

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1934

Αρ. Φύλλου 84

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 84.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1934

Τὸ δεκαδενδήμερον

'Απαρχὴν εύρυτέρας συνεννοήσεως

Αι μεταξὺ τῆς «Ένωσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» καὶ τῆς «Ναυτεργατικῆς Ὀμοσπονδίας» διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως ἔνιασιον μισθολογίου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατεληγάνει εἰς τὴν ὑπογραφήν τῆς κατωτέρων δημοσιευμένης συμφωνίας. Τὸ εὐτυχές ἀποτέλεσμα τῶν πολυμηνῶν συνεννοήσεων θέλομεν νὰ ἐλπίσωμεν διὰ τὴν ἀποτέλεσην τὴν καλὴν ἀπαρχὴν διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἔνιοιου μισθολογίου καὶ εἰς τοὺς πλοιάρχους, τοὺς μηχανικούς καὶ τοὺς ἀσυρματιστάς, μετὰ τῶν ὀργανώσεων τῶν ὅποιων ὀφείλει ἡ «Ένωσις» τῶν Ἐφοπλιστῶν νὰ προέλθῃ εἰς ἀμέσους διαπραγματεύσεις. Διότι μόνον οὕτω θὰ καταστῇ πλήρης ἡ συνεννόησις μεταξὺ ἐργοδότῶν καὶ ἐργαζομένων ἐν τῇ ναυτιλίᾳ, συνεννόησις, ήτις, ὡς οὐδέποτε θὰ παύσωμεν ὑποστηρίζοντες, ἀποτελεῖ τὸν θεμελιώδεστερον πάραγοντα τῆς καλῆς διοικήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀπροσκόπου λειτουργίας τῆς δλῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Θ' ἀπέτελει παράλειψιν ἄν δὲν ὀμολογείτο διὰ τὴν ἀπέλθουσα συμφωνία ὀφείλεται εἰς τὴν ἐπιδειχθεῖσαν τελικῶς, τόσον ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, δύον καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν, καλὴν θέλησιν εἰς τὴν ἀναγνώρισιν ἀφ' ἑνὸς ὡς δικαίας τῆς ἀξιώσεως τῶν πληρωμάτων ὅπως τύχουν μᾶς βελτιώσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τὴν παρεχομένη αὐξησησι δέν ἐπετέπετο νὰ ὑπερβῇ τὴν δυναμικότητα τῆς ναυτιλίας μας, ήτις μόνη καὶ ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀρωγῆς παλαίσει κατὰ μυρίων ἀντιεύων περιστάσεων διὰ νὰ συντηρηθῇ καὶ συντηρηση τὰ πληρωμάτα τῆς.

'Ἄλλ' οὐ προγραφή τοῦ ἔνιασιον μισθολογίου δύναται καὶ πρέπει νὰ παράσχῃ τὴν εὔκαιριαν ὅπως οἱ Ἐφοπλισταὶ ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν μᾶς εύρυτέρας συνεννοήσεως μετὰ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου ἐπὶ δλῶν ἑκείνων τῶν ζητημάτων, ποὺ προκαλοῦν ἔκστασι τάξις ἐκτερώθεν ἐπιζημίας παρεξηγήσεις καὶ προστριβάς.

"Αν πρυτανεύσῃ καὶ εἰς τὰς συνεννοήσεις αὐτάς ἡ καλὴ θέλησις δέν θὰ είναι δύσκολον νὰ καταλήξουν εἰς θετικὰ ἀποτέλεσματα, διότι τὰ ἐπίμαχα ζητήματα ἐπὶ τέλους δέν είναι τοιαῦτα ὥστε νὰ δικαιολογοῦν τὴν ἐπ' αὐτῶν διάστασιν τῶν δύο μερῶν.

Οἱ Ἐφοπλισταὶ ζητοῦν ἀπὸ τὰ πληρωμάτα νὰ συμβάλλουν ὥστε νὰ παγιωθῇ ἡ τάξις καὶ διασφαλισθῇ ἡ καλὴ διοικήσις ἐπὶ τῶν πλοίων.

Οἱ ναυτεργάται, μετὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος τοῦ μισθολογίου, δέν ζητοῦν τίποτε ἄλλο παρά μόνον νὰ ρυθμισθῇ καὶ τὸ ζήτημα τῆς καλῆς αὐτῶν ἐνδιαιτήσεως καὶ τροφοδοσίας.

Ὑπεστηρίξαμεν καὶ ἄλλοτε τὸ ἀλληλένδετον τῆς διασφαλίσεως τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίσας μὲ τὴν Ικανοποίησιν τῶν δύο δικαίων ἀξιώσεων τῶν ναυτεργατῶν δύον ἀφορῷ τὴν μισθοδοσίαν καὶ τροφοδοσίαν τῶν. Ή ἔξ ὀλοκλήρου Ικανοποίησις τῶν ἀξιώσεων τούτων είναι ἔτι μᾶλλον εὐχερής, ἀφοῦ μάλιστα εὐάριθμοι είναι αἱ περιπτώσεις παραπόνων κακῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων, μή βαρύνουσαι, πολλάκις, αὐτούς τούτους τοὺς πλοιοκτήτας.

Ἄλλα διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητήματος τῆς τροφοδοσίας κατὰ τρόπον δριστικὸν καὶ πάγιον πρέπει νὰ καθιερωθῇ ὁ θεσμὸς τῶν τροφοδοτῶν καὶ ν' ἀπαλλαγοῦν οἱ πλοιάρχοι τῶν καθηκόντων τοῦ τροφοδότου, ἡ ἐκτέλεσι τῶν ὅποιων μόνον τὸ γόντρον καὶ τὸ κῦρος τῶν ἐν τῇ διοικήσει τοῦ πλοίου καταρρίπτει.

Οἱ Ἐφοπλισταὶ, ἐφόσον ἄλλωστε ὑπὸ μεγάλης μερίδος τῶν πλοιάρχων τῶν πλέον μορφωμένων καὶ Ικανῶν, ζωρὰ διατυποῦται ἡ ἐπιθυμία ὅπως ὁ κυβερνήτης τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου παύση νὰ ἐκτελῇ καὶ καθηκοντα τροφοδότου, ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ δεχθοῦν ὅπως τρίτος, ὁ «τροφοδότης», ἀναλάβῃ ὑπὸ τῶν ἀμεσον

τοῦ πλοιάρχου ἔλεγχον, τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος.

Οταν λοιπὸν Ικανοποιηθῇ καὶ ἡ δευτέρα ἀξιώσις τῶν ναυτεργατῶν δέν είνει δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ ἀπὸ μέρους αὐτῶν καὶ τῶν ὄργανωσεών των ἡ ἀντίρρησις, ἡ σήμερον προβαλλομένη, διὰ τὴν κατιέρωσιν τοῦ φυλλαδίου ποιότητος.

Ἄπο τὴν ύγια μερίδα τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου ἡ υπὸ τὰς ἀντέρω προϋποθέσεις ἔφαρμογή τοῦ φυλλαδίου ποιότητος δέν ἡμιπορεῖ παρά νὰ κριθῇ ὡς μία λογικὴ ἀξιώσις τοῦ πλοιοκτήτου, ἡ Ικανοποίησις τῆς ὁποιας κατοχυρώνει ἐπαγγελματικῶς τὸν εὔσυνείδητον καὶ πεθαρχημένον ναυτεργάτην.

Ἀντίδικος πρὸς τὴν ναυτιλίαν

Ἄλλα τὸ εὐτυχές γεγονός τῆς συνεννοήσεως ἐφοτλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἐπιτευχθὲν ὑστερα ἀπὸ πολυμόχθους καὶ μακρὰς διαπραγματεύσεις, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων ἡ ἀρμοδιὰ κρατικῆς ὑπερεσίας δέν ἐνόμισεν ὑποχρέωσιν της ν' ἀσκήσῃ τὴν διαιτητικὴν παρέμβασιν της καὶ νὰ διευκολύνῃ τὴν συνεννόησιν, παρέσοε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκδηλωθῇ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν ἡ ἀκατανόητος στάσις τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πεισμόνως ἀντιδρῶντος πρὸς τὴν σφραγίδα τῶν προσωπικῶν του ἀντιλήφων.

Ο κ. Χριστοφῆς, δταν προέκυψεν ἐκ τῆς καταγεγείλας τῆς πρώτης περὶ ἔνιασιον μισθολογίου συμβάσεως ἡ δξύτης εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν δύο τάξεων, ὑπῆρξεν ὁ εἰσηγητής τοῦ περιφήμου νομοσχεδίου περὶ τῆς νόμιμης ἐπιβολῆς τοῦ μισθολογίου. "Άμα τὸ νομοσχέδιον ἐκεῖνο ἐγκατελείφθη ὑπὸ τὴν ἀποδοκιμασίαν πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν δὲν προτερεύει στὸν οὐδέ τοῦ πλήρης ἀπάθεια ἔναντι ἐνός ζητήματος καὶρίων θίγοντος τὰ γενικώτερα τῆς ναυτιλίας συμφέροντα, ἀρκούμενος μόνον νὰ νίπτῃ τὰς χεῖρας του δι' δλα τὰ κατὰ καιρούς λαμβάνοντα χώραν ἐκτροπα ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τοὺς ένονους λιμένας, δικαιολογῶν τὴν ἀδράνειαν του μὲ τὴν ἐλλειψιν σχετικοῦ νόμου ρυθμίζοντος τὰ τῆς ἐπεμβάσεως τῆς οὐρανούς του.

Καὶ δταν ἡδη αἱ ἀπὲιδειαί διαπραγματεύσεις ἡχθοσαν εἰς αίσιον ἀποτέλεσμα καὶ οἱ ἀκτρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν καὶ πλοιοκτητῶν ἐχήτησαν ἀπὸ τὴν Διεύθυντον Ε. Ν. νὰ περιβάλῃ διὰ τοῦ κύρους τῆς διοικήσεως τὴν σύμβασιν καὶ νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν ἀμεσον ἔφαρμογην ταύτης, της Χριστοφῆς μέχρι του σημείου νὰ ἐπικαλεσθῇ καὶ τὴν ὑπαρξίην τῆς κομμουνιστικῆς ναυτικῆς μοσπονδίας διὰ νὰ κλονίσῃ τὸ Ἑγκυρον τῆς ἐκπροσωπήσεως τῶν κατωτέρων πληρωμάτων ὑπὸ τῆς Ναυτεργατικῆς Ὀμοσπονδίας καὶ νὰ θέσῃ οὕτως ἐν ἀμφιβόλῳ αὐτὸ τοῦτο τὸ ισχυρὸν τῆς υπογραφείσης συμβάσεως.

"Υποχρεωθεὶς δὲ μετὰ τοῦ διαφόρους ἐνδοιασμούς του εἰς τὴν ἀποστολὴν τηλεγραφικῆς διαταγῆς πρὸς τὰς ἐν τῇ ξένῃ προδεινικαὶς ἀρχαῖς, ἀντὶ κατηγορηματικῶς νὰ διατάξῃ ταύτας ὅπως ἔφαρμόσουν πιστῶς τὴν ἐπιτυχεῖσαν συμφωνίαν, περιέλαβη φράσιν, χαρακτηριστικὴν τῆς δλῆς ἐπὶ τοῦ προκειμένου στάσεως του, δι' ης συνιστάτο ἀπλῶς εἰς αὐτάς «νὰ προσπαθήσουν τὴν ἔφαρμογην» τῆς συμφωνίας. Τὴν φράσιν ταύτην ἀπλειψε μόνον ὑπὸ τὰς ἐντόνους διαμαρτυρίας πλοιοκτητῶν καὶ ἐργατῶν.

Τὰ παρόπανα αὐτά καὶ αἱ διαμαρτυρίαι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου διὰ τὴν κατὰ τὸν τόσον ἀξιοθήητον τρόπον ἐκδηλωθεῖσαν ἀντιδρασιν τοῦ κ. Διεύθυντον Ε. Ν. ἔναντι τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας, ἔφθασαν—ώς ήτο ἐπόμενον—καὶ μέχρι τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δτις πλέον, ἔστω καὶ ἀργά, ἀντελθήθη, ὅτι δέν ἡδύνατο νὰ συνεχισθῇ ἡ δημιουργηθεῖσα μεταξὺ τοῦ κ. Διεύθυντον τοῦ Ε. Ν. καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας κατάστασις ἀντιδικίας. "Εσπευσεν οὕτως, ως είχεν ὑποχρέωσιν, δριμυτάτας ν' ἀπευθύνῃ παρατηρήσεις πρὸς τὸν κ. Χριστοφῆν καὶ ν' ἀναλάβῃ

προσωπικώς αύτός την λήψιν των καταλλήλων μέτρων διά την διοικητικήν κατοχύρωσιν του νέου μισθολογίου.

Κατόπιν του επεισοδίου τούτου, ὁ κ. Χριστοφῆς υπέβαλε την παραίτησην του.

N' άνακληθοῦν άμεσως

Καὶ ἄφου ἡδη ἐπῆλθε διὰ τῆς ἀπ' εὐθείας συννενοήσεως τῶν πλοιοκτηών καὶ τῶν ναυτεργυτῶν ἡ ρύθμιος τοῦ ζητήματος τοῦ μισθολογίου, τὸ ὄποιον ἀνέκαθεν ὑπῆρχεν ἡ κυριωτέρα ἀφορμὴ τῶν διενέξεων καὶ τῶν προστριβῶν, οὐδεὶς συντρέχει λόγος παρατάσεως τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ παραμονῆς τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἡ ἀποστολή τῶν ὄποιων ἔγενετο ἀκριβῶς λόγω τῶν σημειωθέντων ἐπεισοδίων καὶ εἰχεν ἐπομένως ἐντελῶς προσωρινὸν χρακτήρα.

Ἡ περαιτέρω παραμονὴ τῶν ἀξιωματικῶν τούτων ἐν τῇ ξένῃ δημιουργεῖ καθολοκληρίαν ἀκοπον διαπάνην τοῦ Δημοσίου, χωρὶς οὐδὲν ἔξ αὐτῆς νὰ προσπορίζεται ἡ ἔθνηκή ναυτιλία ὄφελος. Τούναντίον, ἵσως, ἡ περίεργης νοοτροπία ἀπὸ τὴν ὄποιαν κατέχονται οἱ λιμενάρχαι 'Αμβέρος καὶ Ρότερνταμ, ὑπάρχη φόβος νὰ προκαλέσῃ δυσχερείας εἰς τὴν ὁμαλήν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν μας, εἰς σιγμήν κατὰ τὴν ὄποιαν ἡ ἐπελθόντα διὰ τὸ μισθολόγιον συμφωνία, πρόκειται νὰ διευκολύνῃ θετικῶς ταύτην.

Ἡ στενὴ ὑπηρεσιακὴ ἀντίληψις μὲ τὴν ὄποιαν ἐννοοῦν νὰ παρεμβάνουν ἀκόστοτε δλῶς ἀκάριας καὶ ἀψυχολογήτως πρὸς ἔφαρμογην νόμων καὶ διατάξεων, ποὺ οὐδεμίαν ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν ἀγωνιζομένην ναυτιλίαν, ἀποτελεῖ ἔνα ἐπὶ πλέον λόγον ἐπιβάλλοντα τὴν ἀνάκλησιν των.

Ἡ ύπογραφεῖσα σύμβασις

Ἡ νέα σύμβασις τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου ἡ τεθεῖσα ἡδη ἐν ἐφαρμογῇ κατόπιν τῆς ὑπὸ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν ἐκδόσεως τῶν σχετικῶν κυρωτικῶν ἐγκυκλίων ἔχει ὡς κάτωθι:

ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ

Μισθολογίου φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, συνομολογούμενον μεταξὺ «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν»
καὶ «Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας»

Ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν 12ην Ἰουνίου 1934, ἥμεραν Τρίτην, συνελθόντες οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, ἀφ' ἐνὸς μὲν Νικόλαος Γ. Κυριακίδης, ἐπροσωπῶν ἐν προσεμένῳ, ὃς Πρόεδρος, τὸ ἐν Ἀθήναις ἀδρενὸν ἀνεγνωρισμένον ἐπαγγελματικὸν Σωματεῖον «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», συμφώνως πρὸς τὸ ἄρδον. Ήσαν τοῦ καταστατικοῦ, νομίμως ἐξουσιοδοτημένος διὰ τὴς ἀπὸ 18ης Ἀπριλίου 1934 ἀποφάσεως τῆς Ἐπιταγῆς Γενικῆς Συνελεύσεως καὶ τῆς ἀπὸ 10ης Μαΐου 1934 ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου οἱ ἐπροσωπούντες ἀδιαιρέτως τὴν ἐν Πειραιᾳ ἀδρενούσαν «Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίαν» ἀνεγνωρισμένην Ὁργάνωσιν ἐπαγγελματικὴν τὸν Ἐλλήνων Ἐργατῶν Θαλάσσης, δυνάμει τῆς ἀπὸ 7ης Ἰουνίου 1934 ἀποφάσεως τοῦ Γενικοῦ αὐτῆς Συμβουλίου, εἰδικότερον ἐπροσωπούντες τὰ ἀκόλουθα Ναυτεργατικά σωματεῖα, τὰ συναποτελούντα τὴν Ὀμοσπονδίαν ὡς ἔξης: Ματθαίος Πετρουλῆς, Πρόεδρος Οἰκονομικῶν Ἀξιωματικῶν Ε. Ν. καὶ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, 'Αναστάσιος Ἀντώνηνς Πρόεδρος Πανελλήνιου Ἐνώσεως Θερμαστῶν «Ο Στέφενον», Γεώργιος Κοντάκος Πρόεδρος Πανελλήνιου Ἐνώσεως Ναυτῶν Ε. Ν., Κωνσταντίνος Μαράτος, Πρόεδρος Πανελλήνιου Ἐνώσεως Θαλαμητόλων Ἐλλήνων, Ἀτμοπλοίων καὶ Ἀντώνιος Γουδέλης, Πρόεδρος τῆς Πανελλήνιου Ενώσεως Ναυτομαγειρών «Ο Άγιος Σπυρίδων».

Συνωμολογήσαμεν τὰ ἔξης:

Πρὸς ωθήσιμην τῶν μισθωτικῶν σχέσεων μεταξὺ Ἐφοπλιστῶν τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας καὶ Ναυτεργατῶν ἀνηκόντων εἰς κλάδους συμμετέχοντας κατὰ τὰ ἀνωτέρω εἰς τὸ παρὸν συμβόλαιον, ἀποφασίζεται ἀπὸ κοινοῦ καὶ συμφωνῶν νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐνιαῖον μισθολόγιον καὶ διοικόφορον κατὰ τὰς κατωτέρω διακρίσεις, κατὸς χωρητικότητα πλοίων καὶ πλόας καὶ ἑκάτερον τῶν συμβαλλούμενων μερῶν ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀσκήσῃ πᾶσαν τὴν ἡμικήν αὐτοῦ ἐπιφρονήν πρὸς πιστήν την ποστήν τοῦ μισθολογίου τούτου μέχρι λήξεως τῆς τασσομένης προθεσμίας.

Οἱ κατωτέρω μισθοί, οἱ συνωμολογούμενοι εἰς λίρας Ἀγγλίας, νοοῦνται καταβλητοί, ἐν Ἐλλάδι μὲν εἰς δραχμὰς μὲ τὴν ἐπίσημον τιμὴν συναλλάγματος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δὲ εἰς χαρτίνας Ἀγγλικὰς λίρας, ἡ νόμιμα τοῦ τόπου κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ μὲ δικαίωμα τοῦ πληρωμάτος νὰ ἀρνηθῇ ἐξόφλησιν τῶν διωσμένων λιμένων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει αἱ εἰσφοραὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, Ταμείου Προσονοίας καὶ ὁ Φόρος Καθαρᾶς Προσόδου ἐπιβαρύνουσι τὸ πλήρωμα καὶ ἐναντία συμπιεσία ἀπαγορεύεται.

Ἐκαστὸν φορτηγὸν πλοῖον, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητός του καὶ τοῦ πλοῦ τὸν ὄποιον ἐκτελεῖ, ὑπάγεται εἰς ἐκ τῶν πέντε μισθολογίων τὰ ὄποια ἔπονται, ἐν περιπτώσει δὲ ἐκτελέσεως νέου ταξιδίου εἰς τὸ ὄποιον ἀντιστοιχεῖ διάφορον μισθολόγιον, τὸ μισθολόγιον

τοῦτο ἐφαρμόζεται αὐτοδικαίως ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως μέχρι τοῦ πέρατος τοῦ νέου ταξιδίου.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης συμβάσεως τὸ ταξίδιον θεωρεῖται ὅτι ἀρχεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας κατὰ τὴν ὥραν ὅποιαν ἐπερατώθη ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ ἐνὸς φορτίου καὶ διαρκεῖ μέχρι τῆς ἡμέρας κατὰ τὴν ὥραν ἅποεπαντοῦται ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ νέου τοιούτου.

Εἰς τὸν ὄρον «Μεσόγειος» συμπεριλαμβάνεται ἐν προεμένῳ καὶ ἡ Ἀδριατικὴ, ἡ Μαρίνη Θάλασσα καὶ ἡ Ἀζοφική. Ταξίδια Μεσογείου είναι ἐκεῖνα τῶν ὄποιων οἱ Λιμένες φορτώσεως καὶ Λιμένες ἐκφρότωσις ενδισκούνται ἐντὸς τῶν Θαλασσῶν τοιούτων.

Ως ταξίδια **Continent** νοοῦνται τὰ μεταξὺ Μεσογείου ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἀκτῆς ἀπὸ τῆς Βορείου "Αἰρας τῆς Πορτογαλίας μέχρις Ἀργαγγέλλου" ἢ τῶν Λιμένων Ἀγγλίας, Ιρλανδίας, Βαλτικῆς, Σκανδιναվίας Χωρῶν καὶ λιμένων ἐπὶ τῆς Β. Δ. Ἀκτῆς τῆς Αφρικῆς, νοτίως τοῦ Ἀγαδίου, ἀλλ' οὐχὶ νοτίως καὶ δυτικῶς τῶν Καναρίων Νήσων ἡ καὶ μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω ἔχω τῆς Μεσογείου ἀναφερούμενον λιμένων.

Ἡ ἔννοια τοῦ Συμβολαίου είναι ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ισχύος τοῦ παρόντος ἡ συνομολόγησις μισθῶν μικροτέρων τῶν διὰ τοῦ παρόντος συμφωνούμενον δεὸν νὰ θεωρηται ὡς ἀντιβαίνοντα εἰς τὸ περὶ δικαιουούντων αἴσθημα καὶ μὴ ἔξαρσαλίζοντα εἰς τὸν ἐργατηνὸν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐργασίαν τοῦ ἀμοιβήν, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ μέρους τοῦ ναυτεργάτου ἀξίωσις μείζονος μισθοῦ τοῦ διὰ τοῦ παρόντος προσδιοριζούμενον ἀποτελεῖ ἐπίσης, κατὰ τὸ κοινὸν αἴσθημα τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν τάξεων ἀπαίτησιν ὑπερβολικήν, ἣντις πρέπει νὰ διδὴ ἀφορμήν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀμοιβού σε διὰ τοῦ Νόμου περὶ συνθήσεων πληρωμάτων. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀπόγεων τοιούτων διατυπώντων ποταμού τοῦ Κυβέρνησιν ἡ εὐχὴ καὶ ἡ πρότασις δύος κατοχυρωθῆντος πιστή καὶ διοικούσος ἐπαρχίας τοῦ συνομολογητοῦ, μισθολογίου, διοικητικῶν λιμένων:

Ἐφοπλιστής ἀποδειγμένος συνομολογήσας ἰδιαίτερα συμφωνίαν ἐπὶ πλέον τοῦ παρόντος μισθολογίου, ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ πληρώῃ τὴν δικαιοφοράν τοῦ μισθοῦ εἰς τὸν δικαιούντον ναυτεργάτην. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀπόγεων τοιούτων διατυπώντων ποταμού τοῦ Κυβέρνησιν ἡ πιστή καὶ διοικούσος πληρωμή πρότερον ἐπὶ πληρόνη ὡς πρόστιμον ὑπερβολικήν.

Νά μη δύναται πλοῖον νὰ ταξιδεύῃ ἀδικαιολογητός μὲ ἔλλειπη σύνθεσιν πέραν τῶν δύο διαδοχικῶν λιμένων.

Συμφωνεῖται ὅτι τὸ παρόν Συμβόλαιον θέλει τὰς σύμμερους μέρους τῆς 31ης Αύγουστου 1935. Αἱ ηδη ὑφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας παραμένουσιν ὡς ἔχουσιν ἡ μέχρι λήξεως αὐτῶν.

Τοῖς μῆνας πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας, ἐγάπετον τῶν συμβαλλούμενων μερῶν δύναται νὰ ζητήσῃ διπλὰ σύμμερα τὰς συμφωνίας τῶν συμβαλλούμενων καθοδοισθῇ τὸ μισθολόγιον τὸ ἐφαρμοσθησθεντον ἀπὸ τῆς 1ης Σεπτεμβρίου 1935 καὶ πέραν, ὡς καὶ ἡ χρονικὴ αὐτοῦ διάρκεια. Ἐν ἡ περιπτώσει δύος δὲν ἐπέλθῃ διριστικὴ συμφωνία, συνομολογεῖται ἀπὸ τοῦ τόδε, ὅτι μετά τὴν λήξην τοῦ παρόντος ἡ ἀπόλυτος ἐλευθερία ἔν τη μισθωτικῇ συμφάσει θέλεται πάλιος πλέον ταπετηράτων κατατεργάτων καὶ ναυτεργάτων.

Συμφωνεῖται ἐπὶ πλέον ὅτι ἡ παρόντος Σύμβασις δύναται νὰ καταγγελθῇ καὶ πρὸ τῆς λήξεως τῆς ταχθείσης προθεσμίας, ἐάν ὁ μέσος δρος τοῦ ναυτοτιμάριου τῶν ναυλαγορῶν Μαρίνης Θαλάσσης, Μεσογείου, **Continent** καὶ **Plate**, ἐξ οἰσοῦθητος λόγου ἡ αἵτινας παραμείην ἐπὶ τῷμον εἰς ἐπίπεδον διαφέρον τοῦ σημερινοῦ ἐπὶ πλέον ἡ ἐλαττον ταπετηράτων κατατεργάτων τοῖς ἐκατό (50 οἱ).

Τὸ παρόν Συμβόλαιον θεωρεῖται ἀδιαίρετον δι' ἀπαντα τὰ εἰς αὐτὸν λαμβάνοντα μέρους Ναυτεργατικά Σωματεῖα, τὰ περιλαμβανόμενα νὰ διατηρηται στὴν Ομοσπονδίαν. Κατὰ συνέπειαν δὲν δύναται νὰ χωρῇ μεμονωμένη καταγγελία δι' ἐν ἡ διά τινα Σωματεῖα, ἀλλὰ μόνον γενική καταγγελία ὡς πρὸς διπλὰ παντά τὰ ἐν τῇ Ομοσπονδίᾳ περιλαμβανόμενα τοιαῦτα.

Αἱ κατὰ τὴν λήξην ἡ καταγγελίαν τῆς παρούσης συμφωνίας ὑφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας, θέλουσι παραμείνη ἴσχυραι μέχρι λήξεως τῆς Συμβάσεως Ναυτοτιμάριου.

Τὰ δύο συμβαλλούμενα μέρη ἀναλαμβάνουν διπλὰ διαδοχικῶν συμβαλλούμενων εἰς τὴν ηθικήν ἐξύψωσιν τῶν συμβαλλούμενων Οργανώσεων.

Πίνακες μισθολογίου

Κατηγορία Α'.—"Ἔτοι πλοῖα 7.500 τόννων d.w. καὶ ἀνω Eιδικότης Υπερόποντοι πλόες. Πλόες **Continent**. Πλόες Μεσογείου

Ναύληρος	λ.στ. 5.16.0	λ. στ. 4.18.0	λ.στ. 4.8.0
Σελουνγός	> 5.16.0	> 4.18.0	> 4.8.0
Ναύτης	> 4.16.0	> 4. 8.0	> 3.13.0
Θαλαμητόλος	> 5.16.0	> 4.18.0	> 4. 8.0
Μάγειρος	> 6.16.0	> 5.18.0	> 4.18.0
Ναυτόπατος	> 2.10.0	> 1.15.0	> 1.10.0
'Αρχιθερμαστής	> 6. 6.0	> 5. 8.0	> 4.18.0
Θερμαστής	> 5. 6.0	> 4.18.0	> 4. 3.0
'Ανθρακεύς	> 4. 0.0	> 3. 8.0	> 2.18.0
Θαλαμ. Αξιών	> 3. 0.0	> 2.15.0	> 2. 5.0

Κατηγορία Β'.—"Ἔτοι πλοῖα ἀπὸ 5.500 τόννων d.w. μέχρι 7.500

Eιδικότης Υπερόποντοι πλόες. Πλόες **Continent** καὶ Μεσογείου

Ναύληρος	λ. στ. 5. 6.0	λ. στ. 4. 8.0
Σελουνγός	> 5. 6.0	> 4. 8.0
Ναύτης	> 4.16.0	< 3.13.0
Θαλαμητόλος	> 5. 6.0	> 4. 8.0
Μάγειρος	> 6. 6.0	> 4.18.0

νότι συντεταγμένη και ὑπογεγραμμένη ἀπό ἀξιωματικούς, οἱ ὅποιοι λόγῳ τῆς θέσεώς των δὲν δύνανται νὰ ἔκταθοῦν εἰς εὐρυτέρας κορίσεις ἐπὶ τῆς ὅλης καταστάσεως τοῦ Ταμείου καὶ τῆς διαχειρίσεως αὐτοῦ, περιλαμβάνει ἐν τούτοις ὑποδεῖξεις ἀξίας κάθε προσοχῆς, αἱ ὅποιαι καὶ ἐπιτρέπουν ώριμένα συμπεράσματα ὅσον ἀφορᾷ τὰ μειονεκτήματα τοῦ τρόπου τῆς διαχειρίσεως τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου καὶ τῆς ἐλάχιστα συγχρονισμένης ὁργανώσεως αὐτοῦ.

Ἀνομολογούεται ἐν τῇ ἐκδήσει ταῦτη ὅτι τὸ προσύμενον σύστημα τῆς ἀγοραστικῆς ὑποεργασίας καὶ τῆς διαχειρίσεως, «καίτοι οὐδεμίᾳ ἐμφανὴ ἀνωμαλίαν προσωσιάζει», πρέπει γὰρ προσαρμοσθῆ ἐις τὰ ἐκ τῆς πείρας δεδομένα καὶ νὰ ἔξειλυθῇ ἐπὶ τὸ τραπεζιτικότερον.

Τούτεστι συναφῶς ἐπίσης ἐν τῇ ἐκδήσει ὅτι διὰ τὴν πρόδηψιν καταχρήσεων, αἱ ὅποιαι εὐτυχῶς δὲν ἐσημειώθησαν μέχρι σήμερον, εἶναι ἀνάγκη νὰ δημιουργηθῇ μόνιμο προσωπικόν καὶ γὰρ πανύη ἡ πρόσληψις ἐκτάπτων ὑπαλλήλων, τῶν ὅποιων ὁ ἀριθμὸς ἔχει αὐτῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Οἱ ἐλεγκταὶ ἐπικαλούνται διὰ τὴν αὐξήσιν ταύτην τὰς ἀνάγκας τοῦ Ταμείου, ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα πρόκειται περὶ τῶν κομματικῶν ἀναγκῶν, τὰς ὅποιας οἱ ἔκαπτοτε ὑπουργοὶ τῶν Ναυτικῶν θεωροῦν πρέπον νὰ καλύψουν ἔστω καὶ εἰς βάρος τοῦ Ταμείου.

Ἄλλος ἐκεῖνος τὸ ὅποιον ἐπιβάλλεται νὰ προκαλέσῃ ὅλως ἰδιαιτέρων τὴν προσοχὴν τῶν διοικούντων τοῦ Ταμείου καὶ τοῦ προστατευόντων αὐτὸν Ὑπουργοῦ εἴναι ἡ διαπίστωσις ἡ γενομένη ὑπὸ τῶν ἐλεγκτῶν ὅτι τὸ 1) τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου παραμένει νεκρὸν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν μὲν τούτον 2 ο), ἐνῷ κάλλιστα θὰ ἡδύνατο νὰ τοποθετηθῇ παραγωγικότερον.

Καὶ πέραν ὅμως τῆς ἐκδήσεως τῶν ἐλεγκτῶν εἰς κείρας τῆς Κυβερνήσεως ὑπάρχει ἐκτάπτως διαφωτιστικὸν στοιχεῖον ἐπὶ τῆς ὅλης καταστάσεως τοῦ Ν.Α.Τ. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπομνήματος τοῦ Συνδέσμου συνταξιούχων τοῦ Ταμείου διὰ τοῦ ὅποιου ἡ ζητεῖται ἡ αὐξήσις τῶν παρεχούμενων συντάξεων, ὑποδεικνυμένης ἐπὶ παραλλήλου σειρᾶς μέτρων, ἡ οἵτις ἐφαρμοζομένη ὅτι ἐπέτρεψεν ὅπως καὶ τὸ Ταμείον ἀνακουφισθῇ ἀπὸ βαρυτάτας ὑποχρεώσεις ποὺ κατὰ καιρούς ἐπεβλήθησαν εἰς αὐτὸν καὶ αἱ παρεχούμεναι γλίσχαι συντάξεις νὰ βελτιωθοῦν ἀφού ἐπέλθῃ ἡ ἀπαραίτητος ἐκκαθάρισις, νῶτε νὰ παραμένουν οἱ πραγματικοὶ δικαιούχοι.

Ἀπὸ τὸ ὑπόμνημα αὐτῷ, εἰς τὸ ὅποιον διευτραγωδεῖται ἡ τραγικὴ θέση τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι δύτερα ἀπὸ 30-40 ἔτῶν ὑπηρεσίαν ἀπολαμβάνουν μόλις 300δράχμουν μηνιαίας συντάξεως, παραλαμβάνοντες τὰ κάτωθι:

1. Τὸ Ν.Α.Τ. εἰνε βεβαρημένον διὰ τοῦ ἄρρενος 47 τοῦ νόμου 334 διὰ τοῦ ὅποιου αὐτὸν καὶ ὅχι τὸ Δημόσιον ἔχει ἀναλάβει τὰς συντάξεις τῶν πολεμοπαθῶν, δηλαδὴ τῶν στρατευθέντων ὡς ναυτικῶν κατά τὴν διάρκειαν τῶν πολέμων. "Ἐκ τούτων ὅσοι ἔπαθον ἡ αἰολογεῖναι τῶν δυον ἀπέθανον λαμβάνουν συντάξεις γαραντηρισθεῖσης τῆς παθήσεως αὐτῶν ἡ τοῦ θανάτου τοῦ ὡς αἰριδίου δυστυχήματος. Τοιούτοις τὸ Κράτος εὐρίσκονταν εὐάλωτον λείαν τὸ Ν.Α.Τ. ὑπερχρέωσε τοῦτο νὰ σηκώσῃ εἰς τοὺς ὕμους του ὑποχρεώσεις ποὺ δὲν τὸ ἀφέρουν.

2. Τὸ Ν.Α.Τ. πληρώνει αὐτὸν καὶ ὅχι τὸ Δημόσιον τὰς συντάξεις τῶν θυμάτων τοῦ "Αλεξάνδρου" συμφώνως πρὸς τὸ ἄρρενος 48 τοῦ αὐτοῦ νόμου 3347 μολονότι τὰ θύματα ἔκειναν ὑπηρέτους εἰς τὰς τάξεις τοῦ Πολεμικοῦ ναυτικοῦ καὶ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ ταύτῃ ἀπωλεσθησαν.

3. "Ἡ καταβολὴ τοῦ μισθοῦ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ λιμενικοῦ Σώματος τῶν ἀπεστασιμένων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ταμείου τούτου καταβάλλεται ἐκ τῶν πόρων τοῦ Ταμείου κοὶ ὅχι ὑπὸ τοῦ Δημόσιου ὡς συνέβαινε πρὸ τοῦ 1932.

Τὸ γεγονός ὅμως ὅτι αἱ δαπάναι αὗται ὅχι μόνον δὲν ἥλαττοθησαν ἀλλά δημιουργοῦνται νέαι θέσεις διὰ τοῦ τροποποιηθέντος σχεδίου νέου κώδικος τοῦ Ν.Α.Τ., ἀποδεικνύει πόσους κινδύνους ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀλόγη τὸ ταμείον τοῦ ἀπομάχου ναυτεργάτου τὸ ὅποιον θὰ ἐπορεύεται νὰ ἀποτελῇ τὸ ἀλλιθινόν καταφύγιον του.

4. "Άλλο κανόν τοῦ Ν.Α.Τ. εἰνε τὸ προσγενόμενον ἐκ τῆς συμβάσεως τοῦ 1924, τῆς συναφθείσεως μεταξὺ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Μετοχικοῦ Ταμείου τοῦ Π. Ν. τούτων αἱ συντάξεις αἰχανομένουν διαρκῶς τοῦ συντελεστοῦ των ἀπὸ 4 οἱ εἰς 6 οἱ, εἰς 8 οἱ μέχρι 11 οἱ ἐπολλαπλασιασθησαν, καὶ τὴν ὀλην διαφορῶν ταύτην καταβάλλεται ὑπὲρ αὐτῶν ἔχουνται τὸ Ν.Α.Τ. χωρὶς τὸ Δημόσιον καθόλου νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὴν διαφορὰν ταύτην.

"Ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω ὑποχρεώσεις τὸ Ν.Α.Τ. βαρύνεται μὲ τὸ ὑπερογκον ἐτήσιον ποσὸν τῶν 4.800.000 δραχμῶν αἱ ὅποιαι προστιθέμεναι εἰς τὸ ἔκαπτομνον εἰς τὰ ὅποια ἀνέρχεται ἡ ἔχουμα τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῆς δραχμοποιήσεως φέρεται εἰς 11 δῆλα ἔκαπτομνον ἐτηρίσις τὴν ἐπιβάρυνσην τοῦ Ν.Α.Τ. μὲ ἔνα δαπανηρώτατον φόρον δυσβαστάτων ὑποχρεώσεων ἐντελῶς ξένων πρὸς τὴν δικαιοδοσίαν του καὶ αἱ ὅποιαι καθιστοῦν προβληματικὴ τὴν τύχην τοῦ Ταμείου καὶ ἀβίωτον τὴν ζωὴν τοῦ ἀτυχοῦ συνταξιούχου.

"Ἀπὸ τὰ καταγγελλόμενα διὰ τοῦ ὑπομνήματος ἀποδεικνύεται κατὰ τὸν πλέον κατάφωρον τρόπον ὅτι ἡ ἐπέμβασις τοῦ Κράτους, ἡ ἀποβλέπουσα δῆθεν εἰς τὴν ποδηγέτησιν τοῦ Ταμείου διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς του καὶ εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῆς περιουσίας αὐτοῦ, ἀπέβη ὀλεθρία διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν με-

τόχων αὐτοῦ. Διότι τὸ Κράτος ἀντὶ νὰ προστατεύσῃ νὰ συμφέροντα ταῦτα ἐθεωρήσει πρόπετον νὰ ἔξοικονομήσῃ ἵδιας αὐτοῦ ὑποχρεώσεις εἰς βάρος τοῦ Ταμείου, ἀντὶ, ὡς είλεν ἐπιτακτικὸν καθήκον, νὰ ἐνισχύσῃ θετικός αὐτὸν, ὡστε νὰ δυνηθῇ ν' ἀνταποκριθῇ τοῦ πρόσωπου τοῦ Κράτους.

"Ο κ. Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν, ὃς πληροφορούμενος, ἀναγνωρίζων τοῦτο ἐπιβάλλεται ἡ ἔγκαιρος ἔξυγίανσις τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκάλεσε τοὺς βουλευτὰς τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν, δύποτε ἀνταλλάξῃ μετ' αὐτῶν γνώμας περὶ τῶν ληπτῶν μέτρων. Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι θὰ είναι ταῦτα ἀμεσα καὶ ἀποφασιστικά.

Αἱ ὑποδεῖξεις τοῦ κ. Ν. Μεταξᾶ

"Ἐφιστώμεν δὲν ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῆς διοικήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπὶ τῶν δύο ἀναπτύξεις, εἰς τὸ δημοσιεύμενον εἰς ἄλλην σελίδα ἀρθρον του δ. κ. Ν. Μεταξᾶς, ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ κύρους τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς διοικήσεως τοῦ πλοίου του.

Πιστεύομεν καὶ ἡμεῖς μετ' αὐτοῦ, ὅτι ἡ κυριωτέρα ἴσως ἀφορμή τῆς σημερινῆς διοικητικῆς ἔξαρθρωσεως ποὺ παρατηρεῖται ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ, ἐπὶ ἀνυπολόγιστον βλάβῃ τῶν γενικοτέρων τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ κύρους τοῦ πλοιάρχου καὶ τὸ γόντρον αὐτοῦ ἔναντι τῶν κατωτέρων του, ἀλλὰ καὶ τῶν πλοιοκτητῶν του, ἔχει ύποστη τελευταῖς ἀξιοθήνητον ἔπιπτωσιν.

Τὰ αἰτία εἰνε πολλὰ καὶ θὰ λάβωμεν συντόμως τὴν εὐκαιρίαν ν' ἀνταπόδωμεν τὰς ἴδιας ἡμῶν ἀπόψεις. Πάντως δὲ κ. Χρηστοφῆς ἔχει καθήκον, ἔγκαταλείπων τὰς γνωστάς ἐπιφυλάξεις του περὶ τῆς ὁριμότητος τῶν ἐλλήνων πλοιάρχων, δύποτε καταλάβουν τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλομένην θέσιν των, ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ καίριον τοῦτο διὰ τὴν ναυτιλίαν μας καὶ τὸ μέλλον αὐτῆς, ζήτημα.

Τὰ δικαιώματα τοῦ Δουνάβεως

"Ἡ Διεθνής Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως, παρὰ τὰς ἐντόνους διαμαρτυρίας καὶ τὰς ἐπιμόνους παρὰ αὐτὴν παραστάσεις τόσου τῶν Ρουμάνων ἔξαγωγέων, δύον καὶ τῶν ναυτικῶν κύκλων τῶν παραδουναβίων λιμένων ὡς ἀκόμη καὶ αὐτῆς τῆς Ρουμανικῆς Κυβερνήσεως, ἀμεσώτατα ἐνδιαφερομένης, δέν ἐδέχθη τὴν ἔστω καὶ κατ' ἐλάχιστον ποσοστὸν μείωσιν τῶν βαρυτάτων δικαιωμάτων, πού εἰσπράττει.

Οι παρὰ τὴν Ἐπιτροπὴν ἀντιπρόσωποι τῆς Ἀγγλίας, Γαλλίας καὶ Ἰταλίας, εἴτε λόγῳ ἐλλειψεως ἀμέσου ἐνδιαφέροντος τῆς ἴδιας αὐτῶν χώρας εἴτε λόγῳ ἔξυπηρησεων συμφερόντων τῶν χωρῶν των, κατὰ τὴν ἐπιτροπήν των πραγμάτων συνεδρίσασιν τῆς πατροποίησαν νὰ ἱκανοποιήσουν τὰς ρουμανικὰς ἀξιώσεις.

Δέν θὰ ἐπρεπε νὰ παροραθῇ, προκειμένου νὰ ἔρμηνεθῇ ἡ τοιούτη στάσις τῶν ἀντιπροσώπων τῶν τριῶν Δυτικῶν, διότι ἡ Ἰταλία ἔχει κάθε συμφέρον νὰ προσελκύσῃ τὰς ἴδιας της Κεντρικῆς Εύρωπης ἐκτελουμένας ἡδη διὰ τοῦ Δουνάβεως μεταφοράς πρὸς τὴν Τεργέστην καὶ τὸ Φιούδε, καὶ διότι τὰ ιταλικά σκάφη κατὰ 90 οἱ ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «μικτῶν», τὰ δόπια δέν καταβάλλουν παρὰ μόνον τὰ 40 οἱ τῶν τελών, ποὺ πληρώνουν τὰ καθαρῶν ψορτηγά. "Οσον ἀφορᾷ τὰ Ἀγγλικά καὶ Γαλλικά συμφέροντα εἰνε ταῦτο ἀσήμαντα εἰς τὸν Δουνάβιν, δεδομένου διότι τὰ σκάφη τῶν χωρῶν τούτων ἐλάχιστα συμμετέχουν εἰς τὴν ἔκ του ποταμού ναυτιλιακήν κίνησιν.

"Ἡ μόνη χώρα ἡ οἵτις κίνησις εἰνε ἡ Ἐλλάς.

"Ἡ "Ἐνωσίς τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν", εἰχε προβῆ ἔγκαιρως εἰς τὰ κατάλληλα διαβῆματα συνεπικούρουμενή καὶ ἀπὸ τοὺς Σκανδιναύων ἐφοπλιστάς. "Άλλα τὰ διαβῆματα ταῦτα ἀπέβησαν ἐπὶ ματαίων. Πάντως, ὅμως, τὸ ζήτημα ἔχει τόσον ωριμάσιον παρὰ τὴν Ρουμανική κοινή γνώμην, ὡστε νὰ δικαιολογηται κάθε διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδού προσπάθεια τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀπό κοινοῦ μετά τῆς Ρουμανίας ἐπανάληψιν τῶν διαβημάτων, ἀπ' εὐθείας πλέον πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τὰς ἀντιπροσωπευομένιας εἰς τὴν Διεθνή Επιτροπήν.

Μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμφωνίας

"Ἡ νέα ἐλληνοσοβιετική ἐμπόρικη συμφωνία ὑπεγράφη τὴν 8ην τρέχοντος ὑπὸ τοὺς γνωστοὺς δρους σχετικῶν μὲ τὴν ναυτιλίαν, τοὺς ὅποιους ἐδόμοσιεύσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος.

"Ἡ Ἐμπορικὴ Ἀντιπροσωπεία τῶν Σοβιέτ πλήν τῆς συμβατικῆς ὑποχρεώσεως δύποτε πραγματοποιήσῃ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους ναυλώσεως ἐλληνικῶν πλοίων διὰ τὸ ποσὸν τῶν 750.000 ἀγγλικῶν λιρῶν δι' ἐπιστολῆς τῆς συναφθείσης εἰς τὸ κείμενον τῆς συμφωνίας ἀνέλθεσθεν ἐπίσης τὴν ὑποχρέωσιν τῆς παροχῆς εἰς τὰ ναυλώμενα ἐλληνικά πλοία διὰ τὴν διαπρακτόρευσίν των εἰς τοὺς δένους λιμένας τῶν χώτων διευκολύνσεων, αἰτίνες παρέχονται ἀπὸ τὸ Σοβιέτ εἰς τὴν ἀγγλικήν καὶ ιταλικήν ναυτιλίαν.

"Ἐπίσης ἡ Ἀντιπροσωπεία δι' ἐπιστολῆς τῆς πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν διέντος δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος τῆς συμφωνίας

θά καταρτίση από κοινού μετά της «Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστῶν» παγίαν κλίμακα διά τά έπασφάλιστρα τῶν δι' ἑλληνικῶν σκαφῶν μεταφερομένων φορτίων.

Η «Ενώσις τῶν Εφοπλιστῶν» ἐφ' δύον τόσον ἐπιτυχῶς προώθηθε ἐν ἑκ. τῶν σιβαριτέρων τῆς ναυτιλίας μας ζητημάτων, τούλαχιστον ἀπό της ημικής πλευρᾶς, ὅφελει νό προέλθῃ τὸ ταχύτερον εἰς τὰς μετά της Σοβιετικής Ἀντιπροσωπείας συνεννοήσεις. Εἰμεθα δὲ βέβαιοι δτὶ αἱ συνεννοήσεις αὐτὰ σημαντικῶς θά διευκολυνθοῦν, ἀν δη «Ενώσις τῶν Εφοπλιστῶν» θέση ὑπ' ὅψιν τῆς Ἀντιπροσωπείας, ἵνα αὐτῇ τὸ ύποβάλῃ εἰς Μόσχαν, λεπτομερές ὑπόμυημα τῶν συγκεκριμένων περιπτώσεων ἀδικαιολογήτων καὶ ἀδίκων ἐπιβαρύνσεων Έλληνικῶν πλοίων δι' ἐπαχθῶν ἐπασφαλιστρων.

Αἱ ἔσοδεῖαι τοῦ σίτου καὶ ἡ ναυτιλία

Κατ' ἀνακοινωθείσας πληροφορίας τοῦ Γεωργικοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Ρώμης, ἡ κακὴ πορεία τῶν περισσοτέρων ἐφετεινῶν ἔσοδειῶν ἐπεξτάθη εἰς ὀλόκληρον σχεδὸν τὸ Βόρειον τμῆμα τοῦ Κόσμου, περιλαβοῦντα τὴν Εὐρώπην καὶ αὐτὴν ἔτι τὴν Ἀγγλίαν. Η ἐπικινδύνος ἔησαί ἔξηκολούθησε καὶ ἀπέφαντος ἐπαφοράς ἐκτάσεις κατεστράφησαν. Περισσότερον ἀπελπιτική ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις εἰς τὸν ὑπερατλαντικὸν σιτοβολῶνας. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ ἔξαντλητικὸς καύσον προεκάλεσε γενικὴν καταστροφὴν τῆς ἔσοδείας τῶν πρὸς Δυσμάς κεντρικῶν διαμερισμάτων, ἐνῷ καὶ ὁ Καναδάς ἥρχισε νὰ δοκιμάζῃ τὰς πικρὰς συνεπείας τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

Τὰ πρῶτα ἀποτελέσματα τῆς προβλεπομένης αιτοδείας ἔξεδηλωθησαν ἡδη διὰ τῆς ἀνατιμῆσεως τοῦ σίτου εἰς τὴν ἀγοράν τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν. Πρὸς ἐπιδείνωσιν δὲ τῆς καταστάσεως ἔρχονται καὶ ἐκ Ρωσίας εἰδήσεις σπογοητευτικαὶ, δύμιλούσαι περὶ μειωμένης ἡ ποιοτικῆς κατωτέρας καὶ τῆς Σοβιετικῆς ἔσοδείας, συνεπεί—ἐν μέρει—τῆς ἔησασίας, ἀλλὰ κυρίως διότι αἱ ἄρχαι ὑπελόγισταν ὑπερβολικῶς εἰς τὰς στατιστικάς τῶν τὰς καλλιεργηθείσας ἐκτάσεις. Χαρακτηριστικὴν ἀπόδειξιν, δτὶ καὶ ἡ Ρωσικὴ ἔσοδεία θὰ ὑστερήσῃ, ἀποτελεῖ ἡ ἐκ μέρους τῶν Σοβιετῶν ἀγορᾶ σίτου ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Μία ποσότητας 22.500 τόννων σίτου ἐκλείσθη ἡδη ἐξ Αὐστραλίας καὶ Ἀργεντινῆς, διὰ δὲ τὴν μεταφοράν της εἰς τὸ Βλαδιμούστοκ ἐναντίμησαν τὰ πρῶτα σπάχαι. Διὰ τὴν «Ἀπωλετὴν» εἰχον καὶ πρὸς διετίας ἀποσταλῆ σιτοφορτία ἐξ Αὐστραλίας καὶ Βορ. Αμερικῆς, ἀπὸ τὸ Πλέιτ δύως διὰ πρῶτην φοράν πραγματοποιοῦνται φορτώσεις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην.

Αἱ ἀγοραὶ καὶ φορτώσεις σιτηρῶν διὰ τὴν Σοβιετικὴν «Ἀπωλετὴν» κρατεῖ πεποιθήσις, δτὶ λίαν συντόμως θὰ διευρυθησοῦν, θεωρεῖται δὲ βέβαιοι δτὶ ἐφέτος αἱ ἀκούσιες Μαύρης Θαλάσσης ἔξαγωγαι γεννημάτων θὰ εἰνε περιῳδισμέναι καὶ ἀνευ γενικοτέρουν ἐνδιαφέροντος. Η κατάστασις, ὅθεν, ὑπὸ τὰς ὑψησταμένας σῆμαρον συνθήκας διαγράφεται ως ἔχεις: Αἱ Εὐρωπαῖαι ἔσοδείαι θὰ εἰνε ὀπωδήποτε μειωμέναι καὶ ἀνεπαρκεῖς διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐπιτοπίων ἀναγκῶν, εἰς τρόπον ὥστε θὰ παραστῇ ἀγάκη μεγαλυτέρων εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὰς περισσινάς. Αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι δὲν ἔμφανίζουν πιθανότητας ἔξαγωγῶν, ὃ δὲ Καναδᾶς ἐλάχιστα ποσά νέας ἔσοδείας θὰ προσθέσῃ εἰς τὰ ὑπάρχοντα παλαιὰ ἀποθέματα του πρὸς ἔξαγωγήν. Τοιουτούρως αἱ Εὐρωπαῖαι ἀγοραὶ θὰ στραφοῦν κατ' ἀνάγκην πρὸς τὸ Νότιον Ημισφαίριον δίδουσαι τὰς παραγγελίας των εἰς τὴν Ἀργεντινὴν καὶ εἰς τὴν Αὐστραλίαν, αἵτινες καὶ θὰ πραγματοποιοῦνται ἐφέτος οὐσιαστικῶς ηδη ἔξαγωγας. Κατὰ τιμοῦν συνέπειαν ἀναμένονται ὑψησταμένας την τιμῶν ἀπὸ τὰ δύο ταῦτα σοβαρὰ ἔξαγωγικὰ κέντρα καὶ δύναται νὰ θεωρηθῇ ως βέβαιοι, δτὶ τὸ ἐμπόριον τοῦ σίτου θὰ κινηθῇ ἀνάτιμικας.

Πρωτινέται αἱκόμητη διὰ τῆς ἀπειροποτήρης τοῦ σίτου θὰ χαλαρώσῃ τοὺς ισχύοντας περιορισμούς της, ὃ δὲ ἔξαντλησις τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἀποθεμάτων βασίσως προβλέπεται δτὶ θὰ παράσχῃ μίαν σοβαρὰν ἔργασίαν εἰς τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν. Ηδη, ὑψησταται ηδη μενηνη ζητησίας σκαφῶν, ητις καὶ θὰ τονωθῇ διὰ τὴν μεταφοράν φορτίων εἰς Αὐστραλίας καὶ Ἀργεντινῆς εἰς Εὐρώπην καὶ Ασίαν. Οἱ διεθνεῖς κύκλοι τῶν ιδιοκτητῶν tramps ἐκδηλώνουν τὴν ικανοποίησίν των ἐπὶ τοῦ προκειμένου καὶ πιστεύονταν, δτὶ συνθήκαι καὶ εύνοικωτεραι τῶν προβλέψεων των θὰ ἐπικρατήσουν. Απὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς εἰνε καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν εὐχάριστον, διότι τὴν ἀλλειρινὴ παρούσας ἔργασίας ἐν τῶν γειτονικῶν πρὸς τὰς βάσεις μας ἀγορῶν τοῦ Δούναβεως καὶ τῆς Νοτίου Ρωσίας θὰ ἀναπληρώσῃ κατὰ ἔνα σημαντικὸν ποσόστον ἡ συμμετοχὴ τῆς εἰς τὰς φορτώσεις ἐκ τοῦ Πλέιτ. Ηδη ἐπτὰ ἀργοῦντα εἰς Πειραιά μεγάλα φορτηγά μας ἐτέθησαν ἐν πλ. δι' Ἀργεντινὴν, ἀρκετὰ δὲ ἀλλὰ ἐκφορτώσαντα εἰς Μεσογειακούς λιμένας καὶ ἀναμενόμενα εἰς τὸν ίδιον μας πρὸς παροπλισμόν, διετάχθησαν νὰ κατεύθυνθοῦν κενὸν πρὸς τὸ Πλέιτ.

Οσον ἀφορᾷ τὰς στατιστικάς τῶν πραγματοποιηθεισῶν φορτώσεων, ἀναφέρεται δτὶ ἀνήλιθον αὐταὶ, ἐξ ὀλον τῶν κέντρων, διὰ τὴν Εὐρώπην, κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον Ιης Ιανουαρίου μέχρι 24ης Μαΐου εἰς 37.950.000 κουνότερες ἔναντι 43.470.000 τῆς ἀντιστοίχου ἐποχῆς τοῦ 1933. Αἱ φορτώσεις Ρουμανικού ἀρβαστούν ἀνήλιθον μόλις εἰς 1.314.000 κουνότερες ἔναντι 3.316.000 τὸν π. ἔ., αἱ δὲ τοῦ Αὐστραλιανοῦ σίτου εἰς 2.945.000 ἔναντι 5.567.000 κουνότερες τοῦ π. ἔτους. Αἱ ἐξ Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ φορτώσεις ἀνήλιθον εἰς 8 ἔκατ. κ. ἔναντι 10 ἔκατ. τοῦ 1933, μόνον δὲ ἡ Ἀργεντινὴ—παρὰ τὸ λεχθὲν, δτὶ ὑπερέβῃ τὰς περισσινάς φορτώσεις—ηγγισεν

ἀπλῶς ταῦτα, μὲ σύνολον δι' ἐφέτος 19 ἔκατ. κουνότερες ἔναντι τοὺς ποσόστους τοῦ ἀντιστοίχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ π. ἔ. Η συγκριτικὴ διαφορὰ τῶν Ἀργεντινῶν φορτώσεων ἀφέωρα μόνον, δτὶ εἰς τὰς ἐφετεινὰς ἡ ἀναλογία τοῦ ἀραβοσίτου ἡτο μεγαλυτέρα καὶ ἀντιστοίχως μικροτέρα ἡ τοῦ σίτου καὶ τῆς βρώμης.

Περὶ ἀποκαταστάσεως τοῦ Κύρους τοῦ Πλοιάρχου

Ἐχω ἐπισκεψθῆ πολλὰς χώρας καὶ ἐμελέτησα μετὰ προσοχῆς τὴν δργάνωσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ των, πουθενὰ δύως δὲν συγήνητησα τόσῳ ἀμφιβολού ἐκτίμησιν πρὸς τὸ ἀξιωμα τοῦ Πλοιάρχου δισφ παρ' ἡμῖν. Ἐξαρέσει τῶν στιγμῶν τῆς ἀνάγκης, κατὰ τὰς διοίκεις αἱ ὑπηρεσίες αὐτοῦ διακηρύζονται: ὡς σωτήριοι, εἰς πάσαν ἄλλην περίπτωσιν ὁ Πλοιάρχος ἐν τῷ τόπῳ πας κρίνεται ἀφ' ὑψηλοῦ καὶ παροράπται: δι πολυσήμαντος αὐτοῦ προορισμός.

Τὸ πρᾶγμα θὰ ἡτο ἀνάγκιον μυημονεύσεως, ἐὰν σὺν τῷ χρόνῳ δὲν ἔχοντες εἰς κατάστασιν ὑποσκόπουσαν τὰ θεμέλια τῆς ναυτιλίας μας. Διότι κινδυνεύομεν νὰ λησμονήσωμεν δτὶ αἴτιοις προσκόπουσαν τὰς διαχρήσεις μας. Αἴτιοις εἰνε παρακίτητοι πρὸς ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν τῶν ποικιλωτάτων περιπτώσεων τὰς διοίκεις παρουσιάζει: τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, οὐδεμία ναυτιλία δύναται γνωτεῖν τὴν παροδίαν μενεύομεν νὰ παρίσωμεν δτὶ ἀλλων τῶν προσόντων καὶ δισφ τῶν ἔχουσιν, αἴτιοις εἰνε παρακίτητοι πρὸς ἀνάγκην τοῦ Πλοιάρχου παρουσιάζονται: εἰς τὸν ξένους συγαδέλφους των, η ναυτιλία μας θὰ ἡτο στερεά καὶ σεβοτή.

Πρῶτον δεῖγμα ἀγγοίκας τῶν εὐθυγάνων τοῦ Πλοιάρχου, ἐμφανίζει: ή πρὸς τῆς ιδρύσεως τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παροχὴ διπλωμάτων εἰς ἐλλειπέστατα κατηγοριαὶ συμμέτοχος. Οἱ ἀλλοτε κηδεμόνες μας ἀξιωματικοὶ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, περιφρογούντες τοὺς πρὸς διάκρισιν τοῦ ιδικοῦ των τίτλου ὑπὸ αὐτῶν κληρόντας «Ἐμποροπλοιάρχους», προεχείριζον εἰς τὸ ἀξιωμα τοὺς προσάγοντας οἰκαδήποτε πιστοποιητικὴ τετραετοῦς θαλασσίας διοίκεις καὶ δυναμένους μηχανικῶς νὰ ὑπολογίζωσι: μέχρι τῶν συντεταγμένων τοῦ στίγματος κατὰ τὴν πρωταρχικωτέρων μέθοδον. Τίποτε περισσότερον. Οὐδεμία πρόβλεψις πρὸς συμπλήρωσιν τῶν τεχνικῶν, ἐμπορικῶν καὶ ποικιλών εἰναι, τὰ διοίκεις ἐπεδείχθησαν ἐπαρκῆ πρὸς ἀνάδειξιν τῶν πατέρων μας, διὰ τὴν σημειρινὴν δύως ἐποχὴν καὶ δη διπολυμορφωμένα τῆς περόρου πείρας έκτασην μηδαιμαγάνων.

Καὶ εἰνε μὲν ἀληθές δτὶ: απὸ τοῦ ἔτους 1922 ἐλήφθη πρόνοια συγχρονισμοῦ τῶν προσόντων τῶν γένων διπλωματούχων, χάρις δτὶ εἰς τὰ λειτουργούντα εἰδικὰ φροντιστήρια καὶ κατόπιν ιδρύσεως τῆς N. Σχολῆς "Γδρας", η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις αἰσθητῶς διηγούληθη. Η πυκνότης ἐν τούτοις τῶν εἰς τὰς στήλας τοῦ «Lloyd's List» καὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» περιγραφομένων ἀτυχημάτων εἰς ἔλληνα πλοία καὶ ἡ πολλάκις ἀξιόμεμπτος συμπεριφορᾶς πλοιάρχων κατὰ τὰς κρισίμους στιγμάς, μαρτυροῦσι: πόσῳ ὑπολειπόμεθα καὶ πόσῳ ἀτελῶς περιφρουρεῖται, μέχρι τῶν ἡμερῶν μας ἀκόμη, ἡ πλοιαρχικὴ ἀξιοπρέπεια.

Ἄσυγγινωστον μείωσιν ἐπέφερε καὶ ἡ σύνδεσις τῆς ἀποστολῆς τοῦ Πλοιάρχου πρὸς κατωτέρας ὑπηρεσίες, οἷα ἡ τροφοδοτικὴ. Εἰνε ἀξιούληπτον τὸ φαινόμενον τῆς συγκρίσεως τῆς ἀξιῶς τῶν Πλοιάρχων ἐπὶ τοῦ μέτρου τῆς οἰκονομίας τὴν διοίκειν ἐπιτυχάγγουσιν εἰς τὸ κονδύλιον τῶν τροφίμων χωρὶς τούλαχιστον νὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν κατὰ πόσον οἱ τροφοδοτούμενοι: ἔμειναν εὐχαριστημένοι. Καὶ καταντᾶται σκανδαλώδης ἡ ἀναγνώρισις εἰς τοὺς Πλοιάρχους τοῦ δικαιωμάτου ἕνα διελθούνται: ἐκ τοῦ διὰ τὴν τροφοδοσίαν καθιωρισμένου κονδύλου, ἔναντι τοῦ μ.σθοῦ.

Άλλο διεγαλεῖτερος ἔξευτελησμὸς ὁργίζεται εἰς τὴν ἀνοίκειον ἀγάμιτην τῶν ἀρχῶν εἰς ἔργα ἀφορῶντα τὴν ἀσκησιν τῶν πλοιαρχικῶν καθηκόντων. Δὲν θὰ ἐγδιατρίψω εἰς ἔξιστορησην μεμονωμένων περιπτώσεων ἀποδοκιμαζομένων, ως εἰμαι βέβαιος, ὑπὸ τῆς πλειονότητος τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. Θὰ ἡτο ἀλλως τε περιττόν, διότι διοίκοις οἱ ἀσχολούμενοι περὶ τὰ ναυτικὰ γνωρίζομεν τοιαύτας. Οὔτε καν ἀμφισθητῶ τὴν ἀνάγκην συγτόνου παρακολουθήσεως τῆς ἐπὶ τῶν πλοιῶν τάξεως. Ἄναφέρω δύως, δη πολλούς παράδειγμα, τῶν δυνάμεις προχείρων νομισθετημάτων ἔχαντας συμβολαδάνης ὡς μέλη τοῦ πληρώματος

του πρόσωπα μή απολαύσοντα της έμπιστοσύνης του και μάλιστα διὰ θερισμένης απολύτεως ἀλλων ἐπίδειξάντων ικανότητα και εύτυχειδησίαν· και ἐρωτῶ ἀν τοῦτο δὲν ἀποτελῇ ἀνάμιξιν ἥκιστα ἐνισχυτικὴν τοῦ γοήτρου τοῦ Πλοιάρχου και πάντα ἀλλοῦ ἢ ἐποικοδομητικὴν τῆς ἐν τῷ πλοίῳ πειθαρχίας; Καὶ δὲν εἶναι ἀληθές ὅτι τὰ ναυτικὰ νομοθετήματα τῶν τελευταίων ἔτῶν γενικῶς διαπνέονται: ὑπὸ θεωριῶν συμβιβαζόμενων ἵσως πρὸς τὰς ὑπὸ πολὺ διαφέρουσ συνθήκας κινουμένας βιομηχανίας τῆς Ἑγραῖς, ἢ ἐστω και πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις πλουσίων χωρῶν ἐπιδιωκουσῶν διὰ θυσιῶν τὴν διατήρησιν τῆς ναυτιλίας των, ἀλλὰ παρ' ἡμῖν προκαλουσῶν οἰκονομικὴν δυσπεψίαν, τοπιλιζουσῶν δὲ τὴν εὐρυθμίαν και ἐκτρεπουσῶν τοὺς λειτουργοὺς τῆς Διοικήσεως εἰς ἐνεργείας πᾶν ἀλλοῦ ἢ προστατευτικὰς τοῦ δικαίου και τῆς τάξεως, ὡς ταῦτα νοοῦνται: ὑπὸ τοῦ κοινωνικοῦ ἡμῶν καθεστώτος; Καὶ δὲν ἀρκεῖ ἢ διαπίστωσις μεγαλειτέρας ἀρμονίας ἐπὶ τῶν πλοίων καθ' ὅπρον ταῦτα εὑρίσκονται: μικράν τῶν παρεμβαίνουσῶν ἀρχῶν, δὲν ἀρκεῖ ἢ ἀπόγνωσις: ὑπὸ τοῦ κράτους τῆς ὑπὸίας ἐλληνικὰ πλοῖα προσφεύγουσιν εἰς ξένας ομηρίας, διὰ γὰ πείση περὶ τῶν διαλυτικῶν ἴδιοτήτων τῶν νέων ἰδεῶν, καθ' ὅπρον ἐπιζητεῖται: ἢ ἐπιβολὴ τῶν εἰς τὸ Ναυτικόν μας; Πότε λοιπόν θὰ ἐννοήσουν οἱ καλὴ τῇ πίστει κοπτόμενοι: ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν διὰ ἀθελήτως βιαιοπραγοῦς: κατὰ τῶν πραγματικῶν τούτων συμφερόντων, συμπαρακύρουτες και τούτους εἰς τὴν γενικὴν καταστροφὴν ἢν ἀπεγκάρονται: διὰ τῆς ἀσυναρτησίας των, ἐν μέσῳ τῆς ὑπὸίας τὸ ἔργον τῶν Πλοιάρχων ἀπέδην αὐτόχρημα μαρτυρικόν;

Ἐίναι πλέον καιρὸς νὰ ἐπανέλθουμεν εἰς τὴν τροχιάν τῆς συντηρητικότητος, ἐπὶ τῆς ὑπὸίας δυνάμεις ἀσφαλῶς νὰ στηρίξωμεν τὴν πρόσδοτόν μας «σπεύδοντες βραδέως». Ἐάν οἱ Πλοιάρχοι ἀπαλλαγῶσι: τῆς τροφοδοτικῆς συγκαλλαχῆς πρὸς τοὺς ὄφισταμένους των, ὑψουμένου συγχρόνως τοῦ μισθοῦ των ἀπαραιτήτων και σηματικῶς (ὕψωσιν ἔξοικον ομηριθησούμενην διὸ) ἐνεργείας τῆς τροφοδοσίας ὑπὸ εἰδίκωτέρων προσώπων και πλουσίων ἀπόδειγμούμενην ἐκ τῆς ἀπερισπάστου ἀφερώσεως τοῦ χρόνου και τῆς σκέψεως τοῦ Πλοιάρχου εἰς τὰ σπουδαιότερα τοῦ πλοίου συμφέροντα), ἐάν χαρακθῇ πλῆρες, πρακτικὸν και ὅφ' ὅλων τῶν ἐνδικαφερούμενων μερῶν παραδεδεγμένον πλαίσιον τῆς δικαιοιδοσίας τῶν Πλοιάρχων, ἀφεμένου ὅμως ἕκανος περιθωρίου εἰς τὴν διάθεσίν των πρὸς χρησιμοποίησιν ἀναλόγως τῆς ἐλαστικότητος τῶν περιστάσεων, ἐάν ἀσκήται ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν των ἐπίκαιρος διοικητικὸς και ἐφοπλιστικὸς ἔλεγχος, αὐστηρότατος μὲν ἀλλ' ἀνευ δηληρῶν παρεμβάσεων και μὴ ἔκθετων τὴν ἀξιοπρέπειάν των, ἐάν οἱ ἀσεβοῦντες πρὸς τὸ διπλωμά των ἐκκαθαρίζονται: προσκαίρως, ἢ ἐπὶ βρέφων περιπτώσεων, δριστικῶς, εἰς δὲ τοὺς διακρέποντας ἀπονέμονται διακριτικαὶ τιμαί, ἐάν τριπλασιασθῇ ἡ σύνταξις τῶν εὐδοκίμων πλοιαρχευσάντων ἐπὶ μικράν σειράν ἑταν, ἐάν κατοχυρωθῇ ὁ κλάδος διὸ: αὐστηροτέρας δοκιμασίας τῶν ἐφεξῆς εἰσαχθησμένων εἰς αὐτόν, διδομένης περισσότερα προσοχῆς εἰς τὸ ἥθος των, τότε τῆς ἀπογοήτευσις θὰ δώσῃ τόπον εἰς ἀγαθηματικὸν ἐνθουσιασμόν. Οἱ Πλοιάρχοι θὰ παύσωσι: γὰ θεωροῦν τὰ δικαιώματα των ὡς ἥκιστα ἀνταποκρινόμενα πρὸς τὰς πολυετεῖς και διαπανηράς σπουδάξ των μετά τῆς ἐπακολούθουσης ἐπιπόνου πρακτικῆς προπαρασκευῆς. Δέν θὰ ἐκλαμβάνωσι: τὴν θέσιν των ὡς παροδικῶν σταθμῶν, ἀπλῶς ὑποδογμητικὲν πρὸς ἀναρρίχησιν εἰς ἀλλας ἐπικερδεστέρας και ἀνετωτέρας σταδιοδρομίας. Τούγατον, θὰ προσηλθοῦνται φιλοτίμως εἰς αὐτήν, μὲ ἀνωτέρων συγασθησίησιν τῶν εὐθυγάνων των και περὶ πολλοῦ ποιούμενοι: τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ὑπόληψιν. Είναι δὲ γνωστὸν τὸ κατορθώνει τὸ φιλότιμον τοῦ "Ελληνος". Οἱ γνωλωταὶ και οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ ἐπαγκατήσωσι τότε τὴν ἐμπιστοσύνην των πρὸς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, τὰ συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν θὰ ἐξυπηρετηθῶσιν ἀποτελεσματικώτερον και ἡ Διοίκησις θὰ συγχαίρῃ ἑσυτήν διὰ τὴν τεραστίαν βελτίωσιν τὴν ὅποιαν παρεσκεύασεν, ἀποδίδουσα εἰς τὸν Πλοιάρχον τὴν προσήκουσαν ἐκτίμησιν.

"Η Μεγάλη Βρετανία, ἡ "Δύναμις" ἡ κυριαρχοῦσα τῶν θαλασσῶν", παρέχει ἀφθονα και ζωγρανά παραδείγματα τῆς μερίμνης τῆς ὑπὲρ τοῦ γοήτρου τοῦ Πλοιάρχου τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ο τίλος "Ἐντιμωτάτη", τὸν δοποῖον ὁ βασιλεὺς τῆς Ἀγγλίας ἔχει ἀπονείμη εἰς τὴν "Ἐνωσιν τῶν Βρετανῶν Πλοιάρχων, δὲν φέρεται σήμερον ὅπ' οὐδεμιας ἀλλης Ἐνώσεως πλὴν τῆς τῶν Δικαστικῶν λειτουργῶν (The Honourable Society of the Inner Temple). Ἀρχηγὸς τῆς "Ἐντιμωτάτης Ἐνώσεως Πλοιάρχων E. N." (Honourable Company of Master Mariners) είναι

αὐτὸς οὗτος ὁ Πρίγκηψ Διάδοχος, οστις ἐπὶ τῇ εὐκαρίᾳ τοῦ πρὸ ημερῶν διοθέντος ἐτησίους γεύματος τῶν μελῶν τῆς ἐν λόγῳ Ἐνώσεως ἔξεφωνησε τὸν ἐμβριθῆ λόγον περὶ ἀνάγκης ἐπιστημονικωτέρκς μορφώσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, λόγον τοῦ ὅποιου οἱ ἀναγνωσταὶ τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν" ἔγκαιρως ἐλαθον γνῶσιν. Ἡ Ἐνώσις αὕτη ἀποτελεῖ προνομιούσχον μέλος τῆς Διοικήσεως τοῦ City τοῦ Λονδίνου (Livery Company).

Μεταξὺ τῶν πλοιάρχων ἐκλέγεται: πάντοτε και εἰς τὸν Τύπωνα τοῦ Βασιλέως τῆς Ἀγγλίας. Οἱ δύο ἐκ τῶν τριῶν Διοικητῶν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Board of Trade Mercantile Marine Department) εἰναι Πλοιάρχοι, καθὼς είναι και οἱ δύο Σύνεδροι τῶν Ναυτικῶν Πρωτοδικείων και Ἐφετείων, προσέτι διὸ οἱ πλειστοι τῶν λιμεναρχῶν. Τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, τέλος, θεωρεῖται ὡς ἐν τῶν τεσσάρων "Οπλῶν (Services) τοῦ κράτους, θέτιμον πρὸς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, πρὸς τὸν Στρατὸν και πρὸς τὴν Αεροπορίαν.

Οἱ "Ελληνες Πλοιάρχοι δὲν τρέφουσι παραλόγους φιλοδοξίας. Δικαιούονται: ὅμως νὰ ὑψώσωσι τὴν φωνὴν των ὑπὲρ ἀναστηλώσεως και περιφρουρήσεως τοῦ κύρους των, ἀνευ τοῦ ὅποιου είναι ἀδύνατον γὰ ἐκτελέσωσιν διτο τὸ καθηκον αὐτῶν ὑπαγορεύει:

Ἐν Λονδίνῳ τῇ 30 Μαΐου 1934

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Τί ἐπιδιώκομεν εἰς τὴν ἀλιείαν και πῶς δὰ τὸ ἐπιτύχωμεν

Μὲ καράν και ἀνακούφισιν ἐπληροφοριθῆ δὲ ἐλληνικὸς λαὸς και δη ἀλιευτικὸς μας κόσμος, διτο τὸ πολλοῦ χρονίζοντος ζήτημα τῆς ἀλιείας πρόσεκται ἐπὶ τέλους νὰ ἐπιλυθῇ. Ἀπεφασίσθη δριστικῶς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως η ἰδησις αὐτονόμου ὄργανοισοῦ ἀλιείας. Τὸ σχετικὸν Νομοσχέδιον καταρτισθὲν και τροποποιηθὲν ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων, κατατίθεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὴν Βουλῆν.

Σκοπὸς τοῦ ὄργανοισοῦ τούτου θὰ είναι ἡ ἐνίσχυσις και ἡ προσγνωὴ τῆς ἀλιείας διὰ τῆς παροχῆς δὲ λων τὸν μέσον εἰς τοὺς ἔξασκούντας σήμερον τὰ ἐπάγγελμα ἀλιείς, χωρὶς ὁ ὄργανοισοῦ νὰ ἔσασκῃ τὴν ἀλιείαν διτο ὅδεος φελος. Τὸ νομοσχέδιον περιλαμβάνει εὐνύ πρόγραμμα ὄργανον σύγχρονα τῆς βιομηχανίας τῆς ἀλιείας και τῶν ἀλικῶν μας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συγχρόνων μεθόδων. Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ προγράμματος τούτου είναι αἱ ἔξης: Θὰ κληθοῦν ξένοι εἰδικοὶ ἐπιστήμονες διὰ νὰ καταρτίσουν τὸν ιχθυογραφικὸν χάρτην τῆς Χώρας, θὰ ἀγορασθοῦν σύγχρονα ἀλιευτικὰ πλοία και βαγόνια—ψυγεῖα διὰ τὰ μεταφορῶν και συντήρησιν τῶν ιχθύων εἰς τὸ ἐστειρών τῆς Χώρας, θὰ γίνουν διάφοροι ἐγκαταστάσεις ἀποθηκῶν ψυγείων, θὰ ιδρυθοῦν ἐγοροστάσια κονσερβῶν, θὰ δανείζωνται καρχαρίες, και ἐν γένει θὰ ληφθοῦν πλείστα ἀλλα μέτρα διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ἀλιείας μας, καθὼς και διὰ τὴν προστασίαν τῶν φαράδων. Διτο νὰ γίνουν ὅλα αὐτὰ δὲ ὄργανοισοῦ διαφόρων διπλωμάτων, μητρικῶν, θὰ δανείζωνται ἐγκαταστάσεις αἴτημαν ψυγείων, θὰ ιδρυθοῦν ἐγοροστάσια κονσερβῶν, θὰ δανείζωνται καρχαρίες, και ἐν γένει θὰ ληφθοῦν πλείστα ἀλλα μέτρα διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ἀλιείας μας, και διὰ τὴν προστασίαν τῶν φαράδων. Διτο νὰ γίνουν ὅλα αὐτὰ δὲ ὄργανοισοῦ διαφόρων μετρικῶν, μὲ τὴν Ελληνικὸν ψηφιακήν, και διὰ τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευτικὰ ἀνοικητῆς θαλάσσαις, δὲ ἀλιευτικὸς λαμπτη τοῦ Υμερίντεντος θεωρεῖται ἔνας ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους τῆς Βορείου Θαλάσσης. Οι γαλλικοὶ ἀλιευτικοὶ λιμένες τοῦ Λορραίν και τῆς Ροσελ, ἐσγάτως διαρρομητικῶν ἔστοιχων περὶ τὰ 250 ἔκατον μετρικῶν ἔκατον τῆς ιδικῆς μας, ἐν τούτοις καρχαρίες εἰς τὴν Κρατικὴν προστασίαν, κατωρθωσει, νὰ ἔχῃ αἱ τετραγωνικὲς θαλάσσαις θαλάσσαις τοῦ τελειοτέρου τύπου). Ο νέος ἀλιευτικὸς λαμπτη τῆς Οσταδόης, δὲ ὅποιος δὲν είναι ἐγενερώς αἱκόμη ἐποιμος ὑπερέβη εἰς δαπάνας τὸ 300.000.000 Βελγικῶν φράγκων. Η "Ολλανδία, η ὅποια και αὐτὴ ἔχει τὸν πληθυσμὸν μὲ τὴν Χώραν μας, ἔχει 700 ἀλιευ

ημερησίως ἄνω του ἑνὸς ἐκατομμυρίου κιλῶν νωπών ιχθύων, φαντάζεσθε λοιπὸν τί εἶδονς ἐγκαταστάσεις, ψυγεῖα, βαγόνια καὶ λοιπὰ μέσα διαθέτον. Εἰς τοὺς λιμένας (Ψαρόσκαλες) τῶν Βορείων Χωρῶν Ἀμερικῆς καὶ Ἰαπωνίας ὑπάρχουν ἔταιροις ἀλιείας μὲν κεφάλαια ἄνω τοῦ ἑνὸς ἐκατομμυρίου λιρῶν, μὲ στόλον 100—200 ἀλιευτικῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης. Κάθε ἔταιρος ἔχει τὰς ἐγκαταστάσεις τις, τὰ ψυγεῖα της καὶ τὰ διάφορα ἐργοστάσια εἰς τὰ όποια ἀσχολοῦνται ἀπὸ 1000 ἑως 3000 ἑργάται. Εἰς τὴν Γερμανίαν, Ἀγγλίαν καὶ Νορβηγίαν ὑπάρχουν ἔταιροις αἱ όποιαι κατεκενάσαν ἀλιευτικὴ πλοΐα μέχρι 10.000 τόννων, τὰ όποια εἶναι καὶ ἐργοστάσια συνάμα διὰ τὴν ἐπεξεγενόμενα τῶν ιχθύων καὶ τῶν διαφόρων ὑποπροϊόντων ἀλιείας. "Εκατὸν τῶν πλοίων τούτων στοιχίζει ἄνω τῶν 70.000 λιρῶν.

Βεβαίως δὲν πρόκειται νὰ ἀκολουθήσωμεν τὸ παράδειγμα τῶν Χωρῶν τούτων. Τὸ τοιούτον θὰ ἡταν ἐντελῶς ἀδύνατον ἐπὶ τὸν παρόντος, ἀνέφερα δὲ ἀπλῶς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς ὑπὸ τὸν τύπον πληροφοριῶν.

Ἄφοῦ λοιπὸν οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα καὶ ὁ ἐν λόγῳ ὁργανισμὸς θὰ ἀρχίσῃ τὴν σταδιοδρομίαν του μὲ τὰ προαναφερόμενα κεφάλαια, ἡ ἐπιτυχία τοῦ προγράμματος ποὺ ἔχει χαράξει, θὰ ἔχει τὴν ἀρχὴν ἀπὸ τὰς κατεύθυνσεις τὰς όποιας θὰ λάβῃ καὶ ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μελετωμένων μέτρων εἰς τὴν ἐν γένει ὄργάνωσί του. Κατὰ γενικὸν κανόνα, ἡ βιομηχανία τῆς ἀλιείας, εἴτε ὡς ιδιωτικὴ ἔταιρος, εἴτε ὡς συνεταιρισμὸς ἀλιέων, εἴτε ὡς αὐτονόμος ὄργανος, διεκπεραιώνεται κατὰ τὸν αὐτὸν καὶ μόνον τὸν πρότον, μέσος δέος δὲν ὑπάρχει. Αἱ ἀπαραίτητοις κατεύθυνσεις τὰς όποιας ὑποχρεωτικῶς ὦριεῖται νὰ ἀκολουθῇ εἶναι τρεῖς. α) Τὸ τεχνικὸν μέρος, β) τὸ ἐμπορικὸν καὶ γ) τὸ οἰκονομικόν. Τὸ τεχνικὸν μέρος ἀφορᾶ κυρίως τοὺς ψιράδες, τὰς μεθόδους ἀλιείας τὰς όποιας πρέπει νὰ ἐφαρμόσουν, τὰ καλληλότερα ἀλιευτικὰ τὰ όποια πρέπει νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των, τὰς διαφόρους ἐγκαταστάσεις, τὰ τεχνικὰ ἔργα, τὸν ἀλιευτικὸν λιμένα, τὰ ναυπηγεῖα κλπ. κλπ. Τὸ ἐμπορικὸν μέρος περιλαμβάνει τὴν ἰχθυαγοράν, τὴν συντήρησιν καὶ μεταφορὰν τῶν ιχθύων εἰς τὸ ἐπωτερικόν, τὰ διάφορα πρατήρια καὶ τὴν ἐν γένει ἐμπορίαν τῶν ιχθύων. Τὸ οἰκονομικὸν μέρος ἔχει ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τὸν τὸ πιστωτικὸν ἴδμυρα ἀλιείας, τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, τὰς φορολογίας, τὴν προπαγάνδαν διὰ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα καὶ ἐν γένει τὸ δόλον διαχειριστικὸν μέρος.

"Ολα αὐτὰ δὲν εἶναι παρὰ αἱ διάφοροι δῆψεις μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς ὁργάνωσεως τῆς βιομηχανίας τῆς ἀλιείας.

Ἐὰν θέλωμεν νὰ βελτιώσωμεν καὶ ἀναπτύξωμεν τὴν ἀλιείαν μας δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ μίαν μόνον κατεύθυνσιν καὶ νὰ ἀγνοήσωμεν τὰς λοιπὰς. Μὲ τὸ νὰ ιδούμην ἔνας ὄργανος μόδης, τοῦ ὅποιου ὁ αποκόπης θὰ εἶναι νὰ παρέχῃ δάνεια εἰς τοὺς ἀλιεῖς η νὰ περιορίσῃ τὴν δικαιοδοσίαν του εἰς τὸ οἰκονομικὸν μόνον μέρος καὶ νὰ ἀγνοήσῃ τὰς διαφόρους ἀλλας πολυπλόκους κατεύθυνσεις τῆς ἀλιείας, αὐτὸ δὲν δύναται νὰ ὀνομασθῇ ὄργανος μόδης ὄργανος μόδης ἀλιείας. Μία οιαδήποτε Τράπεζα η ἔνας ὄμιλος κεφαλαιούχων δύνανται κάλλιστα νὰ ἐπιχειρήσουν τὴν ἀπλῆν χρηματοδότησιν τῶν ἀλιέων. Εἰς δὲλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου ὑπάρχουν πιστωτικὰ ἴδρυματα, δῶν αὐτένων κατεύθυνονται οἱ ἀλιεῖς δια νὰ εῦχον δάνεια, εὐκόλιας, βοηθείας, ὑποθήκης τῶν πλοίων, προεξοφλήσεις γραμματίων κλπ. κλπ. "Αν πάλιν ὁ ὄργανος πρόκειται νὰ περιλαμβάνῃ δῆλα τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ἀλιείαν ὑπηρεσίας (χωρὶς βεβαίως νὰ ἔχεισκη τὴν ἀλιείαν δι' ἴδιον δρεδονος) τότε δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ γίνεται λόγος διὰ 30 η 40 ἐκατομμύρια δραχμῶν, αἱ όποιαι δὲν ἀρχοῦν δχι μόνον διὰ νὰ χρηματοδοτηθοῦν οἱ ἀλιεῖς, ἀλλ' οὐτε καὶ διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ ἰχθυογραφικοῦ χάρτου τῆς Χώρας καὶ τὴν ἀγορά τῶν πρώτων ἀλιευτικῶν πλοίων. Καὶ συγκεκριμένως: "Ενα ἀπὸ τὰ πρώτα βήματα τοῦ ὄργανον μόδης εἶναι νὰ μετακαλέσῃ ἔνονος εἰδικοῦς διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ ἰχθυογραφικοῦ χάρτου τῆς Χώρας. Ο ἰχθυογραφικὸς χάρτης δὲν καταρτίζεται μόνον μὲ τὰς θυδομετρήσεις, τὴν μελέτην τῆς ταχύτητος τῶν ρευμάτων καὶ τῆς θεμοκρατίας τῶν ὑδάτων, ἀλλα χρειάζεται καὶ η ἀμεσος ἐπὶ τόπου ἀλιεία εἰς τὰς μελετωμένας περιοχὰς διὰ νὰ καθορισθῇ οὕτω τὸ ψάρευμα. Διὰ τοῦτο ἀπαραίτητος δρός εἶναι νὰ ἀγορασθῇ πλοίον ἀλιευτικὸν (Moniteur) ἐφωδιασμένον μὲ δλα τὰ ἐπιστημονικὰ ἐργαλεῖα καὶ μηχανήματα, τὸ δόποιον θὰ εἶναι συνάμα καὶ ἐκπαιδευτικὴ σχολὴ ἀλιέων. Πρὸ διετίας η Τουρκική Κυβερνήσις ἀπέκτησε τοιούτων πλοίων διὰ τὴν μελέτην τῶν θαλασσῶν τῆς. "Ενα τέτοιο πλοίον στοιχίζει ἀπὸ 12 ἑως 15 χιλιάδας κίλων. Η Αίγαυπτική Κυβερνήσις ἀπέτησεν ἐπίσης παρόμοιον σκάφος καὶ η Γαλλία πρὸ διλογίου κατέροι δετείλεν ἐνα ἀλιευτικὸν σκάφος διὰ τὰς ἐπιστημονικὰς μελέτας τῶν θαλασσῶν Συρίας καὶ Παλαιστίνης.

Οἱ ἐπιστήμονες οἱ όποιοι θὰ μετακαληθῶν διὰ νὰ ἐπιχειρήσουν μελέτας διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ ἰχθυογραφικοῦ χάρτου τῆς χώρας μας πρέπει νὰ πληρώνωνται εἰς ἔνονο νόμισμα βεβαίως καὶ δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ ἔλθουν μόνον δι' ἔνα μῆνα, ἀλλα δι' ἔνα η δύο ἔτη. Μαζὶ μὲ αὐτοὺς πρέπει νὰ μετακαληθῶν ἀσφαλῶς καὶ μερικοὶ ξένοι πλοίοισαν ψαράδος (Skippers) διὰ νὰ ἐκμάθουν εἰς τοὺς ἀλιεῖς μας τὰς συγχρόνους μέθodos ἀλιείας. "Εν συνδυασμῷ μὲ τὸ σκάφος ποντίκος, πρέπει νὰ ὄργανος δύνη τηρία τούλαχιστον ἀλιευτικὰ σύγχρονα διὰ νὰ ἀρχίσῃ καὶ τὸ ψάρευμα σύμφωνα μὲ τὰς κατεύθυνσεις που θὰ λαμβάνουν ἀπὸ τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοίον. Κάθε ἔνα ἀπὸ αὐτὰ τὰ ἀλιευτικὰ στοιχίζει 8.000 κίλων τούλαχιστον. (Ο παρὸν χόρος δὲν μον ἐπιτρέπει νὰ ἔχηγησω τὴν ἀναλυτικὴν ἀξίαν ἐνδὸς τοιούτων πλοίων).

"Επίσης σύμφωνα μὲ τὸ χαραχθὲν πρόγραμμα ὁ ἐν λόγῳ ὄργανος θὰ ἀγοράσῃ καὶ βαγόνια—ψυγεῖα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ιχθύων εἰς τὸ ἐπωτερικόν. Κάθε τέτοιο βαγόνι στοιχίζει περὶ τὰς

λίρας. (Πόσα βαγόνια θὰ γίνονται ἐγκαταστάσεις ψυγείων ἀποθηκῶν διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ιχθύων εἰς τὰ διάφορα μέρη τῆς Χώρας. Κάμετε ἔνα πρόχειρον λογαριασμὸν πόσα θὰ δένεται τὸ πρόχειρον διὰ νὰ γίνονται ὅλα αὐτὰ καὶ τὶ θὰ περισσέψῃ διὰ τὴν παροχὴν δανείων εἰς τοὺς ψαράδες.

Αἱ κατὰ καιρούς Κυβερνήσεις μας ἡσοκολῆθησαν μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἀλιείας καὶ μετεκάλεσαν διασήμους ἵχυστοις τῶν δρόμων αἱ ἐκδήσεις εἰς εὐρίσκονται εἰς τὰ ἀρχεῖα διαφόρων Υπουργείων. Τὶ σημαίαν ἔχει ἀν διεπιστώμη διὰ οἱ ιχθεῖς περνοῦν ἀπὸ τὸ τάδε μέρος η εὐρίσκονται ἀν ἀφονίας εἰς τὴν τάδε περιοχήν; Τὶ σημαίνει ἀν αἱ θαλάσσαι μας ἔχουν ιχθύων, ἀφοῦ ὁ θησαυρός αὐτὸς δὲν εἶναι εἰς τὴν έπιπλανην νὰ τὸν βλέπῃ δῆλος ὁ κόσμος, ἀλλα εἶναι κρυμμένος μυστηριωδῶς εἰς τοὺς βυθούς; Εἰς τὶ μᾶς ὀφελεῖ ἐφ' δοσον τὸ πλούτον τὸν ἀγνοούμενην η δὲν εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ τὸν πλησίωσει;

Καθὼς ἀπενιλημμένως ἀνέφερα εἰς προηγούμενα σημειώματά μου εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τὸ μέλλον τῆς ἀλιείας μας δὲν ἔγκειται εἰς τὰς παρακτίους ζώνας, ἀλλ' εἰς τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης, πλουσιωτέρων περιοχῶν, εἰς τοὺς βυθούς. Απὸ τὴν παναρχαίαν ἐποχὴν ψαρεύομεν εἰς τὰς ακτὰς μας, αἱ περιοχαὶ δὲν αὗται ἔχουν τόσον ἔξαντην, ωστε νὰ μὴ δυνάμεθα νὰ ἀναμείνωμεν ταχεῖαν βελτίωσιν ἀπόδοσεως. Η χρήσις τῆς δυναμίτηδος, ἡ ἐφαρμογὴ διαφόρων ἀλλων παραδόξων, ἀναχρονιστικῶν καὶ καταστρεπτικῶν συνάμα μεθόδων, ἔχωλθεν τὸν γόνον τῶν ιχθύων καὶ περιέστειλε βαθύμηδὸν τὴν ἀπόδοσιν τῶν παρακτίων ζωνῶν. Εἰς κανένα πολιτισμένον μέρος τοῦ κόσμου ἐπιτέρπεται οἱ ἀλιείς εἰς τὴν αιγαλίτιδη ζώνην, οἱ δὲ ἐπὶ τούτῳ διεμένεις νόμοι εἶναι αὐστηρότατοι. Εἳναι λοιπὸν ἔξαντην βελτίωσιν τὰς προποτασίες μας διὰ τὴν περιστατούντος τούτου. Μουσολίνι κατώρθωσεν εἰς διάστημα ὡλιγών ἔτῶν νὰ διπλασιάσῃ τὸν ιχθυοπαραγωγὴν της. Πρὸ δεκατίας τὸ ποσοστὸν τῆς ιταλικῆς παραγωγῆς μόλις ἐφθανε τὸ 8 χιλιόγραμμα κατ' ἄτομον ἐπησίων. Σήμερον τὸ ποσοστὸν τούτο κατά τὴν τελευταίαν ἐπίσημην στατιστικὴν ἀνέρχεται εἰς 16 χιλιόγραμμα, ἀσφαλῶς δὲ λίσαν προσεχώς τὸ ποσοστὸν τῶν Βορείων Χωρῶν. Επίσης χάρις εἰς τὰ προστατευτικὰ μέτρα καὶ τὰς μυρίας εὐκόλιας ποὺ παρέχονται εἰς τὸν ψαράδες, ὁ ἀλιευτικὸς πληθυσμὸς τῆς γείτονός μας πλησιάζει τὸ ἐκαπομμύριον. "Αν ὑποτεθῇ οἱ καὶ ημεῖς πρέπει νὰ φύσασμεν τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀλιέων, πρέπει νὰ ἔχωμεν περὶ τὸν 100.000 ψαράδες, ἐνώ μόλις τώρα ἔχουμεν 20.000 δυστυχούντας καὶ ἔχατελειμμένους εἰς τὴν τύχην των. Τὰ ιταλικὰ ἀλιευτικὰ πλοία δὲν περιορίζονται εἰς τὰς ιταλικάς ακτές, ἀλλα πηγαίνουν εἰς τὰς ιταλικές πληθυσμούς τῆς γείτονός μας πλησιάζει τὸ ἐκαπομμύριον. "Αν ὑποτεθῇ οἱ καὶ ημεῖς πρέπει νὰ φύσασμεν τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀλιέων, πρέπει νὰ φύσασμεν εἰς τὸν 100.000 ψαράδες, ἐνώ μόλις τώρα ἔχουμεν 20.000 δυστυχούντας τῶν θερεύουσας των. Σημειώτεον οἱ ἀλιείς ἔξειλιχθησούνται εἰς τὸν δηλαδή πόσον οἱ προηγμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς μέσης θαλάσσης καὶ τῶν βυθῶν ἀπὸ 40—150 ὄργανας, δηλαδή ἀπὸ 72—270 μέτρα.

"Επομένως τὸ πρόβλημα τῆς ἀλιείας διὰ τὴν Ελλάδα τίθεται εἰς τοὺς διλογίους κατωτέρω αἱριθμούς μὲ μαθηματικὴν ἀριθμίειαν: "Η παραγωγὴ ιχθύων εἰς τὴν Χώραν μας ἀνέρχεται σήμερον εἰς 30.000.000 χιλιόγραμμα περίπου καὶ ισοδυναμεί πόσος 4 1/4 κιλὰ κατ' ἄτομον επησίως.

Χωρὶς ὑπερβολὴν πρέπει νὰ φύσασμεν τὸ ποσοστὸν τῶν Ιταλῶν, δηλαδή 16 χιλιόγραμμα κατ' ἄτομον ἐπησίως.

"Ητοι πληθυσμὸς τῆς Ελλάδος 7.000.000X16 112.000.000 Σημειώνη παραγωγὴ 30.000 000

Συνεπῶς μᾶς ὑπολείπονται κιλὰ 82.000.000

"Οσον τερψίστον καὶ ἀν διὰ μᾶς φαίνεται τὸ ποσὸν αὐτὸς εἰς τὴν ἀρχὴν, ἐν τούτοις δὲν ὑπάρχει κανεὶς λόγος νὰ μὴ τὸ πθάσωμεν σὺν τῷ χρόνῳ. Εἶναι ζῆτημα ὄργανώσεως, συγχρονισμένου υλικού ἀλιείας καὶ ἐνθαρρυντικούς τοὺς τί ἐπιδιώκομεν καὶ μὲ τὶ μέσα θὰ τὸ ἐπιτύχωμεν. "Αφοῦ ἀπεφασίσθη νὰ γίνη ἡ εὐγενῆς χειρονομία ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῆς ἀλιείας μας, η ὄργανωσις πρέπει νὰ είναι φιλική, ἀλλως θὰ καταλήξῃ εἰς ματαιοποίησαν. Αἱ στατιστικαὶ, οἱ ἀριθμοὶ, τὰ παραδείγματα ἀρκοῦν, διὰ νὰ μὴ χωρῇ ἀμφιβολία η δισταγμός, δοσον ἀφορεῖ τὰς κατεύθυνσεις τὰς όποιας ὁ ὄργανος μόδης οὗτος ὄφελει νὰ ἀκολουθῇ θήση διὰ τὴν πραγματοποίησην καὶ ἐπιτυχίαν τοῦ προγράμματος ποὺ φαίνεται διὰ ἔχει χαράξει.

Κώστας Κομπῆς

“ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ,” Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΩΔΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1^Η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31^Η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1933 (ΕΤΟΣ 50N)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ	
'Απαρτίσματα Επιχειρήσεων			
'Αξία 26 έπικατηγορίων, 1 Ρυμουλκού και 68.45 σ.ο. ά.)π «ΦΩΚΙΣ» και «ΕΥΒΟΙΑ»	116.199.952.75	Μετοχικόν Κεφάλαιον Διηγημένον εἰς 110.000 Μετοχής	110.000.000.—
Φορητήδες		Γραμμάτια πληρωτέα Τυπός: πον εἰς νέον	4.298.213.95
'Αξία 14 φορητηγίδων	Δρχ. 1.—	'Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος Τυπός: πον εἰς νέον	10.272.163.50
'Επιπλα και Σκεύη	> 1.—	Πιστωτικοὶ λησμοὶ Διάφοροι Τυπός: πον εἰς νέον	18.878.778.25
Συνεργεία και Εγκαταστάσεις	> 1.—	'Αβαρία ίππο Διακανονισμὸν Εισπραγθεῖσα: Συνεισφοραὶ Λέσχα.	1.178.220.30 34.627.376.—
'Εργαλεία και Εγκαταστάσεις Γαιανθρ.	4.—		144.627.376.—
Χρεώγρα		Λογαριασμοὶ Τάξεως	17.396.975.—
276 'Ορολογία: Ανταλλαξίμων πρὸς 486	134.136.—		
Ταμείον και Τράπεζαι			
Μετρητὰ ἐν τῷ Ταμείῳ και διαθέσιμα παρὰ Τραπέζαις	3.767.941.70		
'Ελληνικὸν Δημόσιον			
'Υπόλοιπον εἰς νέον	1.749.606.60		
'Υλικά, Εφόδια, "Εντυπα			
'Ως αἱ Αποθῆκαι	2.217.372.65		
'Ασφάλιστρα και Ενοίκια			
Μὴ δεδουλευμένα	1.180.026.95		
'Απαιτήσεις μας παρ' Ασφαλειῶν			
'Ησφαλισμένη ἀξία διθι:θεντῶν			
ά.)π «ΒΟΛΟΣ» και «ΒΙΖΑΝΤΙΟΝ»	1.465.000.—		
Πρακτορεῖα και Χρεωσταὶ			
'Υπόλοιπον εἰς νέον	8.031.569.95		
'Αβαρία ίππο Διακανονισμὸν			
'Υπόλοιπον εἰς νέον	2.606.330.65		
'Αποτελέσματα Χρήσεως			
'Υπόλοιπον εἰς νέον			
Λογαριασμοὶ Τάξεως			
	7.275.434.75		
	144.627.376.—		
	17.396.975.—		
	162.024.351.—		
			162.024.351.—

ΧΡΕΩΣΙΣ ΑΝΑΔΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ “ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ,,

Μισθοτροφοδοσίαι και Ἀπομαχικά παρωπλοίσμένων ἀτμοπλοίων	595.792.90
Ναυτιλιακά Προμήθειαι και Μεσιτεῖαι Τηλεγραφήματα, Δημοσιεύσεις, Ναῦλοι και Ἐξόδα Μεταφορώσεων . . .	589.815.55
Ἀσφάλιστρα, Ἀτμοπλοίων 1.227.597.50 Μείον:Τὰ εἰσπρ. παράΚοινοῦΤαρ. 1.215.614.70	11.982.80
Ἐπιθεωρήσεις, Ὑλικά, Ἐφόδια, Συντήρησις Ὑδρεύσεις, Ἐξόδα Ἀτμοπλοίων, Νοσήλεια, & ἈποζημιώσειςΠληρωμάτων,Συγκρούσεις Προσαράξεις και Ἀτυχήματα 18.579.970.55 Μείον:Τὰ εἰσπρ. παράΚοινοῦΤαρ.15.373.800.—3.206.170.55	
Ἐξόδα Πρακτορείων, Ποσοστά Πρακτόρων Μισθοδοσίαι Προσωπικού, Ἐνοίκια,Ἐντυπα και Γραφική"Υλη, Ἐξόδα Διαζ. 8.587.811.80 Μείον:Τὰ εἰσπρ. παράΚοινοῦΤαρ. 6.211.884.45 2.375.927.35	
Τόκοι	1.286.939.80
Ἐπισφαλεῖς Ἀπαιτήσεις	10.195.50
Ἀποζημιώσεις Διάφοροι	126.511.60
Ζημία ἐκ Πωλήσεως 14 Ἀτμοπλοίων	8.203.336.05
Ἐξόδα συνεργαζομένων'Ατμοπλοιῶν «SKOINON TAMEION»	26.672.921.95
Ἀναλογία συμμετοχῆς μαξ ἐπι ἱερόδων Κοινοῦ Ταμείου ἀπό 1ης Ἰουνιούριου—31 Δεκεμβρίου 1933 ὡς ἀκολούθως	
Γαιάνθρακας και Ἐξόδα Γαιανθράκων Φόροι Δημοσίου και Ταμείου ἕκαδα-ρίσεως Ἐπιβατηγού Στόλου	49.292.390.95
Ναυτιλιακά, Προμήθειαι και Μεσιτεῖαι Διόδια, Ἐργατικά, Τηλεγραφήματα, Δημο-σιεύσεις, Ναῦλοι και Ἐξόδα Μεταφορώ-σεων, Ἀποζημιώσεις.	23.411.077.40
Καταβολοί εἰς Κοινοπραξίας	24.476.064.65
Μισθοτροφοδοσίαι ἀλτ και Ἀπομαχικά	2.746.342.60
Ἐξόδα ἀτμοπλοίων, Ποσοστά Πρακτόρων και Ἐξόδα Πρακτορείων	25.789.524.30
Ἐξόδο Διαχειρίσεως, Ἐνοίκια, ᘘντυπα, Τροφοδοσίαι Ἐπιβατῶν	9.202.408.90
Ἀσφάλιστρα	1.941.256.40
Μισθοδοσίαι Προσωπικού	1.211.169.55
Ἐξόδα Κίνησεως, Συντήρησεως & Παροπλ.	1.332.871.25
Ἐξόδα Κίνησεως, Συντήρησεως & Παροπλ.	15.251.355.70 154.654.461.70

ΠΙΣΤΩΣΙΣ

Αποθεματικὸν Κεφάλ. Ἐκτακτον	3.913.470.—
Ἐκπτώσεις καὶ Ἐπιστροφαὶ	
ἐκ δικαιονομοῦ χρεῶν	6.812.415.55
Διάφοροι Εἰσπράξεις καὶ Συναλ- λαγματικαὶ Διαφοραὶ . . .	9.611.398.85
Εἰσπράξεις Συνεργαζομένων Ἀτμο- πλοίων «KOINON TAMEION»	
Ἀναλογία συμματοχῆς μας ἐπὶ εἰσ- πράξεις Κοινοῦ Ταμείου ἀπό την Ια- νουαρίου μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1933 ὅς ἀκολούθως:	
Ναῦλοι Ἐπιβατῶν καὶ Ἐμπορευμάτων 155.384.962.10	
Ἐκτακτοι Πλόες, Μισθώματα ἀγόνων καὶ διάφοροι ἄλλαι εἰσπράξεις	8.951.888.— 164.336.850.10 184.674.134.50
Ὑπόλοιπον εἰς νέον	7.275.434.75

• Ή τινή της λίρας είσ δλους τοὺς λογαριασμοὺς Ἐνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ ὑπελογίσθη πρὸς Δοσχμὰς 586.

Ἐν Πειραιᾳ τῇ 23 Μαΐου 1934

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
Π. Γ. ΚΑΜΗΛΟΣ

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ**
Π. Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ—Α. Σ. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ
Ν. Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ



Αίγυπτος

Τὰ λιμενικά τέλη Ἀλεξανδρείας

Κατά πληροφορίας ἐν Καΐρῳ, τὸ Αἴγυπτικὸν ὑπουργεῖον τῆς Συγκονιώνικς, χάριν ἐνίσχυσεως τῆς λιμενικῆς κινήσεως τῆς Ἀλεξανδρείας και ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἐν Πόρτ Σαΐδ ἀνταγωνισμού, μελετᾷ τὴν παροχὴν εἰς τὰ πλοῖα διευκόλυνσεων διοικήσεως τῆς λιμενικῆς τάλης. Οὕτω, σκάφη προσεγγίζοντα 10 ἔως 20 φορές τὸ ἔτος εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν θὰ τυγχάνουν ἐκπλοώσεως 10 οἰον τοῦ ἴσχυρού τιμολογίου τῶν λιμενικῶν τελῶν, σκάφη δὲ καταπλέοντα εἰκοσάκις και πλέον θὰ δικαιοῦνται εἰς ἐκπλοώσεων 20 οἰον.

Αἱ ἀπόφεις αὗται τοῦ Αἴγυπτικοῦ ὑπουργεῖον ἀποκρόσσονται ἀπὸ τοὺς ἐν Ἀλεξανδρείᾳ ναυτικούς πράκτορες, τὸ δὲ Διεθνές Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, ἐρωτηθέντας ἐν προκατέμνη, ἀπήντησεν διτοῦ θεωρεῖται πλέον ἀποτελεσματικήν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς λιμενικῆς κινήσεως τῆς Ἀλεξανδρείας μίαν γεννικοτέραν ἕκπτωσιν, ἔναντι τῶν ἐπωφαλῶν διὰ τὰ σκάφη λιμενικῶν τελῶν, ποὺ ἔχουν καθιερωθῆνται τοῦ Πόρτ Σαΐδ.

Βέλγιον

Ἡ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀρωγὴ

Εἰς ἐπερώτησιν Βέλγου δουλευτοῦ περὶ τοῦ χρόνου ἐφαρμογῆς και τῆς ἐκτάσεως τοῦ ἀκρωτηριακοῦ κινητικοῦ σχεδίου διὰ τὴν παροχὴν τῆς Κρατικῆς προστασίας εἰς τὴν Βελγικήν ἀμυντικήν, ὁ ἀρμόδιος ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν ὑπουργός παρέκειται τὴν ἀδρίστον ἀπάντησιν, διτοῦ δλαι αἱ ὑποδηματικοὶ αἰτήσιμοι Βέλγων πλοιοκτήτητοι, διτοῦ ἐξηγοῦντο δύναται, ὡφ' οὐρανοῦ προσβλέπει τὸ σχέδιον, θὰ ἐγένοντο ἀποδεκταί.

Ο Βέλγος ὑπουργός ἀπέργυε νὰ καθορίσῃ τὸ ποσόν τῆς διαταθησομένης πιστώσεως, ὅποδειξε δ' ἀπλόδε, διτοῦ θὰ ἡτο τοῦτο ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητα, ἥτις θὰ ἐπανήρχεται εἰς τὴν ἐνέργειαν ὑπηρεσιῶν και προσέθηκεν, διτοῦ ή κυδρήνας θὰ ἐπεθύμει νὰ ἔμασθαισιον πρετον τὴν διατηρησιν ἐν ὑπηρεσίαι τῶν ἡδη κινουμένων πλοίων και κατέπιν νὰ στραφῇ πρὸς τὰ παρωπλοιμάνα.

Ἐρωτηθέται περὶ τῶν ἀναμενόμενῶν ὑπὸ τῆς κυδρήνας ἀποτελεσμάτων ἐν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, ἀπόνται διτοῦ ή παρασχεθησομένην ἐνίσχυσιν θὰ είναι τοικύτη, ώστε νὰ παίσῃ τοὺς Βέλγους πλοιοκτήτας, τοὺς προτιθέμενούς νὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη των, ὅπως ἀναθεωρήσουν τὰς ληφθείσιοις ἀποφάσισις των.

Προστίθεται εἰς τ' ἀντέρω, διτοῦ ἐν ἀναμενού τῆς εκκυδερνητικῆς ἀρωγῆς, ἐξηλόντων τῆς ἄργιας 18 Βελγικῶν πλοίων, εἰς τὰ δύοια ἡδη ἀποκρόληγοις 320 ἄνεργοι ναυτεργάται,

Γαλλία

Τὸ ἀκριβέστερος γκρός τοννάζ τοῦ «Νορμαντί

Τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν Γαλλικὸν σοῦπερ—λάινερ «Normandie», τῆς «Compagnie Générale Transatlantique», ἐσμηειοῦτο — ὡς γνωστόν — εἰς τοὺς πίνακας τοῦ Βρεταννικοῦ Νηογνώμονος τῶν «Lloyd's» μὲ χωρητικότητα 68.000 τ. γκρός, κατά πληροφορίαν παρασχεθείσαν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων «Penoe», τοῦ Σαλιν Ναζαίρ. Ὁμοίως εἰς τοὺς πίνακας τῶν «Λόδες» σημειοῦται τὸ νέον «Cunarder» μὲ χωρητικότητα 73.000 τόννων γκρός. «Οταν τὸ «Normandie» ἀνεγράφη μὲ 68.000 τ., εἰχεν ἑκδηλωθῆ ποιά τις ἔκπληξις, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν διτοῦ τοῦτο θὰ ἡτο κατ' ἐλάχιστον 70.000 τόννων.

Ἐκτοτε, ἐγένοντο πολλαὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν ἑσωτερικήν διαρρούμενον τοῦ πλοίου, αἰτίνες προεκάλεσαν σπουδαίαν ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητός του, ὡς δὲ ἡδη ἐγνώσθη, τὸ «Normandie». Θὰ ἔχῃ τελικῶς μίαν χωρητικότητα κατά 10.000 τ. μεγαλυτέραν τῆς σημειωθείσης ὑπὸ τῶν «Λόδες», θὰ είναι δηλαδή 78.000 ἔως 79.000 τόννων γκρός. Τὸ μέγεθός του τοιουτορόπως συγκρίνεται πρὸς τὴν διοδοῦ λαμβανομένην χωρητικότητα τοῦ μεγίστου ἡδη ἐν ὑπηρεσίαι «Αγγλικοῦ ὑπερωκεανοῦ» (Majestic) (56.621 τ.), τῆς «Océan» καὶ τοῦ «Alcantara» (22.181 τ.), τῆς «Roumania» Μαϊηλ, διτοῦ είναι τὸ μεγαλύτερον Ἀγγλικόν σκάφος τῆς πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικήν γραμμῆς.

Ἐάν, δέν ὑποστῇ καὶ τὸ νέον «Cunarder» τῶν 73.000 τ. ἀναλόγους μετατροπός πρὸς ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητός του, τότε τὸ Γαλλικὸν «σοῦπερ—λάινερ» θὰ κρατηη τὸν τίτλον τοῦ μεγαλυτέρου ὑπερωκεανοῦ τοῦ Κόσμου.

Γερμανία

Αἱ δυσχέρειαι τῶν ναυτικῶν ἑταιριῶν

Ἐνώπιον τῶν συγκαληθείσων πρὸς τινῶν ἡμερῶν εἰς τὸ Ἀμβούργον γενικῶν συνελεύσεων τῶν μετόχων τῆς «Ἀμβούργο—αμέρικαν και τοῦ «Βορειο—γερμανικοῦ Λόδε»), οἱ πρόστεροι τῶν δύο τούτων ἑταιριῶν διέξανται κυριότερα προδήματα ποὺ ἀντιμετώπισαν κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος σχεδόν τοῦ μόνον τῆς Παραμική ναυτιλία, ἀλλὰ και αἱ ναυτιλίαι πολλῷ πλέον χωρῶν. Ο πρόσδρος τοῦ συμβούλου τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόδε» κ. Karl Lindenwauken ἔτονται, διτοῦ τὸ 1933 διεκρίνετο διὰ τὴν καταβληθείσαν ἐπίμονον ἀπὸ μέρους τῶν ἑφταλίστων προσπάθειαν μετώπους τῶν διαπονῶν ἑκμεταλλεύσεων τῶν πλοίων των και ἐναρμόνιον τῶν πρὸς τὰς διαρκῶς ἀλλατούμενάς εἰσπράξεις, λόγῳ τῆς ὑποτικητικῆς πορείας τῶν ναυλῶν.

Διότι ἔξ αλλού γερονότα συνεκίνησαν σπουδαῖς τῆς ναυτιλίαν και ἔσχον ἐπ' αὐτῆς καταστρεπτικὸν ἀντίκτυπον: «Ἡ υποτικήσις τῆς Ἀγγλικῆς λιμνῆς και ἡ πρακτολουμήσασα ραγδαῖα πτώσις τοῦ δολλαρίου. Αἱ τούτων ζημιές, ὅμως μὲ τὰ ποσοληθείσας ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχειρησουμένων πλοίων, ὑπῆρχαν τὰ πλοία τῶν διακρέστων διὰ τὰς ναυτιλίας ἑταιρίους οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων κατά τὸ 1933. Ἡδιατέρως τὸ ίδιον έτος αὐτῶν — εἰπε — τὸ «Βορειογερμανικό Λόδε», σύντιος τὰ σκάφη ἐργάζονται, κυρίως εἰς τὸν Βόρειον Αἰγαίον.

Συναγχίζων ἀπόνταις διτοῦ, τότε μόνον τὴν ναυτιλία θὰ πραγματοποιήσῃ ἕνα σπουδαῖον βῆμα πρὲς τὴν παλινόρθωσιν τῆς, διτοῦ ἀπαλλαγῆ τῶν ἀντιοικονομικῶν μεθόδων προστασίας και βασίση τὴν ἐργασίαν και τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ α' Ζημηνον τοῦ τρ. δ. διήλθε χωρὶς νὰ ἐπιτρέψῃ και αἰτιολοδέους προσλέψεις διὰ τὸ ἄγγος μέλλον. «Ἡ συναγωνισμός πτώσις τῆς στερλίνας και τοῦ δολλαρίου ἐπηρέζησαν τὴν πειθαρίων τῶν εἰσπράξεων τῶν εἰσπράξεων τῶν στερλίνας και τοῦ δολλαρίου στενοχωρίων πλατούσιον ἔνορδινοικοτικοῦ πνεύματος. «Ἐφόσον θὰ διῆρχεν ἐργασία διτοῦ, θὰ διῆκοιοι λόγοι τοῦ δολλαρίου πραγματοποιήσουν συναγωνισμός. Σήμερον δημοσίες, ἐνῷ διτοῦ λόγοι τοῦ δολλαρίου πραγματοποιήσουν πραξίαν, ἀκόμη και εἰς αὐτὴν τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἀντιοικονομῶν θαλασσῶν, και ἐνῷ προσπάθειαν τὸν ἐπικινδυνὸν συναγωνισμού, προσβλέποντας εἰς κατέχειστον, ἐφερμιζόντων συστήματα πειραργήσασιν, μολονάτι κατακτητικοῦ καθ' ἡμέραν ἔδαφος νὰ ἀναγνώρισεις τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίαν.

Ο πρόσδρος ἔξ αλλού τῆς «Ἀμβούργο—αμέρικαν» κ. Heisslerich ἀνέφερεν εἰς τὸν λόγον τοῦ δολλαρίου τὴν δυσαναλογίαν πορτίων και χωρητικότητος, διτοῦ μόνιμον συντελεστὴν τῆς ναυτιλίας και κακοτυγίας. Εἰς μερικὰς χώρας — εἰπε — τὸ προδήματα ποὺ ἀντιμετώπισαν τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον ἔτεστον τὸ παρελθόν πλευράν, ἐντὸς τῶν στενοχωρίων πλατούσιον ἔνορδινοικοτικοῦ πνεύματος. «Ἐφόσον θὰ διῆρχεν ἐργασία διτοῦ, θὰ διῆκοιοι λόγοι τοῦ δολλαρίου πραγματοποιήσουν συναγωνισμός. Σήμερον δημοσίες, ἐνῷ διτοῦ λόγοι τοῦ δολλαρίου πραγματοποιήσουν πραξίαν, ἀκόμη και εἰς αὐτὴν τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἀντιοικονομῶν θαλασσῶν, τὸν ἐπικινδυνὸν συναγωνισμού, προσβλέποντας εἰς κατέχειστον, διτοῦ διέτοι θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς ἑταιρίες μης νὰ ἐσοφλήσουν τὰ πρός τὸ ἐπιτερεπτικὸν χρέον των. Θὰ δητο τοῦτο ἀληθές, ἐάν είχονται αὐταῖς τόσας εἰσπράξεις, διτοῦ νὰ είναι εἰς δέσιν γάρ την πληρωσούν...

Δανία

Ἐβελτιώθη ἡ δέσις τῆς ναυτιλίας τῆς

Εἰς τὴν δημοσιευθείσαν τελευταίων ἑτησίων τῆς «Ἐνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν», σημειώθηται μετ' ἀνακυρώσεως νὴ βελτίωσις τῶν ἑργασιῶν τῆς Δανικῆς ἐμπορευτικῆς ναυτιλίας και τὸ 1933 και τὰ ἐπιτευχήτων καλύτερα ποτετέλεσματα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον δέσιο. Τονίζεται ἐν τῷ ἑκάτετοι διτοῦ δημόσιας δέσης τὸν δημόσιον προστατητικὸν ἀνάγκην ὅπως χάριν προστασίας τῆς ἐργασίας τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας ἐπιδιωχθῆ μία εύρυτέρα ἀνάπτυξις τοῦ προγράμματος διεθνεύσεως συνεργασίας και ἐκδήλωσις θετικωτέρων ἀντιδράσεων ἐναντίον τῶν Χωρῶν ἐκείνων, ποὺ ἀκολουθεύουν συστήματα ἀντιοικονομικῶν ἐπιχειρησών τῶν διετούσιν τοῦ Εθνικᾶ αὐτῶν πλοίων.

Ἡ μόνη φυσικὴ δῆλος διὰ τὰς διαπονῶν προσαγωγῶν τῆς ναυτιλίας ἐργασίας ἔγκειται — κατὰ τὴν ἑκάτετον — εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν, η ἀρχὴ δὲ αὐτῆς είναι θελτικός εὐνοεύσης τῆς τὸν Δανίαν, τῆς δημόσιας τὰ πλοία ἀποδέλποντα πάντας εἰς τὴν σύμπληγαν μάρτιος Παγκοσμίου Διασκέψιας εἰς τὸ Λονδίνον, διὰ τὴν ὁποίαν δημοσίες οι «Ἄγγλοι» δείκνυνται: ἐπιψυλακτικοί, ἐπιθυμούμεντες νὰ ἔξασφαλισουν προγνωμένως θετικής προσάσθετος και βασίσουσα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπίθεσης, ἵνα μη διὰ δευτέρων φοράν ἀποτύχη νὴ προσπάθειά των. «Ἐνέργειαι ηδη καταβάλλονται δι' ἓνα κοινὸν διάδημα πολλῶν χωρῶν πρὸς τὴν Βρεταννικήν κυδρήνησιν, ὅπως δευτῆ και ἀναλάδη τὴν πρωτοδουλίαν διὰ τὴν

σύγκλησης μεταξύ διασκέψεως, θεωρείται δὲ ἐποικοδηματικόν τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Γερμανία ἔνεδήλωσεν ἀπό τοῦδε διαθέσις συμμετοχῆς.

— Κατά τὸ παρελθόν ἦτος ἡ Δανικὴ ναυτιλία ἐμποτίθησε κατά 31 πλοῖα 50.000 τόννων γκρές περίπου, ἀπόλλαγσίσης ἐπὶ ἀρκετήν πολιάν χωρητικότητας ἐμφανίζεται ἡδη̄ ποιοτικῶν ἀνωτέρα, μὲ τὸ 1933 τὴς ἀλικῆς τῆς δυνάμεως ἀποτελούμεναν ἀπό σκάφη ἥλικιας κατὸ τὸν 8 ἑταῖ. Σημειώσεων ἀκόμη ὅτι ἡ παρωπλισμένη σήμερον Δανικὴ χωρητικότης περιλαμβάνει 24 μόνον πλοῖα 82.151 τόννων φορτίου καὶ ἀποτελεῖ τὸ κατώτατον δρίον τῆς τελευταίας τετρατελίας.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Αἱ διενέξεις περὶ τὰς ἐπιχορηγήσεις

Μεταξὺ τοῦ προσδρομοῦ τῆς «International Mercantile Marine Co» καὶ τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Black ἀνεπτύχθη τελευταῖς μία ὁμοτάτη συζήτησις, ἀντικείμενον τῆς ἐποίας ὅτι, ἐάν αἱ Βρετανικαὶ ἐπιχορηγήσεις πρέσσει τὴν ναυτιλίαν ὑπὸ μορφὴν ἀμοιβῶν μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου, ἡσαν ἀνώτεραι ἡ ὅχι τῶν Ἀμερικανικῶν. Ἡ συζήτησις ἔπειτας καὶ μέχρι τῆς ἐπὶ τὸν ναυτικὸν ἐπιχορηγήσεων ἐπιτροπῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Γερουσίας, πρὸ τῆς ἐποίας προσευσιάσθη τὸ διοικητικὸν ἀμφισσόλιον τῆς ἀνωτέρας Ἀμερικανικῆς ἑταῖρας. Ὁ γερουσιαστὸς Black ὑπεστήσειν, ὅτι οὐδέποτε ἡ Ἀγγλία παρέσχε τόσας ἐπιχορηγήσεις, δοσεὶς αἱ Ἦνωμ. Πολιτεῖαι: ἀπὸ τὸ 1928, τὴν γνώμην δ' αὐτῶν ἀντέκρουσαν δὲ κ. Franklin ἀπαντήσεις ὅτι ἡ Ἀγγλία δίδει εἰς τὴν «Cunarder» τὴν ἀξίαν δύο νέων σούπερ-λινέρων.

Ἐπηκολούθησας συζήτησις διατί τὸ «Leviathan» ζένεντας νὰ ἐργασθῇ ὡραρισμένης περιπέτερος, ἐνῷ συμβαίνει τὸ ἀντίθετον διὰ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Majestic» τῆς «Océanis Στάρ Λινέρ». Ἐπονομὴ ἡπ' αὐτοῦ ἐκ μέρους τοῦ κ. Franklin, ὅτι ἡ ἐργασία τοῦ Ἀγγλικοῦ λινέρος δηλατεῖται εἰς τὴν ὄλικην κρατικὴν ἀφογῆν πρὸς τὴν «Océanis». Ὄταν πρὸ ἑπτῶν τὸ «Majestic» ὑπεριστάτω ὑπὸ τὸ ἔλαχον τῆς «International Mercantile Marine Co», ὡς ἀνήκον εἰς τὸν στόλον τῆς «Oceanic», ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἐπλήρωνεν ἄποικων εἰς τὰ τρία ὑπερωκεάνια «Majestic», «Olympic» καὶ «Homeric» 100.000 λιρῶν εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ ταχυδρομείου. Εἰς ταῦτα δὲ γερουσιαστὸς Black ἐποίεις ν' ἀπαντῇ οὐδὲν τῆς «Intern. Mercantile Marine Co» εἰχε λάβει τὸ 1932 παρὰ τῆς Ἀμερικανικῆς κυβέρνησεως 2.735.092 σολ. Εἰς ταχυδρομικόν ὑπεριστάτων δικτύον πλοίων της, «Ἀντέκρουσεν ἐπίσης καὶ τὸν ισχυρισμὸν περὶ διαφορικῶν ἔξιδων διαχειρίσεως μεταξὺ τῶν Ἀγγλικῶν καὶ τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων.

Εἰς ἑρτήσιν τοῦ γερουσιαστοῦ White διὰ τὸ νέον «Cunarder» δ. κ. Franklin παρέσχε τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἡ ἐκ τῆς συγχωνεύσεως «Κιουνάρα» καὶ «Οcéanis Στάρ» προσβλέπει τὸ τέλος τῶν μεταφορῶν 5.500.000 λιρῶν διὰ τὴν ἀποπεσσάτων τοῦ «Κιουνάντερ» καὶ 4 ἑκ. λιρῶν διὰ κεφαλαιον κινήσεως. Ἐγένετο ἐπίσης λόγος καὶ περὶ τοῦ τόκου τῶν παραχωρηθέντων δεντίων, ὡς δὲ εἶναι δὲ γερουσιαστὴς Black, ὁ τόκος διὰ τὰ κεφαλαιαν κυνηγήσεως τῶν «Manhattan» καὶ «Washington» ἡπ' 1½ ο.ο., ἐνῷ διὰ τὰ δάνεια τῶν Ἀγγλικῶν ἀπαντήσαντας τὸν «Cunarder» 3 ¾ 1½ ο.ο.

Τοιοῦτον ἔπειτας περιετέρω τὰς ἀπόψεις τῆς ὅπ' αὐτὸν ἑταῖρας δ. κ. Franklin ἀνέπτυξε πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, ὅτι ἡ ἀσφαλμένη ἡ ἐντύπωσις, καθ' ἡ τὸ 1932 ἡ «Intern. Merc. Marine Co» ἀπηγόρευε κεφαλαια 20 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὰ ὑπὸ Ἀμερικανικῆς σημαίαν. «Εναντίον διατεθέντων κεφαλαιῶν—εἰπε—23.3 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὰ ὑπὸ Ἀμερικανικῆς σημαίαν σκάφη τῆς μόνον 8 ἑκατομ. ἀπηγόρευεντο ἐν τῷ πραγματικότητι εἰς τὰ ὑπὸ ἔντην σημαίαν, ἐνῷ εἰς τὰ διεθίλια τῆς ἑταῖρας ἀνεγράφετο καὶ ἔνα ποσόν 11.397.500 δολαρίων, δηπερ ἀντιπροστέπεντα ἔνα καθυστερούμενον, ἀλλὰ καὶ ἀμφισθητόμενον ὑπόλοιπον ἐκ τῆς πολήσεως κατὸ τὸ 1926 τῆς «Οcéanis Στάρ Λινέρ» πρὸς τὴν «Pouyagueal Matigny Πάκετ Κόμπαν».

Χάριν τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἑθνικῆς σημαίας, ἐξηκολούθησεν δὲ κ. Franklin, ἡ ἑταῖρια ἡ κύρωσις—λιμοτείαι συναινέσει—ὅλας τὰς συμφω-

νίας της μετὰ τῆς Βρετανικῆς κυβέρνησεως, ἀπό δὲ τῆς 30ῆς Πεντηκού, διετοῦ θα παύσης ἡ ἑταῖρια νὰ ἐντρέγῃ ὡς πράκτωρ τῆς «Οcéanis Στάρ», οὐδένα πλέον ἔνον συμφέρον θα ἐκπροσωπῆ. Ὁ ἀκραιφνής Ἀμερικανικῆς χαρακτήρας τῆς «Int. Merc. Marine Co» καὶ τῶν ὑπ' αὐτήν ἑταῖρων καταφίνεται καὶ ἀπὸ τοῦ ἀκολούθους ἀριθμούς. Κατέχει ἡ διεύθυνσις στόλον ἑκατὸν πλοίων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 35 εἰναι: «Ἀμερικανικὰ καὶ τὰ ὑπόλοιπα 9 μόνον φέρουν εἰσέτη τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. Ταῦτα εἰναι: 4 φορτηγὰ καὶ 5 μικτά πλοῖα, διὰ τὰ ὅποια ἔγειτην ηδη̄ προσφοραὶ πρέξεις ἐποιηθεῖσαν.

Καὶ δ. κ. Franklin κατέληγε: «Τὸ 1926 ἡ ἑταῖρια είχεν διό τὴν κατοχὴν τῆς 96 πλοΐα 1.016.780 τόννων γκρός ὑπὸ ἔντην σημαίας, ἐν συγκρίσει πρὸς 9 μόνον πλοῖα 129.226 τ. Ἀτίνας διατηρεῖ σήμερον, πρεθέσσα εἰς μείον τοῦ ὑπὸ ἔντην σημαίας τονναῖς της κατὰ ποσοστόν 88 ο.ο. Ὁποὶ Ἀμερικανικὴν ἔχει ἀλλασσεῖ σημαίαν διετήρει κατὰ τὸ 1926 ἡ ἑταῖρια 6 μόνον πλοΐα 74.131 τ. γκρός, ἐνῷ σήμερον ἡδη̄ τὴν χωρητικότητα ταῦτην κατὰ 418 ο.ο. ἀναβιδάσασι τὸν ὑπὸ Ἀμερικανικὴν σημαίαν στόλον τῆς εἰς 35 πλοΐα 381.532 τ. γκρός».

Ισπανία

Οργανούνται αἱ ναυτικαὶ ύπηρεσίαι

Ἡ κυβέρνησις τῆς Μαδρίτης ἀπέφασε τὴν ὑπεδολήν εἰς τὴν Ισπανικὴν βουλὴν Νομοσχεδίου ἀναδιοργανοῦντος τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Θ' ἀποτελέση τοῦ λοιποῦ αὐτῆς ἀνεξάρτητον καὶ αὐτόνομον ὅργανον, ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὅποιου θα ὑπαχθοῦν δλαις αἱ ὑπηρεσίαι σχετιζόμενα μὲ τὴν ναυτικήν ζωὴν τῆς Χώρας.

«Ἡ Ισπανία, συμπειλαμβανομένων τῶν ἕννονων καὶ τοῦ Ισπανικοῦ Μαρέκου, θα ὑποδιαιρεθῇ εἰς 23 ναυτικὰ περιφερείας, ἐκάστη τὸν δύοιν θα διοικήται πορ' ἐνός κρατικοῦ ἐκπρεσώπου ἐξαρτούμενον ὑπὸ τὴν Διναρίου τοῦ E.N. Εἰς τὴν εἰτοῦ ἀνάδιργανουμένην διοίκησιν θα ὑπαχθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι: ἀλιείας, ἀποτυπωλήσης καὶ ναυτικῆς διοικησίας, ἐνῷ, τούτων τοῦ Ἰνστιτούτου τῆς ὡκεανογραφίας θα ἐξαρτᾶται τοῦ λοιποῦ ἀπό τὸ ὑπουργεῖον τῆς Παιδείας.

Ιταλία

Ο σπουδαῖος ρόλος τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου

Ἡ ἐξαρτεῖται σημασία, τὴν ὅποιαν ἡ Ιταλικὴ κυβέρνησις ἀποδίδει εἰς τὴν σταθερὰν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Χώρας, ἐπονομὴ ιδιαιτερώς ὑπὸ τοῦ δήμοτοῦ τοῦ E.N. παρὰ τῷ ὑπουργείῳ τῆς Συγκοινωνίας. Εἰς τελευταῖον λόγον τοῦ ἐπέλαστρων εὐτοξειδεῖς, ὅτι ἡ κυβέρνησις τῆς Ρώμης ἀναγνωρίζουσα πλήρως διτοῦ ἀρτίων συγκαροτυμένος, συγχρονισμένος καὶ ποιοτικῶς ἀνώτερος ἐμπορικός στόλος ἀποτελεῖ ισχυρότερον δργανον εἰκονομικῆς ἀκρής καὶ ἀμποτικῆς διατάξεως μεταξύ Χώρας πρὸς τὰς ἀγορὰς τοῦ «Εμπορικοῦ, ἀντιμετωπίζει τὰς ἐπειγόμενας ἀνάγκας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῶν tramps, ἐνῷ παραλλήλως ἀποδέπτει καὶ εἰς τὴν ὄργανων τῶν τακτικῶν θελαστικῶν πλοασίων ὑπηρεσίων τῆς χώρας, δέσσει ἐνὸς προγράμματος ἀπόλετον, πλοίων καὶ φορτίων.

Ἀποτέλεσμα τῆς καταδηλώσεως μέχρι σήμερον Κρατικῆς ταῦτης προσπάθειας ὑπὸ τοῦ δήμοτοῦ τοῦ E.N. παρὰ τῷ ὑπουργείῳ τῆς Συγκοινωνίας Εἰς ταῦτα διατάξεις τῆς Ιταλίας, οὐχὶ δέ μόνον πρὸς τὰς ἀρτίων συγκαροτυμένος, συγχρονισμένος καὶ ποιοτικῶς ἀνώτερος ἐμπορικός στόλος ἀποτελεῖ ισχυρότερον δργανον εἰκονομικῆς ἀκρῆς καὶ ἀμποτικῆς διατάξεως μεταξύ Χώρας πρὸς τὰς ἀγορὰς τοῦ «Εμπορικοῦ, ἀντιμετωπίζει τὰς ἐπειγόμενας ἀνάγκας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῶν tramps, ἐνῷ παραλλήλως ἀποδέπτει καὶ εἰς τὴν ὄργανων τῶν τακτικῶν θελαστικῶν πλοασίων τῆς χώρας, δέσσει ἐνὸς προγράμματος ἀπόλετον εἰς αὐτάς κατὰ τὸ παρελθόν.

Ἀπὸ τὴν διεύθυνσιν τῆς ναυτικῆς δραστηριότητος ἡ Ιταλία ἀναμένει εἰς τὸ ἔγγον μέλλον τὴν πληρὴ δικαιώσιν δεκατών μέχριν καὶ θυσίαν.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΤΕΛ. ΑΝΓΕΛΛΟΥ, ΤΕΛ. ΑΘΗΝΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

TELEPHONES	AVENUE 972 122	TELEGRAMS	SEABURDOCK.
	BERMONDSEY 1267		STOCK. LONDON

LEETE'S (CARGO SUPERINTENDENTS) LTD.
ESTABLISHED 1877

17, GREAT ST. HELENS.
LONDON E.C.3.

Cargo Superintendents and Surveyors.
INCORPORATING Mr DENIS PEFFANIS

ALSO AT

19. BRUNSWICK ST. LIVERPOOL
22. HIGH STREET, HULL
407. PAISLEY RD. WEST, GLASGOW
THE DOCKS, AVONMOUTH
THE DOCKS, SHARPNESS

38. RODINGSMARKT, HAMBURG
150. LLOYDSTRASSE, BREMEN
5. QUE GEORGE V., LE HAVRE
NIEUWLAEND 6, ROTTERDAM
26. RUE LES CAPUCINES, ANTWERP

And at all U. K. and Continental Ports

Μεγάλη Βρεταννία

Τὸ ζήτημα τοῦ προστατευτισμοῦ

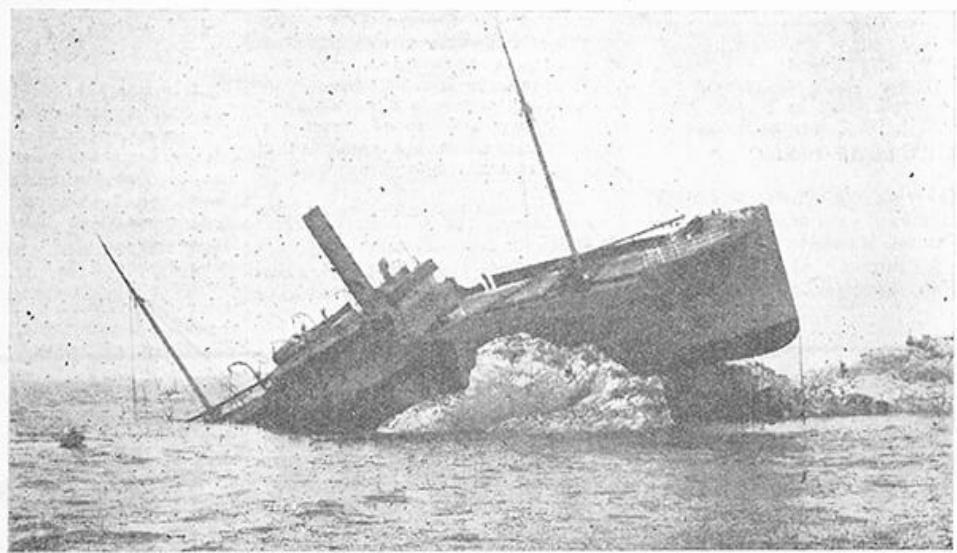
Ζωηράν και ἀμειώτον ἔξακολουθεῖ νὰ συγκεντρώνῃ πάντοτε τὴν προσοχὴν τὸν Ἀγγλικὸν πλοιούτην τὸ ζῆτημα τοῦ Κρατοῦ προστατευτισμοῦ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας. Ή επὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου στάσις τῆς κυβερνήσεως τοῦ Λογδίνου δὲν ἔχει εἰσέσθια σαφῶς καθορισθῆναι καὶ συνεπὸς εἶναι εὐνότης ἡ κατέχουσα τοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἀδημονία περὶ τῆς πιθανῆς προφῆτης τῆς ἐπιδιωκομένης προστασίας καὶ τοῦ χρόνου καὶ τοῦ πόλου τῆς ἐκδηλώσεως τῶν σχετικῶν Κρατῶν μέτρων. Απὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ὑπῆρχαν ἐνδιαφέροντα αἱ δηλώσεις τοῦ προέδρου τοῦ «Board of Trade» κ. Runciman, εἰς τὰς ὁποῖας προέβη ὅντος κατὰ τὸ δούτη τὴν 31ην Μαΐου ἐν Λονδίνῳ ἐπίσημον γεῦμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου, παρουσιά τοῦ Πρύγκητος τῆς Οὐαλλίας καὶ ἐνώπιον 700 προσκεκλημένων.

Ἀνασκοπῶν ὁ Ἀγγλικὸς ἀπονομῆς τὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας εἴπε τὰ ἔξης:

«Οσον ἀφορᾷ τὰ λάινερς τρεῖς κύρων Βρεταννικαὶ ἑταῖραι ἐν τῶν ἐργαζομένων εἰς γραμμὰς τοῦ Ἐξωτερικοῦ ἀπολαμβάνονταν ὄντας τοικοῦς ἐπιχορηγήσεων, ἐνῷ αἱ λοιπαὶ οὐδεμιαὶ τυγχάνονταν προστασίας καὶ ἀγονίζονται μὲν μόνα τὰς τίδιας αὐτῶν δυνάμεις καὶ πόροις. Ως πρὸς τὰς ἑταῖρις καὶ τοὺς ἴδιοκτήτας δεξαμενοπλοίων, αὐτοὶ ἑταπτοίησαν μόνοι τῶν τὰ τοῦ Οἴκου των διά τῆς συμφωνίας ἐφαρμογῆς τῆς «φασιοναλιστικοῦ» τῆς χωρικότητος καὶ τῆς προσαρμογῆς τοῦ εἰς τρεῖς τῶν διαθεσίμων τοννᾶς ἀνάλογως πρὸς τὰς ἐξάστοτε ἀνάγκας τῶν Παγκοσμίων μεταφορῶν ρευστῶν φορτίων. «Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς ἀκτοπλοΐας ἐπιχειρήσεως—ἔξακολον θῆται ὁ κ. Runciman μὲν χαριεντολόγον ὑφος—κατώρθωσαν αὗται νὰ συναγωνίζονται μετὰ ποιᾶς τινος ἐπιτυχίας τὰ ουμφέροντα τῶν αἰδηφοροδομῶν ἑταῖρῶν καὶ δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη περισσοτέρας προστασίας δι' αὐτάς....»

«Ἀπομένον τὰ tramps. Διὰ τοὺς κινδύνους, τοὺς ἀγῶνας καὶ τὰς περιπτείας τῶν ἑταῖρων φροτηρῶν σκαφῶν, λαμβάνω καθημερινῆς τόσα ἐπονημάτα καὶ ἐνθέσεις, ώστε διὰ τὴν ἔξετασιν τῶν παραπόνων τοῦ κλάδου τούτου τῆς ναυτιλίας ἐθνοίσασε ἔνα τμῆμα τῆς ἀναπτυσσόμενης πορείας. Τὰ εὑρον δικαιολογημένα καὶ ὅλοι τόροι ἀναμένουν νὰ πληροφορηθῶν τί σκέπτομα καὶ ποῖα μέτρα πρόσεκται νὰ εἰσηγηθῶσιν. Θά ἥμην καὶ ἐγὼ διατεθειμένος νὰ ἥρθω τὸν τούτην γνόμην

Μία βαρεῖα προσάραξις



Τὸ ἔξοκεῖλαν τὴν 1ην Ιουνίου ἐπὶ βράχων, πλησίον τοῦ St. Malo, Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Skeldon».

τί φρονεῖ ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας. Θὰ ἕστερογενὲς ἀρά γε ὁ λαός νὰ ἔχονται διαθέσην, διατημένην διὰ τῆς κυβερνήσεως πρὸς τὰς τοῦ φορολογιῶν δι' ἐπιχορηγήσεως πρὸς τὰς Εθνικὰ πλοῖα; Μίαν ἐπὶ τοῦ ἐργατικοῦ αὐτοῦ ἀπάντησιν δὲν δύναμαι, ἐγὼ τοὐλάχιστον, νὰ διακινδυνεύσω.

Συνεχίζοντας ὁ κ. Runciman ἔθιζεν ὠρισμένα σημεῖα τῶν ἀντιμετωπίζομένων προβλημάτων. Θὰ ἥσαν ἀρά γε, — εἴπε — διατεθειμένοι οἱ ἔξακολουθοὶ τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας νὰ βασισθῶν εἰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν ξένων Χωρῶν πρὸς διασφάλισιν τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου εἰς ὅλας τὰς θαλάσσias τοῦ Κοσμοῦ, ἀνεν ἐπιφύλαξθες τινος διὰ τῶν ἀκτοπλοίων; Καὶ θά ἦτο, τάχα, δυνατὴ ἡ ἀνάπτυξης τοῦ προβλήματος τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων διὰ μᾶς Παγκοσμίους συνεννοήσεως;

Εἰς τὸ παρόλον είχε παρουσιασθῆ μία σύναρια κατὰ τὴν σύγκλησην τῆς Παγκοσμίου Οἰκονομικῆς Διασφάλισεως, ἡτοις ὅμως ἔλλησε, γοργὶς νὰ φάσαι, διατυχῶς, εἰς καμίαν συμφωνίαν. Πάγτως, — ἔχοντας θέμησεν ὁ κ. Runciman — δὲν βλέπω τὸν λόγον διατὰ νὰ μὴ συν-

χισθῇ ἡ προσπάθεια αὕτη. 'Αρκετά νὰ μὴ δημιουργηθῇ ἐκ τῆς συνεχιζόμενης ναυτιλιακῆς κρίσεως μία ἐμπορική καὶ βιομηχανική ἐξπατωσίας διὰ τὴν Ἀγγλίαν, ἡτοις θὰ δύσκολον νὰ ἀποδεῖξω. Λί παρουσιαζόμενα πρὸς συζήτησιν ἀπόψεις είναι πολλαὶ, μὴ δυνάμεναι νὰ ἔχετεθῶνταν οὔτε καὶ εἰς ἡμίσειαν διατελέσαται πολλά πρόσθιαν ἀρθρῶν! 'Ενεργειαὶ δὲ σπουδαίαν δυσκολίαν τὸ νὰ ἔχενται πανεῖς ἐν τοῖτο πρακτικοῖς, ὥστε νὰ πράξῃ τοῦ ὑφέλειμπον, χωρὶς νὰ προξενήσῃ ἀλλαγὴν ζημιάν.

Καὶ τοῦ Runciman κατέληξε: «Προσειμένον διὰ τὴν ναυτιλίαν, θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἔχετεθῶνταν εἰς κίνδυνόν τινα, διότι πιστεύομεν διὰ τὴν Χώραν μας δέν ὑπάρχει ἀλλή σπουδαιότερα βιομηχανία, διὰ τὴν ὃποιαν ἐπιτρέπεται νὰ φυγοκινδυνεύσουμεν, ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν τῶν 'Εθνικῶν μας πλοίων».

Τὴν ιδίαν ἥμέραν, καθ' ἣν ὑμίλησεν εἰς τὸ γεῦμα τοῦ Ἐπιπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ὁ κ. Runciman θίξας, ὡς ἀνοτέρῳ, τὸ ζῆτημα τῆς πρατικῆς ἀρμογῆς πρὸς τὴν Βρεταννικήν ναυτιλίαν, ἤζει δημοσιεύειν εἰς τὸν «Τάιμ» ἀρθρὸν τοῦ λόρδου Darryngton διὰ τοῦ ὃποιον ὅντος ἔχειται, ὅπως ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσης παράσχῃ τὴν προστασίαν τῆς τινος τηναυτικής βιομηχανίας, προστασίαν μέλλουσαν εὐνοίσις νὰ ἐπιδράσῃ, ἀμέσως ἡ ἡμέσεως, ἐφ' διολκήρου τοῦ πληθυσμοῦ τῶν Βρεταννικῶν νήσων.

«Μὲ ἀπορούμενον—εὐχαραφεν ὁ λόρδος Darryngton—παρακαλούμενον τὴν δυστυχίαν—ἐν πολλοῖς ἀνεπανόρθωτον—εἰς τὴν ὃποιαν ἔχει περιέλθει ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία. 'Απέναντι της ὑπέρει τὴν ἐθύνας καὶ ὑποχρεώσεις τὸ Κράτος, ἀφοῦ μάλιστα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπισθῆται τὴν οὐρανήσης περιέρχεται περὶ τῆς τηναυτικής βιομηχανίας μέλλουσαν εὐνοίσις, ὑπερβαίνει, πιθανῶν πολὺ ποσὸν τῶν προστατευτικῶν συστημάτων ποὺ ἀκολουθοῦν τὰ ἄλλα Κράτη.»

«Π ὡς σημειώνη κατάστασις συνομιζεται εἰς τὰ ἀκόλουθα:

«α). Τὰ ξένα 'Εθνη ἐπιχορηγοῦν τὰς ναυτιλίας των μὲ ἔνα συνολικὸν ποσὸν συμιλόμενον γινον τὸν 30.000.000 'Αγγλικῶν λιρῶν. β). Οὐδεμίᾳ ἔνδειξις ἀπομονώσεως τῶν ἀπὸ τὰ προστατευτικά συστήματα ἔντισταται. γ). Τὸ ποσὸν ποὺ δαπανᾷ τὸ 'Αγγλικὸν θησαυροφύλακον διὰ τὰ ἐπιδόματα πρὸς τοὺς ἀνέργους τῶν συναφῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν βιομηχανίαν καὶ ἐπιχειρήσεων, ὑπερβαίνει, πιθανῶν πολὺ ποσὸν τῶν προστατευτικῶν συστημάτων ποὺ ἔχουν καθιεύσει μιζάς μιθοδοσίας τῶν πληθυμάτων ἡ ἐπιχορηγήσεων. δ). Λέντ ἐπιτρέπεται νὰ ἀπολέσουμεν τὸν θέσιν μας εἰς τὰς θαλάσσας, ὅλοι δὲ γνωρίζουν ὅτι ἡ διατηρησίς της καὶ ἡ ἐπανάπτυξη τῶν ἀπολεσθέντων είνει ἀνέφικτος, ἀνεν Κρατικῆς ροήθειας. Καὶ ε). Εἰς περίπτωσιν συγκλήσεως μας νέας Παγκοσμίου διασκέψεως θὰ ενδυνάμεθα, ὑπὸ τὰς θεριστικές συνθήκας, εἰς ἀπελπιστικὴν θέσιν.»

— 'Αφ' ἔτερον ὁ βιολετητής κ. Ropner πραγματεύμενος ἐπὶ τῆς τόσου ἐπιτυχοῦς καὶ καρποφόρου προστατεύσεως, τὴν ὃποιαν παρέσκεψεν ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσης εἰς πλείστους κλάδους τῆς Εθνικῆς βιομηχανίας τῆς Χώρας, ὑπεστήσεις τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἔνισχος θῇ καὶ Ναυτιλίᾳ, διὰ νὰ δινηθῇ καὶ ἀντιτετοίη ἀντί τὸν ζευκτὸν ἀνταγωνισμὸν ἐπὶ ἐπιτέλους ιδιότητος, βάσει προγράμματος ἀντιποίων, ἔναντι ἐξεινόν τῶν ναυτικῶν χωρῶν ποὺ ἔχουν καθιεύσει μιζάς μιθοδοσίας τῶν πληθυμάτων ἡ ἐπιχορηγήσεων.

Αἱ πληρωθεῖσαι — κατὰ τὸν κ. Ropner — ἐπιχορηγήσεις παρὰ τεσσάρων μόνον ναυτικῶν χωρῶν, τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Γαλλίας, τῆς Ιταλίας καὶ τῆς Ιαπωνίας διὰ τὴν περίοδον τῆς χρήσεως 1932–33 καὶ δι' ἀμοιβᾶς ναυτιλοῖς μόνον, χωρὶς νὰ συμπεριλαμβάνονται αἱ υλικαὶ παροχαὶ διὰ νέας ναυτικήσεως, ἀνήλιθον εἰς τὸ ποσὸν τὸν 15.000.000 λιρῶν περίπου. Εἶνε παραπτησιούντος ἐπὶ τοῦ ποσού περιεμένον, ὅτι αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ιδίᾳ καὶ ἡ Γαλλία κατόπιν, μιζησαν σπουδαῖοις κατὰ τὴν τελευταῖαν τὰς πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν ἐπιχορηγήσεως καὶ ἐδικῶσαι μὲν Ηνωμ. Πολιτ. ιεράτεραι τοῦ περιόδου τῆς χρήσεως 1932–33 καὶ δι' ἀμοιβᾶς ναυτιλοῖς μόνον πίνακας τῆς πορείας τῶν ἐπιχορηγήσεων τῶν τεσσάρων ποτίν Κρατῶν ἀπὸ τὸ 1927–28 μέχρι τὸ 1932–33, είνε ἀρκετά δηλωτικός τῶν ἀπολογισμούντων μεθόδου προστατευτισμοῦ:

Οἰκ. χρήσ.	Γαλλία	Ιταλία	Ιαπωνία
1927–28	\$ 1.912.000	φρ. 89.000.000 λιρ. 200.682.000	γιν. 10.000.000
1928–29	> 9.304.000	> 133.000.000	> 206.644.000
1929–30	> 13.066.000	> 151.850.000	> 224.736.000
1930–31	> 18.818.000	> 196.145.000	> 222.062.000
1931–32	> 22.102.000	> 203.402.000	> 211.957.000
1932–33	> 26.054.000	> 407.500.000	> 207.485.000
Σύνολον :	91.536.000	1.180.297.000	1.273.586.000
			72.181.000

Παραλλήλος πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν συστήματος ἐπιχορηγήσεων

έπιδιώκεται και ή καθιέρωσις άπαγορευτικών μέτρων διά την πώλησην εἰς άλλοδαπούς τῶν παλαιοτέρων φορτηγών σκαφών. 'Αναφορικῶς μὲ τὸ ζῆτημα τοῦτο, ποὺ ἐνέχει ίδιαίτερον ἔνδιαφέρον διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ὁ ἀντιπόδεος τοῦ «Board of Trade» δόκτορος *Burgin*, ἀπαντῶν πρὸ τινων ἡμερῶν ἐν τῇ βουλῇ τῶν Κοντιτῶν εἰς σχετικὴν ἐπερώτησιν περὶ τοῦ «πότε σχέπτεται ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις νὰ εἰσαγάγῃ πρὸς ψήφισιν Νομοσχέδιον, δι' οὐ θ' ἀπαγορευεται ἐπὶ τοιτίαν ἡ πώλησις παλαιῶν πλοίων εἰς ωρισμένην ναυτικὴν Χώραν, ὥστε νὰ πειραισθῇ ὁ ἀνέμιτος συναγωνισμὸς πρὸς τὴν Ἐθνικὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν», ἀπήνητος τὰ ἐξῆς ζαρακτηριστικά: «Ἐλπίζω, ὅτι θέλω εὑρεθεῖ ἐντὸς ὅλιγον χρόνου εἰς θεσιν, ἵστος πρὸ τῶν θερινῶν διακοπῶν τῆς βουλῆς, νὰ καταθέσω ἐνα πλῆρες ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου σχέδιον».

ἘΦΕΚΤΙΚΟΤΗΣ ΔΙΑ νέας ναυπηγήσεις

Ο ναυτικὸς τόπος, ἀνασκοπῶν τὴν θέσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατὰ τὸν μῆνα Μάϊον, οὐδεμίαν εὑρίσκει βελτίων της, δοὺς ἀπορῷ τὴν πραγματοποίησην νέων παραγγελῶν. Καρμίτια ἀξίαι λόγου ἐργασίαι δὲν ἐνησφαλίσθη ἀπὸ τὰ Βρετανικὰ ναυπηγεῖα καὶ μόνον μερικαὶ εἰδῆσις ὑπάρχουν, καθ' ἡς πρόκειται νὰ ζητηθεῖσιν συντάσματος προσφοραὶ διὰ τὴν κατασκευὴν δύο ἡ τριῶν τάγματος. Η δὴ νέα ἐργασία ἐν Ἀγγλικῇ περιορίσθη εἰς τινὰς διατάξεις διὰ τὴν ναυπηγίαν τριῶν μικρῶν φορτηγῶν, δύο τροχοφόρων «ferry-boats», μὲ μικρῶν μικτῶν εκκρεμῶν, δύο τροχοφόρων ρυμουλκῶν καὶ μερικῶν ἀτμοκινήτων ἀλιευτικῶν.

Τὸ ὑπὸ κατασκευὴν τοννάριον εἰς τὴν ναυπηγεῖαν ἀλλαττοῦται βαθμηδὸν διὰ τῶν ἀλλεπαλλήλων καθελκύσεων, χωρὶς νὰ ὑπάρχουν, καὶ ἐνθερρυντικαὶ προσθέψεις διὰ τὸ ἕγγὺς μέλλον. Πάντως —συναχθεῖσαν αἱ Ἀγγλικαὶ ἐφημερίδες δὲν ἀνέμετον καὶ καλεύτηρις ἐργασία, ἀν λάβη κανεῖς ὅπ' ὅμινον συνεχίζομενον ἔκπτωτον τῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἐφεκτικήτητα τῆς ἐφοπλιστικῆς πλειονότητος διὰ νέας ναυπηγήσεις, δοὺς καὶ ἡνὶς εἰδοῖς αἱ πυροῦσι: συνθήκη: μὲ τὸ εὐθηνὸν κόστος τῶν νέων κατασκευῶν καὶ τοὺς τελετοιημένους τύπους τῶν συγχρονισμένων οἰκονομικῶν πλοίων.

Οἱ Ἀγγλοὶ ἐπολιτικαὶ, εἶναι γεγονός, διὰ ἀναμένουν, πρὸ πάσης ἀποφάσεως τῶν, νὰ πληροφορηθεῦν τὴν τελευταῖαν λέξιν τῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ προγράμματος τῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὴν ναυτιλίαν, ἐνῷ παραλλήλως ἔχουν ἀκόμη νὰ εκεψεῦν καὶ διὰ τὴν ἐξεύρεσιν ἐπαρκοῦς ἐργασίας διποὺς ἔξικαρπάλισουν τὴν κίνησιν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ εκκρεμῶν των. Νέαι παραγγελίαις ναυπηγήσουν, οἰκοδήποτε ἀπτάσσουν, δὲν ἀναμένονται, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀλλεψίς των δὲν ἀπογοητεύει τοὺς ναυπηγοὺς, οἵτινες —διποὺς ἀκριδῶς καὶ οἱ πλοιοκίται— ἀναμένουν τὴν ἐξέλιξιν τῶν γεγονότων, μολονότι ἡ ἀναμονὴ τους αἴτη φιλικής διὰ θά προκαταθῇ ἐπὶ τινὰ εἰδέσται καιρόν.

Τὸ τέλος τοῦ α' ἔξικηριος τοῦ τρ. ἔτους —ἐπιλέγεται ὁ Ἀγγλικὸς τόπος —ἔγγιζες ἡδη, ἡ δὲ κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα βελτίωσις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας θὰ είναι ἀλλαρά ἐν συγκρίσει: πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιουσιανὴν περίσσον καὶ ὁ ἀπόκηρος πολὺ τῆς κανονικῆς ἐργασίας ὑπὸ δραλλάς συνθήκης καὶ τῆς προσδοκουμένης τοιωτῆς διὰ τὸ ἀπότελον μέλλον, μολονότι τὸ καὶ ἡδη ὑπὸ ναυπηγήσουν τοννάριον εἶναι πάντως μαγαλάτερον τοῦ περιουσιοῦ, ἰδίᾳ μᾶλιστα μετὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ νέου «Κιούναρντερ».

Τὸ πρὸβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως

«Ἄν δωρεὶς οἱ Ἀγγλοὶ ναυπηγοὶ ἀποδέκουν εἰς ἔνα αἰσιώτερον διὰ τὴν διορικήν των μέλλον, οἱ πλοιοκίται: ἐν τούτοις μετὰ πολλῆς ἀνησυχίας ἔξταζον τὸ ἔνδεχόμενον αὐξῆσεως τοῦ τοννάριον διὰ νέων ναυπηγήσεων. Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἀσχολούμενή ἡ *Journal of Commerce*, ἀπηγγέλεια τὰς γνώμας τῶν Ἀγγλῶν ναυπηγῶν, ἀναφέτει: διὰ τὸ 16ον μετὰ

τὴν λήξιν τοῦ πολέμου ἔτος, εὑρίσκει τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν κατέχουσαν πλοία 6.000.000 τόνων, ναυπηγημένα κατὰ τὸ 1920 καὶ παλαιότερον καὶ μέλλοντα νὰ συμπληρώσουν τὸ 1940 ἡλικίαν 20 ἔτη. Ἐκ τῶν πλείων αὐτῶν 2.200.000 τ. είναι προπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ κατὰ τὸ 1940 θὰ ἔχουν ἡλικίαν 26 ἔτην καὶ πέραν, ἐνῷ τὰ διάστοιπα εκάπη, 3.000.000 τόνων, είναι πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ συνεπόδες μετωπής ἴκανότητος ἔχουν τὰ τόνων πετρερών πλοίον. «Οσον ἀφορᾷ τὰ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς δύνανται τὰ τόνων πετρερών τὰ πλευραὶ καὶ συνεπόδες καταδικασμένα εἰς διάλυσιν, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὰ πολεμικῆς τοιωτῆς ἔτην πρέπει ν' ἀναμένονται ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως των ἀξιόλογας ἀφέλη. Μεταξὺν αὐτῶν ὑπάρχουν δεσμαίνω καὶ μερικαὶ χρήσιμα πλοία, τὰ ἄποινα διωρειαὶ, λόγῳ τῆς διαδεύτερης κατασκευῆς τῶν, δέον νὰ θεωρηθοῦν ω; παλαιά;

Κατὰ τὰς κριτούσας ἀντιλήψεις, τὰ πολεμικά: γνωμηγήσεως σκάψη ἀποτελοῦν ὑπόδειον διὰ τὴν ἀνανέωσιν καὶ πρόσθιον τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπορικοῦ στόλου καὶ εἰναι ἀνάγκην ν' ἀντικατασταθεῖν τὸ ταχύτερον διὰ νεοτέρων μονάδων, διότι μετὰ μικρὰ πεντατελίαν αἱ ἀντιδράσεις θὰ εἰναι σπουδαῖτεραι. Τοιστοτέρως ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία πρέπει νὰ διαλύσῃ σκάψη 5.000.000 τόνων, χάριν τῆς ποιοτικῆς διελιώσεως τοῦ πλοίου αὐτῆς ὡλικοῦ, ἀκολουθούσαν δὲ μεθοδικῶς πρόγραμμα διαλύσιων, συιδεύσαρέν πρὸς νέας ναυπηγήσεις, νὰ κατασκευάσῃ ἀναλογαῖς καινουργῆς σκάψη διὰ ν' ἀποφύγῃ τὸν κίνδυνον φθορᾶς καὶ παρακρημά.

Ἐπειδὴ κατὰ τὴν πρώτην μεταπολεμικήν πεντατελίαν—γράφει: «*Journal of Commerce*»—διαυπηγήσεως Ἀγγλικά πλοία 2.000.000 τ. περιουσίου, ἡ διάλυσης ἱηγητικήτος καὶ ἡ κατασκευὴ ἑτέρας κατ' ίσον τοντό, 0' ἀπετέλεια: σημαντικὴν διελίσιν, διότι: 0' ἀπήλλασσε τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν ἀπὸ 2 ἔτην τόνους παλαιῶν πλοίων ἔμαντι: τὸν 2.200.000 τ., ἀπεινα τὸ 1940 θὰ ἔχουν ἡλικίαν ἀνω τῶν 20 ἔτην. «Ἐνα εὑρύτερον πρόγραμμα ἡδηντο νὰ παριλάβῃ καὶ τὰ 5.000.000 τ. προπολεμικῆς καὶ πολεμικῆς κατασκευῆς ἔναντι νέων γαυπηγήσεων ἀναλογού χωρητικότητος. Ο φόρος—ἐπιλέγει—διὰ πληθωρικῶν νέων τοννάριον εἶναι αστήρικτος, ἐπειδὲ ἐν, δλως ἀπρόσπτως καὶ παρὰ πᾶσαν πρόδειψιν, παρουσιασθῇ πορτές ναυπηγήσεων.

Ολλανδία

Μία πρωτότυπος καθέλκυσις...έξ αποστάσεως

Τὴν 16ην τρ. μ. Ιονίου πρόκειται νὰ λάβῃ χώραν, κατὰ ἔνα ἑντελές πρωτότυπον τρόπον, ἡ καθέλκυσις τοῦ «Ολλανδικοῦ μάτσορος *Bloemfontein*» ἐκ τῶν ἐν «Αμπερνταρ» ναυπηγείων πρόγραμμήν «Ολλανδίας—Νότιου Αφρικής». Εν συνετεύξει τοῦ διευθυντή τῶν «Ολλανδικῶν τούτων ναυπηγείων παρέσχεται ἐνισχυτρός δεπότερος λεπτομερεῖσας τῆς καθέλκυσεως, μοναδικῆς διὰ τὰ ναυπηγικὰ χρονικά, διότι: θὰ διεξαγθῇ διὰ τὸ διαστήμα προτίτην τοῦ διαδέσθαι καιρούν...

«Η προπαρακευαστικὴ ἐργασία καὶ οἱ τεχνικοὶ καὶ ἐπιστημονικοὶ συνδυασμοὶ ἀπαιτοῦν μεγάλην ἀκριβείαν χρόνου, λόγῳ ἀκριβεῶς τῆς μεγάλης ἀποτάσσεως, ἀφοῦ δὲ ἀνάδοχος θὰ εὑρίσκεται: εἰς την *Pretoria* τῆς Νότιου Αφρικῆς, ὅποιον καὶ θὰ ἀκέμψῃ τὸν ἀλεκτρικὰ κύρωτα διὰ τὴν καθέλκυσιν, ἀπησχόλησσαν δὲ ἐπὶ ἔνα μικρὸν χρονικὸν διάστημα τούς παραποτάσσεις τῆς Ολλανδίας καὶ τῆς Αφρικῆς. Θὰ βαπτίσῃ τὸ σκάψο διαπομπούρος τῆς Νότιοαφρικανικῆς Ενόπλωσεως κ. *Hertjog*, διότις πιέζων εἰς *Pretoria* ἔναν θελατηρικὸν κορίδιον θὰ δώσῃ διὰ τῶν «Bloemfontein» ἐκ τῆς ναυπηγικῆς ἀσχάρκες πρὸς τὴν θάλασσαν. Δέκα χλιδάδων μέλλονταν εἶναι ἀπότικοιν ἀριστῶν καὶ μεταστήνονται...

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING FOR SHIPS' BOTTOMS

REGULARLY SPECIFIED by LEADING GREEK SHIOPWNERS

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

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

παρακολουθήσουν εἰς τὰ ναυπηγεῖς τὴν ταλετήν.

"Ο 'Ολλανδός πρωθυπουργός δέκτωρ Colijn θά φθάσῃ εἰς τὴν Χάγης εἰς τὰ ναυπηγεῖς τὴν 11.30' π.μ. καὶ θά ἀποκεφθῇ τὸ ὑπό καθέλκουσαν σκάρος. Τὴν 11.50 δὲ Notisokarrikouνός πρωθυπουργός θά διμιήσῃ εἰς τὴν 'Ολλανδίαν ἀπό τὸν ραδιοφωνικὸν σταθμὸν τῆς πόλεως Pretoria, μεθ' ὃ θά ἐπικιαλάζῃ τὸν λόγον του 'Αγγλικοῦ. Η διμιά, χάρις εἰς τὰς γενομένικες ἐγκαταστάσεις δέκτων οὐκουνώδη εὐκρινῶς ἀπό δύο τοὺς θετάς τῆς πρωτοτύπων ακαθάλκουσας. Τερματίζοντας τὸν λόγον του δ. κ. Hertjog θά πέσῃ εὗνος καρδίδιος καὶ θά πρηγκιποποιηθῇ ἡ καθέλκουσα κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον.

Διὰ τῆς πιέσεως τοῦ κομδίου εἰς Pretoria θά τεθῇ εἰς λειτουργίαν ἕνα τραχυμάρων, ὅποιον θά πειρή μουσικὸν τιμήσουν μεταβιβάζονται εἰς 'Αμερικήν ἀπό τὸν ραδιοφωνικὸν πορτον τοῦ ἐν N. Αφρικῇ σταθμοῦ. Εἰς τὰ ναυπηγεῖαν εἰδίκοι δέκτων θά δέχονται τὰς ἡγετικὰ κύρια, τὰς δύοτα καὶ θά θίσσουν αὐτομάτως εἰς κίνησιν μίαν σειρὰν ἀφερικῶν ἥλικτρικῶν συσταγών, αἵτινας λειτουργοῦσιν οὐ' ἀφήσουν νὰ κοτύσσουν ἀπό ἀργυρόν «λαμπτόμενον» δικρήνη πέλλικης, διστις θά κέφη τὸ σιριτσάσχον, ποὺ θά συγκρήτῃ τὸ σκάρος. Θά τὸ ἐλευθερόν τοῦ καὶ θά ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὸν νὰ ὀλιγίσῃ πρὸς τὸν θάλασσαν, ἐνῷ θά θραύσται:— αὐτούτῳ: καὶ αὐτῇ—μίαν τοποθετημένη ἐπὶ τῶν πλευρῶν φιλίαν οἴνου.

Τὸ «Bloemfontein» ἔχει διαποτέλεσις μήκους 451 ποδῶν, πλάτους 68 καὶ ὁψούς 38, μὲν ἔμφροστον διοδούματος 28 ποδῶν, εἶναι δὲ ἀδελφὸν τοῦ ὑπὸ κατεκτενή ἐπίσης τελεοῦντος μάρτυρος «Jagersfontein». «Έχουν ἀμφότερα πρόχρυτα «Maiet-forma» καὶ διδύμης πηγάδων Simplex. Αἱ κινητήριοι αὐτῶν διπλαὶ μηχαναὶ Ντήζελ εἰσὶ τελεστάτους σιστήματος, οἱ δὲ τόποι τῶν ἀλίκων καὶ πηγάδων ἔχουν ικανοποιητικῶς δοκιμασθῆναι διπλαὶ μηχαναὶ πλεισταὶ εἰπὶ μίαν διόλκησον τετραπλάνη.

"Εκκλησίς διὰ τὴν Κρατικὴν ἀρωγὴν

Δύο 'Ολλανδικαὶ ναυτιλιαὶ ἔταιραι, τελεσταὶ ὑπὸ τὴν δινοῖν τῶν κ. κ. Vinke & Co, ἀδημοσίευσαν ἰσχατῶν τούς ισολογισμοὺς τῶν διὰ τὰ περ' αὐτῶν πεπραγμένα τοῦ 1933. Τοῦ ἀριθμοῦ 61.394 φιορινῶν ἔναντι 135.828 τοῦ 1932, η δὲ ἑτέρα ζημιάς 116.657 φιορινῶν, καὶ η μὲν πρώτη θά καλύψῃ τὰς ζημιάς της ἀπὸ τὸ δριστάμενον ἀποθρακτικὸν της, ἐνῷ η δευτέρα, μὴ ἔχουσα πλέον διαθέσιμα κεφάλαια, θά μεταφέρῃ εἰς τὴν νίσιν χρήσιν τῆς τάξης ζημιάς της τῶν δύο τελευταίων ἓτων, ἀνεργομένας εἰς 243.521 φιορίνων.

Καὶ αἱ δύο αὐταὶ ἔταιραι εἰχον ἀποτύχει δάνεια ἀπὸ τὸν ἡμικρατικὸν Τραπεζικὸν ὀργανισμὸν, «Banas», πρὸς ἀσφαλησίαν τῶν εἰς τὰς διαφόρους τραπέζας χρεῶν των, ἀλλ' ἡδη ἀμφότεροι οἱ δημιαὶ τῶν ἔταιρων τοῦτον ὑπέβιεν, διὰ η ὀικονομικὴ θέσις τῶν ἀπέδη τόσων δυσχερεῖς, ὅποις ἡ 'Ολλανδίαν κυβέρνησος δὲν θελήσῃ νὰ προδῷ συντήρωμα εἰς δογθεῖσαν τῆς ναυτικῆς διοργανώντας τὴν χώρας, καὶ τὸν μᾶλλον ἀποτελεσματικότερον τρόπον, τότε, τόσους αἱ δύο τὴν διεύθυνσαν τῶν ἔταιραί, δύον καὶ ἀρκατεῖαι ἄλλαι καντικαὶ ἀποχειρήσασι δὲν θὰ δυνηθοῦν νὰ συγκρατηθοῦν ἐπὶ πολὺν ἀριθμὸν χρέων καὶ οὐ' ἀναγκαιόθεον νὰ πωλήσουν εἰς ἀλλοιασπεύδεις καὶ εἰς τιμὴν ἔξαιρεταισκής, τὰ νεώτερά των σκάφη.

Αναφέρεται ἐπιπροσθέτως, διὰ ἐκλήθησαν ἡδη αἱ γανικαὶ συνελεύσεις τῶν μετόχων τῶν δύο τούτων ὑπὸ οἰκονομικὴν στενοχωρίαν ἔταιρων, διὰ νὰ ἐγκρίνουν ἀλάτισμαν τῆς δέξιας τῶν μετοχῶν τῶν κατὰ 20 οἰς διὰ τὴν πρώτην καὶ 15 οἰς διὰ τὴν δευτέραν.

Πολωνία

"Η προοδευτικὴ ἀνάπτυξις τῆς Γδύνιας

Απὸ τοὺς κάτωθι στατιστικοὺς ἀριθμοὺς καταφαίνεται: πλέον ἀποτελεσματικὴ θῆρας η καταβλῆσις δύο τῆς Πολωνικῆς κυβερνήσεως προσπάθεια διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς 'Εθνικῆς αὐτῆς πρὸς τὴν θάλασσαν διεξόδου τῆς Γδύνιας καὶ ἐπόσης ομηρίας ἀπόδειξεις εἰς τὴν πρόσδοτν τῆς, δεδομένου διὰ κατὰ τὸ παρελθόν δέτος διωχτεύσθησαν διὰ τὰ 37 οἰς τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 40 οἰς τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Πολωνίας.

Μὲ τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ἀμποτικὴν δραστηριότηταν, τὴν ἀποιαν ἐμφανίζει σύμμαχος δικαίων τῆς Γδύνιας, καταλέγεται πλέον μεταξὺ τῶν μεγάλων λιμένων τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ θεωρεῖται ὡς διμεραλδέτερος καὶ διαφορικός πλέον συγχρονισμένος, ἀπὸ ὀπόφεως ἔξπολισμοῦ καὶ διαρροήματος, λιμήν τῆς Βαλτικῆς. Ήρθε μιᾶς ἀκριβῶς δεκατεταγμένης η Γδύνια δέν ήτο παρά ἔνος ἀπλοῦ καὶ ἀσήμαντος δρομοῦ, διστις δημιως, ἐξελιχθεῖς μὲν καταπληκτικὴν ταχύτηταν, παρουσίασαν τὴν ἀκόλουθον διάκρισιν τῶν ἐμπορικῆς τοῦ ἀκμῆς:

Έτη	Φορτία	Έτη	Φορτία
1924 τόννοι:	10.000	1929 τόννοι:	2.620.000
1925 >	56.000	1930 >	3.275.000
1926 >	405.000	1931 >	5.300.000
1927 >	898.000	1932 >	5.194.000
1928 >	1.958.000	1933 >	6.221.000

Συγκρινομένη βεβαίως η ἀμποτικὴ αὐτὴ κίνησις τῆς Γδύνιας κατὰ τὸ 1933 πρὸς τὴν τῶν μεγάλων λιμένων συγκριτικάτων τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ τῆς Μακεδονίας (8.221.000 τόννοι) διστερεῖ εἰσέτι κατὰ πολὺ, πλησιάζει δύως πρὸς τὴν κίνησιν τῆς Γένοβας (6.491.000 τ.) καὶ προηγεῖται τῆς Βαλτικῆς, τῆς Βρετανίας, τοῦ Στέτων καὶ τῆς Στοκχόλμης. Η σημαντικὴ συνεχής ἀνάπτυξη τῆς Γδύνιας, παρὰ τὴν συγχρονισμένην οἰκονομικὴν κρίσιν καὶ τὴν περιστολήν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀποδεικνύει διπόσην ζωτικότητα περικλείει καὶ πάσην δύναταν: νὰ προσάλθῃ μελλοντικῆς ἡ πρόσδοτη τῆς, μὲ τὴν θερινή πλεύση καὶ τοῦ ἐλευθέρου λιμένος, τόσον ἐπωφελεῖς καὶ ἐνισχυτικοὺς διὰ τὴν προσέλκυσιν καὶ ἐνίσχυσιν τῆς διαμετακομιστικῆς κίνησεως.

'Η κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐμπορικὴ κίνησις τῆς Γδύνιας, ἀνελθούσα εἰς 6.221.850 τόννους, κατανέμεται εἰς 5.232.160 τ. διὰ τὴν ἐξαγωγὴν, 869.260 τόννους διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ 120.430 τ. διὰ τὰς τοπικὰς ἀκτοπλοΐας μεταφοράς, ἔναντι δὲ τοῦ 1932 ἐμφανίζεται διὰ μὲν τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἐμπόριον αὐξῆσην κατὰ ποσοτά τὸν 100 οἰσ, διὰ δὲ τὰς ἐξαγωγὰς κατὰ 10 οἰσ. Ήδη πρὸς τὰς ἐξαγωγὰς, η σημαντικωτέρα αὐξησης ἀνάγεται: εἰς τὴν ξυλείαν, διὰ δὲ τὰς εἰσαγωγὰς εἰς τὰς βάρβαρας. Κατὰ τὸ 1928-29 διάρκειαν οὐδὲ κανέναν ἀνεφέρετο εἰς τὰς στατιστικὰς τῆς Γδύνιας. Τὸ 1930 ἀνήλθεν εἰς 363 τόννους, τὸ 1931 εἰς 6000 τ., τὸ 1932 εἰς 26.800 τ., διὰ νὰ φθάσῃ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 77.733 τόννους. Λί προσευκαὶ οὐταὶ εἰσαγωγαὶ τοῦ βάρβαρος, κυρίως, τὴν τροφόδεσσαν τῆς 'Εθνικῆς διανομούρας βιομηχανίας, ἀλλὰ καὶ τὴν καλύψιν ποσοτοῦ τὸν Τσεχοσλοβακίαν, ἀναγκήν, δεδομένου δὲι οἱ Πολωνικοὶ σιδηρόδρομοι, χάρις τῆς ἀνάπτυξεως τῆς διαμετακομιστικῆς κίνησεως τῆς Γδύνιας ὑπεδίδεσσαν σεβαρῆς τὰ κέμιστρα διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ βάρβαρος. Εὖν οὐ πολογισθῆσεν μεταφέροντας οὐδὲ τὸν θάλασσαν τοῦ 1933 διὰ Πολωνικῶν σκαφῶν.

Δέον νὰ προστεθῇ διὰ: η αὐξησης δραστηρίας τῆς Γδύνιας έχει: ἀμεσοὺς καὶ χρηματηριακούς ἀντίκτυπους εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δάντικην, η κίνησις τοῦ διπλοῦ διαρκῆ μεσοδιαθέτου: οἱ ἀκόλουθοι: ἀριθμοί, ἀναφερόμενοι: συγκριτικῶς εἰς τὴν ἀμποτικήν κίνησιν τῶν δύο τούτων ἀντιπάλων λιμένων κατὰ τὰ τελευταῖα τέσσερα (ἴσωρέσσι: τῆς τοπικῆς ἀκτοπλοϊκῆς κίνησεως) είναι ἀρκετά ἀνιδιάφοροντες καὶ δηλωτικοὶ τῆς ἐπιδράσεως ποὺ ησηκεν η Γδύνια ἐπὶ τοῦ Δάντικην:

Έτη	Δάντικη	Γδύνια
1929 ἐμπορ. κίνησις : Τόννοι: :	8.558.000	2.620.000
1930 > > >	8.238.000	3.275.000
1931 > > >	8.330.505	5.300.113
1932 > > >	5.476.052	5.194.187
1933 > > >	5.152.000	6.105.866

Ρουμανία

"Η ναυτιλιακὴ καὶ ἀμποτικὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως

Κατὰ τὴν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ «Danube Market and Shipping Report» στατιστικὴν ἀπέλευθεραν ἐμφρόφτα τὸν 'Απρίλιον—τελευταῖον μῆνα πρὸ τῆς ἀπαγορεύσεως ἐξαγωγῆς γεννημάτων—ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (συμπεριλαμβανούμενον καὶ τοῦ Σουλινά) 46 πλοῖα 97.312 τ. νέτ, ἔναντι 50 πλοίων 96.354 τ. νέτ, ἀπένταντον πρὸ τοῦ διαπλεύσεως τοῦ ἀντίστοιχου μῆνα τοῦ 1933. Τὰ ἀπολεύσαντα κατὰ τὸν ἐφετεινὸν 'Απρίλιον 46 πλοῖα κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκόλουθους 10 σημαίας:

Ίταλικά	12	τ. νέτ	28.958	Αιγαυπτιακά	4	τ. νέτ	6.338
Έλληνικά	11	>	21.101	Γιουγκοσλ.	2	>	4.772
Ρουμανικά	5	>	10.544	Ισπανικά	1	>	2.759
Αγγλικά	4	>	9.932	Φινλανδικά	1	>	2.481
Γερμανικά	5	>	8.454	Έσθονικά	1	>	1.973

Σύνολον ναυτιλιακῆς κίνησεως 'Απρίλιου 46 > 97.312

Είναι ζαρακτηριστικόν, διὰ η 'Ελληνική σημαία, ητὶς ἀνέκαθεν ἡρηζετοῦ προτὶ εἰς τὸν Δουνάβιν, κατέπεσε τὸν 'Απρίλιον εἰς τὴν δευτέραν θέσιν, ἀντὶ τῆς Ιταλικῆς, ητὶς ἡλθετοῦ πρῶτην. Επίσης, ἐνῷ αἱ δύο κυριότεραι, μεταξὺ τῆς Ιταλικής, σημαίας, η 'Ελληνική καὶ η Ρουμανική, είχον μειωμένην τὴν ναυτιλιακὴν τῶν κίνησιν κατὰ τὸν 'Απρίλιον τοῦ έτος, ἐνῷ, ἐνώ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς 'Ελληνικῆς καὶ τῆς Ρουμανικῆς σημαίας ἡλαττώθη σοβαρῶς ὡς ἔξης:

Άπριλιος 1934	Άπριλιος 1933
Ιταλική δ.π 12 τ.νέτ 28.958	9 τ.νέτ 19.473 + 3 τ.νέτ + 9.485
Έλληνική δ.π 11 τ.νέτ 21.101	18 > 32.362 - 7 > - 11.261
Ρουμανική δ.π 5 τ.νέτ 10.544	6 > 13.306 - 1 > - 2.762

'Αλλὰ καὶ εἰς τὰς φορτώσεις η Ιταλική σημαία—μολονότι ὑπολειπθεῖσα τῆς 'Ελληνικῆς—εσημειώσεν αἰσθητὴν αὔξησην εἰναγκάσησεν πρὸ τοῦ Άπριλίου π. έτος, ἐνῷ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς 'Ελληνικῆς καὶ τῆς Ρουμανικῆς σημαίας ἡλαττώθη σοβαρῶς ὡς ἔξης:

Άπριλιος 1934	Άπριλιος 1933
Μεταφερθ. ποσά Γεννήμ.	Ξυλεία Γεν. εἰδη Γενν. Ξυλεία Γ. εἰδη

Παρ' Ιταλικῶν δ.π 39.443 τ. 188 βαγ. 1293 τ. 28.731 9 βαγ. 174 τ. > Έλληνικῶν > 49.969 τ. 218 βαγ. — τ. 74.214 735 βαγ. 426 τ. > Ρουμανικῶν > 7.269 τ. 596 βαγ. 676 τ. 15.170 484 βαγ. 2653 τ. > Αγγλικῶν > 21.988 τ. — βαγ. 335 τ. 22.241 — βαγ. 102 τ. > Γερμανικῶν > 21.455 τ. — βαγ. 298 τ. 92 — βαγ. 3050 τ.

Είναι ἐπίσης ἀξιοσημείωτος η ἀφετεινὴ συμμετοχὴ τῶν Γερμανικῶν σκαφῶν εἰς τὰς Δουναβέως μεταφοράς γεννημάτων, ητὶς καὶ κυρίως την 'Ελληνικήν σημαίαν ἐπλήξει, κατόπιν της συμφωνίας τῆς Γερμανικῆς Κυβερνήσεως διπώς τὰ παρ' αὐτῆς ἀγοραζόμενα γεννη-

ματα εν Ρουμανία μεταφέρονται υπό Γερμανικών πλοίων.

Γενικώς αί έν Δουνάβεως έξαγωγαί ἀνήλθον κατά τὸν Ἀπρίλιον τῷ. εἰς 172,610 τ. γεννημάτων, 1633 βαγ. ξυλείας καὶ 5810 τ. εἰδῶν γεννού έμπορίου. Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1933 εἶχον έξαγορῇ 176,521 τόνοι γεννημάτων, 2151 βαγ. ξυλείας καὶ 7965 τ. γεννικῶν φροτίων.

Σουηδία

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας

Ὁ κ. Ahlrot, δήμητρις τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων τοῦ Μάλμο ἔξ-
δωκε πρό τον εἰς ειδικὸν τεῦχος ἐνδιαφέρονταν μελέτην περὶ τῆς
διὰ μέσου τῶν ἑτοῖς ἀναπτυξεως τῆς Σουηδικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.
Ἡ μεταπολεμικὴ, ίδια, πρόσθιος της—γράφει ὁ κ. Ahlrot—σφεί-
λεται, ὅτι μόνον εἰς τὴν ἕπτασιν τῆς δραστηριότητος τῶν Σουηδῶν
ναυπηγούμενων καὶ εἰς τὰ ἀναπεπταμένα θαλάσσια δομαὶ τῆς Χώρας,
ἄλλα καὶ εἰς τὴν εὐρύτητα τῶν Σουηδικῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν
πρὸς ὅλη τὴν οἰκουμένην. Υδρογείου καὶ αὐτὰ ἀπόμη τὰ μᾶλλον απο-
μεμαρτυρούμενα, ἐκ τῶν ὄποιων καὶ ἀδημοιψγήθη ἡ ἀνάγκη τῆς ὑπάρ-
χεως μάς Ἐθνικῆς ναυτιλίας ἵκανης νὰ ἔχει της τάξης ἐμπορικας
ἀνάγκας τῆς Χώρας καὶ θεραπεύσῃ τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν φοτῆν
τοῦ Σουηδικοῦ λαοῦ.

Διὰ τὴν Ἑλλάδα, τὸ ιστορικὸν τῆς ὁργανώσεως τῆς Σουηδικῆς
ναυπηγικῆς βιομηχανίας δύναται ν' ἀποτελέσῃ ἀξιούμητον παραδεί-
γμα καὶ ν' ἀποδειχῃ, ὅτι μία ἐπίμονος καὶ συστηματικὴ προσπάθεια μὲ
σαφεῖς κατευθύνσεις, ὀδηγεῖ πάντοτε πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν, ἐφόσον μά-
λιστα αἱ δι' αὐτῆς προϋποθέσεις ὑφίστανται καὶ διὰ τὴν ναυσιβίον
Χώραν μας εἰς τὸ ἀπέραντον.

Τὰς πρώτας στερεότας βάσεις, ἀναφέρει ἡ μελέτη τοῦ κ.
G. Ahlrot, ἐπὶ τῶν δόποιων ἔνθετού της τῷ πρόσθιῳ ἡγεμονίᾳ τῆς Σουηδίας,
ἔθεσε κατὰ τὴν 17ην ἔκαντον τετραγίδα ἔνας πολύπειρος διὰ τὴν
ἐποκήν του ναυπηγοῦ, ὁ H. A. Chapman, ἀ δὲ παρ' αὐτῷ καθιε-
ρθείσας ὑγείες ἀρχαὶ ἀπολογούμενα πιστῶς ἔκπτωτο ἀπὸ τοὺς διαδό-
χους τους, χωρὶς καμίαν παρέκκλισιν, ἀπόμη καὶ ὅπας ἐνεφανίσθη-
σαν ἐπὶ τῶν θαλασσῶν τὰ σιδηρὰ καὶ τὰ χαλύβρινα πλοῖα.

Μέχρι τέλους τοῦ παρελθόντος αἰώνος τὰ Σουηδικά ναυπηγεία
περιωρίζοντο γενικῶς εἰς τὴν κατασκευὴν σκαφῶν μικροῦ μεγέθους,
διότι δὲν ἦσαν ἀπαροῦς ἐφιδιασμένα διὰ τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν
μέσων πρὸς ναυπηγούς μεγάλων ἀπεριορεανίων πλοίων. Τὰ πρῶτα
σοβαρὰ καντηγεῖα, κατάλληλα δι' ἀνωτέρας κατασκευάς, χρονολο-
γοῦνται ἀφ' ἣς ἐποκῆς—περὶ τὸ τέρμα τῆς ληξάσης 100ετηρίδος—
ηγρίζουν ἐντατικότερον καλλιεργούμενα αἱ ἐμπορικαὶ σχέσεις τῆς Σουηδίας μὲ τὰς μεμαρτυρούμενας χώρας τῆς Βορείου καὶ τῆς Νοτίου
Ἀμερικῆς, τῆς Ἀπο' Ἀνατολῆς καὶ τῆς Ανταρκτικῆς. Μή ἰσανοποιού-
μενοι τότε οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν 2000 καὶ 3000
τόννων, ἀπίνα δὲν ἦσαν, ἄλλος τε, καὶ κατάλληλα διὰ τὴν ἀσφαλῆ
μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ φροτίων διὰ μέσου τῶν ὠσεανῶν, ἐπεδίωσον
τὴν ἀπόκτησιν σκαφῶν 7000 ἔως 9000 τόννων, ἐναντίγονον δὲ ταῦτα
κατ' ἀρχὰς μὲν εἰς τὸ ἔξτερερον καὶ βραδύτερον εἰς τὴν Σουηδίαν.

Τὴν μεγαλύτεραν διαμόρθισην εἰς μίαν σημαντικὴν ἀνάπτυξιν
τῆς Σουηδικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἔδουεν ἡ ἀπὸ τὸ 1918 καὶ
ἐντεῦθεν μεταπολεμικὴ περίοδος. Ἡ ἀπόλεια κατὰ τὸν πόλεμον
σεβαστῆς χωρητικότητος Σουηδικῶν πλοίων, ἀδημοιψγήσεν, ὅπως καὶ
εἰς ὅλας τὰς ἄλλας ναυτικάς χώρας, ἀξιοσημείοντον ἔλλειψην πλοίων,
ηνοίζει δὲ καὶ διὰ τὰ Σουηδικά ναυπηγεία μίαν ἐποχήν δραστηριοτ-

οις ἐργασίας καὶ πρέψημένης παραγωγῆς. Χάρις εἰς τὴν τιμοθεσίαν
ὑγιῆ ταυτιζήν καὶ εἰς τὰς ἀσφαλεῖς οἰκονομικάς των βάσεις κατω-
θόθη νὰ εὐρύνουν ταῦτα τὸν κύκλον των καὶ ν' ἀποκτήσουν ἐγκα-
ταστάσεις συγχρονισμένας καὶ ἐσχάρας διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων
λάινερς.

Αἱ πρόοδοι τῶν μηχανουργείων

Μὲ τὴν σὲν τῷ χρόνῳ ἀπομάκρυνσιν τῆς ναυσιπλοίας ἀπὸ τοῦ ι-
στούν καὶ μὲ τὴν ἐπέκτασιν τῆς διὰ μηχανῶν προώσεως τῶν πλοίων,
κατέστη τὸ προφανές ὅτι τὰ νέα ναυπηγεῖα ἔδει νὰ εὑρίσκωνται εἰς ἀμε-
σον ἐπαγγεῖλην καὶ σχέσιν μὲ τὰ ἐργοστάταις κατασκευῆς ναυτικῶν μη-
χανῶν. Ἀπὸ τὸν ἀρχὸν τοῦ παρόντος αἰώνος αἱ πρόσθιες τῆς μηχα-
νουργίας διεδέχοντο ἡ μία τὴν ἀλλην, ὡς ὅτου κατὰ τὰ τελευταῖα
προπολεμικά ἐτη ἐσπειριώθη ἔνας ιστορικὸς σταθμός: Ἐφευρέθη ἡ
μηχανή Diesel, ἡ οποία διαρκῶς τελειοποιούμενη, ἀπέρη τὴν πηγεον
παράγων: θετικής σπονδιάθητος καὶ ἀξίας διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτι-
λίαν, ιδίως δὲ διὰ τὴν προϋπόθεσιν τῶν μεγάλων ὠσεανοπόδων λάινερς.

Οἱ ἐπιφανέστεροι Σουηδοὶ ναυπηγοί ὑπῆρχαν ἐπιτάκτως προβλε-
πτικοί ἐπειναντες τὸν ἐνδιαφέρον τῶν οὐχί μόνον διὰ τοὺς κινητήρας
Ντηζελ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς ἀμυνητικάς τῶν νεωτέρων βελτιωμένων
τύπων, οἱ δὲ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ ἦσαν καλοὶ ἀγορασταὶ ἀποδωμάντες
καὶ αὐτοὶ τὴν πρέπουσαν σπονδιάθητην εἰς τὴν οἰκογενεικήν ἐμετατά-
λλευσιν ἐνὸς πλοίου καὶ εἰς τὰς ἐγγυήσεις, ποὺ θὰ ἱδύνατο ἀπὸ τὴς
ἀπόψεως ταῦτης, νὰ παράσῃ ἔνα ναυπηγεῖον. Πράγματι δὲ τὰ Σου-
ηδικά ναυπηγεία ἡδυνήθησαν νὰ ἴσανοποιήσουν τὰς ἐφοπλιστικὰς ἀ-
παιτήσεις, προσφέροντα συγχρόνως τιμάς συμφερούσας καὶ συναγωνι-
ζομένας πρὸς τὰς τῶν κυριωτέρων ναυπηγικῶν οἰκων τοῦ Ἐξωτε-
ρικοῦ.

Προσέλκυσις ζένων παραγγελιῶν

Συνέπεια δὲν τῶν αὐτῶν τῶν προτερημάτων ὑπῆρχεν ἡ καλὴ φήμη
τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων, ὡς δυναμένων νὰ κατασκευάσουν οκάρη
ἡμινέοντα πάσαν ἐμπιστοσύνην. Χάρις εἰς τὴν φήμην ταῦτην κατόρ-
θουσαν τὰ Σουηδικά ναυπηγεία, ὅτι μόνον νὰ συγχρατήσουν τὰς Εθ-
νικὰς παραγγελίας, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐξασφαλίσουν κατὰ τὴν τελευταίαν
δεκατίαν μίαν σοβαράν ἐργασίαν ἐκ τοῦ ἔξτερειοῦ, ἀφορῶσαν σά-
φη διαφόρων ἐθνικοτήτων.

Συντελεσταὶ τῆς ἀναπτυξεως τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων ὑπῆρχαν,
ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς προαναφερθέντας παραγόντας καὶ οἱ ἀκόλουθοι: Είχον
ταῦτα εἰς τὴν διάθεσίν των ἀρτίου τεχνικὸν προσωπικὸν καὶ
παρονοίας μίαν στενήν καὶ ἀδιατάραστον συνεργασίαν μεταξὺ ναυ-
πηγείων καὶ τεχνικῶν διοικήσεως, οὗτος ὃστε ἡ διαρχής μελέτη βελτιώ-
σεως τῶν σχεδίων σκαφῶν καὶ μηχανῶν καὶ ἡ ουδική πρόσθιος τῆς
ἐργασίας ταῦτας εἰς τὸν πρόσθιον ἔποιον ἐξασκούσιον εἰς τὸν πρόσθιον τοῦ
καὶ δὲν διὸν διὰ τὸν κοινὸν σκοπόν.

Βεβαίως ἡ ἐργασία τῶν ναυπηγείων ἐξαρτᾶται, κατὰ κύριον λόγον,
ἀπὸ τὴν καταστασιν τῆς ναυτιλίας, ἡ οποία πάλιν ἔχει συντασμένας
τὰς τύχας της μὲ τὴν διεθνή οἰκονομικὴν εὐέξιαν καὶ ἐμποριομηχα-
νικὴν δραστηριοτητα. Είχε καὶ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τοὺς υψηλοὺς
καὶ τὰς ἐπτάσεις της, μολονότο δημοσίευσι τὸ ἐμπόριον ἐξασκούσιον εἴ-
τενε περιορισμένον, αἱ δὲ νομαστικοὶ διαταραχαὶ δυσχεραΐουν τὴν
ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας, ἐν τούτοις ὑφίσταται ἡδη ἀπὸ τὸν κατόπιον
ἐνδιαφέρον διὰ νέας κατασκευάς, ἔστω καὶ ἀν δὲ ἐχει εἰσέτε οἰκάδηλωθε
εἰς τὸν διάλογον ταῦτα κανένα θετικὸν σημείον, ὅτι ἐγγίζουν αἱ ἡμέραι μιᾶς
κατανέρδας ἐποχῆς.

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: Th Exchange.
NEWPORT, MON: 69, Dock Street.
PORT TALBOT: Exchange Building.

NEWCASTLE ON-TYNE: Exchange Buildings. HULL: Prudential Buildings.
TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

GLASGOW: 78 St. Vincent Street.
METHIL: 82, East High Street.
BURNTISLAND: 20, High Street.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.
IMMINGHAM: Dock Office.

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.	

Correspondents:

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

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρου εἰς τὴν γαυτιλίαν

Είς προηγούμενα ταῦχν, ἡσολόγηθημεν μὲ τὸ Νομοσχέδιον παρὶ ἐμαρφο-
γῆς τῆς δώρου ἐργασίας εἰς τὰ Συνηδονὴν πλοῖα καὶ μὲ τὴν προκληθεῖσαν
ζωτικὰ καὶ πείσμαντα ἀντίθεσαις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων,
ἀντίθροσιν, ηὗται σῶμα δεσμοῖ τὸν ἀντίτυπον της. Ως ἀναγγέλλεται: ἡδη ἐκ
Στοκχαλμῆς, ὑπεβλήθη τὸ Νομοσχέδιον τοῦτο εἰς τὴν Συνηδοκὴν βουλῆν,
ἡ δὲ κοινωδουλευτικὴ ἐπιτροπὴ, εἰς τὴν ἁποίαν παρεπεμφὴν πρέξει ἐπειδεν-
γοσίαν, ἔχθη, μετὰ ἐπισταμένην μελάτην, εἰς τὸ συμπέρασμα, διτι, ἵνι τοῦ
πυρόντος, οὐδεμία ἐνδεικνυται: τροποποιήσεις τῆς ὑφιστομένης Νομοθεσίας,
ὡς πρὸς τὸν ἀργάσαμον χρόνον, ἐπὶ τῶν Συνηδοκῶν πλοῖων καὶ ὅτι τὸ ὑ-
ποδήλῳθεν Νομοσχέδιον σὲν πρέπει νὰ φημούθῃ, πιν ἡ συνέλθη προηγού-
μένων αἰδικῶν ἕκτατος συνεδρίασις τεῦ Διεθνῶν γραφείου 'Ἐργασίας τῆς
Γενεύης καὶ ἔξτασίον τὸ πρόδηλων τοῦ δώρου ἐπὶ τῶν πλοῖων ἀπό τῆς εὐ-
ρυτέρας αὐτοῦ πλανῆς. 'Η ἐν λόγῳ συνεδρίασις θὰ πραγματοποιηθῇ σύχι
βασιθερόν τοῦ προσιχοῦ ἔτους.

Εἰς τὴν αἰτιολογίαν της ἔκθεσιν ἡ κοινοδούλευτική ἐπιτροπή ἀναφέρει ότι ή διεθνής ἐπὶ τοῦ ληγμάτου τούτου συγχήτησε ἐνδέχεται· ν' ἀσκήσῃ ἐπιδρούσιν ἐπὶ τῆς Σουηδικῆς Νομοθεσίας καὶ νά μεταβάλῃ ριζικῶς τὰς διοικητικάς γνώμων. Θώητος δέναις ἀπὸ τῆς ξέσφωστας ταύτης, οὐχί μόνον αὐτούπομπος, ἀλλὰ καὶ ἐπιειδελημένης ἡ ἀναμονή, ἵνα τοις συνέλθῃ ἡ διάσκεψις τοῦ γραφείου Ἑργασίας καὶ διατυπωθεῖν τὰ ἐνδιαφέροντα περίοματα τῶν ἐν αὕτη συγχετόσων.

Εἰς τὴν γνωμάτευσιν ταῦτην τῆς κοινοδουλευτικῆς ἐπιτροπῆς προστάθηκεν καὶ μία ἀντίθετος γνώμη ὁ φιλομάνης εἰς μαζικήφοιντικές βουλεύσεις, οἵτινες ὑποστήριξαν ὅτι ἡ μέχρι τῆς προταθείσας διασκέψεως ἀναβολή θα ἐπίφερε παρκάν καὶ ἐπικινδυνόν, Ιωακ., παρέλκουσιν, καθ' ὃν στιγμὴν ἡ ἀνάγκη τροποποιήσεως τῶν σημερινῶν ὅρων τῆς ἐπὶ τῶν Σουηδικῶν πλοιῶν ἔργωσίας ἀπειλήθη, ἀπὸ τάς ἐκθέσεις τὰς κατορθωσίες παρά τοῦ ὑποεργάσιον τοῦ Ἐμπορίου καὶ παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Κοινωνικῶν ὑποθέσιων.

Αἱ «ἀρχηγίδες» τῶν ἀλιευτικῶν

Ἡ ἀπόκτησις καταλλήλως ἔξι φορισμένων πλοίων, ἄπειν θά συνοδεύουν τοὺς ἀλιευτικοὺς στολίσκους τῶν ἀνοικτῶν θαλασσῶν καὶ θά χρησιμοποιοῦνται ὡς βάσεις ἀνεφοδιασμοῦ των, ἀπασχολεῖ ἀπό τινος τῆς ἐνδιάφερομένους κύκλους. Πολλοί ἐμπιστοτέγματα τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας ὑποστηρίζουν δέ, ἀργά να γρήγορα, ἡ ἀλιευτικὴ ἐπιχείρησις θά υποχρεωθῇ ν' ἀκολουθήσῃ τὸ παραδειγμά τοῦ φαλαίνονθηκού κλάδου καὶ νά πλοντίσῃ στολίσκους τῆς μὲ εἰδικὰ μεγάλα βοηθητικά πλοία, προσφερμός τῶν ὁποίων θά είνε ὁ ἀνεφοδιασμός τῶν ἀλιευτικῶν μὲ καύσιμον ὑλην, χωρὶς νά παρισταται ἀνάγκη ἐπιστροφῆς τούτων ἐν μαραννών ἀποτάσσεων εἰς τὰς βάσεις των καὶ ἡ παραλιὴ, συντήρησις και μεταφορά τοῦ προϊόντος τῆς ἀλιείας των εἰς τὰς καταναλωτικαὶς ἀγοραὶς.

Ἡ ἀνάγκη ὑπάρχειν μιᾶς τοιαύτης ἀρχηγίδος ἀλιευτικοῦ στολίσκου ἀνεκτήθη κυρίως, εἰς τὴν Σονηδίαν. Προβλέπεται, ὅτι δι' αὐτῶν θὰ προαχθῇ σημαντικῶς ἡ ἀλιεία καὶ θὰ ἐνισχυθῇ ἐπαρκῶς ἡ πόρος ἀπόδοσιν δυναμικότης ἔκστοτον στολίσκου, ὅστις ὑποχρεωμένος ἦδη νὰ πλέῃ συχνά εἰς μεγάλας ἀποστάσεις μειώνει τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς του πρὸς ἀλιείαν, ἐνῷ πολλάκις βλέπει κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν του νὰ καταστρέψεται τὸ προϊόν τόσων μόχθων καὶ κινδύνων, ἐλλείψει μέσων συντοπήσεως.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἔχουν καθιερωθῆναι εἰς περιφερισμένην ὅμως κλίμακα, τὰ εἰδίκα αὐτά πλοια συνοδείας, ἀπὸ ἕνα Οἰκον τοῦ Χούλλ καὶ δί· ἔνα μόνον εἶδος ιχθύεων. Ἡ παρατηρούμενη ἡδή κίνησις προκαλεῖ ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον, διότι εἰνε εὐρυτέρᾳ καὶ ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν γενίκευσιν τοῦ συντήματος διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἰσλανδίαν καὶ τὰς Ἀρκτικὰς θαλάσσας περιοχὰς ἀλιείας. Ἡ ἀλευτική ἑταῖρος *Iceland Fishing Co.*, τοῦ Γρόττεμπορούχ, προτίθεται ν' ἀγοράσῃ τὸ ἑσχάτως πολὺηθὲν πρὸς διάλευσιν πατλῶν φορτηγὸν *«Mexicanus»* καὶ νὰ τὸ μετατρέψῃ εἰς πλωτὴν ἀποθήκην τῶν ἀλιευομένων ιχθύων καὶ συνεργεγονὸν ἐπεξεργασίας των. Θὰ δυνηθοῦν οὕτω οἱ στολίσοι τῆς ἑταῖριας νὰ παραμένουν ἐπὶ μῆνας εἰς τὰ ἀλευτικὰ πεδιά καὶ νὰ συνεχίζουν ἐκεῖ τὴν ἐπωφελὴ ἐργασίαν των, χωρὶς τὴν ἀνάγκην ἐπιστροφῆς πρὸς ἀνεφοδιασμὸν των καὶ χωρὶς τὸν κίνδυνον καταστροφῆς τῶν ἀλευτικῶν των προϊόντων, ἀφοῦ θὰ καθίσταται δινατῇ ἐφόδους δὲν προορίζονται ταῦτα δι· ἀπεσον μεταφοράν εἰς τὰ κέντρα καταναλώσιος ἢ

κατεργασία των ἐπὶ τοῦ εἰδικοῦ πλοίου εἰς ἀλίπαστα καὶ κονσέρβας Προσεκένον διὰ στολίσοντος ἀσχολούμενον εἰς τὴν συνήθη ἀλιείαν διὰ τὴν πόλην την ποτῶν ιχθύνων, προβλέπεται ὅτι τὰ εἰδικά πλοῖα ποὺ θὰ συνοδεύουν τὰ ἀλιευτικά, θὰ είνε ἐφωδιασμένα μὲ τέλεια ψυτικά μηχανίματα καὶ θαλάμους, θ' ἀναπτύσσουν δὲ μεγάλην ταζότητα.

Νέον μότορσιπ διὰ τὴν Μεσόγειον

Ἐκ τῶν ναυπηγίων Eriksbergs, τοῦ Γιόττερμπουργκ, καθειλύσθη
τὴν δημοτικήν Μάρτιον τὸ νέον μέτοχον «Vasaland» τῆς «Svenska Orient
Line», προσοργάζομενον διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Σουηδίας — Βορείου Αιγαίου:
φωτικῆς Εὐρώπης — λιμένων Μεσογείου. Τό καθελκυσθέν μέτοχον, τύπου
“shelter deck” καὶ ἀδελφὸν τοῦ *“Vikingland”*, εἶναι χωρητικότητας
4700 τ. φορτίου καὶ φέρει μηχανάς Ντίζελ, δυνάμεως 3000 ἵππων ἀξο-
νος, αἰτίας θὰ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 μιλίων.
Είναι ἐργασίασμάν μὲν δικαιίωμα φυγεῖσα διά τὴν μεταφορὰν ωπων ὅποιων
ρωῶν, διά δὲ τὸ φρεγτικότερως διεύθιστα: ἀρτικα τεχνικὰ μέσαν καὶ ἡλε-
κτρονικῆς διαχείρισης ἀνταποκρίσεων: δέρρος δὲ ἔως 5 ἔως 25 τόννων
καὶ ἔνα δισεκατομμύριον τόννων. Τὰ δέδοι αὐτοῦ τεκτόνητα σκάφη μετά τοῦ ἀπίστεις λίγων συντόμως ναυ-
πηγηθησμένου τρίτου τοιούτου, πρόκειται νὰ ἔσπειρητήσουν τὰς πρός τὴν
Βίρ. Εὐρώπην μετακροτικῆς ἀνάγκης τῷ Μεσογείῳ μάγορα. Ἀποτε-
λοῦν τὴν τελευταῖαν λέξιν οὐ μόνον τὴν ναυπηγικήν τάχην, ἀλλὰ καὶ εἴναι
προσεχητικόν μέν πρᾶξη τὸ εἰδος τῆς ἁργκούλης διὰ τὴν διοίκειν προσοργίαν της
Η «Svenska Orient Line» ἀντί προσωπικότητας, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν
Μεσογείον ὅποι τοῦ Οἰκου Εὐρωπαϊδη.

Συρία

Η βελτίωσις του λιμένος Βηρυττού

Αι τελευταῖς δικτυπώσεις αι ἀφορδόσαι: τὰς ἔργασίας ἐπεκτάσεων και διαρρυθμίσεως τοῦ λιμένος τῆς Βγυρττοῦ ἐπειστώθησαν ματαῖν τὴν ἐκμεταλλουριμένης τὸν λιμένα ἑταῖρας και τῆς Ὑπάτης Γαλλικῆς ἐν Συρίᾳ Ἀρροστέας. Αι μέλλουσαι ν' ἀρχίσουν προσεγγίσεις νέαι ἔργασιςι ἀποβλέπουσαι εἰς τὴν κατάκεντην κρηπιδωμάτων μήκους 800 μέτρων μὲ ἀριστᾶ διεύθυνσιν, εἰς τὴν δημιουργίαν λιμενικῶν χώρων ἑκταῖςεως 170.000 τ. μ. και εἰς τὴν ἐγκατάστασιν οιδηροθερμικῶν γραμμῶν και ἀλλων τινῶν ἀναγκαῖων ἔργων διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἔξυπηρτήσιν τῶν κρηπιδωμάτων και τῶν νέων λιμενικῶν ἔργων. Ή δὴν ἔργασία προβλέπεται να ἐκτελεσθῇ τηματικῶς ἐντὸς τετράπολίσις μὲ δαπάνην 47 ἑκατ. φράγκων, ἐκ τῶν ἀποίσιμων τὰ 35 ἑκατ. φρ. Θά παρκοχθεῦσιν ἀπό τὸν Κρατικὸν προϋπολογιογιομένων τὸ δὲ ὑπόλοιπον θὰ δικράνη τὴν ἑταῖραν τοῦ λιμένος.

Toupkia

‘Η ἑκκαθάρισις τοῦ βυθοῦ τῆς Κων)λεων

Μὲ ἀποφασιστικότητα αὐτήν τὴν φοράν αἱ Τονικαὶ ἀρχαὶ εἶναι διατεθεῖμέναι νὰ μεριμνήσουν διὰ τὸν καθαρισμὸν τοῦ βυθοῦ τοῦ λιμένος τῆς Κωνίλεως ἀπὸ τὴν σωρείαν τῶν ἐν αὐτῷ κειμένων ναυαγίων, ἀγνωστῶν κ.λ.π. ἀντικειμένων, η ὑπερέξις τῶν ὅποιον παρεμποδίζει τοὺς ἐλεύθερους ἐλιγμοὺς τῶν πλοίων, καθιστᾶ προβληματική τὴν εἰς φωτισμένα σημεῖα ἀγνωριζοῦταν τῶν καὶ πολὺ συχνὰ γίνεται πρόξενος σοβαρῶν καθυστέρησεων, λόγῳ ἐμπλοκῆς τῶν ἀγνωστῶν τῶν ὅποιοι ἀπόπλουν σκαφῶν.

Πότε ἀριθμῶς ὁ ἀρχίσην ἡ ἐκκαθάρισις τοῦ βυθοῦ δὲν καθιωρίσθη ἀκόμη, ἀπέφασισθη ὅμως νὰ γίνη ἡ ἔναρξις τῆς ἐργασίας ἀπὸ τὸν Κεράτιον, ὁ βυθὸς τοῦ ὅποιον γέμει ἀπὸ σκλητούς ναυαγίων. Τὸ ἀνασυρόμενον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἄλικον θὰ ἐκποιήηται, ἐλπίζεται δὲ τοῦ τοῦ ἕξ αὐτοῦ προτοῦ θὰ είνει ἐπαρκὲς διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἀπατητικούς επιφάνειας διὰ τὴν ὅλην ἑορτασίαν διατάνας.

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,"

ANTICORROSION COMPOSITIONS

"TROVICO," ANTIFOULING COMPOSITION

**"FAR EAST," BRAND ANTIFOULING COM-
POSITION.**

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

Γ. Α. OIKONOMIAHN

HARROWBY STREET CARDIFF "H"

CAMREX PAINT PRODUCTS CO.

SUNDERLAND

ΤΗΑΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF & SUNDERLAND

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

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 — Νοβορωσί- σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνον: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT	
	Είς Λένινγκραδ :	
	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT=LENINGRAD 'Εν Κων(πόλει ('Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=ISTANBUL	
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις: NILIVANOS » » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS	
	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης) : Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL	
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	'Εν Άλεξανδρεία και Πόρτ—Σάϊδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : TABOULAPARIΔΗΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ		

Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' άνθρακευσιν: Μάρκα "Φ,,—" Τιμαὶ ἔκτὸς συναγωνισμοῦ—" Εκτακτοὶ ἔκπτωσεις ἀναλόγως τῆς προμηθευθησομένης ποσότητος.

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

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ: ΤΣΙΦ Λιμένα 'Ελλάδος—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"

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΙΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 35 ΤΗΛΕΦ 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE

PIRAEUS - GREECE

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Δύο φορτηγά ύπό ξένας σημαίας

Τό αγορασθέν παρά τοῦ κ. Σταύρου Χριστοφορίδη (τής 'Αλεξανδρείας) Αγγλικόν φορτηγόν «Horus» 1437 τ. γκρός (τοῦ 1898) παραληφθέν εἰς Συρακούσας μετωνομάσθη «Νέλσων». Θά παραμείνῃ ύπό Αγγλικήν σημαίαν.

— Έπίσης τό αγορασθέν παρά 'Ελλήνων Γαλλικόν ἀπ 'Quilleboeuf' 1138 τ. γκρός (τοῦ 1921) παραληφθέν εἰς Ρούνεν μετωνομάσθη «Έλένη» και ἐτέθη ύπό Παναμαϊκή σημαίαν. Ήδη φορτώνει εἰς 'Αιρέθραν διὰ Δούναβιν.

Τὸ «Μόντιγκ» ἔγκατελείφθη

Τό παρά τοῦ κ. Γερ. Βεργωτή συμφώνηθέν πρός αγοράν Νοβεμβρίου φορτηγόν «Modig» 3759 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἔγκατελείφθη ἀγορασθέν τελικώς παρά τοῦ κ. Arthur H. Lilley και τεθέν ύπό Αγγλικήν σημαίαν.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντων

Παρελήφθη εἰς τὸ Ρόττερνταμ τό αγορασθέν παρά τοῦ κ. Ποθητοῦ Μπάικε Γαλλικόν φορτηγόν «Déruté Pierre Goujon» 2012 τ. γκρός (τοῦ 1920) και ὑψώθηκεν τῆς 'Έλληνικήν σημαίαν μετωνομάσθη «Νίκ. Μπάικας».

— Τό αγορασθέν παρά τοῦ κ. Γ. Καραβία Γαλλικόν φορτηγόν «Député Georges Chaigne» 2012 τ. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθέν εἰς τὴν Βόρειον Γαλλίαν μετωνομάσθη «Μανούλλα», τεθέν ύπό 'Έλληνικήν σημαίαν.

— Έπίσης ἐν 'Αγγλίᾳ παρελήφθη τό αγορασθέν παρά τοῦ κ.



Τό νεοαγορασθέν παρά τοῦ κ. 'Ηλ. Χατζηλία, φορτηγόν «Ζεύς» τ. γκρός 5842 (τοῦ 1920) ἐκφορτώνει 'Αργεντινά γεννήματα εἰς τὸν Πατραϊκὸν λιμένα

Μάρκου Λαιμοῦ 'Αγγλικόν φορτηγόν «Orange River» 4708 τ. γκρός (τοῦ 1914) μετονομάσθη «Γαρουφαλιά».

— Παραλαμβάνεται ἐπίσης εἰς Ρούνεν τό αγορασθέν παρά τοῦ κ. Σ. Ποταμίανον μικρὸν Γαλλικόν φορτηγόν «Marquise de Lubersac» τ. γκρός 822 (τοῦ 1910) θά μετονομασθῇ 'Ο "Άγιος Γεράσιος'.

Νηολογήσεις φορτηγῶν

Ἐνηλογήθησαν τὰ νεοαγορασθέντα φορτηγά : «Τάμεσις» 3942 τ. γκρός (τοῦ 1914) τοῦ κ. Λεων. Α. Εμπειρίου, εἰς τὴν Ανδρον. «Θεόδωρος Τ.» 3409 τ. γκρός (τοῦ 1912) τοῦ κ. Λεοντ. Τεριάζου, εἰς Πειραιά, και «Μαίρη Η.» 1354 τ. γκρός (τοῦ 1910) τοῦ κ. Ν. Λιβανοῦ, εἰς Πειραιά.

Άλλαγαὶ πλοιοκτησίας

Τὰ 48 34 οῷο τὸν τάνκερ «Ειδήνη» τ. γκρός 4008, ἐπωλήθησαν ἀπό τὸν κ. Γεσούνα Σολ. Μπεχάρ εἰς τὴν ἀνόν. ἐταιρίαν «Τρανσπετρόλ» ἀντὶ τιμῆς 2.437.500 δρ.

— Έπίσης τὸ ἀπ 'Πηνελόπη Κ.» τ. γκρός 852, ἐπωλήθη ἀπό τὴν κ. Πηνελόπην Γερ. Αρδένην εἰς τὴν ἀνόν. Γενικὴν ἐταιρίαν Τομέντων ἀντὶ δρ. 1.152.900.

Διαγραφαὶ — μεταγραφαὶ

Τὸ φορτηγὸν «Δέσποινα» (ex 'Αγγελῆς Καμπίτσης) τ. 3016, τῆς ἀνόν. ἐταιρίας «Μιχαλινός», μετεγράφη ἐξ Κεφαλληνίας εἰς τὰ νησιά Πειραιῶν. 'Επίσης μετεγράφησαν τὰ φορτηγά «Θέτις Α» (ex 'Ναγός') τ. 4110, ἐξ Πειραιῶς εἰς Χίον και «Ιωάννα» τ. 1191, τοῦ κ. Έλ. Βελλίδητη, ἐξ Θεσσαλίης εἰς Πειραιᾶ.

— Διεγράφησαν ἐξ τῶν νησιών Πειραιῶς, ώς πωληθέντα πόδις διάλυσιν, τὰ φορτηγά «Άλμα» τ. 1813, «Κίμωλος» τ. 2454 και «Μυκονός» τ. 1381.

Μετονομασίαι πλοίων

Τὸ ἀπ 'Πρότων» τ. γκρός 238, τῆς ἐταιρίας Οίνων και Οινοπνευμάτων, μετωνομάσθη «Βότρυς».

— 'Επίσης τὸ ἀπ 'Πηνελόπη Κ.» τ. γκρός 852, τῆς Γενικῆς ἐταιρίας Τομέντων, μετωνομάσθη «Ολυμπος».

Κατασχέσεις — υποθῆκαι

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Μαΐου ἥρθησαν ὑποθῆκαι ἐπὶ πλοίων, ἐγγεγραμμένα εἰς τὰ νησιών Πειραιῶς, διὰ λίρας 28.057 και διὰ δρ. 2.068.416, ἐνεγράφησαν τρεῖς νέας υποθῆκαι διὰ δρ. 764.000 και ἐπεβλήθη μία κατάσχεσις ἐπὶ μικροῦ φορτηγοῦ διὰ δρ. 592.888.

Τὸ παρά τοῦ κ. Καλλινίκου ἀγορὰ

Κατόπιν τῆς ἀπορρίφεως τοῦ ἀπ 'Vermont», ἥρθοσθη παρά τοῦ κ. Α. Καλλινίκου τὸ Γαλλικὸν «Mont Genèvre» τ. γκρός 5154 (τοῦ 1918) εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ποληθέντος πρός διάλυσιν «Νησίου». Τὸ ἀγορασθέν πλοίον τελεῖ ἥδη ύπό ἐπιθεώρησιν εἰς τὴν Μασσαλίαν.

Ἐπισκεναὶ φορτηγῶν

Ἐξετέλεσαν τελευταῖς ἐπισκενάς ἐν 'Αγγλίᾳ τὰ φορτηγά μας «Αναστ. Πατέρας» εἰς τὸ Μπέλφαστ, «Βιολαντό Ν. Γουλανδρή» εἰς τὸ Μπέλφαστ, «Ειρήνη Σ. Εμπειρίου» εἰς Τάτιν και «Κέμα» εἰς τὸ Μπλάθ.

Τὸ ἀπ 'Παντελῆς» πρός διάλυσιν

Τὸ ἀρχοῦν εἰς Πειραιᾶ ἀπό τὴν 19ης Απριλίου 1931 φορτηγὸν «Παντελῆς» τ. γκρός 2411 και ναυπηγήσεως 1891, ἐπωλήθη εἰς Ταλλούς πρός διάλυσιν ἀντὶ 1750 λιρῶν. Τὸ σάφος τοῦτο είχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1911 ἀντὶ 9000 λιρῶν.

Τὸ διεύθυνσις τοῦ Οἴκου «Μάκ—Λάρεν»

'Εκ Λονδίνου μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τὴν διεύθυνσιν τοῦ γνωστοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυπομεστικοῦ Οίκου τῶν κ. κ. «Jas. A. Mc Laren, & Co», τοῦ Λονδίνου (Bury Court, E.C. 3), ἀνέλαβεν ἀπό τονος, ώς μόνος πλέον ἰδιοτήτης αὐτοῦ, δ. κ. H. G. C. Sewell, ὅστις και διηγήθηεν ἐπιτυχῶς ἀπό δωδεκαετίας τὰς ἔργασίας του. Διαδέχεται οὗτος τὸν κ. John Mc Laren, τόσον γνωστὸν και μεταξὺ τῶν 'Ελληνικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, ἀπό την τεσσαρακονταετῆ σταδιοδρομίαν του. Ο τίτλος και ἡ διεύθυνσις τῶν ἐν Λονδίνῳ γραφείων τοῦ Οἴκου παραμένουν ώς και πρότερον.

ΓΑΜΟΙ

Μᾶς γράφουν ἐκ Βενετίας, ὅτι εἰς τὸν ἐκεῖ 'Ελληνικὸν ναὸν τοῦ 'Αγίου Γεωργίου και παρουσίᾳ τῶν πλοιάρχων τῶν ἐνεργείαν εἰς τὸν λιμένα 'Ελληνικῶν φορτηγών, καθὼς και ἐπιλέκτων μελῶν τῆς εἰς Βενετίαν παροικίας, ἐπέλεσθησαν οἱ γάμοι: τοῦ ὑπουρού πλοιάρχου τοῦ ἀπ 'Μαρίας Ν. Ρούσσου» κ. Κονστ. Σταυρίδου, μετά τῆς δίδος Μάτιας Γερμανού. Τούς νυμφικούς συεφάνους ἀντιτίλλασσεν δ. κ. Ιω. Εδγανίκες.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν

παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν

'Ηγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ πλοῖα :

«Orange River» 'Αγγλικόν, ἥρθοσθη παρά τοῦ κ. M. Λαιμοῦ ἀντὶ 9000 λιρῶν και θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Μάντζεστερ. Εἶναι σκάφος 4708 τ. γκρός, 2959 τ. νὲτ και φορτίου 8004 τόννων, ἔχει κλάσιν «British Corporation» και κατεσκευάσθη τὸ 1914 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Irvine Shipbuilding Co», τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπον. Χῶρον

διὰ φορτίου γεννημάτων εἰς χῦμα διαθέτει 418.000 κ.π., διὰ δέματα 392.000 κ.π. καὶ διὰ μπώνκερς 10.260 κ.π.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 385 π., πλάτους 52 καὶ διαγώνιου βάθους κυτῶν 27 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «Richardsons—Westgarth, Co» καὶ δυνάμεως 320 ὄνομ. ἵππων, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 40'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσιών.

«Marquise de Lubersac» Γαλλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σπ. Ποταμίουν, μὲ πραληφῆν εἰς Pouen, Εἰνε τ. γκρός 822, νέτ 449 καὶ φορτίου 1300 τ., κατεσκευάσθη τὸ 1910 εἰς τὰ ναυπηγεῖν «Forges et Chantiers de la Méditerranée», τῆς Μασσαλίας, καὶ ἔχει κλάσιν «Veritas». Φέρει δύο καταστρώματα, ἔχει πρόστεγον μήκους 29 π., μεσόστεγον 34 καὶ ἐπίστεγον 59 ποδῶν, μὲ τὰς μηχανὰς τοποθετημένας πρὸς τὴν πρύμναν. Εἰνε διπλοελικούνητον, φέρει δὲ δύο μηχανὰς Κομπάουν, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 14.5)16 καὶ 25.3)4 καὶ μὲ διαδρομὴν ἐμβόλου 15.3)4 ἵντσιών.

«Pencisely» Ἀγγλικὸν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σπύρου Λύρα καὶ θὰ παραληφθῇ ἐν Ἀγγλίᾳ κατόπιν ἐπιμετρήσεως καὶ μετὰ τὴν ἐκ Πλέιτ ἐκιστροφήν του. Εἰνε τ. γκρός 3689, νέτ 2283 τ. καὶ φορτίου 6660 τ., μὲ ἐμφορτον βύθισμα 22.1'' ποδῶν. «Έχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100 Al καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1916 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖν «W. Gray & Co», τοῦ Οὐέστ Χαρτεπούλ, διαθέτει δὲ χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῦμα 354.000 κ.π., διὰ δέματα 333.000 καὶ διὰ μπώνκερς 24.596 κ.π. Ήσμα ὑδατος χρησιμοποιεῖ 1178 τόννους.

Έχει διαστάσεις μήκους 360.2 π., πλάτους 51.0 καὶ διαγώνιου βάθους κυτῶν 22.7, φέρει δὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «λόγχη—μπρίτζ», μὲ πρόστεγον 35 π., μεσόστεγον 225 καὶ ἐπίστεγον 29 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «General Marine Eng. Co, Ltd» καὶ δυνάμεως 378 ὄνομ. ἵππων, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 40.1)2'', 67'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45'' ἵντσιών. Λέβητας φέρει δύο, πιέσεως 180 λιβρῶν κατὰ τετρ. ἵντσιών.

Άγορα πωλησίαι πλοίων

Παρὰ τὴν ἐπιφυλακτικότητα τῶν περισσοτέρων Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν, ὅπως πωλήσουν εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Ἐξωτερικοῦ τὰ εἰς χεῖρας τῶν παλαιότερων φορτηγά πλοία, ἐν τούτοις ἀρκετά Ἀγγλικά σκάφη ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ α' 150θμερον τοῦ Ιουνίου εἰς ἄλλοδαπούς, κυρίως δὲ εἰς τὰ Σοβιέτ καὶ εἰς Ἑλληνας. Εἰς τοῦτο συνετέλεσαν καὶ αἱ ἐπιτευχεῖσαι εὔνοϊκαι τιμαὶ, δεδομένου διτὶ ἀτμόπλοιον 5330 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1917 ἐπλη-

ρώθησαν 12.300 λίραι, ἐνώ πρὸ ἔτους ὅμοια σκάφη ἐπωλοῦντο μόνον ἀντὶ 6000 λιρῶν καὶ δι' ἀτμόπλοιον 6660 τ. φορτίου (τοῦ 1916) ἐπωληρώθησαν 11.350 λίραι, ἐνώ τὸ 1916 πλοίον εἶχε πωληθῆ τὸν Αὔγουστον π. ἐ. ἀντὶ 9000 λιρῶν.

Νεότευκτον Ἀγγλικὸν φορτηγόν 6640 τ. φορτίου, συμπληρωθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Bartram & Sons», τοῦ Σούντερλαντ, τὸ 1931 καὶ ἀργοῦν ἔκτοτε εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἐλλείψει ἐργασίας, ἔχον ἐμφορτον βύθισμα 22.1 1)2'' τοδινον καὶ ἀναπτύσσον ταχύτητα 9 μιλῶν μὲ κατανάλωσιν 14.1)4 τόννων γοιανθράκων, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικίας ἐταιρίας ἀντὶ 50.000 λιρῶν.

Τὰ Σοβιέτ, ἐπανελθόντα καὶ πάλιν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν πρὸς ἔξεύρεσιν πλοίων ἐπέτυχον νάξος ασφαλίσουν δύο φορτηγά, τὰ ἀτμόπλοια «Sunray» καὶ «Baron Sempill». Τὸ πρώτον εἰνε τόννων γκρός 3174, φορτίου 5330 τ., καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἡγοράσθη δὲ ἀντὶ 12.300 λιρῶν, τὸ δὲ δεύτερον εἰνε 2498 τ. γκρός, 4000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, με σερβέϋ Νο 3 τοῦ 1931 καὶ ἡγοράσθη ἀντὶ 9.500 λιρῶν. Τὸ «Sunray» εἶχε πωληθῆ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1929 ἀντὶ 21.500 λιρῶν.

Οἱ «Ελληνες ἡγόρασσαν δύο Ἀγγλικά φορτηγά καὶ ἐν μικρὸν Γαλλικόν, ως γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην. Τὰ Ἀγγλικά ἡγοράσθησαν τὰ ἀτμόπλοια «Orange River» καὶ «Pencisely». Τὸ πρώτον ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Λαιμού, μέσω τοῦ γραφείου κ. Λιβανοῦ, ἀντὶ 9.000 λιρῶν, τὸ δὲ δεύτερον ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σπ. Λύρα ἀντὶ 11.350 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ ἐν Ἀγγλίᾳ μετά τὴν ἐκ Πλέιτ ἐπιστροφήν του καὶ κατόπιν ἐπιθεωρήσεως. Τὸ «Pencisely» ἔχει σερβέϋ Νο 1 τοῦ 1932, εἶχε δὲ πωληθῆ τὸν παρελθόντα Αὔγουστον ἀντὶ 9.000 λιρῶν καὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1922 ἀντὶ 45.500 λιρῶν.

«Harry Walton» Ἀγγλικόν, τ. γκρός 3661, φορτίου 6800 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1913, με σερβέϋ Νο 3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Ἀγγλους ἀντὶ 11.000 λιρῶν, εἰνε δὲ ναυλωμένον (τάιμ—τσάρτερ) ὑπὸ τῶν Σοβιέτ δὲ ἐξ μήνας. Τὸ πλοίον τοῦτο εἶχε πωληθῆ τὸν Απρίλιον τοῦ 1915 ἀντὶ 62.000 λιρῶν.

«Furness» Ἀγγλικὸν ναυαγοσθωτικόν, 225 τ. γκρός, 16 τ. νέτ καὶ ναυπηγήσεως 1898, ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ 1000 λιρῶν.

«Heijin Maru», «Heime Maru» καὶ «Heinan Maru» ἀδελφὰ Ιαπωνικὰ φορτηγά, 4361 τ. γκρός, 7850 τ. φορτίου ἑκατονταν καὶ ναυπηγήσεως 1919, με σερβέϋ Νο 3 τοῦ 1931, ἐπωλήθησαν εἰς Ιαπωνίην ἔταιφιαν ἀντὶ 2.013.000 γιέν, ἡτο πρὸς 60 γιέν κατὰ τόννου φορτίου.

«Yoko Maru» Ιαπωνικόν, 7154 τ. γκρός, 10.500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, με σερβέϋ Νο 3 τοῦ 1930, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 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.

άντι 525.000 γιέν, η τοι ποδός 50 γιέν γιατί τόννοι φορτίου.

«Oaktown» Άγγλικον 436 τ. γραδός, 525 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1902, με σερβές No 3 τοῦ 1931, έπωλήθη ἀνά 1200 λιρῶν, ἐνῷ τὸν Νοέμβριον π. ἔ είχε ποληθῆ ἀντί 1100 λιρῶν.

«Blenda» Νορβηγίαν, 1856 τ. γκρός, 3200 τ. φορτίου και ναυπηγήθωσε 1903, ήγορασμή παρά Φινλανδών άντι 6.500 λιρών. Τό σαύρος τούτο είχε πωλήθη τό Ιούνιον του 1924, διοισ μὲ τό ἀπ' «Clapton» 3500 τ. φορτίου (τοῦ 1914) άντι 43.000 λιρών, ἀπώλεσε δὲ επτάτες κατά τη πλέον τῶν 60 οὗ τῆς ἀξίας του.

«Vareg» Σουηδικόν, 2052 τ. γκρός, 2837 τ. και ναυπηγήσεως 1900 έπικλήθη από 125.000 Σουηδικών πορφυρών.

«Otakia» Αγγλικόν φορτηγών γραμμής, 7976 τ. γκρός, 10.200 τ. φορτίου και ναυτιγήσεως 1920, μέση σερβέν No 3 του 1932, ηγούμασθη από την «Clan Line» άντι 20.000 λιονών.

Γερμανικά	4	>	9.612	'Ελληνικά	1	>	2.411
"Ολλανδικά	1	>	4.659	Τουρκικά	1	>	2.294
Σύνολον πωληθέντων πρέσ θιάλυσιν					17	>	65.397
Ταῦτα ἡγέρχονται διαλυταὶ τῶν κάτωθι. Χωρέων:							
Διαλυταὶ	Πλοῖα	T. γκρός	Τιμὴ £	Λοιπὰ νομίσματα			
Ιταλοί	6	28.606	4.250	1 εἰκ.λ.:ρέτ., 680 χιλ.γ.φρ., 35.500 εολ.			
Γερμανοί	4	9.612	10.550	—			
'Ελληνες	2	7.658	8.500	56.350 γιέν			
Γάλλοι	2	6.390	800	390.000 Γαλλ. φρ.			
Βίλγοι:	1	4.659	4.800	—			
'Ισπανοί	1	4.264	—	245.000 πεσέττα:			
"Αγγλοί:	1	4.208	5.200	—			
	17	65.397	31.100				

Ιταλοί διαλυται γηγέροσκοντάς Ιταλικάς ἀπ «Aleardi» 3308 τ. γηρές (τοῦ 1902) ἀντὶ 250.000 λιρατῶν καὶ «Tel—Λανιν» 8347 τ. γηρές (τοῦ 1908) ἀντὶ 750.000 λιρατῶν, ὡς ἐστὶ καὶ εἰρίστεται ἐν Τεργάστην μὲ ξημέρως ἐκ πυρκαϊδός. «Ηγράφοθεν εἴποντο παρ» Ιταλῶν καὶ τὰ ἄλλα παρ «Μαδόνα» Γαλλικόν λάδινον, 5670 τ. γηρές (τοῦ 1910) ἀντὶ 680.000 Γαλλ. φρ., μὲ παραλαβὴν εἰς Μασσαλίαν, «San Lorenzo» Ἀμερικανικόν, 6567 τ. γηρές (τοῦ 1907) ἀντὶ 35.500 δολαρίων, μὲ παραλαβὴν εἰς Νέαν Υόρκην, «Παντελῆς» Ἐλληνικόν, 2411 τ. (τοῦ 1891) ἀντὶ 1750 λιρῶν καὶ «Istanbul» Τουρκικόν, 2294 τ. (τοῦ 1881) ἀντὶ 2500 λιρῶν. Το τελευταῖον τοῦτο παρεῖσθαι ηὔη σεις τὸν Γένοσθαν.

Γερμανοί διελέγαται γέροντας τη Γερμανίας από «Natplia» 9396 τ. γυναικός (τού 1901) άντι 4200 λιτών, «Teutonia» 1300 τ. (τού 1883) άντι 1600 λιτών, «Edith Borsellin anns» 524 τ. (τού 1902) άντι 750 λιτών και «Αμερικά» 3792 τ. γυναικός (τού 1907) άντι 4000 λιτών.

Ιάπωνες διαλύται ήγερσαν τάχα την «Commercial Trader» Αριστονικόν, 1810 τ. γκρές (τοι 1905) άντι 8500 λιθών, παραδοτέον εἰς: Ο ακα, οπου θά πλεύσῃ ἐκ Χάρπτων Ρέδε με φορτίον πελλικόν ὄλικον καὶ «Kabafuto Maru» Ιαπωνικόν, 2818 τ. γκρές (τοι 1884) άντι 56.360 γιαν. Ήτοι πρές 20 γιαν κατὰ τόννυν γκρές.

Γάλλοι διαλυταὶ ἡγέρσαν τὰ Γαλλικὰ ἀπ «Calonne» 5823 τ. γκρές (τοῦ 1916) ἀντὶ 390 000 φράγκων καὶ «Bain» 567 τ. (τοῦ 1903) ἀντὶ 800 λιρῶν. Βέλγοι διαλυταὶ ἡγέρσαν τὸ Ὀλλανδικόν ἀπ «Y-troom» 4659 τ. γκρές (τοῦ 1907) ἀντὶ 4800 λιρῶν.

Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγέρσαν ἀντὶ 245.000 πισσεῖται τὸ Ἰσπανικόν ἀπ «Vicen» 4264 τόννων (τοῦ 1901) παρχθετέον εἰς Μπαλιπάο. Αὐγλοὶ δὲ διαλυταὶ ἡγέρσαν ἵνα μένον σκάφος, τὸ Ἀγγλικόν ἀπ «Carrigan II»-απ «4208 τ. γκρές (τοῦ 1901) ἀντὶ τιμῆς 5200 λιρῶν, παρχθετέον εἰς Μαδρίτην.

Πωλήσεις πρός διάλυσιν

Μέσωνήθικήν ήνωνται καὶ ἐλαφρῶς πως χαλαρωμένας τὰς τιμάς διέφερον τὸ α'. 150ημέρον τοῦ Ιουνίου διὰ τὰς πωλήσεις παλαιών πλοίων πρὸς διάλυσιν. Αἱ προσφοραὶ Ἀγγλικῶν πλοίων ἦσαν περιωρισμέναι, ἵνα δὲ μόνον εὐχάριστος πάρος ἤγγλων διελυτόν, ἐνῷ αἱ πωλήσεις καὶ αἱ προσφοραὶ πλατινίνων Γαλλικῶν πλοίων συνεχίζονται μὲν δραστηρίστηκαν. Καριότεροι λάίνεσσι πωληθεῖστα πρὸς διάλυσιν ἦσαν δύο, τὸ Παλλικάν «Madonna» τῆς «Φάρδρο Λάιν» καὶ τὸ Ιταλικόν «Tel—Aviv» (εἰκ. «Μάρθα Οὐδαίουγκτον») τῆς «Κέρκυρας». Τούρκοι ἐποκλισταὶ ἐπώλησαν εἰς Ιταλούς διελυτὰς τὸ ἥπαρ «Istanbul» καὶ «Ἐλλήνης τὸ ἄργος» εἰς Ησαΐας ἀπὸ ταρπειταῖς περίπου φορτηγῶν «Πλατελής». Κυριότεροι ἀγρασταὶ ἦσαν οἱ Ιταλοὶ διελυταὶ καὶ μετ' αὐτούς εἰς Γερμανοὺς καὶ εἰς Ιάπωνας. Οἱ τελευταῖς εἶται, μολονότι ἀπερρόφησαν κατὰ Μάΐον σιδηνοτόν ὅγκον τῆς «Εθνικῆς των χωρητικότητος, συνεκχίουν τὰς ἀγοράς ἓν τὴν ἀλλεδαπτίσιον γγράφοντας δὲ ἔκλεισον καὶ ἐξ «Ηνωμ. Πολιτεῖῶν μερικὰ φορτία παλαιο-σιδήρους.

Αι πωλήσεις πελατών πλοίων κατά τδ α' 150ήμερον τοῦ Ιουνίου περιέλαμβον 17 σκάφη συνολικής χωρητικότητος 65.397 τ. γκρός, ήτινα ήγοράθησαν άπό διαλυτάς έπιτά διαφόρων χωρών ήντι 34.100 λιρών, 1.000.000 λιρατών, 1.070.000 Γαλ. φρ., 35.500 δολλαρίων, 215.000 πεσσών και 56.360 γιρέν. Τά πωληθήνταν 17 σκάφη άνηκον σιγ τάχισλοισθεού σηματικά:

Γαλλικά	3	τ. γηρός	12,060	Ισπανικά	1	τ. γηρ.	4.264
Ιταλικά	2	*	11.655	Αγγλικά	1	*	4.208
Ηγ. Πολιτ.	2	*	11.416	Ιταλικά	1	*	2.818

**ΕΘΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ A.E.
ΕΤΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΠΕΜΠΤΟΝ**

Γεγικός Ισολογισμός από 1ης Ιανουαρίου έως 31 Δεκεμβρίου 1933

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		2.—
Έξοδα Έγκαταστάσεως Δ. Μ. (Φ.Χ.)		
ΣΤΟΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ:		
Αξιας πλοίων Δ.Μ. (Φ.Χ.)	6.850.000	
Μείον αξιας πλοίων «ΘΕΜΙΣΤΟ-		
ΚΑΗΣ» πωληθέντος	500.000.—	
Μείον αξιας πλοίων «ΣΥΓΡΟΣ»		
πωληθέντος	125.000.—	625.000
		6.225.000.—
Φορτηγίδες, ρυμουλκόν, θερμοφέρει, απολυμαντήρειον κλπ.		
έργαλθεια φορτωτικοφορτώσεως		355.057.45
Ακίνητα Ηπειρωτικός	1.179.933.35	
Μετοχαι Τυπωματικον. Ελληνη. Αττικοπλετας	128.279.—	
Ασφράλιστρα ατμοπλοίων προκαταβληθέντα	25.935.—	
Ελληνικον Δημόσιον. Αντάλλακτα επιταξιων, ναῦλοις κλπ.	16.666.70	
Ερδίδια, δίλικα, γιανάνθρακες, πατρέλαιαν και τρέψιμα ἐν		
ατμοπλοίοις και Αποθήκαιας	239.674.60	
Πρακτορεία και Πλοεργο:	249.167.55	
Διάφοροι Χρεωτικοι Λογαριασμοι	21.818.—	
Ταμείον και Τράπεζαι:	662.795.10	
Λογαριασμοι τάξεως	15.510.85	
Κέρδη και Ζημιαι. Γιαύλοιςπον πρόσδ έξισμαν	100.987.45	

Μετοχικόν Κεφάλαιον	Δ. Μ. (Φ. Χ.)	6.899.124,85
“Αποθεματικόν Κεφάλαιον		2.055.173,15
Μέτοχοι:		21.976,75
“Παρωρικάνετος “Ελληνική Αποπλέτα		124.875,75
Μερίσματα παρελθουσών χρήσεων		1.889,75
Ταμείον Συντάξεως “Τηλελύγιων		14.706,—
Ταμείον Περιβάλλοφεως “Τηλελύγιων		4.384,40
Ναύλος: “Επιδαμιών προκαταβληθέντες		57.695,80
Διάφοροι Ηπιτωτικοί Λογοτ:		25.489,90
Διανοι τάξεως:		15.510,85

A. M. (Phi X₁) 9.220.827.15

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ

«КЕРАН КАИ ЗХМІАІ»

ΧΡΕΩΣΙΣ		
Έξοδα Διαχείρισεως και Γενικά	Δ. Μ. (Φ. Χ.)	99.154.—
Έξοδα έκμεταλλεύσεως; (χρεδίτιστρα, λιμενικά, έφεδα, καυσίμιος δηλ., μισθοτροφοδοσία, φόροι επί ναυάλων και συντήρησις άτμοπλοϊουν)		3.374.921.10
Διάφοροι: 'Αποζημιώσεις		39.299.95
Απόδεσμας υπολοίπου ἀξίας πωληθέντων άτμοπλοϊου «ΘΕ-ΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ» και «ΣΥΓΡΟΣ»		511.633.65
(Κατάργηση όπως Τετραθλ. Ηπειρωτικός «ΥΠΑ») τέλοι		5.000 —

	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
	Δ.Μ. (Φ.Χ.)
Τριπλότοπον 1932	30.491.95
Κράτησις 1932 δι' ἀποστέλλεις	169.000.—
Εἰσπράξεις ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορουμάτων	3.721.672.45
Κέρδη Διάφορων	7.853.75
Τυπόλοτοπον πρές ἐξισωσην	100.987.55

A. M. (ΦX) 4.030 008 70

Ἐντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
Ἐν Ἀθήναις τῇ 1ῃ Ιουνίου 1934

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Λ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Ο Πρόεδρος του Διοικ. Συμβουλίου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΑΪΜΗΣ

THE SIGRI COALING C° L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταδήκη γαιανθράκων "FLOTSKY,"

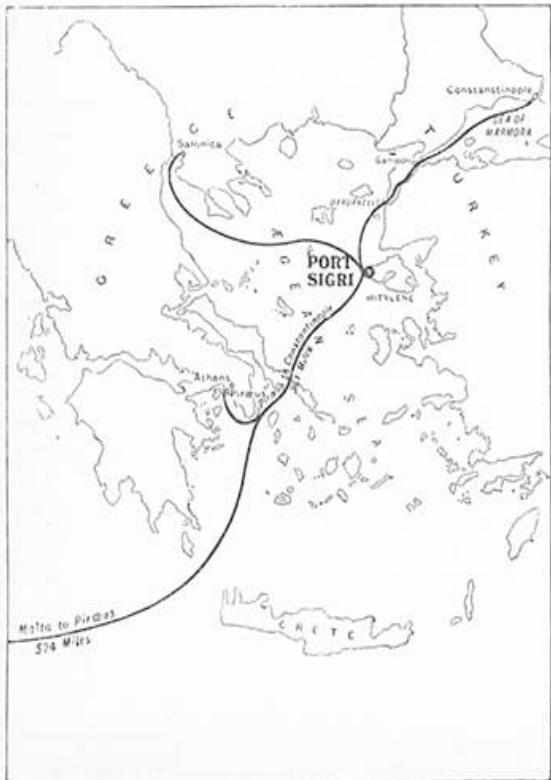
ΠΤΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ' ὅλας τὰς καϊρικὰς συνδήκας
ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ
ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ



ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL-SIGRI

TOMEPHY-PIRAUES

Τὸν ναυάγιον τοῦ ἀπὸς Ὁμηρος,,

‘Η ἔκδεσις τοῦ Εἰδικοῦ Εἰσηγητοῦ

«Υπὸ τοῦ εἰδικοῦ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «Οὐηρος» Εἰσηγητοῦ ὑπερβλήθη πρὸ τοῦ εἰσεῖν τὸ συμβούλιον τοῦ Ε. Ν., ὅπερ δὲ ήσχολήμην εἰσέτι διὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως, ἡ ἔκθεσις εἰς τὸν αἴτιον καὶ τὸν συνημμένον, ὑπὸ τὰς ὄποιας ἔλαβε χώραν τὸ ναυάγιον τοῦτο. Οἱ εἰσηγητεῖς, βάσει τῶν συγκεντρωθέντων στοιχείων, τῆς διελεγχθείσης λόγω ματογνωμοσηνῆς καὶ εὑντάτης ἐρεύνης ἐν Γαλαζίῳ, δύσκολα τοιούτης σκάφους, ἀποφαίνεται, ὅτι τὸ ναυάγιον τοῦ «Οὐηρού» ὑπῆρχε δόλιον.

Ἐξ τῆς ἐκθέσεως ταῦτης παραλαμβάνομεν εν περιλήψει τὰ μᾶλλον ἐνδιαφέροντα σημεῖα:

Τό ἀπ' «Ομηρος», τ. γγρὸς 1381 και ναυτηγησεως 1884, ἀνήκον εις τους κ.κ. Λεων. Σπινάρην (65 ο), Κωνστ. Κουφοπαντελῆν (20 ο) και Λεων. Δεβετζιάδην (15 ο), ἔβαροντει δι' ἐνυποθήκου δανειον 2500 λιρῶν τοῦ π. Παντ. Δ. Παντελῆ, οἱ δέ πλοιοκτῖται ὑπερχροντο ἐξ μιᾶς ῥήτρας τῆς συμβάσεως ὑποθήκης νά το ἔχουν ἡσφαλισμένον. Τοῦτο και είχον πράξει διά ποσὸν 4500 λιρῶν. Διά τῆς ίδιας συμβάσεως παρείχετο ἔντολη και ἔξουσιοδότησις εἰς τὸν δανειστὴν, ὅπως διενεργῇ πάσις τὰς πράξεις διαχειρίσεως τοῦ πλοίου ἐπὶ μίαν τρετιαν ἀπό τῆς συνάψεως τοῦ δανείου και πέραν τοῦ χρόνου τούτου ἐφόσον θὰ παρέμενεν ανεξόφλητον τὸ δάνειον.

Τὸ ιστορικὸ τοῦ ναναγίου τοῦ σπάρους ἔχει ὡς ἔξης, ὡς προέκυψεν ἐν τῶν μαρτυρικῶν καταθέσεων καὶ σχετικῶν ἀλλ' ἀντίθετων. Τὸ ἄλλο ποτὲ «Ομηρος» κατέπλευσε τὴν 18ην Ιουνίου 1931 εἰς Γαλάτειαν και τὴν ἐπομένην ἐδέξαμενήσθη δι' ἐπισκενάς πρός ἀνανέωσιν τῆς κλάσεος του, τὸ κόστος τῶν ὅπων ἀνήλθεν εἰς 50.000 δρ. Εν τούτῳ δέξαμενον ἐξῆλθε τὴν 24ην Ιουνίου και ἀπὸ τῆς 2ας Τούλιου μέχρι τῆς 24ης ἰδίου μηνὸς ἐφόδτωσε ἔντειαν εἰς τὰ κάτη τον ὑπ' ἀρ. 1 και 4, ἀπὸ 25 Τούλιου ἔως 1 Αὔγουστου ἐφόδτωσε λιναρόσπορον, φασόλια και κολοκυνθοσπόρους εἰς τὰ κάτη τον 2 και 3, τὴν 1ην Αὔγουστου ἐφόδτωσε τιμῆμα φροτίου σίτου εἰς γῆμα, τὴν 3ην Αὔγουστου παρέλαβε δοῦνες διὰ Βόλον και τὴν 4ην Αὔγουστου εἰς τὸ 77ον μύλιον συνεπλήσσετο τὴν φόρτωσί του μὲ 7 βαρόνια ἔντειας ἐπὶ τοῦ καταστρόματό του, ἀποτέλεσαν τὴν 7ην Αὔγουστου μὲ σύνολον φροτίου 1100 τ. σίτου και σπόρων, 74 βαγ. ἔντειας και δοῦνες διὰ Βόλον, Πειραιᾶ, Σάμουν και Ναύπλιου.

Ο διάπλους τοῦ Εὐξείνου ὑπῆρχεν ὄμαλός, τὴν δὲ θητὴν Αὐγούστου και ὥραν 22.50' ἡγυανδροβόλησε τὸ οὐράφος εἰς Μπουγιούζ—Νερὲ άπο-
πλεύσαν ἐκεῖθεν τὴν προῖναν τῆς 11ης Αὐγούστου πρὸς συνέχιστον τοῦ
ταξιδίου τον. Τὴν 4.30' τῆς 11ης Αὐγούστου δηλήσε τὴν ἀρχὰν τῆς
Ἐλλῆς και τὴν 14.30' τῆς 1διας ἡμέρας παρθῆλαξε τὴν Νοτιάν α'-
ιργαν τῆς νήσου "Αγ. Ενστράτιος διανύσσαν τὴν ἀπό ἄρχας Ἐλλῆς εἰς
ἄρχαν 'Αγ. Ενστράτιον ἀπόστασιν τῶν 66 μιλίων μὲ ταχύτητα 6 1/2
μιλίων τὴν ὥραν. Τὸ πλοῖον κατευθυνόμενον πρὸς τὸ στενόν Σανδρου
—Σαντζουρας (πρώτη προσέγγισις ἡτοῦ Δόβολος) ἔδει—κατά τοὺς
πελοπονισιους τοῦ πλοιάρχου Κων. Κουφοπαντελῆ—νὰ παραλλέξῃ τὴν
10ην νυκτερινὴν τὴν Νοτιάν ἄρχαν τῆς ἐρημονήσου Σαντζουρας ἐξ
ἀποστάσεως 3—4 μιλίων. Τὴν 20ην ὥραν ἀνέλαβε φυλακήν γεφύρας
δὲ ἀπολοιαίαρχος Γ. Σπινάρης συνερίσας τὴν ζαραζθείσαν ὑπὸ τοῦ
πλοιάρχου πορείαν, ἐπετελούμενην μὲ θάλασσαν γαληνιαίαν, ἀπνοιαν,
δρῖσαντα σκοτεινὸν και ὁρατότητα 2—3 μιλίων, περιορισθείσαν εἰς 12
μιλίου μετά τὴν 10ην νυκτερινὴν — συμφώνως πρὸς μίαν μαρτυρικὴν
καταρθείσιν.

Περι θωραν 22.10° ὁ πλοιαρχος ενθουσιόμενος εἰς τὸν καιτῶνα του ειδοποιήθη παρὰ τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ ἀνήλθεν εἰς τὴν γέφυραν, ὅπου ὁ ὑποπλοιαρχος Σπινάρης τῷ ἀνέφερε τὴν ἔνδειξην τοῦ δρομομέτρου, καθ' ἣν τὸ πλοῖον διανύσσαν 123 μίλια ἀπὸ τῆς παραλλάξεως τῆς ἄκρας Ἐλλῆς ἔδει γά εὑρίσκετο παρὰ τὴν ἄκραν Σκάτηοναν, ἡ ὥποια — λόγῳ δυσμενῶν συνθηκῶν ὄφατό τοπος — δὲν ἐφαίνετο. Ὁ πλοιαρχος ἐνέψινεν, ὅπως ἡ πορεία τροποποιηθῇ εἰς ΠΔ 14°. Ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου είχεν ἥδη ἀπὸ τῆς 21ης θωρας ἐλαττωθῆ εἰς 5.5 μίλια, ὁ δὲ καιρὸς ἦτο ΒΔ μὲ νόρδανόν συννεφώδῃ, δρίζοντα σκοτεινόν και ὄφατό την 1/2 μιλιον. Την 22.45° ὁ ὑποπλοιαρχος Σπινάρης ἀντελήφθη αἱρεψιδιώς ποὺς τὴν πρώταν και εἰς ἀπόστασιν 50 μόδις μέτρων ἔχοντα, διέταξε δὲ πάραντα «Κράτει — ἀνάποδα ὀλοταχῶς— πηδάλιον ἀποτεσσά».

Ο πλοίαρχος ἀφιπνισθεὶς ἐν τῶν κωδωνισμῶν τοῦ τηλεγράφου ἔσπευσε εἰς τὴν γέφυραν, πρὶν ἡ δύνας παρέλθουν δέλιγα δευτερόλεπτα τὸ σκάφος προσέβρυνον εἰς τοὺς βράχους ἐπὶ τῆς Νοτ. ἄκρας τῆς Σκάντζουρας. Ἐκ τῶν ὅργημάτων προεκλήθη διαρροή εἰς τὰ κυτή, ἐπεκτείνεσθαι ἐντὸς 15 λεπτῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβιθοστάσιον, τὸ δὲ πλοῖον περὶ ὠῶν 2.10 τῆς 11ης Αὔγουστου ἐβινθίσθη περὶ τὰ 15 μέτρα ἕσθιθεν τῆς ΝΑ ἄκρας τῆς Σκάντζουρας καὶ εἰς βάθος 30 δρυγιῶν. Ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων διεσώθησαν τὸ μηδεολόγιον καὶ τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου καὶ τὰ ναυτικὰ φυλλάδια τοῦ πληρώματος. Λιεσθήσαν ἐπίσης αἱ ἀποσκευαὶ τοῦ πληρώματος, ὅπερ ἀπεριβάσθη εἰς Σκάντζουραν καὶ ἐκεῖθεν μετεφερόθη διὰ θεντινοπλοίον εἰς τὴν Κύμην.

Αἱ καθόλου συνθήκαι, ὡφ' ἀς ἀπώλεσθη δὲ «Ομηρος» — συνεγέζει ἡ ἔκθεσις — ἐπέβαλλον τὴν ἀνάγκην λεπτομεροῦς ἐρεύνης. Λί πρῶται ἵνα κρίσισις διεξῆχθωσαν ὑπὸ τοῦ λιμενάρχου Χαλκιδίου, δότις εὑρε — ταῦτα τὴν κοίσσιν τον— «βαρὸν οφάλμα». Ἐπὶ τῆς πινακῆς χροιάς τῆς ἱπτόθεσσος ἐπελήφθη ἡ ἀναριτική ἀρχὴ Γαλαξιονδί¹, ἀπάλλακτική δὲ

μιας πράξεως τοῦ ἀρμόδιου ἀνακριτοῦ διετάσσετο, ὅπως τεθῇ ἡ ὑπόθεσις εἰς τὸ Ἀρχεῖον. Τακτικῆς ἀνακρίσεως ἐπελήφθη καὶ ὁ παρὰ Πλημμελεοδίκαιας ἀνακριτής Χαλκίδος, παρ' ὃ δημιούργησεν ἡ δικογραφία ἐκκρεμεῖ. Ἐντολὴ τοῦ συμβούλου τοῦ Ε.Ν. ἥψεται ἡ διουκητής ἀνάκρισις, ἐφ' ἣ λαροῦ παραδέχεται. Ἐξητάσθησαν δὲ αὐτῆς δύο κυρίως στάδια τῆς υπόθεσεως, τό της γανλώσεως καὶ φορτώσεως εἰς τὸ Δούναβιν καὶ τὸ τοῦ πλοῦ ἀπό Γαλαζίου εἰς Σκάντζουραν.

Κατά τὸν ἐκ Γαλαζίου ἀπόλοιν ἐπέβαινον τοῦ Ὀμήρου· οὐ σύνηγος καὶ ὁ μικρὸς νιός τοῦ πλοιάρχου μετὰ τῆς ὑπηρετοῖας τῶν καὶ ὁ ἐπιβάτης Μιχ. Σπηλιώτης. Ὁ πλοῦς ἦτο ὄμαλός, ὁ οὐρανὸς αἴθυος καὶ η θάλασσας γαληνιαῖα. Ἡ ἀπόστασις Ἀγίου Εντερατίου—Σκάντζουνας είνει 48 μίλια, ἡ δὲ ταξύτης τοῦ πλοίου ὑπελογίζετο παρὰ τοῦ πλοιάρχου εἰς 6.5 ἔως 6.7 μίλια, παρὰ τοῦ ὑποπλοιάρχου περὶ τὰ 6 ἔως 7 μίλια καὶ παρὰ τοῦ α' μηχανικοῦ Δεβετζιάδη περὶ τὰ 6 ἔως 7 μίλια ἀναλόγως τοῦ καιροῦ καὶ τοῦ ἀτμοῦ. Ὁ ὑποπλοιάρχος ἐτήρει κανονιστῶς τὴν χαραγμένησαν πορείαν μέχρι τῆς ὥρας 10.10', ὅτε ὁ ναύτης Μ. Τριανταφυλλάκης, διαταχθεῖς να παραπορῇ τῷ δρομομέτρῳ, ἀνέφερεν ἐνδείξιν τούτου 133 μιλ. ἀπὸ τῆς ἀκρας τῆς Ἐλλήσ. Κληρεῖς εἰς τὴν γέφυραν ὁ πλοιάρχος συνεφάνθης με τὴν κρίσιν τοῦ ὑποπλοιάρχου, ὅτι τὸ σκάφος είχε παραλλάξει τὴν Σκάντζουναν καὶ διέταξεν ἀλλαγὴν πλεύσεως εἰς Π4)16Μ, ὑποτιθεμένου —κατὰ τὴν ἐνδείξιν τοῦ δρομομέτρου— ὅτι είχε διανυθῆ τὸ διάστημα τῶν 48 μιλιών Ἀγίου Εντερατίου—Σκάντζουνας. Ἐπειδὴ ὁ δρόζων ἦτο σοτευτὸς ἐμειωθῆ εἰς 5 μίλια καὶ ταχύτης τοῦ πλοίου. Τὴν 10.45' ἡκούσθησαν οἱ κωδωνοί τοῦ τηλεγράφου καὶ εὐθὺς κατόπιν ἐπικολούθησεν ἡ ἐπὶ τῶν δράχων πρόσσκρουσις.

Ούπολοιαρχος — κατά τὴν ἔκθεσιν — δὲν ἡδυνήθη νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν ἀπόστασιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τῶν βράχων, ὅταν τοὺς διέκρινε καὶ μετέτξει τοὺς ἀναφερθέντας κειρισμούς, ὑπέπεσε δὲ εἰς ἄνακολούθιας, οὐδικίων εἶχε καταθέσει, διὰ τὸ ἀπόστασις ἦτο δῦ μέτρα. Καταθεύσιν ἐπιτοπῆς ὁρμαλάτων, εἰς ἣν παρεπέμψθη ὁ ὑπόπολοιαρχος Σπινάρης, πάσχει οὗτος ἀπὸ ἰσχυρῶν μνωπίων μετ' ἀστυγματισμῷ ἐπεννετῆς, ἥτις περιφορᾷ τὴν ὁξύτητα τῆς ὁράσεως του, ἀνενέλλων, ἵς τὸ 17^ο μόνον τῆς φυσιολογικῆς. «Η παρ' αὐτῷ βεβαιώσις διὰ βλέπεται καλῶς, ἔγενετο πρὸς ἀπόκρυψιν τῆς ὀπτικῆς ἀνεπάρχειας του διὰ δύο γίνοντος ἐπαγγελματικούς, ἵνα μὴ θεωρηθῇ ἀνίκανος. Η ἐπίδασις τοῦτη τῆς παθήσεως τῶν ὁρμαλῶν τοῦ Σπινάρη περιορίζεται ἐπὶ προειμένῳ εἰς τὴν ὀπτικὴν ἀνεπάρχειαν πρὸς ἐκτίμησην τῆς ἀπόστασεως πεταζοῦ βράχων καὶ πλοίου, εἰνε δὲ ἀπόρον πῶς, ἐνῷ ὑπελόγιζεν οὕτως τὴν ταχύτητα τοῦ «Ομήρου» περὶ τὰ 6 μιλιά δὲν ἐσκέφθη ὅτι, οὐδὲν νὰ διανυθῇ ἡ ἀπόστασις τῶν 48 μιλίων ἔδει νὰ είλον παρέλθει ὡραὶ ἀπὸ τῆς παραλλάξεως τοῦ Ἀγίου Ενστρατίου, ὥστε νὰ είλει πρέβατος, διὰ δηλήθε τὴν Σκάντζουραν. Ἐνῷ δημος ἡ νησίς δὲν είχε κάνει καὶ δὲν είχον παρέλθει αἱ ὄχτι ὡραι πάσι ἐσκέφθη νὰ τροποποιήσῃ τὴν πλευσιν, ὥστε νὰ στραφῇ τὸ πλοίον ἀσφαλῶς πρὸς τοὺς σάρχους τῆς Σκάντζουρας, δεδομένου μᾶλιστα, ὅτι ἡ νησίς αὐτὴ ἀπέξει οἰστιδὴ σταθμὸν προσανατολισμοῦ καὶ ἐπαληθεύσεως τῆς ἀκούσιμον μένης πλευσεως. Οὐπολοιαρχος προέταξε τὸ ἐνδεχόμενον εἰσόπτης τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου ἡ παρεκτροπῆς τῆς πυξίδος, χοιρὶς νὰ ἀποκλείσῃ καὶ τὴν πιθανότητα, διὰ τοῦ ναύτης Τριανταφυλλάκης ἀνέφεος ἀσφαλένεος τὴν ἔνδειξην τοῦ δοοικουμέπουν.

Κατά τὴν ἔκθεσιν, ή ἐπαλήθευσιν τῆς ἔνδειξεως τοῦ δρομομέτρου
λί λειτουργικά ἀτέλαια τοῦ όποιου θὰ ἔδει νὰ μη διαφένγωσι τῆς
εντύλικφεως καὶ τῆς, κατ' ἐλάχιστον, 7ετοῦς πείσας τοῦ Σπινάρη εἰς
Ιονίους ήπηρεσίας γεφύρας, ήτοι ἔργον στοιχειώδους προνοίας καὶ λο-
ιτικής κρίσεως. Παρεκτόπη τῆς πυξίδος δὲν θεωρεῖται ἐπίσης βασι-
λος, διότι ἔδει νὰ είχε γίνει ἀντιληπτή προηγουμένων κατά τὸν διά-
λογον ἄκρας Ἐλλήν·Αγ. Ἐντσατάριον. Πάντως, οδος ἀντισταθμι-
μένη, δὲν ηδύνατο νὰ παρουσιάσῃ διαφοράν πλὴν τῶν 2 μοιρῶν κατά-
λεγιστον ὅριον καὶ τοῦτο ἐάν υφίστατο τοπικά μαγνητικά ἐπιδρά-
σις η ὁ πλούς ἔχετείνετο εἰς πλάτος σημαντικῶς ἀπέχον. Ἀμφότερα
η προκειμένη ἀπολείνονται. Δὲν ὑπήρχεν ἐπίσης οὐτε φεβάνα, ὥστε
η ἔπειση το πλοίον 4 μίλια ἀπὸ τῆς πορείας του, ὡς ἐγνομάτευσεν
Υδρονομικά ὑπερεσία.

Ο πλοιαρχος ἀπέδωσε τὴν εὐθύνην εἰς τὸν Σπινάρην, ὃς μὴ ἀν-
τιληφθέντα ἔκταίσις τὴν νησίδα, μολονότι τὸν θεωρεῖ καλὸν ἀξιωμα-
τικὸν καὶ τυγχάνοντα τὴν ἐμπιστούντης του 'Αλλ' ὁ πλοιαρχος—ἀν-
τέται οἱ ἔκθετοι, — συνδημονεος διὰ στενῆς ευγενείας μὲ τὸν Σπι-
άρην, ἀπαραιτήτω θὰ ἐγνώμονες τὴν διπικήν πάθησιν τούτων, ὑπάρ-
χουσαν μάλιστα ἐκ γεννετῆς. 'Εξ ἄλλου η ἀλλαχθεῖσα παρ' αὐτὸν
σορεία διηρχετο ἐγγύτατα τῆς νησίδος καὶ οὐχὶ 3—4 μίλια Νοτίως
αὐτῆς ὡς προεβλήθη. Ως πρὸς τὴν ὑπάρχον ὄμιζην καὶ τὸν περιο-
δὸν τῆς διατάτητος, ἀναφέρεται ἐν τῇ ἔκθεσι, ὅτι διλαί αἱ κατα-
βέστεις στηρίζονται εἰς τὸ ἔρεισμα τοῦ στοινοῦ ὄριζοντος καὶ τῆς
ειρίστης διατάτητος φαρδούν καρύκευμα τῶν δοπιών ἀποτελεῖ καὶ η
λίγη ὄμιζη, τὴν δοπιῶν ὥς ἐπιβαίνων. Βενιαμίν τῆς οἰκογενείας Σπι-
άρην νεαρὸς δόκιμος—θεραπεὺς ταξιδίων είδεν ἐν εἰδεῖς «χίονος τοῦ
πειδῶνος» ἐπιταθμένην εἰς τὰ δόρη, πρὶν ἐπὶ ἀπλωθῆ ὁ μελανὸς πέ-
λος τῆς ζωφερᾶς νυκτός. 'Αξιόπιστοι δύος μάρτυρες βεβαιοῦν τὰ
ντίθετα. Οὗτοι οἱ Φ. Φυλίππου, κυβερνήτης τοῦ ιστιοφόρου «Ἀγία
«Γιά», ενδιαφορέντων τὴν θηρία μ.μ. τῆς νυκτὸς τοῦ ναυαγίου 9 μίλια
απρὸν τῆς Νοτ. ἀκρας τῆς Σκάντζουρας, διέκρινε τὴν νησίδα καθα-
δυόν, καὶ δῆλον δὲ τὴν νύκτα ἐκείνην ὁ ὄριζων ἥτο καθαρὸς, μὲ ἄ-
νοιαν, θάλασσαν γαληνιαίαν, οὐδανὸν αἴθριον, πλήρην ἀστέρων καὶ ὀ-
απότητα 9 μιλιών. 'Ο ναύτης Ι. Κοντογάνης τοῦ ίδιου ιστιοφόρου
ίδε τὸν «Ομηρον» μεταξὺ 9ης καὶ 10ης νυκτερινῆς, τοῦ ἔφαντη δὲ
πλευσίς τον περιεργος. 'Ετερος κυβερνήτης, ὁ τοῦ ιστιοφόρου «Α-
ποτείδης», ενθετεῖς τὴν ίδιαν νύκτα εἰς τὸ Πελαγὸν ήσε βεβαιοὶ διὰ τῆς
ποτασάσεος 5 μιλίων διέξωντε τὴν νησίδον. Περιστορεὶ καὶ ὅτι τὴν γα-

μηλήν. έργημάνησον Σκάντζουραν ήδύνατο νά τήν διαρρίνη εξ ἀποστάσεως 3 μιλίων.

Απολογίας ή εκδημίας έρευνας είναι λεπτομερείς τά συμβάντα από της στημμής της προσωρούσσεως μέχρι της απομβάσεως των ναναγών και της εντελούς βιβλίσσεως του πλοίου, άνωντε τα πορθμάτα των έν Ρουμανίας αναζητώντας, έξεταζε πλήρως τάς συνθήκας όφ' ας έγεντο η ναυλωσία κατό μεριδών φροτίου και η φόρτωσίς του πλοίου και καταλήγει γενικώς έπι της διληγούσσεως εις τά απόλογυα συμπεράσματα περί της δολιότητος του ναναγίου:

1). "Οτι η άπολουθησε πορεία από της παραλλάξεως της Νοτίας άπορας της νησίδος "Αγ. Ενστράτιος, ώθηγε τό πλοιον ἑγγύτατα της Νοτίας άπορας της νησίδος Σκάντζουρας, ἵν – κατά την γνώμην των πραγματικούντων – θά παριλασσε με προφανῆ κίνδυνον προσρύουσε επί τῶν ἀπέναντι της, ἐφόσον η ζηαράθεισα πλευρας απειλεῖν ἔλασσον τοῦ 1)2 μιλίων από της ἀπέντι της νησίδος. 'Αλλὰ καὶ η πλευρας Γ6)16Π ἐτροποιήθη ἡμίσειαν ὅσαν πρὸ της προσρύουσε εἰς Π4)16Μ, οὐχι διότι ἐπράτει πεποιθησι, οτι τό πλοιον είχε διέλθει την Νοτίαν ἀφον της Σκάντζουρας, ἀλλ' ἵνα τούτο δηγηθῆ ἔσκεψένων εἰς την βραχοδη ἀπέντι της κατά την νίκτα της Ήης Ανγούστου.

2). Εἰς τὸν αὐτὸν σκοπὸν ἀπέβλεπε καὶ ἡ εἰς Μπουγιούν Ντερέ
ἐπί βωδον στάθμευσις τοῦ πλοίου, διότι, ἵνα τοῦτο ἔχησκολονθεῖ τὸν
πλούτον του, θὰ παρηλλασσεν ἐν μέρῳ τας ἀπτας της Σκάντζουρας.
Ο ἐν γυντι διάπλους τοῦ στενού Σκάντζουρας—Στενόν ἀπετε-
λει ἀνάγκην, ἵτις σπουδαίως συνέδραμεν, διπος παραστάθη ὡς
τυχαίον τὸ πλιστόν ναυάγιον τοῦ σκάφους. Ο ισχυρισμὸς τοῦ πλο-
άρχου περὶ τῆς ἀνάγκης σταθμεύσεως εἰς Μπουγιούν Ντερέ, λόγῳ δυ-
σηρείας διάπλου τῶν Στενῶν, συνεπείᾳ τοῦ χαβαλὲ τοῦ φροτίου ξυ-
λείας, ἀποδεικνύεται ἀνάληθης καὶ ἀβάσιμος ἐκ τῶν σχετικῶν ὑπολο-
γιών τῆς πραγματογνωμοσύνης.

Σημφώνων πρός αιτήν και βάσει τῶν στοιχείων τῆς δικογραφίας περὶ τοῦ φορτίου καταστόματος τοῦ πλοίου, τὸ πιθανότερον ὑψος τοῦ χαρβάλε ὃδύνατο νά υπολογισθῇ εἰς 8 πόδας και 73 οο, τούτο δέ, έντας ἡ στοιβασία ἐγένετο, ὡφ' ἀς συνηήσα γίνεται εἰς τὰς εἰς βαρύνια φορτώσεις και ἔταν ἦτι ὑποτάξιο, διτι ἐφορτάθη ἡλεκτρία και τις τὸ πρόστεγον. Τὸ πρόστεγον ὄμως—κατὰ τὴν ἐκθεσιν τῆς πραγματογνωμοσύνης— ἥδύνατο νά είνει και ἡλεκτρίας παντὸς φορτίου καταστόματος λαμβανομένου ὑπὲρ ὅψη ὃ δηλι ἡλεκτρία τοῦ προστέγου ἥδύνατο νά ποιοθετηθῇ εἰς τὸ φρέαρ (χαρούσα) ὃ χαρβάλες τοῦ ὅποιον ἥδύνατο νά φθάσῃ και τοὺς 17 πόδας εἰς ὕψος, χωρὶς νά παρεμποδίζῃ παντάπαι τὸ ὄπικὸν πεδίον τῆς διατυφλεργήσεως τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς γεφύρας, δεδομένον διτι μεσολαβοῦν 20 πόδες ὑψος ἀπὸ τοῦ δαπέδου τοῦ φρέατος μέχρι τῆς ὁριζοντίου νοητῆς γραμμῆς τῶν ὄφιλαλμάτων τοῦ κυθερώντος τοῦ πλοίου. Ήταν ἥδύνατο, ὅνειρος «Οὐμπρος» νά διέλθῃ ἀκόλυτως και κατὰ τὴν νύκτα τὸν Βόσπορον μὲ πλάσαν εἰγέρειαν, ἀφοῦ ἥδυνήθη ἀκόλυτος νά διαπλέσῃ τὸν Δούναβιν, ὃ διά τοῦ ὅποιου πλοῦς, και ἐν ἡμέρᾳ ἀπόμη, μεῖζονας ὃδύ παρονοίας δυσχερείας. Λοιπέντος ὅμως, διτι ὁ διάτλονος τοῦ Δούνανάθεως γίνεται τῇ βοηθείᾳ πλογών, είνει ἔπειτα πάσης ἀμφιβολίας, διτι ἡ ἐπὶ τοῦ καταστόματος φρότωσις τοῦ πλοίου οιδένη παρονοίας κώλυμα διατυφλεργήσεως τούτου, διότι, ἐν ἔναντια περιπτώσει, οιδεῖς πλοηγός ὃδύ ἐδέχετο νά ἐπιβῇ και κυθερώνῃ τὸ πλοίον κατὰ τὸν διάπλουν τοῦ Δουνάβεως.

3). Κατά τούς γενομένους ύπό της πραγματογνωμούντος άπολογισμούς τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου, ήν συγχέει μὲ τὸ βέβαιωθὲν διὰ πιστοποιητικοῦ τῆς «Ἐδρωπαῖῆς» Επιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, συνάγεται ὅτι: Κατά τὸν ἐξ Δουνάβεως ἀπόλογον τοῦ ὁ «Ομηρος» εἶχε ποτάμιον βύθισμα 17 πεδῶν καὶ 8 δακτύλων, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ τῷδε βάρος φορτίου 1733.3 τόννων, ἀντί τοῦ δηλωθέντος ὀλικοῦ βάρους φορτίου 2033 τόννων «Υπολογίζεται, ὅθεν, οὐ πέρισσας τοῦ δηλωθέντος φορτίου 300 δλῶν τόννων. Εάν ἐφορτώντο — κατά τὴν κρίσιν τῶν πραγματογνωμόνων — οἱ 300 ὀβοῖς τόννοι, ἡ στάθμη τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης θὰ ἔξειχε κατά 1-2 δακτύλους τοῦ κυρίου καταστρώματος τοῦ πλοίου. Ή τοιαῦτη κρίσις προσεπικυροῦται καὶ ἐκ τοῦ ἐλέγχου τοῦ συνολικοῦ κυρισμοῦ τοῦ φορτίου, τὸ ἔξαγόμενον τοῦ ὀποίου εἰνε ὅτι τὸ δηλωθὲν φορτίον ὑπερβαίνει κατά 12.267 κυβ.
πόδας τὸν διαθέσιμον ἐν τῷ πλοίῳ χώρων φορτώσεως.

Διὰ νὰ ἔχῃ ὅμως τὸ πλοῖον τὴν ἀναγκαίαν εὐστάθειαν κατὰ τὸν πλοῦν ἔδει — κατὰ τὴν πραγματογνωμοσύνην — νὰ ἔχῃ μετακεντητικὸν ὑψος ὡς δακτύλων, πρὸς ἀπόκτησην τοῦ ὅποιου ἔπειτε νὰ παραλάβῃ εἰς τὰ διπλύμενα 200 τόννους ὑγροῦ ἔρματος. "Αν τὸ βάρος τοῦ ἔρματος ἀπαιρεθῇ ἐξ τοῦ ὀλίγου φορτίου τοῦ πλοίου, τὸ βάρος τοῦ φορτωθέντος φορτίου καθορίζεται εἰς 1533 τόννους, τοῦτο δὲ καὶ ἐπῆρε τὸ πραγματικὸν φορτίον τοῦ σκάφους.

Ἐξ τῶν ὡς ἄνοι ὑπολογισμῶν — συνεχίζεται ἐν τῇ εἰσηγητικῇ ἐκθέσει — στριγίζονταν εἰς τὰ ἐπιτημονάζα δεδομένα τῆς πραγματογνωμοσύνης· ἀφοῦ οὐτὶ τὸ ἔπειρον εἰς σάκκους φορτίον δὲν ὑπερέβασε τοὺς 200 ή τοὺς 250 τ.οῖντες ἔργωνθήσαν ὑπὸ τοῦ ὁμογενομένων ἔργων τοῦ συνδικάτου τοῦ λημένος Γαλαζίου, ἀγριθέντες ἐξ τοῦ ποταμοπλοίου «Μισέλ». Ἡ ἀξία δὲ τῶν 500 τόνων τοῦ βεβαίου ἐλλείμματος τοῦ φορτίου, παθοῦσε τὸ ποιὸν τοῦ ἐπ τῆς ναυταπάτης ἀθεμίτου κέρδους τῶν ἔργων ταύτης, μὴ ἀποκλειούσεν καὶ προσθέτου κέρδους ἐξ ἐνδεχομένης κακῆς ποιότητος ἢ νοθείας τοῦ ὑπολοίπου φορτίου στημένου, πολοντθοσπόρουν καὶ πασιλίουν παλαιάς ἔσοδειας, ἅτινα είχον φορτωθῆ ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ ἐπικερδοῦς δρομολογίου Γαλαζίου—Σκάντζουρας, ἵνα αὗτε παραληπάτηται πάθογον, οὐτε ἐλεγχος τῆς ποιότητος τοῦ φορτίου ἐπόρκιτον γά γίνη ποτε.

Κατ 4). Τελευταίον της τεχνικής έρευνης κεφάλαιον είνε τό αριθμός την έκτασιν και προέλεγσιν της διαρροής, ητος ώδηγήσεν εἰς τὸν βιθὺν πλότον καὶ φροτίον. Ή ἐπὶ τούτῳ ὁμοφωνος γνώμη τῶν πραγματογνωμόνων θεωρεῖ δὲως ἀνέξηγητον καὶ ἀπίθανον τὴν ἐπὶ τὸν προξενηθέντων πρωταίων ογκιάτων διαρροὴν τὸν μηχανοστασίουν ἥψι, οὐσιν θήκας συνέβη ἡ προσδρομοῖς τῷδε σάραντος ἐπὶ τῶν βιάζων.

Κατά τὸ σκεπτικὸν τῆς οἰκείας ἐκθέσεως καὶ ἀνάργυρον ἐποφθεγ-
γοῦντο μεγάλα φύγματα τῶν πρωραίων ὑφάλων, ἡ διαρροὴ θὰ περιο-
ρίζετο αρχιπώς εἰς τὸ πρωραῖον οτεγανὸν συγκρούσεως, ἔδει δὲ νὰ
είναι ὀλοσχεδίως κατεστραμμένοι οἱ μπουλιάδες τῶν πρωραίων κυτῶν
καὶ τῶν γαναθρακαποθηκῶν καὶ νὰ είνεται τὸ διάστημα κενὸν φορτίου
διὰ νὰ ἐπεξταθοῦν ἀκωλύτως τὰ ὕδατα τῆς διαρροῆς πρὸς τὸ μηχα-
νοστάσιον.

Τό γεγονός ούμως — συνεχίζει ή έκθεσις — δι τά κύτη ήσαν πλήρη φορτίου και μάλιστα ένσακκωμένους τοιούτου, όπερ αποτελεί σοβαρόν πρόσοντα μάλιστα την πρόσδον της διαρροής, εν συνδυασμῷ προς τό δι τό πλοίον είλε 'Α' κλάσης Νηρογνώμονος' και είλε προσφάτως ἐπισκευασθῆ ἐν Ρομανίᾳ, ἀνανεώσαντας ἔκει τὴν κλάσιν του, καθιστά τεχνικῶς και λογικῶς ἀπαράδεκτον τὴν ἐκδοχὴν τῆς φαρδαίας προσδον τῆς διαρροῆς ἐν τῷ μηχανοστασίῳ ἐξ αἵτιας τῆς προσκρούσεως. Οὔτε δέ ἐν της πλευρικῆς παραβολῆς τοῦ πλοίου ἐπὶ τῶν βράχων, ὑφ' αὐτούς συνήθης ἐσημειώθη ἡ πρόσορθουσις, ἵντο δυνατὸν νὰ προέλθουν στονδαία οργήματα δυνάμεια νὰ δισαιολογήσουν τὴν διαρροήν τοῦ μηχανοστασίου.

Ως πρός την ἄπογυν διαφροής τῶν διπύθμενων, ἐφόσον οὐδαμόθεν βεβαιοῦται ὅτι τὸ σχάρος προσέχοντεν ἐπὶ ὑψάλον διὰ τῆς τρόπιδος αὐτοῦ ἡ τῶν πλευρῶν τού, δὲν ἱπτοῦνται διαγνωτῶν νά της προσέχουνται, ὥφ' ἂν συνήκαστα συνέρηται ἡ προσέχοντες. Άλλα καὶ ἀν διὰ τῆς τρόπιδος προσήκαστε τὸ πλοῖον ἐπὶ ὑψάλον περὶ τὸ πρωραῖον μέρος, ἢ διαρροῇ ἔδει νά περιορισθῇ εἰς τὸ πρωραῖον στεγανῶν διπύθμενον τῶν 59 τόννων.

Και ἡ ἔκθεσις καταλήγει ἐπὶ τὸν ἄου κεφαλαῖον ὡς ἔξης: «Ἡ φραγδαία ὅδει διαρροὴ τοῦ μηχανοστασίου συνδυαζόμενη πός τὰ πορώσια τῆς λογικῆς καὶ τεχνικῆς ἐρεύνης τῶν περιστατικῶν τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου ἀποδίδεται εἰς ἐνέργειαν ἐμπόστοι καὶ ἐμπειρίου προσώπων, ζαφαρτηριζόμενόν ὡς τούτον τοῦ α' μηχανικοῦ, ὑπότινος, ἡ ὑποπτος μετά τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἐπιβατῶν παραμονὴ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ σκάφους μετά τῶν α' καὶ β' πλουσίων ἀπέβλεπεν εἰς τὴν δολιάν θύμισιν τοῦ πλοίου. Ἐδύνατο αὐτῇ νά συντελεσθῇ εὐχερῶς διὰ βλάβης τῆς βαλβίδου κυκλοφορίας τοῦ συστήματος τοῦ σωσισμού κρουνοῦ τοῦ πλοίου, ὅστε νά ἔσασφαλισθῇ καὶ προοδεύῃ γοργῶς μέχρι τοῦ μηχανοστασίου ἡ διαρροὴ».

Αποφαίνεται έν τέλει ἡ ἔκθεσις, διτή η ὑπόθεσις τοῦ «Ομήρου παρουσιάζει ἐν αργῷ καὶ καθ' ὅλα αὐτῆς τὰ στάδια τοὺς συστατικούς ὅρους καὶ τὴν μορφὴν τῆς ναυτικαπτῆς διαπραγμεῖσθαι ὑπὸ τῶν πλοιάρχων Κ. Κουφαπαντελῆ καὶ Γ. Σπινάρη, τοῦ α'. μηχανικοῦ Λ. Δεβεζαδήν, ως καὶ τῶν φροτωτόνων τοῦ σίτου καὶ τῶν σπόρων, καθὼς καὶ τοῖς ἐν Γαλατίῳ πράκτορος Γαβρ. Πατρικίου. Κατὰ τὸ πόρισμα τῆς εἰσιγγητικῆς ἔκθεσεως οἱ πρᾶξις τῆς ναυταπάτης συνετελέσθη: 1). Κατὰ την ἐν Γαλατίῳ φρότων τοῦ «Ομήρου». 2). Κατὰ τὸν διάπλουν μέχρι τῆς νησίδος Σκάνταρινας. Καὶ τοῦ «Ολοκληρώθη μὲ τὸ ναυάγιον, ὅπερ παρασκευασθη καὶ ἔξετελέσθη δολίως.

OFFICINE NAVALI & FONDERIE

"S. GIORGIO DEL PORTO"

GENOVA

GALATA CHIAPPELLA

RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCAFI MACCHINE & CALDAIE

TELEGRAMMI: SANGIOREIGINE-GENOVA

TELEFONO: 61-522

VERPOOL
A LIMITED.

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

Κατά τὸ λήξιν 150ήμερον ἐσγμειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἐλληνικά σκάφη:

«Μιχαλίδης Συλλάς». — Εἰς Κιέλον ὑπὲπικευὴν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως. Ω; εἰχομένην ἀναγράψει καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, διαρκοῦσης τῆς ἐπικευῆς τοῦ πλοίου ἔξερράγη καὶ πυρκαϊᾶ εἰς τὰ κότη του ἐξ ἀναφλέξεως τοῦ ὑπερθαμανθέντος γαιανθρακοφερτού του. Μετά τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρός ἐγένετο ἐπιθεώρησης τοῦ πλοίου, εὑρέθησαν οὐδὲν τοῖς τρισὶ ἔλασματα καὶ δύο νηματά ἐλλαδίζαν. Τὸ ξύλινον διαχώρισμα τῶν πυρωρίων κυτῶν κατεστράφη. Εἰς τὰ κότες Νο 2 καὶ εἰς τὸ «κρές—μπανικερ» ὑπῆρχον ὅδατα 150 συν. 20 ποδῶν, εἰς δὲ τὰ κότες Νο 1 150 συν. 15 ποδῶν. Η πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία τοῦ Κιέλου συνέστησεν, διπλῶς ἡ ἀναφέρωσις τῶν ἔκφρωτωθέ· των 250 τόννων γαιανθράκων γινγή μετὰ παρέλευσιν 48 ὥρων. Αἱ πυροσβεστικαὶ ἐπικευαικαὶ ἔστελέσθησαν μετὰ ταχύτητος, τὰ δὲ ὅδατα ἡττήθησαν, καὶ τὴν ἐπόπειραν τῆς 31ης Μαΐου τὸ σκάφος ἀπέκλισε διά τὸν προσωριμόν του, ἀφοῦ προηγουμένως ἔλασε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοτικό.

Αἱ περιπτέται: οἵμως τοῦ «Μ.χ. Ξυλά» ἐπέπρωτο νὰ ἔχουν καὶ συνέχειαν. Διαρκεύντος τοῦ ταξιδίου καὶ ἐνῷ χρόνῳ παρέπλεε τὴν ἄκραν Cabo Huertas, Βορείως τοῦ Ἀλικάντης ἐνεργανίθη ἐν νέου τῷ πόρῳ εἰς τὰ κότη του, προσέλαβε δὲ τόσας δικοτάσεως, ώστε παρέστη ἀνάγκη νὰ ζητηθῇ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου δούθεια ναυαγοσωστικοῦ. Νεώτερα: πληροφορεῖται ἀναφέρουν ὅτι τὸ σκάφος προσγράψθη εἰς ἀμμώδη θέσιν πληγέον τοῦ Ἀλικάντη.

(Μάιος 25—Ιουν. 14) «Μαργαρίτης». — Ἐπιθεωρηθὲν εἰς Μπουένος "Άρρες" ἔστελλεσαν ἐπικευῆς τινας ἀπρατήτους καὶ ἔλασε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοτικό.

(Μάιος 20) «Τρίτων». — Κατέπλευσαν εἰς Αμερικήν ἐκ Ρούμπιο μὲν φορτίον γεννημάτων. Κατὰ τὴν ἀναχρήσιν του ἐξ Ἀργεντινῆς εἶχαν ἔλαστρος προσράξεις εἰς τὴν θιάρην Martin Garcia.

(Μάιος 30) «Λεωνίδας ΙΙ». — Κατόπιν τῆς ἀνελκύσεως του ἔρρυμουλκήθη εἰς Κίελον, ὅπου καὶ ἐπειθωρήθη παρὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Λεύκη, ἀπὸ ἔδεξιμανίσθη. Αἱ ζημιὲς τοῦ πλοίου είναι ασθενεῖς. Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἐπιθεώρητος πρέπει ν' ἀντικατασταθεῖν δέλασματα τῆς τρόπιδος, 81 ἔλασματα τῶν ὄρφαλων καὶ τὰ ἐπιτροπίδια καὶ νά ἐπικευασθεῖν 38 ἔλασματα τῶν ὄρφαλων καὶ ἔνα διαχώρισμα τοῦ ὑποστρώματος. Αἱ ζημιὲς τοῦ κατεστρώματος εἰναιε λίγες ἔκτασιμες, πρέπει δὲ νὰ ἀνανεωθοῦν πλειστα ἔλα-

σματα, τὰ κιγκλιδώματα καὶ τὰ στηρίγματα των, τὰ ἔλασματα τῶν προστέγων, καὶ μέγα τηματα τῆς γεφύρας καὶ τῶν ὑπερκιμένων τοῦ καταστρώματος διαμερισμάτων. Αἱ μηχαναὶ θὰ ἀνοιχθοῦν καὶ θὰ καθαρισθοῦν τελείως, τὸ δὲ σκάφος θὰ ἐξέληθη τῶν δεξιμενῶν, ἀφοῦ προηγουμένως ἐπισκευασθοῦν τὰ ὄρφαλα του, μωταὶ νὰ καταστοῦν στεγανα. (Ιουν. 1)

«Δημη. Λ. Δανιόλος». — Εδεξιμενίσθη εἰς τὴν Αμερικήν. Ο ἐπιθεωρητὴς εὗρεν ἁκτεταμένας ζημιὰς τῶν ὄρφαλων του. (Ιουν. 2)

«Υβόννη» (σηματίκη Παναμῆ). — Προστίγματα εἰς τὴν Μάλταν πρός ἀποδίκην τὸς ἀσθενοῦντος ἀπιδάτου, ἔχοντος ἀνάγκην νασοκομειακῆς περιθάλψεως. (Ιουν. 2)

«Γεωδρόγος» (σηματίκη Αιγαίουπική). — Κατέρι πληροφορίας ἐκ Ντουμπρόδην τὸ φορτηγόν «Γεωδρόγος», ὑπεστὸν βλάδην τοῦ πηδαλίου του, ἔξωκειλεν εἰς τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς πλησίου τοῦ Vodojak, τὸ ἀπόγευμα τῆς 28ης Ιουνίου καὶ εἰς θέσιν πλάτους 43—11 Β. καὶ μῆκους 15—17 Α. Τὸ σκάφος ἐξήγησε βούθειαν, πρὶν διώσῃ ναυαγοσωστικὸν ἀνειλκύσθη μένον του. Ήκ τῆς προσεκάσθω: διπάτητη σοδαράς ζημιάς τῶν ὄρφαλων, εῦθους δὲ μὲ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ παρατηρηθῆ ἀκτατάσχετος διαρροή εἰς τὰ κότη του. Επειδὴ τὸ σκάφος κατεκλύστε ταχέως ἀπὸ τὰς ὅδατα καὶ ἐκιγδύνευε νὰ δυθῇ οὐδὲ διπλήρωσης ἡ ναυαγκασθή νὰ τὸ προσαράξῃ. Εἰς δούλιαν του σφίκασεν ἐναὶ κυδερνητικοῖς Γιονγκοσολαυκῶν ρυμουλκοῖν.

Νεώτερη πληροφορία: ἀναφέρουν ὅτι τὸ σκάφος ἡμιεδύθισθη, τῇ δὲ ἐξ 26 ἀνδρῶν πλήρωμά του παραληφθεῖν ὑπὸ τοῦ Γιουγκοσλαυκοῦ «Plavnik» ἀπειδάσθη εἰς τὴν νήσον Vodnjak. Ακολούθως τὸ ναυαγοσωστικὸν, ἐνισχύθειν καὶ παρὰ δευτέρου, ἐπελήφθη τῆς ἀνελκύσεως, βάσει: αυμδολατοῦ τύπου Λόδζ. Πρόγραμμα κατόπιν συνέσου προσπελείς τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη τὴν Ίουνίου καὶ ἐρευμουλκήθη εἰς ἀσφαλή θέσιν τοῦ Port Palermo Grande, τῆς νήσου Hvar. Τὸ σκάφος ἔφερε 2700 τ. ταμέντων ἐκ Σπαλάτου διά Γιάλφραν, τηματα δὲ τῶν ὄρφαλων του ἐλλαδηνή. (Ιουν. 2—8)

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 266

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

Τιμαὶ ἔκτος συναγωνισμοῦ

Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ **ΣΚΟΜΑΡ**

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπειρίων εἰνε αἱ κάτωθι:

— Ἐκ Ρίβερ Πλεϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Νικόλας "Αγγελος» ἐξ Σάντα Φὲ 6000 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (συμπεριλαμβανομένων Σουάνς καὶ Λήθ) σελ. 17), ὥψιον Ρόττερνταμ 16)9, ἔαν "Αμπερσόνταμ 16)6, Ιουνίου 20—Ιουλίου 5.

«Ἄξιος» ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 7000 τ. δι' "Αμπέρσον 16)—, ὥψιον ἔνα λιμένα τῆς Βορ. Ισπανίας 17)—, ἔαν Τοπανικήν Μεσόγειον 18)— ἔνα λιμένα βάσιον, ἀμεσος φορτωσις.

«Καλυψώ Βεργατήρ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' "Αμπέρσον 15)—, ὥψιον Ρόττερνταμ 15)6, Ιουλίου 1—15.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούν.) ἀπὸ Νεκότσεα 6900 τ. δι' "Αμπέρσον 15)6, καντσέλλο 15 Ιουνίου.

«Χρυσή» (ἀναγορῆσαν κενὸν ἐξ Πειραιῶς) ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' "Αμπέρσον 15)—, Ιουλίου 1—16.

«Δούναβις» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 7800 τ. δι' "Αμπέρσον 14)—, ὥψιον Ρόττερνταμ 14)3, ἔαν Λονδίνον 14)6, Ιουλίου 1—15.

«Ρόκος Βεργατήρ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7000 τ. δι' "Αμπέρσον 15)—, ὥψιον Ρόττερνταμ 15)6, Ιουλίου 10—25.

«Ορος "Άθως» (σημαὶ Παναμᾶ) ἐξ Ροζάριο 5500 τ. δι' "Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένων Μπλέφαστ), "Αμπέρσον—Ρόττερνταμ 18)—, ὥψιον Κάρδιτη ἢ Μπάρον 17)9, Ιουνίου 20—28.

«Παναγῆς» ἐξ Ροζάριο (ὅχι ἄνω) 7000 τ. δι' Ισπανικήν Μεσόγειον 16)9 ἔνα λιμένα, 17)6 δύο λιμένας, Ιουλίου 10—20.

«Ατμόπλοιον (Ρεθ.—Κούν.) ἐξ Μπουένος "Αὔρες 7000 τ. δι' "Αμπέρσον—Ρόττερνταμ 16)—, Ιουνίου 20—30.

«Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς» ἀπὸ Νεκότσεα 6400 τ. δι' "Αγγλίαν 16)6, ὥψιον "Αμπέρσον—Ρόττερνταμ 16)3, Ιουλίου 5—26.

«Αννα Ν. Γουλανδρῆς» (ἀναγορῆσαν ἐξ Πειραιῶς διὰ Βραζιλίαν μὲ τῷμην φορτίου ἀλατος καὶ γεν. εἰδῶν) ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 6500 τ. δι' "Αγγλίαν (ἴξιαστος Ιολανδίας), "Αμπέρσον—Ρόττερνταμ 14)6, Ιουλίου 20—Αὐγούστου 15.

«Άλνος» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5800 τ. δι' "Αμπέρσον 17)6, Ιουν. 11—18.

«Αννα Μαζαράκη» (κενὸν ἐξ Πειραιῶς) ἐξ Σάντα Λορέντζο 8200 τ. δι' "Αμπέρσον 15)—, ὥψιον Ρόττερνταμ 15)6, Ιουλ. 10—25.

«Γεώργ. Μ. Λιβανός» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6100—7000 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας Αγγλίας ἢ ἔνα λιμένα Βορ. Ισπανίας 17)6, ὥψιον δύο λιμένας Βορ. Ισπανίας 18)3, ὥψιον "Αμπέρσον—Ρόττερνταμ 17)—, Ιουνίου 18—25.

«Ρήνος» (κενὸν ἐξ Πειραιῶς) ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. δι' "Αγγλίαν—"Αμπέρσον—Ρόττερνταμ 16)6, ἀρχάς Ιουλίου.

«Ἐνγενία» ἐξ Ροζάριο (ὅχι ἄνω) 6800 τ. δι' "Αγγλίαν—"Αμπέρσον ἢ Ρόττερνταμ 15)9, Ιουλ. 10—23.

— Ἐκ λιμένων Μανόης Θαλάσσης

«Ιω. Καρράς» ἐξ Μαριουπόλεως 5300—5500 τ. ἀλατος δι' "Αμπέρσον 7)12, f.i.o., Ιουν. 13—25

«Ενγ. Καμπάνη» ἐξ Μαριουπόλεως 5500 τ. γαιανθράκων δι' "Αλεξάνδρειαν 5)3, f.i.o., a. φ.

«Αντ. Βροτίσιος» ἐξ Μαριουπόλεως 5600 τ. γαιανθρ. διὰ Σπαλάτο 7)12, Ιουλ. 1—15.

«Αιμίλιος» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων δι' "Ιταλίαν 7)12, Ιουν. 20—30.

«Δύο Φύλοι» ἐξ Πότι ἢ Νικολάεφ 5300 τ. μεταλλεύματος διὰ Μπανιόλι ή Πόρτο Φερράριο 8)12, Ιουλ. 1—15.

«Ηφαιστος» ἐξ Πότι ἢ Νικολάεφ 6300 τ. μαγγανέζας διὰ Βου-

λώνην—Ρόττερνταμ 9)3, ἔαν "Αμπέρσον ἢ Ρόττερνταμ 9)—, Ιουν. 15—30.

«Διάνηρη» ἐξ Πότι ἢ Νικολάεφ 7000 τ. μεταλλεύματος δι' "Ιταλίαν 7)9, Ιουλ. 1—10.

«Ματθαίος» ἐξ Πότι ἢ Νικολάεφ 4000 τ. μεταλλεύματος διὰ Μίδ-δλεσμπρο 10)7)12, Ιουλίου 1—10.

«Προμηθεύς» ἐξ Πότι ἢ Νικολάεφ 7500 τ. μεταλλεύματος διὰ Βουλώνην—Ρόττερνταμ 9)112, ἔαν "Αμπέρσον ἢ Ρόττερνταμ 3 πέννες ολυγότερον, Ιουλ. 5—15.

«Περρ. Α. Καμπάνης» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. γαιανθράκων δι' "Αμ-βέρσον 8)12, ὥψιον Ρουέν 8)9, Ιουλ. 10—20.

«Ιθακος» ἐξ Μανόης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 10)7)12, Ιουν. 15—25.

«Ματρόνα» ἐξ Μανόης Θαλάσσης 4600 τ. γεννημάτων διὰ Σκανδιναβίαν 11)—, φόρτωσιν 5—17 Ιουλίου.

«Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς» ἐξ Οδησσοῦ καὶ Χερσονός 2500 κ. μ. τηλέγρ. στύλων 10)3 καὶ 800 κ. μ. φρίζες 10)9, διὰ Βενετίαν "Ιαν. 22—30

«Αφροδίσσα» ἐξ Νοβοροσίσκης 5500 κ. μ. πρινοισμένης ξελίας διὰ Δ. Ιταλίαν μέχρι Νεαπόλεως 7)10)12, ἔαν Βορειότερον τῆς Νεα-πόλεως 8)—, Ιουν. 25—Ιουλ. 5.

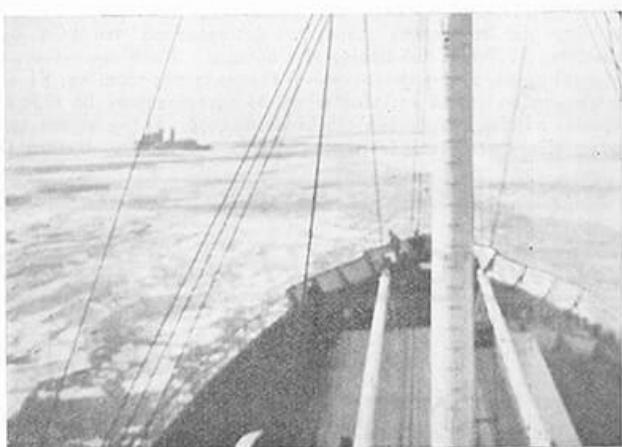
— Ἐξ Ἀγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιανθρακας)

«Εύθαλία» ἐξ Ρόττερνταμ 6100 τ. δι' "Αγκῶνα καὶ Ραβένναν 8)—a. φ.

«Γεώργ. Κυριακίδης» ἐξ Χούλλη 6000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 8)9, a. φ.

«Μιχ. Λ. Εμπειρίκος» ἐξ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον "Ιανέρον 7)9, Ιουνίου.

«Μιχαλάκης» ἐξ Κάρδιφ 7000 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες 9)—, a. φ.



Τὸ ἀπ. «Χαδιώτης», ὅπερ ἤνοιξε τὴν ναυσιπλοῖαν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, ἐνῷ χρόνῳ διαπλέει τὸν ποταμὸν διὰ μέσου τῶν πάγων, κατευθυνόμενον εἰς Μόντρεαλλ. Καναδικὸν πα-γοθραυστικὸν τῷ διανοίγει ἀσφαλῆ δίσυλον.

(Φωτογραφία τοῦ κ. N. Κουτελλᾶ)

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,,

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς

Μετὰ τὴν ἔξαρστην ζωηρότητα τὴν συνεχίσθεισαν καὶ κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 16θημέρου εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ καὶ τὰς διατυπωθείσας ἐλπίδας διὰ μίαν οὐσιαστικώτεραν δελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, θυσιούμενας εἰς τὰς πληροφορίας περὶ μειωμένων καὶ ἐλαττωματικῶν ἑσσοδειῶν, τόσον τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ὅσον καὶ τῆς Ἀνατολ. Ρωσίας, ἡ κατάστασις τῆς Διεθνοῦς ναυλαγορᾶς περιγέλθειν εἰς μίαν στασιμότητα, προερχομένην, κυρίως, ἐν τῶν νεωτέρων εἰδήσεων, διὰ τὴν καταστροφὴν τῶν ἑσσοδειῶν περιστέλλεται, ἐντοπιζούμενη εἰς διάφοραν μόνον περιφερεῖαν καὶ διὰ αἱ καιροὶ καὶ συνθῆκαι ἐπιτρέπουν ἡδη τὴν ἐπὶ τὰ δελτίων πορείαν τῶν ἑσσοδειῶν. Οἱ φορτωταὶ τοῦ Πλέιτ ἐδεικνύντο ἐπιφυλακτικοὶ, λόγῳ τῆς περιορισθείσης ζητήσεως σίτου ἀπὸ τὰς καταναλωτρίας ἀγορᾶς. Αἱ περισσότεραι κλεισθεῖσαι πράξεις ἀφεύρων φορτία ἀραβούσιτον.

Ἄλλα καὶ εἰς τὰς λοιπὰς ἀγορὰς αἱ ναυλώσεις ὑπῆρχαν ἐλάχισται, χωρὶς νὰ κατορθώσουν γ' ἀπορροφήσουν, μέρος ἔστω, τῆς προσφερομένης χωρητικότητος καὶ γ' ἀνακουφίσουν ἐκ τούτου τὴν Ἀργεντινὴν ἀπὸ τὸν φόρτον τοῦ πρὸς αὐτὴν κατευθυνούμενου ὄγκουδους τονναῖς, διὰ τὴν προδιλέπεται, διὰ τὰς τοὺς ἐπομένους μῆνας ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ θέλει ὑποστῆ καὶ πάλιν τὴν πίεσιν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος. Πάντως, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων, μολονότι βεβαίως δὲν ἐγένεται τὴν ἀρχικῶς προσδοκωμένην βελτίωσιν καὶ διὰ τὰς πέραν τῶν ἀμέσων φορτώσεων ἡμερομηνίας, παρέμειναν ἐν τούτοις σταθεροὶ, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ προδικάσουν μίαν διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον δελτίωσιν.

Ἡ πορεία τῶν ναύλων κατὰ τομεῖς ἀγορῶν εἰχεν ὡς ἔξης:

ΠΛΕΙΤ.—Τὰ ἔτοιμα πλοῖα ήσαν καὶ πάλιν τὰ εὐνογθέντα ὑπὸ τῆς ἀγορᾶς, αἱ δὲ διὰ αὐτὰ πληρωθεῖσαι τιμαὶ ἀπὸ Σὰν Λορέντζο (σχ: ἀνω) διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, ἐκυμάνοντας πέριξ τῶν τιμῶν τοῦ σελ. 17]—ἔως 18]—, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως. Διὰ Ιούλιον καὶ διὰ Ιούλιον—Αὔγουστον ἡ ἀθρώσκη προσφερομένη χωρητικότης πιέζει εἰς τοιούτον διαθέμον τὴν ναυλαγοράν, ὥστε αἱ τιμαὶ, μὲ σταθερὸν τόγον, στρέφονται μεταξὺ τῶν τιμῶν τοῦ σελ. 15]—ἔως 16]— διὰ Ιούλιον καὶ 15]—ἔως 16]— διὰ Ιούλιον—Αὔγουστον.

BOP. AMERIKH—KANADAΣ: Εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς συνεχίζεται ἡ ιδία ἀπραξία, τὸ δὲ Μόντρεαλ, μὲ κα-

λαρὸν ζήτησιν, κλείει τὰς ἑκάστοτε ἐμφανιζομένας διαταγὰς εἰς τὰ γνωστὰ καὶ παγίας πλέον μορφῆς ἐπὶ πεδία τῶν σελ. 14]—12] τὸ κουδρτερὸ διὰ Ἀγγλίαν καὶ 13] διὰ Ἀμέρεραν. Τὰ φορτία παλαιοιστόρου ἀπὸ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ σποραδικὰ καὶ ἐστερηρημένα ἐνδιαφέροντος μὲ τιμᾶς δὲ 12]—6 ἔως 12]—9 διὰ Ἀγκατολήν. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας μὲ ποιάν τινα ζήτησιν, λόγῳ ὅμως τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιφυλακτικότητος, δὲν ἀνηγγέλθησαν νεώτερα: ἔκειθεν ναυλώσεις. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων παραμένουν εἰς τὰ σελ. 12]—6 ἔως 13]—διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

ΑΥΓΣΤΡΑΛΙΑ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ.—Οἱ ναῦλοι ἔξι Αὐστραλίας ησαν σταθεροί, λόγῳ τῶν γνωστῶν εἰδήσεων περὶ τῆς δυσμενοῦς πορείας τῶν ἑσσοδειῶν, περιεστράφησαν δὲ εἰς τὰ σελ. 24]—9 ἀπὸ Δυτ. Αὐστραλίαν καὶ 22]—6 ἀπὸ Σίδνευ (εἰς σάκκους) διὰ Μεσόγειον—Ἀγγλίαν Κόντινεντ καὶ μὲ δψιδὸν διὰ Βλαδιβοστόκ σελ. 16]—3 ἔως 17]—6, ἀναλόγως τῆς θέσεως τῶν λιμένων φορτώσεως. Διὰ τὴν Ἀνατολὴν προβλέπεται εὐρυτέρα ἐργασία μεταφορᾶς γεννημάτων κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, ἀναμένεται δὲ βελτίωσις τῶν ναύλων καὶ ζήτησις σκαφῶν ἀπὸ τὴν διαφανούμενην ἐπάνοδον τῆς Κινεζικῆς ἀγορᾶς εἰς σοδαράς προμηθείσας.

Διὰ φορτία δρύζης Σκαργκόν πληρώνονται 22]—διὰ Μεσόγειον, ἡ δὲ ἀπτὴ Μαντράς διὰ σπόρους, μὲ ἐλάχιστον ἐνδιαφέροντος διὰ διοματικὰς τὰς τιμᾶς τῶν ναύλων. Παρουσιάσθη ἀπὸ τινος καὶ μία καλὴ ἐργασία ἐκ Νοτίου Αφρικῆς διὰ ὀρειδότον ἐκ Κέπτ Τάουν διὰ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 15)—καὶ ἀν φορτώσιν ἀπὸ Μπέιρα σελ. 16)—.

ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΩΡΑΚΕΣ.—Διὰ Μεσόγειον ἡ ἀγορὰ είναι σταθερὰ καὶ αἱ τιμαὶ κρατημέναι εἰς βελτιωμένα ἐπὶ πεδία, ἔξι ἀφορμῆς τῆς δυσκόλου ἐξευρέσεως φορτίων ἐπιστροφῆς ἐκ Δουνάδεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἐκ τῶν Μεσογειακῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων. Αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ ναύλων ἔξι Οὐαλλίας εἰνε 6)—ἔως 6]—3 διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 7)—ἔως 7]—διὰ Ἀδριατικήν, 7)—ἔως 7]—3 διὰ Αλεξάνδρειαν, 6]—9 διὰ Πειραιᾶ, 8)—διὰ Βρετανίαν, 9)—διὰ Μπουένος Αὔρες, ἡ Βίλλαν Κονστιτούσιον καὶ 9]—6 διὰ Ροζάριο. Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐσγμειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι:

«Θεοσκέπαστη» ἐκ Κάρδιφ 5500 τ. διὰ Ἀγκαδια 7]—6, ἀ.φ «Αγία Θαλασσινή» ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Κάλλιαρι καὶ Σκλέρον 7]—9, φορτώσις 15—25 Ιουνίου.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ—ΕΥΞΕΙΝΟΣ.—Οἱ δούγαδις ἀπρακτος, ἐν δὲ μόνον Ἐλληνικὸν ἀπόρπλοιον ἐναυλώθη ἐκείθεν, τὸ ἀ.π «Μαΐον II.» 150 βαγ. ξυλείας διὰ δύο Ἐλληνικοὺς λιμένας λ. στ. 6 κατὰ έκγρυπτον καὶ μὲ δψιδὸν Κύπρον.

Ἡ Μαύρη Θαλάσσα μὲ χαλαρὸν ζήτησιν σκαφῶν καὶ μὲ κυριώτερα φορτία διὰ μεταλλεύματα καὶ γαλάνθρακας, ἐνῷ διὰ τὴν ξυλείαν αἱ διαταγαὶ ησκοῦ ἐλάχισται: καὶ διὰ τὰ γεννημάτα (κυρίως σπόρους) δὲν ὑπερέβησαν τὰς τρεῖς ἡ τέσσαρας, ἐκ τῶν δοπίων αἱ δύο διὰ Δανίαν καὶ Σκανδιναվίαν ἐκλείσθησαν παρ τὸν Ελληνικὸν πλοίων. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων κατ' εἰδῆ φορτίων δεικνύνται: ἀπὸ τὰς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ ἀναγραφομένας ἀντιπροσωπευτικάς ναυλώσεις ἡ τελευταῖα τῶν δοπίων, ἀφορῶσα γαλάνθρακας, ἐκλείσθη ἀπὸ τὸ ἀ.π «Ναυτίλος» ἐκ Μαρζεως 5500—6000 τ. διὰ Αλεξάνδρειαν, εἰς τὰ σελ. 5]—3, f.i.o., Ιούλιον.

Ἡ Μεσόγειος ἐπέδειξε σχετικήν τινα κίνησιν διὰ μεταλλεύ-

NORTHERN SUPERINTENDING CO LTD

(NORDISK KONTROLFORRETNING A/S
TALLYING AND CHECKWEIGHING FOR SHIP OWNERS :

Grain, Seed, Feedingstuffs, Minerals, Timber and other cargoes in all Ports.

Head Office : COPENHAGEN, Bornholmsgade 8.

BRANCHES :

Nordische Kontroll Ges. m. b. H., 45 Catharinenstrasse,
HAMBURG
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Am Weidedamm 3.
BREMEN
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Konigsplatz 15.
STETTIN
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., LangerMarkt 38.
DANZIG
Nordische Kontroll Ges. m. b. H., Leuvehaven 80.
ROTTERDAM

Telegraphic Address: «Kornopsynas»

Agency for the U. K.

CARGO SUPERVISORS Ltd.,

Bevis Marks House, Bevis Marks,
LONDON E. C. 3.

Tel. No. AVENUE 5877
Tel. Adr. «CARGOSUVIS»

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

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

ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΔΙ-
ΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΑΠΕΥΘΥΝΟΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. Α. E. SHEPPARD

Tηλεφ. ROYAL 8287 6, LLOYD'S AVENUE
Τηλεφ. GUISPARD, London LONDON E.C. 3

ματκ, έξι Έλλήδες, ιδία, όπόθεν και ένοχουλόθησαν τὰ ἀκόλουθα φορτηγά:

«Κλεάνθης» ἀπὸ Λάριμναν 7000 τ. διὰ Ρόττερνταμ 6)—έπειτα "Εμδεν 6)3, ἀ.φ.

«Θεοσύβουλος» ἀπὸ Στρατώνη 6000 τ. διὰ Αμβέρσαν 5)4)1)2, δύψιν "Αμστερνταμ 5)6, συνήθεις ζροι, Ιουλίου 10—20.

«Ανθίππη Ν. Μιχάλου» ἐκ Σερίφου 5000 τ. μεταλλεύματος διὰ Σερβόλην 3)3 f.i.o., μὲ 700 τ. φόρτωσιν, 600 τ. ἐκφόρτωσιν, ἀ.φ.

«Έλληνικό» έξι Έρμιόνης 4800 τ. μεταλλεύματος (μὲ 200 τ. συμπλήρωσιν ἀπὸ Κυράση) διὰ Γκάρστον—Μάγνηστερ 9)9, ἀ.φ.

Έξι Άλεξανδρείας διὰ ουκρανικούς ἐκλείσθη τὸ ἀπλοῖον «Δάφνη» 400.000 κ.π. διὰ Χούλη καὶ "Αμπερστιν 10)—κατὰ 60 κ.π., ἀ.φ. καὶ ἀπὸ Κοσέρη διὰ φωτφάτη τὸ ἀπ «Πήγασος» 2500 τ. διὰ Πειραιᾶ 11)—Φόρτωσις 25 Ιουν. έως 10 Ιουλίου.

ΞΥΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡ: Τὸ ἀπ «Κλεάνθης» ένοχουλόθη διὰ μεταφράνη ξυλείας ἀπὸ Ρίγαν καὶ Βίμποργκ, 1900 στάνταρες, 5)6, διὰ Αλεξανδρείαν καὶ Γιάφαν σελ. 43)—κατὰ καναλέλλο 31 Ιουλίου.

ΤΑ·Ι·Μ—ΤΣΑΡΤΕΡ διὰ ταξίδια Ρωσσικῆς ξυλείας ἐκλείσθησαν τὰ ἀπ:

«Βασ. Δεστούνης» 6300 τ. d.w., ταξίδια Βαλτικής—Βαρ. Θυλάσσης (διὰ 3 μῆνας) σελ. 2)3, παράδοσις εἰς Τάιν ἀμεσος καὶ παραλαβὴ Αγγλίαν—Βορδό—Αμβέρσαν. Καὶ :

«Ιω. Π. Γουλανδρῆς» 6500 τ. d.w., ταξίδια Βαλτικής—Λευκής Θυλάσσης (διὰ 3 μῆνας) σελ. 2)3, παράδοσις Ιούνιον—ἀρχὰς Ιουλίου.

Ένοχουλόθη τέλος καὶ τὸ ἀπ «Δέσποινα» (Μιχαλινοῦ) ἐκ Μούρμανσκ 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Αδριατικήν σελ. 12)3 fob, 500 τ. φόρτωσιν, μὲ ἐκφόρτωσιν κατὰ συνήθειαν λιμένος, Ιούλιον.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Αἱ κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ιουνίου περιωρισμέναι: Σοδιετικὴ έξαγωγὴ ἐκ τῶν λιμένων τῆς Νοτίου Ρωσσίας παρουσίασην τὴν ἀκόλουθην πορείαν κατ' εἰδη φορτίων καὶ τιμᾶς ναύλων:

ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ.—Ἐκλείσθησαν δύο μόνον «Έλληνικὴ ἀτμόπλοιον, τὸ ἐν 6000 τόνων εἰς τὰ σελ. 10)7)1)2 διὰ Δανίαν καὶ τὸ ἔπειρον 5000 τόνων εἰς τὰ σελ. 11)—διὰ Σκανδιναվίαν, μὲ φόρτωσιν Ιούνιον—Ιούλιον, ἢ δὲ ζήτησις έξακολουθεῖ διὰ Αγγλίαν καὶ Κόντιγεντ, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Σκανδιναվίας.

ΞΥΛΕΙΑ.—Ἐπληρώθη διὰ Ιταλίαν γαύλος 8)—διὰ ἀπ 5500 κ.μ. (μέχρι Σαβδόνιας) μὲ 1)9 φορτωτικά, διὰ δὲ τὴν Άλεξανδρείαν μικρὰ ἀτμόπλοια 3—3500 κ. μ. ἐκλείσθησαν εἰς τὰ σελ. 7).

ΓΑΙΑΝΘΟΡΑΚΕΣ.—Διὰ Ιταλίαν ἐπληρώθη γαύλος σελ. 7)—

καὶ διὰ Ρουέν (εἰς ἀτμόπλοιον 6000 τ.) σελ. 8)9, μὲ δύψιν Αμέρισκην 8)4)1)2, ἐπειδὴ ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 7)1)2 πέννες ἔχτρα, μὲ 800 τ. φόρτωσιν 6 πέννες καὶ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—. Διὰ Ιταλίαν ὑπέργονον καὶ ἄλλοι εἰσέτι διαταχαι διὰ φόρτωσιν Ιουλίου καὶ Αὐγούστου.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ.—Ένοχουλόθησαν μερικὰ σκάφη εἰς τὰ 9)3 διὰ Βουλάνη—Ρόττερνταμ 6000 τόνων 10 σρ., καὶ διὰ ἀπ 7500 τ. σελ. 9)1)1)2, φόρτωσιν Ιούλιον, συνήθεις ζροις καὶ μὲ 3 πέννας διληγότερον, ἐπειδὴ Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ. Διὰ τοὺς ίδιους προσφιμοὺς ὑπέργονον καὶ ἄλλαι διαταχαι.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ.—Η κατάστασις εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Δουνάβεως ἔξακολουθεῖ νὰ είναι ἀπογοητευτική, μολονότι ηθοη ἡ ἀπαγόρευσις έξαγωγῆς ζλων τῶν εἰδῶν γεννημάτων, πλὴν ἀρασσούσιον καὶ σίουν καὶ παρὰ τὸ γεγονός, διὰ ἐπετράπη ἡ έξαγωγὴ καὶ μιᾶς ποστήτος 30.000 τ. σίουν εὑρίσκομένου εἰς τὰ «σιλό» ἥπει τῶν φορτηγῶν.

Συνεπείη τῆς ἀπροκίας ταύτης παραμένουν μερικὰ σκάφη κανὰ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δουνάβεως, ἀναμένοντα βελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς, ητίς ζροις οὐδόλως διαφαίνεται διὰ τὸ ἐγγύς, τούλαχιστον, μέλλον. Υπὸ φόρτωσιν διὰ Κόντινεντ εὑρίσκονται δύο μόνον πλοῖα, συναντῶντα καὶ αὐτὰ μεγάλας δυσχερείας διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ φορτίου των. Οἱ γαύλοι στρέφονται εἰς τὰ χαλαρὰ ἐπιπέδα τῶν σελ. 8)6 έως 9)—διὰ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, ἀλλὰ καὶ τὰ 8)—ἐγένοντο δεκτά, προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ συμπλήρωσις φορτίου.

Η ζήτησις ξυλείας διὰ τὴν Εγγύδης Ανατολήγη ἐχαλαρώθη κάπως, ἀλλ' οἱ γαύλοι διετηρήθησαν ἀμετάβλητοι ἐπὶ τῶν προηγουμένων ἐπιπέδων. Μερικὰ πλοῖα εὑρίσκονται διὰ φόρτωσιν διὰ Δυτ. λιμένας τῆς Μεσογείου, λέγεται δὲ διὰ μεριδές φορτίων ἐπωλήθησαν διὰ Αγγλίαν, ἐνῷ ἄλλαι τινὲς έφορτώθησαν ηδη διὰ Ρουέν.

Ο κ. Κατσαμπῆς

εἰς τὴν Δ)νσιν Ε. N.

Κατόπιν τοῦ γνωστοῦ ἐπεισοδίου, τοῦ δημιουργηθέντος μεταξὺ τοῦ κ. ύπουρογοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ε. N. κ. Χρηστοφῆ, ὑπέβαλεν ὁ τελευταῖος οὕτος τὴν παραίτησιν του. Η διεύθυνσις ιοῦ Ε. N. ἀνετέθη ηδη, διὰ διαταγῆς τοῦ κ. Χατζηκυράκου, εἰς τὸν πλοίορχον τοῦ Λιμενικοῦ σώματος κ. Κατσαμπῆν, πρώην προξενικὸν λινενάρχην Λονδίνου.

Άτυχήματα εἰς πλοῖα

Τὸ ἀπ «Πολικός» ἀποπλέον τὴν νύκτα τῆς 13ης Ιουνίου ἐκ Χαλκίδης διὰ Πειραιῶς τὴν ἔλικα του. Έκ Πειραιῶς ἀπέπλευσαν ναυαγοστικά διὰ τὴν ρυμούλησην του.

—Τὸ φορτηγὸν «Δημ. Ίγγλισθη» άναχωροῦν ἐξ Αργεντινῆς μὲ γεννήματα διὰ Εὐρώπην προσγραφέν εἰς τὸν δικαλον Ινδίο, λέγω τοῦ άδειθος τῶν διετῶν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη βραζύτερον ἀνευ βογθείας.

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.

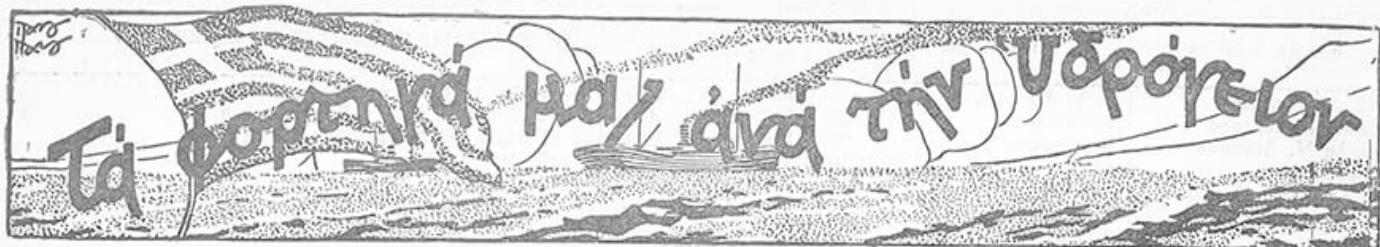
AGENCIES at—DAIREN, TSINGTAO, HONGKONG, and KOBE.

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE Co. Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS," Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. *Επιφανιάδη	11	1656	Σφ. Μαρζλιν 3 Ιουν. και Βόλεν 12
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	Σφ. Πατριαία 2 Ιουν.
Άγιος Βλάσιος	Ίω. Χανδρή	07	3227	Σφ. Βανετίαν 28 Μαΐου
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	Άνεχ. Σάν Νικολάς 2 Ιουν. διά Μαδέρας
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλακεσπούλου	12	3283	Άργει Ηπειρωτική από 22 Μαΐου
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φακή	13	4572	Άνεχ. Σάν Νικολάς 1 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	Σφ. Χάρηρη 12 Ιουν. (διά Ρουέν)
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	Άνεχ. Μπάχ, Μπλάγκαν 27 Μαΐου διά Μαδέρας
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβια	19	4514	Άνεχ. 'Αλεξανδρείαν 27 Μαΐου διά Γιάδραν
Άγιος Νικόλαος	Ά. Χατζηπαπαζέρα	15	3687	Σφ. Μαρζλιν 4 Ιουν. και άνεχ. 11 διά Ρουέν
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	Άργει Ηπειρωτική από 11 Μαΐου
Άγγελος Λ.	Ε. Σκυρδέλη	04	3667	Σφ. Βρινεγήσιον 27 Μαΐου
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	Άργει Ηπειρωτική από 15 Μαΐου
Άδαμ. I. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	Άνεχ. Χούλι 29 Μαΐου διά Burea, Σφ. 4 Ιουν.
Άδαμ. Κοραής	Κακαρόύκα κλπ.	84	1324	Άργει Χίον από 15 Μαΐου.
Άδελφότης	I. N. Γουλανδρή	08	3882	Σφ. Ipswich 28 Απρ. Παρίμενα 8 Ιουν.
Άθανασίος	N. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	Σ:ηλθα Γιάρχαλτάρ 1 Ιουν. και 'Οράν 3 διά Girgenti
Άιγαστον	Πελοποννησίου-Σκυριδάνου	12	1755	Σφ. Νιούπορτ 27 Μαΐου και άνεχ. 31 διά 'Αλεξανδρείαν
Άιγενς	άδ. Πατέρα	17	3792	Σ:ηλθα Γιάρχαλτάρ 1 Ιουν. και 'Οράν 3 διά Girgenti
Άιρηλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	Σφ. Μπίρρου 31 Μαΐου και άνεχ. 7 Ιουν. διά Σάντος
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	Σφ. Σαρδίνην, Σφ. 2 Ιουν. και άνεχ. 6 διά Μαρζλιν
Άιολος	N. I. Λέρα κ.λ.π.	02	3051	Σφ. Μπούένος "Άρης Ρόδες 27 Μαΐου
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	Σφ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν. και 'Αινερηργον 6.
Άδάμας	Μ:χ. Λαζαρού	18	4144	Άνεχ. Μασσαλίαν 26 Μαΐου και Νίκαιαν 29 διά Νικην, Σφ. 8 Ιουν.
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσου	13	4342	Σφ. Μπάρου 31 Μαΐου και άνεχ. 8 διά Ροζάριο
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	Άνεχ. Τούτιαδέκατη 3 Ιουν., 'Οράν 8 διά Πλέιτ
Άλεκός	N. Κωττάκη	06	4395	Άνεχ. Μπ. "Άρης 24 Μαΐου διά Μαδέρας
Άλεξάνδρα	K. Καρρά	13	4355	Άργει Ρόττερνταμ 30 Μαΐου και άνεχ. 5 Ιουν. διά P. Ιανέρηρ
Άλικη	N. Γ. Αιβανού	17	5140	Άνεχ. Μπάρου 31 Μαΐου διά Σάντος
Άλκινων	Κε. Ε. Α. Αμρού	95	2701	Άργει Μπ. "Άρης 27 Μαΐου και άνεχ. 6 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Άλκειδης	Σ. Αιβανού	20	5116	Άργει Χίον από 29 Ιουν. 1932
Άναστασία	H. Πρωτοπαπά	05	2883	Σφ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου
Άναστ. Πετρούτσης	K. A. Πετρούτση	99	3025	Σφ. Σάριφον 7 Ιουν. (διά Ρόττερνταμ)
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	Σφ. Ντουμπρόδηνικ 28 Μαΐου και Οινόδοσας 8 Ιουν.
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζή	19	5566	Άνεχ. Μπ. "Άρης 12 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
Άνδριώτης	N. Κ. Κυδωνιάσιος	12	4393	Σ:ηλθα Γιάρχαλτάρ 30 Μαΐου διά Γένοβαν, Σφ. 4 Ιουν. και άνεχ. 6
Άννα	N. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	Σφ. Ροζάριο 29 Μαΐου
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4608	Σ:ηλθαν "Άδεν 28 Μαΐου διά Madras, Σφ. 10 Ιουν.
Άννα Βασιλάκη	K. N. Βασιλάκη	04	3045	Άργει Ηπειρωτική από 17 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4442	Σφ. Ηπειρωτική 3 Ιουνίου και άνεχ. 9 διά Σάντος—Μοντεβίδεο
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	Άνεχ. Ηπειρωτική 6 Ιουν. διά Πλέιτ
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	15	5853	Σφ. Μυρογαν 28 Μαΐου
Άνθιμπη Ν. Μιχάλου	K. Μιχάλου	05	3298	Άργει Σάριφον 11 Ιουν.
Άντρωνιος	A. Γεωργαντή	83	1187	Άργει Ηπειρωτική από 15 Ιουν.
Άντρωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	01	2690	Σ:ηλθα Κ)λιν 3 Ιουν. διά 'Αλεξανδρείαν
Άντρωνης Γ. Λεμός	Σ. και II. Αμρού	11	4410	Άνεχ. Ροζάριο 29 Μαΐου διά Μαδέρας
Άντρωνης Μίχαλος	K. Μιχάλου	01	3514	Άργει Ηπειρωτική 31 Μαΐου
Άντρωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	5557	Άργει. Αρχάγγελον 6 Ιουν.
Άντρωνιος Δ. Κυδωνιάσιος	Δ. Κυδωνιάσιος	07	3920	Άργει Σύρον από 20 Μαΐου
Άντρωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	Άργει Ηπειρωτική 25 Μαΐου
Άντζουσκέττα	υιοι 'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	Άνεχ. Ηπειρωτική από 16 Μαΐου
Άξις	Σ. Αιβανού	19	5289	Άργει Μοντεβίδεο 22 Μαΐου
Άποικια	Z. Βαλμά	05	3607	Άνεχ. 'Οστάνδην 12 Ιουν. διά Ιταλίαν
Άργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	11	4861	Άργει Ροζάριο 26 Μαΐου
Άργολικός	Μαρζή Εμπειρίκου	21	4786	Άργει. Γαλάτεια 1 Ιουν.
Άριδηνη	I. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	Άνεχ. Λάντσιγκ 29 Μαΐου, Γιάρχαλτάρ 9 Ιουν. διά Γένοβαν, πρός διά-
Άριδάνην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άνεχ. Ροζάριο 1 Ιουνίου διά Λακάρη [Λασιν]
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	Άργει Ρόττερνταμ 27 Μαΐου και άνεχ. 2 Ιουν., Γιάρχαλτάρ 9 διά Γέ-
Άρτεμις Πήγα	Πήγα	06	1433	άνεχ. Χίον 14 Ιουν. διά Λεσνάδιν [γοδαν]
Άρτεμισία	H. Μακρή	06	4343	Άργει Θνικην 13 Ιουν.
Άρχαγγελος	άδ. Αιβανού	17	4349	Άργει. Μπ. "Άρης 7 Ιουν.
Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1361	Άργει Σαλέρνο 3 Ιουν. και Σύρον 13
Άσημίνα Μπάικα	H. Μπάικα	95	1495	Άργει. Ηπειρωτική 25 Μαΐου
Άσια	'Ολιβιέ	92	2893	αις Ηράκλειον από 12 Ιουν. 1932. Σταθμός άνθρακιστον
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	φούντα Μπ. "Άρης 17—20 Ιουν.
Άσπασια Νομικού	M. Νομικού	99	846	Άνεχ. Γαλάτεια 12 Ιουν. διά Χαλκίδα
Άστηρη	Σταρφολοπάτη κ.λ.π.	96	1350	Άργει Θνικην 29 Μαΐου και Καλάμις 6 Ιουν.
Άττικας	A. Λούζη	06	4078	Άργει Νεκοτάσ 24 Μαΐου
Άφροδεσσα	'Αθ. Κιρτάτα	05	2485	Άργει Pescara 16 Μαΐου και Σύρον διά Ιουν.
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	αις Νέαν Γέρακην 1 Ιουν.
Βάντα	Θ. *Επιφανιάδη	03	4190	Άργει Σαρδίνην από 17 Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεγ. Τάιν 4 Ιουν., Elsinore 8 διά Λένινγραδ
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	διήλθε Κωνγλίν 26 Μαΐου, Γιεραλτάρ 7 Ιουν. διά Αγριό
Βέλλα Μ. Διακάνη	Μ. Διακάνη	99	3457	άργει Σύρον ἀπό 14 Μαρτ. 1931. Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Βενιζέλος	άδ. Συφνίου	10	1005	εἰς πλάκας "Ελλάδας—Σάττας (ονος:)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	Έφθ. Murmansk 29 Μαΐου
Βιογινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	Έφθ. Ιαλάτοι 5 Ιουν.
Βιογινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άργει Σύρον ἀπό 13 Απρ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	εἰς Χάιφφαν 1 Ιουν.
Βόρις	έτ. [«Βλάσσος»]	17	5166	Έφθ. Ηπειριά 1 Ιουν. και ἀνεγ. 12 διά Ζουγκουλδάκι
Βύρων	"Εθνικής	14	9272	ἀνεγ. Ηπειριά 2 Ιουν., Γιεραλτάρ 8 διά Ν. Τέρκην
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	ἀνεγ. Βατούμ 12 Ιουν. διά Λιθόρνο
Γαρσουφαλά	Μάρκου Λαζαρίδη	14	4708	Έφθ. Νιούπορτ 19 Μαΐου
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	ἀνεγ. Πέναρθ 2 Ιουν. διά Ρίον Ιανάριον
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιδάη	03	4052	άργει Ηπειριά 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμούρα	96	2187	ἀνεγ. Χερσώνα 28 Μαΐου διά Λιθόρνο, Έφθ. 6 Ιουν.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	Έφθ. Αγριό 3 Ιουν.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	εἰς Βατούμ 1 Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διήλθε Μοντεβίδεο 30 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανός	28	3831	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Μπ. "Αὔρας
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	Έφθ. Kikchib 26 Μαΐου
Γιάννης	Γ. Ανδρέσου κλ.π.	05	4391	διήλθε Γιεραλτάρ 7 Ιουν. και 'Οράν 9 διά 'Αδριατικήν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άργει Ηπειριά 27 Απριλίου
Γρηγόριος Κ.	Π. Καλλιμανοπούλου	90	2538	Έφθ. Βόλον 4 Ιουν.
Δαναδές	Π. και Γ. Κ. Λεμές	06	4419	Έφθ. Γένοβαν 28 Μαΐου και ἀνεγ. 3 Ιουν., Γιεραλτάρ 9 διά Πλάτι
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Χίον ἀπό 11 Φεβρ.
Δάρφνη	Υ. Λυκούρεδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέν ἀπό 17 Μαρτ. 1933. Επωλήθη εἰς "Αγγλους
Δάρφνη	Ν. Λυκούρεδοπούλου	18	4882	εἰς 'Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν. ὑπό φόρτωσιν
Δελφίν	Δ. και 'Ανδρεάδη	06	3816	Έφθ. Ηπειριά 1 Ιουν.
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιλή	09	4461	εἰς Ardrossan ἀπό 12 Μαΐου
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	Έφθ. Πειραιᾶ, 9 Ιουν. και Βόλον 14
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀνεγ. Νικολάεσ 27 Μαΐου, Γιεραλτάρ 8 Ιουν. διά Κόντινεντ
Δημήτρης	Σ. και Η. Λεμές	05	3338	Έφθ. Πειραιᾶ 1 Ιουν.
Δημ. Γ. Θεομιλήτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άργει Πειραιᾶ ἀπό 22 'Απρ.
Δημ. Λ. Δανιόλος	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άργει 'Αμερέρσαν ἀπό 5 Μαΐου
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	διήλθε Γιεραλτάρ 30 Μαΐου διά 'Αγκάνα 6 Ιουν.
Δημ. Ιγγλέσης	ιδίων Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἀνεγ. Μπ. "Αύρας 7 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	Έφθ. Σαδόνιαν 30 Μαΐου και ἀνεγ. 4 Ιουν. διά Μπρολίν
Δημ. Νομίδης	Λουκά Νομίδη	03	1171	ἀνεγ. Σούσιαν 29 Μαΐου διά Πειραιᾶ, Έφθ. 5 Ιουν.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμιορου	03	2281	Έφθ. Νοδοκήνη 1 Ιουν.
Διονύσιος	Ε. Α. Καρδία	03	2018	Έφθ. Ηπειριά 24 Μαΐου και ἀνεγ. 11 Ιουν. διά Ρωσίαν
Διον. Σταθάτος	έτα:ρ. Α. Α. Σταθάτου	19	5450	Έφθ. Νικολάεσ 28 Μαΐου
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	Έφθ. Ρουέν 5 Ιουν.
Διόνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4227	ἀνεγ. Γδόνια 23 Μαΐου, Γιεραλτάρ 5 Ιουν. διά Νεάπολιν
Δούναβις	Λαζαν. Α. Εμπειρίκου	15	5604	ἀνεγ. Πειραιᾶ 3 Ιουν. διά Μπάχι, Μπλάγκαν
Δύο Φίλοι	Ρωπάκη και Ρούσσου	03	3547	Έφθ. Μαρτού 25 Μαΐου και ἀνεγ. 2 Ιουν. Κ)λιν 7 διά Βενετίαν
Δωρεὶς	'Ηλ. Χατζηλήλια	17	4604	Έφθ. Ροζάριο 16 Μαΐου, φορτώνει
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	διήλθε Λάζ Πάλμας 6 Ιουν. διά Λιθόρπου
"Εδισων	"Εθνικής	96	II.03	άργει Ηπειριά 27 Απριλίου 1933
Ειρήνη, (τάνκερ)	Α. Καλλιγά κλπ.	09	4009	άργει Ηπειριά 2 Μαΐου
Ειρήνη Κυριακίδην	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	Έφθ. Ροζάριο 2 Ιουν. και ἀνεγ. 6 διά Λάζ Πάλμας
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διήλθεν 'Οράν 22 Μαΐου διά Πλάτι
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	ἀνεγ. Τάιν 2 Ιουν. Γιεραλτάρ 8 διά Πόρτ Σατό
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	διήλθε Ομοτα 27 Μαΐου διά Βλαδιμοστάκι
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5656	εἰς 'Αιμέρσεν από 26 Μαΐου ὑπό φόρτωσιν
Έλένη	Δ. Λώς	01	1882	Έφθ. Μάλτα 7 Ιουν. και Πόρον 14. Πασωπλισθη
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	άργει Πειραιᾶ 27 Απρ. 1933
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιαση	19	5260	ἀνεγ. Μπάρρου 30 Μαΐου διά Ρ. Ιανάριον
Έλένη Τ.	Λ. Τεργγαζήσου	97	3039	έφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουν. και Κυμάσιο 10
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Ηπειριά 27 Δεκ. 1931
Έλισάβετ Β.	Γ. Γρέγου	04	4649	ἀνεγ. Μπ. "Αύρας 1 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Έλληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	Έφθ. Ηπειριά 9 Ιουν.
Έλληνικη	Παπαδημητρίου	04	3059	άργει Ηπειριά 27 Απρ. 1933
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	ἀνεγ. Μπάρρου 30 Μαΐου διά Ρ. Ιανάριον
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	Υιοί Επ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Ηπειριά 27 Απρ. 1933
Έπονη	N. Τσατσόμιορου	05	2715	έφθ. Ηπειριά 9 Ιουν.
Έψιούκης	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	άργει Ηπειριά 27 Απρ. 1933
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	ἀνεγ. Μπάρρου 31 Μαΐου διά Λάζ Πάλμας
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	ἀνεγ. Νεκότσα 5 Ιουν. διά Ερώπην
Εύγενια Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	έφθ. Ηπειριά 27 Δεκ. 1931
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3653	ἀνεγ. Νεκότσα 5 Ιουν. διά Ερώπην
Έβρος	άδελ. Διβνούδη	18	5283	διήλθε Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Εύτυχια	Γ. Βεργωτή	13	5123	έφθ. Βανικεν 28 Μαΐου διά Μπάργκιν 2 Ιουν.
Εύτυ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἀνεγ. Ροζάριο 19 Μαΐου διά Ντακάρ
Έψιλον	Λαζ. Ν. Εμπειρίκου	11	5461	ἀνεγ. Ηπειριά 27 Απρ. 1933
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	διήλθε Ντακάρ 4 Ιουν. διά Ειρώπην
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 31 Μαΐου διά Ρίον Ιανάριον
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλήλια	20	5842	έφθ. Καλάμιας 20 Μαΐου και Σύρον 3 Ιουν.
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	διήλθεν Λαζ Πάλμας 4 Ιουν. διά Λονδίνον, έφθ. 12
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	έφθ. Βενετίαν 2 Ιουν.
"Ηρω	Χρ. Γ. Σορώτου κλπ.	06	1516	ἀνεγ. Ηπειριά 3 Ιουν. διά Λαττάκια, Νάξον, Κόντινεντ
"Ηφαιστος	μισθ. 'Αντ. Γιαννουλάδου	12	3793	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Ιουν.
Θάλαια	'Ηλια Συλά	17	4574	έφθ. Νεκότσα 31 Μαΐου
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	έφθ. Ζουγκουλδάκι 30 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυτ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεομώνη	«Κάσσος» Α. Ε.»	29	3859	Έφθ. Ροζέριο 29 Μαΐου
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	Έφθ. Ηειραιά 9 Ιουν.
Θεοφανώ	Άδελφ. Λιδωνού	17	4210	Έφθ. Ημιγύχαρι 6 Ιουν. και άνεχ. 9 διά Βαλτικήν
Θεομήτωρ	Μ.γ.Σπ. Πολέμης	10	4427	άνεχ. Ροζέριο 7 Ιουν. διά Λάζ Πάλμας
Θεοσκέπαστη	Β. Μαζίρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	Έφθ. Μπάλφεσ 28 Μαΐου και Κάρδιφ 10 Ιουν.
Θέτις	Ε. Χατζηλίκια	30	4123	άνεχ. Ροζέριο 22 Μαΐου διά Τανερίφαν
Θέτις Α.	Γ. Άνθρεσδου	10	4111	Έφθ. Ρίτεα 26 Μαΐου
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	Έφθ. Γαλάται: 30 Μαΐου
Θρασύβουλος	Δ. Βογιατζίδη	12	3693	Έφθ. Ηειραιά 29 Μαΐου
Ια	Π. Χατζηλίκια	17	4860	άργει Σύρον από 22 Απρ.
Ιάκωβος	Γ. ΆγγεληΣη	01	2107	έφθ. Σαβδόνιαν 29 Μαΐου και 6 Ιουν. διά Χερσόνη
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	εις Αρχάγγελον 10 Ιουν. όπο φρτωσιν
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	διήλθε Κλήν: 29 Μαΐου διά Σαβδόνιαν, έφθ. 5 Ιουν.
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιθανού	15	4724	διήλθε Ηερναριπόδιο 22 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες, έφθ. 2 Ιουν.
Ιουλία	Π. Χατζηλίκια	08	3742	άνεχ. Κάρδιφ 30 Μαΐου διά Σάντα Φέ
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	διήλθε Γιέραλτάρ 4 Ιουν. διά Βενετίαν
Ισμήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	εις πλάσια Μυτιλήνης—Θεσνίκης (άλας)
Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Μαρζλιν: 28 Μαΐου και Γαλάται: 5 Ιουν.
Ιωάννης	Δ. Δάμπτηση	09	3667	άνεχ. Μπάρρου 1 Ιουν. διά Ηειραιά
Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεχ. Λιθερπουλ 18 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Ιω. Καροάς	Άδελ. Καρρά	17	3527	έφθ. Θεσνίκην 3 Μαΐου
Ιω. Μ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	24	3734	διήλθε Νταχάρ 22 Μαΐου διά Aviles, έφθ. 1 Ιουν.
Ιω. Νομικος	Α. Νομικού	99	610	έφθ. Ηειραιά 7 Ιουν.
Ιω. Π. Γουλανδρής	Άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Sligo 1 Ιουν.
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Τάιν 8 Ιουν.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άργει Ηειραιά από 23 Απρ.
Κ. Αύρας	Η. Λύρα	02	3095	άργει Ηειραιά από 18 Απρ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	άνεχ. Τάιν 1 Ιουν. διά Αρχάγγελον, έφθ. 10
Καθαριώτισσα	Γ. Καραδία	13	1877	άνεχ. Ηειραιά 27 Μαΐου, Γιέραλτάρ 4 Ιουν., Λαδσαντ 9 διά Τάιν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άργει Ηειραιά από 10 Μαΐου
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άργει Ηειραιά 27 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες, έφθ. 13
Καλουδώ	Γ. Ασημορίτη	04	4921	άνεχ. Μπ. "Αύρες 16 Μαΐου διά Αμέρισαν
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Παλέρμο 4 Ιουν., Γιέραλτάρ 9 διά Πλάτη
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3547	άργει Ηειραιά από 11 Νοεμ. 1932
Καρράς	Άδ. Καρρά	18	5231	έφθ. Ροζέριο 3 Ιουν.
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	άργει Ηειραιά από 16 Μαΐου (έπισκευή ζημιών)
Κάτε	Ν. Λυκαρδόπούλου	18	5197	διήλθε Sabang 1 Ιουν. διά Βλαδιβοστόκ
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πατρέλαια»	87	2495	διήλθε Κλήν: 29 Μαΐου, Ηειραιά 1 Ιουν. διά Βηρυττόν
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	διήλθε Τάιν 2 Ιουν. διά Αρχάγγελον, έφθ. 12
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδήλου	99	1819	εις Συρίαν 1 Ιουν. και Χίον 7
Κατίνα Βούλγαρη	Ν.ικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Ροζέριο 29 Μαΐου
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρια και Κ.Ξένου	05	3890	έφθ. Δάντος: γκ 6 Ιουν.
Κεραμιές	Ν. Λυκαρδόπούλου	17	5085	έφθ. 'Οδησσόν 1 Ιουν.
Κερδεά	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1968	εις Πατρέλαια 14 Ιουν.
Κλεανθής	Δ. Βογιατζίδη	11	4153	έφθ. Ηειραιά 4 Ιουν. και Λάριμναν 7.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Madras 6 Ιουν.
Κονιότρα	Θωράξ 'Επιφανιάδη	07	3539	διήλθε Κλήν: 2 Ιουν. διά Σαβδόνιαν, έφθ. 9
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρικου	10	3562	έφθ. Ηειραιά 9 Ιουν. (διά Αμέρισαν)
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2118	εις Χάιρφαν 10 Ιουν.
Κουνιώρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρια-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Νικολάεφ 6 Ιουν.
Κύθηρα	Πολύχρ. Κατράκη	02	1070	έφθ. Γαλάται: 1 Ιουν.
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Στινά	12	3994	έφθ. Μπλάση 31 Μαΐου
Κύμα	N. Λιθανού	11	3959	έφθ. Ηειραιά 3 Ιουν. και άνεχ. 12 διά Ρωσίαν
Κωνσταντίνος Η.	"Ηλ. και Α' Αθ. Ηλιοπούλου	05	2716	έφθ. Ν.αχν: 28 Μαΐου
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	έφθ. "Εμδεν 2 Ιουν. και άνεχ. 9 διά Βηρυττόν
Κωστής	Μουσουράρχας Βενιεράκη	19	5438	έφθ. Ηειραιά 3 Ιουν.
Κωστή	N. Πίσση και M. Weisman	05	3876	άργει Ηειραιά από 13 Δεκ. 1933
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	έφθ. Ηειραιά 24 Μαΐου, εις Θνίκην 13 Ιουν.
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρικου	14	3803	διήλθε Σουλινά: 3 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Λεωνίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βαστάρχη	19	5246	άργει εις Sassnitz από 8 Μαΐου. Μὲ ζημίας
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	Άληρην. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Μαρζλιν: 1 Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	άργει Μοντεβίδεο 27 Μαΐου
Λίμνη	Π. Σταυρούλεπούλουκι: Σιά	96	1346	άργει Γαλάται: 26 Μαΐου και άνεχ. 7 Ιουν. διά Γαλλίαν
Λουκία, τάνκ	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	έφθ. Port Lyantey 5 Ιουν. και Σύρου 13
Μαίνητ διά Σάμος	A. Κουλούρη	01	1190	έφθ. Ηειραιά 3 Ιουν.
Μαίρη	N. Λιθανού	09	1459	άνεχ. St Pierre (Miq.) 30 Μαΐου διά Ελλάδα
Μαίρη II	N. Λιθανού	10	1354	έφθ. Μαρζλιν: 1 Ιουν.
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνεχ. Λιθερπουλ 6 Ιουν. διά Ροζέριο
Μαίρη Δευτεραίου	Bασ. Διωτεράκου	03	1383	εις Ντουμπρόδνικ 5 Ιουν.
Μαϊώτις	A. Συνοδηνός	88	1709	έφθ. Γαλάται: 2 Ιουν.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3546	άνεχ. Θεσδάσαν 2 Ιουν., Κλήν 4 διά Αμέρισαν
Μαλλιάκος	Μασή 'Εμπειρικου	12	3903	έφθ. Ηειραιά 6 Ιουν. και Βόλον 13
Μανούλα	Γ. Καραδία	20	4261	εις Νάνην διόπ. παραλαβήν 14 Ιουν.
Μάξη Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άνεχ. Μπ. "Αύρες 2 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Μαρη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	άνεχ. Σίγρη 11 Ιουν. διά Βενετίαν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	άργει Χαλκίδα από 19 Απρ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβόλαιρη	13	4584	έφθ. Μάρ Ντάλ Πλάτα: 26 Μαΐου και άνεχ. 6 Ιουν. διά Εύρωπην
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άργει Ηειραιά από 28 Μαρτ.
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	άνεχ. Ηειραιά 11 Ιουν. διά Ρωσίαν
Μαρία	S. Βασιλέσσας	00	1216	έφθ. Ναύπλιον 13 Ιουν.
Μαρία	M. Διακάκη	10	4362	άργει Σύρον από 25 Απρ. 1932
Μαρία Μ. Διακάκη	K. Λεμού	09	3729	έφθ. Βενετίαν 2 Ιουν. και Ραδένναν 7 και άνεχ. 14 διά Ηειραιά
Μαρία Ν. Ρούσσου	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Γαλάται: 23 Μαΐου
Μαρία Νομικού	έτα:ρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Κλήν 5 Ιουν. και Πόρτ Σατέ 9 διά Σιγγαπούρην

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέτ Νομικού	Η. Νομικού	19	5241	άνεγ. Βιαζιδεστάκης 13 'Ιουν. διά Dalny
Μαριέττα	Ν. Είσταθίου	06	4660	άνεγ. Νιούπορτ 12 Μαΐου διά Μπ. "Άρρες
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Η. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εις Saigon 1 'Ιουν. υπό φόρτωσιν
Μαριώνα	άδ. Πρωτού	12	4236	εφθ. Βενετίαν 13 'Ιουνίου
Μαριώνα Δ. Θεομιώτη	άδελφον Κριτάτα	04	4784	άνεγ. Γέροντα 29 Μαΐου, Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Βενετίαν
Μαριώνα Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	3610	άνεγ. Ροζάριο 30 Μαΐου και Μοντεβίδεο 2 'Ιουν. διά Λίας Ηλιόπιτς
Μαρουσώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεγ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διά Μπ. "Άρρες
Μάριος Τ.	Α. Τεριάζου	04	1128	εφθ. Γαλάτας 30 Μαΐου
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	άργει Πατριαρχίας από 13 Μαΐου
Μαρουσώ	Ν. Μ. Παπάγκου	02	4152	εφθ. Πατριαρχία 6 'Ιουν.
Μαρουσώ Κουλούθου	Α. Μ. Κουλούθου	07	3556	εις Fray Bentos 10 'Ιουν.
Ματθαίος	Η. Μ. Λωτς	04	2434	εφθ. Πατριαρχία 23 Μαΐου
Ματρόννα	Ν. Βογιατζής	02	2846	άργει Πατριαρχίας από 11 Μαΐου
Μεμάς	Α. Βεργοτῆ	00	4359	ειγλήθε Νιούπορτ 2 'Ιουν. διά Porsgrunn
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διγλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Πατριαρχία, εφθ. 10
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	άνεγ. Αίδερπούλης 26 Μαΐου διά Ροζάριο
Μιμόδια	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	εφθ. Αιδέριο 26 Μαΐου και Σπάτζιαν 1 'Ιουν.
Μιχαήλ Α.	Ι. Λεβανού Η. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	εφθ. Βενετίαν 28 Μαΐου
Μιχαήλ Α. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	εφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου και άνεγ. 9 'Ιουν. διά Μπ. "Άρρες
Μιχαλάκης	Ν. Είσταθίου	19	5234	εφθ. Λονδίνον 3 'Ιουν. και Κάρδιφ 10
Μιχαλής	Α. Φατού	12	3646	άνεγ. Λενόβαν 2 'Ιουν., Γιβραλτάρ 7 διά Ηλέτ
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	άνεγ. Kieslén 31 Μαΐου, Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Σαδόνναν
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	διγλήθε Κωνιάτης 3 'Ιουν. διά Μπόναν, εφθ. 11
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	εφθ. Μπόναν 28 Μαΐου και Άλγεριον 5 'Ιουν.
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	εφθ. Πατριαρχία 3 'Ιουν.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	εφθ. Πατριαρχία 20 Μαΐου
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Η. Σαχτούρη	02	1953	εφθ. Βασσάραν 14 Μαΐου
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άργει Πατριαρχίας από 22 Μαΐου
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	εφθ. Πατριαρχία 29 Μαΐου και Χερσόνησος 5 'Ιουν.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	άνεγ. Βίλλαν Κατσιάνον 6 'Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	εφθ. Bolshereftsk 6 Μαΐου
Νεράϊδα	έτ. Η. Νομικού	03	2759	άνεγ. Τεργέστην 14 'Ιουν. διά "Ελλάδα
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εφθ. Βλαδιβοστόκ 16 Μαΐου
Νέστος	Ν. Λιβανού	19	5764	διγλήθε Φ. Ναρένχα 31 Μαΐου διά Εύρωπην
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηγιάτη	13	6694	εφθ. 'Αρμέρσχαν 8 'Ιουνίου
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εφθ. Θεοδόσιειν 29 Μαΐου και Βενετίαν 7 'Ιουν.
Νίκη	Α. Βογιατζής	17	958	εις Γαλάτας 7 'Ιουν.
Νικολής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνεγ. Βενετίαν 26 Μαΐου διά Σύρον
Νίκος	Α. Γρυπαίον	14	3892	εφθ. Μπάρρα 2 'Ιουν. και άνεγ. 7 διά Σάντος
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διγλήθεν "Ανδρον 7 'Ιουν. διά Λονδίνον
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	εις Γαλάτας 1 'Ιουν. (διά Συρίαν)
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρ. 'Αθανασούλη	01	3572	άργει Αιγαλέας: από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. "Ατλαντικός	17	3201	άνεγ. Bandar Sharur 29 Μαΐου διά Port Okha
Νικ. Μ. Μπάκιας	Πιθ. Μπάκιας	20	2012	εις Ρόττερνταμ όποι παραλαβήν
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625	εφθ. Σουγκουλάδηκ 6 'Ιουν.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεγ. Ροζάριο 1 'Ιουν. διά "Αγ. Βικέντιον
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχά Φιλίνη	04	3111	άνεγ. "Άθεν 5 'Ιουν. διά Βασσάραν
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	εφθ. Παλέρμο 29 Μαΐου και Νεάπολιν 7 'Ιουν.
Νικόλας Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	εφθ. Μπ. "Άρρες 3 'Ιουν.
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	εφθ. Τάρη 5 'Ιουν. και άνεγ. 8 διά "Αρχάγγελον
Νίτσα	άδ. Γιανναγάχ	15	4732	διγλήθε Μαδέρας 31 Μαΐου διά Μπ. "Άρρες
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	εφθ. Γένοβαν 2 'Ιουν. και Πατριαρχία 11
"Ο Αγιος Γεράσιμος	Σπ. Ποταμιάνου	10	822	εις Ρουέν όποι παραλαβήν
Οινόβιος	Ν. Πατέρα και ιερ.	04	5804	άνεγ. Ήμιμιγχαρ 31 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
"Ολγα Έπ. Εμπειρίκου	ιερ. Επ. 'Εμπειρίκου	22	4677	διγλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Μπάχ. Μπλάγκαν
"Ομόνοια	"Η. Ξενιού-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	εφθ. Βενετίαν 27 Μαΐου και άνεγ. 11 'Ιουν. διά Χίον
"Ορος Κύνθος	"Τράκη, Co"	18	5188	διγλήθε Περίρη 31 Μαΐου διά Βλαδιβοστόκ
"Ορος Παρνασσός	Μαργαρώνη-έτ. «Αιτλάχος»	15	3654	εφθ. Massowah 8 'Ιουν.
"Ορος Ροδόπη	"Τράκη, Co"	19	5182	εφθ. Ρίον Ιανέρησον 26 Μαΐου
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άργει Πατριαρχίας από 19 'Απρ. 1931
Παγασητικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3457	διγλήθεν 'Οράξ 1 'Ιουνίου διά "Αγκόνα
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	άνεγ. Χάρπητον Ρέδη 17 Μαΐου διά Ροζάριο
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	άνεγ. Ροζάριο 23 Μαΐου διά Μαδέρας
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	4661	εφθ. Σπαλάτο 3 'Ιουν.
Πάνις	Α. Αναστασάκου	06	1781	άργει Πατριαρχίας από 19 'Απρ. 1931
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πατριαρχίας από 23 Νοεμ. 1933
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	άργει Νάντην από 23 Νοεμ. 1933
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεγ. Χάρπητον Ρέδη 17 Μαΐου διά Ροζάριο
Παπαλευδός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεγ. Ροζάριο 23 Μαΐου διά Μαδέρας
Παρθενών	άδ. Πατέρη	08	3189	εφθ. Σπαλάτο 3 'Ιουν.
Πάτρα	Τσακιριάνη—Κωννιβέση	96	3256	άνεγ. Βενετίαν 5 'Ιουν. διά Σουγκουλάδηκ
Παύλος	Ν. Μπαλανάκη και Σ.α	90	2223	άργει Νάντην από 23 Νοεμ. 1933
Περδάκης Λ. Καμπάνης	άδερ. Α. Καμπάνη	10	3581	άργει Πατριαρχίας από 3 Μαΐου. "Εναυλώθη
Περσένης	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	διγλήθε Τενερίφεν 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, εφθ. 7 'Ιουν.
Πεταλιοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	εφθ. Γαλάτας 5 'Ιουν.
Πετρολίνα (τάνκερ)	Η. Γρηγοριάδη και Σια	10	657	άργει Πατριαρχίας από 28 'Απρ.
Πετρούλη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπορτέρη»	03	4634	εφθ. Βατόμυρ 30 Μαΐου και Κλιν 4 'Ιουν. διά Σαδόνναν
Πετρόκης Νομικός	Ν. Νομικού	06	4618	εφθ. Γέρνια 28 Μαΐου
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεγ. Πατριαρχία 11 'Ιουν. διά Νεκοτσάκ
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	άνεγ. Τσιδιτσάκια 3 'Ιουν., Γιβραλτάρ 9 διά Ηλέτ
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	εις πλούν Σπαλάτου—Χάιρφας
Πηλεύς	Ε. Χατζηγιάτη	28	4695	εφθ. Λονδίνον 9 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασιά	09	1457	άργει Πατριαία από 4 Μαΐου
Πόλις	M. N. Ροδιάδη	97	2861	έφθ. Νεάπολιν 5 Ιουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Νικολάϊαρχ 2 Ιουν.
Πολύμνια	E. Μιχαλίτσιάνου	07	4937	άνεχ. Λάζ Ηλάταν 6 Ιουν. διά Λουγκάρην
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	διήλθε Κλήτιν 4 Ιουν. διά Κίλια
Πόλη	M.χ. Βαρνίκου	96	1594	έφθ. "Αλγέριον 2 Ιουν. και "Οράν 7
Ποσειδών	Κυρ. Βανιζέλου	09	3895	άργει Νεάπολιν από 20 Ιουν. 1933
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	έφθ. "Ελασσίνα 6 Ιουν.
Προμηθεύς	υιόν "Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	έφθ. Μαργαρίταν 2 Ιουν. και Πατριαία 10
Ρήνος	Λεων. "Εμπειρίκου	11	4316	έφθ. Πατριαία 29 Μαΐου
Ρίτα	Γ. Παναί	01	2495	έφθ. "Αζαλποργκ 31 Μαΐου
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	άνεχ. Μαργαρίταν 12 Ιουν. διά Μασόγειον
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Ρίον Ιανέτρον
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» A.E.	19	5637	έφθ. Brake 3 Ιουν. και "Αμβούργον 6
Σαρωνικός	Μαρή "Εμπειρίκου	12	3548	διήλθε Γιεραλτάρ 29 Μαΐου διά Νιάρφα,
Σίφνος	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2004	είς Porto San Venere 1 Ιουν. και άνεχ. 5 Ιουν. διά Ρωσίαν
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. "Αλεξανδρούπολιν 3 Ιουν.
Σουλιώτης	Μιλάρης	17	4300	έφθ. Λευδίνον 4 Ιουν. και Τάγη 10
Σύνιον	Μαρή "Εμπειρίκου	19	3054	διήλθε Γιεραλτάρ 31 Μαΐου διά "Αρβέρσαν, έφθ. 9 Ιουν.
Σπύρος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	διήλθε Παρίτη 30 Μαΐου διά Βλαδιμερότερον
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	έφθ. Θεσσαλίην 26 Μαΐου
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5109	έφθ. Άδντονγκ 16 Μαΐου και άνεχ. 7 Ιουν. διά Αιδέρνο
Στυλιανή	άδ. Ηεθή	93	1828	έφθ. Άλεξανδρείαν 3 Ιουν.
Στυλιανός	H. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άνεχ. Πατριαία 7 Ιουν. διά Ρωσίαν
Στυλιανός Κουτσοδόντης	A. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργει Θεσσαλίην από 29 Ιουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Καστάνου	15	4196	άνεχ. Μπάχη. Μπλάγκαν 30 Μαΐου διά Λάζ Ηλάμας
Σύλβα	A. Καλλέργη και Σια	14	4202	έφθ. Γκόττεμπουργκ 28 Μαΐου και Norresundby 6 Ιουν.
Τάκης	H. "Αντύπη	04	1698	διήλθε Γιεραλτάρ 4 Ιουν.. Λάδσεντ 10 διά Κάρδιφ
Τάμεσις	Λεων. A. "Εμπειρίκου	14	3912	έφθ. Γλασκώβην 5 Ιουν. και άνεχ. 10 διά Κάρδιφ
Ταξιάρχης	άδελφ. Λερού	13	4221	έφθ. Πατριαία 18 Μαΐου
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	έφθ. Μπέργκεν 26 Μαΐου και Στοκχόλμην 6 Ιουν.
Τάσσος Κ.	"Εμμ. Α. Καραβία	97	3022	άνεχ. Πατριαία 6 Ιουν. διά Μαργαρίτην, έφθ. 10
Τζέννην	'Ιω. Λιθανού	12	1859	έφθ. Πατριαία 25 Μαΐου και άνεχ. 1 Ιουν. διά Γαλάτοι, έφθ. 7
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	είς Γαλάτοι 5 Ιουν. διά φόρτωσιν
Τρίαινα	Γ. Αμιού και M. Γεωργιάδη	00	4358	άργει Οινούσσες 10 Ιουν.
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. "Αρβέρσαν 27 Μαΐου και άνεχ. 6 Ιουν. διά Τάγη
Τριφορινάς	K. A. Ταριπονιάρχης Γιοι	14	3895	έφθ. Ροζάριο 28 Μαΐου και άνεχ. 8 Ιουν. διά Ματέρας
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	άνεχ. Παλέρμο 5 Ιουν. διά Μαργαρίτην
Υδραίος	A. Κουλούρη και K. Ξένου	02	4476	άνεχ. Καλκούταν 26 Μαΐου διά Βαρδάνην
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	άνεχ. Ροζάριο 2 Ιουν. και Μπ. "Αύρες 4 διά Χούλι
Φανεροφίληνη	A. Βλαχάκη	08	3104	άνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 25 Μαΐου διά Μαδέρας
Φιλομήτα	Σ. Κατσπόδη	98	3175	έφθ. Σαουθάμπτον 1 Ιουν.
Φλώρα	άτ. H. Νομικού	04	2980	είς Πατριαία 14 Ιουν. "Εναυλώθη
Φλωρεντία Σ.	E. N. Βιντιάδη	97	2024	έφθ. Ντουμπρέδνικ 24 Μαΐου και Σαμπένικο 27
Φραγκούλα B. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Cocanada 28 Μαΐου διά II. Σαζί
Φρέδη	K. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άργει Πατριαία 11 Μαΐου
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	άργει Πατριαία 29 Μαΐου
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Φερν. Νορόνγκα 27 Μαΐου διά Βιλλαν Κατσούσιον
Φωφός Μαρού	I. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	έφθ. Θεσσαλίην 5 Ιουν. και Βόλον 12
Χαδώτης	άτ. «Κάσσος» A.E.	29	4386	άνεχ. Λονδίνον 5 Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
Χαράλαμπος	υιοί "Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άργει Πατριαία από 30 Απρ.
Χέλλατος	«Κάσσος» A.E.	14	3489	έφθ. Λάζ Ηλάμας 31 Μαΐου διά Μάντζεστερ, έφθ. 10 Ιουν.
Χίος	Σ. Ηεθή—Δ. Τακτοκρόνη	88	1356	άνεχ. Πατριαία 9 Ιουν. διά Ζουγκούλακ, έφθ. 12
Χλόη	N. Λυκιαρδοπούλου	29	4641	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν. και Τριουντέν 9
Χρήστος Ζ	N. Ζωγρούλου	00	1106	άργει Πατριαία από 26 Φεβρ.
Χρυσή	H. I. Γουλανδρή	13	5367	άνεχ. Πατριαία 3 Ιουν., "Αλγέριον 8 διά Μπ. "Αύρες
Ωκεανία	M. Καρβίαλη	07	4843	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διά Ρίον Ιανέτρον
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. "Ωνάση	19	5404	άνεχ. Μπ. "Αύρες 25 Μαΐου διά "Αδνοράκου
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. "Ωνάση	19	5439	άνεχ. Μπ. "Αύρες 17 Μαΐου διά Εύρωπην
Ωρωπός	Μαρή "Εμπειρίκου	13	3475	έφθ. "Αμβέρσαν 26 Μαΐου και άνεχ. 9 Ιουν. διά "Ανατολήγη

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άγαθη Τουρκικόν	H. Σταυροπούλου και Ύιοι	79	1432	είς πλόας έν Τουρκία
Άγιασον "Αγγλικόν	άδ. Κουρούκλη, Αθίνη & Σια	10	1673	έφθ. Θεσσαλίην 26 Μαΐου και Όδησσον 5 Ιουν.
Άικατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	έφθ. Μπάχη. Μπλάγκαν 27 Μαΐου
Άρεθουσα Παναμαϊκόν	N.χ. Καρμπούρη	11	3693	διήλθε Μαδέρας 30 Μαΐου διά Πλύμουθ, έφθ. 6 Ιουν.
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Ιουν. και N. Τέρκην 8
Γεωργος	E. Γ. Σαρπουνιάρη	04	2040	άνεχ. Σπαλάτο 2 Ιουν. διά Γιάφφαν. "Εξώκειλε Δαλματίαν
Έλενη, Παναμαϊκόν	"Ελλήνες αγορασταί	21	1138	έφθ. "Αμβέρσαν 1 Ιουν. και άνεχ. 5 διά Kλιν
Ζίλδα "Αμπατιέλλου "Αγγλικόν	"Ελλήνων ιδιοκτητῶν	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες Αγγλικόν	Λύτες	87	1032	άργει Πειραιά από 15 Οκτ. 1932
Μαρτής Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	έφθ. Σαλέρνο 15 Μαΐου και Τσιρίταδες 7 Ιουν.
Μιρέϊν Παναμαϊκόν	έτ. Ρ. Όλιβιέ	07	3821	έφθ. Τάνι 1 Ιουν. και άνεχ. 5 δι: 'Αλεξάνδρειαν
Μιρουπάνον Αγγλικόν	Μινακούλη και Σιά	05	2539	έφθ. 'Αμβέρσαν 2 Ιουν.
Νέλλη Παναμαϊκόν	Ι. Μαργαρώνη	13	4826	Σιγκαλίθε Λάζ Πάλμας 29 Μαΐου δι: 'Αμβέρσαν, έφθ. 7 Ιουν.
Νέλσων, Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Ιουν. δι: Τεργέστην
Νικόλαος Πήγιτσας, Αγγλ.	άδ. Ηγήτη	12	1864	άνεχ. Πειραιά 5 Ιουν. δι: Ναύπλιον, έφθ. 11 εις Γαλάτειο 5 Ιουν. διό πόρτωσιν
Νοέμη - Τζούλια, Αγγλικόν	Α. Μινακούλη - Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Μπάχιαν 27 Μαΐου
"Ορος Αθως Παναμαϊκόν	Ρεθύμνη - Κουλουκουντή	12	3876	έφθ. Μπ. "Αύρας 25 Μαΐου και άνεχ. 29 δι: "Αγ. Βικέντιον
"Ορος Δίρφυς >	«Ατλαντικός» Α. Ε.	18	5242	διγλήθε Μαδέρας 2 Ιουν. δι: Λαοδίνον, έφθ. 9
"Ορος Ελικών >	«Τράπη, Σο»	18	5525	έφθ. Ροδάριο 26 Μαΐου
"Ορος Ίδη >	Κορμέτου - Κουλουκουντή	20	5210	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου και άνεχ. 8 Ιουν. δι: Πλάτιτ
"Ορος Κιθαριδών >	«Τράπη, Σο»	13	3578	έφθ. Σάντος 5 Ιουν.
"Ορος Οσσα >	Κορμέτου - Κουλουκουντή	18	5201	διγλήθε Λάζ Πάλμας 5 Ιουν., Γιεραλτάρ 9 δι: Γένεσταν
"Ορος Ολυμπος >	Ρεθύμνη - Κουλουκουντή	20	5166	άνεχ. 'Αμβέρσαν 23 Μαΐου δι: Μπ. "Αύρας
"Ορος Ορθος >	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	έφθ. Μπ. "Αύρας Ρόδης 7 Ιουν.
"Ορος Πάργης >	Ρεθύμνη - Κουλουκουντή	11	3726	άνεχ. Μπ. "Αύρας 5 Ιουν. δι: Λάζ Πάλμας
"Ορος Πεντελικόν >	Ε.Γ. και Σ.Κ. Κωστομένη	15	4729	άνεχ. Μπάρρο 19 Μαΐου δι: Μπ. "Αύρας
"Ορος Πέρα >	Κορμέτου - Κουλουκουντή	18	5208	διγλήθε 25 Μαΐου και Μασσαλίαν 6 Ιουν.
"Ορος Πήλιον >	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	4592	έφθ. Παλέρμο 26 Μαΐου δι: Καλαί
"Ορος Πίνδος >	«Τράπη, Σο»	14	4810	διγλήθε Μαγναλάλιας 22 Μαΐου δι: Ρόττερνταμ
"Ορος Ταύγετος >	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6698	άνεχ. Φλόριδης 19 Μαΐου δι: Μπ. "Αύρας
"Ορος Ταύρος >	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	έφθ. Μπάρρο 3 Ιουν. δι: Άνεχ. 6 δι: Μπ. Μπλάγκαν
"Ορος Υμηττός >	«Γιαντέρος» Α. Ε.	18	5249	έφθ. Γραυιτάνες 8 Ιουν.
Παντίνα Παναμαϊκόν	Ρ. Όλιβιέ	13	4920	διγλήθε "Αγ. Βικέντιον 1 Ιουν. δι: Χούλλα
Πηνελόπη >	Σπ. Παραμυθίωτη	19	6566	έφθ. Μπάρρο 1 Ιουν. δι: Παλέρμο
Σφάντου Νικόλε	Μ. Ν. Βαλσαράκη	06	2728	έφθ. Γαλάτειο 2 Ιουν. (δι: Πειραιά)
Σάνι Νικόλα, Ιταλ.	Ν. Σταρατίου	79	677	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 26 Μαΐου
Τάουνερ Αμπέν, Αγγλ.	«Τράπη, Σο»,	19	5328	διγλήθε Miike 30 Μαΐου δι: Σακαλήν
Τάουνερ Κρόουν, Αγγλ.	έτ. «Τόσουερ»	19	6723	διγλήθε Περιρήμ 1 Ιουν. δι: Σιγγαπούρην
Τάουνερ Μπρίδε, >	έτ. «Τόσουερ»	19	5161	έφθ. Γκατζίκειο 4 Ιουν.
Τουσδίκια Αγγλικόν	Κ. Ακακηρίδη - Α. Δάλλας	03	1828	έφθ. Γαλάτειο 23 Μαΐου
Τρεγκόδναν Αιγαίνπικανόν	Κ. Ξεδιά και Μίλων	03	3075	άνεχ. 'Αμβέρσαν 3 Ιουν., Γιεραλτάρ 10 δι: Βρατλάν
'Υδρωνη, Παναμαϊκόν	Ρ. Όλιβιέ	12	4235	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 28 Μαΐου, Γιεραλτάρ 10 Ιουν. δι: Χούλλα
Député G. Chaigne, Γαλλ.	Γ. Καραβία	20	2012	"Ιδε: «ΜΑΝΟΓΛΑ», σημαία 'Ελληνική
Député P. Goujon, >	Η. Μπάικα	20	2012	"Ιδε: «ΝΙΚ. ΜΗΑ'ΙΚΑΣ», σημαία 'Ελληνική
Illinois, Γαλλικόν	Ρεθύμνη - Κουλουκουντή	17	5791	είς Βρέστην ύπό παραλαβήν
Horus, Αγγλ.	Στ. Χρηστοφορίδη	96	1437	"Ιδε: «ΝΕΑΣΩΝ», σημαία 'Αγγλική
Marquise de Lubersac, Γαλλ.	Σπ. Παταμίανου	10	822	"Ιδε: «Ο ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Mont Genèvre, Γαλλ.	Α. Καλλιενίκου	18	5154	είς Μασσαλίαν ύπό παραλαβήν
Modig, Νορβ.	Γεώργιος Βεργωτή	17	3759	έγκατελείφθη άγορασθὲν παρ. "Αγγλων
Orange River, Αγγλικόν	Μάρκου Λαζαρού	14	4708	"Ιδε: «ΓΑΡΟΓΦΑΛΙΑ», σημαία 'Ελληνική
Pencisely, >	Σπόρ. Λύρα	16	3689	έφθ. Σάντος Φά 21 Μαΐου
Pensylvanie, Γαλλικόν	Ρεθύμνη - Κουλουκουντή	17	5815	είς Βρέστην ύπό παραλαβήν
Quilleboeuf, Γαλ.	"Ελληνες άγορασται	21	1138	"Ιδε: «ΕΛΕΝΗ», σημαία Παναρά

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜPORIKΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,,

TONNΩΝ 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΑΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ