσογείον ένα τημένο του δύκον του Ασιατικού έμπορου, πεπαλλασσόμενον ἀπό την έπιβάρυνσιν της δικής του Σουέζ διελεύσεως. Συγχρόνως διασφαλίζονται και συντομεύονται και αι διά έγρας συγκοινωνίας μεταξύ Μαγάλης Βρετανίας και των ἐν τη Απω Ανατολή Βρετανικού Κτήσεων.

Ένωπον της κινήσεως ταύτης δὲν μένει άσυγκινητός η Γαλλική κυβέρνησις, η δοπιά κατά τρόπον έπιστρεψαί την αδενίσιαν των παρεχομένων εἰς τόν λιμένα της Βγυρτού εύκολον, φοδουμένη μήπως η γειτνίασις τού νέου λιμένος της Χάιφας ἀπόρροφηγή ένα μέρος της έμπορικης και ναυτιλιακής του κινήσεως, ιδία δὲ προσελκύσιον της έκπτωσης της προσέλγυσιν των μεγάλων λαΐνερες μέ περιγγητάς, ἵντι της Βγυρτού.

Μερικαί ακόμη άνδιαφέρουσαί πληροφορίες: τού Εύρωπακού ναυτικού τόπου άναφέρονται εἰς την έξιγωγικήν ζωνταστητά των Παλαιστινιακών λιμένων και εἰς τά παράπονα τάξις έμπορικων κύκλων, δι: ή έκειθεν κινήσις δὲν οποιοτίζεται ἀρκούτως ἀπό τας ναυτικάς έταιρεις. Ούτω μέχρι των μέσων του Φεδρουαρίου είχον έπιχηθεὶ 157.000 κινήσιμα σταριδίων, 12.700 κι.δ. λεμονίων και 2.395.235 κι.δ. πορτοκαλιών διά κύρωσης της Βορειοηπρωτικής Εύρωπης κυρίως, δεδομένου δι: ήφατος ή μάτι Τουρκίας περιώρων τάξις ένα Παλαιστίνης έσπεγμαγάς έσπεριδος:θών, η δὲ Έλλας τάξις διέκοψε τελείως.

Τα παράπονα ἔξι άλλους των έξιγωγών και γενικός των έμπορων έγκειται: εἰς τό δι: οι πλοιοκτήται δὲν οποιστηρίζουν την θύσιαστην κίνησιν διά την κατ' αύθιαν ταχείαν μεταφοράν ἐκ Χάιφας εἰς Αμερέρον και Λονδίνον των έσπεριδος:θών. "Ηδη τά φορτία των νωπών οπωρών φθάνουν σημερον εἰς τόν προορισμόν των ἐντός 20 και 25 πολλάκις ημέρων.

Διά ν' ἀποφευχθεῖ τό μακρόν ταξίδιον πρέπει νά οποιοτούν οι ἀνδιαφέρομενοι: τά βαρέας έξοδα μεταφορώσεων εἰς Σουέζ η Αλεξανδρείαν η νά στραφούν πρός την Τεργέστην, δημος διά την συνέχειαν της μεταφορᾶς θ' ἀποτιθεσθεν θαγόνια—ψυγεία.

Η μή οπαρεῖς ἐκ Χάιφας ταχυτάτης γραμμής πρός τού λιμένας τού Κόντινεντ οποδομεθετούντων έσπεριδος:θών της Παλαιστίνης ἀπό τάς έξιγωγάς των έσπεριδος:θών της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, άτινα μεταφέρονται ἀπό ταχυτάτας ναυτικάς οπηρεσίας εἰδικῶν πλωτῶν φυγείων, εἰς τρόπον μάτια θαγόνια θαγόνια εἰς τάς έγκειτας διατάξεις, τάς διατάξεις θαγόνια εἰς τάς έγκειτας διατάξεις, τάς διατάξεις θαγόνια εἰς τάς έγκειτας διατάξεις.

Πολωνία

Η άνανέωσις τού έμπορικοῦ στόλου της

Η Πολωνική κυβέρνησις, ἐν τη προσποθετικής της θωρηκόποιης ίδιον έμπορικού στόλου, συγχρονείται, άνάλογον και πρός τάς μελλοντικάς άναγκας τού οπερθαλασσίου Πολωνικού έμπορου, καθώρισε και έπαρμόζει ἀπό έτειας ηδη, ένα πρόγραμμα άνανέωσεως και άναπτυξεως τού πλωτού ολικού της, η διοικήσιας τού οποίου προθέπεται νά συντελεσθεῖ ἀντός διεκπερίεων διά της κατασκευής 17 ἐν διλη καινουργών οικαγών.

Τα δύο πρώτα πλοία, ονομασθέντα «Slask» και «Cieszyn», άποπεραθεύταν έτηδησαν εἰς την γραμμή Γδύνιας—Ρόττερνταμ—Αμέρισης. Έτέρα Πολωνική έταιρεία έναυπηγήσας τρία σκάφη, ἐν τών διοί πολούν τά δύο πρώτα «Cublin» και «Lwow» έξιηπηρετούν την τοπική γραμμή Γδύνιας—Δάντσικην, εἰς ήν και έτειας η οπηρεσίας πρός της 21ης Μαρτίου και τό τρίτον πλοίον, ονομασθέν «Lech».

Είναι έξι άλλους γωνιών, δι: ή ήμικρατικής έταιρείας «Zegluga Polska», η έξιηπηρετούσαν διά την οικαγών της την γραμμή Γδύνιας—Νίας Τόρκης έχει: άπό την μηνών παρχγγείσαν εἰς τά Ιταλικά ναυπηγείσαν της Αδριατικής δύο οπερτουάντα τού οποίων τά έτασην πρό τονος η τρόπις.

Μέ τών είσοδον εἰς την άπωρεσίν των νεωτερών πλοίων των αι: Πολωνικής έταιρείας: έκποιειν πρός διάλυσιν τά παλαιά αύτον σκάφη. Αξιζει: ένα προκατανότινο νά σημανθεί, δι: ή συγχρονισμός τού πλωτού ολικού και η προσθήκη εἰς ορισμένα σκάφη έγκαταστάσεων φυγείων, έπεφερε αδηγησιν κινήσεως εἰς τάς τακτικά Πολωνικάς γραμμάδων. Ούτω, δέ μέσος μηνιαίων δρος της οπηρεσίας πρός την οικαγών της Μαλαϊκής ηδησεων διά της 11.300 τόννων κατά το 1932 εἰς 18.300 τόννους έμπορευμάτων κατά τό 1933.

Ιαπωνία

Μία νέα διώρυξ εἰς την Απω Ανατολήν

Εἰς τόν Εύρωπακόν, τόπον άναγράφονται: πληροφορία: έκ Τόκιο, καθ' οὐς οι Ιάπωνες σχεδιάζουν την κατασκευήν διώρυγος εἰς τόν ισθμόν του Κρα της χερσονήσου της Μαλάκας. Τονίζεται: έν προκαταμόντος τού Ιαπωνικού τούτου σχεδίου ή' άπειδεντον εἰς βάρος την έμπορικον ουμφερόντων, άλλα και της οπηρετηγικής σημασίας της Σιγγαπούρης. Ο ισθμός τού Κρα άποτελεται τό σταντάρον σημασίαν της Μαλαϊκής χερσονήσου και άνγκει: κατά τό ημέραν εἰς τό Σιάμ και εἰς τάς άδεισπονδα κράτη της Μαλαικής σιασίας.

Εἰς τό σημαίον έκανεν αι δύο άκται, η πρός την θάλασσαν της Βεγγάλης άφ' ένος και η πρός την κάλπον τού Σιάμ άφ' έτέρου, άπέχονται τόν 100 χιλιομέτρων ἀπ' άλληλων, η δέ φύσις τού έδαφους είνε τοιωτή θάση έπιτρέπει την διάνοιξην διώρυγος. Χωρίς νά παρουσιασθεν δυσχερείσαται: δημος: πρός έκπτωσην έπι την διοί πολούν προσέκρουσαν αι έργασιαι της διώρυγος τού Παναμά.

Μάσφ της οποίαν έκανεν αι δύο άκται, η πρός την θάλασσαν της Βεγγάλης άφ' ένος και η πρός την κάλπον τού Σιάμ άφ' έτέρου, άπέχονται διλιγόντερον την 100 χιλιομέτρων ἀπ' άλληλων, η δέ φύσις τού έδαφους είνε τοιωτή θάση έπιτρέπει την διάνοιξην διώρυγος. Χωρίς νά παρουσιασθεν δυσχερείσαται: δημος: πρός έκπτωσην έπι την διοί πολούν προσέκρουσαν αι έργασιαι της διώρυγος τού Παναμά.

Μάσφ της οποίαν έκανεν αι δύο άκται, η πρός την θάλασσαν της Βεγγάλης άφ' ένος και η πρός την κάλπον τού Σιάμ άφ' έτέρου, άπέχονται διλιγόντερον την 100 χιλιομέτρων ἀπ' άλληλων, η δέ φύσις τού έδαφους είνε τοιωτή θάση έπιτρέπει την διάνοιξην διώρυγος. Χωρίς νά παρουσιασθεν δυσχερείσαται: δημος: πρός έκπτωσην έπι την διοί πολούν προσέκρουσαν αι έργασιαι της διώρυγος τού Παναμά.

YANNOULATOS BROS (CHINA)

STEAMSHIP AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE
EXPORTERS OF CHINA PRODUCE.—ESTABLISHED 1910

HEAD OFFICE—120 Jinkee Road, SHANGHAI (P. O. Box 293)

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street, GHEFOO.

AGENCIES at:—DAIREN, TSINGTAO, HONGKONG, and KOBE.

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS", Ltd

Cables & Radiograms:—Onneybros, Shanghai

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΤΗ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.

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—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT	
	Είς Λένινγκραδ :	
	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD 'Εν Κων(πόλει (Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν	
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑΙ	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL	
	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS » » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS	
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγ. Δήνσις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης) : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL	
	'Εν 'Αλεξανδρεία καὶ Πόρτ—Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULARIΔΗΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ		

**Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' ἀνδράκευσιν: Μάρκα "Φ,,,-
Τιμαὶ ἐκτὸς συναγωνισμοῦ—" Εκτακτοὶ ἐκπτώσεις ἀναλόγως
τῆς προμηθευθησομένης ποσότητος.**

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

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ: ΤΣΙΦ Λιμένα Έλλαδος—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 ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

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 ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας**Πρόστιμον εἰς "Ελληνα πλοίαρχον**

Την 28ην Μαρτίου εισήχθη εἰς δίκην 11 ένωπον τοῦ Πταισματοδικείου τοῦ Μπέλφαστ ὁ πλοίαρχος τοῦ φορτηγού «Μαριόγκα I. Γουλανδρή» κ. Νικ. Τάτος, κατηγορούμενος, ότι ἀπερεφόρτωσε τὸ πλοῖον του με γαιανθρακοφόρτιον εἰς Μπάρο. Οὐ χρέωνται τοῦ Board of Trade ἐνάντιον ἐπιθεωρητής τῆς ὑπεστήριξεν, ότι τὸ Έλληνικὸν τοῦτο φορτηγόν είλε ταραλάβει 76 τ. γαιανθράκων ἐπὶ πλέον, ότι ἡ ἀπερεφόρτηση αὐτοῦ γραμμῇ ἀσφαλείας ὑπεβιβάζετο κατὰ τὸ 1) 20, καὶ ότι τὸ σκάφος τοῦτο συναγωνιζόμενον τὰ Ἀγγλικὰ ἔδει νὰ τηρῇ πιστῶς τοὺς κανόνας περὶ γραμμῆς φορτησεως.

Ο "Ελληνα πλοίαρχος ἀδέχθη τὸ σφάλμα του, ἐτόνισεν ὅμως ότι, εὐθὺς ὡς ἔβρισιανη περὶ τῆς ὑπερφορτησεως, διέταξεν ἀμέσως τὴν ἐκφόρτωσιν τῆς ἐπὶ πλέον ποσότητος. Ισχυρίσθη ἀκόμη ότι κατὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς φορτησεως δὲν ενύσκετο ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ότι οὐδέποτε ἄλλοτε είλε κατηγορηθῆ διὰ παρομοίαν παράβασιν. Παρὰ ταῦτα τὸ Δικαστήριον κατέδίκασε τὸν "Ελληνα πλοίαρχον εἰς πρόστιμον 125 λιρῶν.

Μετονομασίαι φορτηγών

Τὸ ἀρχούντα ἐν Σύρῳ ἀπὸ τῆς 20ῆς Νοεμβρίου 1931 φορτηγὸν «Παναγῆς Βαλλιάνος» 2980 τ. γκρός (τοῦ 1904), ἀγορασθέν—ώς γνωστὸν—ὑπὸ τῆς ἑταίριας τοῦ κ. Π. Νομιζοῦ, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Φλόρω».

— Εξ ἄλλου τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν «Bothwell» τ. γκρός 6723 (τοῦ 1919), μετωνομάσθη «Tower Crown» καὶ ἀτέθη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «Tower Steam-hip Co» τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη.

Νηολογήσεις φορτηγῶν

Ἐνηρογήθησαν τὰ ἀκόλουθα νεοαγορασθέντα φορτηγά: «Αννα Ν. Γουλανδρή» τ. 4442 (τοῦ 1921) τῶν κ. κ. ἀδ. Γουλανδρή, εἰς "Ανδρον, Δημ. Ἰγγλέσης" τ. 5275 (τοῦ 1918) τῶν κ. κ. νιῶν Δ. Ἰγγλέση, εἰς Σάμον, καὶ «Ιωάννα» τ. 1192 (τοῦ 1901) τοῦ κ. Ελ. Βελιώτη, εἰς Πειραιά.

Αρχαιοεσίαι

Γενομένων ἀρχαιοεσιῶν τῆς Πανελλήνιου Ἐνόσεως Μηχανικῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων καὶ Βιομηχανικῶν ἐργοστασίων ἔξελέγησαν ἐκ νέου οἱ κ. κ. Ιωάνν. Πρόδος, Προϊστάμενος τῆς Ἐνόσεως, Βασιλ. Τσαγκάρης γεν. γραμματεὺς καὶ Νικ. Ρομάνος, ταμίας. Ἐπίσης ἔξελέγησαν κατὰ σειρὰν Σύμβουλοι οἱ κ. κ. Α. Βαλμᾶς, Ι. Μαλατσάτας, Π. Δρίτας, Γ. Μονοκρόδος, Α. Καράς, Στ. Τζιώτης, Ἀντ. Σπίθας, Νικ. Χρυσαφόπουλος, Μιχ. Λογοθέτης, Διον. Κολόνης, Νικ. Ποπλάνος, Σωτ. Σεργίου, Μάνθ. Ζαμπούνης, Κων. Χανιώτης, Θεόδ. Κοντός, Δημήτρ. Πορτούλας, Σπυρ. Νεράτζης καὶ Ι. Κόπελος. Ἐποπτοί δὲ οἱ κ. κ. Π. Χαλκᾶς, Βασιλ., Καμίνης καὶ Στ. Κατσιόπουλος.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντος

Τὸ παρὰ τοῦ κ. Μ. Ν. Βαλσαμάκη ἀγορασθέν Ρουμανικὸν φορτηγὸν «Auratan» 2728 τ. γκρός (τοῦ 1906) παραληφθὲν εἰς Γαλάται μετωνομάσθη «Sf. Nicolae». Θὰ παραμείνῃ ὑπὸ Ρουμανικὴν σημαίαν.

Ἡ ιδιοκτησία τοῦ ἀπὸ «Κωστῆς»

Εἰς τὸ τελευταῖον συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ Λόνδ. Ρέτζιστερο ἀναγράφεται τὸ φορτηγόν «Κωστῆς» 5438 τ. γκρός (τοῦ 1919) μὲ ιδιοκτησίαν τοῦ κ. Β. Ε. Βενιεράκη (τῆς Χαλκίδος).

Ἐπισκευαὶ φορτηγῶν μας

Ἐξετέλεσαν τελευταῖοι διαφόρους ἐπισκευαὶς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ ἀκόλουθα φορτηγά μας. Εἰς Κάρδιφ τὰ ἀπὸ «Αγ. Γεώργιος» (Νικολάου), «Δημ. Γ. Θερμιώτης», «Δωρίς», «Θέτις», «Νάρκισσος» καὶ «Φανερωμένη». Εἰς Μπάρον τὰ ἀπὸ «Δημ. Ἰγγλέσης», «Ια» καὶ «Τουρκινά». Καὶ εἰς Τάιν τὸ ἀπὸ «Καλαφάτης».

Ἐπωλήθη ἡ «Φλωρεντία Σ.»

Τὸ ἀρχούντα εἰς τὴν Νεάπολιν ἀπὸ τῆς 19ης Ανγούστου 1932 φορτηγὸν «Φλωρεντία Σ.» (ex «Δωροθέα») τ. γκρός 2024, φορτίου 3500 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1897, τοῦ κ. Σ. Σιδερίδη, ἐπωλήθη ἐν πλειστηματικῷ εἰς τὸν κ. Εμί. Βιντιάδην ἀντὶ τιμῆς 99.000 λιρετῶν, παραδότεον ὡς ἔστι καὶ εὐθίσκεται.

Παρεδόθη ὁ «Εσπερος»

Τὸ πωληθὲν εἰς τὸν Οθωμανὸν ἐφοπλιστάς μικρὸν φορτηγὸν «Εσπερος» τ. γκρός 683 καὶ ναυπηγήσεως 1920 παρεδόθη εἰς τοὺς νέους ἀγοραστούς του εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα, ὑψωσε δὲ τὴν Τουρκικὴν σημαίαν μετονομασθὲν «Ilgaz».

Μετά τὴν Διάσκεψιν τοῦ Ἀμβούργου**Διάβημα παρὰ τῇ Ἀγγλ. Κυβερνήσει**

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἴχομεν παράσχει μίαν συνοπτικὴν εἰκόνα τῶν διεξαχθεισῶν συζητήσεων εἰς τὴν συγκληδεῖσαν ἐν Ἀμβούργῳ τὴν 23ην Μαρτίου ναυτικὴν συνέλευσιν, ἡ ὁργάνωσις τῆς ὥποιας τοῦ προβλέπεται εἰς τὴν «Βαλτικὴν καὶ Διεθνῆ Ναυτικὴν Διάσκεψιν», πρὸς τὸν σκοπὸν ὑποδεῖξεως ἐνὸς πρατικοῦ καὶ ἐφαρμοσμένου τρόπου ἀπαλλαγῆς τῆς Παγκοσμίου Ναυτικίας ἀπὸ τῶν ὑφισταμένων δυσχερειῶν, αἵτινες καθιστοῦν τὴν ἐργασίαν τῆς προβληματικὴν καὶ διαγράφουν τὸ μέλλον της σκοτεινὸν καὶ ἀβέβαιον.

Ἡ συνέλευσις ἔκεινη, εἰς ἣν ἀντεποδοσωπεύθη καὶ ὡς Ἐλληνικὴ ναυτιλία διὰ τοῦ κ. Σ. Σορότου, ἀπεδέχθη πρότασιν ὑποδεικνύονταν τὴν σκοπιμωτέραν λύσιν. Συνιστάτο δι' αὐτῆς, ὅπως ἡ παροῦσα ἐκπιστοσ τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν ἀντιμετωπισθῆ διὰ τῆς ἀποδοχῆς τῆς ἀρχῆς τῆς «φρασιοναλιζασίου» τοῦ τοννάκι καὶ τῆς στενῆς συνεργασίας ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιτέλουν. Πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας τῆς συνέλευσις εἰς τὴν εὐχήν, ὅπως αἱ κυρεγήσεις τῶν μετεχόντων τῆς συνελεύσεως Κρατών, ἐλθονται εἰς ἐπαγγήλησην διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ μὲ τὸν πρόσεδρον τοῦ «Board of Trade» καὶ ἀνακοινώσουν, ότι μετ' εὐχαριστήσεως καὶ προστυμίας θὰ ἔβλεπον τὴν Βρετανικὴν κυβέρνησιν ἀνάλαμβάνουσαν τὴν πρωτοβουλίαν τὴν συγκλήσεως μιᾶς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Συνδιασκέψεως διὰ τὴν ἐκπόνησην ἐνὸς πρακτικού σχεδίου παροπλισμοῦ τῆς ἐπί πλέον κωρητικότητος.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη τῆς συνελεύσεως τοῦ Ἀμβούργου ἔσχεν εὐνοϊκὸν ἀντίκτυπον καὶ ἡδη σημειοῦται ἡ ἀπαρχὴ μιᾶς θετικωτέρας κινήσεως πρὸς εὐρυτέραν συνεργασίαν. Οἱ ναυτικοὶ κύκλοι τῶν κυριωτέρων κωρητῶν διάκεινται εὐμενῶς πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς φρασιοναλιζασίου, ἐπικροτοῦν τὴν ἐκδηλούμενην προσπάθειαν καὶ ἐπιθυμοῦν εἰλικρινῶς νὰ συμβάλουν εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς καλλιτέρου διὰ τὴν ναυτιλίαν μέλλοντος.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ότι ἡ ἐγραφήσαντα ἐν τῷ Αγγλικῷ συζητησίας διὰ τὴν παροχοῦ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν ἐπηρέασεν ἀποφασιστικῶς τὴν δλην πρὸς διεθνῆ συνενόησιν κίνησιν, εἰς τὴν δοποίαν σήμερον—δύναται τις νὰ εἰπῃ—ὅτι πλὴν τῶν Ην. Πολιτειῶν, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ιταλίας, δῆλαι αἱ ἄλλαι χώραι συμφωνοῦν κατ' ἀρχήν.

Τὰ σχόλια τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου ἐπὶ τῆς προξενηθείσης εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν ἐντυπωσεῖσαν ἐκ τῆς ἀποφάσεως τῆς συνελεύσεως τοῦ Ἀμβούργου, δὲν δυνάμεθα νὰ εἰπομεῦν, ότι εἶναι ἀπολύτως ἐνθαρρυντικά διὰ τὴν πρόσδοτον τῶν συννεονήσεων. Παραθέτομεν κατωτέρω σχετικάς τινας περιποτός τῶν κυριωτέρων δημοσιογραφικῶν ὄργανων τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἀρκετά χαρακτηριστικάς τῶν ἐπιφυλάξεων ποὺ ἐπικρατοῦν, τόσον μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, σούν καὶ παρὰ τῇ Ἀγγλικῇ κυβερνήσει:

«Η «Journal of Commerce» τοῦ Λίβερπορτού, ἀσχολουμένη ἐπὶ τῶν προτάσεων περὶ διεθνοῦς συνεργασίας γράφει ἐν κυρίῳ ἀρθρῷ μεταξὺ ἄλλων καὶ τά ἔξης:

«Ἄλλα δέον νὰ τονισθῆ, ότι δὲν ἐπιτρέπεται πλέον εἰς τὴν Ἀγγλίαν νὰ μετασχῆ εἰς μίαν ναυτικὴν συνδιασκεψιν καὶ νὰ ἐλπίζῃ ἐξ αὐτῆς τὰ ἀριστα τῶν ἀποτελεσμάτων, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ ἡ κατάστασις τῆς ναυτικῆς τῆς βιομηχανίας παραμένει ἐν ἐπιπτώσει. Τὰ εἰς τὸ παρελθόν ἐπιτυχέστατα ἀποτελέσματα ἀπὸ παρομοίας συνδιασκέψεις ὑπῆρχαν τόσον πενιχρά, ὅστε πάσα βραδύτης διὰ τὴν λῆψιν μέτρων ὑπὲρ τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας είναι ἐπικίνδυνος καὶ καθ' ἦν μάλιστα στιγμὴν ἡ Ναυτιλία, ὡς ἐν σύνολον, κατέληξεν εἰς ὄριστικάς ἀποφάσεις ἐπὶ τῆς γραμμῆς τῆς περιποτῶν δράσεως τῆς, ἀσχέτως καὶ τῶν σκοπῶν καὶ τῶν φιλοδοξῶν ἄλλων Ἐνῶν.

«Ἐάν δὲν προβλέπονται πιθανόν, ητες ἐπιτυχίας καὶ διὰ τὴν νέαν Συνδιασκεψιν, θὰ ἡτο ἀνωφελές διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ν' ἀναλέψῃ τὴν πρωτοβουλίαν. Θὰ ἔπειπε μᾶλλον ἡ Κυβέρνησις ν' ἀκολου-

θήση την τελευταίως χαραχθείσαν πολιτικήν της και νὰ λάβῃ τὰ ἐπιβαλόμενα μέτρα, δύος παράσχη ἀρώγην ἡ προστασίαν εἰς τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν, παρά, ἀκολουθούσα μίαν ἀνέφικτον διεθνῆ συνεννόησιν, νὰ ἑκδηση εἰς μεγαλυτέρους κινδύνους τὴν Ἐθνικὴν πραγματικότητα.

Καὶ περαιτέρω ὁ ἀρθρογράφος, τονίζων ὅτι μία δριστικὴ καὶ θετικὴ ἀπόφασις τοῦ ἔργου τῆς προτεινομένης Συνδιασκέψεως δὲν ἔξχατται μόνον ἐκ τοῦ οἰκονομικοῦ παράγοντος, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν διατέσσεων τῶν διαφόρων ναυτικῶν Ἐθνῶν, ἀναφέρεται εἰς τὴν συνεχίζομένην τακτικὴν τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων, τῆς Ἰταλίας τῆς Γερμανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῶν Ἕνων. Πολιτειῶν καὶ καταλήγει :

«Διάτα εἰνες μερικαὶ σκέψεις ποὺ δημιουργοῦνται, ὅταν ἥδεις κανεὶς ἀνασκοπήσῃ τὸ ἔργον τῆς νέας Διασκέψεως. Ὁ περιορισμὸς τοῦ τοννᾶς καὶ ἡ ἀποχὴ ἀπὸ τὰς ἐπιχορηγήσεις, ὡς πράξεις ἀποτελεσματικῆς ἐνεργείας, εἰνες ταῦτα σημοὶ πρὸς μίαν ἐνέργειαν διεθνῶς ἐπιβαλλομένην. Ἀν ὑπάρχῃ πιθανότης νὰ τεθοῦν σαφεῖς αἱ βάσεις τῆς νέας Συνδιασκέψεως, τότε ἀς συγκληθῇ αὐτῇ, ἀλλ. ἐν τῷ μεταξύ, ἐνῷ θὰ ἀσχοληθῆται εἰς ἔξεντρον τῆς λύσεως διεθνῶς συνεργασίας, δὲν δύναται νὰ παραδεχθῇ ἡ Μεγ. Βρεταννία ὥπως ἐπιβραδυνθῇ ἡ εὐημερία τῆς ἴδιῆς της ναυτιλίας καὶ χαλαρωθοῦν αἱ προσπάθειαι ἵνα διὰ τῶν ἴδιων ἡμέων μετριάσωμεν τὰς δυσχερείας ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡδη τὸ Ἀγγλικὸν Ἐμπορικὸν ναυτικόν».

Τὸ «Syren» ἔξι ἄλλου γράφει σχετικῶς :

«Εἰς τὸ ἐν Ἀμβούργῳ ναυτικὸν συνέδριον, εἰς τὸ δόπιον παρῆσαν ἑκπρόσωποι τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Ἐθνῶν, ἐν οἷς καὶ ὁ κ. Σ. Σορῶτς ἀντιπροσωπεύων τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, δὲν συμμετέσχεις ἡ Γαλλία, διὰ λόγους γενικωτέρας πολιτικῆς, ἡ Ἐνωσις τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν ὅμοις, ἐδήλωσεν ἡδη, ὅτι νὰ συνεργασθῇ κατὰ τὸ πνεύμα τῆς ληφθείσης ἀποφάσεως. Ἐπίσης ὁ Ἰταλὸς ἀντιπρόσωπος παρὰ τὸ συνεδρίῳ δὲν ἥδυνθῇ νὰ φησίη, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ «Ἐνωσίς» τοῦ διατελεῖ ἐν στενῇ πρὸς τὴν κυβερνήσιν τῆς Ρώμης ἐπαρφῇ καὶ δὲν θὰ ἥδυντα εἰς οὐδεμίαν ἐνέργειαν νὰ προβῇ ἀνεν προηγούμενές ἐγκρίσεων τοῦ κ. Μουσούλινη, ἐδήλωσεν ὅμως ὅτι συνεφάνει πρὸς τὴν ἑκδηλούμενήν κίνησιν.

»Ἐάν ἡ εὐνοϊκὴ αὐτὴ διάθεσις—συνεχίζει τὸ «Syren»—προσδάθῃ τὴν μορφὴν τελικῆς ἐνεργείας, τότε ἡ «Βαλτικὴ Διάσκεψις» θὰ ἔχῃ ἄρι ἐν τῇ πραγματικότητι μίαν σπουδαίαν ἐπιτυχίαν, διότι οὐδὲμίας κρατεῖ ἀμφιβολία, ὅτι τὰ ἐμπόδια ποὺ ἔκαστοτε ἐμποτίωναν κάθε κίνησιν πρὸς συνεργασίαν προήρχοντο ἀπὸ τὴν δυσμενή στάσιν τοῦ Ἰταλικοῦ παράγοντος.

»Ο κ. Brightman ἔξι ἄλλου παρίστατο εἰς τὸ συνέδριον τοῦ Βερολίνου ὡς ἀντιπρόσωπος τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως καὶ οὐχὶ ἐκ μέρους τοῦ Νεικεικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, μολονότι ἡ συμμετοχὴ τοῦ ὄφελεται εἰς τὴν εἰσήγησιν τοῦ συμβούλουν τοῦ σώματος τούτουν. Ἐπειγόντεν ὁ κ. Brightman εἰς τὸ συνέδριον, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσις οὐδόλως παραβλέπει τὴν δυνατότητας ἀποδοχῆς ἐνὸς διεθνῶς σχεδίου παροπλισμοῦ, ὡς μίας πιθανῆς λύσεως. Είτε ὁ κ. Σορῶτς ἀνέπτυξε τὰς ἀπόψεις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, βάσει τῶν παρὰ αὐτῶν χαραχθείσων γραμμῶν ἐν προηγούμενῃ συσκέψει τῶν εἰς τὸ Λονδίνον.

Καὶ τὸ «Syren» προσθέτει :

«Ἀπὸ τὰς τελευταίας δηλώσεις τοῦ κ. Walter Runciman καθίσταται φανερόν, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσις δὲν εὐνοεῖ τὰς ἐπιχορηγήσεις, ὡς τὸν ἀριστὸν τρόπον ἐνισχύσεως τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἡ δὲ γνώμη τῆς ἀποκλίνει μᾶλλον ὑπὲρ τῆς εὐρυτέρας ἀποδοχῆς ἐνὸς σχεδίου «ασπιοναλίζασιόν», τῆς χωρητικότητος. Δὲν θὰ ἑκπλαγῶμεν ὅτεν ἔτιν πολὺ συντόμως ἡ κυβερνήσης, τῇ παρακλήσει ἀρι-

μοῦ τίνος γειτονικῶν χωρῶν τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, προσθῇ εἰς τὴν δημοσίευσιν προσκλήσεως, διὰ μίαν νέαν ναυτικὴν διάσκεψιν μὲ πραγματογνώμονας αὐτὰς τὰς ἔκασταχοῦ ἔθνικάς ἐφοπλιστικάς ἔνώσεις καὶ μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν ἑκπόνησιν σχεδίου παροπλισμού δυναμένου νὰ τύχῃ διεθνοῦς ἐφαρμογῆς. Τοιούτον μέτρον δὲν πρόκειται ν' ἀποκλείσῃ τὴν πρόβλεψιν καθιερώσεως μιᾶς προσωρινῆς ἐπιχορηγήσεως εἰς τὸν Βρεταννοῦς ιδιοκτήτας τῶν tramps, ή καταβολὴ τῆς ὥποιας θὰ ἐνδυνάμων τὴν θέσιν τῶν πλοιοκτητῶν. Ὅταν οὗτοι ἡρωτῶντο ἀπὸ τὸ Θησαυροφυλάκιον ἐπὶ πόσον χρόνον θὰ είχον τὴν ἀνάγκην τῆς Κρατικῆς θλικῆς βιομηνίας, θὰ ἀπήντων : «Μόνον διὰ τῶν χρονικῶν ἐκείνων περίοδον, καθ' ἥν θὰ προητοιμάζετο τὸ διεθνὲς σχέδιον παροπλισμού καὶ συνεργασίας».

Υπὸ τὸ αὐτὸν πνεῦμα γράφει καὶ τὸ «Fairplay». Ἐνῷ ἀνομολογεῖται, εἰς τὸ τελευταίον τεύχος του, ἡ ἀνάγκη τῆς Διεθνοῦς συνεργασίας, τονίζεται παραλλήλως ὅτι πᾶσα ἀναστολὴ τῆς προσπαθείας διὰ τὴν παροχήν, προσωρινῆς ἔστω, κρατικῆς ἀρώγης εἰς τὴν φορτηγὸν—ιδίᾳ—Βρετανικήν ναυτιλίαν, περικλείει σοβαροτάτους κινδύνους διὰ τὴν μελλοντικὴν τῆς ὑπόστασιν.

Ἄλλα καὶ ὁ ὑφυπουργὸς τοῦ «Board of Trade» κ. Burgin, ἀπαντῶν εἰς σχετικὴν ἐπερχότησιν περὶ τοῦ κατὰ πόσον ἡ Κυβερνήσης θὰ ἐδέχεται τὴν πρόσκλησην τῶν Κυβερνήσεων Δανίας, Όλλανδίας, Νορβηγίας καὶ Σουηδίας διὰ τὴν καταπολέμησην τῆς κρίσισεως ἐξ ἡς πάσχει ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία κατάποιντας τῆς μειώσεως τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς κινήσεως καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐναντίον ναυτιλίων ἐπιχορηγούμενων ὑπὸ τῶν διαφόρων κρατῶν, μὲ τὸν σκοπὸν τῆς καταργήσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τοῦ πρόστατος ἔξετάζεται ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως.

Ἀπαντῶν εἰς ἄλλην συμπληρωματικὴν ἐπερχότησιν, ἐτόνισεν διὰ τέσσαρες χῶραι, αἵτινες διετύπωσαν τὴν πρόσκλησην ὑπεστήριξαν τὴν πολιτικὴν τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν Διεθνῆ Οἰκονομικὴν Διάσκεψιν καὶ διὰ ἀκριβῶν διὰ τὸν λόγον αὐτῶν θὰ είχε μεγαλυτέραν σπουδαίηταν ἡ πρόσκλησης ἀπὸ πρόστατος τῶν κυβερνήσεων εἰς τὸν χωρῶν ἐκείνων, αἵτινες ἐπιχορηγοῦν τὰς ναυτιλίας των.

Ἐπραγματοποιήθη τὸ τετραμερές διάβημα

Ἐν συνεχείᾳ οἱ ἐν Λονδίνῳ πρεσβευταὶ τῆς Δανίας, Όλλανδίας, Νορβηγίας καὶ Σουηδίας προέβησαν τὴν δημόσιαν πρόσκλησην τῆς Αγγλικῆς κυβερνήσεως, τονίζαντες τὴν ἐπισφαλῆ θέσιν τῆς ναυτιλίας, λόγῳ τῆς περιστολῆς τοῦ δύκου τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου, τῆς πληθωρικῆς παραγωγῆς τοννᾶς κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον καὶ τὸν καταστρεπτικὸν ἀνταγωνισμὸν ἐκ τῶν ἐπιχορηγούμενων πλοίων. Οἱ τέσσαρες πρεσβευταὶ ἐδήλωσαν διὰ αἱ κυβερνήσεις των ἐπιθυμούν νὰ συνεργασθῶσι μὲ τὴν Βρετανικήν διὰ μίαν εἰσέτι προσπάθειαν ἀπάλλαγη τῆς ναυτικῆς βιομηνίας ἀπὸ τὸν ἐκτάκτων δυσχερειῶν ποὺ ἀντιμετωπίζει. Εάν ἡ Βρετανική κυβερνήσις—προσέμθηκαν—ηθελε συγκαλέσει μίαν ναυτικήν συνδιάσκεψιν, ἡ Δανία, ἡ Όλλανδία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Σουηδία, προσθύμως θ' ἀπέστελλαν ἀντιπροσώπους των.

Ἀντικείμενον τῆς τοιούτης διασκέψεως θὰ είνει ἡ ὑπόδειξις τῆς ἀνάγκης καταργήσεως ἡ περιορισμὸν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ἡ παλινόρθωσις τοῦ ισοζυγίου εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν διὰ τῆς εναρμονίσεως τοῦ προσφερούμενου τοννᾶς πρὸς τὰς πραγματικάς ἀνάγκας τοῦ προσφερούμενου. Συγχρόνως ηθελον συζητηθεῖ καὶ ἄλλα τυχὸν ὑποβληθησόμενα μέτρα πρὸς καταπολέμησην τῆς ἑκπάτωσεως καὶ ἀναβίωσιν τῆς διεθνοῦς ναυτικῆς βιομηνίας, ὡστε νὰ ἀχθῇ καὶ πάλιν αὕτη εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ ὑγιούς οἰκονομικού συναγωνισμού.

Σημειωτέον διὰ κατὰ τὴλμα τοῦ Ρόδητος ἐκ Βερολίνου τὸ διάβημα

τῶν ἐν Λονδίνῳ πρέσβεων τῶν Σκανδιναυικῶν κρατῶν καὶ τῆς Ὀλλανδίας ἐπιδοκιμάζεται πλήρως ὑπὸ τῶν Γερμανικῶν ναυτικῶν κύκλων. Οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρεμέης ἀντιτίθενται κατ' ἄρχην κατὰ πάσης πρὸς τὴν ναυτιλίαν κρατικῆς ἐπιχορηγησεως, ἀποκρούονται δὲ διαφρήδην τὸ διτὶ ἡ Γερμανία ἀνήκει εἰς τὴν χορείαν τῶν Κρατῶν, ποὺ ἐπιχορηγοῦν τὰς ναυτιλίας των.

Διὰ τὸ ἔργον τῆς νέας διασκέψεως οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ πιστεῦονται διτὶ, ἐάν ἡ Βρεταννικὴ κυβέρνησις ἡθελεῖν ἐπιτύχῃ συμφωνίαν τινὰ ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν ἐπιχορηγησεως, τὸ τοιούτον ὅταν ἐσήμαινε μίαν ἀξιόλογον ἀπαρχὴν ἔξομαλύνασσε τῶν δυσκόλων συνθηκῶν ὡφ' ἃς διαβοῖ η Παγκόσμιος Ναυτιλία. Τὸ ἔργον τῆς Διασκέψεως ἐν τούτοις προβλέπεται δυσχερές.

Ἡ Ἑλληνικὴ Συμμετοχὴ

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἀποδεχθεῖσα πλήρως τὴν ἀπόφασιν τῆς συνελεύσεως τοῦ Ἀμβούργου, ἐσπενσεν ἀπὸ ἡμέρων νὰ γνωρίσῃ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κυβέρνησην τὰς ἀπόψεις τῆς ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διπὼς καὶ ἡ Ἑλλὰς συμμετάσῃ ἐνεργώς διὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ πρεσβευτοῦ μας εἰς τὸ συλλογικὸν διάβημα τῶν Σκανδιναυικῶν Χωρῶν καὶ τῆς Ὀλλανδίας πρὸς τὴν Βρεταννικὴν κυβέρνησιν, διὰ τὴν παρὰ αὐτῆς ἀνάληψην τῆς πρωτοβουλίας τῆς συγκλήσεως Διεθνῆς Διασκέψεως διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Ὑπὸ τὸ πνεῦμα τούτο ὁ κ. Μάξιμος ἐτηλεγράφησεν ἡδη πρὸς τὸν κ. Κακλαμάνον, διπὼς προθῆ εἰς τὰ σχετικὰ διαβήματα.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Συνεπείᾳ τῶν ἔορτῶν τοῦ Πάσχα ἡ ἀγορὰ τῶν πρὸς περιατέρῳ ἐκμετάλλευσιν πολυμενῶν παιδῶν ὑπῆρχεν χαλαρά καὶ ἀνεν ἰδιαιτέρου τινὸς ἐνδιαφέροντος, ἐκτὸς μόνον τῆς ἐντατικῆς καὶ ἀκετά μέχρι τούτῳ ἐπιτυχοῦς προσπαθείας τῶν Σοβιέτ πρὸς ἀγοράν πλοίων, τῶσον μὲ τοὺς γνωστοὺς ἐπὶ πιστώσει δύος, δύον καὶ τοὺς μετρητοῖς. Οὕτω, αἱ Σοβιετικαὶ ἀποστολαὶ ἐπέτυχον κατὰ τὸ α' 150ῆμερον τοῦ Ἀπριλίου νὰ ἀγοράσουν ἀντὶ τιμῆς 27.925 λιρῶν δύον Ἀγγλικὰ καὶ ἓνα Λεττονικὸν φορτηγόν, συνόλου τῆς χιλιοτόπετρης 7956 τ. γκρός. Ἐπίσης ἥγορασαν καὶ δύο Ὀλλανδικά ναυαγοσωστικά, τὰ «Gele Zee» 515 τ. γκρός (τοῦ 1921) μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1930 καὶ «Java Zee» 449 τ. γκρός (τοῦ 1921) μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1933, ἀντὶ τιμῆς μῆνανοινθείσης. Τὰ ἀγορασθέντα φορτηγά είνε τὰ ἀκόλουθα:

«Manordillo» Ἀγγλικόν, 2741 τ. γκρός, 3885 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1931, ἀγορασθένταν ἀντὶ τιμῆς 9425 λιρῶν. Τὸ σκάφος τούτο είχε πωληθῆ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1927 ἀντὶ 28.000 λιρῶν.

«Neath Abbey» Ἀγγλικόν, 2492 τ. γκρός, 4000 τ. φορτίου περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1931, ἀγορασθένταν ἀντὶ

10.000 λιρῶν. Τὸν Ιούλιον τοῦ 1927 είχεν ἀγορασθῆ ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν.

Καὶ «Lettonia» Λεττονικόν, 2723 τ. γκρός, 3850 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1908, μὲ σερβέν τοῦ 1934, ἀγορασθένταν ἀντὶ 8500 λιρῶν. Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1926 είχε πωληθῆ τὸ σκάφος τούτο ἀντὶ 12.750 λιρῶν.

Ἐτέρᾳ ἀγορᾷ ἡτοῦ ἡ πραγματοποιηθεῖσα παρὰ τῆς «Khedivial Mail» τοῦ Ἀγγλικοῦ μικτοῦ ἀτμοπλοίου «Philomel». Ἡ ἀγορὰ τούτου ἐγένετο πρὸς ἀντικατάστασην τοῦ πρὸ μηνὸς ἔξοχειλαντος εἰς τὰς Παλαιστινιακάς ἀκτὰς καὶ ἐγκαταλειφθέντος ἀτμοπλοίου τῆς «Bilbeis». Οὐδεμία νέα ἀγορά ἐκλείσθη παρὰ Ἐλλήνων ἀγοραστῶν.

«Bodia» Σουηδικόν, 1865 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἐπωλήθη εἰς Φινλανδούς πρὸς περιατέρῳ ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 3800 λιρῶν.

«Saishu Maru» Ἰαπωνικόν, 2702 τ. γκρός, 3450 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1897, ἐπωλήθη πρὸς ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 150.000 γιέν.

«Deneb» Νορβηγικόν, 1230 τ. γκρός, 1860 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπωλήθη εἰς Τιτανούς ἀντὶ 2.300 λιρῶν.

«Philomel» Ἀγγλικόν, 1563 τ. γκρός, 1790 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1920, διαθέτον δὲ καὶ διαμερίσματα δι' ἐπιδιπλατικῆς ἡγεράσθη ὑπὸ τῆς «Khedivial Mail» ἀντὶ 12.500 λιρῶν, εἰς ἀντικατάστασην τοῦ ναυαγήσαντος πρὸ μηνὸς ἡπ «Bilbeis».

«Jupiter» Γερμανικόν, 2027 τ. γκρός, 3000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1889, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς ἀντὶ 3.100 λιρῶν, πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

«Fernglen» Νορβηγικὸν μέτοροιπ, 4444 τ. γκρός, 8190 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ μηχανᾶς B. & W., ταχύτητος 12 1/2 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 12 1/2 τόννων, ἔχον δὲ ζημιὰς ἐκ προσαράξεως ἐξετείθη εἰς θηριοποιίαν πρὸς πώλησιν εἰς Ρόττερνταμ, ἀπεσύρθη δὲ μὲ προσφράν 33.900 guilders.

«Cycle» Αδστραλιανόν, 4676 τ. γκρός, 6730 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἡγεράσθη παρὰ Ἀγγλων ἀντὶ 10.500 λιρῶν.

«Daghild» Καναδικόν, 7888 τ. γκρός, 12.000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανικὴν ἔταιρον ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«Herberto» Φινλανδικόν, 1500 τ. γκρός, 2400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους ἀντὶ 7.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τούτο είχεν ἀγορασθῆ ὑπὸ τῶν Φινλανδῶν τὸν Σμέρτον τοῦ 1926 ἀντὶ 21.000 λιρῶν.

«Ungyo Maru» Ἰαπωνικόν, 4613 τ. γκρός, 7800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1907, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας πρὸς περιατέρῳ ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 355.000 γιέν.

«Kristine I.» Δανικόν, 1033 τ. γκρός, 1740 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1904, ἐπωλήθη ἀντὶ 4.000 λιρῶν.

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΝ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Κατά τὸ α' Σεπτεμβρίου τοῦ τρ. ἐπωλήθησαν πρός διάλυσιν 141 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 457.107 τ. γκρές, ἔναντι ἴδιας περίου χωρητικότητος (460.000 τ.), ήτις εἶτε πολὺνη πρός διάλυσιν κατὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα τοῦ π. ἔ. Αἱ διαλύσεις αὗταις κατανέμονται κατὰ μῆνας καὶ ἐν συγκρίσει πρός τὸ 1933, ὡς ἔξι:

Μήνες		1934		1933	
Ιανουάριος	Πλοῖα	62	τ. γκρ.	185.948	ἔναντι τ.
Φεβρουάριος	>	46	>	162.428	> 165.000
Μάρτιος	>	33	>	105.731	> 104.000
Σύνολον	>	141	>	454.107	> > 460.000

Πρώτη εἰς διαλύσεις ἔρχεται: ἡ Μεγάλη Βρετανία μὲ 15 πλοῖα καὶ 171.815 τ. γκρές καὶ δευτέρα ἡ Γαλλία μὲ 24 πλοῖα καὶ 119.016 τόννους. "Οσον ἀφορᾶ τὰς τιμάς, αὗται παρουσίασαν κατὰ τὸ τρίμηνον μίαν σταθερὴν καὶ προσδετικήν αὐξήσιν, ἔναντι: δὲ τῆς 1 λίρας κατὰ τόννον γκρές, ητος διετηρήθη ὡς διασική τιμὴ κατὰ τοῦς τελευταίους μῆνας τοῦ 1933, ἐπληρώνοντα τὸν Μάρτιον σελ. 23/6 διὰ συνήθη φορτιγά, μὲ τὰς εις μιᾶς ἔτι περιτιέρω δελτιώσεως.

Κατὰ τὸ α' 190ήμερον τοῦ Απριλίου ἡ ἀγορά τῶν διαλύσεων ὑπέστη μίαν φυσικὴν χαλαρότητα, λόγῳ τῶν ἔσορθῶν τοῦ Πάσχα. Πάντως ἐπραγματοποιήθη ἡ πώλησις 12 σκαρφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 43.285 τόννων γκρές ἀντὶ τιμῆς 49.350 λιρῶν, 50.000 Ισπανικῶν πασετῶν καὶ 30.700 Ιαπωνικῶν γιέν. Τὰ πωληθέντα πλοῖα κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους 6 σηματίσεις:

Γερμανικά	6	τ. γκρές	23.402	Κινεζικά	1	τ. γκρές	4.769
Ιταλικά	1	>	6.468	Ισπανικά	1	>	1.700
Αγγλικά	2	>	5.616	Ιαπωνικά	1	>	1.330
Σύνολον πωληθέντων σκαρφῶν	12	>	43.285				

"Η χωρητικότης αὕτη ἡγοράσθη ἀπὸ διαλυτὰς 6 διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔξι:

Διαλυταὶ	Πλοῖα	Τ. γκρές	Τιμὴ £	Λοιπὰ νομίσματα
Γερμανοὶ	6	23.402	30.000	—
Ιταλοὶ	1	6.468	7.500	—
Αγγλοὶ	2	5.616	6.650	—
Κινέζοι	1	4.769	5.200	—
Ισπανοὶ	1	1.700	—	50.000 πεσόται
Ιαπωνες	1	1.330	—	30.700 γιέν
Σύνολον	12	43.285	49.350	

Οι Γερμανοὶ διαλυταις ἡγόρασαν δραστικῶς 6 σκάφη τῆς ἐν "Αμβούργῳ ἔταιρίς Bernsteini, ἀντὶ 30.000 λιρῶν, τὸ δὲ προτὸν τῆς πωλήσεως θα κρητιμέσιον ὡς προκαταβολὴ διὰ τὴν ἔναρξην ἐκτελέσων τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος τῆς ἴδιας ἔταιρις. Τὰ πωληθέντα 6 πλοῖα είναι τὰ ἄπι «Drachenstein» 6342 τ. γκρές (τοῦ 1906), «Gravenstein» 3522 τ. γκρές (τοῦ 1906), «Hohenstein» 5146 τ. γκρές (τοῦ 1904), «Lichtenstein» 2810 τ. γκρές (τοῦ 1900), «Odin» 1590 τ. (τοῦ 1894) καὶ «Schleswig-Holstein» 3992 τ. γκρές (τοῦ 1899).

Ιταλοὶ διαλυταις ἡγόρασαν ἀντὶ 7500 λιρῶν, ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται: μὲ ζημίας ἐκ προσφράξεως, τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν λάδινον «Dalmazia» 6468 τ. γκρές (τοῦ 1920). "Αγγλοὶ διαλυταις ἡγόρασαν τὰ Αγγλικὰ ἄπι «Romera» 4962 τ. γκρές (τοῦ 1909) ἀντὶ 5800 λιρῶν (ῆτος 23) κατὰ τόννουν γκρές) καὶ «Scapha» (τάνκερ) 654 τ. γκρές (τοῦ 1906) ἀντὶ 850 λιρῶν.

Κινέζοι διαλυταις ἡγόρασαν τὸ Κινεζικὸν ἄπι «Daisy Moller» 4769 τ. γκρές (τοῦ 1900) ἀντὶ 5200 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Σαγκάην, ὅπου ἀπὸ μηνῶν ἀργεῖ. Ισπανοὶ διαλυταις ἡγόρασαν τὸ Ισπανικὸν ἄπι «Cabo Higuero» 1700 τ. γκρές (τοῦ 1888) ἀντὶ 50.000 πεσότων καὶ Ιαπωνες διαλυταις ἡγόρασαν τὸ Ιαπωνικὸν ἄπι «Fushiki Maru» 1330 τ. γκρές (τοῦ 1889) ἀντὶ 30.700 γιέν, ἓτοι: 23 γιέν κατὰ τόννον γκρές.

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

EN AMBOYRGOI

ΤΗΛΕΦ. 351471
ΤΗΛΕΓΡ. NORDERWERFT HAMBURG

Εἰς τὸ ἄνω Ναυπηγεῖον ἐκτελοῦνται ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν, καὶ ὅλων τῶν εἰδῶν ἐπισκευαὶ ἀτμοπλοίων, ἐν βραχυτάτῳ χρόνῳ καὶ εἰς τιμὰς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν ὅλους τοὺς λιμένας Αγγλίας καὶ Continent.



ΣΚΟΥΝΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
DIESEL ΧΡΗΣΙΜΟΤΑΤΗ
ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ

Μήκος	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

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἀθαρία καὶ ή ἐκ ταύτης ἀργία τοῦ πλοίου.
Μία ἐνδιαφέρουσα ἀπόφασις τοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῆς Γαλλίας.

Τὸ Ἀκρωτικὸν τῆς Γαλλίας ἔξεδωκε πρὸ μηνὸς ἐνδιαιφέρονταν ἀπόφασιν, βάσει τῆς ὅποιας ἐπιφέρεται μία πραγματικὴ ἀναστάτωσις εἰς τὰ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, καὶ ἡ ὅποια, ἀπὸ τῆς πρατικῆς αὐτῆς πλευρᾶς, είνει ἀξιοσημείωτος, όχι μόνον διὰ τὸν Γαλλικὸν, ἀλλὰ καιδιὰ τὸν Διεθνῆ ἑφοπλισμὸν. Παρέχουν κατόπιν μιαν περιῆλην τοῦ θέματος, ἵνε, οὐ ἡ εξδοθεῖσα ἀπόφασις ἀναφέρεται.

"Οταν ένα πλοίον ἔξοειδῆ διά νύ λάβοντεν τὴν συνηθεστέραν περίπτωσιν θαλασσίου ἀτυχήματος—αἱ ἐπισκευαὶ ποὺ προὔγενεν ηησαν εἰς τὸ σκάφος ἐκ τῆς ἀνελκύσεως, θεωροῦνται ὡς ἐνέχουσαι τὴν μορφὴν κοινῆς ἀβαρίας. ὅτι, δηλαδή, τὸ κόστος τῆς ἐπισκευαῆς τον κατανέμεται μεταξὺ πλοίου καὶ φορτίου, ἀναλόγως τῆς ἀξίας των. "Ολοιοιίς ἐνδιαφερόμενοι συνεισφέρουν εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ πλοίουν εἰς οἵαν κατεστάσιν εὑρίσκοτε τοῦτο πρό τοῦ ἑπαύσασιν ἀτυχήματός του. ἀτυχήματος ποικιληθέντος γάριν τῆς κοινῆς σωτηρίας.

Κατά την διάρκειαν ὧν τῶν ἐπισκευῶν αὐτῶν, συγχάραξ πολυμήνων, ὃ ἐφοπλίστης βέπει τὸ ὄργανον τῆς ἔργασίας του ἀκινητῶν καὶ ὅχι μόνον δὲν ἀποκομίζει ἐξ αὐτῶν κέρδον ἀπό τοὺς ναύλους πούθα ἔξετελει, ἀλλὰ τοιναντίον ὑπόκειται καὶ εἰς τὰς τορχούσας δαπάνας ἐφοπλισμού καὶ συντηρήσεως τοῦ σκάφους τού. Ελεῖ ἐπομένως λογικὸν νὰ δικαιωθῶν, ὅπως ἀπαιτήσῃ ἀπό τοὺς διακανονιστὰς τῆς ἀμφίας ὅχι ἀπλῶς τὸ κόστος ἐπισκευῆς τῶν ξημιῶν τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ μίαν ἡμέρησιαν ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ἀναγκαστικὴν τοῦ σκάφους τοῦ ἔργασίαν.

Εἰς ὅλας ἐν τούτοις τὰς χώρας τοῦ Κόσμου οἱ κανονισταὶ ἀβαιρῶν ἀρνοῦνται ν' ἀποδεχθῶν εἰς πίστωσιν τοῦ πλοιοκτήτου μίαν ἀποζημιώσιν ἀργίαν εἰς τρόπον ὥστε καὶ οἱ ἐποπλισταὶ οὐδέποτε ἡγειρούντωνταν τινά ἀπάτησον. Κανεὶς ἐπίσης δὲν ἐσφέψθη νά φέρῃ τὸ ζῆτημα ἐνώπιον τῶν δικαιοστηρίων πρὸς ἐπίλυσιν.

Πρό δέκα έτον, ὁ δικηγόρος κ. Leopold Dor, ἡ μεγάλῃ αἵτη νομική φυσιογνωμία τῆς Γαλλίας, ὃσον ἀφοῖ τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον, εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ ὅποιον πολλὰ ὄφειλει ἡ Ναυτικὴ νομοθεσία, ἀπέφασε γά τι ὑποβάλῃ ἐνώπιον τοῦ Ἐμποροδικείου τοῦ Βορδούμιαν γένατος ὅλως ἀποκριθεῖ τοῦ ἐνδιαιφέροντος τούτου ζητήματος.

Επόρευτο τέτοιο περιοχή του 'Αγγλικού άπωταλίου «Willesden», τού όποιού ο πλοιαρχος διά ν' ἀποφιγγή ἔνα Γερμανικὸν ὑποβρύχιον, προσήρχεν αὐτῷ ἐκουσίως. «Ολαί αἱ ζημίαι, ἀτινας ὑπέστη τὸ σκάφος, τόσον κατά τὴν προσάραξιν, ὅσον καὶ κατά τὴν ἀνέλκυσίν του, ἡσαν —χωρὶς καμίαν ἀμφιβήτησιν— πληρωτέα ἀπὸ κοινοῦ μεταξύ σκάφους καὶ φορτίου. 'Αλλὰ διατί τότε θὰ ἐποτῆμη ὁ ἐφόριστής —ἀπενθύνει ο κ. Dor πρός τὸ δικαστήριον τὸ ἐρώτημα —μίαν καθαρὰν ζημίαν 17.000 λιρῶν, ἀπὸ τὸ γεγονός τῆς ἀναγκαστικῆς ἀργίας τοῦ πλοίου του;

Αναγνωρίζεται, ότι ο πλοίαρχος προσήσας τὸ σκάφος του διὰ την κοινήν σωτηρίαν και ὅτι προεξάλεσεν ἐνουσίως τὰς ζημιάς διὰ νὰ σώσῃ τὸ τε πλοῖον και τὸ φροτίον. Ἐπομένως ὅλα αἱ ζημιαὶ αἱ προσχρόμεναι κατ' εὐθείαν ἀπὸ την πρᾶξην του ταύτην δέον νὰ βαρύνουν ἀπὸ κοινοῦ τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη. Και ἡ ἀργία, συνεπὸς, ἀποτελεῖ μίαν κατ' εὐθείαν συνέπειαν τῆς προσαράξεως, ὅπως και αἱ ἐπικενεύτιναι τῶν ζημιῶν. Ζημιαὶ σοβαραὶ δὲν ἐπισκευάζονται ἔντος μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος, δταν δ' ο πλοιοτήτης ὑπολογίσιμη τὰς ἐξ τοῦ ὅλου ἀτυχήματος συνεπείας θὰ εἴη πῷ αὐτῷ δύο γεγονότα: Τὸ τιμοδόγιον τοῦ ἔργουτασίου διὰ τὰς ἐπισκενές και τὴν ἀργίαν του σκάφων του διὰ πολλὰς ἔρδομάς, πολλάκις δὲ και μῆνας. Τὸ νὰ ἔξαφληθῇ δύνεται τὸ τιμοδόγιον τῶν ἐπισκενῶν και νά μη ἀποζημιωθῇ ἡ ἀργία, είνε—κατά τὸν ι. Δογ—τὸ κορύφωμα ἐνὸς παραλογισμοῦ.

Ἐάν πλοίοι τα συγκροτοῦθή πρός ἐτερού καὶ ἀναγνωρισθή ἡ εὐθύνη τοῦ πρώτου, ὁ πλοιοκτήτης τούτου ὑποχρεούται ὅχι μόνον εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς ἐπισκευῆς τῶν ἔμματων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀπόζημωσιν ἐξ τῆς ἀργίας, καθόσον χρόνον ὃν διαρκέσσον αἱ ἐπισκευαί. Διατι, λοιπον, να φέρεται διαφορὰ μεταξὺ τῆς συγκροτεσσαί καὶ τῆς προσαρμένων; Η ἀργία είνει μία κατ' εὐθέταν συνέπεια τῆς προσεργούσεως τοῦ σκάφους ἐπὶ τῆς ἔρημᾶς, ὅπως ἀκριβῶς θεωρεῖται καὶ ἡ μεταξὺ δύο σκαφῶν σύγκρουσις.

Υπάρχουν άκόμη — προσέθεσεν ό κ. **Dor** — περιπτώσεις, κατά τάς οποίας έννα πλοίον, διά ν' ἀποφύγῃ σοβαράν συγκρουσιν, ἐπιτίπτει ἐκονοίως ἐφ' ἑνὸς τρίτου, ἡγκυροβολήμενον, ἔχει δ' ἀποβῆ κανονί πλέον, διτὶ οἱ ἴδιοκτήτης τοῦ τρίτου τούτον σκάφους δύναται νὰ εἰσπράξῃ, ὅχι μόνον τάς προξενηθείσας εἰς τὸ σκάφος τοῦ ζημιάς, ἀλλὰ καὶ την ἀργίαν του. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις οἱ κανονισταὶ ἀβραΐας δερδέγηθσαν πάντοτε τὴν ἀργίαν τοῦ πλοίου, ὡς πραξαν καὶ διὰ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν. Πότε εἶνε ἐπομένως δυνατὸν ν' ἀργηθῶμεν καὶ τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἀποζημιώσεως τῆς ἀργίας τοῦ πρώτου πλοίου— τοῦ συγκρουσθέντος— καὶ διατί νὰ καταβάλλωνται εἰς τὸν πλοιοκτῆτην αἱ δαπάναι μόνον διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν, οὐχὶ δὲ καὶ ἀποζημιώσεις διὰ τὴν ἀργίαν; Μία σύγκρουσις ἀποτελεῖ ἐνιαίον γεγονός, τόσον ὡς πρὸς τὸν χρόνον, ὃσον καὶ ὡς πρὸς τὸν χρόνον, προκαλοῦντα δὲ συγχρόνως αἱ ζημιαὶ τὸν δύο πλοιών καὶ ἡ ἀργία τον. Άλισητειαν αὗται ἀποτελοῦν ἔννοιον ἀδιάρτετον.

Τό Εμποριδίκειον του Βορδώ, ἐπηρεαζόμενον ἀναμφιβόλως ἀπό τὰ μέχρι τούτου καθειρωμένα, ἀπέριη διά τῆς ἀπὸ 14ης Ἰανουαρίου 1924 ἀποφάσεώς του τὴν αἵτησιν τῶν πλιονικήῶν τῶν ἐπιρροσιῶν-

μένον ύπό τοῦ κ. **Dor.** 'Η ύπόθεσις ηγήθη τότε εἰς τὸ 'Εφετείον τοῦ Βορδού και τὴν 25ην Μαρτίου 1925 ὁ κ. **Dor** ἐπέτυχε τὴν ἔκδοσιν ἀποφάσεως, ἡτις ἐστικρίζετο πλήρως ἐπὶ τοῦ σκεπτικοῦ τῶν προτάσεων του.

· Η ἀπόφασις ἔκεινη προεζάλεσε τότε μίαν ἐξαιρετικὴν συγκίνησιν εἰς τοὺς ἀσφαλιστικοὺς καὶ ἐφοτιστικοὺς κύκλους, καθόσον ἡ καθιέρωσις τοιαύτης ἀρχῆς ἐσήμαινεν ἐν τῇ πραγματικότητι τὴν πληροφυΐην διὰ τὸ μέλλον ἐνὸς σηματικοῦ ἀριθμοῦ ἐπαγγελματιών αποκείμενον τὸν ἀσφαλιστῶν. Ἡ ἀπόφασις — ως ἀλλωτε ταῖς ἀνεμένετο— ἀγρέθητη ἐν πόλιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, διστις διὰ τῆς ἀπὸ 16 Νοεμβρίου 1926 ἀποφάσεως τον ἀπέρριπτε τὴν προσφυγὴν κατὰ τῆς Ἐφετειακῆς ἀποφάσεως.

Τὸ ζῆτημα ἐφαίνετο πλέον ὡς φυθμισθὲν ὄριστικῶς. Οἱ ἀσφαλισταὶ ὅμως τῶν φορτίων, ἐν τῇ ἀντιλήψει τῶν ὅτι ἡ καθιερωμένη ἀρχὴ προεξάλει δι' αὐτοὺς πρατικὰς συνεπείας ἀφετά ἐπιβαρυτικὰς ἀπεφάσισαν νότιαναρέουν τὴν συζήτησιν ἐνόπιον τῶν δικαστηρίων.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ διακανονισμοῦ τῆς ἀμφίριας τοῦ ἀποτόλοου
«Madalin» ἀπηγνθήσαν εἰς τὸ Ἐμποροδιεῖον τῆς Λουγκέζκης. Οἱ

έφοπλισται, διὰ τὸν συνηγόρουν τῶν καὶ πατρὸς τῆς νεάς ταῦτης θεωρείας κ. Dor, ἐξήγησαν τὴν ἀναγνώρισιν μᾶς ἀποζημιώσεως των διὰ τὴν ἀναγκαστικὴν ἀργίαν τοῦ σάφους των κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισκευῶν, τὸ δὲ δικαστήριον διὰ τῆς ἀπὸ 11 Ιανουαρίου 1928 ἀποφάσεως τού, ἐδικάιωσεν αὐτούς. Ήσκήμη ἔφεσις τῆς ἀποφάσεως ταῦτης ἐνόπιον τοῦ Ἐφετείου τοῦ Ντούνε, ὅπερ καὶ ἀνέτειχε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐμποροδικείου ἀποφανθεῖν ὅτι ἡ ἀποζημιώσις διὰ τινῶν ἀργίαν δὲν ἤδηντο νὰ συνηπολογισθῇ εἰς τὴν ἀμβολίαν.

Τὴν ἀπόφασιν ταύτην τοῦ Ἐφετείου τοῦ Ντού ἀνέκοψεν ὁ κ. Dor εἰς τὸν "Ἄρειον Πάγον, σῖτις πάλιν διὰ τῆς ηδη ἐκδοθείσης ἀπόφασέως του φαίνεται ὅτι θέτει τέρμα εἰς τὸ ζήτημα διὰ τῆς ἀπορρίφεως τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου καὶ τῆς ἐπιχυρώσεως τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως.

Ἐνώπιον δῆμος τοῦ Ἐρετείου τὸν Παρισίου ἐκκρεμοῦν εἰσέτι δύο παρόμοιαι ὑποθέσεις καὶ καθ' ἣν στιγμὴν διεξήγετο η̄ διαδικασία ἐνώπιου τοῦ Ἀρείου Πάγου, μία ἀλλη̄ ὑπόθεσις μεταξύ ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστῶν ἔχειδικάτετο εἰς Παρισίους, ὃπον τὸ ἔνει 'Ἐρετείου' ἔχειδιδε δύο ἀποφάσεις, μίαν εννοίην διὰ τούς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἡπ̄α *'Maryland'* καὶ μίαν δυσμήν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἡπ̄α *'Cypria'*. Αἱ δύο αὗται ἀποφάσεις πρόκειται ἐντὸς ὅληγνά ἀχθοῦν ἐνώπιου τοῦ Ἀρείου Πάγου, πάντως δῆμος τὸ ζήτημα φαίνεται πλέον ὄριστικῶς ἐπιλυθέν.

Υπάρχουν ηδη δύο ἀποφάσεις ἀνωτάτων δικαστηρίων τῆς Γαλλίας ἐπὶ ὁμοίᾳ φύσεως ὑπόθεσεων, ὅτε σήμερον δύναται κανεὶς νὰ εἴπῃ, ὅτι ἐπὶ τὸ ἐπιμάχου θέματος ἔχει διαμορφωθῇ μία σαφῆς Νομολογία. Ἐλάβομεν ὡς παράδειγμα τὴν περίπτωσιν τῆς προσαράξεως, ὡς τὴν συγνοτέραν. Η παθεωτήσεα δύνις ἀσχῆ ὅταν ἐφαρμόζεται ὅλας τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς αἱ ζημιάι εἰς τὸ σκάφος προϊόνθουν διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν καὶ παρέμενε τὸ πλοῖον ἐν ἀργίᾳ διὰ τὰς ἐπισκευάς του.

Εἰς τὸ μέλλον ὁ ἐφοπλιστὴς θὰ δύναται πάντοτε νὰ εἰσπράτη—
προκειμένης ἀβαίας—ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστὰς σκάφους καὶ φροτίους τό-
αντίτιμον τῆς ἀργίας του πλοίου του, ἐνῷ μέχρι τοῦδε ή ἐν ταύτῃ
ζητιαὶ παρέμενεν εἰς βάρος του.

— Προσάραξις και πρόσκρουσις

Αιμουσιεύομεν κατωτέρῳ ἐν περιλήψῃ τὸ σχετικὸν μᾶς ἀποφάσεως τοῦ Ἰταλικοῦ Ἀριστού Πάγου, τόσον διὰ τὸ ἐνδιαιθέρον ποὺ ἐνέχει, δοσον καὶ διὰ τὸ περιεργὸν τῆς διδομένης δι' αὐτῆς ἔργηνείας τῶν ὄποιου προσάραξις καὶ ποόσκρουσις.

Έπροσετο περί τον ιστιοφόρον «Sanmichele», όπερ ήτο ήσαφαλ-
μένον είς Ιταλικήν έταιφιαν ἀντί 250.000 λιρετών, βάσει τῶν συνή-
μων ὅσων Ιταλικοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολάων διὰ ξύλινα σχάφη,
ἐγκόσεως 1910. Τὸ ιστιοφόρον τοῦτο εἰσίστετο ἐλλιμενισμένον εἰς Λι-
ασθανόν, ὅτε, κατὰ τὴν διώρκειαν μᾶς Ισχυρᾶς θυέλλας ἐδραυσθησαν
τὰ πρινηῖαν του καὶ τὸ σκάφος ἐπέπεσεν ὁρμητικῶς ἐπὶ τυν οὐξέ-
δας, πλευρὴν τῆς ὅποιας διενήργει τὴν ἐκφόρτωσιν του καὶ ὑπέστη
ἄρετας ζημιας.

Οι ιδιοτήτες του ιστορικού απήγησαν από τον άσφαλτο πλήν των δαπανών διά την πρόσληψην έπτακτων προσωπικού και ρυμουλκού πρός παροχήν βιομηείας και την πληρωμή ποσού 22.000 λιρέττων διά την έπισκεψην των ζημιών του σκάφους των. Οι άσφαλτοι εδέχθησαν νά πληρώσουν την δαπάνη του έπτακτου προσωπικού και τον ρυμουλκού, ήρηγηθησαν όμως την πληρωμή των ζημιών του ιστορικού, έφόσον αἱ ζημιαὶ αὗται ήσαν κατότεραι τοῦ δο οὗ τῆς άσφαλτικῆς ἀποτιμήσεως [300.000 λιρέττα] και δὲν συντέρεχε η ἔφαρογονή τῆς α'. παραγάραψαν τοῦ ἄρθρου 9 τῶν γενικῶν ὅρων του άσφαλτηγίου συμβολίουν, καν̄ ἦν αἱ ἀπόζημωσίες διὰ τὴν έπισκεψήν ζημιῶν τοῦ ησαρκόμενού πλοίου θά καταβάλλωνται πάντοτε κατά ποσοστὸν 80 εἰς τὰς τεωτίτως προσαπόθεσες, συγκούσσεως ἢ πυρκαϊᾶς.

80 ορού εις τα περιπτώσεις προσωρινεών, ουγκρούσεων, η λεπτομέρειαν.
Κατά την έννοιόν του Πρωτοδικείου της Νεαπόλεως διαδικασίαν
οι πλοιοκτήται ή πεστήριξαν, όπι δικαιούνται νά εισπράξουν τά 80 ορού^{τόν} 22.000 λιρετών, έφοσον κατά σαφή και αναμφισβήτητον έρμηνει-
αν τού σχετικού δρού τού δαφαλιστήριον συμβολαίου αι ζημιάτα της
περιπτώσεως ταΐτης θεωρούνται πάντοτε άπολυμινώται, έν τη έννοιό
της α'. παραγγέλουν τού άρθρον 9, έν τη δοϊά περιλαμβάνονται τά
άτυχηματα έν προσαράξεως και ουγκρούσεως.

Τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Νεαπόλεως ἀπεδέχθη τὴν ἀποφιν τῶν ἀ-

σφαλιστών, τοὺς ὅποίους ἀπέλλαξε πάσης ὑποχρεώσεως πληρωμῆς, τὴν ἰδίαν δὲ τύχην είχε καὶ ἡ προσφυγή τῶν ἱδιοκτητῶν τοῦ ιστιοφόρου ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου τῆς Νεαπόλεως ἢ ἀπόφασις τοῦ ὅποιον ἀνηρέθη ἐνώπιον τοῦ Ἀρείου Πάγου. Τὸ Ἀνώτατον δικαστήριον διὰ τῆς ἀπό 27 Ἰουλίου π. ἔ. ἀποφάσεως τοῦ ἐπεκύρωσας τὰς δύο προηγούμενας ἀποφάσεις ἐν τῇ ἀντιλήψει, ὅπις διά τῆς λέξεως «προσαράξεις» τόσον ἐν τῇ συνήθει ἐννοίᾳ τῆς, ὅσον καὶ ἐν τῇ τεχνικῇ τῆς τοιαυτῇ ἀπό τῆς ναυτικῆς ἀπόφεως, νοεῖται ὅχι μόνον ἀπλῶς μία ἴσχυρὰ πρόσκρουσις, ἀλλ' ἡ πρόσκρουσις ἐνὸς πλοίου εὑρισκομένου ἐν κυνήσει διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ δυνάμεων. Οἱ δρος, δηλαδὴ, τῆς προσαράξεως νοεῖται, διὰ τὸ προσκρύπουν πλοίον τελγά κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ γεγονότος ἐν κυνήσει διὰ τῶν ἰδίων του μέσων προσάρξιν.

Δὲν προσαράξει, δῆν, ἕνα πλοῖον ἡγυανοβολημένον καὶ ἐπομένως ἀκινητοῦν, διαρκοῦσσης μιᾶς θυελλῆς, παρασύρεται καὶ κτυπᾷ ἐφ' ἐνὸς ἄλλου σώματος σταθεροῦ ἢ κινούμενου. Ἐν τῇ προεκμήνῃ περιπτώσει πρόσκειται περὶ προσκρύπουσεως. Τὸ σκάφος ἐπέπεσεν ἀπλῶς ἐπὶ τῆς ἔξεδρας, ἔπι δὲ, ἐὰν ἡ πρόσκρουσις τοῦ ἐλάμβανε χώραν μὲν ἡνὶ ἄλλο πλοῖον, θά δυνάμεθα νά τὴν θεωρήσωμεν ὡς σύγκρουσιν, ἀλλ' οὐδέποτε διώς ὡς προσάρξιν.

— Ἡ ἀποζημίωσις τῆς ἐν τῇ δαλάσσῃ ἀρωγῆς

Τὸ ἀτμόπλοιον **«Humanitas»** κατευθυνόμενον ἐξ Ἀλμέριας εἰς Ρόττερνταμ μὲ φορτίον μεταλλεύματος συνήτησεν εἰς τὰς Πορτογαλίκας ἀπάτας τοιαύτην τρικυμίαν, ὃστε παρέμεινεν ἀκριβέστερον συνεπειῶς ἀχρητεύσεως τοῦ πηδαλίου του. Οἱ πλοίαρχος, κρίνων ἀρκετά ἐπικινδύνουν τὴν θέσιν τοῦ σκάφους του, ἐξέπειψε τὸ **S.O.S.**, ἐπονεούσε δὲ ἐπὶ τῇ λήψει του εἰς παροχὴν βοηθείας τὸ ἀπάτη «Marisedda», ἀπὸ τοῦ ὅποιον καὶ ἐξητήθη νά ρυμουλήσῃ τὸ ἀκριβέστερον πλοῖον εἰς Βίγκο ή Κοροκύμπιον. Δυστυχῶς, ἡ συνεχίζομένη τρικυμία καὶ ἡ ἀνεπάρκεια τῶν μέσων κατέτησαν ἀδύνατον τὴν ουμούλωσιν, παρὰ τὰς ἐπανειλημένας ἀποπειράς αἵτινες οὐδὲν ἄλλο ἀποτέλεσμα ἔσχον, εἰμὶ μόνον τὴν θραδίνην μερικῶν κάλλω προσδέσεως. Ως ἐκ τούτου, τὸ κινδυνεύον σκάφος ἡγανάκθισθη νά ζητήσῃ φαδικιῶς ἐξ Βίγκο τὴν ἀποστολὴν ἰσχυροῦ ρυμουλκοῦ, διετύπωσε διώς καὶ πρὸς τὸ **«Marisedda»** τὴν παράκλησην νά παραμείνῃ ὑποδήποτε πλησίον του, ἀπέλλαξε τὸ **«Marisedda»** τῆς ὑποχρεώσεως νά παραμένῃ πλησίον τοῦ.

Οἱ πλοιοτήται τοῦ **«Marisedda»** ἀπήγησαν, ἐπτὸς τῆς ἐπανορθώσεως διώρισμένων ζημιῶν, ἀς ὑπέστη καὶ δαπανῶν, εἰς ἃς ὑπεβλήθη τὸ

σκάφος των κατά τὴν ματαίαν ἀπόπειραν ψυμούλησίας τοῦ **«Humanitas»**, τὴν πληρωμὴν καὶ μᾶς ἀναλόγου ἀποζημιώσεως, λόγῳ παροχῆς βοηθείας.

Τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Γένοβας, εἰς τὸ ὅποιον κατέφυγον τὰ ἐνδιαφερόμενα μέσῃ ἀπέρριψε, διὰ τῆς ἀπό 7 Ἰουνίου π.ἔ. ἀποφάσεώς του, τὴν ἀπαίτησιν τοῦ **«Marisedda»**. Ἐν τῇ ἀποφάσει παρατηρεῖται, ὅτι ἡ Διεθνῆς σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν καὶ ὁ ἐκ ταύτης ἀπορρεύσας Ιταλικὸς Νόμος τῆς 14ης Ἰουλίου 1925 δὲν παρέχουν δικαιομάτα ἀπατησέως ἀποζημιώσεως, διότι σαφῶς καθορίζεται, ὅτι, ἡ διὰ τὴν παροχὴν ἀρωγῆς η ναυαγιαρέσσις ἀμοιβὴ παρεζητεῖται μόνον καὶ ἐφόδους ἡ καταβαλλούμενη προσπάθεια ἐπηρεζεν ἀποτελεσματική. Περιτέρω ἡ ἀπόφασις ἀναλόγου γεγονότα καὶ περιστάσεις διαπιστώνει ὅτι δὲν ἀποδεικνύεται —ός ὑπετήριζαν οἱ πλοιοτήται τοῦ **«Marisedda»**— ὅτι τὸ ἀνεπιτυχές τῆς ἀποπειρᾶς ἀνελκύσεως ὑφείλετο εἰς τὸ ὅπι τὸ πλήρωμα τοῦ **«Humanitas»** δὲν ἡμέλησε νά προσαρμοσθῇ τὸ πρότερο τῆς πειράς δεδομένα τῆς ναυτικῆς τέχνης, ἐνῷ ἀντιθέτως ἀποδεικνύεται τὸ γεγονός ὅτι, μετά τὴν ἀποτυχοῦσαν ἀπόπειραν, ὁ πλοίαρχος τοῦ **«Humanitas»** προσεκάλεσε τὸ **«Marisedda»** νά παραμείνῃ πλησίον του καὶ νά τῷ παράσχῃ ἐνδεχομένως, τὴν ἀρωγήν του, ὅτι δὲ πράγματι, τὸ **«Marisedda»** ἐδέχη καὶ ἔχετέλεσε τὴν παράκλησην ταύτην.

Ἡ ἀπόφασις οὕτω καθορίζει, ὅτι τὸ πλοῖον τὸ σπεῦσαν εἰς βοήθειαν ἐτέρου κινδυνεύοντος, καὶ τὸ ὅποιον, μετά τὴν ἀνεπιτυχῆ ἀπόπειραν παροχῆς βοηθείας —ἐπιτενθείσης παρ' ἄλλον πλοϊού— καὶ κατόπιν νεωτέρας αἰτήσεως τοῦ κινδυνεύοντος παρέμεινε πλησίον αὐτοῦ, ἔχει διακώμα πλατηνὴς τῆς ἐπανορθώσεως τῶν ζημιῶν καὶ δαπανῶν, ἄτινας ὑπέστη νά ἀπατήσῃ καὶ μίαν ἀποζημιώσεν. Εἰς τὴν προεκμήνην περιπτώσειν ἡ ἀποζημίωσις καθιρίσθη εἰς 20.000 λιρέττας, ποσὸν ἀσήμαντον μέν, ἀλλ' ἐνδιαφέρον ἀπό τὴν ἀπόφεως καθιερώσεως μᾶς ἀρωγῆς, διότι διὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης δημιουργεῖται ἔνα προηγούμενον δι' ὅμοιας φύσεως ὑποθέσει, καθ' ἃς παρίσταται ἀνάγκη παροχῆς, πρό τοῦ κινδύνου, τῆς ἐν τῷ θαλάσσῃ συνεργασίας.

MCKINLEY, WALLACE & CO.

TELEGRAMS 15, CORPORATION STREET, BELFAST •WALMAC•

STEAMSHIP & GENERAL SHIPPING AGENTS

FORWARDING - CUSTOMS - INSURANCE BROKERS
PASSENGER AGENTS

TELEPHONES: BELFAST 8209

PRIVATE-BANGOR 423 & MALDEN 286

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ **SOCIETE D' HERACLÉE**

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης καὶ ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαι ἐκτός συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἀμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ **ΣΚΟΜΑΡ**

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατά τὸ ληξιν 150ήμερον ἐσγμειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη :

«Μιχαὴλ Λ.»—Αποκλέσθη ἐκ Δάντοι γιανθρακοφορτίον ἀπώλεια μίαν τὸν ἄγκυρων του, προσέκρουεις δὲ καὶ ἐπὶ μᾶς φορτηγίδος, ἡτις ὑπέστη ζημίας καὶ κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ θύετα, καταστραφέντων τὸν εὐρηκούμαντον ἀντῆς ὅ τοννων σικάλεως. Τὸ φορτηγόν ἀνέστειλε τὸν εὐκλους του καὶ παρέλαβε τὸν ἀνακυρωθείσαν ὅπο δέποτε ἄγκυρων του, μεθ' ὃ ἀνεγκάρησε. Τὸ ἀτύχημα ὑψείλετο εἰς κίνησιν πρές τὰ ὀπισθίων τοῦ «Μιχαὴλ Λ.» πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως του πρές τὰ ἔπειρον ἀτμέλοιον, ἥ δὲ φορτηγὸς ἀκτοπνήγη ἀπὸ τὴν ἔλικα.

«Δωρίς».—Ποδίσαν εἰς Μπάρρου "Αἴλαντ μετὰ τὴν σύγκρουσιν του πρές τὸν «Ταιριοπινάν», ἐπλευσεις κατόπιν εἰς Κάρδιφ, δπου καὶ ἐτέθη ὅπο ἐπισκευήν τῶν ζημιῶν τῆς πρώρας του, ἡς ἔθραυσθη τὸ ποδόσταμον. (Μαρτ. 29)

«Τσιροπινάν».—Μετὰ τὴν ἀφορτάν πρὸς τὴν «Δωρίδα» σύγκρουσιν του προσοργάχη, ἀνελκυσθεὶς δὲ ὅπο ναυαγοσωστικῶν ἔργων μολυκήθη ἐις Μπάρρου τὴν δην πρωινὴν τῆς 28 Μαρτίου, μετὰ δὲ τὴν ἀκτέλεσιν προσωρινῶν τινῶν ἀποκευμάτων, αἵτινες ἀκριθήσαν ἀπαραίτητοι εἰσήλθησαν εἰς τὰς μονιμοὺς δεξιεμάντες πρὸς γνωνικὴν ἐπιστροφὴν καὶ δριστικάς ἀποκευμάτων. (Μαρτ. 29·Απρ. 3)

«Οίνοσιος».—Ως εἰχομένης ἀναγράψει καὶ εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μηκεῖ, διακρίσθησε τῆς φορτωσέως του εἰς τὴν Μπάρρου Μπλάγκαν παρατηρήθη διαρροή εἰς δύο σημεία τῶν κυτῶν. Τὰ θύετα συνκρατοῦντο ἀνέλκως ἀπὸ μίαν μικράν ἀντλίαν. 'Ο προσληφθεὶς δύτης, μετὰ ἀπιστομάντην ἔρευναν ἀνέδειρε τὴν ζημίαν τῶν ψφάλων, ἥ δὲ προήρχετο διαρροή καὶ τὴν ἐπιστροφήν. Τὸ πλοῖον ἐπιθεωρηθέν κατέπιν ὅπο τοῦ ἀντικρού που τοῦ Λόδη ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Μαρτ. 29·Απρ. 3)

«Δημη. Ἰγγλέσης» (εκ «Burutu»).—Κατά τὴν ἀκτέλεσιν ἐλιγμῶν εἰς Μπάρρου πρὸς ἀλλαγὴν τοῦ ἀγκυροθολίου του, ἀκτύπησεν ἡμιφορτον ἐπὶ τοῦ κορηπιδώματος. Δέν ἐσημειώθησαν ζημίαι. (Μαρτ. 31)

«Καίτη Χανδρῷ».—Ἐνεὶς ἐνέρευστο ἡγκυροδολημένον εἰς τὸ δρυόν 'Αγίου Γεωργίου ἐξερράγη ἐπὶ αὐτοῦ πυρκαϊά εἰς τὸ «ἄπτερον» κατασθετοῦσας ἔγκαίριας ὅπο τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μαριγώ Μάτσα». (Απρ. 1)

«Ορος Ροδόπη».—Καταπλέον εἰς τὸν ἱματερικὸν λιμένα τοῦ Μπουένος "Άδες προσάρκουσεν ἐπὶ τοῦ λιμανεργαλχίονος εἰς τὴν θέσιν Ingeniero White. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἀλλαράς τινας ζημίας, αἵτινες καὶ ἀποκευμάτησαν μετὰ τινας θημέρας εἰς Μπάρρου Μπλάγκαν. (Απρ. 3)

«Ορος Κύνθος».—Διακρίσθησε τῆς ἀκτοφορτώσεως του εἰς Πατραῖς Πολιωνικῶν γιανθράκων, ἐξερράγη ἐπὶ αὐτοῦ πυρκαϊά, ἡτις καὶ κατεσθετοῦσα ἔγκαίρως. (Απρ. 3)

«Θέτιξ».—Κατά τὸν ἀπὸ Νεκότεα εἰς "Αδονμαρούθ πλευν του μὲ φορτίον Ἀργαντινῶν γεννημάτων καὶ ἐνῷ χρόνῳ δέπλεσε τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον συνήντησε σφορδοτάτην τριχυμίαν. Τὰ κύματα ἔθραυσαν τὰ σιδηρά κιγκλάδωματα τοῦ καταστρόματος, κατέστρεψαν τὰς ἀνεμοδόχους τοῦ προστέγου καὶ προδέλνησαν διαφόρους ἀλλακαὶ ζημίας κατὰ μῆκος τοῦ καταστρόματος τοῦ πλοίου. (Απρ. 4)

«Φαιθών».—Ἐδεξαμενίσθη εἰς Μπάρρου πρὸς ἐπιθεωρησίαν καὶ ἐπισκευήν. Κατά τὴν εἰσεδόν του εἰς τὴν δεξιεμάντην προσέκρουσεν εἰς ἓν τῶν τοιχωμάτων της προξενήσαν εἰς αὐτὸν ἀλλαράς ζημίας. (Απρ. 4)

«Ἀφοβίος» (Ιστιοφόρον).—Ἐνῷ χρόνῳ τὸ ἄρο «Πέτρος» ἡγκυροδέλνεις εἰς Πατραϊκὰ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ Ιστιοφόρου «Ἀφοβίος», δπου καὶ ὅποτε ῥήγμα ἐδύσθηση. Τὸ Ιστιοφόρον ἔφερε 60 τ. γενικοῦ φορτίου. (Απρ. 4)

«Νάρκισσος».—Ἐδεξαμενίσθη εἰς Κάρδιφ πρὸς ἐπικευμήν ἀκρετῶν ἀλλαράς της πρώρας του καὶ τινῶν ἀλλων ζημιῶν του. (Απρ. 4)

«Αριάδνη».—Κατευθυνόμενον ἐκ Πλάτη μὲ 'Αργαντινά γεννημάτα εἰς Χούδη προσήργασεν εἰς Atherfield παρὰ τὸν ομηταφορικὸν σταθμὸν τοῦ St Chaterine's Point, ἀλλὰ ἀνελκυσθεὶς μετὰ τινας ὥρας διεῖ τὸν ίδιον αὐτοῦ μέσων καὶ χωρίς — προφανῶς — νὰ ὑποτεθῇ ζημίας τῶν ψφάλων, ἐγκολούθησε τὸν πλοῦν του. "Η προσάρκεις ὑψείλετο εἰς τὴν ἀπικρατοῦσαν πυκνή διμήλην. (Απρ. 5)

«Μαρουκό Πατέρα».—Κατερχόμενον τὸν ποταμὸν Πλάτη ἐκ Σάντα Φέ, μὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων, προσήργασεν εἰς τὸ χιλιόμετρον 471.

"Ο ἐν Ροζάριο ἐπιθεωρητής τοῦ Λόδη μετέβη ἐπὶ τόπου. "Ἐπίσης εἰς βοήθειαν τοῦ φορτηγοῦ ἀποστάλησαν ρυμουλκά, βοηθεία τῶν ὅποιων καὶ διὰ τῆς τοποθετήσεως ἀγκυρῶν εἰς τὴν Ἑράκλην ἀνατολικήθη τὸ πλοῖον. (Απρ. 5-7)

«Εἰρήνη N. Ράλλιαν».—Προερχόμενον ἐκ Νοβορωσίους μὲ φορτίον γεννημάτων κατέπλευσεν εἰς τὴν Λιμένα, δπου καὶ ἀνέφερεν δὲ πλοιαρχὸς ὅτι τὸ σκάφος του είχεν ἀποκλισθῆ ὅπο τῶν πάγων ἐν Ρωσίᾳ καὶ ὅτι ἐδλάβησαν μερικά ἀλλαράτα. Κατὰ τὸν πλοῦν συγήνησε σφράντρικυμάτων καὶ ἡγανάκθησε νὰ καταφύγῃ εἰς τὸν δρυόν Καλέδηα, δπου καὶ ἤγινεν ἀλλαράς τὸν δυθόν. (Απρ. 6)

«Ορος Υμηττός».—Ἐμφορτον ἐκ Ροζάριο διὰ Μπουένος "Άδες προσήργασεν εἰς τὸ χιλιόμ. 112 τοῦ Πλάτη, ἀνετολικήθη διμως ἀνατολικήθη διαθέτεις τοῦ ταξίδιον του. (Απρ. 8-9)

«Εὔγενια Χανδρῷ».—Καταπλέον εἰς Ρόττερνταμ προσάρκουσε παρὰ τὸ Maashaven Dock μὲ τὴν φορτηγίδα «Trois Frères», εἰς τὴν διπολαν καὶ προέβησε ζημίας τινάς. (Απρ. 5)

«Λεωνίδας ΙΙ.».—Μὲ φορτίον γιανθράκων ἐκ Δάντοι γιανθράκων διὰ Ταϊτιανών εἰς Αργονα πλήσιον τοῦ Rantzen. Εἰς δογθεῖσαν τοῦ ζεύκτους ναυαγοσωστικὰ καὶ φορτηγίδες, ἀπινὰ καὶ ἡρχισαν νὰ παραλαμβάνουν ἀπὸ τὰ κύτη No 1 καὶ 2, δπου σημειώθησαν διαρροή. Ἐπεγράφη διὰ τὴν ἀλλαράς της δεξιῆς πλευρᾶς παρὰ τὸ No 2 καὶ σύνθλιψιν ἀλλαράτων εἰς τὰ θυφλά της δεξιῆς πλευρᾶς παρὰ τὸ No 1 καὶ σύνθλιψιν ἀλλαράτων εἰς τὸ δεξιόν μέρος τῆς τρόπιδος. Εἰς τὰς λοιδηνίες εἶναι 10ην Απριλίου διμως, λέγεται τὴν κακοκαιρίαν ή θάσιες τοῦ σκάφους ἐπεδεινώθη καὶ κατὰ ἓντα τηλεγράφημα τοῦ Αθηναϊκοῦ Πρακτορείου διατρέχει κίνδυνον νὰ ἀπειδῇ διληγόμενη ἀπώλεια.

"Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν

Πρόσωλησις Τακτικῆς Γενικῆς Συνελεύσεως

Συμφόνως πρὸς τὸ 11ον ἀφθονον τοῦ Καταστατικοῦ προσκαλοῦνται τὰ μέλη τῆς 'Ενωσεως εἰς Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν. ής ἡ συνεδρίασις ωρίσθη κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, διὰ τὴν 18ην Απριλίου 1934 ημέραν Τετάρτην καὶ ὥραν 5 1/2 μ. π. εἰς τὴν αἰθουσαν συνεδριάσεων τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Αθηνῶν (Αμερικῆς 8).

Θέματα 'Ημηρησίας Διατάξεως

1. 'Αρούσις τῆς λογοδοσίας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τὸν περιαγμένων κατὰ τὴν ἡλιασαν χρονικὴν περίοδον.

2. 'Υποβολὴ τοῦ ισολογισμοῦ τῆς χρήσεως 1933-34.

3. 'Υποβολὴ ἐκθέσεως 'Ελεγκτῶν.

4. 'Απαλλαγὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν 'Ελεγκτῶν ἀπὸ πλάσιον εὐθύνης.

5. 'Εκλογὴ Συμβουλών ἀντὶ τῶν κατὰ τὸ Καταστατικὸν ἐξεγομένων.

6. 'Εκλογὴ δύο 'Ελεγκτῶν διὰ τὸ προσεχεῖς ἔτος.

7. 'Υποβολὴ καὶ ἔγκρισης προϋπολογισμοῦ διὰ τὸ προσεχεῖς ἔτος.

8. 'Αναθεώρησις καὶ τροποποίησις τοῦ Καταστατικοῦ πρὸς ἀποτελεσματικότεραν ἐξηπορητησιν τοῦ σκοποῦ τῆς 'Ενώσεως.

I.M. 'Αποδίδοντες ἴδιαιτέρων σημαδίαν εἰς τὴν προσέλευσιν ὅσον τὸ δυνατὸν πλειοτέρων μελῶν, ἵνα αἱ ἀποφάσεις τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως περιβάλλονται ὑπὸ τοῦ προσήκοντος κύρους, ἴδιως καθ' δύο ἀφορῆς τὴν ἐκλογὴν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, παρακαλοῦμεν θερμῶς τοὺς μὴ δυναμένους νὰ παρασταθῶσιν αὐτοπροσώπως, δπως ἀντιπροσωπευθῶσι δὲ ἔτερον μέλους ἐξουσιοδοτημένου ἐγκαίρως παρ' αὐτῶν δι' ἀπλῆς ἐπιστολῆς ή τηλεγραφήματος απευθυνομένου συγκρόνως καὶ εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς 'Ενώσεως.

Ἐν 'Αθηναῖς τῇ 22οι Μαρτίου 1934

'Εντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ο Πρόεδρος, ἀ.α.

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ 'Αντιπρόεδρος

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,,

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταδήκη 'Αγγλικῶν καὶ Ρωσσικῶν γιανθράκων δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων.
 'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν καὶ 'Ανδρακίτου.

THE SIGRI COALING C° LTD

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανδράκων **"FLOTSKY,,**

ΠΤΟΙΟΤΗΣ 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—PIRAUES



Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ο τόνος τῆς Διεθνοῦς ναυλαγορᾶς μετά τὴν λόγω τῶν ἔορτῶν τοῦ Πάσχα, ἀνάπαιλαν, ἐνεφανίσθη κάπως ὑγιέστερος, μὲ μίαν σχετικήν διεύρυνσιν τοῦ κύκλου τῶν ναυλώσεων καὶ τῆς ζητήσεως χωρητικότητος δχι μόνον ἀπὸ τὴν ἀγοράν τοῦ Πλέιτ, ὅλα καὶ ἀπὸ τινας ἄλλους τομεῖς, γεγονός πού ἡσκησεν εὐεργετικήν ἐπίδρασιν καὶ ἐμετρίασε τὴν ἐπὶ τόσας ἐβδομάδας συνεχισθεῖσαν καχεζίαν. Ζωρτέρα ἥτο τὸ κίνησις εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλέιτ, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀπερροφήθη σημαντικός ἀριθμός πλοίων, κυρίως διὰ μεταφορᾶς ἀραβούσιουν, καὶ μὲ φορτωσίες Ἀπριλίου ἐξικνουμένας καὶ μέχρι τοῦ Μαΐου, ἀλλὰ μὲ χαλαρότερον, πάντως, τὸ ἐνδιαφέρον. Λί οὐκαριτήσασι εύνοϊκαὶ κατικαὶ συνθῆκαι ὑπῆρχαν ὁ κυριώτερος παράγων τῆς σημειωθείσης ζωηρότητος, διότι ἐπέτρεψαν τὴν ἐλευθέραν πρὸς τὰ κέντρα φορτώσεων μεταφορᾶν τῶν πρὸς ἔξαγωγήν προϊόντων, ἀν καὶ μέχρι πρὸ τῶν ἡμερῶν ἀκόμη παρέμενον εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς, ἐν ἀναμονῇ συμπληρώσεως τῶν φορτίων τῶν, πλοῖα, ἀτινα εἶχον ναυλωθῆνται.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἡσαν σταθερότεραι καὶ τὸ προσφερόμενον τονάζ διεκυμάνθη πέριξ μιᾶς συντηρητικῆς κλίμακος, λόγω τῆς ἐφεκτικότητος τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες ἀναμένουν νέαν τινὰ καὶ αἰσθητὴν βελτίωσιν διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον. Σημειωτέον ἀκόμη, ὅτι καὶ ἡ ζήτησις Ἀργεντινοῦ ἀραβούσιου ἐκ τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀγορῶν ἥτο ἀρκετά ὑποστηριγμένη καὶ ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς φορτωτὰς τὰ διευρύνοντας τάξις ἐργασίας τῶν.

Αἱ ἑκάτην τῶν ναύλων ἡσαν σταθερότεραι διεπτήθησαν εἰς Ικανοποιητικὸν σημεῖον, ὡς πρὸς τὴν ζήτησιν σκαφῶν, χωρὶς ὅμως καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων νὰ βελτιωθοῦν, λόγω τῆς κατευθυνομένης πρὸς τὰ ἑκεῖ ἐγγύας μεγάλης χωρητικότητος μὲ φορτία γαιανθράκων. Οἱ λιμένες τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, τῆς Κούβας καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ ἐν ἡσυχίᾳ μὲ μικράν κίνησιν ναυλώσεων. Εἰς τὴν Ἀποταλῆν πειριωρισμένη ἡ κίνησις, ἐνῷ ἀντιθέτως οἱ ἑκεῖθεν ναύλοι παρέμειναν σταθεροί. Ἡ ἀπὸ τῶν ἐβδομάδων ἐπικρατοῦσα ζωηρότης φορτώσεων ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς ὄρυζης συνεχίζεται, διὰ δὲ τοὺς ἐλασιστόρους Ἰνδῶν, ἡ βελτίωσις τῶν τιμῶν τῶν ἀποτελεῖ ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον διὰ μίαν εἰς τὸ προσεγές μέλλον καλὴν ἐργασίαν. Ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν πτωχὴ ἐργασία καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων χαμηλαὶ.

Ἡ Μεσόγειος ἐν σχετικῇ ἡρεμίᾳ μὲ σποραδικὰς ναυλώσεις τόσον ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, δύον καὶ ἀπὸ τὸν Δούναβιν. Γενικῶς, ὁ τόνος τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ἐμφανίζεται ἡδη σταθερότερος.

Κατὰ τὴν ζήτησις ἀγορῶν οἱ ναύλοι διεκυμάνθησαν εἰς τὰ ἀκόλουθα ἐπίπεδα:

ΠΛΕΙΤ.—Τὸ πλεῖστον τῶν ἐντεῦθεν ναυλώσεων ἀφεώρα φορτώσεις ἀπὸ "Ανα λιμένας τοῦ Ποταμοῦ. Διὰ μέτρια σκάφη ἀπὸ Σάν Λορέντζο ἐπὶ Ἀγγλίαν ἐπληρώθησαν 15)—καὶ ἀπὸ Ροζάριο κατ' εὔθεταν Ἀμβέρσαν 14|6, ἀ.φ. "Ἀπὸ Ροζάριο διὰ Μάϊον σελ. 15)—Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον. "Ἀπὸ τὴν Μπάχιαν Μπλάγκαν δι᾽ Ἀπρίλιον, μεγάλα σκάφη, ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 14)—Ἀμβέρσαν—Ἀμβούργον καὶ 13|6 ἐάν μόνον δι᾽ Ἀμβέρσαν. "Ἀπὸ Σάν Λορέντζο διὰ Μεσόγειον 15|6 καὶ δι᾽ Ἀδριατικήν 17)—Ἀπρίλιον.

Μετὰ τὴν 10ην Ἀπρίλιου ἡ ἀγορὰ ἐπέδειξε περισσοτέρων σταθερότητα μὲ τάσεις ἀνατιμῆσεως τῶν ναύλων, ἐπληρώθησαν δὲ σελ. 15|3 ἐώς 15|6 ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι᾽ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ καὶ 15|—διὰ Μάϊον. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐκλείσθησαν αἱ κάτωθι:

"Σουλιάτης" ἀπὸ "Ανα λιμένας τοῦ Πλέιτ 7200 τ. διὰ Λονδίνον, Χούλλ, Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 15)—, Ἀπρ. 16—24.

"Περσενγ" ἀπὸ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι᾽ Ἀμβέρσαν 13|3, ὀψιόν Ρόττερνταμ 13|6, ἀμφοτέρους 13|9, Ἀπρ. 16—23.

"Επα. Κ. Ἐμπειρίκος" ἀπὸ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι᾽ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 15|6, Ἀπρ. 25—Μαΐου 10.

"Τρίτων" ἀπὸ Σάν Λορέντζο 6500 τ. διὰ Ρόττερνταμ 15|3, Ἀπρ. 15—25.

"Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος" ἀπὸ Σάν Λορέντζο 5700 τ. δι᾽ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16|—, Ἀπρ. 20—30.

"Εὐγενία Σ. Ἐμπειρίκον" ἀπὸ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι᾽ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 15|3 Μαΐου 15—31.

"Ωνάση Σωκράτης" ἀπὸ Σάν Λορέντζο 7200 τ. δι᾽ Ἀβονμουθ 14|9, Ἀπρ. 12—25.

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ.—Οἱ ἑκάτην τοῦ Πάσχας διατηροῦνται ἀμετάβλητοι εἰς τὰ συνήθεις τιμάς τῶν σελ. 1|4 1)2 τὸ κουώρωδον δι᾽ Ἀνατ. Ἀγγλίαν καὶ 13|3 δι᾽ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ. "Ἐκ Νόρδερν Ρέιντς προέκυψε τελευταῖς ζήτησις μεγάλων σκαφῶν διὰ μεταφοράν παλαιοσιδήρων εἰς τὴν Ἰσπανίαν μὲ ναύλον 2 ἐώς 2.25 δολλαρίων, f.i.o.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.—Οἱ ἑκάτην τοῦ Αὐστραλίας ναύλοι χαλαροί, εἰς τὰ σελ. 22|6 ἀπὸ Δυτικούς λιμένας (φορτία γεννημάτων εἰς σάκκους) διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. "Ἀπὸ Saigon (ρύζια) σελ. 22|6 διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἀπὸ Madras (φυστίκια κλπ.) σελ. 23|6 διὰ Μεσόγειον, μὲ ὀψιόν δι᾽ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 24|6—25)—καὶ ἀπὸ Βλαδιβοστόκ (Μαντζουριανούς κυάμους), σελ. 24|—διὰ Ρόττερνταμ—Ἀμβούργον. "Ἐκλείσθησαν ἀρκετά σκάφη.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ.—Διὰ φορτία γαιανθράκων ἐξ Ἀγγλίας διὰ Μεσόγειον αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἀμετάβλητοι εἰς τὰ χαλαρά ἐπι-

πεδα τῶν σελ. 5|6 ἐώς 5|9 δι᾽ Ἀλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σαΐδ, 5|6 ἐώς 5|7 1)2 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, 5|6 διὰ Πειραιᾶ καὶ 6|6 δι᾽ Ἀδριατικήν. Διὰ Plov (Ιανείρον 7|7 1)2 καὶ διὰ Μπουένος "Αὔρες 8|9 ἐώς 9|—. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐκλείσθησαν αἱ ἀκόλουθοι:

"Αγία Θαλασσινή" ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Σερβόλα 6|6, ἀ.φ. "Θεούτηρωρ" ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 8|9, Ἀπρ. 15—25.

"Νικ. Πιάγκος" ἐκ Νιούπορτ 6500 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 9|—, ἀ.φ. "Αγ. Νικόλαος" ἐκ Μπρίστολ Τσάννελ 6000 τ. διὰ Χάιφαν 6|6, ἀ.φ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.—Ἐξ Ἀλεξανδρείας (βαμβακοσπόρους) διὰ Λονδίνον ἐπληρώθησαν 10)—, ὑπάρχουν δὲ ἔργασίαι καὶ ἐπὶ μεταλλευμάτων ἀπὸ τὰ Μεσογειακὰ κέντρα εἰς τὰς συνήθεις τιμάς. "Ο Δούναβις, ἀμετάβλητος, εἰς τὰ σελ. 13|9 δι᾽ Ἀμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 14|—δι᾽ Ἀμβούργον καὶ 14|3 δι᾽ Ἀγγλίαν μὲ τὰς γνωστὰς φύδων διὰ Σκανδιναϊκούς λιμένας. Οἱ πλοιοκτήται δείκνυνται ἀπρόθυμοι νὰ προσφέρουν τὰ σκάφη των εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμάς.

"Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἀπρακτεῖ, σχεδόν, διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, μολονότι ὑπάρχουν διαταγαὶ δι᾽ ὅλα τὰ εἰδῆ τῶν φορτίων. Προτίθενται ἡδα τέσσαρες σκάφων διαταγαὶ δι᾽ ὅλα τὰ εἰδῆ τῶν φορτίων. Προτίθενται διὰ τέσσαρας σκάφων διαταγαὶ δι᾽ τὰς γνωστὰς φύδων διὰ Σκανδιναϊκούς λιμένας. Οἱ πλοιοκτήται δείκνυνται ἀπρόθυμοι νὰ προσφέρουν τὰ σκάφη των εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμάς.

"Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἀπρακτεῖ, σχεδόν, διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, μολονότι ὑπάρχουν διαταγαὶ δι᾽ ὅλα τὰ εἰδῆ τῶν φορτίων. Προτίθενται διὰ τέσσαρας σκάφων διαταγαὶ δι᾽ τὰς γνωστὰς φύδων διὰ Σκανδιναϊκούς λιμένας. Οἱ πλοιοκτήται δείκνυνται ἀπρόθυμοι νὰ προσφέρουν τὰ σκάφη των εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμάς.

"Ναυλώσεις φορτηγῶν ἐσημειώθησαν αἱ κάτωθι:

"Πολέμης" ἐκ Νοβορωσίους 3000 κ. μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Τάραντας ή Μπρίτζι 8|6, Ἀπρ. 9—13.

"Αργόρος άσα" ἐκ Μαρζλεως ἡ Μπερντιάνος 4—4500 τ. γαιανθράκων δι᾽ Ιταλίαν 7|1 1)2, Μαΐου 3—13.

"Πανήγη" ἐκ Νοβορωσίους 3650—3700 κ. μ. πριονισμένης ξυλείας διὰ Καζαμπλάγκαν, Rabat, Kenitra 10)— ἔνα λιμένα, μὲ 3 πέννες ἔξτρα, δι᾽ ἔκστον ἐπὶ πλέον λιμένα, Ἀπρ. 17—25.

"Ρίτα" ἐκ Μαύρης Θαλάσσους 4200 τ., 10 ορο, γεννήματα δι᾽ Ἀμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 9|6, Ἀμβούργον 10)—, ἔνα Σκανδιναϊκόν 11|6, Ἀπρ. 15—25.

"Μιχαήλ Λ." ἐκ Μαρζλεως ἡ Μπερντιάνος 6—6600 τ. γαιανθράκων δι᾽ Ἀμβέρσαν 9)—, ἔνα Ρουέν 9|3, Ἀπρ. 25—Μαΐου 5,

"Μεμάξ" ἐκ Πότι 6000 τ. μαγγανέζας διὰ Porsgrunn 11)—Μαΐου 1—10.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰναι αἱ κάτωθι:

—**Ἐκ Ρίβερ Πλέιτ** (Διὰ φορτία γεννημάτων)

"Νικόλασ" ἐκ Σάν Λορέντζο 6300 τ. διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Αιδρίου η Νεάπολιν 15)—, ὁψιόν Μεσόγειον δχι Ἀνατολικώτερον τῆς Δυτικῆς Ιταλίας 15|6, μὲ 6 πέννες ἔξτρα πλέον τοῦ ἐνός λιμένος μέχρι τεσσάρων τοιστῶν, διὰ πέμπτον λιμένα 9 π. ἔξτρα, ἔναν Ἀδριατικήν 16|6 ἔξιν ἔνα λιμένα μὲ τὰς ἀδές ὁψιόν διὰ περισσότερους λιμένας, Ἀπρ. 10—10.

"Παντελῆς" ἐκ Σάν Λορέντζο δ600 τ. δι᾽ Ἀδριατικήν 16|6, μὲ 6 πέννες ἔξτρα δι᾽ ἔκστον ἐπὶ πλέον λιμένα, Ἀπρ. 14—24.

"Κωστής" ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 6800 τ. δι᾽ Ἀλλάδα 13|9, Ἀπρ. 9—20.

"Ἀνδριώτης" ἐκ Σάν Λορέντζο 6400 τ. διὰ Μεσόγειον 15|6, ὁψιόν Ἀδριατικήν 16|6, Ἀπρ. 17—25.

"Πηλέν" ἐκ Ροζάριο 7500 τ. διὰ Λονδίνου 15)—, Ἀπρ. 20—30.

"Αιμόπλοιον" (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Ροζάριο καὶ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι᾽ Ἀγγλίαν — Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον 16)—, ὁψιόν Κάρδιφ 15|9, Ἀπρ. 20—27.

"Αιμόπλοιον" (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ ἀνω λιμένας τοῦ Πλέιτ 5500 τ. δι᾽ Ἀδριατικήν 17)—, ሙ. 9—15.

"Ἐβη" ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. δι᾽ ὁριζόμενους λιμένας Ἀγγλίας (ἔξιαρσες Ἰρλανδίας) σελ. 13|9, Ἀμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 13|3, Ἀπρ. 30—Μαΐου 15.

"Αιμόπλοιον" (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ Καρδίφης 5500 τ. δι᾽ Αδριατικήν 17)—, ሙ. 9—15.

"Μερόπη" ἐκ Μερύης Θαλάσσης 6700 τ. γεννημάτων δι᾽ Ἀμέρισταν 9|9—, Ρόττερνταμ 9|1 1)2, ἔναν Ἀμέρισταν—Ἀμβούργον 9|6, ἔναν Ἀγγλίαν 9|9, ὁψιόν Trondhjem—Στοκχόλμην πέντε 11)3, Ἀπρ. 5—16.

"Κάτε" ἐκ Μερύης Θαλάσσης 7000 τ. διὰ πλατεῖς διὰ Σαγκάην—Ντάρεν 14|3, ὁψιόν Βλαδιβοστόκ 14|9 f.i.o., ሙ. 10—30.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

"Δίρφυς" ἐκ Δουνάβεως 4800 τ. γεννημάτων διὰ Ρουέν—Ἀμπτερνταμ 14|6, ሙ. 15—30.

"Μάριος Τ." ἐκ Δουνάβεως 110 δαχ. ξυλείας δι᾽ Ἐλλάδα λ. στ. 6.00 κατὰ βαγόνιαν, ἀ.φ.

"Λουκία" ἐκ Κωνσταντίνης 2700 τ. πετρελαίων διὰ Fedhala 12)—Απρίλιον.

—**Ἐξ Ἀγγλίας ή Κόντινεντ** (Διὰ γαιανθρακας)

"Ελισάβετ" ἐξ Ιμπριγκαρ 6000 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 5|10 1)2, ሙ. 10—20.

"Καλαφάτης" ἐκ Ντάνοτον 6000 τ. δι᾽ Λαζεξάνδρειν 6|1 1)2, ἀ. φ.

—**Ἐξ Ἰγδιῶν**

"Υδροδίος" ἐκ Καλκούτας 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Βορεάλιην ή Καθιαwar 6 ρουπίας, ἵνα λιμένα, 6.4 ρουπίες δύο λιμένας, ሙ. 10—30.

—**Ἐξ Υδροδίου** ἐκ Καλκούτας 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Βορεάλιην ή Καθιαwar 6 ρουπίας, ἵνα λιμένα, 6.4 ρουπίες δύο λιμένας, ሙ. 10—30.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Αι έκ Νοτίου Ρωσίας εξέχων και οι έπικρατήσαντες κατ' αέρη, φορτίων ναῦλοι διεκυρώνθησαν εἰς τὰ ἀκόλουθα ἐπίπεδα κατά τὸ α'. 150ήμερον τοῦ Απριλίου.

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ: Ούδεποτε ξήτησις σκαφῶν παρουσιάσθη διὰ μεταφορὰν γεννημάτων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης εἰς Ἀγγλίαν-Κόπτινεντ-Σκανδιναβίαν, μὲ φόρτωσιν Ἀπριλίου—Αρχῆν Μαΐου. Ἐνῷ ἀντιθέτως ἐναὐλώθησαν μερικά ἀτρόμποια διὰ λιμένας τῆς Ἀπωνίας ἀπό τὰ σελ. 14)9 f.i.o. διὰ Βλαδιμερστόκ. Γεννικῶς ή θείοις τῶν γεννημάτων ἐμφανίζεται χαλαρά, προβλέπεται διὰ καὶ διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας λιτανές πειραιωτικές ή ζητήσεις.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Ὑπάρχουν διαταγὴ δ': Ἰταλίαν, τόσον ἀπὸ μέρους τῶν Ρώσων, διον καὶ πάρα τοῦ ἀγροτικοῦ, ἐναὐλώθη δὲ ἀπὸ 4500 τόν. διὰ φόρτωσιν 20—30; Ἀπριλίου εἰς τὰ σελ. 7)3 ἐκ Μαριανουπόλεως. Διὰ ποσότητα 5000 τόννων, 10 ορ., οἱ ναῦλωται προσέφερον 7)—, ἔκριθη διωσης ή τιμὴ αὐτῆς ἀντίθετης καὶ ἐπίζημα. Διὰ φόρτωσιν 15—25 Ἀπριλίου ἐναὐλώθη ἀπὸ 6300 τόννων, 5 ορ., ἐκ Μαριανουπόλεως διὰ Ἀρδέρεων ή Ρόττερνταρ 9)3, ἀμφοτέρους δὲ τοὺς λιμένες 9)10) 1)2, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1).

Ἐπίσης ή διαταγὴ τῶν 6600 τ. διὰ φόρτωσιν 5—25 Μαΐου ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 9)3 διὰ Ρουέν, 9)— διὰ Ἀρδέρεων, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—. Σημειώσαντον, διὸ τὰς τιμὰς αὐτὰς ἀπεδείχθη ἀτρόμποιον προνυλωμένον διὰ διοικητῶν ἐκ Βλαδιμερστοῦ δ': Ἀλεξάνδρειαν.

ΜΕΤΑΛΛΕΙΓΜΑΤΑ: Διάφοροι διαταγαὶ κυκλοφορεῖ, διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν καὶ Κόπτινεντ, φόρτωσιν Ἀπριλίου—Μάΐου, μὲ δὲ ἀντιθέτης 6000 τόννων, 10 ορ., ἐκλείσθη ἐκ Πόλεων διὰ Porsgrunn εἰς τὰ σελ. 11)—, Μαΐου 1-10. Προσφέρεται ἐπίσης ναῦλος ἐκ Πόλεων διὰ Τάιν ή Σούντερλαντ (5-25 Μαΐου) εἰς τὰ σελ. 10)—, μὲ 700 τ. φόρτωσιν 1)6 καὶ 800 τ. ἐκφόρτωσιν 1).

ἘΕΔ ἄλλους ἐκ Μάκρης (Τουρκία) ἐκλείσθη ἀπὸ 4500 τ. εἰς τὰ 10)9 διὰ Ρόττερνταρ—Ἀμβούργον—Στοκχόλμην, μὲ 500 τ. φόρτωσιν 1)— καὶ ουνήθαις λιμένος διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν 1).

ΞΥΛΕΙΑ: Ἐπάρχουν διαταγὴ δ': Ἰταλίαν, Ἀλεξάνδρειαν καὶ Μαρόκον, ἄλλα πληρώνονται ναῦλοι πολὺ χαμηλοί. Ἀπὸ διὰ 3600 κ.μ. ἐδάκθη σελ. 10)— διὰ Κεζαμπλάγκων, μὲ 1)9 φορτωτικά. Δι': Ἀζεν, Mohammerab καὶ Basrah ὑπάρχουν ἐπὸ θερμοσούπερ τὰ 2500 κ.μ. ξυλεῖσας καὶ γενικά ἐμποριώματα, ζητεῖται δὲ ἀπὸ 240.000 κυβ. ποδῶν καὶ λέγεται διὰ ἐκλείσθη σκάρψ εἰς τιμᾶς πέριξ τῶν λιμένων 4200 f.i.o., μὲ 25 ἡμέρας φορτεκφόρτων καὶ 50 λίρας ἔξτρα διὰ κάθε πρόσθιτον λιμένα ἐκφορτώσας.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: Χαλκρά ξήτησις ἐπικρατεῖ δ': ἀπὸ μετρίας χωρητικότητος, διὰ Κόπτινεντ ή Ἀγγλίαν, ἐναὐλώθη δὲ Ἀγγλικῶν σκάρψ 5000 τον. 10 ορ., εἰς τὰ 13)9 δ': Ἀρδέρεων ή Ρόττερνταρ, 14)9 δ': Ἀγγλίαν (συμπληκτικούν τοῦ Μάντζεστερ) καὶ μὲ 9 πέννας ἔξτρα δὲ διονάμενας Ἀγγλίας, Ἀπρ. 15-30. Διατομή: δὲν προβλέπεται ζωντοτάρα ἐκ Δουνάβεως ἔργασία.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΚΑΙ ΜΙΑ ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Πλήγη τῶν εἰς ἄλλην στήλην ἀναγραφομένων ἀγοραπωλησιῶν πλοίων πρὸς ἐκμετάλλευσιν καὶ πολῆσσον πάλαιῶν τοιούτων πρὸς διάλυσιν, ἔγνωσθησαν καὶ αἱ κατοτέσσων, κατὰ προσφάτους ἐκ Λονδίνου πληροφορίας Ό. κ. Λεων. Α. Ἐμπειρίος ἤγραψεν ἀντὶ 6000 λιρῶν, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «Νείλου», τὸ Ἀγγλικὸν ἀπὸ «Oranian» 3942 τ. γρός, 6500 τ. φορτίου (τοῦ 1901), μὲ σερβέη No 1 τοῦ 1931. Ἐπίσης τοῦ ἀργοῦν εἰς Ἀργεντινήν μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως καὶ ἔγκα-

λειφθὲν παρὰ τοῦ π. Π. Πρωτοπατᾶ εἰς τὰς ἀσφαλείας, ἀπὸ Πάνος 4305 τ. γρός (τοῦ 1915), ἐποιήθη εἰς Νοτιοαμερικανούς.

— Ἀφ' ἑτέρου ἐπωληφθησαν πρὸς διάλυσιν 4 φορτηγὰ ἀκόπου, 18.569 τ. γρός, ἀντὶ 21.650 λιρῶν. Ἐξ αὐτῶν τὰ δύο, τ. γρός 8430, ἡσαν Ἐλληνικά, ποληθέντα εἰς Ἰταλούς ἀντὶ 9400 λιρῶν, ἥτοι τὰ ἀπὸ «Νέιλου» τοῦ κ. Α. Δ. Καλλινίκου, 4274 τ. γρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 5.000 λιρῶν καὶ «Μαριγά Δ.» τοῦ κ. Ν. Λύρα, 1146 τ. γρός (τοῦ 1902) ἀντὶ 4400 λιρῶν, παραδοτέα εἰς Δυτ. Ἰταλίαν. Ἐπίσης Ἰταλοὶ διαλύσται ἡγόρασαν τὸ Γαλλικὸν «Mount Etna» 4277 (τοῦ 1910) ἀντὶ 4500 λιρῶν καὶ ίππωνες τὸ Ἀγγλικὸν «Hatkhala» 5872 τ. (τοῦ 1917) ἀντὶ 7750 λιρῶν.

ΚΡΙΣΙΜΟΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ "ΛΕΩΝΙΔΑ II", ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΑΠΕΒΙΒΑΣΘ

Τελευταῖαι ἐν Λονδίνον πληροφορίαι ἐπιβεβαιοῦν τὴν κρίσιμον θέσιν τοῦ προσηλαγμένου εἰς Arcona φορτηγοῦ μας «Λεωνίδας ΙΙ.» τ. γρός 5216 (τοῦ 1919) τοῦ κ. Ἀνδρ. Βεστάρζη. Αἱ ἀντασφάλειαι τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἀνήλθον ἀπὸ 15 εἰς 60 ορ.) γινιέναι. Συνεπείδη τῆς ἐνοικηφάσης τρικυμίας τὸ σαράφος ὑπέστη σοβαράς ζημίας εἰς τὰ σφαλή του, τὰ δὲ τάνης 1, 2 καὶ 3 καὶ τὸ κύτος No 2 κατεκλυθησαν. Τὸ πλήρωμα ἐπέβη τοῦ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Seemowe», διότι διακρούσης τῆς παταγίδος, τὰ κύματα ἐξάλυπτον τὸ σαράφος. Ἐκ τοῦ φορτίου τῶν πρωραίων κυτῶν εἰχον ἐκφροτωθῇ 350 τ. γαιανθράκων, ὅταν διωσεῖσταις η τρικυμία διεκόπη τόσον ἡ ἐκφρότωσις, δύον καὶ αἱ περιττώματα ναυαγοσωστικαὶ ἐργασίαι. Ή πρώτα τοῦ «Λεωνίδα ΙΙ.» εὑρίσκεται μὲ πόδας μόνον ἀνωθεὶ τῆς ἐπιφανείας, τὸ δέ πλήρωμά του ἀπεβιβάσθη εἰς Sassenitz.

— Εἰς Ρουέν συνενερούσθησαν τὰ ἀπὸ «Capitaine Edmond Laborière» Γαλλικόν, ἀποτέλονταν κενὸν διὰ Τάιν καὶ Ἀγ. Νικόλαος καταπλέοντας ἐν Νικολάεψι μὲ γαιάνθρακας. Τὸ Γαλλικόν ἀνέστειλε τὸ ταξίδιόν του, διότι ὑπέστη σοβαράς βλάβες εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν. Αἱ ζημίαι τοῦ Ἐλληνικοῦ είναι ελαφραί.

— Τὸ ἀπὸ Δημ. Ν. Βογιατζίδης ἐλισσόμενον εἰς Σουλιάν πρὸς ἀπόπλουν διὰ Ρόττερνταρ, προσήρχεται εἰς ἀβαθή θέσιν, ἀλλ' ἀνειλυσθήν ἀνευ βιοηθείας καὶ χωρὶς νά ὑποστῇ ζημίας.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ, ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΙΩΝ,
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΝ, ΛΕΜΒΟΥΧΙΚΩΝ Κ.Δ.Π.

ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΩΣΗ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. A. E. SHEPPARD

Τηλεφ. ROYAL 8283 6, LLOYD'S AVENUE
Τηλεγρ. GUISPARD, London LONDON E.C. 3

LAMBERT BROTHERS

LONDON E.C. 3.

LIMITED

COAL SALE & PURCHASE

OIL

Bunkering Contractors for Foreign Depots and United Kingdom Coal Shipping Ports;
Coal Exporters, Steamship Agents, Brokers for Chartering & Insurance

Also at

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

NEWCASTLE ON-TYNE: Exchange Building. HULL: Prudential Buildings.

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

GLASCOW: 78 St. Vincent Street.

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.

IMMINGHAM: Dock Offices.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

CEUTA

SUEZ

ORAN

PERIM

ALGIERS

COLOMBO

MALTA

SINGAPORE

ISTANBUL

BATAVIA

FAYAL-AZORES

HONOLULU

LAS PALMAS

ST. LUCIA

ST. VINCENT C.V.

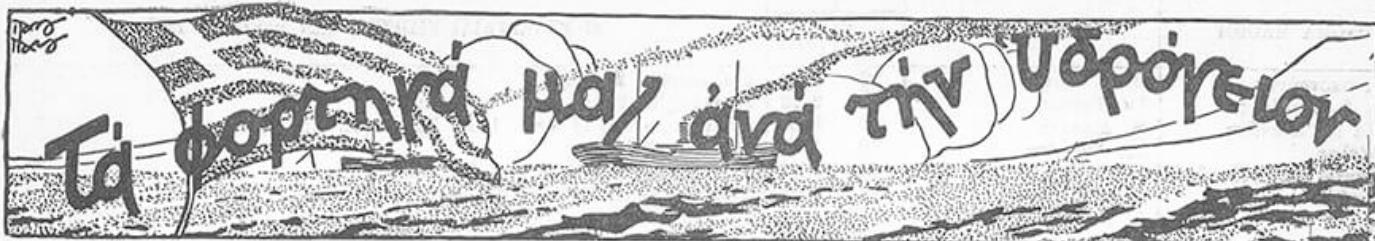
ST. THOMAS

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE.

SOUTH AFRICAN PORTS & C.C.

BILBAO (SPAIN): LAMBERT BROTHERS. Sociedad Limitada, Apartado 154



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άργει Ηπειρώς από 12 Φεβρ.
Άγιος Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	άργει Χίον από 28 Φεβρ.
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	διήλθεν Κ)λιν 5 'Απρ. διά Σάττιν
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεχ. Κάρπαθ 28 Μαρτ., Γιδραλτάρ 3 'Απρ. διά Γένοβαν, έφθ. 7
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	έφθ. Τησεύναν 4 'Απρ.
Άγια Βαρβάρα	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	διήλθει Γιδραλτάρ 3 'Απρ. διά Νεάπολιν, έφθ. 8
Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3809	διήλθει Γιδραλτάρ 5 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 12
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	έφθ. Σόσον 22 Μαρτ.
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	διήλθει Λαζαρίον 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διήλθει Γιδραλτάρ 3 'Απρ. διά Ρουέν, έφθ. 10
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	έφθ. Δάντισην 27 Μαρτ. και άνεχ. 5 'Απρ. διά Σπαλάτο
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	διήλθει Γιδραλτάρ 4 'Απρ. διά Λονδίνον, έφθ. 10
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	έφθ. Ηπειρώς 15 Μαρτ.
Άδαμ. I. Πειθῆς	'Αθ. Πειθῆ	08	4537	εις Μπ. "Αύρες από 12 Μαρτ.
Άδαμ. Κοραής	Κακαρόύκα ελπ.	84	1324	έφθ. Χίον 15 Μαρτ.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	άνεχ. Σαν Νικολάς από 17 Μαρτ. διά Εύρωπην
Άθανάσιος	N. Λυκαρδόπούλου	07	4295	άνεχ. Έλευσίνα 1 'Απρ. διά Σουλινά, έφθ. 6
Άγιανον	Πελοποννησίου-Σκριβάνου	12	1755	άνεχ. Ραζένναν 4 'Απρ. διά Βεγγάζην
Άγιενος	άδ. Πατέρα	17	3792	άνεχ. Τάνι 6 'Απρ. διά Ήρατ Σατή
Άιμιλιος	Στερνήτη και Σιά	98	3297	διήλθει Αξιούριον 27 Μαρτ. διά Μπανιόλι, έφθ. 2 'Απρ.
Άινος	Α. Λουζή	10	3554	έφθ. Αμβέρσα 4 'Απρ.
Άιολος	N. I. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	εις Βηρυτόν 1 'Απρ. υπό έκφρωσιν
"Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Ηπειρώς 9 Μαρτ.
Άδαμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144	έφθ. Ροζέριο 2 'Απρ.
Άκροπόλις	Βιο. Μπρούσου	13	4342	διήλθει Ντούτζενς 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεχ. Νιούπορτ 1 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
Άλεκος	N. Κωττάκη	06	4395	εις Ροζέριο από 25 Μαρτ.
Άλεξάνδρα	K. Καρρά	13	4355	άνεχ. Σαν Νικολάς 8 'Απρ. διά Λονδίνον
Άλικη	N. Γ. Λιβανού	17	5140	διήλθεν "Αγ. Βικέντιος" 3 'Απρ. διά Χούλλ, φθάνει 17
Άλκυών	Κα. Ε. Λ. Λεμού	95	2701	άργει Χίον από 29 'Ιουν. 1932
Άλφειδης	Σ. Λιβανού	20	5116	άνεχ. Μασσαλίαν 29 Μαρτ. διά Τράπουνι, έφθ. 31
Άμβρακικός	Μωρή Εμπειρίκου	01	5148	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Λιθόρρων
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	διήλθει Σάρον 30 Μαρτ. διά Σούσα, έφθ. 3 'Απρ.
Άναστ. Πετρούτσης	K. Α. Πετρούτση	99	3025	άνεχ. Ηπειρώς 9 'Απρ., Κ)λιν 11 διά Ρωσίαν
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άνεχ. Βρατλαν 29 Μαρτ. διά Λιθερπουλ, φθάνει 18-20 'Απρ.
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζή	19	3566	έφθ. Μπ. "Αύρες 3 'Απρ.
Άνδριώτης	N. Χ. Κυθωνιώτης	12	4393	έφθ. Βίλλαν Κ)τεύσιον 5 'Απρ.
Άννα	N. Λυκαρδόπούλου	19	5173	έφθ. "Αριστερνταμ 4 'Απρ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Ηπειρώς 2 'Απρ.
Άννα Βασιλάκη	K. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Ηπειρώς από 17 Φεβρ. με ζημίας
Άννα N. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4442	άνεχ. Βενετίαν 3 'Απρ. διά Ηπειρώς, έφθ. 7
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνεχ. Όρεν 26 Μαρτ. διά Ηπειρώς, έφθ. 2 'Απρ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	15	5885	διήλθει Sabang 3 'Απρ. διά Βλαδιβοστόκ
Άνθιππη N. Μιχάλου	K. Μιχάλου	05	3298	εις πλάνο Ελλάδος—Ρωσίας
Άντωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	άργει Ηπειρώς από 15 'Ιαν.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Τάραντα 2 'Απρ. και Η. Μάργκερα 8
Άντωνης Γ. Λεμού	Σ. και Η. Λεμού	11	4410	εις "Αμβέρσα" από 22 Μαρτ.
Άντωνης Μίχαλος	K. Μιχάλου	01	3514	διήλθει Γιδραλτάρ 2 'Απρ. διά "Αριδέρσαν, έφθ. 10
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άνεχ. Ηπειρώς 4 'Απρ. διά Ρωσίαν
Άντωνης Δ. Κυδωνιεύς	Δ. Κυδωνιάς	07	3920	έφθ. Ραζένναν 28 Μαρτ. και Θεοδόσιαν 5 'Απρ.
Άντωνης Σταθάτους	έτ. Δ. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Λονδίνον 3 'Απρ. και άνεχ. 7 διά Ρυάτιεππουργκ
Άντζουλέττα	μίσι Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	έφθ. Garston 3 'Απρ. και Irwell 7
Άξιος	Σ. Λιβανού	19	5289	άνεχ. Μπ. "Αύρες 1 Μαρτ. διά "Αδενμπού, έφθ. 6 'Απρ.
Άποικια	Z. Βαλμά	05	3607	έφθ. Λιθόρρων 9 'Απρ.
Άργεντινά	Άντ. Ρούσσου	11	4861	έφθ. Φάλμουθ 30 Μαρτ.
Άργονικός	Μωρή Εμπειρίκου	21	4786	διήλθει Κ)λιν 31 Μαρτ. Γιδραλτάρ 10 'Απρ. διά "Αριδέρσαν
Άριάδην	I. Νικηφόρου ελπ.	05	4319	διήλθει Λάζ Πάλμας 26 Μαρτ. διά Χούλλ, έφθ. 7 'Απρ.
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	διήλθει Τενερίφραν 23 Μαρτ. διά Μ)νούσπολιν
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διήλθει Κ)λιν 12 'Απρ. διά Μ)νούσπολιν
Άρτεμις Ηύττα	Πήγητα	06	1433	έφθ. Ηεράρια 31 Μαρτ.
Άρτεμισία	Π. Μαρηή	06	4343	έφθ. Ηεράρια 2 'Απρ. εις Βίλου
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	διήλθει Παναμάν 30 Μαρτ. διά Λιθερπουλ
Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1361	άργει Ηεράρια 31 Μαρτ.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1495	έφθ. Κέρκυραν 3 'Απρ.
Άσια	Όλ.διε	92	2893	εις Ηεράλδειον από 12 'Ιουν. 1932. Σταθμός άνθρακεύσεων
Άσπασία	I. Γάλλακη	14	4211	έφθ. Νικολάειφ 29 Μαρτ.
Άσπασία Νομικού	M. Νομικού	99	816	άνεχ. Κέραν 13 'Απρ. διά Μαρμαράν
Άστηρ	Σταρυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	άνεχ. Σούσα 29 Μαρτ. διά Τόνιδα
Άττικος	A. Λουζή	06	4078	άνεχ. Τσάρλεστον 29 Μαρτ. διά Σάντος
Άφροδεσσα	Άδ. Κρατάτα	05	2485	άνεχ. Θεσσαλίην 28 Μαρτ. διά Τόνιδα
Βαλλιάνος	A. Λουζή	08	4734	διήλθει Γιδραλτάρ 31 Μαρτ. διά Βόρ. "Αμερικήν
Βάντα	Θ. Επιφανιάδη	03	4190	άνεχ. Νικολάειφ 9 'Απρ. διά Σαδόνναν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Ηειραιά 26 Μαρτ. εἰς Oneglia 1 Απρ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμη	07	3429	άργει Σύρου ἡπό 14 Μαρτ. 1931. Ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	εἰς Ηειραιά 14 Απρ.
Βενιζέλος	ἀδ. Σιφναίου	10	1005	άνεχ. Ροζάριο 30 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
Βιολαντό Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	άνεχ. Girgenti 30 Μαρτ. διὰ Νίκαιαν
Βιογινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Τοξιταδένιαν 29 Μαρτ.
Βιογινία Σ.	Ζ. Σαμιθράκη	05	3885	άνεχ. Mostaganem 1 Απρ. διὰ Κέρκυραν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	έφθ. Γκόττεμπουργκ 1 Απρ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άναχωρεῖ ἐκ Ηειραιῶς 16 Απρ. διὰ Ν. Τύρκην
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	έφθ. Νοδορωσίσκην 10 Απρ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάρμπαση	18	4289	άνεχ. Ροζάριο 1 Απρ. διὰ Μαδέρας
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Ηειραιά ἡπό 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς	Ν. καὶ Γ. Σίμπουρα	96	2187	διῆλθε Κ)λιν 4 Απρ. διὰ Νεάπολιν, ἔφθ. 10
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μοντεζίδεο 29 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	έφθ. "Εμπειρ. καὶ ἀνεχ. 6 διὰ Δακτυλίαν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Ροζάριο 3 Απρ.
Γεώργ. Μ. Λιβανός	ἀδ. Αιδανοῦ	28	3881	διῆλθε Κ)λιν 8 Απρ. διὰ Καρπαθίαν
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σίκ	30	4108	εἰς Ροζάριο 10 Απρ. ὑπὸ φόρτωσιν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου ω.λ.π.	05	4391	έφθ. Χερσόνηαν 28 Μαρτ. καὶ διῆλθε Κ)λιν 9 Απρ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Νοδορωσίσκην 29 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανούπολου	90	2538	έφθ. Ηειραιά 3 Απρ.
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμός	06	4419	εἰς Μπάχ. Μπλάγκαν ἡπό 20 Μαρτ.
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	άργει Χίον ἡπό 11 Φεβρ.
Δάρφη	Γ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέτ. ἡπό 17 Μαρτ. 1933. Ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους
Δάρφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	4882	διῆλθεν "Αγ. Βιάντιον 6 Απρ. διὰ Λονδίνον, φθάνει 20
Δελφίν	Λαθ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	άνεχ. Βρετανίαν 28 Μαρτ., Κων)λιν 31 διὰ Ρόττερνταμ
Δέσποινα	Κοσμᾶς καὶ Γεωργίλη	09	4461	έφθ. Πόρτ. "Αρθουρ 23 Μαρτ., φορτώνει
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	έφθ. Νοδορωσίσκην 29 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Ηειραιά 4 Απρ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	άνεχ. Ηειραιά 2 Απρ. διὰ Χερσόνηα, ἔφθ. 8
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεχ. Κάρδιβ 29 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 Απρ. διὰ Αλ.)νδρείαν, ἔφθ. 12
Δημ. Δ. Δανιόλος	Σ. καὶ Κ. Δανιόλου	06	3824	εἰς Κονιλίαν ἡπό 4 Απρ. μὲν οισθαρές ζημίας
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεχ. Ηειραιά 30 Μαρτ. διὰ Βρετανίαν, ἔφθ. 5 Απρ.
Δημ. Ιγγλέσης	υἱόθ. Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Μπάρρου 7 Απρ. διὰ Μπ. "Αύρες
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Σύρου ἡπό 20 Φεβρ.
Δημ. Νομικός	Λουκᾶς Νομικοῦ	03	1171	άνεχ. Σφάξ 1 Απρ. διὰ Pozzalo
Διαμάντων	ἀδ. Τσατόδημορου	03	2281	έφθ. Ηειραιά 29 Μαρτ. καὶ Οδησσόν 6 Απρ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	διῆλθε Κ)λιν 1 Απρ. διὰ Ρουέτ.
Διον. Σταθάτος	έταιρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	άνεχ. Αμβρούσιον 31 Μαρτ. καὶ Δάντισηγκ 3 Απρ.
Διερφνς	Βασ. Πατέρα καὶ Σίκ	06	2795	έφθ. "Αγκάνω 28 Μαρτ. καὶ Ραδένναν 6 Απρ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	διῆλθε Κ)λιν 1 Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
Δούναβης	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. Σαρδίνηαν 1 Απρ. καὶ Ηειραιά 10
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσου	03	3547	έφθ. Σαρδίνηαν 12 Απρ.
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηγάλα	17	4604	έφθ. Κάρδιβ 28 Μαρτ.
"Εβη	Ν. Γ. Αιδανοῦ	13	4521	έφθ. Σάντος 4 Απρ.
"Εδισων	"Εθνικής	96	1103	άργει Ηειραιά ἡπό 15 Ιαν. 1933
Ειοήγην, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά ω.λ.	09	4009	άνεχ. Σαρδίνηαν 31 Μαρτ. διὰ Βατούμη, ἔφθ. 10 Απρ.
Ειοήγην Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Μπάρρου 28 Μαρτ.
Ειοήγην Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Αμέρερσον 2 Απρ. καὶ Ρόττερνταμ 8
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4161	άνεχ. Μπ. "Αύρες 4 Απρ. διὰ Λάς Πάλμας
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	έφθ. Οδησσόν 3 Απρ.
Έλενη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεχ. Calingapatan 26 Μαρτ. διὰ Eimilipatam
Έλενη Γ. Εμπειρίκου	Δ. Δώρης	01	1882	έφθ. Νοδορωσίσκην 5 Απρ.
Έλενη Δ.	Η. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	εἰς Ηειραιά ἡπό 16 Μαρτ.
Έλενη Τ.	Δημοσθ. Δάρμπαση	19	5260	έφθ. Μπάρρου 31 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 10 Απρ. διὰ P. Ιανέρρου
Έλενη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Ηειραιά 23 Μαρτ. καὶ Σουγκουλάδαν 11 Απρ.
Έλισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Ιεράλατάρ 28 Μαρτ. διὰ Κούλλη, ἔφθ. 5 Απρ.
Έλισάβετ Β.	Ν. Κ. Βασιλάκη	04	4649	άργει Ηειραιά ἡπό 17 Απρ. 1933
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	άνεχ. Ροζάριο 5 Απρ. διὰ Λάς Πάλμας
Έλληνικοδ	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Σαρδίνηαν 12 Απρ.
Έμη. Σταυρούδης	Στα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρου ἡπό 27 Δεκ. 1931
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	Υει! Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	άνεχ. Μπάρρου 24 Μαρτ. διὰ Λά Πλάταν
Έρηνονύλλα	Ν. Τσατόδημορου	05	2715	έφθ. Γένοβαν 30 Μαρτ.
Εδυνδρος	Μ. Βαλμᾶ	98	3543	άνεχ. Βόλον 30 Μαρτ. διὰ Πότι, ἔφθ. 4 Απρ.
Εύβοικός	Μερήγ. Εμπειρίκου	22	4792	διῆλθε Κ)λιν 2 Απρ. διὰ Αμέρερσον
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	άνεχ. Θεσσαλίαν 30 Μαρτ. διὰ Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 8 Απρ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	έφθ. Λονδίνον 1 Απρ. καὶ ἀνεχ. 8 διὰ Μπ. "Αύρες
Εύγενα Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	4862	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Απρ.
Εύναλία	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3653	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 4 Απρ., Σουέζ 6 διὰ Madras
Έβρος	ἀδελ. Αιβικοῦ	18	5283	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ., Μαδέρας 4 Απρ. διὰ Μπ. "Αύρες
Εύτυχια	Γ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἡπό 5 Σεπτ. 1932
Έντ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	άνεχ. Σέτταν 31 Μαρτ., Κ)λιν 8 Απρ. διὰ Ρωσίαν
Έψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	5161	έφθ. Ιμπριγκαρ 27 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 1 Απρ. διὰ Μπ. "Αύρες
Ζάννες Γούναρης	ἀδ. Γούναρη	07	4407	εἰς Zarate 12 Απρ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Χληρον. Δ. Καμπάνη	20	5298	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Απρ. διὰ Ούζαν 9 διὰ Κοπεγχάγην
Ζεύς	Ηλ. Χατζηγάλα	20	5842	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 29 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	άργει Ροζάριο ἡπό 1 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Απρ. διὰ Φάλμουθ
"Ηρων	Χρ. Γ. Σορώτου ω.λ.	06	1516	έφθ. Γιάφφαν 8 Απρ.
"Ηφαιστος	υἱών 'Αντ. Γιαννουσιάτου	12	3793	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 7 Απρ. πρός ἐκφόρτωσιν
Θάλεια	"Ηλία Ξελά	17	4574	έφθ. "Αμέρερσον 3 Απρ. καὶ Ρόττερνταμ 6
Θάσος	«Πατρωτικής»	19	1565	έφθ. Καζαρπλάγκαν 10 Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	Έφθ. Μέθηλη 30 Μαρτ.
Θεόδωρος Τ.	Α. Τερψίδης	12	3409	εἰς River Torridge 10 'Απρ.
Θεοφανής	Δημήτριος Λιβανού	17	4210	Έφθ. Ροζέριο 3 'Απρ.
Θεομήτωρ	Μηχ. Σπ. Ηολέμης	10	4427	Σιγκαλίθε Φάλμουθ 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ έφθ. 6
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρίνος	11	3726	εἰς Ροζέριο 10 'Απρ. διά φρέτωσιν
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	άνεγ. Κάρδιφ 7 'Απρ. διά Βιλλαν Κ)τούσιον
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδης	10	4111	άνεγ. Πορτοπίνο 28 Μαρτ. διά Νίκαια—Σουλινά, έφθ. 5 'Απρ.
Θράκη	Α. Τερψίδης	17	982	Έφθ. Γαλάτιο 2 'Απρ., Ήπαρξ 10 και Πειραιά 14
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	Σιγκαλίθε Κ)λιν 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Ία	Π. Χατζηλίκια	17	4860	άνεγ. Μπάροι 29 Μαρτ., Γιθραλτάρ 4 'Απρ. διά Γένοβαν
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 22 Μαρτ. και Χερσόνηα 10 'Απρ.
Ιδάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	Σιγκαλίθε Μαδέρας 7 'Απρ. διά 'Αδριανού
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άνεγ. Πρύνια 30 Μαρτ., Γιθραλτάρ 10 'Απρ. διά Λιθράν
Ιλισσός	Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	Σιγκαλίθε Μαδέρας 27 Μαρτ. διά 'Αμδέρσαν, 5 'Απρ.
Ιουλία	Η. Χατζηλίκια	08	3742	εἰς Φάλμουθ ἀπό 24 Μαρτ.
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	έφθ. Μη. 'Αύρας Ρέδες 8 'Απρ.
Ιστήνη	Στεριώτη και Σια	90	2399	άργεις Πειραιάς ἀπό 12 Φεβρ.
Ισάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ. και άνεγ. 4 διά Δούναδιν έφθ. 9
Ιωάννης	Δ. Δάμπικην	09	3667	άργεις Μη. "Αύρας Ρέδες ἀπό 5 Φεβρ.
Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ.
Ιω. Καρράς	Δημήτριος Καρράς	17	3527	έφθ. Επισκευή. Έθη φορτώνει
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άνεγ. Σάντα Φέ 23 Μαρτ. διά Ντιέππην
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	έφθ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ., μὲν ξημίας μηχανών
Ιω. Π. Γουλανδρής	Δ. Γουλανδρής	10	3750	άνεγ. Μπάχ 4 'Απρ. διά Τανερίφαν
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Αλ. Ηλάταν 1 'Απρ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεγ. Γιθραλτάρ 3 'Απρ. διά Τοιχιαδίκην
Κ. Λύρας	Η. Λύρα	02	3095	έφθ. Τεργέστην 3 'Απρ.
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	2948	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ. και Καλάμας 11 'Απρ.
Καθαριώτισσα	Γ. Καραδία	13	1877	άνεγ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Μπάρι
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Τάιν 23 Μαρτ., Επισκευή. Ήθη φορτώνει
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Σάντα Φέ 23 Μαρτ. διά Ντιέππην
Καλούνδη	Γ. Ασημορίτην	04	4921	έφθ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ., μὲν ξημίας μηχανών
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεγ. Μπάχ 4 'Απρ. διά Τανερίφαν
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3517	άργεις Πειραιάς ἀπό 11 Νοεμ. 1932
Καρράς	Δ. Καρράς	18	5231	έφθ. Μπάρροι 31 Μαρτ.
Κάσσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	Σιγκαλίθε Γιθραλτάρ 28 Μαρτ. διά Πόρτ Σατή, έφθ. 6 'Απρ.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	Σιγκαλίθε Γιθραλτάρ 2 'Απρ. διά Γένοβαν
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	έφθ. Βιρτσιτσάν 27 Μαρτ.
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	έφθ. Γαλάτας 11 'Απρ.
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδένης	99	1819	έφθ. Καλάμας 10 'Απρ. και Ναύπλιον 13
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	Σιγκαλίθε Γιθραλτάρ 7 'Απρ. διά Μη. "Αύρας
Κέπικ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	άνεγ. Πειραιάς 31 Μαρτ. διά 'Οδησσόν
Κεραμίδης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεγ. Αμδούργον 29 Μαρτ. διά Γρύνια, έφθ. 1 'Απρ.
Κερζέα	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άργεις Βόλον ἀπό 31 Μαρτ.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	Σιγκαλίθε Κ)λιν 29 Μαρτ., Γιθραλτάρ 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Κονδύλης	Γ. Κουδήλη	14	4439	έφθ. Πόρτ Σατή 1 'Απρ.
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανιάδη	07	3539	άνεγ. Λιθράν 24 Μαρτ. διά Μαρ)λιν, έφθ. 10 'Απρ.
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 30 Μαρτ. και Γιάφφαν 5 'Απρ.
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουσούδη	09	2118	Σιγκαλίθε Κ)λιν 25 Μαρτ. διά Σάτταν, έφθ. 2 'Απρ.
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεγ. Μπάρροι 31 Μαρτ., Γιθραλτάρ 6 'Απρ. διά Πειραιάς, έφθ. 13
Κόθηρα	Πολιχρό. Κατράκη	02	1070	έφθ. Πειραιάς 17 Μαρτ.
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	έφθ. Θυντήν 26 Μαρτ.
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	έφθ. Βόλον 1 'Απρ. και Κ)λιν 7 διά Ρωσσίαν
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	άνεγ. Βανετίαν 3 'Απρ. διά Πειραιάς, έφθ. 7
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρής	22	4697	άνεγ. Cocanada 8 'Απρ. διά Η. Σατή
Κωστής	B. Κατούλα	19	5438	άνεγ. Μη. "Αύρας 8 'Απρ. διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Κωστή	N. Ηίσσηνη και M. Weisman	05	3876	άργεις Πειραιάς ἀπό 13 Δεκ. 1933
Λάκης Νομικός	II. Νομικού	01	927	έφθ. Σφάξ 11 'Απρ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. και 'Αμδέρσαν 30
Λεωνίδας II.	'Ανδρ. Βεστοράχη	19	5246	άνεγ. Δάντσιγκ 6 'Απρ. Εγκαταλείψθη
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	Χληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Πειραιάς 27 Μαρτ. Παρωπλίσθη
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	έφθ. Χούλλ 12 'Απρ.
Λίμνη	II. Σταυρούλου πούλουκαιΣια	96	1346	εἰς Σκαλίαν 1 'Απρ.
Λουκία, τάνκη	I. Μαυρή και Σια	10	2143	Σιγκαλίθε Κ)λιν 28 Μαρτ. διά 'Αλγέριον, έφθ. 6 'Απρ.
Μαίνητ όφ Σάμος	A. Κουλούρου	01	1190	έφθ. Πειραιάς 1 'Απρ.
Μαίρη	N. Γ. Λιβανού	09	1459	έφθ. Μασσαλόγγη 8 'Απρ. (φορτώνει: άλας διά Καναδάν)
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρα	09	4330	άνεγ. Ροζέριο 14 Μαρτ. διά Εύρωπην
Μαίρη Δευτεραίου	Βχο. Δυταράτου	03	1383	εἰς 'Αλεξανδρείαν ἀπό 17 Μαρτ.
Μαϊντιτς	A. Συνοδινού	88	1709	εἰς Κονιπούλιν ἀπό 28 Μαρτ. ἐν άναμονή και ὅπ' ατμόν
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	έφθ. Πειραιάς 12 'Απρ.
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	άνεγ. Βρελλαν 4 'Απρ., Κ)λιν 8 διά 'Αμδέρσαν
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	φύάνει: Ρόττερνταμ 18—20 'Απρ.
Μαρη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	έφθ. Νοσορ)κη 28 Μαρτ. και Σίγρ: 10 'Απρ. διά Σαλέρνο
Μαργαρίτα	Γιωργιάδη και Σοφίανος	89	2187	άνεγ. Γαλάτας 28 Μαρτ. διά Ηπαρξ, έφθ. 4 'Απρ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	έφθ. 'Οντάν 29 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. Πειραιάς 28 Μαρτ.
Μαρία	K. Λευσή	01	3090	έφθ. Πειραιάς 3 'Απρ. και Κ)λιν 7
Μαρία M. Διακάκη	S. Ηερρή—Δ. Τατσαρώνη	00	1216	άνεγ. Τύνιδα 28 Μαρτ. και Σόδος 3 'Απριλίου διά Πόρτ-Βάντρ
Μαρία N. Ρούσσου	M. Διακάκη	10	4362	άργεις Σόδος ἀπό 25 'Απρ. 1932
Μαρία Νομικού	Κυρ. Βανιζέλου	09	3729	άνεγ. Σάντα Φέ 24 Μαρτ. διά Ντακάρ
Μαρία Σταθάτου	Λουκή Νομικού	99	1165	έφθ. Πειραιάς 1 'Απρ. και Κ)ντζάκ 11
Μαριγά Λ.	έταρι. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	άνεγ. Δάντσιγκ 24 Μαρτ., Γιθραλτάρ 3 'Απρ. διά Βανετίαν
	N. Δόρα	02	4146	άργεις Πειραιάς ἀπό 23 Δεκ. 1933 'Επωλήθη πρός διάλυσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Η. Νομίκος	19	5241	Σιγλήθε Κ)λιν 6 'Απρ., Σουεζ 11 διά Βλαδιβοστόκ
Μαριέττα	Ν. Εδσταθίου	06	4660	φθάνει 'Αμβέρσαν 20—22 'Απρ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Η. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	έφθ. Χαϊφάτη 2 'Απρ.
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	έφθ. Σάρπινα 7 'Απρ.
Μαριόγκα Δ. Θεομιώτη	άδελφων Κ.ράτα	04	4784	διγλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Σκκνδινανίαν
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	3610	έφθ. Μπάρρο 9 'Απρ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Παπέρα	17	4269	άνεχ. Ροζάριο 8 'Απρ. διά Εύρωπην
Μάριος Τ.	Α. Τερέζου	04	1128	άνεχ. Ηεραιά 4 'Απρ. διά Γαλάται, έφθ. 9
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	έφθ. Γδάνια 27 Μαρτ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Πιάγκου	02	4152	έφθ. Μπανιάδη 2 'Απρ. και Ηεραιά 14 διά Ρωσίαν
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	διγλήθε Κ)λιν 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Ματθαίος	Η. Μ. Λόδης	04	2434	άργει Ηεραιά ώπο 20 'Ιαν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	έφθ. Μαριούπολην 25 Μαρτ.
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	έφθ. Βενετίαν 21 Μαρτ., παρέμεινε 7 'Απρ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διγλήθε Ηεραιά 11 'Απρ. διέ 'Οδησσού διά Φάλμουθ
Μερόπη	'Ανδρ. Παππᾶ	11	4181	άνεχ. Ταξιταξίδιαν 30 Μαρτ. και Ηεραιά 10 'Απρ. διέ 'Οδησσού
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	έφθ. Ζουγκουλάκην 8 'Απρ.
Μιχαήλ Δ.	Ι.Δ:βανούδ Η. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άνεχ. Λάντσιγκ 28 Μαρτ., Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Βενετίαν
Μιχαήλ Λ. Έμπειροκός	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Νεάπολεων 5 'Απρ.
Μιχαλάκης	Ν. Εδσταθίου	19	5234	έφθ. Μπ. "Άρες 31 Μαρτ. και Μπάχ. Μπλάγκαν 6 'Απρ.
Μιχάλης	Α. Φωτοή	12	3646	έφθ. Γκόττεμπουργκ 29 Μαρτ. και Στοκχόλμην 7 'Απρ.
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	διγλήθε Μαδέρσης 29 Μαρτ. και Φλώτιγκ 8 'Απρ. διέ 'Οσλο
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	άνεχ. Ονεγλία 12 'Απρ. διά Ηεραιά
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	έφθ. Αλγερίου 6 'Απρ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	έφθ. Μπ. "Άρες 27 Μαρτ. και άνεχ. 7 'Απρ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Μύκονος	Ε. Ν. Βιντιάδη	94	2154	έφθ. Σπέτζιαν 27 Μαρτ. και Σαδόνναν 'Απρ. 1
Ναυτίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	έφθ. Ηεραιά 7 'Απρ. και άνεχ. 11 διά Νεάπολην
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Η. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. 'Οδησσόν 23 Μαρτ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	σις Κάρδιφ ώπο 26 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	άργει Σύρον ώπο 20 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημη. Φωφαλίου	12	3451	έφθ. "Αδενούρου 7 'Απρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διγλήθε Sabang 6 'Απρ. διά Bolshereitsk
Νεραΐδα	έτ. Η. Νομίκου	03	2759	έφθ. Στρατην 11 'Απρ.
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	διγλήθε Κ)λιν 6 'Απρ. Σουεζ 10 διά Βλαδιβοστόκ
Νέστος	Ν. Λιδανοῦ	19	5764	έφθ. Γεννία 26 Μαρτ. και άνεχ. 31, Λάδεσντ 4 'Απρ. διέ 'Ορεάν
Νήσιον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	σις Μπανιάδη 5 'Απρ. Επωλήθη πρός διάλυσην
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζήλη	13	6694	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 29 Μαρτ. διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Γδάνια 26 Μαρτ. και άνεχ. 1 'Απρ., Niton 5 διά Ηεραιά
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	άνεχ. Ηεραιά 12 'Απρ. διά Σάμον—Σμύρνην
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	διγλήθε Κ)λιν 1 'Απρ. διέ 'Αμβέρσαν
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	σις Μπ. "Άρες ώπο 11 Μαρτ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικέργηου	19	5175	έφθ. Πόρτο Βάκιο 2 'Απρ.
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Ηεραιά ώπο 27 'Ιαν.
Νικόλαος 'Αθανασούλης	άληρη. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει Ηεραιά ώπο 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατταντικός	17	3201	έφθ. 'Οδησσόν 28 Μαρτ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομίκος	99	625	σις πλάσιος 'Ελλαδός—Συρίας—Αιγαίου
Νικ. Πάγκος	Ζ.Μ.Π. Πιάγκου	12	4499	σις Μάντζεστερ ώπο παραλαβήν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικ. Φιλίνη	04	3111	έφθ. Σαλέρο 1 'Απρ., Κατάνην 7, σιτα Καλάμας
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολίου	10	4540	έφθ. Ρίον Ιανέρον 27 Μαρτ.
Νικόλας 'Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Βούλαν 24 Μαρτ., Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 31 Μαρτ.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 29 Μαρτ. διά Λάς Παλμας
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 3 'Απρ. διά Τανερίτζαν
Οίνούσιος	Ν. Πατέρα και ιερών	04	5804	άνεχ. Μπάχ. Μπλάγκαν 3 'Απρ. διέ 'Αμβέρσαν
"Ολγα" Έπ. Έμπειροκόν	οινών 'Επ. Έμπειροκόν	22	4677	έφθ. Ηεραιά 10 'Απρ.
Όμονοια	"Η.Ξνιού-άδ.Χριστοφορίδου	08	3699	άνεχ. Βραζίλιαν 5 'Απρ., Κ)λιν 9 διέ 'Αμβέρσαν
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	έφθ. Ηεραιά 30 Μαρτ.
"Ορος Παρνασσός	Μαρχαράνη-έτ. «Α'τλαντας»	15	3654	άργει Σύρον ώπο 16 Φεβρ.
"Ορος Ροδόπη	«Τράμπ, Σο»	19	5182	διγλήθε Περναρμπούδον 29 Μαρτ. διά Λάς Παλμας
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Χούλλ 27 Μαρτ.
Παγασητικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3457	άνεχ. 'Αμβέρσαν 28 Μαρτ. διά Ηεραιά, έφθ. 10 'Απρ.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Ρ. Ιανέρον 31 Μαρτ. διά Μάρ. Ντέλ Ηλάτα
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	"Ιδε : «ΦΛΩΡΑ»
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 14 Μαρτ. διά Ηεραιά
Πανάχαντος	Β. και Δ. Κουμάνταρου	15	4661	διγλήθε Αγ. Βικέντιον 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06	1781	άνεχ. Ηεραιά 13 'Απρ. διά Ρωσίαν
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Ηεραιά ώπο 19 Φεβρ. 1931
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	σις Βίλλαν Κ)τούσ:ον ώπο 12 Φεβρ.
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	έν πλα φώ πεντάσεων 18 Μαρτ. διά Βερμούδας
Παπαλευκός	Γ. Α. Γεωργ.λη	10	3748	έφθ. Σάντα Φέ 12 'Απρ.
Παρθενών	άδ. Ηεθή	08	3189	έφθ. Μπανιάδη 27 Μαρτ. και Σουλάτο 3 'Απρ.
Πάτρα	Τασκιράνη—Κωννιζή	96	3256	έφθ. Σαλέρο 28 Μαρτ. και Σουγκουλάκη 9 'Απρ.
Παύλος	Ν. Μπαλιδνάκη και Σια	90	2223	άργει Νάντην ώπο 23 Νοεμ. 1933
Περούκης Λ. Καμπάνης	άληρη. Λ. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Μάντζεστερ 5 'Απρ.
Περούκης	Α. Ανδρέατου	18	5172	σις Μπ. "Άρες Ρόδης ώπο 12 Μαρτ.
Πεταλιοί	Μαρή 'Εμπειρίκου	17	5126	άργει 'Αμβέρσαν ώπο 12 Μαρτ.
Πετρούλινα (τάνκερ)	Η. Γρηγορίδη και Σια	10	657	σις πλάσιος Κ)τήνης—Κ)λεως (πατρέλαια:α)
Πετρούλινα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρεζέ»	03	4634	έφθ. Βατούμι 4 'Απρ. και Κ)λιν 11 διά Γιβραλτάρ
Πετρούλινα Νομικός	Η. Νομίκου	06	4618	έφθ. Ν.σκηνη 21 Μαρτ. και Ηεραιά 13 'Απρ. διά Δανιαν
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ. διέ 'Αγκόνα
Πέτρος Νομικός	Η. Νομίκου	13	4044	έφθ. Μπέργκετ 27 Μαρτ. και Στοκχόλμην 14 'Απρ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λευκούδη	15	1795	διγλήθε Πόρτ. Σατδ 6 'Απρ. διά Κορδιδάνη, έφθ. 14
Πηλεὺς	Ε. Χατζηλία	28	4695	διγλήθε Ρ. Ιανέρον 8 'Απρ. διά Μπ. "Άρες

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννοι γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	άνεχ. Πειραιά 5 'Απριλ., Κλιν 7 διά Ρωσίαν
Πόλη	M. N. Ροδάδη	97	2861	εἰς Ζουγκουλδάκι 5 'Απρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διήλθε Κλιν 4 'Απρ. διά Φάληρο
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσανου	07	4937	διφθ. Πόρτα Ντέ Μπούκ 3 'Απρ.
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	άνεχ. Γέννια 24 Μαρτ., Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Σαλέρνο
Πότη	Μιχ. Βερίκου	96	1594	άνεχ. Γέννια 31 Μαρτ. και Μασσαλίαν 4 'Απρ. διά Πειραιά, ἑφθ. 11
Ποσειδών	Κυρ. Βανιζέλου	09	3895	άργει Νεάπολις ἀπό 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	άργει Πειραιά ἀπό 4 Φεβρ.
Προμηθεύς	υιόν του Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	άνεχ. Madras 4 'Απρ. διά Σουεζ
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	11	4346	διφθ. Σουλινά 6 'Απρ.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άργει Πειραιά ἀπό 16 Φεβρ. 'Εναυλώθη
Ρίτα Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεχ. Σαδόνναν 14 'Απρ. διά Πειραιά
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	διήλθε Νιόδερ 10 'Απρ. διά Χούλλ
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	διφθ. Durigat 30 Μαρτ.
Σαρδονικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	διφθ. Βραζίλιαν 30 Μαρτ. και Κλιν 8 'Απρ. διά Λονδίνον
Σίφνος	Θερ. Σταυλοπάτη	17	2004	διφθ. Πειραιά 1 'Απρ. και άνεχ. 13 διά Ρωσίαν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	διφθ. Πειραιά 3 'Απρ. και Χαλκίδα 12
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	διφθ. Μοντεζέσο 8 'Απρ.
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	διφθ. Πόρτα Τάλμποτ 29 Μαρτ.
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	διφθ. Σαδόνναν 30 Μαρτ. και Γένοβαν 4 'Απρ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρο	12	5528	άνεχ. Μπάχικαν Μπλάγκαν 7 'Απρ. διά 'Ελλάδα
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκούντη	11	5409	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 3 'Απρ. διά Καμπό
Στεφανίδης	'Ανδρ. Λαζαρῆ	06	4081	άνεχ. Μπάχικαν Μπλάγκαν 24 Μαρτ. διά Λάζ Πάλμας
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	άνεχ. 'Αλγήρεσαν 24 Μαρτ. διά Σπαλάτο
Στυλιανός	Η. Δ. Μαρκεάνη	01	3564	διφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θυνίκην ἀπό 29 Ιουλ. 1932
Στύλη. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	διήλθε Η.βραλτάρ 2 'Απρ. διά Ρότερνταμ, διφθ. 10
Σύλβια	Α. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 4 'Απρ. διά Μπ. "Αύρας, διφθ. 8
Τάκης	Η. Αντιόππα	04	1698	διφθ. 'Αλγήρεσαν 21 Μαρτ. και Κλιν 5 'Απρ. διά Ρωσίαν
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμοῦ	13	4221	άνεχ. Νεκότεσα 6 'Απρ. διά 'Ελλάδα
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	διφθ. Ροζάριο 2 Μαρτ.
Τάσσος Κ.	Έμμ. Α. Καραδίκη	97	3022	άνεχ. Βενετίαν 1 'Απρ., διφθ. Πειραιά 6 (διά Ρωσίαν)
Τζέννυ	'Ιω. Λιθανοῦ	12	1859	διφθ. Γένοβαν 29 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διφθ. Γέννια 2 'Απρ.
Τρίαινα	Γ. Λαζαρῆ και Μ. Γεωργ. λη	00	4358	ἐν πλήρ. ἀπό Νεκότεσα 15 Μαρτ. διά Εύρωπην
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διφθ. Μοντεζέσο 31 Μαρτ.
Τσοποινάς	K. A. Τσορονίδης και Γιοί	14	3895	διφθ. Μπάρρου 28 Φεβρ.
Τόνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	διφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
Υδραίος	A. Κουλούρα και Κ. Σάνου	02	4476	διφθ. Port Okha 25 Μαρτ.
Φαέθων	άδ. Λιθανοῦ	13	4168	διφθ. Μπάρρου 31 Μαρτ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	άνεχ. Μπάρρου 29 Μαρτ. διά Μοντεζέσο
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	άργει 'Αλεξάνδρεσαν ἀπό 31 Ιαν.
Φλώρα	έτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	άργει Σύρουν ἀπό 20 Νοεμ. 1931
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	άργει Νεάπολιν ἀπό 19 Αύγ. 1932. 'Επωλήθη
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Τάιν 28 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρεσαν
Φρέδη	K. Δ. Καλαφάτη	07	4013	άνεχ. Μίθηρ 5 'Απρ., Οδέζαν 9 διά Τεργέστην
Φωτεινή Καρρᾶ	άδ. Καρρᾶ	08	4396	διφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 'Απρ. διά Τενεσίφφαν
Φωφώ Μακρῆ	I. Σ. Στερυμπουλάκη	03	1013	διφθ. Γαλάτο 31 Μαρτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Νεκότεσα 27 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
Χαράλαμπος	υιοί του Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	διφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	φθάνει Μπ. "Αύρας 14—16 'Απρ.
Χίος	Σ. Περρῆ—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ.
Χιόνη	N. Λυκιαρδοπούλου	29	4641	διήλθε Λάζ Πάλμας 14 Μαρτ. διά Madras
Χοήστος Ζ.	N. Ζωτοπούλου	00	1106	άργει Πειραιά ἀπό 26 Φεβρ.
Χριστίνα	Δ. Βογιατζήδη και Σιά	98	3438	διφθ. 'Αλεξάνδρεσαν, 'Απρ. 7
Χρυσή	Η. I. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Μοντεζέσο 2 'Απρ. διά Μασσαλίαν—Γένοβαν
Όκεανία	M. Καρβίδαλη	07	4843	άνεχ. Τεργέστην 26 Μαρτ. διά Πότι, διφθ. 3 'Απρ.
Όναση Πηγελόπη	Άριστ. Όναση	19	5404	άνεχ. Χούλλ 29 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας
Όναση Σωκράτης	Άριστ. Όναση	19	5439	εἰς Μπουένος "Αύρας 5 'Απρ.
Όρωπος	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	διφθ. Αμέρισαν 29 Μαρτ.

ΕΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αγάθη Τουρκικόν	Η. Στερυμπούλους και Γιοί	79	1432	εἰς πλόκη στην Τουρκία
Αιγαίον "Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη—Αθίνη & Σια	10	1673	διφθ. Θυνίκην 29 Μαρτ.
Αίκατον Νικολάου Παναραϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	διφθ. Δουνικέρκην 7 'Απρ. και 'Αμερίσαν 8
Αρέθουσα Παναραϊκόν	Nik. Καμπούρη	11	3693	εἰς Ρίο Γιγάντες 14 'Απρ. 'Εκφορτώνει
Βιργινία Νικολάου, Παναραϊκόν	Νικολάου	20	6869	διφθ. Μανιλλαν 26 Μαρτ. και άνεχ. 5 'Απρ. διά Παναράν
Γεώργος	E. G. Σαμπουνιάρη	01	2040	εἰς Σπαλάτο 5 'Απρ. ὅπο φόρτωσιν
Ζήδα Αμπατιέλλου Αγγλικόν	*Ελλήνων ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν ἀπό 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυρ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτσ 'Αγγλ:κόν	Λύτσ	87	1032	ἀργεί Πειραιά από 15 Οκτ. 1932
Μαρτής 'Αγγλ:κόν Μιχέλη Παναραϊκόν Μιρουπάνου 'Αγγλ:κόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή έτ. Ρ. 'Ολιβίε Μινακούλη και Σ:α	94 07 05	2483 3821 2539	έφθ. Σέπτα, 30 Μαρτ. και Λά Νουδέλ 10 Απρ. έφθ. 'Αλεξανδρείαν 31 Μαρτ. διγλός Κ)λιν 5 Απρ. δι' Ερζενον
Νέλλη Παναραϊκόν Νικόλαος Πήγιτσας, 'Αγγλ. Νοέμη—Τζεύλια 'Αγγλ:κόν	I. Μαργαρώνη δι. Ηγήτης Α. Μινακούλη—Ρουσάνοκο	13 12 95	4826 1864 2499	έφθ. Μπ. "Αύρας 11 Απρ. έφθ. Μάρσαλα 26 Μαρτ. και Πειραιά 2 Απρ. έφθ. Φλιππίλλ 1 Απρ. και Bougie 6
"Ορος "Αθως Παναραϊκόν "Ορος Δίρφυς > "Ορος Ελικών "Ορος Ιδη "Ορος Κιθαιρών "Ορος Οσσα "Ορος Ολυμπος "Ορος Ορθούς "Ορος Πάρνης "Ορος Πεντελικόν "Ορος Πέρσα "Ορος Πήλιον "Ορος Πτίνδος "Ορος Ταύρος "Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή «Ατλαντικός» Α. Ε. «Τράππι, Co» Κοσμέτου—Κουλουκουντή «Τράππι, Co» Κοσμέτου—Κουλουκουντή Ρεθύμνη—Κουλουκουντή έτ. «Θησεύς» Α. Ε. Ρεθύμνη—Κουλουκουντή Ε.Γ. και Σ. Κωστομηνή Κοσμέτου—Κουλουκουντή έτ. «Θησεύς», Α.Ε. «Τράππι, Co» «Ατλαντικός» Α.Ε. «Γρηγορίς» Α. Ε.	12 18 18 20 18 18 20 19 11 15 18 17 14 20 18	3876 5242 5525 5210 3578 5201 5166 4817 3726 4729 5208 4592 4810 6696 5249	έν πλήρ εκ Σάν Νικολάς από 13 Μαρτ. διά Κόρη άνεγ. Μπάρρο 6 Απρ. διά Μπ. "Αύρας άνεγ. Μπάρρο 20 Μαρτ. διά Ριον Ιανάριον διγλός Αγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν έφθ. Σάντα Φέ 22 Μαρτ. και Σάν Λοράντζο 9 Απρ. άνεγ. Μπ. "Αύρας 21 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν διγλός Σάντα Φέ 23 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας έφθ. Μπ. "Αύρας 21 Μαρτ. και άνεγ. 4 Απρ. διά Δουγκέρινη εις Ντιάπην 14 Απρ. όποι έκφρωσιν άνεγ. Ημιμιγχαρ 28 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο άνεγ. Μπ. Μπλάγκαν 23 Μαρτ. διά Μαδέρας έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. άργει Χούλλα από 19 Φεβρ. άνεγ. Μπάρ. Μπλάγκαν 6 Απρ. διά Λονδίνον άνεγ. Ηλέστ 8 Απρ. δι' Εδρέπην
Παυλίνα Παναραϊκόν Πηνελόπη >	P. Όλιβίε Σ. Παραμυθίστη	13 19	4920 6566	έφθ. Λονδίνον 1 Απρ. άνεγ. Φλέδσιγκ 26 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρας
Σάν Νικόλα, Ίταλ.	N. Σταματίσιο	79	677	εις πλάσις 12ηγίσιον—Αιγάποτον
Τάουερ 'Αιμπέϋ, 'Αγγλ. Τάουερ Κρόσον, 'Αγγλ. Τάουερ Μπρίδζ, > Τουσιάκα 'Αγγλικόν Τρεγκόδναν Αιγαπτικόν	«Τράππι, Co», έτ. «Τάουερ» έτ. «Τάουερ» K. Λασκαρίδη—Α. Δαλλάκ K. Συδιά και Γιάνν	19 19 19 03 03	5328 6723 5161 1828 3075	έφθ. Οδηγοσέν 23 Μαρτ. έφθ. Κάρδιφ 30 Μαρτ. έφθ. Σύρον 3 Απρ. και Κ)λιν 9 διά Δούναβιν έφθ. Βεγγαδένην 27 Μαρτ. εις Γαλάτειο όποι φέρτωσιν 12 Απρ.
'Υβόνη, Παναραϊκόν	P. Όλιβίε	12	4235	άνεγ. Αμβέρσαν 1 Απρ. διά Μπόναν—Αλεξανδρείαν
Auratan, Ρουμ. Bothwell, > Modig, Νορθ.	M. N. Βαλσαρίκη «Τράππι, Co» Γεώργιος Βεργωτή	06 19 17	2728 6723 3759	εις Βρετανίαν. Μετωνομασθη «Sf Nikolaes» "Ιδε: «ΤΑΟΤΕΡ ΚΡΟΥΓΝ», σημαία 'Αγγλική εις "Οσλο όποι παραλαβήν

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΧΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

ΤΟΝΝΩΝ 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40838

ΠΛ. ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ 1. - ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 21654