

NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1934

Αρ. Φύλλου 87

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Δ'. ΑΡΙΘ. 87.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1934

'Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Η τελευταία ουνάντησις τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ μετά τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ λιμένος Πειραιῶς παρέσχε τὴν εύκαιριαν ν' ἀκουσθοῦν καὶ πάλιν λομπρά σχέδια καὶ ώραια ὑποσχέσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸ μέλλον τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ λιμένος. 'Αλλὰ δέν εἰναι δυστυχήσης ἡ πρώτη φορά ποὺ ἐμφανίζονται Πρωθυπουργοὶ καὶ 'Υπουργοὶ σοβαρῶς ἀπασχολούμενοι μὲν τὸν λιμένα Πειραιῶς — ἀφοῦ κακῇ τῇ μοίρᾳ κατέστη οὗτος ἔξαρτημα τοῦ ἑκάστοτε κρατοῦντος κόμματος — διὰ νὰ καταλήξῃ ἡ ὅλη τῶν προσπάθεια εἰς τὴν ἔξοικονόμησιν μερικῶν θέσεων διὰ τοὺς κομματικούς παράγοντας καὶ τὴν ἐπιβολὴν μερικῶν νέων φορολογιῶν πρὸς κάλυψιν τῶν δημιουργουμένων δαπανῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ παρ' ὅλας τὰς διατυπωνιζόμενας ἀγαθὰς πρόθεσεις καὶ τὰ διαφημιζόμενα ἐντατικῶς προγράμματα ἀναδιοργανώσεως ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς φθίνει δοημέραι, ἡ ἔργασία διαφεύγει ἀπὸ αὐτὸν καὶ οὐδὲ εἰς λίθος προσετέθη εἰς διά την ἀειμήνηστου Καλλιμασιώτη συνετελέσθη διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ σχεδίου διαρρυθμίσεως του.

Καὶ δύμας τὸ ζῆτημα τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς μελλοντικῆς αὐτοῦ ἀναπτύξεως εἶναι πολὺ ἀπλούστερον παρ' διά την ἐμφανίζεται ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις καὶ τοὺς ἑκάστοτε διοικοῦντας αὐτὸν. 'Αρκεῖ νὰ κατανοθῇ ἀπὸ δόλους ποίος ὁ πραγματικός χαρακτήρας τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ πρὸς ποίας κατευθύνσεις δύναται νὰ στηριχθῇ ἡ περαιτέρω ἔξελιξις του.

Τὰ μεγαλεπήβολα σχέδια περὶ δημιουργίας διαμετακομιστικοῦ κέντρου τῆς 'Εγγὺς Ἀναστολῆς καὶ περὶ διευρύνσεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, ώστε νὰ φάσῃ οὕτος εἰς τὰ ἐπίπεδα συναγωνισμοῦ μὲν τοὺς λιμένας τῆς Μασσαλίας, τῆς Γένοβας καὶ τῆς Τεργεστῆς ἀπεδείχθησαν, ὑπόθετομεν, ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων καθαραὶ οὔτοπαι. Τὸ μόνον ἀποτέλεσμα τῶν σχεδίων αὐτῶν ὑπῆρξε νὰ παρασυρθῇ ἡ Κυβέρνησης τῶν Φιλελευθέρων εἰς τὴν ἴδρυσιν τῆς ἐλευθέρας ζώνης, ἐνός καρκινώματος ἐνσφηνωθέντος εἰς τὸν λιμένα, ποὺ ἐνώ κατ' οὐδένεν ἐτόνωσε τὴν κίνησίν του ἐπεβάρυνεν αὐτὸν μὲν πανάνας, αἴτινες προσφορώτερον θά ηδύναντο νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

'Αλλ' ἡ ἐλεύθερά ζώνη ἀφοῦ δέν ἐπέτυχεν, οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον, νὰ προσελκύσῃ διαμετακομιστικήν κίνησιν πρὸς τὰς γειτονικάς μας χώρας — αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ τοῦ Ο.Λ.Π. μαρτυροῦν περὶ τούτου — δέν ἐπέτυχεν οὐδὲ νὰ συγκρατήσῃ τὴν καθημερινῶς διαφεύγουσαν πρὸς τοὺς δευτερεύοντας λιμένας τῆς Ἐλλάδος ἐμπορικήν κίνησιν. Χάριν οἰκονομίας καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἀσκόπων μεταφορώσεων καὶ ἡ ἐλαχίστη ποσότης ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ μεταφέρεται ἀπ' εὐθείας διὰ τῶν πλοίων. τῆς γραμμῆς εἰς δόλους τοὺς κυριώτερους ἐλληνικούς λιμένας, διόπου ταῦτα τακτικῶς προσεγγίζουν.

Ο κύκλος ἐπομένως τῆς δράσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς περιορίζεται αὐτομάτως ἐντὸς τῶν φυσιολογικῶν αὐτοῦ ὀρίων, τὰ ὅποια σαφῶς εἶναι διαγεγραμμένα, ἡ δὲ ἀποστολὴ του εἰναι, ἀπὸ ἐμπορικῆς κινήσεως, νὰ ἔξυπηρτῃ τὰς ἀνάγκας τῆς πρωτευόντης καὶ τῆς περὶ αὐτὴν ἐνδιχώρας.

Πρὸς ἄλλας, λοιπόν, κατευθύνσεις πρέπει ν' ἀναζητηθῇ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ λιμένος ἐπ' ὀφελείᾳ καὶ αὐτοῦ καὶ τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς, ἄλλα καὶ γενικώτερον τῆς καθόλου οἰκονομίας τῆς χώρας. Αἱ κατευθύνσεις αὐτὰ δέν δύνανται νὰ εἰναι ἀλλαὶ παρά: Πρῶτον νὰ καταστῇ πραγματικῶς ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς τὸ κύριον ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς Ἐλλάδος.

Καὶ δεύτερον, ν' ἀποκτῇσῃ βιομηχανικήν καὶ οὐχί ἐμπορικήν ἐλεύθεραν ζώνην. Μὲ τὴν ομηρινήν κατάστασιν του δέν ἡμπορεῖ νὰ ὑποστηριχθῇ σοβαρῶς ὅτι εἶναι εἰς θέσιν ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς νὰ ἔξυπηρτῃ αὐτὴν ταῦτην τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τὴν ὅποιαν συγκεντρώνει. 'Ενῳ ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἡ ἔθνική ναυ-

τιλία τόσον ἀλματωδῶς διωγκώθη καὶ ἐπομένως αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐπολλαπλασιάσθησαν, ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς παρέμεινεν ὀπότε ἀπόφεως ἔξυπηρτετήσεως τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας εἰς οὖν προπληματικῶς εὑρίσκετο κατάστασιν. Κατέχει τὰς δύο μονίμους δεξαμενάς, αἱ ὅποιαι δύμας ἀπὸ πολλοῦ ἔχουν ἀποδειχθῆ ἀπολύτως ἀνεπαρκεῖς. Διὰ τὴν ἀπόκτησιν σειρᾶς πρὸς δεξαμενούσιν ἔχουν ἀνάγκην οἱ πλοιοκτῆται νὰ προσφέρουν καὶ εἰς πολιτικάς ἀκόμη μεσολαβήσεις, παριστάμεθα δὲ θεαταὶ τοῦ ἡκιοτα τιμητικοῦ διὰ τὸν λιμέναν θέαματος νὰ συναγωνίζωνται πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν δεξαμενῶν δύο πλοῖα ποῖον θά πρωτεισθῇ διὰ νὰ καταλάβῃ τὴν δεξαμενήν!...

Κατέχει μηχανουργεῖα, εἰς ἀριθμὸν καὶ δυναμικότητα μικροτέραν τῆς προπολεμικῆς, καὶ αὐτά ἔγκατεστημένα κατὰ πρωτόγονον δύο τρόπον εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῆς πόλεως, ἀνίκανα νὰ θεραπεύσουν τὰς ὀπωδόσητος σοβαράς ἀνάγκας τῶν καταπλεόντων πλοιῶν, ἐλλείψει ἐπαρκῶν μέσων, τὰ ὅποια θὰ ἐπέτρεπον τὴν ταχείαν καὶ ἀρτίαν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν.

'Αλλ' ἡ αὐτὴ κατάστασις τῆς ἀνέπαρκείας τεχνικῶν μέσων ὑφίσταται καὶ εἰς τὰς ἀνθράκευσίδες τῶν πλοίων. Αἱ δύο γερανογέφυρα χρησιμοποιοῦνται μόνον -- σταν λειτουργοῦν — διὰ τὰς ἐκφράσεις τῶν γαιανθρακοφορτίων, καὶ δέν κατέστη ἀκόμη δυνατόν ν' ἀποκτῇσῃ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς συγχρονιούμενα μέσα ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων, ποὺ χρησιμοποιοῦνται τὸ πετρέλαιον ὡς καύσιμον μὲν ὅλην.

Αὐτάς τὰς βασικὰς ἐλλείψεις ἔμφανίζει ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ποὺ δέν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτὸν νὰ ἐπιζητήσῃ τὴν ἀνάπτυξίν του διὰ τῆς ἐξελίξεώς του εἰς πραγματικὸν ἐμποροναυτικὸν κέντρον.

Πόσα ὠφελήματα, ἀληθῶς τεράστια, ἔχει νὰ προσπορισθῇ καὶ ὁ λιμὴν καὶ ἡ ἔθνική μας οἰκονομία, ἀν ἐπετυχάνετο διὰ τοῦ τεχνικοῦ τοῦ λιμένος ἔξοπλιομοῦ ἡ προσέλκυσις εἰς αὐτὸν ἐνὸς μεγάλου, τούλαχιστον, μέρους τῶν ἐλληνικῶν ποντοπόρων πλοίων διὰ τὴν θεραπείαν τῶν πολυποικίλων ἀναγκῶν των, κατ' ἐπανάληψιν ἔχομεν τούτοις. 'Αλλ' ἀν ἡ κατὰ τ' ἀνωτέρω ἀνέπαρκεια τοῦ λιμένος χαρακτηρίζει τὴν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἐπιδειχθεῖσαν αὐτὴν ἀκηδίαν ἀπὸ μέρους τῶν ιθυνόντων, ἡ μὴ ἔγκαθιδρουσι τῆς βιομηχανικῆς ἐλευθέρας ζώνης, ἀντὶ τῆς ἐμπορικῆς τοιαύτης, ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν διὰ στερούντο οἱ ἀρμόδιοι σαφοῦς γνώσεως τοῦ προορισμοῦ τοῦ λιμένος καὶ τῆς μορφῆς ἡ ὅποια ἐπρεπεν ἀπὸ ἐμπορικῆς ἀπόφεως νὰ προσδοθῇ εἰς αὐτὸν.

Ἡ ἐνθάρρυνοις διὰ τῆς παραχωρήσεως καταλλήλων παραθαλασσίων χώρων καὶ ἀλλων διευκολύνσεων τῆς βιομηχανίας πρὸς ἐπεξεργασίαν, κυρίως, τῶν πρώτων ύλων καὶ ἐπανεξαγωγῆς τούτων, μὲ τὴν ἑπαραλλήλου ἀνάπτυξιν τῆς ἀλείας καὶ τῆς ἐπεξεργασίας τῶν πλουσίων προϊόντων τῆς, θά ἔδιος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς σταθεράν τὴν θέσιον διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξίν του. Σημειούμεν παρεμπιπτόντως, διὰ ἡ ἐπεξεργασία ἐλληνικῶν καπνῶν καὶ οῖνων διεξάγεται σήμερον εἰς εὐρυτάτην κλίμακα εἰς τὴν Τεργέστην.

Πρὸς τὴν ἐπιδίωξιν τῶν ἀνωτέρω πρέπει νὰ στραφῇ ἡ προσοχὴ τῶν διοικούντων τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ ἐπὶ τῶν βάσεων αὐτῶν διείλουν νὰ ζητήσουν οὕτοι τὴν κρατικήν ἐνίσχυσιν.

Δέν πρόκειται περὶ χιμαρικῶν ἐπιδώξεων, ἀλλ' οὐτε ἀπαύτει ἡ ἐπιτεξίδης αὐτῶν μέσα που δέν δύνανται νὰ διαθέσῃ σήμερον ἡ οἰκονομία τῆς χώρας, ἀρκεῖ νὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις ἐκείναι, νομοθετικαὶ καὶ διοικητικαὶ, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν ίδιωτικήν πρωτοβουλίαν καὶ τὸ κεφάλαιον νὰ στρέψῃ τὸ ἐνδιαφέρον του πρὸς τὴν ἀληθῶς παραγωγικὴν ταῦτην πλευράν.

Διὰ τὴν παγίωσιν τῆς συνεργασίας

'Επικροτούμεν ἀπολύτως τὴν εἰσηγήσει τῆς Διευθύνσεως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ληφθεῖσαν ύπο τοῦ κ. Χατζηκυριάκου ἀπό-

φασιν περὶ ουγκροτήσεως μονίμου ἐπιτροπῆς ἔξ αντιπροσώπων τῶν ἑνδιαφερομένων δργανώσεων, ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν, ἡτις θ' ἀποφαίνεται περὶ τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ἑκάστοτε ἀναφυομένων ναυτιλιακῶν ζητημάτων.

"Ἡ σύστασις ἀναλόγου ἐπιτροπῆς ἀπὸ καιροῦ εἰχεν ὑποδειχθῆ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, ἀναγνωρίζεται εὖ ἥδη ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων διὰ ἀποτελεῖ τὸ ἀσφαλέστερον μέσον διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ λῆψις μέτρων ἀνταποκρινομένων εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀπροσκόπτων καὶ ἀποδοτικῶν.

"Ἄλλ' ἡ συγκρότησις τῆς τοισύτης ἐπιτροπῆς, ἡτις, καθ' ἡμᾶς, θὰ ἐπρεπε νὰ θεομοιθετηθῇ διὰ νόμου, ώστε καὶ ἡ ἔκτασις τῆς ἀρμοδιότητος τῆς νὰ εἶναι σαφὴς διαγεγραμμένη καὶ ἡ συμμετοχὴ τῶν δργανώσεων ὑποχρεωτική, καὶ αἱ ἀποφάσεις τῆς νὰ ἔχουν μείζον κύρος, πρόκειται καὶ πρὸς ἄλλην κατεύθυνον ν' ἀσκήσῃ εὐεργετικά ἀποτελέσματα.

"Ἡ προκαταρκτικὴ μελέτη, τῇ συμμετοχῇ τῶν ἀμέσων ἑνδιαφερομένων, κάθε ζητημάτος ἀναγομένου εἰς τὰς σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὴν ἀρμοδιότητος καὶ ἀποτελεσματικότητος τοῦ ἑνὸς ἡ τοῦ ἄλλου μέτρου, ποὺ πρόκειται νὰ ληφθῇ καὶ θὰ παρέχῃ τὴν εὑκαρίσιαν εἰς τοὺς ἑκούσιους ἀντιπροσώπους ν' ἀναπτύσσουν τὰς ἀπόψεις τῶν, ώστε νὰ καθισταται δυνατὴ διὰ τῆς ουζητῆσεως καὶ τῶν ἀμοιβαίων ὑποχωρήσεων ἡ ἔξερέσις συμβιβαστικῶν λύσεων, δοσάκις ἐκδηλοῦται διαφωνία ἐφ' ὥρισμένου μέτρου.

"Εἰς τὴν τελευταῖαν ταύτην ἀποστολὴν τῆς ἐπιτροπῆς ἔχαιρετικήν δλως ἀποδίδομεν σημασίαν, διότι εἶναι γνωστόν, ὅτι ἐκεῖνο πού προέχει σημερον εἰναι ἡ παγίωσις τῆς συνεργασίας τῶν δύο παραγόντων τῆς ναυτιλίας.

"Ἡ ὑπαρξὶς ὅμως τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης θὰ θέσῃ τέρμα εἰς μίαν κακὴν κατάστασιν ὑφισταμένην μέχρι σημερον, τῆς ὅποιας τὰς συνεπείας ἀκριβά ἐπλήρωσαν καὶ ναυτιλία. Μέτρα καὶ νόμοι πρωριζόμενοι δῆθε διὰ τὴν ρύθμισιν σημαντικῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, αὐθαίρετως κατατριζόμενοι προεκάλουν δχ μόνον τὴν ἀντίδρασιν τῶν θυγομένων ἐξ αὐτῶν καὶ τὴν δύνητα εἰς τὰς σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἀλλὰ τελικῶς τὴν ματαίωσιν πάσης λύσεως, διότι τὸ ὑπουργεῖον ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς μιᾶς ἡ τῆς ἄλλης πλευρᾶς ἡναγκάζετο νὰ ἔγκαταλείπῃ τὰ νομοθετήματά του καὶ ν' ἀφήνῃ ἔκθετα τὰ ζητημάτα.

"Αν εἰς τὰς ουζητῆσεις τῆς συσταθησομένης ἐπιτροπῆς πρυτανεύων γενικῶς, δπως τὸ ἐπλίζομεν, ἡ καλὴ πίστις καὶ ἡ σταθερά θέλησις ἔξευρέσεως λύσεων δυναμένων θετικῶς νὰ συμβάλουν εἰς τακτοποίησιν τῶν τόσων ἐκκρεμῶν ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ζητημάτων, εἶναι βέβαιον διότι πολὺ συντόμως θὰ ὑπάρξουν ἀποτελέσματα ἐκτάκτως Ικανοποιητικά.

Ἐνῷ παραδίδωμεν τὰς δαλάσσας μας

Αἱ πληροφορίαι, τὰς ὅποιας εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ἐδημοσιεύσαμεν, διότι ἡ Ρουμανικὴ Κυβέρνησις ἀπεφάσισε τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ φορτηγοῦ στόλου τῆς κρατικῆς Ἀτμοπλοίας καὶ τὴν ναυτήγησιν τριῶν ἐπιβατηγών σκαφῶν διὰ τὰς γραμμάς τῆς Μεσογείου καὶ διότι τὰ Σοβιέτα καθιέρωσαν νέας τακτικάς φορτηγούς γραμμάς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὸ Κόντινοντ καὶ αὐτήν τὸν Βόρειον Ἀμερικήν, ἀποτελοῦν γεγονότα ἀξιαὶ ἰδιαιτέρας προσοχῆς δι' ὅλους δύος παρακολουθούμενος μ' ἐνδιαφέρον τὴν ναυτιλιακὴν μας ἡξέλιξιν. Ἐίναι προφανῆς ἡ ἐπίβασις τὴν ὅποιαν πρόκειται ν' ἀσκήσῃ ἐπὶ τῆς ἑνὸς τῆς Μεσογείου θέσεως τῆς σημαίας μας ἡ ναυτιλιακὴ χειραφέτησις χωρῶν, ως ἡ Ρωσία καὶ ἡ Ρουμανία, ἀπὸ τὴν ἔξαγωγικὴν κίνησιν τῶν ὅποιων κατὰ μακρά παράδοσιν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀντλεῖ ἔνα σημαντικὸν μέρος τῆς ἔργασίας μας.

"Ἄλλ' ἡ ἐντατικὴ προσπάθεια γενικώτερον δλων τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλιακῆς τῶν ἐπιδόσεως δυοχεράπειν ἔτι περισσότερον τὴν ἑνὸς τῆς Μεσογείου θέσιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ καταδεικνύει πόσον ὀλεθρία ὑπῆρξεν ἡ μετά τὸν πόλεμον ἔγκατάλειψις τῆς Μεσογείου ἀπὸ τὸν Ἑλληνα ναυτιλιακόν μετόπους ἔγκληματικῶς ἡδιαφόρησε τὸ Κράτος νὰ κατευθύνῃ τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα, ἐκεῖ ὅπου ἡ θεομοιθετηκή της θέσις.

"Ἀπὸ δύο καὶ πλέον ἐτῶν ἔχομεν ἐπισημάνει τὴν ναυτιλιακὴν ἑνὸς Μεσογείου ἔκπτωσιν μας καὶ ἔχομεν προκαλέσει τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν δυσαρέστων συνεπειῶν ταύτης.

Δὲν ισχυριζόμεθα βεβαίως διότι ἀναδιοργανούμενοι ναυτιλιακῶν ἑνὸς Μεσογείου θ' ἀπεμακρύναμεν δλοχερῶς τὸν κίνδυνον ποὺ δημιουργεῖ ἡ ἐπικράτησις καὶ ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐθνικοτικῶν τάσεων, ἀλλὰ δὲν ἡμπορεῖ καὶ κανεὶς ν' ἀμφισθήτῃ διότι θὰ εἶχομεν ἀποκτῆσει μεγαλύτεραν Ικανότηταν ν' ἀντιμετωπίσωμεν τὸν κίνδυνον αὐτῶν. "Ἀλλωστε εἴμεθα μεταξὺ ἑκείνων ποὺ πιστεύουν διάποδοθῇ καὶ πάλιν πλήρης ἡ ἐλεύθερία εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὰς θαλασσίας μεταφοράς, καὶ διότι κάθε λαὸς θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ ἔργα ποὺ ἐπιβάλλουν αἱ φυσικαὶ ροπαὶ καὶ ὁ χαρακτήρας του καὶ διότι ἐπομένως ὁ Ἑλλην ναυτίλος θ' ἀνακτήσῃ εύροι εἰς τὰς θαλάσσας πεδίον δράσεως.

"Ἄλλ' ἀκριβῶς διότι πιστεύουμεν εἰς τὴν παροδικότητα τῆς κρίσεως ὑπεστηρίξαμεν πάντοτε διότι πρέπει, συγχρονίζομεν, νὰ δια-

τηροῦμεν τὰ κεκτημένα καὶ νὰ κατευθύνωμεν τὴν ἀνάπτυξιν μας ἐντὸς δρίων ποὺ ἔγγυῶνται καὶ σταθερότητα ἐργασίας καὶ πρὸ παντὸς μεγαλειτέραν ἀπόδοσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος ὑπέρ τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας. "Αν συνεχίσωμεν τὴν σημερινὴν ἀνευθύνσεων καὶ προγράμματος τακτικῆς εἰς τὰ ἐμποροναυτικά μας πράγματα, θὰ εύρεθωμεν μίαν ἡμέραν, ποὺ καθ' ἡμᾶς δὲν είναι μακράν, πρὸ πραγματικῶν ἐκπλήξεων. Θὰ κατέχωμεν, δηλαδή, μίαν τεραστίαν χωρητικότηταν ποντοπόρων σκαφῶν ποὺ θὰ περιόγουν τὴν σημαίαν μας καὶ εἰς τὰς ἀπωτέρας τῆς ύδρογειου θαλάσσας, αἱδὲλλ' θὰ ἔχωμεν ἐν τῷ μεταξὺ παραδώσει τὰς γειτονικάς μας γνωρίμους θαλάσσας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν μόλις σήμερον δημιουργουμένων ναυτιλίων.

Τὰ ἐπασφάλιστρα τῶν σοβιετικῶν ναυλώσεων

"Ἡ Ἐμπορικὴ Ἀντιπροσωπεία τῶν Σοβιέτ εἰς ἑκτέλεσιν τῆς ἀναληφθείσης ὑποχρεώσεως ἔναντι τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, κατά τὴν ὑπογραφήν τῆς ἐν ισχύι ἐμπορικῆς συμφωνίας, ἀπέστειλε πρὸς τὴν Ἐνωσι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἔγγραφον ὑπὸ ἡμερομηνίαν 23 ληξαντος, διὰ τοῦ δηλοῦ διότι «εἰνε σύμφωνος δπως κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ναυλουσυμφώνων, διότι ἡ παροχή της ζητημάτων τῶν Σοβιέτ ναυλουσυμένων ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων, ὡς τοῦτο συνέβαινε μέχρι σήμερον».

Προστίθεται εἰς τὸ ἔγγραφον, διότι ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖον Ναυλώσεων ἵνα ὑπολογίζῃ καὶ συμπεριλαμβάνῃ τὰ ἐπασφάλιστρα εἰς τὴν τιμὴν τοῦ καθοριζομένου ναύλου. Κατόπιν τοῦ ἔγγραφου τούτου ἐπιτροπὴ τῆς «Ἐνωσεως» προήλθεν εἰς συνεννοήσεις μετά τῆς Ἀντιπροσωπείας διὰ τὴν τελικὴν τοῦ ζητήματος ρύθμισιν.

Κατὰ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐπασφάλιστρα σημαίας ἀνεξαρτήτως τῆς ἐνώματωσέως τῶν εἰς τὸν ναύλον, δὲν δύνανται ν' ἀποτελοῦν ἀντικείμενον διαπραγματεύσεως κατά τὸν συνομληγούν τῶν ναυλουσυμφώνων, διότι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη κατ' ἐπίφασιν μόνον μεταβάλλεται τὸ σημερινὸν καθεστώς, τὸν τερματισμὸν τοῦ ὅποιου, ὡς μειούντως τὸ κύρος τῆς ναυτιλίας, εἰχεν ἀναγνωρίσει καὶ αὐτὴ ἡ Ἐμπορικὴ Ἀντιπροσωπεία.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπέδειξαν διότι τὸ δηλού ζήτημα τῶν ἐπασφαλίστρων ἀποβαίνει πλέον καθαρῶς ἐσωτερικῆς φύσεως διὰ τὰ σοβιετικά γραφεῖα ναυλώσεων, τὰ ὅποια καὶ πρέπει νὸ προτείνουν ἐφεξῆς τιμὴν ναύλων, ἀναλόγως ἔκστοτης περιπτώσεως, ἀπηλλαγμένων πάσης διαπραγματεύσεως διὰ τὴν ἐπίπτωσιν τῶν ἐπασφαλίστρων σημαίας.

Τὴν βασιμότητα τῶν ἐφοπλιστικῶν αὐτῶν ἀπόψεων, δοθέντος μάλιστα διότι τὸ δηλού ζήτημα εἰδύθη ἡ ἀρχῆς ἐτεθῆ ἀπὸ ηθικῆς κυρίως καὶ οὐχί ὀλικῆς πλευρᾶς, ἀνεγνώρισεν ὁ πρόεδρος τῆς Ἀντιπροσωπείας, πρόκειται δὲ νὰ συνεχισθοῦν εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις, ἐπλίζεται δὲ διότι θ' ἀχθοῦν εἰς πέρας μέχρι τῆς 8ης ἀρξαμένου, ὁπότε λήγει τὸ τεθέν δίμηνον διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἑνὸς τῆς ξένης διαπρακτόρευσιν τῶν ναυλουσυμφώνων ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἐλληνικῶν σκαφῶν ἡ Ἐμπορικὴ Ἀντιπροσωπεία παρέσχε τελικῶς τὴν διαβεβαίωσιν διότι ἔδωκεν ἐντολὴν εἰς τὸ Γραφεῖον Ναυλώσεων, δημοσία καὶ οὐχί λόγικης πλευρᾶς, ἀνεγνώρισεν ὁ πρόεδρος τῆς Ἀντιπροσωπείας, πρόκειται δὲ νὰ συνεχισθοῦν εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις, ἐπλίζεται δὲ διότι θ' ἀχθοῦν εἰς πέρας μέχρι τῆς 8ης ἀρξαμένου, ὁπότε λήγει τὸ τεθέν δίμηνον διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αποτελεῖ μεταβολὴν τακτικῆς;

Δραστηριότητα κατά πάντα ἀξιέπαινον ἐπέδειξεν ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν διοικητικῶν ἀνακρίσεων περὶ τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλλάς».

Πρὸς διακρίβωσιν τῶν ουνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας ἔλαβε χώραν τὸ ἀτόχημα καὶ ὅπως ἡ Διοίκησις τοῦ Ε.Ν. ἀποκτήσῃ σαφῆ περὶ αὐτῶν ἀντίληψιν ἀπότελει ἐπὶ τὸν πλημενικὸν ἀξιωματικὸν διά τὴν ἐνέργειαν σχετικῆς ἐρεύνης πρὶν ἢ οἱ ἄνδρες τοῦ πληρωμάτος διασκορπισθοῦν ἐπὶ ἄλλων πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι ἡ ἀνάκρισις θὰ περαιωθῇ τὸ ταχύτερον καὶ ὅτι ἡ ἐπιδιεχθῆσα εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀμεσοῦ διοικητική ἐπέμβασις δὲν εἴνει ουμπρωματική, ἀλλ' ἀποτελεῖ ἐκδήλωσιν μεταβολῆς εἰς τὴν μέχρι τοῦδε τακτικὴν τῆς παρελκυσεως τοῦ ἔργου τῶν ἀνακρίσεων διά τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα.

'Ανακοινοῦται ἡμῖν ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε.Ν. ἐπὶ τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «Τίμιος Σταυρός» ἔξεδόθη πράγματι ἡμέρας τινάς πρὸ τῆς ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἐκδικάσεως τῆς ὑποθέσεως.

Ἡ οὕτω ἐκδοθείσα ἀπόφασις κατ' οὐδέναν βέβαια δύναται νὰ μεταβάλῃ τὰ ἐν προκειμένῳ σχόλια, τὰ δημοσιευθέντα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος. Τούναντίον καταδεικνύει τὴν διοικητικὴν νωχέλειαν τὴν μέχρι σήμερον τηρηθεῖσαν εἰς τὴν διεκπεραίωσιν ὑποθέσεων τὸσον βαρυνουσῶν ἐπὶ τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ ναυάγιον τοῦ «Τίμιος Σταυρός» ἔλαβε χώραν πρὸ διετίας περίπου καὶ μάλιστα ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς Ἑλλάδος καὶ ὅτι ἡ σχετική ἀπόφασις, χρονισσασ ἔκτοτε, ἔξεδόθη πρὸ ἐνός καὶ ἡμίσεως μηνός.

'Υπερβολαι

Εἶμεντα ἀπολύτως σύμφωνοι μὲ τὴν ἀρχὴν εἰς τὴν ὁποῖαν σταθερῶς ἐμμένει ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» μὴ παραλείπουσα εὐκαιρίαν νὰ διακηρύξῃ ταῦτην, ὅτι διάκρισις τῆς σημαίας καὶ οἱ προστατευτισμοὶ εἰς τὸ θαλάσσιον ἑπτόριον οὐδεμίαν δύνανται νὰ ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Ἄπο τοῦ σημείου ὅμως αὐτοῦ μέχρι τῆς ἀποφάσεως τῆς «Ἐνωσιῶν» ὅπως μὴ ἀντιπροσωπευθῆ εἰς τὴν Βαλκανικὴν Διάσκεψιν διὰ νὰ μὴ δώσῃ λαβὴν καὶ τῆς παραμικροτέρας παρεξήγησες δύο ἀφορᾶ τὴν σταθερότητα τῆς ἐμπορῆς τῆς εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς πλήρους ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ἐλευθερίας, ὑπάρχει τεραστία ἀπόστασις. Θά μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ φρονῶμεν ὅτι πρόκειται περὶ ὑπερβολῆς, διότι πιστεύουμεν ὅτι ἡ προσούσα «Ἑλληνος ἀντιπροσώπου» η τοιύλαστον παρατηρητοῦ εἰς Διάσκεψιν, τῆς ὁποίας αἱ συζητήσεις δύνανται καὶ ἀν ἔχουν ἀκάθηματον γαρακῆρος ἀσκοῦν πάντως κάποιαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς πολιτικῆς τῶν Βαλκανικῶν Κυβερνήσεων, ὥφελείας, ἵσως, θὰ προσερέψει, ἀφοῦ θὰ καθιστάμεθα ἐνήμεροι τῶν ἀπόψεων καὶ κατευθύνσεων τῶν γειτόνων μας δύνανται ἀφορᾶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, χωρὶς κανένα κίνδυνον παρεξήγησες.

Τὸ «Πατρὶς II.» ἐπαναρχίζει τοὺς πλόας του

Τὸ θαλασμῆρον «Πατρὶς II.» τῆς Ἑθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, τὸ λαμπρὸν ἀλλὰ καὶ μοναδικόν σκάφος τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας ἐπεράτωσε τὰς ἐπισκευάς του ἐν Πειραιεῖ κατόπιν τοῦ πρὸ διμήνου γνωστοῦ ἀτυχήματος. Ο δοκιμαστικὸς πλοῦς παρουσίᾳ τῶν Ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λόδη ἀπέδωσεν Ικανοποιητικῶτατα ἀποτελέσματα.

Συνετέλεσθη πράγματι εἰς τὰ μηχανουργεῖα «Βασιλειάδη» μία ἐργασία τόσον λεπτή καὶ ἔξαιρετικά δυσχερῆς διὰ τὴν τεχνικὴν κατάρτιον τοῦ λιμένος μας καὶ μὲ τόσην ἀξιοχήλευτον ταχύτητα, ώστε νὰ εἴνει ἀξιοί θερμῶν ουγγαρητηρίων οἱ ἐποπτεύοντες μηχανικοὶ καὶ ἡ πλοιοκτήτρια Ἐταιρία.

Ἀποδίδεται σύτοντας καὶ πάλιν εἰς τὴν τακτικὴν του γραμμῆν Μασσαλίας—Πειραιῶς—Ἀλεξανδρείας τὸ τόσον προτιμώμενον, ὑπὸ τοῦ ἡμετέρου ἀλλὰ καὶ διεθνοῦς ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ, ουμπαθέος σκάφος, διὰ νὰ συνεχίσῃ τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τῶν θαλασσιών τῆς χώρας ουγγαρινῶν.

HARRY A. NIESSINK
ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ - ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ & ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Ἡ μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυᾶται ἀριστα ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.096
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: MINPHOCHAR-ROTTERDAM

Ἡ σύνθεσις καὶ ποιοτικὴ κατάστασις τῆς ναυτιλίας μας

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῶν διεξαγομένων συζητήσεων εἰς τοὺς διεθνεῖς ἐφοπλιστικούς κύκλους πρὸς ἔξειρεσιν τοῦ προσφορώτερου σχεδίου ἔξυγάνσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας διὰ τῆς ἀπαλλαγῆς τῆς ἀπὸ τὸν δύκον τῶν πλασιῶν σκαφῶν, παραθέτομεν κατωτέρω στατιστικὰ τινὰ δεδομένα τῆς θέσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἀπὸ ποιοτικῆς ἀπόφεως, ὡς αὐτὴ ἐμφανίζεται σήμερον μετά τὰς ἐπελθούσας κατά τὸ λήξαν ἔξαμπτον μεταβολάς καὶ τὴν προσθήκην τῶν ὑπὸ Παναμαϊκήν σκαφῶν.

Κατά τὴν διάρκειαν τῶν ἔξι πρώτων μηνῶν τοῦ τρ. Ε. ἐνεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας 53 σκάφη 229.527 τ. γκρός (συμπεριλαμβανομένων καὶ ἀπάντων τῶν Παναμαϊκῶν, ἀτινα ἐντὸς τοῦ Αύγουστου θὰ ἔχουν ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον), τῶν ὁποίων ἡ ἡλικία δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα :

Ναυπηγ.	ἀ)π	Τ. γκρός	Ναυπηγ.	ἀ)π	Τ. γκρός
1921	1	4.442	1913	3	10.271
1920	8	38.975	1912	4	13.606
1919	5	27.029	1911	5	18.495
1918	12	63.388	1910	1	1.354
1917	3	14.854	1904	1	1.128
1915	4	18.183	1902	1	1.070
1914	4	15.540	1901	1	1.192
Σύνολον :		53	Σύνολον :		229.527

Διεγράφησαν, ἔξι ἄλλου, πωληθέντα κυρίως πρὸς διάλυσιν, 29 ὄλων φορτηγά ὀλικῆς χωρητικότητος 115.900 τόννων, ἀτινα ἐφερον τὴν ἀκόλουθον ἡλικίαν :

Ναυπ.	Α)π	Τ. γκρός	Ναυπ.	Α)π	Τ. γκρός
1920	1	τ.	1902	1	τ.
1919	2	>	1901	1	>
1915	1	>	1900	2	>
1914	1	>	1899	1	>
1912	2	>	1898	3	>
1908	1	>	1894	1	>
1907	2	>	1892	1	>
1906	3	>	1891	1	>
1905	2	>	1884	1	>
1903	1	>	1870	1	>
Σύνολον :		29	Σύνολον :		115.900

Ἐπομένως, μετά τὰς ἀνωτέρω μεταβολάς ἡ ποιοτικὴ κατάστασις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἐμφανίζεται ἀναλυτικῶτερον ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα :

Ναυπ.	ἀ)π	Τ. γκρός	Ηλικία	Ναυπ.	ἀ)π	Τ. γκρός	Ηλικία
1934	—	—	—	1916	1	3.443	18
1933	—	—	1	1915	13	49.600	19
1932	—	—	2	1914	19	74.823	20
1931	—	—	3	1913	20	89.567	21
1930	2	8.231	4	1912	30	109.030	22
1929	3	12.886	5	1911	20	83.009	23
1928	2	8.526	6	1910	14	47.856	24
1927	2	8.549	7	1909	10	32.904	25
1926	—	—	8	1908	10	32.607	26
1925	—	—	9	1907	16	61.356	27
1924	1	3.734	10	1906	23	77.093	28
1923	1	4.693	11	1905	18	59.312	29
1922	4	17.719	12	1904	22	61.533	30
1921	7	27.616	13	1903	9	24.653	31
1920	15	73.517	14	1902	9	24.357	32
1919	23	119.906	15	1901	12	30.239	33
1918	34	142.853	16	1900	3	10.084	34
1917	22	84.788	17	πέραν	1899	72	76.145

Γενικὸν σύνολον φορτηγῶν μας : 437 1.460.689

Κατά ταῦτα ἡ ἡλικία τῆς υπαρχούσης τὴν Ιην 'Ιουλίου ἐ. Ε. φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, συμπεριλαμβανομένων ὄλων τῶν ἔγγεγραμμένων εἰς τὰ νηολόγια φορτηγῶν ἀνώ τῶν 100 τ. γκρός, ἔχεις ὃς κάτωθι εἰς ἀριθμὸν πλοίων, χωρητικότητα καὶ ποσοστὸν ουμετοχῆς, ἔναντι τῆς δηλητῆς δυνάμεως τῶν φορτηγῶν μας:

Ηλικία	Α)π	Τ. γκρός	Αναλ. ο.ο
Μέχρι 5 ἔτῶν	5	21.117	1.45
6-10 ἔτῶν	5	20.809	1.43
> 11-15 >	50	243.481	16.67
> 16-20 >	89	355.507	24.32
> 21-25 >	94	362.366	24.81
> 26-30 >	89	291.931	19.99
> 31 καὶ ἄνω	105	165.478	11.33
437		1.460.689	100.00

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1933 τὸ σύνολον τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς 413 σκάφη 1.347.062 τ. γκρός. "Ηοῖ ἡ δύναμις αὐτὴ ἐφθασεν εἰς 437 σκάφη 1.460.689 τ. γκρός, ἀφαιρου-

μένων δέ των κάτω των 3.000 τ. γκρός σκαφών, ή καθ' αύτό ποντοπόρος ναυτιλία μας έμφανιζεται άριθμούσα 300 σκάφη 1.300.973 τ., έναντι 276 πλοίων 1.165.483 τ. κατά τήν ληξιν του π. ξ.

'Άπο τούς άνωτέρω άριθμούς προκύπτει ότι έλαφρά ποιοτική βελτίωσις έπήλθε διά της προσθήκης νεωτέρων σχετικών πλοίων, ώστε έναντι 134 πλοίων χωρητικότητος 554.430 τ. και ποσοστού 41.16 ορού έπι τού συνόλου τής φορτηγού μας ναυτιλίας ήλικιας μέχρι 20 έτῶν είς τό τέρμα του 1933, είχομεν την Ιην Ίουλιού έ. έ. 149 σκάφη 640.915 τ. τής αυτής ήλικιας καί με ηδημένουν τό ποσοστού είς 43.87 ορού έπι τού συνόλου τής δυνάμεως της.

'Άξιοσημειώτων έπισης είναι καί τό διά της γενομένας πωλήσεις πρός διάλυσιν, τό ποσοστό των ήλικιας άνω των 25 έτῶν φορτηγών μας έμειωθη, παρά τήν αύξησην τής χωρητικότητός μας, άπο 37.87 ορού είς 31.32 ορού, ήτοι άπο 510.116 τ. γκρός, δύος είχομεν κατά τήν 31ην Δεκεμβρίου 1933, είς 457.409 τ. γκρός. Τούναντίον τά σκάφη τά φέροντα ήλικιαν 21 έως 25 έτῶν ήχηθησαν κατά τό διαρρεύσαν δημηνούν άπο 77 τόννων 282.516 είς 94 τόννων 362.366.

"Αν θελήσαμεν έπομένως νά παραδεχθωμεν, ως ίκανα εισέτι πρός περαιτέρω έκμετάλλευσιν, τά μέχρις ήλικιας 25 έτῶν φορτηγά μας εύρισκομεν διά τά 30 ορού τής ναυτιλίας μας, ήτοι 194 πλοία, χωρητικότητος 457.409 τ. γκρός, (έπι συνόλου 1.460.689 τ.) και ήλικιας άνω των 25 έτῶν, θαττον ή βράδιον, έφόσον μάλιστα ταῦτα άνηκουν είς τήν κατηγορίαν των ποντοπλοούντων, θα λαβούν τήν άγουσαν πρός τήν διάλυσιν. 'Η αν ικίνησει διατήρησις των σκαφών τούτων δέν δύναται νά παρατηρηση. "Ηδη, άλλως τε, ή μίανμος πυρήνη τής άργυρούς ναυτιλίας μας άπο τά σκάφη αύτά κυρίως άπαρτίζεται. Είναι, κατά μέγα μέρος, βεβαρυμένα διά έπειρων ύποθηκών και ναυτοδανείων, ώστε νά μή δικαιολογηται πλέον ή δαπάνη διά ένα νέον «σερβέ» πρός διατήρησιν των έν οπηρείσα.

Μείωσιν έπομένως τής δυνάμεως τής ναυτιλίας μας πρέπει νά άναμενωμεν κατά τούς προσεχεις μήνας, άφού δέν κατέστη δυνατόν νά έπωφεληθωμεν μέ κάποιαν ουντονισμένην και ρυθμικήν ένέργειαν, τής δοθείσης είς ήμας εύκαιριας, διόπως έπιτύχωμεν τήν είς εύρυτέραν κλίμακα άνανεωσίν του πλωτού ύλικου μας.

'Άλλα πρός τήν άνανεωσιν τού πλωτού ύλικου δέν έστραφησαν άτυχως, ως θά έδει, δύοι έκεινοι οι ναυτιλιακοί μας παράγοντες, πού θά ήδυναντο, λόγω τής θέσεως και τής οικονομικής των εύρωστίας, νά προβούν είς τήν άγοράν σκαφών μικροτέρας ήλικιας, σταν ταῦτα προσεφέρονταν άθρωπάς και είς τιμάς άπιστεύτως χαμηλάς. Όύδ' ύπεστηριξαν άκομή τούς άτυχησαντας, συνεπεία τής κρίσεως πλοιοκτήτης, τών δύοιων τά σκάφη ήσαν ένυπόθηκα παρ' αύτοις, ώστε μέ μικράν τινα άκομη ύλικην θυσίαν ν' άποκτήσουν ούτοι νεώτερα πλοία πωλούντες τά είς χειρας των παλαιότερα πρός διαλούν.

Πρό δύο και πλέον έποιν άπο των άτυχων έποιν άπο των άτυχων έποιν άπο της ή πολιτική, πού έπρεπε ν' άκολουθήσουν Κράτος και πλοιοκτήται έπι τού τόσον καιρίου διά τήν ναυτιλίαν μας ζητήματος. Και άφοι τό Κράτος δέν ήδυνήθη ν' άντιμετωπίση τούτο, παρέχον τήν ύλικήν του άρωγήν είς τήν προσπάθειαν άνανεωσεως των σκαφών μας—μή έπιζητηθείσαν, άλλως τε, έπιμόνως ύπο τής έφοπλιστικής όλότητος—έπρεπε και πάλιν οι έκ τών πλοιοκτητών μας εύπορούντες νά ήσαν έκεινοι πού είς τήν κρίσιμον τότε διά τήν ναυτιλίαν μας καμπήν θά προήρχοντα άρωγοι τών οικονομικώς άσθενεστέρων.

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ζητήματος τῶν Ἀγγλικῶν
ἐπιχορηγήσεων

Τὰ ἀναγγελθέντα μέτρα τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν προστασίαν τῆς γαυτικῆς βιομηχανίας ἀπησχόλησαν τὴν βούλην τῶν Κοινοτήτων εἰς τὴν συνδεδίαισιν της τῆς 10ης Ἰουλίου. Ἐυπάτατη συζήτησις διεξήχθη, εἰς τὴν ὅποιαν ἔλαβον μέρος καὶ οἱ ἀρχηγοὶ τῆς Ἀντιπολιτεύσεως (τοῦ Ἑργατικοῦ κόμματος καὶ τῶν διαφωνούντων Φιλελευθέρων), εἰς τὰς διατυπωθείσας δ' ἐπικρίσεις ἀπήντησεν ὁ κ. Runciman ἀναπτύξας ἐν λεπτομερείᾳ τὸ δόλον πρόγραμμα τῆς ἐπιστολαντικῆς πολιτικῆς, ποὺ προτίθεται ν' ἀκολουθήσῃ ἡ Βρετανικὴ κυβέντησις διὰ τὴν ἑνίσχυσιν τῆς Ἀγγλικῆς γαυτιλίας.

Αξιοσημείωτος ούτι την ενιδρόνταν της Αγγλικής ναυτικας.
Άξιοσημείωτος ούπρόθεν ο λόγος του sir *Herbert Samuel*, ἀρχηγού των Φιλελευθέρων. Πολέμιος, ούτος, παντὸς προστατευτικοῦ συστήματος ὑπέδειξεν ώς τὴν μόνην ἐνδειγμένην λύσιν διὰ τὴν ἀπάλλαγην τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τῶν σημειώνων δυσχερειῶν της, τὴν συνεργασίαν μὲν ὥλας τὰς ναυτικὰς κώφας, ποδὸν δὲν ἐπικορηγησὸν τὰ πλοῖα των καὶ μετὰ τῶν Βρετανικῶν Κτήσεων, εἰς τρόπον ὅστε νὰ σχηματισθῇ ἔνας ὅμιλος Ἐθνῶν, εἰς τὸν λιμένας τῶν ὁπίσιων θὰ ἐπεκράτει πλήρῃ ἐλευθερίᾳ διὰ τὰ πλοῖα τοῦ ὅμιλου καὶ τούναντίον βιορράτει δικαιώματα θὰ ἔθεσπιζοντο ὑπὸ μορφὴν ἀντιποίνων διὰ τὰ ἀπαλαυδάνοντα οἰσαδύποτε κοπικὰς ἄσσων τραγάνη.

Τά απολαμβάνοντα οιασθοπετε κρατικές αφογίες σκαρφή.
 Ή άπλωτησις τού πόνουργον τού Ἐμπορίου κ. Runciman εις τάς ακουσθέσιας ἐπικρίσεις κατά της ναυτιλιακῆς του πολιτικῆς ἑνεποίης βαδιστάτην αἰσθησιν καὶ ἐντὸς τού Κοινοβουλίου, ἀλλὰ καὶ ἔκτος αὐτοῦ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. "Οσον ἀρροφρά τὸ σχέδιον διαλύσσεων καὶ νέων ναυπηγήσεων ἐτόνισεν οὐτος, διη πλείστη μεμονωμένοι πλοιοκήται ἐδείχθησαν πρόδυμοι νὰ ἐφωφελήθουν τούτουν καὶ διη ἡ κυρβενησίας ήτο πόνοργεωμένην ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Θὰ ἤδυνατο — εἰπε — νὰ δεχθῇ μόνον μίαν τροποποίησιν τῶν ἀπόψεων του, προειμένουν περὶ τῆς ἀνάλογίας τῆς πρὸς διάλυσιν τριπλασίας χωρητικότητος ἔναντι τῆς νεοναυπηγουμένης καὶ τούτο ποτὲ μὴ ὑποστούν ζημίας πλοιοκήται τινές διὰ τῆς διαλύσεως καταλλήλων είσετι πλοιών πρὸς περιττέων ἐργασίαν.

·Υπήρξεν διμος ἀρκετά κατηγορηματικός, διαν δὲ λόγος του ἐστρα-
φη εἰς τὸ ζῆτημα τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων
πλοίων πρὸς τὰς ἑταῖρις τῶν μεγάλων λάΐνερς. Ἐντὸς τῶν τελευ-
ταίων ἑτῶν, εἶπεν, εἴδομεν τὰς θαλασσίας δόδυς τῆς Αὐτοκρατορίας
πληρούμενάς ἀπὸ ἔνα σκάφη, ὑπερολιτνελή καὶ ταχύτατα,
κόπτης μεγαλύτερος ἔκεινος ποὺν ἀπήγονον ἀπται αἱ ἄναγκαι ἐκάστης
γραμμῆς καὶ τὸ ποιοι ἔξαπελύσαν ἐν διζήτατον συναγωνισμὸν κατά-
τον· Ἀγγλικῶν ἑταῖριῶν, στηριζόμενα οὐχὶ ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν προ-
ερχομένων ἐκ τῶν ναῦλων τῶν φροτίων καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἀλλ' ἐπὶ
τῆς σταθερᾶς κατὰ μίλιον ἐπιχορηγήσων τῆς καταβαλλομένης ὑπὸ
τῶν κυριεύσεων τούτων. Ἐὰν η κατάστασις αὐτὴ ἥθελε συνεχισθῆ, θὰ
έσχημανεν διοι οι συνδετικοὶ κρίκοι τῆς Βρετανικῆς αὐτοκρατορίας,
οἱ όποιοι δὲν εἰνε ἄλλοι, παρὰ τὰ Βρετανικὰ λάΐνερς, θὰ παρεχώ-
ρουν τὴν θέσιν των διὰ κάθε τμῆμα καὶ γραμμὴν εἰς τὰς ἔνεας ση-
μαίας. Πρέπει αἱ ἔνεαι κῶραι—έτοντε—νά ἔννοήσουν, διτ, δισον ἀφο-
ρῶ τὸν σύνδεσμό μας μὲ τὸς Κτήσεις, δὲν εἰμενα διατεθειμένοι ν' ἀ-
νεγχθῶμεν τὴν ισταμένην κατάστασιν. Θὰ καταβάλλωμεν κάθε προ-
σπάθειαν «ἀ εξισωθόμεν» πρὸς τοὺς ἀνταγωνιστάς μας καὶ ν' ἀντι-
μετωπίσωμεν τὸν κίνδυνον αὐτῶν.

Περαιτέρω ό και Runciman απεκάλυψε τό γεγονός ότι, παρά τάς διατυπωμένας έπικρίσεις, σοβαροί ναυτιλιακοί παράγοντες έδηλωσαν ήδη πρός την κυβέρνησην, ότι έγκρινουν πλήρως την σχολούμονασένη παρ' αυτής πολιτικήν. Μεταξύ άλλων άνεφερε τας έπιστολας του λόρδου Essendon έπειτα μέρους των έταιριών «Furness - Withy» τον Α. Shaw, έκ μέρους τού διμίου της «P.&O.» και τών άντιπροσώπων της «Union Castle», της «Orient Line» και «Ellerman Lines». Τονίζουν ούτοι, ότι δεόντως έξετίμασαν τό πρόγραμμα τού κ. Runciman, και ότι συμφέρουν έπει της βασικής αρχής, ότι ή Ναυτιλία δεν θα έπεργε ν' άποιην ένα διαφορετικό τών φορολογιμούμενων βάρος, άλλ' ότι, τούναντίον, έπιμέλεται ποιοτίστως, δύος μεταβληθούν γρ

ζικώς αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι τῆς Ναυτικῆς Βιομηχανίας καθ' ἄπα-
σαν τὴν Ὑφήλιον.

Ζωοπότανήν ένετοίησεν έντυπωσιν ἡ ἀνακοίνωσις αὕτη καὶ ὁ δός λόγος τοῦ κ. Runciman, φαίνεται δὲ ὅτι ἐπήρεσε σοβαρῶς τὰς σκέψεις καὶ τὸν μεμονωμένον ἀκόμη ιδιοκτητῶν φροτηγῶν, οἵτινες μέχρι σημεροῦ ἦσαν καὶ οἱ μᾶλλον ἀδιάλλακτοι κατά τῆς πολιτικῆς τῆς Αγγλίκης κυβερνήσεως.

Εις τὴν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, τὴν συγκληθεῖσαν δύο ήμέρας μετὰ τὴν ἐν τῇ βουλῇ συνήτησιν, ἐψηφισθῇ ἡ ἀκόλουθος ἀπόφασις, χαρακτηριστικὴ τῶν συντριπτικωτέρων ἀντιλήψεων, ποὺ ἐπεκράτησαν:

«Τὸ συμβούλιον ἀπόδεχται εὐχαρίστως τὴν παρὰ τῆς κυβερνήσεως ἀποδοχὴν τῆς ἀρχῆς, ὅπως βοηθήσῃ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν κατὰ τὰς σημειώνας ἀνομάλους προιτάσεις διὰ μιᾶς προσωρινῆς ἐπιχορηγήσεως. Ἀποφασίζει νὰ συνεργασθῇ μετὰ τὰ Κυβερνήσεως καὶ διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν προτάσεων καὶ νὰ συζητήσῃ τὰς σχετικάς λεπτομερείας ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς».

Η άπόφασις αυτή είναι όμως μοδισμόφορος σχεδὸν προς ἑταῖρον ληφθεῖσαν προηγουμένως παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας, καὶ ἐνῷ εἰς τὰς λεπτομερείας πιθανῶς αὐτάνι νά ἀφίστανται, δεδομένου ὅτι οἱ οκτῆται τῶν φροτηγῶν θεωροῦν τοὺς δύοντας ὑπὸ συγκέντησι τοῦ προ-
πλοιοσωρινὴν ἐπιχορήγησις τῶν 2 ἔκατ. λιρῶν ὡς ἀνεφρδυτος οὐκ
πιττονίον εἰς τὸ γεννοντας ἄπι τὸ Βοσπονικὴν ναυτιλίᾳ ἐνοποιεῖ

πιπόνου ομώς εις το γεγονός, ότι η Βρεταννική ναυτιλία ένοποιει την έμφασιν της προ του κοινού κινδύνου.

Η αντίστοιχος δύναμις άπόφασις της «Ενώσεως τῶν Εφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ», φαίνεται ένεχουσα τὸν σπόρουν νέας τινὸς ἀντιθέσεως. Ένῷ τονίζεται εἰς αὐτὴν ἡ ἀνάγκη, δῆπος ἡ «Ενώσεις συνεργασθῆ μετὰ τοῦ «Board of Trade» καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ τὴν διαμόρφωσιν σχεδίου, ποὺ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν παροχὴν τῆς προσωρινῆς ἐπιχορηγήσεως, ἀφήνει ἔξι ἄλλουν νὰ ἔννοηθῇ, δηλ. ἡ «βάσις τοιούδηποτε σχεδίου πρέπει νὰ είνει ἡ παροχὴ Ἰσης ἐπιχορηγήσεως πρὸς μίαν ἵσην ὑπηρεσίαν, εἴτε αὕτη προέρχεται ἀπὸ σκάφους λαΐνερη ἢ φορτηγόν.» Η ἐπιχορηγήσις ἐνὸς τρίματος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μὲ βλάβην ἐέρον τρίματος θὰ ἐπιφέρῃ τὴν σπατάλην τῆς ἐπιχορηγήσεως, χωρὶς τὰς ὁψείας διὰ τὰς δύοις αὕτη προσῳζέτο, ἀντὶ νὰ ἔνισχον τὴν ναυτιλίαν, ὡς ἐν σύνολον, δῆπος αὗτη ἀντιστῆ ἀπότελεσματικῶς κατὰ τοῦ ἔγινον συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγούμενῶν φορτηγῶν πλοίων».

Από τὸ ἀνάκτινωθὲν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λιβερπούλ», τῶν μᾶλλον, δηλαδή, φιλέλευθέρων Βρετανῶν πλοιοκτητῶν, συνάγεται ἀκόμη καὶ τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ ζήτημα τῆς διεθνούς συνεργασίας ἀντιμετωπίζεται, ὡς ή πρώτη ἐπιβαλλομένη ἑνέργεια, προκειμένου νὰ καταπάυσῃ ὁ ἔνασκούμενος σῆμερον ἀνταγωνισμὸς παρὰ τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων καὶ ἐπανέλθῃ η διεθνῆς γαυτιλία εἰς τὰ αυστολογικά συνήθικας ἁναπαίας.

Πάντως είνε πρόδηλοι, ότι ή 'Αγγλική κυβερνήσις έν τη περιπτώσει καθ' ἦν ηθελεν ἀποτύχει, ή προσπάθεια τῆς διεθνούς συνεννοήσεως, είνε ἀποφασισμένη νὰ προσέλθῃ ἀρωγὸς εἰς τὰ Βρετανικὰ ἐπιβατηγά λαῖνες, ἐκεὶ ὅπου ταῦτα λόγῳ τῶν ἐπιχορηγουμένων ποιῶν, ἀδύνατον νὰ ἔργασθων ἐπικεδώς. Τὸ ζήτημα ἐπομένων τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας δὲν ἦχθη εἰσέτι εἰς τὴν τελικὴν αὐτοῦ διαιρέσφωσιν. "Ἄν αἱ Ἕνωμένα Πολιτεῖαι, ἡ Γαλλία καὶ ἡ Ἰταλία ἥθελον, παρὰ πᾶσαν προειδοποίησιν, ἀρνηθῆν τὸν συμμετοχὴν των εἰς μιαν νέαν Παγκόσμιον Διάσκεψιν, ητις κυρίου σκοπού θὰ ἐλέγη τὴν ἑξένθεσιν ἐπὶ διεθνούς ἐπίπεδον λύσεων, δυναμένων νὰ καταστήσουν τὴν ναυτιλίην βιομηχανίαν αὐτάρκη καὶ γὰρ ἀπαλλάξουν τοὺς κρατικοὺς προσύπολογισμοὺς ἀπὸ τὸ βάρος τῶν ἐπιχορηγήσεων, μίαν ἔτι μεγαλυτέραν ἔντασιν τῶν προστατευτικῶν συστημάτων δυνάμειναν ἢ ἀναμένωμεν, η πιθανὴ δ' εἰς αὐτὰ προσχώσης καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, είνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι θὰ παρασχεθῇ καὶ ὅσας ἀκόμη χώρας ἔξακολουθοῦν νὰ ἐμέμενουν εἰς τὴν ιογὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν.

Μεταξὺ τῶν γνωμῶν πεὸν διεπυπόθησαν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ *'Fairplay'* ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τῆς Βρεταννικῆς Κυβερνήσεως εἶνε
καὶ τοῦ κ. Ἐμμ. Κουλουκούντη. Δεδομένου ὅτι ἀπότελούν αὐτὰ ἀπί-
ληγοις ἐντυπώσεως ἐκ τῶν Ἀγγλικῶν μέτρων μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ
ἔφοπλιστικοῦ κόσμου, θεωροῦμεν ἐπιβεβλημένην τὴν ἀναδημοσίευσιν

Κύριο Λευθερωτέ

«Αἱ πρὸς τὴν βούλην τῶν Κοινοτήτων πρόσφατοι ἀνακοινώσεις τοῦ εἰ. ὑπουργοῦ τοῦ **Board of Trade** ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῆς Κυβερνήσεως ἡσαν—κατὰ τὴν ἀντίληψήν μου—λίαν ἴανονταικατικαὶ. Οἱ κ. ὑπουργός, ζώντων διάκρισιν μεταξύ τῶν διαφόρων εμπιάτων τῆς Βρεταννικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀναγνωρίζων, τοιο καὶ μὲ τόσην βραδέτητα, ὅτι, ὑπὲρ πᾶσαν ἀλλην, ἡ κατηγορία τῶν **tramps** ἔχει ἀνάγκην Κρατικῆς βοηθείας, προσέφερε ταῖνη, ἀρρώστος, συγχρόνως καὶ ἀνοικτήν τὴν θηραν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ὄλου τοῦ Κόσμου διὰ μίαν διασκεψίην μεταξύ τῶν **Ἄγγλων** συναδέλφων τούτων, τροπειμένουν γὰρ συζητήσουν τοὺς τρόπους καὶ γὰρ ἔξενθον τὰ μέσα, δι- τος ἡ ἐργασία τῆς Ναυτικῆς βιομηχανίας τεθῇ ἐπὶ μιᾶς ἐπικεφαδοῦς θάσεως. Η πρωτοβουλία αὕτη, τὴν ὥσπειαν ἀπὸ μακροῦ χρόνουν ἀνέ- λεντον τινὲς ἐξ ἡμῶν γὰρ προέλθη ἐκ τοῦ πρώτου ναυτικοῦ ἔθνους, ἐ- εδρικῶν ἦδη διὰ τοῦ **x. Runciman**, ἐάν δὲ—ός ἐλπίζω—νίοθετημῆι τοντούμως ὑπὸ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν, τότε πολὺν εὐχάριστα μὰ τὴν ναυτιλίαν ἀποτελέσματα δέον γ' ἀναμένονται.

Ούδεις δύναται νὰ ἐπικρίνῃ τὴν Βρεταννικὴν κυβέρνησιν διὰ τὴν

TELEPHONES AVENUE 972 102
SERMONDSEY 1062 TELEGRAMS SEABURDOCK,
STOCK LONDON

BERMONDSEY 1207

TELEGRAMS | SEABURDOCK,
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
11, LLOYDSTRASSE, BREMEN
5, QUE GEORGE V., LE HAVRE
NIEUWLAEND 6, ROTTERDAM
26, RUE LES CAPUCINES, ANTWERP

And at all U. K. and Continental Ports.

έπόσχεσίν της πρός παροχήν έπιχορηγήσεων πρός τούς "Αγγλούς ίδιοκτήτας **tramps** φορτηγών, πολὺ δ' ολιγότερον ἔκεινοι από τοὺς ξένους πλοιοκτήτας, οἵτινες ἀπολαμβάνουν έπιχορηγήσεων και οἱ οποίοι είζονται προειδοποιηθῆσθαι περὶ τὸν Βρεταννικὸν προθέσεων ἀπό τὴν Διεθνὴν Οἰκονομικὴν Διάσκεψιν τοῦ π. Ἑ. και ἀνέμενον, πιθανῶς, τὴν κίνησιν ταύτην πολὺ ἐνωρίτερον. Οἱ μὴ λαμβάνοντες ἐξ ἄλλον έπιχορηγήσεις πλοιοκτήτας ἀναγνοῦσιζον, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν μαρών εἶταν τῆς κρίσεως αἱ Βρεταννικαὶ ἑταῖροι τῶν **tramps**, ὅπως καὶ πολλὰ ἄλλα, ἐξήντλησαν σχεδὸν τὰ κεφάλαια των και ἐλέντες νάρκην τούς της Κυβερνήσεως, δεδομένου ὅτι αὐτῇ, οἰκονομικῷ, εἴναι εἰς θέσιν νά την παράσχῃ. Και δὲν ἦτο δύνατον ὁ οἰκονομικός, ὅτι ἡ Ἀγγλία θά ἤρετο τὴν βοήθειάν της καὶ μὴ παρέμενεν ἀπάθης μὴ ἀντιμετωπίζοντα τὸ ἐνδεχόμενον μᾶς νεωτέρας ἀλαττόσεως τοῦ Βρεταννικοῦ τοννᾶς τῶν **tramps** μὲ τὰς εἰς εὑρίσιαν κλίμακα πολήσιες εἰς ξένους και εἰς τημάς εὐθηνάς, πράγμα πον θὰ είλεν ως ἀποτέλεσμα νά εἰσέλθουν περισσότερα ζένα **tramps** εἰς τὴν Παγκόσμιον ναυλαγοράν πρός συναγωνισμὸν τῶν Ἀγγλικῶν ἀτμοπλοίων.

» Αυτούματι, δημοσιεύσαντας, βλέποντας ζητηματοποιημένην, ἐν προσειπένῳ, τὴν ἔπιχορηγήσεις διὰ μάνα προσφορὰν ἐνέχουσαν τὴν μορφὴν τῆς «δωρεᾶς» και ἡμις ὑπολογίζεται νά παράσχῃ παράστασιν ἐνός ἔτους εἰς τὴν ζωήν τῶν **tramps** ἐν ἀναμονῇ τῆς γενικῆς βελτιώσεως τῆς καταστάσεως. Οἱ δοσοὶ οἱ συνδεόντες τὴν προσφορὰν τῆς βοήθειας δὲν εἰναι σαρπεῖς, ἀλλ' εἴμαι βέβαιος ὅτι ἡ ἐπιφροτὴ τῆς φορτηγοῦ ναυτίλων θὰ ἐπιπονήσῃ σχέδιον, διὰ τοῦ ποτέ πολὺ διάπολειται νά περιέλθῃ τὸ κυβερνητικὸν κράμα εἰς τὰς κείρας τῶν ναυτόλεπτῶν. Δὲν μὲ ἐπιλήσσει τὸ γενονός, ὅτι αἱ ἀρχικαὶ προτάσεις τῆς ἐπιφροτῆς δὲν ἐνεργήθησαν παρὰ τοῦ «**Board of Trade**». Εάν καθιερωθότι, ως δοσοί, δι' ἓν πλοιοκτήτην νά ταξιδεύῃ τὸ φορτηγόν του διὰ νά ἐπαληρώσῃ τὰς προπονθέσεις ἥτοι τὰς δοτίας θὰ ἐλάμψει τὴν ἀμοιβὴν τῶν 10) — κατὰ τὸν τόνον γνωρίστηκαν, τότε ὁ δοσοὶ αὐτὸς θὰ ἐξπτρέπεται τὸν ναυτιλιακόν, οἱ ὅποιοι, γνωρίζοντες ὅτι ἡ ναυγακασμένος νά ναυλώσῃ τὸ πλοῖον του, θὰ μετεχειρίζονται αὐτὸν, ἀναμιβόλως, καθ' ὃν τρόπον και τοὺς λαμβάνοντας ἔπιχορηγησον Ταταοίς πλοιοκτήτας, προσφέροντες, κατὰ κανόνα, 6 πεννας ἵσος 1) — ολιγότερον ἀπό τὰ μη ἔπιχορηγούμενα πλοῖα.

» Δέν ἀρμόζει ἵσως εἰς ἓν τῶν παρατηρητῶν νά ἀναμυθῇ εἰς συζήτησιν ἐπὶ μᾶς καθαρῶς Βρεταννικῆς ὑποθέσεως, θὰ ἦτο δ' ἐν πάσῃ περιπτώσει τολμηρὸν ἐν μέρος μου νά ἐκφέρω διανδήποτε γνώμην. Ἀλλ' αἰσθάνομαι, πόσον ὁ Βρεταννός πλοιοκτήτης **tramp** φορτηγοῦ ἔχει ἔξαντληθῆσθαι και πόσην ἀνάγκην ἔχει ὑπερῆς βοήθειας, ἐάν ἐπιθυμῇ νά ἔξαπλουθῇ τὴν σταδιοδρομίαν του. Πράγματι δὲ μία ἀνευ ὑποχρεώσεων ἀμοιβὴ διὰ κάτες Ἀγγλικὸν φορτηγὸν και πρὸς ὅλους τοὺς ίδιοκτήτας τῶν **tramps**, φθάνοντα τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν 2.000.000 λιρῶν, ποὺ ὑπερσχέδιη ἡ κυβερνητική, ὑπὸ τὸν ὄρον νά μη διατεθῇ τὸ κράμα τοῦτο εἰς τὴν ἐξόφλησιν παλαιῶν κρεῶν, ἀλλὰ νά χρηματεύσῃ ἀποκλειστικῶς ως μία προσωφρινὴ ἐνίσχυσις διὰ νά συνεπιθυμῇ ἡ ἐργασία των, ἥθελε φέρει εἰς πέρας πιστεύον τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν της.

» Ο Βρεταννὸς ἐφοπλιστὴς θὰ καταστῇ τελικῶς ὁ ἰσχυρότερος και θὰ είναι εἰς θέσιν νά ἐπιμείνῃ ἐπὶ μᾶς ἴσανοποιητικῆς τιμῆς ναύλου πρὸν ἡ θέση τὸ ποτόν εἰς ταξίδιον. Εἰς τινας μάλιστα περιπτώσεις, ἔφοδον θὰ ἔχῃ διαμέσημα μετρητὰ εἰς κείρας του, θὰ ἥδυνατο νά προβῇ εἰς τὴν ἐπανεργή της ἐπαναφέροντα τὸν παρωπλισμένον σκαφῶν του και νά τὰ ἐπαναφέρῃ εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν, δίδων οὐτοί περισσοτέραν ἐργασίαν εἰς τοὺς "Αγγλούς ἀξιωματικοὺς και εἰς τὰ πληρώματα.

» Χαίρω βλέπων, ὅτι ὁ **Runciman** εἰνοεῖ τὴν διεθνὴν συνεργασίαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ δύον τοῦ Κόσμου ἔχουν ἔνα κοινὸν συμφέρον, νά καταστήσουν, δηλονότι, ἐπικερδῆ τὴν ναυτιλίην βιομηχανίαν, αἰσθάνομαι δὲ τὴν βεβαιότητα, ὅτι και αὐταὶ αἱ Χῶραι αἱ αἰκόνων μεθόδους προστατευτικοῦ, θὰ στέρεσσον νά ἀκολουθήσουν τὴν Βρεταν-

νικὴν πρωτοβουλίαν και θὰ συμφωνήσουν πρὸς συνεργασίαν. Αὗται αἱ Χῶραι, ἀλλοι τε, ἔλαβον και μίαν ἄλλην ἀκόμη προειδοποίησαν. Υπεδηλούσθαι εἰς τὰς πρὸς τὴν βοήθειαν ἀναποινώσεις τοῦ π. **Runciman** ὅτι ἡ προτεινόμενη Ἀγγλικὴ ἐπιχορηγήσεις θὰ κατατυθύνεται ἀποτελεσματικῶς πρὸς ἔξαπλατον τὴν βοήθειαν τῶν Βρεταννικῶν φορτηγῶν σκαφῶν εἰς βάρος τῆς ἐπιχορηγημένης ζένης ναυτιλίας. Ο καθεὶς δὲ γνωρίζει, ὅτι ἡ Βρεταννικὴ κυβερνητικὴ δύναται νά ζητηγήσῃ οὐρὶ μόνον τὰ ὑποσχεθέντα 2.000.000 λιρῶν, ἀλλὰ ποιὲν μεγαλύτερα ποσά διὰ νά προσασπιστὴ τὴν ναυτιλίαν της και ὅτι εἰναι ὑποχρεωμένη τελικῶς νά νικήσῃ.

» Η ἑτέρᾳ πρότασις ἡ γενομένη παρὰ τοῦ π. **Runciman** (προσφορά εἰνθηνῶν κεφαλαίων πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν τοὺς ἐπιθυμοῦντας νά διαλύσσουν τὰ παλαιότερα πλοῖα των και ἀντ' αὐτῶν νά ναυτηγῆσουν νέα) θὰ ἔτοιμηται διὰ τοὺς "Αγγλούς πλοιοκτήτας, ἐάν νιούθετο ἔνα διεθνὲς σχέδιον διαλύσσεως τῆς παλαιᾶς χωροτικότητος παρὰ τὸν ναυτιλιῶν Χωρῶν. Σχεδιόν, συμφώνως πρὸς τὸ οποῖον ἀτρόποια ἄνω τὸν 3000 τόννων γνωρίζει παλαιάς περιπτώσεις πρὸς τὴν παραπλεύσην της παλαιᾶς περιπτώσεις πού παρέχει ἡ ἐγγύησης τῆς κυβερνητικῆς ἀρωγῆς. Βασικὴ προϋπόθεσης ὅμως, εἰναι οὐ τὰ νέα πλοῖα θὰ ἀναπλωθοῦν μίαν ἀνάγκην και δὲν θὰ αἰξήσουν τὸ ὄγκον τοῦ ἀξιητήνος εἰς τὴν ναυλαγοράν τοννᾶς, εἰς ἐπίτασιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιτώσεως, ως λ.χ. συνέβη εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν ἀτμοπλοίων, ποὺ ἐναπτυγμήσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη̄το τὸν τέλον τὴν ἐπίδρασιν τοῦ περὶ «Εμποριῶν εὐόλιδων» Νόμου.

» Υψίστης ἐπίσης σπουδαιότητος είναι ἡ κυβερνητικὴ ἀπόφασις, διὰ ποιηθήση τοὺς Βρεταννούς ἐφοπλιστὰς νά συγχρονίσουν τὰ σχετικῶς νεώτερα πλοῖα των, παρέχουσα εἰς αὐτοὺς οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τὸν ἀπαραίτητων μετατροπῶν και βελτιώσεων. Έκ τῶν ἑπαρχόντων σημειερον Βρεταννικῶν φορτηγῶν ἔνα ποσοστὸν 20 ομόνων ἀριθμεῖ πλικαί μεγαλυτέραν τὸν 15 ἑτον. Τὸ περισσότερο **'Αγγλικὸν tramps** ἔχουν ναυτηγῆσθαι πρὸ 4 ἑτοι 5 ἑτον και δύναται εὐόλως νά συγχρονισθοῦν, ἀντὶ μᾶς λογικῆς δαπάνης. Ή πραγματοποίησις τούτον, δὲν δύναται παρὰ νά ἀναγκάσῃ τοὺς ξένους συναγωνιστὰς, όπως προβούν εἰς παρομοίας βελτιώσεις. Τὰ ξένα ὥμις φορτηγά είναι, κατὰ τὸ πλεῖστον, παλαιά και ἀνίκανα νά συγχρονισθοῦν διὰ βελτιώσεων, δι' ὅ και βαθμηδὸν θὰ στρέψωνται πρὸς τὴν διάλυσιν, ἀποσυνδέονται τὸν ἀνταγωνισμὸν ἀπό τὴν Παγκόσμιον ναυ-

λαγορά. » Πρὸς τούτους, οἵτινες ναυτιλιαί τελικῶς ὁ ἰσχυρότερος, διὰ ποιηθήση τοὺς Βρεταννούς ἐφοπλιστὰς νά συγχρονίσουν τὰ σχετικῶς νεώτερα πλοῖα των, παρέχουσα εἰς αὐτοὺς οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τὸν ἀπαραίτητων μετατροπῶν και βελτιώσεων. Έκ τῶν ξένων σημειερον Βρεταννικῶν φορτηγῶν ἔνα ποσοστὸν 20 ομόνων ἀριθμεῖ πλικαί μεγαλυτέραν τὸν 15 ἑτον. Τὸ περισσότερο **'Αγγλικὸν tramps** ἔχουν ναυτηγῆσθαι πρὸ 4 ἑτοι 5 ἑτον και δύναται εὐόλως νά συγχρονισθοῦν, ἀντὶ μᾶς λογικῆς δαπάνης. Ή πραγματοποίησις τούτον, δὲν δύναται παρὰ νά ἀναγκάσῃ τοὺς ξένους συναγωνιστὰς, όπως προβούν εἰς παρομοίας βελτιώσεις. Τὰ ξένα ὥμις φορτηγά είναι, κατὰ τὸ πλεῖστον, παλαιά και ἀνίκανα νά συγχρονισθοῦν διὰ βελτιώσεων, δι' ὅ και βαθμηδὸν θὰ στρέψωνται πρὸς τὴν διάλυσιν, ἀποσυνδέονται τὸν ἀνταγωνισμὸν ἀπό τὴν Παγκόσμιον ναυ-

λαγορά. Μεθ' ὑπολήφεις
ΕΜΜ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

* * *

« Εξ ἄλλου ὁ π. Σ. Σοφώτος, τοῦ ὅποιον αἱ γνῶμαι διὰ τὴν διεθνῆ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,"

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

'Επίσης Κώκ, Μπρικεττῶν και 'Ανδρακίου.

συνεργασίαν ἀπό ἑτούς ήδη διατυπώνται τόσον ἀπό τῶν στηλῶν τοῦ
ἔνοντος ἐμποροναντικοῦ τύπου ὃσον καὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»,
ἐ-
δημοσίευνται εἰς τὸν Ἀγγιλικὸν τύπον τελευταίως ἐπιστολὴν, ἐν τῇ
ὅποις ἐθηδοῖ τὸν χαράν τοῦ διότι ἡ πολιτικὴ τῆς συνεργασίας ἐπὶ
διεθνῶς ἐπέκεινον ἐπεκυρώθη τόσον πανηγυρικῶς διὰ τῶν ἐν τῇ
Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων δηλώσεων τοῦ κ. Ράγουσαν.

Προτείνει ένα συνεχείς δόμως εφ' οσον έγένετο κατ' αρχήν δεκτὸν τὸ σχέδιον περὶ παροπλισμοῦ, συσταθῆ ὀλιγομελῆ ἐπιτροπὴ ένεργεῖας, ώς τὴν ὄνομάζει, εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς κώφας, μὲ τὸν σκοπὸν ἵνα ἔκστη ἴδιαιτερῶς μελέτην πληρέστερον τὸ σχέδιον τούτο.

Οσον αφορει την Μ. Βρεταννιαν συνιστά όπως μία έπιταμελής έπιτοπη τεθῆ υπό την προεδρίαν του λόρδου "Εσσεντον.

Αναφερόμενος εἰς τὰ προταθέντα σχέδια παροπλισμοῦ ὑπόδεικνει τοι. Σορώτος δέ οὗτοί αἱ ἐπιτροπαὶ θὰ ἔπειρε νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν των ὡς βάσιν τῶν μελετῶν των ἄφ' ἐνὸς τοῦ σχέδιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπικελητηρίου τοῦ Λονδίνου καὶ ἀφ' ἐιέρο τοῦ συνταχθὲν ἐν Κοπεγχάγῃ ὑπὸ τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνούς Διασκέψεως.

Κατὰ τὴν ἐν Ἀμβούργῳ συνέλευσιν τῆς Διασκέψεως ταύτης, παρατηρεῖ, ἀλλαι ἐφοπλιστικαὶ ἐνώσεις ἀπεδέχθησαν τὸ πρῶτον σχέδιον καὶ ἄλλαι τὸ δεύτερον.

Ούσιώδης, κατά τὴν γνώμην του διαφορά δὲν ύψισταται μεταξύ των δύο σχεδίων, τὸ μόνον δὲ σφάλμα ἀμφοτέρων είναι ὅτι προβλέπουν προαιρετικὴν τὴν ἐφαρμογὴν των.

Ἐκείνο τὸ σχέδιον ποὺ θὰ προκριθῇ, τονίζει ὁ κ. Σορδώτος, πρέπει νὰ είναι ὑποχρεωτικὸν καὶ νὰ ἐπιβληθῇ νόμῳ εἰς ὅλας τὰς χώρας, ώστε η ἔφαρμογή του νὰ μὴ προσκόψῃ εἰς τυχόν δυστροπόσαν μετοχῆφατα.

.....

Αἱ εὔδυναι τοῦ δαλασσίου μεταφορέως.

Εις τὸ Ἐφετεῖον τῆς Ἀμβέρσους ἔξεδικάνθη πρὸ δὲ ἡμερῶν καὶ ἐκρώθη ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις ἐπὶ ὑποθέσεως ἀφορώσης τὴν εὐθύνην τοῦ ὑλασσού μεταφορέως διὰ τὴν μὴ ἔγκαιρον παραδόσιον τοῦ φροτίου ἐκ λόγων ἀνοτέρας βίᾳς. Τὴν 30ην Δεκεμβρίου 1929 εἰλέτην ναυλωθῇ ἀπὸ μίαν Βελγικήν ναυτικήν ἐταίριον τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Πυνθέας» διὰ τὴν μεταφορὰν ἐξ Ἀλεξανδρείαν 2000 τ. ὀλένων καὶ ποσότητὸς τίνος γενικού φροτίου. Ἡ φόρτωσις ὅταν συνεπληρωθότη τὴν 20ην Ἰανουαρίου, ὅτε καὶ ὁ ἀνεχώρει τὸ πλοίον, διὰ νὰ κατατελέσῃ εἰς Ἀλεξανδρείαν πρὶν ἡ τεῦθιν ἐν ισχύν τὸ νέον ἡγεμονέοντο Αίγυπτιακὸν δασμολόγιον. Εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον ὅμως δὲν περιελαμβάνετο καιμία ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου διὰ τακτὴν ἡμερομηνίαν παραδόσεως τοῦ φροτίου, ἡ δὲ ἐπιθυμία αὐτῆς τῶν φορτωτῶν οὐδάμον ἀνέφερετο ὡς ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου.

Την 15ην Ιανουαρίου κατέπλευσε τό δικάφιος εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, δύοτε καὶ διεπιστώθη, διτὶ εἰς τὸν ίστων τοῦ εἰχεν ὑποστῆ κατὰ τὸν πλοῦν ἀβαῖνον καὶ ἐπέρεψε τὴν ἀπίσκευασθαι. Τὴν ἐγράφειν ἀνέλαβεν ἔνα μηχανογράφον τῆς Ἀμβέρσης, κατὰ τὴν γενομένην δύναμιν ὑπὲτο τοῦ ἀντιπροσώπου τῶν «Δούδ' ς» ἐπιθεῷσιν διετάχθη ἡ πλήρης τοῦ ιστού ἀντικατάστασις. Προέκυψαν τότε δύο τινά: Καθυστέρησις τοῦ πλοίου, λόγῳ ἐπισκευῆς, ἀλλὰ καὶ καθυστέρησις τῆς φροτώσεως του ὀφειλομένη εἰς τὸν φροτώτας. Οὕτω, ἐνῷ ἔδει τὸ πλοίον ν' αναχωρήσῃ τὴν 20ην Ιανουαρίου συνεπελθώσει τὴν φροτώσιν του τὴν 23ην καὶ ἀπέπλευσε μόλις τὴν 28ην Ιανουαρίου, καταπλεύσαν εἰς Ἀλεξάνδρειαν τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ἥτοι τὴν ἐπομένην ἀκριβώς ἡμέραν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ νέου διαμολογίου.

Συνεπείᾳ τούτου οἱ φροτωταὶ μιᾶς ποσότητος ὑφασμάτων ἐστρά-
φησαν κατὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Σκαρβέλλη καὶ τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν
ναῦλων Βελγικοῦ ναυτικοῦ Οίκου «Armement Deppe», ἀπαιτούν-
τες ἀπόζημισιν 12.000 Γαλλικῶν φράγκων καὶ 88 λιρῶν, οἱ δὲ ἀλευ-
ρόμυλοι, φροτωταὶ τῶν ἀλεύφων, ἡγειραν ἀπαίτησιν 320.000 φρ. διὰ
τὴν ἀδικαιολόγητον —κατ’ αὐτοὺς— καθυστέρησαν τοῦ ἀπόπλου τοῦ
σκάφους ἐξ Ἀμβέρσης καὶ 3250 λιρῶν διὰ ζημιάς των προελθούσας
ἐκ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν ἀλεύφων, κατὰ τὴν χρονικὴν διάρ-
κειαν τῆς καθυστερήσεως τοῦ πλοίου.

Ο Βελγικός Οίκος άντεταξεν, ότι ούδεμίαν είχεν άναλάβει ήπορχέωσιν τακτής ήμερομηνίας παραδόσεως εἰς τὴν Ἀλεξάνδρειαν καὶ οὗ δὲν ήδυνατο νὰ ὑπέρῃ εὐθύνην διὰ καυστέρησιν τοῦ πλοίου προελθούσαν ἐξ ανωτέρως βίᾳς, λόγῳ ἀλλάγης τοῦ ιστον. «Ο Ἐλλην πλοιάρχος ἐπίσης ὑπετήριεν ότι οἱ «κινδυνοὶ ναυσιπλόιας δὲν ἀποτελοῦν λάθος τοῦ πλοιάρχου, οὔτε ἔθραυσεν αὐτὸς τὸν ιστόν». Ἀμα τῷ κατάπλῳ του εἰς Ἀμβέρδον ἐλήφθη μετὰ ταχὺτης κάθε φροντίς διὰ τὴν ἐπισκευήν, τὸ δὲ πλοίον καμίαν εὐθύνην δὲν ὑπέχει, ἐάν επεβλήθῃ ὑπὸ τῶν «Δοῦς» ἡ πλήρης οὐσία τοῦ ιστον ἀντικαταστασίας. Τούναντίον μάλιστα, ἔαν δὲ πλοιάρχος δὲν τούθκουνεν εἰς τὰς ὑποδείξεις τοῦ ἐπιθεωρητοῦ, κανεὶς ἀσφαλιστής δὲν θ' ἀνελάμβανε νὰ καλύψῃ τοὺς κινδύνους τῶν φροτίων τῶν ἐναγόντων. Ούδεμίαν — προσέθηκε — ἀνέλαβε τὸ πλοῖον ὑπορχέωσιν δι' ὠρισμένην ήμερομηνίαν παραδόσεως τοῦ φροτίου εἰς Ἀλεξάνδρειαν, οὐδὲ ἐγγόριεξ κάν τὴν ἐπιθυμίαν τῶν φροτών καὶ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐπικεφαλῆς ἐφαρμογῆς νέου Αἰγαντιακοῦ διασμολογίου. «Ο πλοιάρχος — προσέθηκε ο κ. Σκαρβέλλης — ἔχει τὴν περιωρισμένην ὑπορχέωσιν νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν καλὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ σκάφους του καὶ δὲν δύναται νὰ υπεισέρχεται ούτος εἰς τοὺς περιπλόκους οἰκονομικοὺς συνδυασμοὺς τῶν ἔκαστοτε φροτών».

Τὸ Εμποροδικείον τῆς Ἀμβέρσης δεχθὲν τὴν καθυστέρησιν τοῦ ἀπόπλουν ὡς προερχομένην ἐξ ἀνωτέρας βίᾳς καὶ διαπιστῶσαν ὅτι καθυστέρησε καὶ ἡ φόρτωσις τρεῖς ημέρας, ὑπαιτιούτη τῶν φορτῶν καὶ ὅτι διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου οὐδεμίᾳ ὑπογένεσις ὡς πός

τὸν χρόνον παραδόσεως προεβλέπετο, καθὼς καὶ ὅτι ἄμα τῷ πέρατι τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ἴστοῦ του, ἀπέπλευσεν εὐθὺς ἀμέσως τὸ πλοῖον, ἀπέρριψε τὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐναγόντων. Τὴν πρώτηδικον αὐτὴν ἀπόφασιν, ὡς ἀναφέρομεν καὶ ἀνωτέρῳ, ἐπεκύρωσε τὸ Ἐφετεῖον.

Αἱ ἐπιβαλλόμεναι κατευδύνσεις
τοῦ Ἀλιευτικοῦ ὄργανισμοῦ

Η τελευταία ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως διά την ἀναδιογάν-
νωσιν τῆς ἀλιείας μας, δὲν είναι πλέον ἡ ἴδρυσις Αὐτούμονος 'Οργα-
νισμοῦ 'Αλιείας, ἀλλὰ προνομούχου 'Εταιρείας ὃπο τὸν ἄμεσον ἐλεγ-
χον καὶ τὴν ἐποτείαν τοῦ Κράτους. Τὴν ἔταιρείαν ὃν διοικῇ Συμ-
βούλιον, τὸ δόποιον θ' ἀποτελήσαντα ἀπὸ τὸν Διευθυντὴν τῆς ἀλιείας
τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, τὸν Διευθυντὴν τοῦ Γενικοῦ
Λογιστηρίου καὶ ἀπὸ τέσσαρας ἀντιπροσώπους τῆς 'Εθνικῆς Τραπέ-
ζης, τοῦ Ταμείου Παρακαταθηκῶν, τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ
τοῦ Ταμευτηρίου. Τὸ ἀρχικὸν κεφάλαιον τῆς ἔταιρείας ὃν είναι
35.000.000 δραχμαί, τὰς δόπιas ὃν καταβένουν οἱ ὡς ἀνώ τέσσαρες
οἰκονομούχοι δραγανιστοί. Δὲν ἔγγωνθή ἀκόμη ἢν ἐν λόγῳ προνο-
μούχος ἔταιρεία ὃν ἔξασκη ἡ τὴν ἀλιείαν δι' ἵδιον λογαριασμὸν
ἢ ὃν περιοριστή τὴν δράσιν τῆς εἰς μόνον τὸ πιστωτικὸν καὶ δραγαν-
τικὸν μέρος.

Οπωδήποτε, ή βιομηχανία τῆς ἀλείας, ἐμφανιζόμενή είτε ως αὐτόνομος Ὁργανισμός, είτε ως συννεταιρισμός ἀλιεών, είτε ως προνομιούχος ἔταιρεία, διεκπεραιώνται κατά τὸν αὐτὸν τρόπον καὶ τὰς αὐτάς ὡφείλει νῦν ἀπολογήη περίπους κατευθύνεις. Ἐπομένως τὸ Νομοσχέδιον τὸ ὄπιον ἔχει καταρτισθῆ καὶ ἔχει κατατεθῆ εἰς τὴν Βουλὴν διὰ τὸν Λέπτονον Ὁργανισμὸν ἀλείας, ἵσχει καὶ διὰ τὴν προνομιούχον ἔταιρείαν.

Ἐναὶ ἐξ τῶν βασικῶν μέτρων τοῦ καταρτισθέντος Νομοσχεδίου είναι ἡ χορηφατικὴ ἐνίσχυσις τῶν ἀλιέων μας. Ωρισμένον κεφάλαιον θὰ διατεθῇ ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν αἰσχρινήν ἀλιευτικήν πίστεως. Εἰς ὅλας τὰς προηγμένας εἰς τὴν ἀλιεύων χώρας ὑπάρχουν πιστωτικά ίδοντα, πρός τὰ ὄποια ἀπευθύνονται οἱ ἀλιεῖς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀλιειας, διὰ νὰ εὑρουν δάνεια, βοηθείας, εὐκολίας, ποθούχας τῶν πλοιών τουν, προεξοφλήσεις γραμματιών κτλ. Διὰ νὰ δύσω μίαν ομηρή ιδέαν τῆς λειτουργίας τῶν ὁργανισμῶν τούτων καὶ τῶν ἀναγκῶν ποὺ ἔχουν φεύγειν εἰς τὰς διαφόρους χώρας θ' ἀναφέρω τὰ ἔξης:

Κατά γενικόν κανόνα ἔνας τοιούτος ὄργανοιμός, εἴτε Κρατικός, εἴτε Ιδιωτικός, δεν δίδει χρήματα ειμὶ οὐναντί ἐγγυήσεως η ὑπόθηκης. Λιχολίαι τὰς ὁποίας πράξει έγκεινται εἰς δάνεια διὰ μαρφών διάστημα καὶ σχετικῶς μὲ πολὺ μικρούς τόκους. 'Αλλά ποτὲ δὲν διδοῦται χρήματα μὲ τὴν ἀπάλην δικαιολογίαν οὐδὲ ὅταδε εἶναι φαρές καὶ ἔχει ἀνάγκην τὸ ἀγοράσμην πλοῖον, μηχανὴν η δίκτυα, η οὗται νό ξεσκοή την ἀλειαν. Δέν πρέπει νά συγχέωμεν εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν τὰ Μετοχικά Τακεία ἀλειεων, τὰ δοκια ὑπάρχουν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὰς Σανδινιανῆς κύρωσ, δην οἱ φαράδες χορ-ματοδοτοῦνται χωρὶς μεγάλας διατυπωσεις.

Εις τοὺς διαφόρους ἀλιευτικούς λιμένας τῆς Γαλλίας καὶ τοῦ Βελγίου ὑπάρχουν πολλοὶ τοιοῦτοι ὁργανισμοί, *Banque de Pêcheurs*, *Crédit maritime*, *Banque du Littoral*, *Crédit maritime et fluvial de Gand*. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὅλαι σχέδον αἱ Τράπεζαι ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἀλιείαν. Εἰς τὴν Γερμανίαν ὑπάρχει ὁ μεγάλος ἀλιευτικός *Συνεταιρισμός Κοπεράτιν*, ὁ πολὺος βοηθεῖ τοὺς ψαράδες. Οὐαὶ αὐτὰ τὰ ἴδιώματα είναι ἀποκλειστικος διὰ τὴν ἀλιείαν. Εἰς αὐτὰ ἀπενθύνονται οἱ ψαράδες καὶ οἱ ἔφοροι λιποταὶ ἀλιείας διὰ νὰ εἴρουν δάνεια, ἀλλὰ καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δὲ κάτι δίδουν ώς ἔγγυην ταὶ ὑποθήκην, τὸ σπῆτη τους, τὸ πλοϊον τους η διποιθογραφοῦνται τὰ σημετικά γραμμάτια ἀπὸ ἓννα φερεγγυνον πρόσωπον τῆς ἐγκρίσεως τῆς Τράπεζης. Εἰς τὴν Δανίαν καὶ Νορβηγίαν αἱ εὐκολίαι ποῦ παρέχονται αἱ Τράπεζαι καὶ ὅλα ἐν γένει τὰ πιστωτικὰ ἴδιώματα ἀλιείας, είναι ποιαταὶ, ὅπει ἀρότε ἔνας δογματισμένος ψαράς νὰ ζητηηο πλοῖον, πετρελαιομηχανήν, ή ὅπι ἄλλο τοῦ χρειάζεται διὰ νὰ τὸν παραχωρήθοιν ἀμέσως, κατόπιν βεβαίως ὀφισμένων διατυπώσεων. Τὸ πιστωτικὸν ἴδιωμα ἀσχολεῖται μὲ τὴν διαιρέσιν τοῦ οἰζονομικοῦ μέρους τῆς ἐργασίας τοῦ ψαρᾶ, καὶ κρατεῖ ἔνα ὀφισμένον ποσοστὸν ἀπὸ κάθε προϊόντος πωλήσεως τοῦ ψαρέντας, μέχρι τελείας ἀποσβέσεως τῆς παρασχεθείσης πιστωτῶν. Οὕτω δοῦτοι οἱ ἀλιεῖς λιγόν τινα συγκεντρωμένοι ὡς μία μεγάλη οικογένεια, είναι εύτυχεις καὶ ἀποτελούν μίαν ἐπὶ μίαν ὑγιεστέσσον καὶ πλούσιωτέσσον δονανιμώσεων ἔχαστα ψηφα-

Δύο κύριοι παράγοντες κυριαρχούν σήμερον είς τὰς ἀλιευτικὰς χώρας, ή ἔξτασις τῶν οἰκονομικῶν προβλημάτων τῆς ἀλιείας καὶ ἡ ψηφιατοδότησις τῶν ἀλιέων. Τὸ πιστωτικὸν ἰδρυμα ἡ ἔνας παρόμοιος δραγματισμός—καὶ ἡ Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρεία τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων—είναι στενῶν συνδεδεμένοι καὶ πολλάκις ἀποτελοῦν μίαν καὶ τὴν αὐτὴν Ὁργάνωσιν, οὗτος ὅπερε ἡ ψηφιατικὴ βοηθεία τὴν ὄποιαν ζητεῖ ἔνας ψαράς διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίου, πετρελαιοψηφανῆς, διττών ἢ ἄλλων μηχανημάτων καὶ ἀλιευτικῶν ἐργαλείων, διεκπεραιώνται ἐνκολύτερον, καθότι ἡ τεχνικὴ ὑπηρεσία τῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρείας ἡ ὁποία ἔχει ἥδη ἀποτελέσει τὸ πλοίον τοῦ ἀλιέως, εἰσηγεῖται δεόντως εἰς τὸ Πιστωτικὸν Ἰδρυμα, ἀναφέρουσα τὴν ἐμ̄ τορικὴν ἐπιφάνειάν του καὶ οὕτω ἐντὸς δὲίγμαν ἡμερῶν παρέτεινται ἡ ἀπαιτουμένη οἰκονομικὴ ἀφογὴ καὶ ἐγγράφεται ἡ σχετικὴ ἑποθήκη ἐπὶ τοῦ σκάφους. Ὁ παρὸν χῶρος δὲ μοῦ ἐπιτρέπει νὰ ἐπεκτείνησον τὸ ἔντυπα τῶν ἀσφαλειῶν τῶν ἀλιευτικῶν

πλοίων, θά έκταθό δύο; έπ' αὐτοῦ εἰς προσεχές σημειώμα που.

"Ας ίδωμεν τώρα πῶς θά λειτουργήσῃ τὸ Πιστοποίην. Ήδρυμα ἀλιείας εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ πῶς θά ἔξυπηρετήσῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἀλιευτικοῦ μας πληθυσμοῦ. Διὰ τὴν ἔξενησιν τὸν ἀναγκαιούντον κεφαλαίων πρὸς ἴδρυσιν τοῦ Ὀργανισμοῦ τούτου ἐγένοντο ὥραια δηλώσεις καὶ ὑποσχέσεις ἐπί μέρον τῶν ἐνδιαφερομένων ἀρμόδιον, ἀλλά δὲν ἐγνώσθη εἰσέτι πῶς θά λειτουργήσῃ καὶ πῶς θά ἔξυπηρετήσῃ τὸν ἀλιευτικὸν μας κόσμον, οἱ όποιοι ἐν προκειμένῳ εἴναι ἐλάχιστα πληροφορημένος. "Αν πρὸς συγχρηματικήν εἰχε τις τὴν ἀφέλειαν νὰ πιετεύῃ οὗ εἶναι δυνάτων ἡ λειτουργία του νὰ διεξαχθῇ, ὅπως καὶ εἰς τὰς Βορείους Χώρας, τὰ κάτων θά τὸν ἔξαγαγον τῆς πλάνης.

Ἐπειδὴ εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς τὸ ζῆτημα παρουσιάζεται ὡς πολλάκον θὰ προσπαθήσου νὰ τὸ ἀπλοποιῶσι. Εἰς τὴν Ἑλλάδα ὑπάρχουν περὶ τοὺς 20.000 ἀλιεῖς ἐγκαταλειμμένοι εἰς τὴν τέχνην των καὶ οἱ όποιοι ἄμα τὴν συστάσι τῆς Ἀλιευτικῆς Πιστεως, πολὺ δικαίως, θὰ ὑποβάλλουν αἴτησιν βοηθείας καὶ χρηματικῆς ἐνίσχυσης. Ποίους θὰ πρωτοβοηθήσῃ ὁ ἐν λόγῳ Ὀργανισμός; Πώς καὶ μὲ πόσα;

1) Είναι ὁ ἀπλὸς φαρᾶς, ὁ όποιος ἐργάζεται μὲ ημερομίσθιον ἢ μὲ ποσοστά ἐπὶ τοῦ φαρεμάτος, 2) είναι ὁ παραγαδίσης ὁ όποιος ἔχει 3—1 παραγάδια καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ ἑνα βαροζάρη βγαίνει ἔξι για νὰ φαρέψῃ, 3) είναι ὁ μικρὸς βαροζάρης φαρᾶς που ἔχει μιὰ φαροπούλα καὶ κοντοφαρεῖ μὲ τὸν παραγαδίσης, 4) είναι ὁ φαράδες τῆς γανγκάβας, εἴδους συντῆς τοῦ Φαλήρου, οἱ όποιοι συνεταιριώνων φαρεύουν, 5) είναι ὁ ἰδιοκτήτης φαρᾶς τοῦ ὄλου συντήματος γρί—γρι, καὶ τοῦ συνεργείου μὲ 3—1 πλούσια, 6) ο καρδαβοκύρης φαρᾶς που ἔχει ἑνα μικρὸν πετρελαιοκίνητον ἀλιευτικὸν (τράπανα) καὶ 7) είναι ὁ καπετάνιος φαρᾶς ἰδιοκτήτης ἐνὸς ἀλιευτικοῦ μὲ πετρελαιομηχανὴν 60—100 ίπταν, τὸ όποιον είναι τὸ πρῶτον βῆμα τῆς συγχρονισμένης ἀλιείας. Περιττὸν νὰ προσθέσου ὅσι εἰς τὴν Ἑλλάδα ὃς οἱ κόσμος θέλει νὰ είναι φαρᾶς καὶ ὁ βαροζάρης καὶ ὁ μανάβης καὶ ὁ ταβερνιάρης. "Ο μὲν βαροζάρης ὅστιν δὲν ἔχει δουλειά φαρεύει, οἱ μανάβης δανείζει χρήματα εἰς τοὺς ἀλιεῖς καὶ ἐπομένως ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἀλιείαν, καὶ ὅλοι οἱ ταβερνιάρης τῆς ἀπτῆς μας ἔχουν μιὰ φαροπούλα η ἐνδιαφέρονται εἰς μίαν ἐπιχείρησην γρί—γρι.

"Ἀπὸ ὅλους αὐτοὺς οἱ τέσσαρες πρῶτοι δὲν ἔχουν κανένα κεφάλαιον ἢ ἐλάχιστον καὶ ἀποζύννου μὲ ὅτι, καθ' ἡμέραν ἀποκομίσουν ἀπὸ τὴν θάλασσαν. "Ο πέμπτος ὁ ἰδιοκτήτης συστήματος γρί—γρι, είναι ὡς ἐπὶ τὸ πλεΐστον ὑποτελῆς τοῦ μανάβη, διότι τοῦ ὀφεῖλει κομματα. Οἱ δὲ λοιποὶ καρδαβοκύρης φαράδες που ἔχουν πετρελαιοκίνητα ἀλιευτικά τράπεζες οἱ περισσότεροι, κρεωστούν τις πετρελαιομηχανές καὶ τὰ πλοῖα των εἰνε ὑποθηκευμένα.

"Ἐπτὸς ἀπὸ τὰς δύο τελευταίας κατηγορίας, οἱ ἄλλοι ὅλοι δὲν ἔχουν καμίαν ἐπιτομήν ἐπιφάνειαν, ἐπομένως πᾶσα δοθησομένη εἰς αὐτοὺς χρηματική ἐνίσχυσης θὰ γίνη καλὴ τῇ πίστει καὶ χωρὶς καμίαν ἐγγύησην. "Άλλ' ἐδῶ ἀποβῆται γεννάται τὸ ἐρώτημα, δῶς δικαιολογημένων. Πρόσκειται νὰ ἀναδιογυράσωμεν τὴν ἀλιείαν μας καὶ νὰ συγχρονισθῶμεν, η νὰ μείνωμεν εἰς τὴν πρωτόγονον καταστάσιν ὅπου εὑρισκόμεθα ἐνναρθόντες τὸν ἐμπειριόμενον. Καὶ συγκεκριμένοι μὲν οἱ μέτρα. "Εάν πρόσκειται νὰ παραχωρηθῶμεν δάνεια εἰς τοὺς φαράδες διὰ νὰ ἔξακολουθήσουν νὰ ἐφαρμόσουν τὰ ἴδια πρωτόγονα μέσα, νὰ παραχωρηθῶν δηλαδὴ δάνεια εἰς τοὺς ἐφαρμόσοντας τὸ γρί—γρι, τὴν γαγκάβα, τὰ παραγάδια, (διατί δηλαδὴ καὶ τὴν δυναμίτιδα) τότε περιττεῖν πᾶσα συζήτησις, καθότι δὲν πρόσκειται περὶ ἀλιείας. "Ατ πάλιν θέλωμεν νὰ συγχρονισθῶμεν καὶ ἐπομένως ν' ἀποκτήσωμεν σύγχρονα ἀλιευτικά πλοῖα τελευταίον τύπου, (κάθε τοιοῦν ἀλιευτικὸν στοιχίζει ἀπὸ 3—8.000 λίρας), τότε εἰς ποιον θὰ δοῦμεν τὰ βοηθήματα καὶ αἱ εὐνοίαι, πῶς θὰ ἔξασταισθῶμεν τὰ δάνεια, ἀπὸ δὲν ὑπάρχει καριμή ἐγγένειος; "Ἐπτὸς πλέον ἔναν φαραγγηθῶν τὰ δάνεια διὰ φιλανθρωπίον σκοπόν, καλῇ τῇ πίστει, καὶ

ώς ἀπαρχὴ τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἀλιείας μας.

Διὰ νὰ λυθῇ ἐπιτυχῶς ἔνα πρόβλημα, πρέπει νὰ τεθῇ καὶ καλῶς. "Η ἀναδιογύνωσις τῆς ἀλιείας μας δὲν θὰ ἔξαρτηθῇ κυρίως ἀπὸ τὸ οἰκονομικὸν μέρος καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπὶ ξηρᾶς ὁργανώσεως, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ τεχνικὸν μέρος καὶ εἰς τὴν θάλασσαν. Καὶ ἔξηγομαι: "Αν ὑποθέσωμεν ὅτι ὁ ὁργανισμός τῆς ἀλιευτικῆς πίστεως ἔχει τόπον νὰ χρηματοδοτήσῃ διαφόρους συνεταιριούς ἀλιεών μὲ 1000—2000 λίρας καὶ πλέον, εἰς τὶ θὰ χρηματεύεται αὐτὸν τὸ χρήμα; Ποίους τύπου ἀλιευτικά θὰ κατασκευάσωμεν; Ποίαν θὰ είνει αἱ ναυπηγαὶ γραμματικαὶ των; Πόσα μέτρα μήκος θὰ ἔχουν, τὶ πλάτους, τί βάθους, διὰ νὰ είνει καταλληλη διὰ τὰς θαλάσσας μας; Ποίας διατάξεως μηχανάς θὰ ἔγκαταστησώμενεν ἐπ' αὐτῶν; Πόσας στροφάς θὰ κάμινον; Ποίας μεθόδους ἀλιείας θὰ ἐφαρμόσωμεν; "Έάν οὖλα αὐτὰ ἤσαν γνωστά, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι θὰ ἐφημορθῶντο πρὸ καὶ σοῦ, ἀλλὰ διὰ νὰ περιφρονοῦνται, ἀσαλῶς ὑπάρχει ἀγορα τῶν τεχνικῶν ἀναγκῶν, καὶ διὰ τοῦτο οἱ ἀλιεῖς μας ἔξακολουθῶν νὰ καταπούνται μὲ πρωτόγονα μέσα.

Βεβαίως τὸ νὰ ἐνισχυθῶν οἰκονομικῶν οἱ ἀλιεῖς μας είναι μία καλὴ καὶ ἀγία μέριμνα τῆς Κυβερνήσεως. Είναι δημος ή τελευταία ἡ δοπία πρέπει νὰ γίνη. "Η πρώτη είναι νὰ γνωρίζῃ συγκεκριμένως εἰς τὶ πρέπει νὰ χρηματεύσουν αὐτὰ τὰ χρήματα καὶ νὰ δώσῃ τὰς σχετικὰς κατευθύνσεις. Νά ἔχῃ προσαθρούσιος διὰ χρηματοποιηθῶν διὰ τὴν καταστήσιν τὸν σκοπόν. "Αναδιογύνωσις τῆς ἀλιείας μας δὲν θὰ πηγά μεταλλωθείν μερικοὶ φαράδες καὶ νὰ ληφθονθῶνται οἱ περισσότεροι. "Η ἀναδιογύνωσις πρέπει νὰ είναι σιγή καὶ τοῦτο θὰ ἔξαρτηθῇ ἀναμμισθῆσας ἀπὸ τὸ τεχνικὴν μόρφωσιν καὶ κατεύθυνσιν ποὺ θὰ είμεθα εἰς τὸν νὰ δώσωμεν εἰς τοὺς ἀλιεῖς μας.

Σύχρονος βιομηχανία τῆς ἀλιείας είναι ζήτημα ὑλικοῦ ἀφ' ἐνὸς καὶ ἔξησημένου προσωπικοῦ ἀφ' ἑτέρου. "Οπως εἰς τὴν γεωργίαν ζειτάνονται τέλεια μηχαναὶ καὶ ἔξησημένοι γεωργοὶ, πότις εἰς τὴν ναυτιλίαν ζειτάνονται σύγχρονα πλοῖα καὶ καλοὶ ναῦται, οὕτω καὶ εἰς τὴν ἀλιείαν ζειτάνονται ἀλιευτικά πλοῖα μὲ πετρελαιομηχανάς, ταχύτολα, μὲ ἐγκαταστάσεις φυγείων, καὶ ἐφριδισμένα μὲ όλα τὰ ἐπιτημογικά ἐφαγεῖα. Δὲν ἀρκεῖ δημος νὰ ἀποκτήσωμεν τὰ τέλεια αὐτὰ ἀλιευτικά, μᾶς ζειτάνονται καὶ ἀνδρες ικανοὶ διὰ νὰ τὰ χρησιμοποιήσουν καὶ ἔξησημένοι εἰς τὴν ἐφαρμογήν τῶν συγχρόνων μεθόδων ἀλιείας.

"Ἄφοι κατ' ἀνάγκην ἡ ὁργάνωσις τῆς ἀλιείας μας θὰ γίνη μὲ πολὺ μικρὸν κεφάλαιον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἐφόρον τὸ ὀποῖον ἐπιδικεῖται, φρονῶ ὅτι ἡ ἀρχὴ πρέπει νὰ γίνη μὲ σαφὲς προσαθρούσιαν καὶ μετεπιλημένον πρόγραμμα διὰ νὰ λείψουν αἱ δογματικοὶ καὶ ἐπομένως η ἔξατημα τοῦ κεφαλαίου. "Καὶ τὰς διληγούντων ἀξίας τέχνας οἵνα δὲν γένοιτο τὶς σπουδαῖοις ἀνεν διδασκάλων ικανῶν

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

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

RIPARAZIONI NAVALI IN GENERE SCAFI, MACCHINE & CALDAIE

TELEGRAMMI: SANGIORFICINE-GENOVA

TELEFONO: 61-522

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 C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

'Η δίκη διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ "Σαπφώ", Τὰ πρακτικά τῆς διαδικασίας

Τὴν 10ην Ἰουνίου ἡργισεν ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοσύνης ἡ ἐδίκασις τῆς ὑποθέσεως τοῦ ναυάγιον τοῦ ἀπ' «Σαπφώ» (εκ τοῦ Ἰούνης Πατέρας). Ἐνάγοντες ἦσαν οἱ πλοιοκτῆται κ. κ. Νικ. Ι. Πατέρας, Ίων. Ν. Πατέρας, Στέφ. Ν. Πατέρας καὶ Κωνστ. Ν. Πατέρας (εἴταιοι Ίων. Πατέρας καὶ Υἱοί), τῆς Χίου, καὶ οἱ ἐντόπιοι δανεισταί Κ. Μίχαλος καὶ Σιάς, οἵτινες καὶ ἤγειραν ἄγωγήν κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρας «Royal Exchange» τοῦ Λονδίνου, ἀπαιτοῦντες τὴν παρ' αὐτῆς ἐκτέλεσιν ἀσφαλιστηρίου συμβόλαιον ὑπογραφέντος τὴν 26ην Αὐγούστου 1931 καὶ καλύπτοντος τημῆμα κινδύνου ὀλικῆς ἀπολείας τοῦ ἀπ' «Σαπφώ», ὅπερ ἐναύγησε τὴν 9ην Ἰουνίου 1932 πλησίον τοῦ Μπέρλιγκ, τῶν Πορτογαλικῶν παραλίων. Οἱ ἀσφαλισταί εἰχον ἀρνηθῆ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλιστηρίου ὑποστηρίζοντες, ὅτι τὸ ναυάγιον δὲν προκλήθην ἀπὸ κινδύνους, ἀλλ' ὅτι ἦτο δόλιον.

Ο συνήγορος τῶν ἐναγόντων πλοιοκτητῶν καὶ ἐνυποθήκων δανειστῶν κ. Aske ἀνέπτυξεν εἰς τὸ δικαιοστήριον ὅτι οἱ πελάται τοῦ ἐνδιεφέροντο διὰ ποσὸν ἀσφαλιστηρίου 2050 λιρῶν καὶ ὅτι τὸ ἀσφαλιστηρίου συμβόλαιον περιελάμβανε καὶ τὸν ὅρον νὰ παραιμένῃ ἀναστάλιστον τὸ 1/3 τῆς ἀξίας σπάρους καὶ μηχανῶν ἐπὶ ἡσαφαλισμένης ἀξίας 23.000 λιρῶν διὰ γενικήν ἀπολείας. Η πραγματική ἀσφάλεια ἦτο διὰ λίρας 14.250 ἐπὶ σκάφους καὶ μηχανῶν καὶ 3100 λίρας ἐπὶ τοῦ ναύλου, τὸ δ' ἀσφαλιστηρίου συμβόλαιον, τὸ ἀρρόδον τὴν προσδιορίσαν ἀπαίτησιν, ὅτι μέρος μᾶς ἀσφαλείας ἐξ 12.250 λιρῶν, ἐλευθέρας μερικῆς ἀβαρίας.

Τὸ ἀπ' «Σαπφώ» κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ναυάγιον τοῦ κατηγορίου διὰ ἔνα λιμένα τῆς Ἀλγερίας διὰ Στέτιτην μὲ φορτίον 6000 περίπου τόννων ρωσφάτουν. Ἐπεκράτει εἰς τὴν θάλασσαν κυματισμός ἀπὸ Β. Δ.Β. ὁ δὲ ἀνεμος ἐπνευειν ἀπὸ Δ.Β.Δ., χωρὶς ὅμως οὔτε ὁ κυματισμός, οὔτε ὁ ἀνεμος νὰ ἐνέχουν χαρακτήρα σφραγότητος. Η νὺξ τῆς 8ης Ἰουνίου 1932, ὅτι σκοτεινή καὶ δὲν ἐπεκράτει μὲν ὄμηλη, ἀλλ' ὁ ὄργιον ἐπαύλιπτο ἀπὸ ἀχλὺν περιορίζουσαν τὴν ἀστίνα ωρατότητος. Τὴν προσίαν τῆς 9ης Ἰουνίου τὸ σκάφος δηλήσθη τὸ ἀκρωτήριον τοῦ Ἀγίου Βικεντίου, ἐσχάρτης δὲ πορειαν, ἥτις θὰ τὸ ἔφερεν εἰς γραμμὴν ἀπέχουσαν πέντε περίπου μίλια Δυτικῶν τοῦ ἀκρωτηρίου Roca, ὅταν ὅμοις τὸ σκάφος ἔφερε παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Ράντζο, περὶ ώραν βιν μ.μ., διεπιστρέψαν, ὅτι είχεν ὑποστῆ μείζουν πρός Ἀνατολάς παρέκκλισιν καὶ οὐτούς δέδει νὰ τακτοποιήσῃ τὴν πορειαν τοῦ διὰ νὰ παραπλεύσῃ τὴν ἀκτήν. Η πορεια τοῦ αὐτῆς ήτο Β. 3/1 Α., ἀλλὰ προδῆλος καὶ πάλιν ἐγένετο μεγάλη πρός Ἀνατολάς παρέκκλισις.

Ἀποτέλεσμα τῆς παρέκκλισεως ὑπῆρχεν ὅτι, ἀντί νὰ διέλθῃ 5 ἔως 6 μίλια μαραρά τὴν νησίδας Burling, προσέκρουσεν ἐπὶ βραχώδους ὑφάλου εἰς τὴν θέσιν Estellas. Η πρόσκρουσις ἔλαβε χώραν ὀλίγον πρὸ τοῦ μεσονυκτίου, τὸ δὲ πλήρωμα τῆς «Σαπφοῦς» ἀπαρτίζουσεν ἀπὸ 26 ἄνδρας διεσθήθη ἀπὸ ἕνα Πορτογαλικὸν ἀλευτικόν καὶ ἀπεβίασθη εἰς τὴν Λισαβώνα, δόπου καὶ ὑπερβήθη εἰς ἀνάφοισιν.

Συνεχίζων ὁ κ. Aske ἐτόνεσεν, ὅτι οἱ ἐναγόμοις ἀσφαλισταί ἀνοινταὶ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλιστηρίων, ἰσχυρίζουσεν ὅτι ἡ ἀπόλεια τοῦ πλοίου δὲν ὄφειλετο εἰς κινδύνους θαλάσσης, ἀλλ' ἐνδεχομένως εἰς προμετεπιμένην πρᾶξην τῶν ἐναγόντων (ἐξτὸς τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν) ἡ ἀλλού τινός, συνεργούντος, ἡ καὶ δὲν ἐνόχου συναντέσσοντος, ὅπερ νὰ φιθῇ τὸ σκάφος εἰς τὴν ξηράν. Η θέσις τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν τῆς «Σαπφοῦς» — προσέθηκεν ὁ κ. Aske — παραλληλίζεται πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τῶν «P. Samuel & Co» κατὰ «Dumas» μὲ τὴν διαφοράν, ὅτι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν οἱ δανεισταί δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν ὡς μετασχόντες εἰς τὴν ἔνοχον ἐνέργειαν, τὴν όποιαν ἐπικειθερῶν ν' ἀποδούσι οἱ ἐναγόμοις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας.

Miller (συνήγορος τῶν ἀσφαλιστων): Ημεῖς ισχυρίζομεθα, ὅτι τὸ πλοίον ἐρρίφθη εἰς τὴν ξηράν παρ' ἔνος τῶν ἴδιων τητῶν τοῦ πλοίου, ὀφειλομένην εἰς κινδύνον θαλάσσης, ἀλλ' ἡ προσάραξη δὲν ἤτο τυχαία, ὀφειλομένην εἰς κινδύνον θαλάσσης, ἀλλ' ἡ προσάραξη τοῦ πλοίου.

Συνεχίζων ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων κ. Niz. Ίων. Πατέρας ἥτο γέρων, ἡλικίας 70 ἔως 80 ἐτῶν δανειστὴς ἡ ἀπόλεια τοῦ πλοίου, ἀπεβίωσε δὲ μόλις πρὸ διημήνου, ἐπομένους μια τροποποίησις τοῦ πίνακος τῶν ἐναγόντων δέοντα νὰ ἐπέλθῃ. Οσον ἀφορᾷ τὴν χρωτηκότητα τοῦ πλοίου εἶπεν ὅτι τὸ ἀπ' «Σαπφώ» τοῦ 3874 τόννων γρός, κατὰ δὲ τὴν ἡμέραν τοῦ ναυάγιον ἔφερε φορτίον κατὰ 300 ἔως 400 τόννων ὀλιγωτερον τοῦ ἀπιτρεπομένου ὑπὸ τοῦ διὸν τῆς γραμμῆς φροτώσεως. Εἶτε ναυτηργῆθη τὸ 1907 εἰς Σάονθ Σηλδες εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν «John Redhead & Sons» καὶ ἡγοράσθη παρὰ τῶν ἐναγόντων τὸ 1927 ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν ὀνυμασθὲν ἀρχικῶν μὲν «Ιωάννης Πατέρας», βιαδύτερον δὲ «Σαπφώ». Τὸ 1928 είχεν ὑπόστη εὑρεῖσαν ἐπισκευήν πρὸς ἀνάνεωσιν τῆς κλισέως του, ἡ δὲ γενοκήνη δαπάνη ἀνήλθει εἰς 8000 λίρας περίπου. Εἶτε διέλθει τὸ πλοίον τὴν ἐπιθεώρησίν του No 3 εἰς τὸ Ἀρβούργον τὸν Ὁκτώβριον τοῦ 1931, ὅλαι δὲ σχεδὸν αἱ ὑποδείξεις τοῦ ἐπιθεωρητοῦ εἶχον ἐκτελεσθῆ ἀντὶ δαπάνης 2300 λιρῶν, εἰς τὴν ποτίσιαν περιελαμβάνετο καὶ ἡ ἐπισκευή μεριμνήν ζημιῶν ζημιῶν. Τὰ γεγονότα αὐτὰ πειθούν — ἔχοντο διεργασίαν οἱ συνήγοροι — δὲ τὸ σκάφος διετηρεῖτο εἰς καλήν κατάστασιν, τὸ δὲ «Λόδδη Ρέτζιστερ» εἶχε χορηγήσει εἰς τὸν πλοιοκτήτα παράτασιν μέχρι Δεκεμβρίου τοῦ 1932 διὰ νὰ συμ-

πληρώσωσι τὴν ἐπιθεώρησιν.

Οι ἐνάγοντες συμπλοκούνται ἐνδιεφέροντο διὰ τὰ ἀκόλουθα ἐκαστοτά: «Ο πατήρ Πατέρας δι' 20 οἰο, ὁ Ίων. Ν. Πατέρας διὰ 30 οἰο, ὁ Στέφ. Ν. Πατέρας (πλοιαρχος) διὰ 30 οἰο καὶ ὁ Κωνστ. Ν. Πατέρας διὰ τὰ ὑπόλοιπα 20 οἰο. Εκ τῆς ἐγγεγραμμένης ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑποθήκης ὠφειλοντο κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ναυάγιον 8000 λίρας μόνον, οἱ δὲ πλοιοκτῆται ἦσαν κάποιοι ἀρχετῆς περιονοίας. Ἐπίστις δέοντα νὰ προστεθῇ, διὰ ἡμί τη ἱερᾶς διαφόρων ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων, ἐγίνοντο κατὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῶν ἐπιπλωτῶν επὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, κατὰ διαφόρους τρόπους.

Roche (δικαστής): Τὰ ἐλάττων τὰ ὑδήσαντα εἰς τὴν ναυταπάτην, ἐάν τυχόν ἐγένετο τοιαύτη, μειούνται ἀπὸ τὰ ἐπειθέντα, εἰνὲ δὲν τελεῖσθαις ἡ περιπτώσις ν' ἀποκαλυψθῇ, διὰ ἡ ἀσφάλεια ἡμέρη.

Aske: Τοῦτο ἀρριβώς ἐπεθύμουν ζ' ἐγὸν νὰ εἴπω ἐν συμπεράσματι. Σπουδαία ἀκόμη ἐλαφρυντική διὰ τοὺς ἐνάγοντας περιπτώσιοι εἰνὲ καὶ τὸ γεγονός, ὅπι τὸ σκάφος των ἡτού ἀκάλυπτον διὰ κινδύνους μερικῆς ἀβαρίας.

Συνεχίζων ὁ αὐτὸς συνήγορος προσέθηκεν, ὅτι τὸ ἀπ' «Σαπφώ» ἀπὸ τὸν 1932 ὡς ηγαράθη, μέχρι τὸν 1932, διὰ ἀπωλέσθη μολονότι ἐπ' ἀρκετὸν χρόνον παρείπενται ἐν παροπλισμῷ εἰς τὴν Χίον, εἰχεν ἐν τούτοις ἀποδώσει εἰς τοὺς ἴδιοις ἀσφαλιστηρίας τους κέρδη 12.000 λιρῶν, ἐάν δὲν ἀπωλέσθοντο ἡ ἀπωλέσθεις καὶ αἱ δαπάναι διὸ ἐπιθεωρίσθειν, ἀπέμενε καὶ πάλιν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἔνα καθαρόν κέρδος 2400 λιρῶν, μηδὲ συνυπολογιζομένου φυσικά τῶν τόκων τοῦ δανείου καὶ τῶν ἔξδοδων τοῦ παροπλισμοῦ ἀπὸ Φερδοναρίου μέχρι Μαρτίου τοῦ 1932. Τὸ πλοίον ἐκάλυπτετο μὲ ἀσφάλειαν 14.250 λιρῶν δὲ, ὅλικην ἀπώλειαν, ἀπέμενε δὲ ἀκάλυπτον ποσὸν 8700 λιρῶν ἡ καὶ ἀνώτερον ἀπόμενο τὸν 13/3 τῆς ἡσαφαλισμένης ἀξίας του.

Περιπτέρων εἰς σχετικήν ἐρώτησην τοῦ «Ἀγγλου δικαστοῦ ἀπήντησεν ὁ συνήγορος, ὅτι τὸ πλοίον ἐξεβέραντο ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συνήθους παλαίσσας πυξίδος καὶ οὐδὲ γνωσκοποικῆς τοιαύτης. Ή ἐάν της κανονικῆς πορείας τοῦ παρεκκλιτούς ὑφειλετο εἰς τὰ θαλάσσασα φειδωτά καὶ εἰς τὸν ἄνεμον, πιθανόν δὲ καὶ εἰς ἐπιφοράν της πυξίδος, δημιουργούσαν κακήν ναυσιπλοίαν ἡ τέλος καὶ εἰς ἔνα συνδυασμόν τῶν ἀνωτέρων ἀπώλειαν.

Ο πλοιαρχος Στέφ. Πατέρας ἀντέθησεν τοῦ «Ἀγγλου δικαστοῦ ἀπήντησεν ὁ συνήγορος, ὅτι τὸ πλοίον ἐξεβέραντο ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συνήθους παλαίσσας πυξίδος καὶ οὐδὲ γνωσκοποικῆς τοιαύτης. Ή ἐάν της κανονικῆς πορείας τοῦ παρεκκλιτούς ὑφειλετο εἰς τὰ θαλάσσασα φειδωτά καὶ εἰς τὸν ἄνεμον, πιθανόν δὲ καὶ εἰς ἐπιφοράν της πυξίδος, δημιουργούσαν κακήν ναυσιπλοίαν ἡ τέλος καὶ εἰς ἔνα συνδυασμόν τῶν ἀνωτέρων ἀπώλειαν.

Εἰς τὸ πλοιαρχον ὑπεβλήθουσαν ἀπολογήθων διάφοροι ἐρωτήσεις ἀπὸ μέροντος τοῦ συνηγόρου τῶν ἀσφαλιστῶν. Απαντῶν εἰς αὐτὰς εἰπεν ὅτι ἡ ὄμηλη δὲν τὸν ἡμπόδιζε νὰ ἰδῃ τὸ φάρον τοῦ Burlings. Μέχρι τῆς πμ. πμ. καὶ ἀριστοτέλης ἐποίκιλλε κατὰ τὸν χρονικά διαπήματα μεταξὺν ἐνὸς καὶ οὐτούς καὶ μηδεμῶς μίλου, τὴν δὲ πορείαν, ὅπως τὸ σκάφος διέλθῃ μὲ μίλια ἀνοικτά τοῦ Burling, εἰχε θέσιον ὁ ὑποπλοίασος. Κατὰ συνήθειαν εἰς τὰ Ελληνικὰ σαφάη—εἰπεν—ό ὑποπλοίασος θεωρεῖται ὡς δυνάμενος νὰ γαράσῃ πορειαν ναυσιπλοίας, μολονότι διὰ πάν τὸν συμβόλαιον ἔνθηνται τὸν πλοιαρχον. Εἶναι δὲ ἐνδιαφέρον τὸν ὑποπλοίασον ὃν εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς «Σαπφοῦς» διὰ τὰ τοντούς την συγκατίσει πλοιαρχος, εἰς τὴν στιγμήν την προσεκράτησεν.

Εἰς τὸ συμείον τοῦτο διεκόπη ἡ συνεδρίασις διὰ νὰ συνεχισθῇ τὴν ἐπομένην.

Τὴν δευτέραν ἡμέραν τῆς 17ης Ιουνίου (17ης Ιουνίου) ἐπανεξητάσθησαν ὁ πλοιαρχος κ. Στέφ. Πατέρας καὶ εἰς ἑτερος τὸν ἐναγόντων, οἵτινες εἰς σχετικάς ἐρωτήσεις τοῦ συνηγόρου τῶν ἀσφαλιστῶν, ἡρεμήσανται εἰς τὴν ξηράν. Η συνήθεια εἰς τὰ Ελληνικά σαφάη—εἰπεν—ό ὑποπλοίασος θεωρεῖται ὡς δυνάμενος νὰ γαράσῃ πορειαν ναυσιπλοίας, μολονότι διὰ πάν τὸν μισθον τοῦ πλοίου τοῦ. Ως πρὸς τὰ ἄλλα μέλη, ἀπέγειρεν ν' ἀναγριθεῖ τὸ λεζθέν, διὰ πρὸ τοῦ παροπλισμοῦ τῆς «Σαπφοῦς», κατὰ τὸ 1932, εἰχεν ὑποστῆ τὸ σκάφος ζημιὰς 2600 λιρῶν.

Miller (συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν): Γνωρίζετε, ἐάν τὸ πλοίον ἐπέφερεν ἐκ τῆς ἐργασίας του κέρδη ὁ δι';

Mάρτυς : (Στ. Πατέρας): Οὐδέποτε ἐπίστενσα ὅτι ἐξημώνει τὰ κέρδη τοῦ ὕμινος ἦσαν μικρά.

Miller: Κατὰ τὸν δρόμον τοῦ συμβόλαιον συνάγεται διὰ τὴν ναύλωσιν τὸν σκάφος.

Μάρτυς: Δὲν γνωρίζω ἐπ' αὐτοῦ παρὰ τοῦτο μόνον: «Οταν οἱ ἐνυπόθηκοι δανεισταί ἐναντίον τοῦ πλοίου, ἐσυνήθιζαν νὰ τὸ τηλεγραφῶσεν εἰς τὸν Χίο πλοιοκτήτας. Κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον, ἐλαύνει τὸν χώραν τὸ ναυάγιον, ὁ ναύλος ἡτο τοιούτος, ὃστε δὲ ἐκλαύπεται τὰ ἔξτρα, εἰχον δὲ πληροφορηθῆν, διὰ ναὶ μὲν δὲν εἰχεν εἰσέτι ἐξευεῖθαι ἐτερος ναυλος δὲ αὐτό, ἀλλ' ἡλπιζον διὰ τὰ ἔκαπτες καὶ μετανέρωσιν διὰ Στέτιτην.

Miller: Εἰχατε σχετικήν ποτέ, διὰ ἡμέρασθε νὰ πληρωθῆτε τὴν ἐγγραφήν την 17.350 λιρῶν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, διὰ τὸ πολὺν εὐχάριστον διά την οἰογένειαν σας γεγονός μὲ τὴν παρούσαν μάλιστα κρίσιν;

Μάρτυς: Δέν διενοθήμενον νὰ προβάθμισεν εἰς παρομοίαν συζήτησιν. Ο πατήρ μου, ἡτο πολὺ ἔντιμος ἀνθρωπός.

Miller: Σᾶς ἐρωτῶ: Τὸ πλοίον σας προσήραξεν ἐπὶ τῆς ὑφάλου,

πλησίον τοῦ φάρου καὶ εἰς χρόνον, κατὰ τὸν ὃποιον ἡ ὁρατότης ἦτο
καλή δι' ἀρκετὴν πέριξ ἀκτίνα. Ἡτο δυνατή ἡ προσάραξις, ἐὰν σεῖς
δὲν τὴν ἐπεδιώκατε;

Μάρτυς: Τὸ φῶς τοῦ φάρου δὲν ήτο δόρατὸν ἀπὸ τὴν θεοῖς τῆς προσαράξεως μας, μολονότι ἀπὸ ἄλλην ἔγγυς θεοῖς συνέβαινε τὸ ἀντίθετον. Ήσαν αἱ καιρικαὶ συνθήκαι καὶ η διαμόρφωσις τῆς ἀκτῆς τοιαῦται, ὅπε τὸ δύναντο ἔνα σκάφος να ἔχῃ καλήν δόρατότητα καὶ ἔνα ἄλλο, πολὺ πλησιέστερον τοῦ φάρου εὐόποκόνων, νά μην ἔχῃ. Πάντας οἱητεῖς, οὐδὲ μόνον δὲν ὕδηγησαμεν ἐσκεμμένως τὸ πλοῖον μας πρὸς τὴν ἀκτήν, ἀλλ' οὔτε καν̄ ἐσκέψθημεν τοιούτον τι.

Miller: Είναι γεγονός, ότι κατά την εποχήν του ναυαγίου ή άξια του πλοίου δεν ήταν ανωτέρα των 3000 έως 3500 λιρών.

Μάρτυς: "Οχι. Ήξεν, όπωσδήποτε, περισσότερον.

Miller: 'Εν πάσῃ περιπτώσει η ἀξία του ήτο πολὺ μικρότερα τον ἡσφαλισμένου ποσού.

Μάρτυς: Λέν γνωσίζω εἰς ποιὸν ἀνήσκετο ποδὸν ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοιού κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔτεινην.

Roche (δικαιοτής): Λένι δύναμι νά έννογήσω πός θά ένανθλώνετε τό σκάφος χωρίς νά γνωρίζετε ποιαί θά ήσαν αι διά τά άσφαλτρα δαπάναι.

Εις τὴν ἔρωτήσιν ταύτην ἀπῆντησεν ὁ μάρτυς, ὃι δὲν ἦτο τῆς ἀρμοδιότητός του ή ναῦλωσις τοῦ σκάφους. Σχετικῶς μὲ τὸ ναυάγιον, κατέθεσεν ὃι δὲν ἐλεῖτε τὴν εὐναιρίαν νά ελέγξῃ τὴν πυξίδα μετά τὴν ἐξ Μεσογείου ἀναχώρησιν καὶ ὃι ὁ οὐρανὸς ἦτο κεκαλυμμένος ἀπό νέφῃ. Η πρότη πόδις Βορρᾶν πορεία τοῦ πλοῦ ἦτο ἡ γαραγγείσα μετά τὸν διάπλουν τοῦ Γίβραλτάρο. Συνεχίζων ὁ μάρτυς προσέθηκεν, ὃι ὁ πατήρ του τὸ 1931 ἦτο ἥλικιας βῆ ἐτῶν.

Aske (συνήγορος ἑναγόντων): 'Ο πατήσ τῶν ἑναγόντων, δέν ἦτο
ἰκανός νά διαπράξῃ ἔνα δόλιον νανάγον. Παροφοία σκέψις ό' ἀπε-
τέλει δί αυτὸν ὑθριν. "Ἄλλως τε, ὅπως διεπιστώθη ἀπὸ την διαδικα-
σιαν, ἄφηκε κατά τὸν θάνατόν του ἀρκετὴν κτηματικὴν καὶ χοημα-
τικὴν περιουσίαν.

¹ Εξητάσθη καπόπιν ό μάρτυς π. **Norman Bell**, λογοτέχνης, και συνετάριος του Οίκου του έλλεγαντος τούς παρά τη έτωσής «Μίγαλος καὶ Σία» υπάρχοντας λημονίους τοῦ ἄπειρου «Σαπτώφ». Κατέθηκεν ούτος διὰ οἱ λογαριασμοὶ τῶν ταξιδίων τῆς «Σαπτώφ» ἐδείκνυνον κέρδον.

Miller: Είναι βέβαιον, ότι οι ληστοί διά τα πρώτα ταξίδια του σφάλμας από της αγοράς του παρόν των έναγόντων έδεικνυν ξέρδη και ότι κατόπιν αἱ επισπάζεις πεινωσθήσουσαν.

Μάρτυς: Τοῦτο εἶναι ἀληθές.

Ο διοικών δήμτης της έπαρσιας «Κ. Μίχαλος και Σιά» κ. James Seton Read, έξετασθείς ενδύνα πατόπιν, έβεβαίωσεν, ότι έγνωρζε τὸν ἀποθανόντα Πατέραν, καθὼς καὶ τοὺς μίούς του Ιωάννην καὶ Στέφανον ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν. Η οἰκογένεια τοῦ—επε—είνε ἀπὸ πάσης ἀπόφευκος εἰλικρινῆς καὶ ἔντμος, τὰ δὲ χοῦματα διά τὴν ἄγοράν της «Σαπροῦς» τὰ διέθεσεν ὁ πατήρ.

Ο άνθυποπολιάρχος κ. Κωνστ. Ποντικός, δύσις ήτο και ο άξιοματικός της υπηρεσίας κατά τὸν χρόνον τοῦ δυστυχήματος, κατέθεσεν, ότι η θύδανθη μόνον τὴν δόνησιν τοῦ σράφους ἐκ τῆς συγκρούσεως, διέταξε τὰς μηχανὰς «δρισθεὶς ὀλοταρῶς» καὶ ἀπέστειλε τὸν ναύτην τῆς φυλακῆς νά ἔχειν πάντα τοὺς κομιμένους εἰς τὰ κάτωθι τῆς γερύορας διαμερίσματά των ἀξιωματικούς.

Απαντών όμαρτς εις απευθυνθέσας πρός αὐτὸν ἐφωτίσεις, ζα-
τέθεσεν, ὅτι ἀπήρεται ως ναύκληρος ἐπὶ φορτηγοῦ ἀπόλεσθεντος, συ-
νεπείᾳ ὄμιζλης, κατ' Οἰκτώβιον τοῦ 1929 εἰς τὸν κόλπον **Bothnia**. Διὰ
τὸν φάρον τοῦ **Burling** εἶπεν, ὅτι είδε τὴν ἀνάλαμψή του 35'
λεπτὰ τῆς ὥρας πρὸ τοῦ δυντηγῆματος, διὰ δὲ τὴν πορείαν τοῦ πλοϊού
ἐπίστενεν, ὅτι ἐνδιόσκετο τούτο ἐπὶ τῆς κανονικῆς γραμμῆς του και
οὐδεμίαν είχεν ἀμφιβολίαν, ὅτι θά διηγοτε 5 ἔως 6 μίλια ἀνοικτά
τοῦ φάρου.

Miller: Έγώ άγνωστως πιστεύω, ότι έπρεπε να έβλεπες, ότι το πλοιόν σου έπλεε κατ' εύθειαν πρὸς τὸν φάρον.

Μάρτυς: Τὴν ἀναλαμπὴν τοῦ φάρου διὰ μίαν καὶ μόνην στυγεῖσι τὴν ἀντελήφθην, ἀμυνδῷς πως, ἀν καὶ εἰχον καταβάλει πᾶσαν προσοχὴν, διότι ὁ καιρὸς ἦτο ὄμιζλωδός.

Εἰς τὸ σημεῖον τούτῳ ἔληξεν ἡ συνεδρίασις τῆς δευτέρας ἡμέρας τῆς δίνης.

Την έπομενην 18ην Ιουλίου, τρίτην συνέσειαν, πρὸ πάσης ἔξετάσεως νέων μαρτύρων, ὁ συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν **sir Robert Aske** ἀνέφερεν εἰς τὸ δικαστήριον, ὅτι κατέχει σοτεῖχα δὶ’ ὀλοὺς τοὺς προσφερομένους ἐν τῆς Μεσογείου ναῦλον, ὅταν τὸ ἄπειρον «Σαπφιώ» ἐπλείσθη διὰ τὴν πρός τὸ Στεττίν μεταφοράν. Ἐπαγθά, παρεμβαίνον ὁ συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐπόνισεν ὅτι τὸ εὐδίκτον σημεῖον ἦτο κατ’ αὐτὸν τὸ ὅτι ὁ ναῦλος ἐπλείσθη παρὰ τὸν Στεφ. Πατέρᾳ ἀποκλειστικῶς, χωρὶς νά ληφθῇ ἡ συγκατάθεσις τῶν ἐνυπόθηκων δανειστῶν, ἐνῷ είχον ἔνα ἀνεγνωρισμένον πρός τοῦτο καὶ ἀναφαίρετον δικαιόμα. Κατὰ τὰς ἀπόντες τῶν ἀσφαλιστῶν ὁ γεγόνος ἀποδεκτὸς ναῦλος ὅτι ἀπέβαινεν ἐπιζήμιος. Ή ὑποψία, ὅθεν, τῶν ἐναγομένων ἦτο ὅτι ὁ ναῦλος δὲν είχε συνδυασθῆ μὲ τὴν πρόβλεψιν πιθανοῦ κανονικοῦ κέρδους, ἀλλ’ ἀπεισόπει νά τεθῇ τὸ πλοίον εἰς ἓν ταξίδιον πότε παραδόθη εἰς τοὺς ἰδιοτήτας του τὴν εὐκαιρίαν νά κερδίσουν τούματα ἀπό τοὺς ἀσφαλιστάς...

Aske: Ο ναύλος, τὸν ὅποιον ἐδέχθη τὸ πλοῖον, ἵτο ὁ καλύτερος ὅλων, ὃσων προσεφέροντο τὴν ἑποχὴν ἔκεινην, εἰνε δὲ ἐκτὸς ἀμφιβολίας καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἐνάγοντες ἐπεθύμουν νὰ κερδήσουν ἄπλως τοὺς μισθώντας τον καὶ νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ, εἰς τὰ δόποι τούν ἡπταβλῆδην

Ακολούθως διανομένος είς τὸν ὑπαινιγμὸν τῶν ἐναγομένων εἰς βάσος τοῦ οἰκουμενικοῦ Κοινων. Ποντικοῦ, γ. πλοιάρχου

της «Σαπφοῦς», όστις κατέθεσεν ύπέρ τῶν ἐναγόντων, εἶπεν δι τού πράγματι δι μάρτυς οὗτος ὑπῆρχεται, ώς νανκληδος, ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Διαμαντή», τοῦ οπίον ἔξωτελε καὶ ἐγκατελεῖφθη ἐπὶ τῆς νήσου **Norrskar**, ἔγγις τῶν Σουνιδών αἳτων, τὴν 9ην Οκτωβρίου 1929 καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς διμήλης, ἀλλὰ τὸ ναυάγιον ἐκεῖνο οὐδέποτε τῷ τρόπῳ παρονοίασε, ἀπόδειξις δὲ τούτου, δι τὰ χορήματα τῆς ἀσφαλείας κατεβλήθησαν ἐντὸς ὅλων μόνον ἡμερῶν. Τὸ πλήρωμα είχε παραμείνει ἐπὶ τοῦ «Διαμαντή» δέκα ὀλοκληρώς ἡμέρας, κατὰ τὸ διάστημα δι αὐτὸν τὸ ναυαγοσωστικὰ προσεπλάνουν γά επιτύχουν τὴν ἀνέλκυσίν του.

Μετά τὴν ἀνιστέρῳ παρέγνθεσιν ἐπανελήφθη ἡ τακτικὴ ἀποδεικτικὴ διαδικασία, ἀνεγγνώσθησαν δὲ αἱ μαρτυρικαὶ καταδέσεις τοῦ β'^ο πλοιάρχου καὶ τοῦ α'^ο μηχανικοῦ. Οὐ ὑπολοίαρχος ἀνέφερεν, ὅτι δὲν ἔσχε την εὐκαιρίαν γὰρ καμμί αἰτογονικαὶ παρατηρήσεις καὶ ὅτι ἡ τεθεῖσα πρόσβη Βορρᾶν τοῦ ἀγωγηρίου *Roca* πορεία θὰ ἀφηνεῖ ἐλεύθερον ἄρχετον διάστημα, ὥστε νὰ διελθῃ ἀκίνδυνος τὸ πλοίον τὸν φάρον τοῦ *Burlings*. Κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς προσαράξεως ἐπὶ τῆς ὑφάλου ἡ ταχύτης τῆς «Σαπφορᾶς» ἦτο 7 1/2 ἵζες 8 μιλῶν. Τὸ δυστύχημα τὸ ἀπέδιδεν ὁ ὑπολοίαρχος εἰς τὴν κακὴν ὄρατότητα καὶ εἰς τὰ θυλάσσια ψειράτα, χωρὶς νὰ ἀποκλείσῃ καὶ ἐκτροπὴν τῆς πυξίδος, προσέθετε δέ, ὅτι καὶ εἰς νὰ ἀλλο προηγούμενον ταξίδιον τοῦ εἰχὲ διαποτίσει τὴν υπαρξίην ἰσχυροῦ πρὸς *Burling* φεύγομας.

φάρον τῆς αὐλαῖς **Burling**. Έξίη η κατόπιν ὁ μάρτυς Γεώργ. Λυγνός, λουριμαστής τῆς «Σαπφούς», οστις κατέθεσεν, ότι κατά τὴν στιγμὴν τοῦ δυστυχήματος ἦτο ἔπειτα πάνηρεσίας. Συμφώνως πόσις τὰς διαταγὰς τοῦ πλοιάρχου, επενοίεν εἰς τὸ διαιρέσιμον τους καὶ ἐξέπεμψε διὰ γενικῆς πόσης ὅλα τὰ πλοῖα στήσεως τὸ σῆμα κινδύνου **S.O.S.** καθοδίζων τὴν θέσην τοῦ δυστυχήματος, τὸν φάρον τῆς νήσου **Burling**,⁶ ὃς τοῦ ἐπέδειξεν ὁ πλοιάρχος. Ἐνῷ κρόνῳ —εἶπε— ἐπανελάμβανον τὸ **S.O.S.** αἱ λέμβοι μὲ τὸ πλήρωμα ἀπεικαρύνοντο. Πρὸ τοῦ ἀέρους κινδύνου, ἐπειδὴ τὸ σάφος ἐθυμίζετο, ἐφοιτήθη εἰς τὴν θάλασσαν διὰ νὰ σωθῶ. Κατ' ἄρχας δὲν ἐβλεπε τίποτε, βραδύτερον ὥμως ἀντελήφθη τὴν βραζόδη ξηράν, ὅπου καὶ ἐξήλθον.

Roche (πρός τὸν πλοιάρχον): Πᾶς ἐδύσατε εἰς τὸν ἀσυρματιστὴν
ους, ως ὑεών ναυαγίου τὸ **Burling**, ἀφοῦ δὲν τὸ ἐγνωρίζατε, διότι
δὲν είχατε ίδη τὸν φάρον;

Πλοιάρχος : Έγνωρίζα, ότι κατ' έκεινην την ώραν θὰ ἔπειτε τὸ σαφός μου νὰ ενδισκεται εἰς τὰ πέριξ τῆς ἀκτῆς τοῦ **Burling**, ἄλλη οὐχὶ καὶ πόθ τῶν βράχων **Estellas**. Τὸν φάρον, πάντως, δὲν τὸν είχον ίδει.

Ἐξετάζομενος είτα ὁ πρωρεὺς ναύτης Κ. Λυγνὸς κατέθεσεν ὅτι ἀπὸ 8—10 μ.μ. τῆς νυκτὸς τοῦ ναυαγίου ἔξετέλει τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ σκοπιωδοῦ παραμένοντα εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τῆς γεφύρας, ἀπὸ δὲ τῆς 10ης μ.μ. ἀνέλαβε τὸ πηδάλιον καὶ ἐγράψατο τὸ σφάρος εἰς τὴν γαραγμένην πορείαν τον. Ὁ Λυγνὸς ἀνέλαβεν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τὸ πηδάλιον Πέτρον Πατέραν, ἡ δὲ πορεία την 10ην μ.μ. ὤφαν ὅτο B. 3/4 A. Εἰς ἐρῶτησιν τοῦ συνηγόρου τῶν ἀσφαλιστῶν ὁ μάρτυς ἀπήντησεν, ὅτι καὶ ὅταν εὑρίσκοντο ναυαγὸν ἐν τῇ λέμφῃ, καθὼς καὶ ὅταν ἀπεβιβάσθησαν εἰς τὴν ξηράν, ὁ πλοιαρχὸς καὶ ὁ ἀνθυπολοιαρχὸς τοῦ ἥρωτηρον ἐάν εἶχε κρατήσει καλῶς τὴν πορείαν B. 3/4 A. περὶ τῆς ὅποιας τοὺς είλεν ἀκούσει ὁ μύλοιντας. Ἐπίσης εἰς ἐρῶτησιν τοῦ δικαιστοῦ ἀπήντησεν, ὅτι περὶ τὴν 11 νυκτερινὴν ὁ ἀνθυπολοιαρχὸς τοῦ εἰλε., «νά ίδη, ἐάν φαίνεται φάρος τις», ἀλλὰ δὲν ἴδυνήθη οὗτος νά τὸν διακρίνῃ.

Ἐκάληθι κατόπιν ὁ ἐμπειρογνώμων πλοίαρχος **Percy Fr. W. Blake**, ἔξουσιον μένος εἰς τὰς πορείας Μεσογείου καὶ Ἀφρικῆς, δι- στις κατέθεσεν, ἔχων πρὸ αὐτῶν τὸν ζάρητην, ὃν τὸ ἀπὸ «Σαπφώ» δὲν ἤκολούθησε τὴν πορείαν, ἡτις ἐλέγουσή ὅτι εἰσεῖς ζαραζθῆ, διότι ἐὰν τὴν ἔτηρον δὲν θὰ εὑρίσκετε ἔπειτα ὅπου εὑρέθη.

Aske: Σάς υπενθυμίζω τό σημείον της καταθέσεως τού ἀνθυποπλιούρχου, καθ' ὃ οδός την 11.15^ο είδε μίαν ἀναλαμπήν πρὸς τὴν πρόφατην μεταξὺ στείγας (χωραπού) και ἐξαρτήσεως τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς ἔνωνται δύο ἄντρα τού **Burlings**.

Blake: Σημαίνει τούτο, ότι η θέση της αναλαμπής ήτο κατά 2 «points» πρός τά δεξιά, κατ' εὐθείαν πρός την πρώταν. Μόνον ἐκ τοῦ ἔλεγχου τοῦ ημερολογίου θα ήδυνατο νά ενθεῦθη η απόστασις ἀπό της τελευταίας διακριβώσεως της πορείας, όπότε και τὸ φῶς τοῦ φασούν θὰ ήδυνατο νά δειχγεί εἰς τὸν διξιοματικὸν τῆς φυλακῆς, ὅτι τὸ πλοίον ήτο ἔω της πορείας του. Συμφωνώς πρός την; δοθείσαντας κατάθεσιν, ἐμόφρωσα τὴν γνόμην, ότι ὑπῆρχε μία διαφορὰ 4 1/2 μοιρῶν τῆς χαραχθείσης πορείας μεταξὺ τοῦ ἀριστηροῦ τοῦ 'Αγ. Βικεντίου και τοῦ ἀριστηροῦ Roca, ή δὲ παρέκκλισις ἀπό τοῦ ἀριστηροῦ Roca μέχρι τῆς θέσεως τοῦ ναυαγίου ήτο 7 μοιρῶν.

'Εν συνεχείᾳ ό μάρτυς άνέπιτυνεν, ότι εἰς ἣν περίπτωσιν μὰ πυξὶς ἵητο τελείως ἴκανοποιητικὴ διὰ πλοῦν ἔξ 'Ανατολῶν πρὸς Δυσμάς, θά
ηδύνατο νά παρουσιάσῃ ἐπτροπήν μέχρι 5 μοιρῶν, ὅταν τὸ σκάφος ἔ-
θετε τὸ πηδάλιον του εἰς πορείαν πρὸς Νότον. Τὸ γεγονός, ότι τὸ ἀπ-
«Σαπφώ» ἵητο παρωπλισμένον ἀπὸ Φεβρουαρίου μέχρι Μαρτίου τοῦ
1932 ἐμφανίζει την πιθανότητα μαγνητικῆς ἐπιδράσεως τῆς πυξίδος
του. Λόγαντα δὲ, πάντως, μὰ τοιαύτη πιθανότης ν' ἀναμένεται, ὅποι-
ταν τὸ πλοῖον εὐθύκεταί εἶπι μαρκόν χρόνον μὲ τὴν πρώταν του ἐ-
στραμμένην πόρις διεύθυνσιν σχέσιν ἔχουσαν μὲ τὸ μαγνητικὸν πόλον.
Καὶ εἰς μαρκόν εἶπίσθη πλόιος ὑφίσταται πιθανότης μαγνητικῆς ἐπ-

δράσεως, όταν τὸ σκάφος πλέγη πρός μίαν θρισμένην κατεύθυνσιν και κατόπιν άλλασσει πορείαν. Έντονάτη περιπτώσει ή παρέκκλισης του δὲν δύναται νά εξαρθρωθεί ειμήν δι' αστρονομικών παρατηρήσεων. Περιπτέρων δι' α. Blake ωμῆλος και περι τοῦ φεύγατος Rennel, ἀσκοῦντος ἐπίδρασην ἐπὶ τῶν ὑδάτων, ἐπέδειξε δὲ βιβλίον, διὰ τοῦ διοικούντος ἐξ ἐπιστημονικῶν παρατηρήσεων, ὅτι εἶνε δυνατόν νά παρασυθοῦν πλοία ἐκ τοῦ φεύγατος τούτου (ἰσχύοντος εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς «Σαπφοῦς») 16 μίλια Ἀνατολικῶς ἐντὸς μιᾶς ημέρας.

Roché: Δηλαδή, 23 τοῦ μιλίου καθ' ὥραν.

Καταλήγων ὁ κ. Blake ἀπέδωκε τὸ ναυάγιον εἰς συρροὴν διαφόρων αἰτίων, ήτοι ἀνέμων, κυματισμοῦ, θαλασσίου φεύγατος και, πιθανῶς, εἰς μίαν μὴ ἀναμενομένην πρὸς Ἀνατολήν ἐκπροτὴν. Εἰς ἔρωτησιν τοῦ συνηρόδου τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐμβεβαίωσεν, διὰ τὸ φάρον Burlings εἶνε καλὸς και λογχός, εἰς ἔτερον δ' ἐρώτησην ἀπήντησεν ὅτι, ὅταν ἐν πλοίον εὑρίσκεται εἰς τὸ Βόρ. Ἡμισφαίριον μὲ πορείαν πρὸς ΒΔ., δίδει εἰς τὴν πυξίδα του αερούσαν πρός τὰ Δυτικὰ ἐκπροτὴν, γεγονός που εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν θὰ ἔπειπε ν' ἀπομακρύνῃ τὸ σκάφος ἀπὸ τὴν ἔρημάν.

Miller: Παραδέχεσθε συνεπῶς πρός εξήγησην τῆς ἀπώλειας ἐκ τοῦ ἐκπροτῆς τῆς πυξίδος, ὅτι ἡ ἐκπροτὴ αὐτῇ δὲν εἶνε διὰ τὴν πρὸς Δυσμάς κατεύθυνσιν, ἀλλὰ διὰ μίαν πρὸς Ἀνατολάς;

Mάρτυς: Μάλιστα κύριε.

Miller: Ἀλλὰ τοῦτο εἶνε ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετον ἐκείνου, ποὺ θὰ δηλώσω τις νὰ ποθεῖσῃ.

Μάρτυς: «Οσον ἀφορᾷ τὸν φάρον τοῦ Burlings, δὲν δύναται νὰ τὸν ἴδῃ κανείς, μὲ πυκνήν ομίλην, οὔτε και ἐξ ἀποστάσεως ἡμέρας μιλίου.

Miller: Τὸ ρεῦμα φαίνεται ὅτι ἀκολουθεῖ τὴν γραμμὴν τῆς παραλίας και συνεπῶς πληγίον τοῦ Burlings ἔχει κατεύθυνσιν πρὸς Νότον και Δυσμάς.

Blake: Συνήθως ἀκολουθεῖ τοῦτο τὸν γραμμήν τῆς παραλίας.

Miller: Πλήν ἐκτάκτου τινος αἰτίας, δὲν ηδύνατο νὰ ἐπηρεασθῇ τὸ σκάφος ἀπὸ τὸ φεύγατο, τὴν πίεσιν τοῦ διοικούντος πρὸς τὴν δεξιὰν πλευράν τῆς πρόσωπος του;

Blake: 'Υφ' ἡ συνήθης ὑμεῖς περιγράψετε.

Miller: 'Εν τοιατῇ περίπτωσι δὲν θὰ παρεσύρετο τὸ πλοίον μαρρών τοῦ Burlings;

Blake: Μὲ αὐτὴν τὴν πορείαν, μάλιστα. «Ἔχω ἐν τούτοις τὴν γράμμην, ὅτι διὰ νὰ ρίψῃ κανεὶς εἴσοι τὸ πλοίον του, ἐπειρετε νὰ φροντίσῃστε νὰ ἐξασφαλίσετε μίαν υπῆνεμον θέσιον διὰ νὰ τὸ ἐγκαταλεύῃ. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς «Σαπφοῦς», οἱ ἐνάγοντες εἴχον μίαν μόνον λεύθον και ταύτην πρὸς τὴν υπῆνεμον πλευράν, ἀλλὰ δὲν πιστεῖν, ὅτι θὰ ἡτο δυνατόν εἰς μίαν σκοτεινήν νύκτα νὰ χειρισθῇ κανεὶς τὸ πλοίον του μετ' ἀκριβείας, ὅπει νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν καταβύθισιν του κατὰ τρόπον δημιουργῶντα «οἰλικήν ἀπώλειαν».

Ός πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ φορτηγοῦ ἐξητάσθη ὁ ναυτικὸς ἐπιθεωρητὴς και ἐπιτελής πλοίων κ. Sidney Ross, ὅστις και κατέθεσεν ὅτι κατ' Αἴγυπτον τοῦ 1931 η ἀξία τῆς «Σαπφοῦς» (σκάφος και μηχαναὶ) ἀνήρχετο εἰς 9715 λίρας, τῶν δὲ μπῶνερος τῆς, όλης, δυσμάτου και λ.π. εἰς λίρας 675, ητοι ἐν ὅλῳ εἰς 10.390 λίρας. Κατ' Ιουνίου τοῦ 1932 η ὀλική ἀξία, λόγῳ τῆς Παγκοσμίου οἰκονομικῆς ἐπίπτωσης, εἶχε κατατέθει εἰς 5815 λίρας, ἐν τῶν διοικούντος η ἀξία τοῦ σκάφους ἀνήρχετο εἰς 5025 λίρας.

Miller: Η ἴδιη μου γνώμη εἶνε, διὰ της ἀξίας τῆς «Σαπφοῦς» κατ' Ιουνίου τοῦ 1932 ητο μόνον 3000 λίρα.

Ἐπερατωθήσαν εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο αἱ καταθέσεις τῶν μαρτύρων τῶν ἐναγόντων· Ο συνήργος τῶν ἀσφαλιστῶν, ἀναφερόμενος εἰς τὰ ἐκ τῆς μέρχι τοῦδε διαδικασίας συμπεράσματα, ἐτόνισεν ὅτι οἱ ἐνάγοντες ὑπεστήσθησαν ὅτι τὸ ναυάγιον ὠφειλετο εἰς κινδύνους θαλάσσης και οὐχί εἰς ἀπορούμενον ἀνθρώπινην ἐνέργειαν. Εάν δημος ἡγεμονίη ὑπὸ οὐρήν, ὅτι οἱ φάροις τοῦ Burlings ήτο ὄρθιος εἰς τὰ πλοῖα τὰ διερχόμενα πρὸς Βορράν ή Νότον η ἀποστάσεως 14 ή 15 μιλίων και ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ τὸν ἔβλεπον, λαμβάνοντα εἴς αὐτοῦ ἀντιστοιχίαν και ἐπ' αὐτοῦ βασίζοντα τὴν περιπτώσην νανοτίλοισαν των, τότε η περιπτώση τῆς «Σαπφοῦς» καθίσταται ὑπόπτος, λόγῳ δὲ και τῆς μεγάλης ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου, ἀγεταὶ τις νὰ πιστεύσῃ ὅτι η ἀπώλεια δὲν φειλεῖται εἰς κινδύνους θαλάσσης. Εν συνεχείᾳ δι' α. Miller ἀνευνίσθη ἀλλας παρομίας φύσεως ὑπόστεσις, ἦφ' ἓν ησχολήμησαν τὰ Ἀγγλικά δικαιστηρία εἰς τὸ παρελθόν.

—Τὴν ἐπομένην 10ην Ιουλίου—τετάρτην ἡμέραν τῆς δίκης—δι' οὐνήρως τῶν ἀσφαλιστῶν ὅτι οἱ ἐναγόμενοι ήσσαντάσιλιον ἦπο τὴν Διεύθυνσιν τῶν Πλοηγῶν μίαν πληροφορίαν ἀφορῶσαν τὴν ἀκτίνα δρατήτητος τοῦ φάρου Burlings και ἀλλων τοιστῶν, ἥδη ἡς ἀποδεκτήσατο ὅτι δι' α. Burlings εἶνε λίτιν λογχάρας ἐντάσσειν.

Πρώτος μάρτυς τῶν ἐναγόμενων ἀσφαλιστῶν καλεῖται: δι' Augusto da Silva Lemos, δογμός εἰς τὸν φάρον τοῦ Μπόρελιγκς. Καταβάτις: εὐτος, διὰ τὴν ιούνιον 1932 ητο ἐχρήσεις εἰς τὸν φάρον ένα φέρει διὰ παρατηρήσεως, ἔχον ἀκτίνην δρατήτητος 25 μιλίων. Περιέγραψε κατέπιν διάρτητος τὴν κατιρικήν κατατάσιμην και τὰ τῶν ὅρων τοῦ ναυάγου ὡς ἔξι: «Οὐρανός κατὰ τὰ 3) μεταλλυμένος ὑπὸ νεφῶν, ἀνεμος Β., δύναμις 4, θάλασσας λειτα, δρατήτης μετείλα».

Εἰς ἐρωτήσεις τοῦ συνηρόδου τῶν ἐναγόντων ἀπήντησεν, διὰ εἰς τὸ μέρος ἐκείνο τῆς ἀκτῆς ὑπῆρχε συνήθως μία σκοτεινὴ ἀκτόσφακτρα, ητις ἐμπεριέχει ἔνστος τὴν ἐντασσεῖν τῶν φώτων τῶν πλοίων, ἀλλ' οὐδέποτε καθίσταται ἀλλοτεν τὴν φωτεινὴν δέσμην τοῦ φάρου. Ο μάρτυς δὲν εἶδε πρὸ τοῦ ναυάγου τὰ φώτα τῆς «Σαπφοῦς», τὰ δὲ δυστύχημα τὸ ἐπιληφοργήθηκον οἱ φαροφύλακες τὴν πρωτείαν τῆς ἐπομένης, διότι ἐφέταν εἰς τὸ κτίριον τοῦ φάρου εἰ ναυάγοι. Ο πλοιαρχὸς ἔφερε τὴν πυξίδαν του.

Miller: Τι ἐσκάφηθη διὰ τὸ ναυάγιον; Εθίκαιασθείτο;

Μάρτυς: Ἐναπολήσας τὸν καιρόν, ποὺ ἐπεκράτει τὴν νύκτα, δὲν κατέρθωσα νὰ ἐννοήσω πῶς ἡτο δυνατόν νὰ ναυαγήσῃς ἐν πλοῖον.

Ο μάρτυς Jose Santos, ἔταρος δογμός τοῦ φάρου Burlings, διτις παρέλασεν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τὸν προηγούμενον μάρτυρα, κατέθεσεν διτις κατὰ τὸ διάστημα τῆς φυλακῆς του δὲν εἶχε κάμιτι χρήσιν τῆς σειρῆνος δημίλης εἰς δρώτητο: δὲ τοῦ συνηρόδου και. Aske ἀπήντησεν διτις μία ἐλαφρά διαφορά διαφοράς ὑπῆρχε εἰς τὸν χρηκτητηριασμόν «ἀδράτον» και «δλίγον δρατόν» μεταξὺ τῶν ὅρων 21 τῆς 9ης Ιουνίου και 1 τῆς ἐπομένης εἰς τὸ διαφορελάσιον τοῦ σύκι μετρητού τοῦ Burling εὐρισκομένον φάρον Farill-hoes. Η δρατότητα κάποιος μετεβάλλεται ἀπότομως.

Ἐβῆτάσθη κατόπιν δι' Ιερουνός πλοιαρίου Albert Reckmangel, κυβερνῶν τὸ ὑπερωκεάνιον «La Coruna», τῆς «Αμερικανικῆς θαλασσῆς». «Ολα σχεδόν τὰ ἐπὶ τῆς φραγμοῦ μεταξύ της θαλάσσης, εἰπε, τὰ κατηνάλωσα εἰς ταξίδια μεταξύ Γερμανίας και Ν. Αμερικῆς, παρέπλεσα δὲ τὴν ἀκτὴν τοῦ Burlings και κατὰ τὴν κάθεδον, δύον και κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν. Τὴν νύκτα τοῦ ναυάγου εὑρίσκεται τὸ πλοίον μου πλήσιον τοῦ Burlings, δὲ διαφραγματιστής μοι ἀλέφεται διτις τὸ «Ελληνικόν ἀτμόπλοιον «Σαπφώ» εἰχεν ἐκπέμψει τὸ S.O.S., χωρὶς δημος νὰ θωσκ τὸ στήγμα του. Πάντως, μοι προσθίηκεν διαφραγματιστής μου, ἡμούσιη τόσον ισχυρῶς τὸ σήμα, ώστε τὸ «Σαπφώ» οὐ κατέβασεν πολὺ πλήσιον μας μας καθ' πρότιπον. Προέβησεν τόσο εἰς μίαν προσεκτικήν διερεύνησιν τῆς παραλίας τῆς Ηπειρωτικῆς Ἑγράς και τῆς Εγράς της νήσου, διτις τὸ «La Coruna» διερχότα εἶσω τοῦ Burlings. Φθιταίτης ἀτμόπλοιος δὲν ἐφινίνεται ποιηθενά, εἰτές μόνον τῶν ἀλευτικῶν. Ο καιρός ητο ωραίος, μὲ άνεμον B.W.D. δυνάμεως 3 περίπου. Εδέλπεσεν ήμεσος τὸ φέρον τοῦ φάρου Burlings συνεχῶς και ἐλάσσονες εἰς αὐτὸν ὑπερεύσησιν τῆς παραλίας τῆς Ηπειρωτικῆς Εγράς και κατέβησεν. Ασφαλίσαται τὸ φέρον τοῦ φάρου Burlings πολὺ μετρητούς μετρητούς μετρητούς τοῦ φάρου Burlings, ηδη τοῦ παραλίου Roca κατέβησεν τοῦ φέροντος πρότιπον.

Aske: Εἰς τὸ διαφορελάσιον τοῦ πλοίου σας σχετικάστει, διτις τὴν 8ην π.μ. τῆς 9ης Ιουνίου τὴν ἀτρόσφαιρα ητο «Θαυμή» και διτις τὸ μεσονύκτιον, διτις παρεπλέσεται τὸ Burlings, δὲν θαλή η δρατότητης.

Μάρτυς: Εἰχομεν ίδη τὸ Burlings ἐπὶ αποστάσεων 14 μιλίων. Εἰς τὰ 10 μιλία τὸ φέρον τοῦ φάρου τὸ διεκρίνεται καθαρά και οὐδέποτε τὸ ἐχάσσεται ἀπὸ τὴν δραστικήν.

Τὸ διαφορελάσιον ήτο ἀλλού τοῦ φάρου Burlings αὐτούς της Αγγλικού αἵπατης «Haxby», εὐρισκομένου, τὴν ίδιαν νύκτα, 14 μίλια μακράν τῆς θέσεως τοῦ ναυάγου: ἀνέγραψε : «Καιρός ωραίος. Ατμόσφαιρα καθαράς. Επίσης ἀπὸ τὸ διαφορελάσιον τοῦ φάρου Burlings προκύπτει, διτις τὸ φέρον Burlings, ητο δρατόν ἐπὶ αποστάσεως 7 1/2 μιλίων κατὰ τὴν νύκτα τῆς 9ης Ιουνίου».

«Ἀγνγάνωσθη κατόπιν η μαρτυρικὴ κατάθεσις τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου τοῦ Αγγλικοῦ αἵπατης «Bentigo», τῆς έταιρίας «P. & O.», τὸ διπέτον τὴν νύκτα τοῦ ναυάγου επλέει πρὸς Βορράν μεταξύ Cape Roca και Burlings. Καὶ εἰς τὸ πλοίον τούτου τὸ διαφορελάσιον ήσημειώσθη, διτις τὸ μεσονύκτιον τῆς 9ης Ιουνίου «πλεκτάται» καρός γεφελώδης μὲ ἀτρόσφαιραν θαυμήν» και διτις «ἄργυρότερον έλαβεν ἀντιστοιχίαν ἀπὸ τὸ φέρον τοῦ φάρου Burlings». Επέρχεται οὐρανοθεῖσα μαρτυρικὴ κατάθεσις προγράψηται ἀπὸ τὸν πλοιαρχὸν τοῦ Αγγλικοῦ αἵπατης αἱ «Elserian» Λαΐν και ἐπραγματεύεται περὶ τὴν φορά τῶν ρευμάτων. Ταῦτα—οὐστατήσεις η ἔκθεσις—δὲν θαλογίζονται και πολὺ, εἰτε πρὸς Ανατολήν, εἰτε πρὸς Δυσμάς. Μὲ ΒΔ. άνεμον, 0, άνεμόνεσσιν εὐτοπίαν μεταξύ τοῦ Burlings, ἀλλὰ μὲ πραγματικὴν δημίληην εδήλησεν τὸ θερμότερον τῶν πλοίων τοῦ φέροντος Βαρρά. Μὲ ΒΔ. άνεμον, 0, άνεμόνεσσιν εὐτοπίαν μεταξύ τοῦ Burlings, δὲν θαλασσήσεται ποτέ τὸ φέρον τοῦ φάρου Burlings.

«Ἐγένετο διάθη τοτέπιν, δις ἐμπειρογνόμων, περὶ τοῦ ἐπιζημίου η μή τον ναύλου δι' α. Frederick Cecil Perman, τῆς ἀτμόπλοιαν ἀταρίας Cheltenham. Εἶση ὑποθετικῶν λογαριασμῶν, εἰπε, θελόδιον διτις τὸ τεξτίδιον τῆς «Σαπφοῦς» μὲ μίαν πολὺ συνηρητικήν δάσιον, θαλάσσην η καυστήρας η καυστήρας τοῦ σκάφους κατὰ τὸν πλοῦν.

Εἰς σχετικάς ἐρωτήσεις τοῦ συνηρόδου τῶν ἐναγόντων, διὰ της αἵπατης της Σαπφοῦς εἶχε μεγαλυτέρες πιθανότητας νὰ θεωρηθεῖσαν ἐξεργάσησιν τῶν φώτων τῶν πλοίων, εἰπε εἰς τὸν Πειραιά και διτις ἀπό διάστημα διατηρήσεως τοῦ σκάφους ητο πολὺ προτιμώτερον νὰ εύρεσται τοῦ διπτού η τοῦ διπτούρχου η ποτέ τηλεγράφησης, παρά νὰ τελῇ ἐν παροπλισμῷ, μολονότι η ἐκλογή τοῦ πρώτου η τοῦ δευτέρου ἐξαρτάται: ἀπὸ τὰς δαπάνας τοῦ παροπλισμοῦ. Προσέθηκεν ἐν τέλει, διτις τὸν Ιουνίου τοῦ 1932 δυσκόλως ἐξευρίσκεται ἐπικερδής ναύλος διὰ τὸ Στέττιν.

Ο μάρτυς κ. Frederick Addison Bell, λογιστής—ἐλεγκτής τοῦ Οί-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo
of All Kinds*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

και «Baker & Bell», κατέθεσαν διαβλήτης μελετήσας τα βιβλία διαχειρίστων του από το προγράμμα ταξιδίων του, υπελόγιζε διά δια της άγοράς του (κατά το 1927) και έντυσεν, είχεν έπιφέρει εἰς τούς θεοτοκήτες του (συμπεριλαμβανομένων των δαπανών διά τόντονος, έπιθεωρήσεως, φθοράς, κ.λ.π.) μίαν συνολικήν ζημιάν 10.927 λ.ρών, έκα των δημοσίων τημάτων £588 λ.ρών άφεώρων τάξις ζημιάς τάξις προσθετούσας από τούς δεκαετρίους τού 1929 και έπεισθεν.

"Επερος μάρτυρς, δι πλοιαρχος—νυχτικός έπιθεωρητής κ. Howard Mc Glasslin κατέθεσεν δια βάσης της έγγρησης πολύ καλά την περιοχήν του Burlings και έσημείωσεν διπά τούς κάρτες την κανονική πορείαν, την διπάνη ακολούθων διπά τη πλοΐα. 'Ενα σινεχεία, ωμήλος παρί της φορδες των ρευμάτων, διτίνα περιέργασην δια ακολούθων κατεύθυνσιν πρός τό πίλαιρος, προκειμένου διά τάς ουνθήκας της υποθέσεως της «Σαπφώδης». Ή πειρίς ήδες μεγάλου πλοίου —είπε— εύρισκομένου εν περιπλοιώματι και έχοντος την πρώραν του έστραμμάνην πρός Β.Δ., δρίστεκτη μίαν πρός τά Δυτικά έκτροπήν, έδειν δια συνέδεσιν παράδομον τι: με τό από την «Σαπφώδη», τάξις τό σκάφος ήα παρεξέλιττες πολύ πέραν του Burlings, πρός τό ανακτότον πίλαιρος. Διά τήν μαγνητικήν έπιθεσιν της πειρίδος —είναι ολούθησεν δι μάρτυρος— δέν άποδιθαν και τόσην απουσιάστητα, διότι είνε γνωστόν έννι τή πράξη, διτί δι μαγνητισμός δι αναπτυσσόμενος δι φύραντος σε παραπληνή, κάνεια: έντελων μετά τρεις ήμερες δι φύραντος ταλεί έννι πλοίον εν παροπλιώματι, κάνεια: έντελων μετά τρεις ήμερες δι φύραντος ταλεί έννι πλοίον τους της παραπληνής.

Είτε τό σημειώνειν απόδιθη πεπεριώθη ή αποδεικτική διαδικασία και ωμήληγαν οι συνήγοροι: των διαδικινών. Ο των έναντισμάνων Miller υπεστήριξεν, διτί δι αστρά τών έλλοντων είς φώς γεγονότων αποκλείει τό ναυάγιον άνευ παρεμβάσεως διπά τόντον περάγοντος, πού θα ένηργεις έννι γνώστες την παρεκκλισίου από τήν κανονικήν πορείας. Ή απώλεια της «Σαπφώδης» —είπε— δέν οφείλεται είς κανένα κινδύνον ή οίονδηπότε άλλον κινδύνον (πυρός, συγκρούσματις κ.λ.π.) από τούς προσθετούμενους και καλυπτούμενους υπό τών άσφαλτιστηρίων συμβολαίων.

"Ο συνήγορος διέ διλλου τών έναντισμάνων παρεπονίθη, διτί έδειν τό «Σαπφώδη» διότι Βρατικούν πλοίον, θα έπειρειο, ένδεχομένων, έναντι αιδού πολύ διαφόρος στάσις, διότι δέν έπειρε νά διεκάθηδη δική μίαν περοληγητικήν άτιμασφαιρικήν εξ απλής ήποφήας θημιουργηθείσαν. Έπι μήνας διεκάληρους είχεν ή διπάθεσις αιτη έρευνηθη, όρκει νά λεχθη, διτί διπά μιάς και μόνον πειτολής είχον απευθυνθη 92 και πλέον δέρτησεις και παρεσχέθησαν πλήρεις και συφαίρεις έξηγησεις, τόσον μετά μέρους τών πλοιοκτησίων, δισον και παρά παντός ένδικαφερομένου επί τών έγγραφων τών υπέρ δι κατά τών έναντισμάνων. Αι πράξεις τού πλοιάρχου ήσαν εύθετες και άσολοι, δι δέ διαδικασίας απέδειξαν, διτί ήσαν τίμοις οι συνδυασμοί του διά τό εύτυχες τέρμα τού άναληγμένος ταξιδίου. Έδειν υπῆρξε σκάψις τις πρός ναυταπάτην, ούδηλως απεδειχθή αιτη από δική τήν πολυχρόνιον έκαντηλητικήν άνακρισιν και δι από τήν έπισταμένην και λεπτομερειακήν επ' άκρατηριφ διαδικασίαν.

"Αναπτύσσονταν διτί παρατείρω τά έπιχειρήματα τού δι sir Robert A. κε έτοντον, διτί έδειν ληφθη 80" διψιν ή τεθείσα πορεία B. 3) δι A., διδει βεβαίως ή παρεκκλισίας τού σκάφους νά τό φέργη μερικά μιλιά άνοικτώτερα τού Burlings, δέν άπελογήσηθη διωτις και δι αντίτροφος αντίτροφος ή πρασχομένην από τόντον άνεμον, τών κυριατισμών της θαλάσσης και τά ρεύματα, άτινα ήδηντον τήν παράκλισιν και έφεραν τό πλοίον πλησιέστερον πρός τήν Εηράν. Έδειν άπροκαλύπτως υπήρχεν ή έπιθυμία νά ριψηθη τό σκάφος επί τών δράχων, τότε δέν θα έπιπεστέλλετο τό S.O.S. με τό στίγμα τού κινδύνου, ένθη δι διλλου, από τάς μαρτυρικάς καταθέσεις διεπιστήθη διτί ήσοις «άρκετα θυμητή» ή άτιμασφαιρική ήποδιζησαν τούς επί τού πλοίου νά ήδουν και αιδού τό φέργη τού φάρου τού Burlings, άκρην και διτί τό σκάφος είχε φθάσει είς τήν έπικλινον θέσιν.

"Ο επί τήν φυλακής άξιωματικής της «Σαπφώδης» είδε, πράγματι, δια μίαν και μόνην στιγμήν, τήν άναληγμήν τού φάρου τού Burlings είς τάς 11.15" μ.μ., δέν έπειτας δέ νά έπικριθησε τήν άποστασιν τού πλοίου του από τήν ηήσον ούχι δι μαρτιλίς, αλλά διότι είχε πεποιθημόν διτί μιά άσφαλής πορεία είχε χρισθηδη και διτί αιτη διεπιστήσετο. Κατά έδειν άκρην τό πλοίον εθίσισκατο 4 1/2 μοίρων από τού Burlings, διταν έγένετο δρατίν τό φέργη τού φάρου πρός τήν δεξιάν μετώπην της πρώμας, διως διεπιστηρίχηγη κατά τήν διαδικασίαν, θα ήδηντα και πάλι τό πλοίον νά διέληγη άνοικτα τών δράχων Estelles κατά 1/2 μιλιον, δέν δέν έμεσολάβει δι μή ήπολογισθείσα τότε, θηθησε της «Σαπφώδης» πρός τήν Εηράν από τήν άνυμον τών κυριατισμών και τά ρεύματα.

Η έκδοδείσα απόφασις

Ένδιδων, τήν άπόφασίν του ή δικαστής κ. Roche είπε τά έξης περίποιον: «Αισθάνομαι έπιτακτικόν τό καθημερινόν γά τοντού ενθήσεων έξ αρχής και κατηγοριατικώς, διτί οι έντυποί ποτε κατηγορίας ή μομφής, διτί συνετέλεσαν δι δι ήδηνχως συνηνέσαν, είς τό νά ριψηθη έπικριμένως τό πλοίον είς τήν έπισθεν. Τό δεδικασμένον διμοσίεπι της παρομοίας φύσεως υποθέσεως «Samuels κατά Dumas» έχη δρη κάθε άμφισθιάν, ως πρός τήν τύχην τοιούτων άπιτησεων και έχει δημιουργήσει τήν άρχην, διτί δέν δύναται νά πληρωθούν οι έντυποί ποτε διανεισταί από τά άσφαλιστρα πλοίου, τό δι ποτοί απώλεσθη διλίσων».

Συνεχίζων είπεν, διτί ήδην είς συμπεράσματα άντιθετα, πρός δι την ίδιαν ήδηνταν οι έναγόντες, τά έπιχειρήματα τών διοί ποτε τήν άποδειξιν διτί τό σκάφος των άπωλεσθη δική κινδύνου και λαυπομένων υπό τού άσφαλιστρίου συμβολαίου, δέν τόντον ικανοποίησαν.

"Ητο δυσχέρεις, βεβαίως, νά παρασχεθούν σαφείς αποδειξεις, αλλά έτι δυσχέρεστερον ήτο νά άπωλεσθη τις έπι μιάς σπανίας, δισον και σοβαράς περιπτώσεως, ως ή παρούσα, δεδομένου διτί ούδεις έπιθυμει νά χαρακτηρίσει τινά, ως ένοντον δολίου ναυαγίου. Έπι πρώτης διφέως —έπικρολούθησεν δι το Roche— εύκολης έστηρετο δέ κόπος ποτοί διά νά πεισθησιαίς τήν τυχαίας άπωλειας, άπηρετο δέ κόπος ποτοί διά νά πεισθησιαίς την έναντιον. Κατόπιν διμος μιάς προσεκτικής

διαδικασίας και σύν τή προσδόφ της έρευνης τής ύποθέσεως έμόρφωσα, βάσει σειράς συλλογισμών, τό συμπέρασμα, διτί ή έξηγησης τής άπωλειας δέν διφείλεται είς τυχαίον συμβάν, αλλά είς μιάν προσχεδιασμένην ένέργειαν.

Δύο ήσαν αι συνέπεια τής τοιαύτης διαπιστώσεως διτί, δηλαδή, δέν διεκυβεύνοντο μόνον ζητήματα ύψιστης οικονομικής σπουδαιότητος τών διών έναγομένων, αλλά και ή υπόληψης δύο έν ξωή προσώπων, καθώς και ή μνήμη έπειρους μεταξύ τών διόπιων περιελαμβάνοντος «άνευος εκ της άριστερας πλευράς της πρώσας, θελάσσισον ρέμα με τήν ίδιαν κατεύθυνσιν και ένα σφάλμα είς τήν πηδαλιουχίαν, θοριλόμενον, είτε είς μιάν έκτροπην τής πυξίδος, τήν διόπιων ούδεις είλεγ άντιληψη ή είς κακήν πηδαλιούσην έν μέρους της πηδαλιουχίου». Τά δύο πρώτα περιστατικά, είπεν δι το Roche, δέν δικαιολογούν είς πειρακή βαθμὸν τό συμβάν. Κατά τήν άντιληψην μου, τό αύτημα πρόσθετο είς κακήν πηδαλιούσην, υπό τήν έννοιαν διτί είτε προσθέτος είτε χαραχθή πορεία διδόνος ή δημοσιεύσης βραχώδους διόδου «Ηκουσα προσεκτικώς τόντον παρατηρηθείσας τήν γνώμην, διτί δι πλοιαρχούς και δι ανθυποπολιαρχούς είνε οι μόνοι ένεχόμενοι άξιωματικοί. Διά τόν παρόπλοιαρχον δέν προέκυψε τί είς βάρος του, καταλογίζοντος είς αύτών ένα μέρος της εύθυνης, αλλά ούτε καί διά τό ίπλοπιον πλοιαρχωμα, οι ήσανται τόν ποτοί προσεπάθειαν ότι ήδηνταν προσεπάθειαν είς τήν έπισθεν.

Τό εύτιθεστερον σημείον, τό διόπιον παίζει άποφασιστικὸν δόλον είς τήν έκθυσιν τής παρούσης ύποθέσεως, είνε διτί δι απώλεια συνέβη είς πρόστασιν ένδος δι δύο μόλις μιλίων από τόν φάρον τού Burlings, ένα φάρον έκ τών μεγαλυτέρας έντασεως, έξ δισων είνε έγκατεστημένοι είς τά διόπτα τής Δυτικής Εύρωπης και δι δισις έχει φώς φώς 27.000.000 κηρίων. Κατά τήν έργαν τού ναυαγίου ή άτιμασφαιριασίας ήτο πλοίος «θαμπή», άλλ' ούδηλη δέν έπιηρχε. Απόδειξεις τούτον, διτί ήσαν ατμόπλοια ενέθησαν τήν νύκτα τής θης Ιουνίου πέριξ τού Burlings, έναντι πλοιαρίου διόπταρος, διόπις και αιδού τό από της «Σαπφώδη», καθώς και τό γεγονός, διτί οι φαροφύλακες δέν εύρεθησαν είς τήν άνάγκην νά χρησιμοποιήσουν τήν σειρήνα διά τήν έπικομπήν σημάτων ούδηλης. Ήτο, ίδεν, καθαρώς και καταφανώς διόπταρόν τό φώς τού Burlings, διαν προσήγγιζεν ή «Σαπφώδη» και άδυνταν νό πιστεύων είς τήν κατάθεσιν τού τρίτου πλοιάρχου, διτί δήθεν προσεπάθειαν νά ίδη τό φώς μέχρι τής στιγμής ποτε τό σκάφος πρόσθιη είς τήν βραχώδη άκτην.

Ότι πρός τό ίπερβολικὸν ποσόν της δι διλικήν απώλειαν ασφαλείας, άνερχομένης διδό τό πλοίον και τόν ναυλον του είς 15.000 λίρας, έναντι ήδηντας 5000 λιρών, δι δικαστής έποντον διτί ήδηντεινον είς τό συμπέρασμα τού περί δολίου ναυαγίου. Επειδή ήδηντας συνέπεια τό γεγονός αιδό τήν διαπίστωσιν, διτί τό πλοίον διληγήθη πρός τήν έργαν και διτί κατά τήν περιόδον έκείνην ειδιγάζετο ποτοί διέληπτης, διόπις και τά περισσότερα είνε κινήσει πλοία, και έπειδη άκρημη κατέστη τήν φανερόν, διτί μεταξύ τών συνιδιοκτητῶν τού σκάφους συνεφωνήθη ή άγαλάβη ή νίος Πατέρας τήν διακινθέντην τής «Σαπφώδη» κατά τό μοιραίον ταξιδίον τής ώς άναποθευκτον πομπέασμα διέχεται τό διτί και τίνες τών πλοιοκτητῶν πλήν τού πλοιαρίου ποτε.

Διά τάντα, βάσει τών δισων άνωτέρων άνεπτυχθησαν και τών γεγονότων πον έξετεθησαν, έκρινον δι Αγγλος δικαστής, διτί ούδεις έκ τών έναγόντων διδικαιούστον νά εισπράξῃ παρά τών έναγομένων τό άναφερόμενα είς τό άσφαλιστρήιον συμβόλαιον ποτε.

ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

CAMREX,

ANTICORROSION COMPOSITIONS.

TROVICO,, ANTIFOULING COMPOSITION

FAR EAST,, BRAND ANTIFOULING COMPOSITION.

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

Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΝ

HARROWBY STREET CARDIFF "H

CAMREX PAINT PRODUCTS CO

SUNDERLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

Η όλική δύναμις και σύνδεσις της Παγκοσμίου χωρητικότητος

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόῳδ Ρέτζιστερ»

Ἡ πρὸ τούνων ἡμερῶν κυκλοφορίασσα νέα ἐπησίᾳ ἔχοδοις τοῦ «Λόῳδ Ρέτζιστερ»—101η κατὰ σειράν ἀπὸ τῆς ἰδιόσεως τῆς ἑταῖρίας—παρέχει ἀρχετά ἴνδιαιερούνας πληροφορίας διὰ τὴν ὅλην ἔξελιξιν τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας καὶ διὰ τὰς μεταβολὰς ποὺ ὑπεστη ἀυτῇ κατά τὴν 12μηνον δρονικήν περίοδον ἀπὸ τὸν Ἰούνιον 1933 μέχρι τὸν Ἰούνιον 1934, καθὼς καὶ στατιστικὰ δεδομένα περὶ τῆς θέσεως μᾶς ἐκεῖς. Ἐθνικῆς ναυτιλίας μὲ σύγχρονην τῆς δυνάμεως τὴς ἔναντι τοῦ γενικοῦ συνόλου καὶ μὲ παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς ἡλικίας, τῆς ταχύτητος, τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τῶν σκαφῶν τῆς. Ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας κριτιμοὺς διὰ τὴν Παγκόσμιον ναυτιλίαν συνθήκας, αἱ στατιστικαὶ πληροφορίαι καὶ οἱ συγχρητικοὶ πίνακες τοῦ «Λόῳδ Ρέτζιστερ» πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη, ἀποτελοῦν τὴν μοναδικὴν αὐθεντικὴν πηγὴν, ἐπὶ τῆς δοτίας δύναται νὰ στηριχθῇ κάθε μελετητὴς τῆς ἔξελιξεως τῶν ναυτιλιανῶν πραγμάτων, προκειμένου ν' ἀντίκησῃ ὁφέλιμα συμπεράσματα.

Οὕτο, ἡ Παγκόσμιας χωρητικότης ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν 12μῆνουν, μίαν πτῶσιν εἰς τὴν

(Πίναξ 1.)

1934

Χώραι	'Α)π καὶ Μ)ς Ιστιοφ. Σύνολον	'Α)π καὶ Μ)ς Ιστιοφόρα	Σύνολον	1933
Χώραι				
Αγγλ.-Ιρλανδ. τ.γρφ. 17.629.518	105.364 17.734.912	18.592.204	108.535	18.700.739
Λοιπαὶ Χώραι > 46.728.244 1.113.456 47.841.700	48.035.320	1.184.126	49.219.446	
Σύνολον > 64.357.792 1.218.820 65.576.612	66.627.524	1.292.661	67.920.185	

*Ατ)λοια καὶ Μότοροσπιτς κατὰ Ἰούνιον 1914, 1924 καὶ 1934 καὶ διαφορὰ

Χώραι	Χωρητικότης γκρός			Διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἔτῶν		
	1914	1924	1934	1914 καὶ 1924	1934 καὶ 1914	'Αναλ. ο)ο
Αγγλ.-Ιρλ.	18.892.000	18.954.000	17.630.000	- 1.324.000	- 1.262.000	- 6.7
» Αποι.	1.632.—	2.592.—	2.978.—	+ 386.—	+ 1.346.—	+ 82.5
Δανία	770.—	990.—	1.101.—	+ 111.—	+ 331.—	+ 43.0
Γαλλία	1.922.—	3.290.—	3.260.—	- 30.—	+ 1.338.—	+ 69.6
Γερμανία	5.135.—	2.872.—	3.680.—	+ 808.—	- 1.455.—	- 28.3
Έλλας	821.—	757.—	1.507.—	+ 750.—	+ 686.—	+ 83.6
Όλλανδία	1.472.—	2.542.—	2.612.—	+ 70.—	+ 1.140.—	+ 77.5
Ιταλία	1.430.—	2.719.—	2.875.—	+ 156.—	+ 1.445.—	+ 101.0
Ιαπωνία	1.708.—	3.843.—	4.073.—	+ 230.—	+ 2.365.—	+ 138.5
Νορβηγία	1.957.—	2.392.—	3.980.—	+ 1.588.—	+ 2.023.—	+ 103.4
Ισπανία	884.—	1.188.—	1.164.—	- 24.—	+ 280.—	+ 31.7
Σουηδία	1.015.—	1.191.—	1.597.—	+ 406.—	+ 582.—	+ 57.3
Ην. Πολ. (θ.) 2.027.—	12.431.—	9.795.—	- 2.636.—	+ 7.768.—	+ 382.2	
» (Ιαπν.) 2.260.—	2.276.—	2.508.—	+ 232.—	+ 248.—	+ 11.0	
Λοιπ. Χώραι	3.479.—	3.477.—	5.598.—	+ 2.121.—	+ 2.119.—	+ 60.9
Σύνολον:	45.404.000	61.514.000	64.358.000	† 2.844.000	† 18.954.000	† 41.7

Παναμαϊκὴν σημαίαν σκαφῶν καὶ ἡ Φινλανδία μὲ 48.644 τόννους. "Οσον ἀφορᾷ τὰ Σοβιέτη, δέοντα νὰ σηματισθῇ, διὰ οἱ ἀναφερόμενοι ἀριθμοὶ δὲν δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ἀπολύτως ἀκριβεῖτες, ἐλλείψει τῆς στοιχείων. Λί σημαντικώτεραι ἔξ ἄλλου μειώσεως τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν ἀναφέρονται εἰς τὴν Μεγ. Βρεταννίαν καὶ Ίρλανδίαν μὲ 965.827 τ. γκρός, εἰς τὰς Ἡνωμ. Πόλιτειας μὲ 312.762 τ., τὴν Ιταλίαν μὲ 221.411 τ., τὴν Γαλλίαν μὲ 214.166 τ., τὴν Γερμανίαν μὲ 210.284 τ., καὶ τὴν Ιαπωνίαν μὲ 185.452 τ. γκρός.

Ἡ ύπάρχουσα χωρητικότης

Ἡ κατὰ τὴν 1ην Ιουλίου ὑφισταμένη Παγκόσμιος χωρητικότης εἰς ἀτιόπλοια καὶ μότοροσπιτς κατὰ χώρας καὶ ἐν συγχρητικοῖς πρὸς τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὸ τελευταῖον προπολεμικὸν ἔτος 1914, μὲ τὸ ποσοστὸν τῆς ἐπελθόντης αὐθεντικότεως ἔναντι τῆς ὀλίγης δυνάμεως ἐξαστης Ἐθνικῆς ναυτιλίας, δείκνυνται ἀπὸ τὸν ἀπόλουσθον συγχρητικὸν πίνακα.

1914

1934

Χώραι	Τ. γκρός	Τ. γκρός	'Αναλ. ο)ο
Αγγλία-Ίρλανδ.	18.892.000	17.630.000	- 6.7
Αγγλ. Αποικίαι	1.632.000	2.978.000	+ 82.5
Δανία	770.000	1.101.000	+ 43.0
Γαλλία	1.922.000	3.260.000	+ 69.6
Γερμανία	5.135.000	3.680.000	- 28.3
Έλλας	821.000	1.507.000	+ 83.6
Όλλανδία	1.472.000	2.612.000	+ 77.5
Ιταλία	1.430.000	2.875.000	+ 101.0
Ιαπωνία	1.708.000	4.073.000	+ 138.5
Νορβηγία	1.957.000	3.980.000	+ 103.4
Ισπανία	884.000	1.164.000	+ 31.7
Σουηδία	1.015.000	1.597.000	+ 57.3

'Ην. Πολ. (θαλάσ.)	2.027.000	9.795.000	+ 382.2
» (Ιαπν.)	2.260.000	2.508.000	+ 11.0
Λοιπ. Χώραι	3.479.000	5.598.000	+ 60.9
Σύνολον:	45.404.000	64.358.000	+ 41.7

Διαρκούσης τῆς 10ετίας Ἰουνίου 1914 ὑέριος Ἰουνίου 1924 ἡ ζαθαρὰ ἐπανέρχομενη τοῦ Παγκόσμιου τοννάς εἰς ἀτιόπλοια καὶ μότοροσπιτς ἀνήλθεν εἰς 16.110.000 τ. γκρός, ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 35.5 ο)ο ἐπὶ πλέον τῆς προπολεμικῆς δυνάμεως τῆς, παρ' ὅλας τὰς ἐν τῷ μεταξὺ ἐπελθόνταις βαρείαις πολεμικάς ἀπολελείας. Κατὰ τὴν 10ετίαν 1924-34 ἡ καθαρὰ προσθήκη εἴθεδον εἰς 2.844.000 τ., ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 4.6 ἐπὶ τὸν ὑπάρχοντος τὸ 1924 τοννά, μὲ τοῖς σταθμοῖς ὀλίγης δυνάμεως 45.404.000 τ. τὸν Ἰούνιον 1914, μὲ 61.514.000 τ. τὸν Ἰούνιον 1924 καὶ μὲ 64.358.000 τ. τὸν Ἰούνιον 1934, ὅμοι δὲ μετὰ τῶν ἵστοροφρόνων καὶ τῶν ἐφοδιασμένων μὲ βοηθητικάς μηχανάς σκαφῶν εἰς 67.920.185 τ. γκρός. Ἡ δύναμις αὐτῇ κατανέμεται ως ὁ πίναξ 1.

Χαρακτηριστικὰ πορίσματα

Συγχρονίεναι αἱ Ἐθνικαὶ χωρητικότητες κατὰ τὰ ἔτη 1924 καὶ 1914, ἐμφανίζουν τὰς μεγαλυτέρας διογκώσεις τοῦ τοννάς διὰ τὰς Ἡνωμ. Πόλιτειας μὲ 10.420.000 τ. ἐπὶ πλέον, διὰ τὴν Ιαπωνίαν μὲ 2.135.000 τ., διὰ τὴν Γαλλίαν μὲ 1.368.000 τ., διὰ τὴν Ιταλίαν μὲ 1.289.000 τ. καὶ διὰ τὴν Ολλανδίαν μὲ 1.070.000 τ., ἐνῷ αἱ αὐξήσεις μεταξὺ τῶν ἔτῶν 1934 καὶ 1924 ομοιειώνουν τὴν Νορβηγίαν μὲ 1.558.000 τ. ἐπὶ πλέον, τὴν Γερμανίαν μὲ 808.000 τόννους, τὴν Ἐλλάδα μὲ 750.000 τ. καὶ τὴν Σουηδίαν μὲ 406.000 τ. γκρός ἐπὶ πλέον. Ἐξ ἄλλου κατὰ τὴν 10ετίαν

1924-34 ἐσημείωσαν τὰς σημαντικωτέρας μειώσεις τῆς χωρητικότητὸς τῶν αἱ Ἐθνικές Πόλιτειαι κατὰ τὸν κύρων λόγον μὲ 2.636.000 τόννους γκρός καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἀπόλουνθως κατά 1.324.000 τόννους, εἰς δὲ τὰς κατωτέρω διὰ τὸν Ηνωμέναν πόλιτειαν κατὰ τὸν κύρων λόγον μὲ 24.008.883 τόννους εἰς 64.357.792 τόννους, εἰς δὲ τὰς ἡλικίας ναυτικάς γκρός δείκνυται ἐν συγχρισει τὸ ποσοστὸν τῆς τοιαύτης προοδευτικῆς ἔξελιξεως τοῦ τοννά των, ἀναλόγως τῆς σημειοτοῦ τῶν εἰς τὴν Παγκόσμιον Ναυτιλίαν:

Χώραι	1901	1914	1934
Αγγλ.-Ιρλανδία	50.2	41.6	27.4
Ην.Πολ. (θαλάσ.)	4.2	4.5	15.2
Ιαπωνία	2.2	3.8	6.3
Νορβηγία	3.4	4.3	6.2
Γερμανία	10.1	11.3	5.7
Γαλλία	4.4	4.2	5.1
Ιταλία	2.7	3.1	4.5
Όλλανδία	2.1	3.2	4.1

Ἀποδεικνύεται, ὅτι μόνον ἡ Μεγάλη Βρεταννία καὶ ἡ Γερμανία ὑπέστησαν μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ σημειοτοῦ τῶν τοννών γκρός εἰς τὸ Παγκόσμιον τοννά, ἀπό τὸν 1901 μέχρι σήμερον.

Μεγέθη καὶ ἡλικία

"Οσον ἀφορᾷ τὰ μεγέθη, ἡ χωρητικότης μεταξὺ τῶν 4000 ἕως 6000 τόννων γκρός εἰναι καὶ ἡ ἐπιχρατεστέρα μὲ συνολικὸν ὄγκον 17.738.768 τόννων γκρός καὶ μὲ ποσοστὸν 27.6 ο)ο ἐπὶ τὸ παγκόσμιον τοννά. Σκάφη ἀνα τὸν 4000 τ. ὑπῆρχον 3608 κατὰ τὸ 1914, ἐνῷ σήμερον ἀριθμοῦνται 6104, ἐν τῶν ὅποιων τὰ 472 εἰναι ἀνα τὸν 10.000 τ. ἔκαστον, σημειούμενονται καὶ 70 ἀνα τὸν 20.000 τόννων. Ἐκ τῶν 472 αὐτῶν σκαφῶν τὰ 228 εἰναι ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίαν, τὰ δὲ ἀνα τὸν 15.000 τ. γκρός λαίνερς ἀντιπροσωπεύονταν ποσοστὸν 5.6 ο)ο τῆς Παγκόσμιου χωρητικότητος.

"Ἄφ' ἑτέρου, ἐπὶ τὸν ουνολικοῦ ἀριθμοῦν τῶν ὑπαρχόντων πλοίων καὶ ἀναγεγραμμένων εἰς τὸ «Λόῳδ Ρέτζιστερ» τὰ ἡμίση εἰναι κατὰ τὸν 1000 τ. γκρός ἔκαστον. Τὰ ἀνα τὸν 4000 τόννων μότοροσπιτς ἀνέγουνται εἰς 1177, ἐξ αὐτῶν δὲ τὰ 228 εἰναι μεταξὺ 8000 ἕως 10.000 τόννων ἔκαστον.

"Ως πρὸς τὴν ποιοτικὴν σύνθετην τῆς Παγκόσμιου Ναυτιλίας παρατάσσει σήμερον 2125 ἀτιόπλοια καὶ μότοροσπιτς ἡλικίας μηχανώτερας

τῶν πέγε τέτον μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 10.4 ο). Σκάφη μεγαλύτερα τῶν 25 ἐτῶν ὑπάρχουν 8926, ἔχοντα μέσον ὅρον μεγέθους 1236 τόννων ἔκαστον, ἔναντι 2761 τόννων διὰ τὰ σκάφη τῆς ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἐτῶν, πρᾶγμα ποὺ ἀποδεικνύει πόσον ηγέθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταὶ ὁ μέσος ὅρος τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων.

Σημειοῦται ἀκόμη ὅτι ἐπὶ 1113 πλοίων 8000 τόννων καὶ ἄνω, τὰ 228 ἐναυπηγήθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, αἱ δὲ χῶραι αἱ κατέχουσαι τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν εἰς πλοῖα ἡλικίας μέχρι 5 ἐτῶν εἶναι ἡ Νορβηγία μὲ 25.3 ο), ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητὸς της ἡ Δανία μὲ 17.4 ο), ἡ Ὀλλανδία μὲ 15.8, ἡ Γαλλία μὲ 14.7, ἡ Ἰσπανία μὲ 12.8, ἡ Ιαπωνία μὲ 12.7, ἡ Σουηδία μὲ 11.1, ἡ Ἄγγλια μὲ 10.6 ο). Η Ἱταλία σημειοῦται μὲ 8.9 ο), αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι μὲ 5.6, ἡ Γερμανία μὲ 5.3 καὶ ἡ Ἐλλάς μὲ τὸ ἀσημαντον ποσοστὸν 0.6 ο). Ως πρὸς τὰ πλοῖα ἡλικίας μέχρι 20 ἐτῶν 5 Μεγ. Βρετανία κατέχει τὰ 80.3 ο) τῆς χωρητικότητος, κατώ δὲ τῶν 15. ἐτῶν τὰ 63.5 ο), ἐνῷ τούναντίον αἱ ἀνύστοιχοι ἀναλογίαι δι' ὅλα ὥμοι τὰ λοιπὰ κρατεῖ εἰναι 68.6 καὶ 48.7 ο).

Οἱ τύποι μηχανῶν

Εἰς τὴν δύκιδη ἔκδοσιν τοῦ «Λόῳδ Ρέτζιστερ» ἴδιαίτεροι πίνακες ἀναφέρονται λεπτομερῶς εἰς τοὺς τύπους τῶν ἐν τῇ ναυτικῇ βιομηχανίᾳ χρηματοιουμένων μηχανῶν, ἀποδεικνύεται δὲ ἐξ αὐτῶν πόση μεγάλη συντελεσθήτη κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταὶ ἀνάπτυξης εἰς τὴν χρήσιν τῶν ἀτμοστροβίλων καὶ τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσης. Ὑπάρχουν σήμερον 1500 ἀτμόπλοια 10.893.000 τ. γκρός ἐφωδιασμένα διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μὲ ἀτμοστροβίλους ἡ μὲ συνδυασμὸν ἀτμοστροβίλων καὶ παλινδρομικῶν μηχανῶν καὶ 4941 σκάφη (περιλαμβανομένων καὶ τῶν βοηθητικῶν τοιούτων) χωρητικότητος 10.605.000 τόννων μὲ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσης, ἔναντι 730.000 τ. καὶ 220.000 τ. ποὺ πήρονται ἀπὸ τὰς δύο ταύτας κατηγορίας τὸ 1914.

Εἰδικῶς κατὰ τὸ 12μηνον Ιουνίου 1933-34, ἐνῷ ηγέθησαν τὰ μότορωπτες κατὰ 405.000 τ., ἐμειώθησαν τὰ πλοῖα τὰ ἐφωδιασμένα μὲ ἀτμοστροβίλους κατὰ 130.000 τ. καὶ τὰ ἀτμόπλοια μὲ παλινδρομικῶν μηχανῶν κατὰ 2.514.000 τόννους. Ἀπὸ δὲ τοῦ Ιουνίου 1925 μέχρι σήμερον προέσυνεν εἰς τὰ μότορωπτες ἡ σημαντική κατὰ 7.890.000 τ. γκρός αὐτῆσις.

Δεξαιενόπλοια (ἄνω τῶν 1000 τ. γκρός ἔκαστον) ὑπάρχουν σήμερον συνολικῆς χωρητικότητος 8.668.477 τόννων, ἐξ τῶν ὅποιων τὰ 5. 245.488 τ. ἀναφέρονται εἰς τάνκερς ἀτμοκίνητα καὶ τὰ 3.422.989 τ. εἰς δημεροκίνητα. Οἱ Νορβηγικὸι στόλοι ἀπαρτίζεται κατὰ ποσοστὸν 45.2 ο) ἀπὸ μότορωπτες, ὡς τῆς Δανίας κατὰ 41.2 ο), τῆς Σουηδίας 31.5 καὶ τῆς Μεγ. Βρετανίας κατὰ 15.3, ἐνῷ ἀντιθέτως τῆς Γαλλίας κατὰ 7.6 ο) καὶ τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν κατὰ 5.6 ο) μόνον.

Οσον ἀφορᾷ ἐπίσης τοὺς τύπους τῶν μηχανῶν καὶ τὰς νεωτέρας αὐτῶν ἐφαρμογὰς εἰναι ἀξιοσημείωτον, διὰ 263 πλοῖα 1.868.000 τόννων χρηματοποιοῦν διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν ἀτμοστροβίλους ἐν συνδυασμῷ πρὸς παλινδρομικὰς μηχανᾶς καὶ ὃι ἔτερα 95 πλοῖα 563.000 τόννων ἔχουν κίνησιν ἡλεκτρικήν, μὲ τοὺς ἡλεκτροκινητήρας τῶν λαμπάνοντας τὴν κινητήριον δύναμιν ἀπὸ ἀτμοστροβίλους ἡ καὶ ἀπὸ ἀτμομηχανᾶς. Σημειωτέον, ἀκόμη, ὅτι ἔνας σημαντικὸς ἀριθμὸς πλοίων ἔχει καθιερώσει τὸν ἡλεκτρισμὸν διὰ τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας. Εἳς τὸν ἀνοτέρῳ 95 πλοίων, τὰ 60 τόννων 298.000 εἰναι Ἀμερικανικά, ἀπὸ δὲ τὰ ἡλεκτροκινηταὶ τὰ ἔχοντα χωρητικότητα μεῖζον τῶν 20.000 τόννων, τὰ 5 εἰναι Ἀγγλικά, 2 Ἀμερικανικά καὶ ἔνα Γαλλικόν, τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν τελοῦν εἰσέπει σοῦπερ—λάινερ «Normandie».

Ἡ καύσιμος ὅλη

Προκειμένον περὶ τῆς καυσίμου ὅλης διαπιστοῦται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόῳδ Ρέτζιστερ» διὰ 3856 σκάφη 19.858.000 τόννων εἰναι ἀτμόπλοια καταναλίσκοντα γαμάνθρακας ἡ πετρέλαιον. Τὸ 1914 ὁ γαμάνθραξ κατηγαλίσκετο ἐπὶ ποσοστὸν 88.81 ο) τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, τὸ πετρέλαιον εἰς λέβητας κατὰ ποσοστὸν 2.65 ο) καὶ εἰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως 0.45 ο), ὅποτε παρέμενε καὶ ἔνα ποσοστὸν 8.6 ο) διὰ τὰ ιστιφόρα καὶ τὰ μῆ ἔχοντα ἰδιαί προσωτικὴν δύναμιν σκάφη, ἐνῷ σήμερον αἱ ἀναλογίαι αὗται ἡλιούθησαν φιλικῶς. Ἡδη τὰ 51.69 ο) τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος καταναλίσκουν γαμάνθρακα, τὰ 30.28 ο) καίσαν πετρέλαιον εἰς λέβητας, τὰ 16.17 ο) ἀφοροῦν τὰ καθαρὸς δηξελόπλοια καὶ μόνον ἔνα ἀσημαντον ποσοστὸν 1.86 ο) παρέμενε διὰ τὰ βοηθητικά σκάφη καὶ τὰ ιστιφόρα. Τὰ καταναλίσκοντα γαμάνθρακα σκάφη ἀνήγειρον τὸ 1914 εἰς 43.860.000 τ. ἐπὶ ὑψησταμένης τότε Παγκοσμίου χωρητικότητος 45.404.000 τόννων, ἐνῷ τὸ 1934 ἐμειώθησαν εἰς 33.896.000 τ., μολονότι ἡ Παγκόσμιος χωρητικότης ηγέθη εἰς 64.358.000 τ. γκρός.

Ο τύπος τῶν πλοίων

Ἄρχεται ἐνδιαφέροντες εἶναι καὶ οἱ πίνακες περὶ τοῦ τύπου τῶν πλοίων, ὡστε νὰ καθίσταται δυνατὸν βάσιμα νὰ ἔξαχθοδην σημερέσματα διὰ τὰ ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά καὶ φορητὴ σκάφη. Οὕτω ὑπάρχουν σήμερον 1420 τάνκερς (ἄνω τῶν 1000 τ. ἔκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 8.668.477 τ. γκρός. Εἳς τότε τὰ 369 τόννων 2.211.720 ἀνήγονται εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, 389 τόννων 2.480.155 εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτεῖαις καὶ 213 τόννων 1.506.887 εἰς τὴν Νορβηγίαν, ὑπάρχουν δὲ ἀζόμη καὶ ἔτερα τάνκερς 107.532 τόννων κατότον 1000 τ. γκρός ἔκαστον.

Τὰ ἀλιευτικά καὶ τὰ φαλαινούμορια ἀνέρχονται εἰς 1.053.089 τ., τὰ φυρουλκά καὶ ναυαγοσωστικά εἰς 396.277 τόννων, τὰ «ferry-boats» εἰς 338.898 τ., τὰ πλωτὰ τηλεγραφικά συνεργεῖα εἰς 75.552 τ. καὶ τὰ ποταμόπλοια, καθὼς καὶ τὰ ἀνίκοντα εἰς λιμενικάς ἐπιτροπάς, ἡ μπάριζες, τὰ πλωτὰ λιμενικά μηχανήματα κ.λ.π. εἰς 508.433 τ. Πρὸ πάσης, ἐπομένως, ἐρεύνης τῶν ἀριθμῶν τοῦ «Λόῳδ Ρέτζιστερ» δέοντον ν' ἀφαιρεθῆ μία χωρητικότητα 11.430.000 τ. ἀναφερομένη εἰς πλοῖα εἰδῶν κατηγοριῶν, ἀπαντάντα σχέσιν ἔχουν μὲ τὴν κυρίαν ἀποστολὴν τῆς ναυτιλίας, δηλαδὴ μὲ τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας ἐπιβατῶν καὶ φορτίων διὰ μέσου τῶν δαλασσῶν.

Ἐαν, δομεν, ἀφαιρεθῶν τὸ ἀνοτέρῳ, καθὼς καὶ τὰ σκάφη τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὰς μεγάλας Ἀμερικανικὰς λίμνας, τὰ προοριζόμενα εἰδῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ὑπελείας καὶ τὰ πάτο τῶν 4000 τ. γκρός, ἀζόμη δὲ καὶ σὰ πλοῖα ἔχουν ἡλικίαν μεγαλύτεραν τῶν 25 ἐτῶν—πλὴν τυνων ἡλαγίστων ἐξαιρέσεων σκαφῶν, ποὺ ἔχουν μὲν μεῖζον ἡλικίαν, ἀλλὰ διατηροῦν μεγάλην ταχύτητα—σημειοῦνται τότε ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα η θέσις ἔκαστης ναυτικῆς Χώρας ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ζιανότητός της εἰς ὑπερωκεάνεια σκάφη, κατάλληλα διὰ ὑπερθαλασσίους μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ φορτίων:

Χῶραι	Τ. γκρός	Αναλ. ο)	Τ. γκρός	Αναλ. ο)
Ἀγγλ.-Ιρλανδ.	17.629.548	27.39	11.255.936	36.72
Ἡν. Πολιτεῖαι	12.381.919	19.24	5.421.168	17.69
Γερμανία	3.680.353	5.72	2.215.195	7.23
Ιαπωνία	4.072.707	6.33	2.093.573	6.83
Γαλλία	3.259.594	5.06	1.850.332	6.04

Ίταλία	2.875.183	4.47	1.712.065	5.59
Όλλανδια	2.612.377	4.06	1.550.947	5.06
Νορβηγία	3.980.101	6.18	1.005.286	3.28
Δουτέλη Κράτη	13.866.010	21.55	3.548.513	11.56
Γενικόν σύνολον:	64.357.792	100.—	30.653.015	100.—

'Αποδεικνύεται έκ τοῦ πίνακος τούτου, ότι ένθη ή Μεγάλη Βρετανία κατέχει μόνον τὰ 27.39 ορού τοῦ Παγκοσμίου τοννά, εὐδίσκεται έν τούτοις ἐπὶ κεφαλῆς μὲ ποσοστὸν 36.72 ορού εἰς πλοῖα ὑπεροποντίων πλόων. 'Αζόμη, ότι ή Γερμανία, ή Ίταλία καὶ ή 'Όλλανδια, ένθη σημειώνεται μὲ ποσοστά 5.72 ορού, 4.47 ορού καὶ 4.06 ορού ἔναντι τοῦ Παγκοσμίου τοννά, ἔχουν βελτιωμένην ἀναλογίαν συμμετοχῆς των εἰς ποντοπόδα πλοῖα μὲ ποσοστά 7.23 ορού, 5.59 ορού καὶ 5.06 ορού. 'Η Νορβηγία ἐξ ἄλλου, ἐνθη κατέχει τὰ 6.18 ορού τοῦ Παγκοσμίου τοννά, ή συμμετοχή της εἰς ποντοπόδα σκάφη περιορίζεται εἰς 3.28 ορού. 'Οφείλεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ότι δὲν ὑπελογίσθησαν εἰς τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα τὰ τάναρες.

Ο ἀπολογισμὸς μιᾶς 35ετίας

Οὐ παραθέσωμεν ἔνταῦθα καὶ μίαν χαρακτηριστικὴν σύγκρισιν τῆς ἐξελίξεως τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας εἰς τὸ διάστημα τῆς τελευταίας τριακονταπεντετίας. Περιελάμβανεν αὐτὴ τὸ 1900, ἀτμόπλοια 22.369.000 τ. γραδός καὶ ιστιοφόρα 7.013.000 τόννων, ἔκτοτε δὲ τὰ μὲν ἀτμόπλοια καὶ μότοροπτες ηὗξηθησαν κατὰ 42 ἑκατ. τόννους, ἐνθη τὰ ιστιοφόρα ἡμειώθησαν κατὰ 6 ἐν δλιῷ ἑκατομ. τόννους. 'Η φθίνοντα στιοπλοῖα δὲν ἐμφανίζεται εἰμὶ σποραδικῶς πλέον εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλασσὰς, καὶ κάθε ἡμέρα παρερχομένη σημειώνεται δι' αὐτὴν καὶ μίαν νέαν ἀπώλειαν, εἰς τρόπον ὅστε πολὺν συντόμων ἀναμένεται ή ὀλοτελῆς τοῦ ιστίου ἔξαρσίας ἀπὸ τὸν ὑγρότοντον.

"Ἐναντι τοῦ 1900 ἐξ ἄλλου — πλὴν τῆς ἐξαιρετικῆς περιπτώσεως τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν, ποὺ τόσον ἐπηγένεσε κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον τὴν χωρητικότητή της — πέντε ἀκοῦται ἀλλα χῶρα είδον καταπληκτικῶς διογκουμένην τὴν ναυτιλίαν των, ή 'Ελλάς κατὰ 8.5 φοράς, ή 'Ιαπωνία κατὰ 8.3, ή 'Όλλανδια 5.6, ή Ίταλία 5.3 καὶ ή Νορβηγία κατὰ 5.2 φοράς.

Θαλάσσαια ἀπώλεια καὶ διαλύσεις

Οἱ στατιστικοὶ πίνακες τοῦ «Λόιδ Ρέτζιστερ» ἀσχολοῦνται καὶ περὶ τῶν ἀπώλειῶν ἐκ κινδύνων θαλάσσης, ἀπὸ τοῦ 1910 καὶ ἐντεῦθεν, εἰνε δὲ χαρακτηριστική ή σημειωμένη εἰς αὐτὸὺς μείονες τῆς διαγραφέσης χωρητικότητος κατὰ τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη ἐν ἀντιπαροβολῇ πρὸς τὴν τελευταῖαν πρὸ τοῦ 1914 πρόπολεμικὴν πενταετίαν. Οὕτω, τὸ ἐτήσιον ποσοστὸν τῶν ἀπώλειῶν ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπτες ἐκ θαλασσῶν κινδύνων ἀνήλθεν εἰς 0.58 ορού τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος κατὰ τὴν περίοδον 1929—33, ἔναντι ἐτήσιον ποσοστὸν 1.17 ορού τῆς πενταετίας 1909—13. Δέον δῆμος νὰ προστεθῇ, ότι ή παρατη-

ρουμένη μείσωσις ὀφείλεται μὲν, κατὰ μεῖζονα ἀναλογίαν, εἰς τὴν ἐκ τῶν νεωτέρων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν διασφάλισιν τῆς ναυτιλοῦντος, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐπιδρασιν τῆς ὁγκώδους ἐν παροπλισμῷ χωρητικότητος.

Οἱ ἀριθμοὶ ἀφ' ἑτέρου τοῦ διαλυθέντος τοννάς μεταβάλλονται οὐσιαστικῶς ἀπὸ ἑτοὺς εἰς ἑτοὺς. Τὸ ἑλάχιστον ὄριον είχε σημειωθῆνε μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1905 καὶ 1911, μὲ κατόπιν ποσὸν 87.737 τόννων ἐτησίων διαλύσεων καὶ μὲ ἀνώτατον τοιούτον 251.900 τόννων. Διὰ τὰ ἑτη 1915—20 δὲν ὑπῆρχε διαλύσεων τοννάς, παρὰ—χάριν τῆς ιστορίας—ένας μέσος ὄρος 10.000 τόννων ἐτησίως.

"Οἵσις διάφοροι δῆμοι είνειν οἱ ἀριθμοὶ τῶν διαλύσεων τῆς μεταπολεμικῆς περιοδού. Τὸ 1921 διελῦθησαν πλοῖα 77.500 τ. γραδός, τὸ 1922 ηὗξηθησαν αἱ διαλύσεις εἰς 315.000 τ. καὶ τὸ 1923 ἐφθασαν εἰς 963.000 τ. "Εκτοτε καὶ μέχρι τοῦ 1930 (ἐξαιρουμένου μόνον τοῦ 1927), ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐτησίων διαλύσεων ἐστρέψετο γύρω ἀπὸ τὴν σταθεράν τάσιν τὸν 1.000.000 τόννων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1930 ἐσημείωσε προοδευτικὴν αὔξησην μὲ ἀνώτατον κατὰ τὸ 1933 ὄριον διαλύσεως σκαφῶν 2.413. 189 τόννων.

Μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1924—33 διελῦθησαν πλοῖα 10.334.000 τ., ήτοι ποσοστὸν 1.6 ορού ἐτησίως ἐπὶ τὸν ὑφισταμένον τοννάς, ἀν δ' εἰς αὐτὸ προστεθοῦν καὶ 4.015.000 τ. ἀπολεσθεῖτες ἐκ πινδύνων θαλάσσης κ.λ.π. αἴτιων, ἀποεικνύεται ότι (έξαιρεσι τῶν ιστιοφόρων) διεγάφαντο ἐτησίως πλοῖα ἀντιπροσωπεύοντα ποσοστὸν 2 ορού τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος.

"Ἄξειται νὰ προστεθῇ, ὅσον ἀφορᾷ τὰς διαλύσεις, ότι κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη, διελῦθησαν 630.000 τ. 'Ιταλικῶν σκαφῶν, 643.000 τ. 'Αγγλικῶν καὶ 150.000 τ. 'Ελληνικῶν, μὲ ἀπολείας ἐκ κινδύνων θαλάσσης σκαφῶν 30.000 τ. διὰ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν, τὸ συνολικὸν τοννάς τῆς όποιας (μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπὸ Παναμαϊκής σημαίας πλοίων) ηὗξηθη κατὰ 83.6 ορού ἔναντι τοῦ 1914. Λέν πρέπει δῆμος νὰ παροράπται καὶ τὸ γεγονός, ότι τὰ 2/3 τῆς 'Ελληνικῆς χωρητικότητος ἀνατέθονται εἰς πλοῖα ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἑτῶν.

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 & MAIDEN 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 ἐκτὸς συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἄμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

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.	Εἰς Μαύρην καὶ Ἀζοφικήν Θάλασσαν:	
	'Οδησσός—Νικολάϊεφ—Χερσών—Θεοδοσία—Νοβορωσί- σκη—Πότι—Μαριούπολις—Μπερδιάνσκ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEEXPORT	
	Εἰς Λένινγκραδ :	
	Τηλεγραφική Διεύθυνσις : UGLEESPORT=LENINGRAD 'Εν Κων(πόλει ('Ισταμπούλ) Φουάτ Μπαμπάν Τηλεγραφική Διεύθυνσις : DONETZCOAL=STANBUL	
ΕΝ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Τηλεγραφική Διεύθυνσις : NILIVANOS » » » CALLIMANAC » » » AMICHALINOS	
	ΕΝ ΚΕΑ (Zea): Τηλεγ. Δνσις : MICHALINOS=VOURCARION ΕΝ ΣΙΓΡΙ (Μυτιλήνης): Τηλεγραφική Διεύθυνσις : SIGRICOAL	
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ	'Εν 'Αλεξανδρεία καὶ Πόρτ—Σάιδ Τηλεγραφική Διεύθυνσις : ΤΑΒΟΥΛΑΡΙΔΗΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	
ΕΝ ΑΙΓΥΠΤΩ		

Φόρτωσις ταχεία-Πρώτης τάξεως δι' ἀνδράκευσιν: Μάρκα "Φ,,,-
Τιμαι ἔκτος συναγωνισμοῦ—" Εκτακτοι ἐκπτώσεις ἀναλόγως
τῆς προμηθευμένης 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.



Βέλγιον

Ρεκόρ ταχείας έκφορτώσεως

Τό Αγγλικόν φορτηγόν ἀτμόπλοιον «Langleecrag» καταπλεύσαν εἰς τὴν Ἀρμέσσαν ἐκ Μόντρεαλ μὲ 8900 τόννους σίτου, ἔλαβε θέσιν ἐκφορτώσιων τὴν 11.30' π. μ. τιμὴ 15ης Ἰουνίου, ἡργαλεῖς δὲ ἐπί τοῦ ἡ ἐργασίας δή; ἐξ elevators τὴν 1ην μ.μ. ώραν καὶ μέχρι τῆς 3ης ὥρας ἀπογυμνώνεις εἰχει ἐκφορτώσεις 3600 τόννους. Τὴν ἐπομένην, ἡ ἐργασία ἡργάσατο τὴν 8ην πρωινὴν δή; ἐπτά elevators καὶ μέχρι τῆς 3ης μ.μ. ώρας εἰχεις ἐκφορτωθῆ ὥρας ὅπλοις ποσθῆται εἰς 5300 τόννουν, τὴν δέ 4.30' μ.μ. ώραν τὴς αὐτῆς ἡμέρας τὸ σκάφος ἀναχώρησε, μετὰ περικονόν 20 μέρους ώρῶν. Ο καταναλωθεὶς πραγματικός χρόνος ἐκφορτώσιων ἦτο 10 ώραι;, μὲ μέσον δρον ὠραΐας ἐκφορτώσεως 200 τόννον. Η τεκύης αὕτη ἀπετέλεσε φανόρδια τὸ λιμένα τῆς Ἀρμέσσης.

Γαλλία

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Τό κυρωθέαν ὥρον τῆς Γαλλικῆς Γερουσίας τὴν Ζηναὶ Ιουλίου Νομοσχέδιον επει τῆς παροχεθείσαμένης πρὸς τὴν Γαλλικήν ναυτιλίαν Κρατικῆς ἀρωγῆς ὑπέστη οὐσιώδεις κατά τὴν ἐπιφῆψισίν του τροποποιήσας, ἢ ἐξ βουλῆς, εἰς τὴν ὁποίαν ἐπεστράφη, ἐπιθυμοῦσα τὴν ταχιτέραν ἐφοριαγύνην του, ἔκπρινα τὰς τοιωτάς τροποποιήσεις. Οὕτω, συμφώνως πρέσβει τὰς ἐπενδεισκόν τροπολογίας, ἢ συμμετοχήν τοῦ Κράτους εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν οιδιοσύνων τῶν πληρωμάτων κατηγράφη, παρέμεινε δέ μόνον ἡ παραχο-
ήσιμη ἀμοιβὴ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς
εὔπτυτος τοῦ σιάφους του.

Καὶ τὸ δέρθρον ἡ τοῦ νέου Γαλλικοῦ Νόμου αἱ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις σον τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀκτοπλοΐας, ὃσον καὶ τῆς μεγάλης πειραιάς, θὰ λαμβάνουν εἰς τὸ ἔδης μίλαν ἐπιχορήγησον, ἐπὶ τῷ έδεσι τοῦ πρόξεν τοντού τῶν παρ' αὐτῷ ἀποσχολουμένων σκαφῶν, ὑποκειμένην εἰς ἀνάγνωσιν τῆς ἀπάντησισθαις ὅπο τῶν πλοίων των ταχύτητος. Η πειροχορήγησος δίδεται καρίν τῆς ἀπανόδου εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν μέσω τῶν ἡδη ἀργούσιων σκαφῶν καὶ καρίν τῆς διευρύσεως τῆς δράστικης τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας.

"Η έπι της γράφει χωριγικότητος έπιχορήγησις θὰ καταβάλλεται εἰς τὸν πλοιοκυπήτην κατὰ ήμέραν ταξίδιου καὶ γενικῶς ἐφ' δύο εὐρίσκεται τὸ σκάφος του ἐν ἐνεργείᾳ, ὅριζεται δὲ διά μὲν τὰ ἀπόμελοια καὶ μέτορ- σις εἰς 0.30 τοῦ φράγκου διά τὰ μέχρι 500 τ. γράφει πλοια, 0.25 διά τὰ ἄπο 500 ἕως 1000 τόνων, εἰς 0.20 διά τὰ 1000 ἕως 3000 τ., εἰς 0.17 διά διά τὰ 3000 ἕως 5000 τ., εἰς 0.14 διά τὰ 5000 ἕως 10.000 τ. καὶ εἰς 0.10 διά τὰ ἄνω τῶν 10.000 τ. γράφει πλοια, διά δὲ τὰ ἰστιοφόρα εἰς 0.20 διά τὰ μέχρι 1000 τ., εἰς 0.10 διά τὰ 1000 ἕως 2000 τ. καὶ εἰς 0.01 διά τὰ ἄνω τῶν 2000 τόνων.

Τὰ ἀνωτέρω ποσά αὐξάνονται: κατά 10 οράς προκειμένου περὶ πλοίων, διπλά κατά τὰς δυοικάδες των ἐν ἡμιεργόδρομῳ καταστάσεις ἀνέπτυχαν ταχύτητα 12 ἵλιος 14 μιλών και κατά 30 οράς διὰ τὰ ἐπιβατηγά τῆς αὐτῆς ταχύτητος. Η αὐξήσις φθάνει σε 30 οράς διὰ τὰ προγυματοποιοῦντα ταχύτητα 14 ἵλιος 16 μιλών φορτηγά και σε 50 οράς διὰ τὰ ἐπιδιπλαγά της ταχύτητος ταύτης, 60 οράς διὰ τὸ ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 16 — 19 μιλών λάθινες, 90 οράς διὰ τὰ ταχύτητας 19—23 μιλών και 120 οράς διὰ τὸ ὄγκωπόσσον τα ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 23 μιλών.

"Η καταβολή τῶν ἐπιχορηγήσεων ἀρχεται δι' Ἑνα πλοίον λόπο τῆς ἡμέρας τῇδε ναυτολογίασιν τοῦ πληρωμάτος του και διακρίπεται ἀφ' ἣς ἡμέρας τεθῆ τοῦ εἰς καρπούσιμον, προκατείται δὲ, διακρύσσεις τῆς ὁ πηγροστού του, ἐλάχιστον δριον καλυψθείσης ἡμέρησας ἀποστάσεων 90 μίλιων διὰ τὰ ἀναπτυσσοντα ταχύτητα 14 μιλίων σκάφη, 85 μιλίων διὰ τὰ 12 ἔως 14 μιλίων τὴν ώραν, 65 μιλίων διὰ τὰ 11—12 μιλίων, 55 μιλίων διὰ τὰ 9—11 μιλίων πλοία και 35 μιλίων διὰ τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα ταχύτητα κάτω τῶν 9 μιλίων καθ' ώραν. Προκατέμόν περὶ σκαφῶν ἀποστολούμενών εἰς διεθνῆ μεταφορᾶς και μη ἔχόντων ὡς ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων τοὺς Γαλλικοὺς λιμάνας, ἡ δέσις τοῦ δι' αὐτῆς ὑπολογίσασθε τῶν μιλίων μετρήθη κατὰ 235, ἕξακισσυμένων—ἕννοιστει—ταύτην διεπειπάθω.

Διά πλούτος ἔπειλοῦντα ταυτικές γραμμές και ἀπότοποικάς τοιωτίας, κυρίως δὲ μεταξὺ Γαλλίας και λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης και μεταξὺ Γαλλίας—Ανατολικής Νοτίου Αμερικής η Δυτ. Ἀφρικής και Τύνιδος, διεντελεστής τῶν ἐπιχορηγήσεων καθορίζεται κατότι τις ηγεμονίας, διπλασίου δέ, προκαιμένου πρὸς πλοϊσμού Μαύρης Θαλάσσης, και τοῦτο διπλωτής ή Γαλλική σημαία ίκανή γ' ἀνταγωνισθῇ τὴν "Ιταλικήν τοιωτήν, τὴν τείνουσαν, ὡς γνωστόν, νὰ ἐπικρατήῃ σὶς τάς θαλάσσας τῆς Ἀνατ. Μεσογαίου". Εξαιροῦνται δημοτικῶν ἐπιχορηγήσεων τὰ σκαφή ἐκείνα, οινῆκους εἰς αιτία:ρικές, αἰτίας, βάσει συμβάσεων ἀπόλαυμένουν ἡπτή ἀριθμούν ταυτοπλόκες. Εξαιροῦνται ἐπίσης τῶν ἐπιχορηγήσεων δισ πλοϊα παραγγελγόντων εἰς τέσσαν ναυπηγεῖται μετά τὴν Ιην Μαΐου 1934 η δσα ἀπὸ τῆς ίδιας

ημερομηνίας ή γεράσιμης πατέρων μεταχειρισμένα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐκτός ἐάν η ἀγορά των ἔγνετο πρὸς ἀντικατάστασιν ἑτέρων παλαιοτέρων ποιῶν καὶ σίνε ταῦτα ἡλικίας 5—15 ἔτων, η δὲ πρόκειται περὶ σκαφῶν εἰδῆς ὅπηροις τῶν ὅποιων ὁ τόπος δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἔξερεθῇ εἰς τὴν Γαλλικὴν ἀναστά.

Αι έφοπλιστικαί ἐπιχειρήσεις, απόνες ημέλεν εἰσπράξεις ἔντος ἐνέργειας, κατόπιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου Νόμου, θνα συνολικά ποσόν 1.000.000 φρ. ἐκ τῶν ἐπιχειρηγγήσεων, υποχρεούνται νὰ δοπανήσουν τὰ 20 σε τοῦ προσοῦ τούτου ἔντος πενταετίας διὰ τὴν κατακευὴν καινούργων πλοίων εἰς Γαλλικὰ ναυπηγεῖα, χρεωποιούμενών, δυον τὸ δυνατόν περιεστέρεν, Γαλλικούς υδῶν. Εἰς τὴν διάταξιν ταῦτην περιλαμβάνονται καὶ αἱ τροποποιήσεις καὶ μετασκευαὶ τῶν μηχανῶν διὰ τὴν μεταζύγιον μεταξύνος οἰκονομίας, διό τό δρον δημιουργεῖται καὶ ἔργασια νὰ είνε Γαλλικὴ προσελύσσων. 'Ἐν οὐδὲ περιπτώσει η Γαλλικὴ βιομηχανία δὲν ηθελε δυνηθεῖ διόποι μηλάκες συνθήκας νὰ παρέχου μηχανάς καὶ ἀσκήσηματα εἰς τὰ ίδια ἐπινεματικά καὶ ποιότητα μετα τῆς ἔνηντης βιομηχανίας, τότε δύναται τὸ ἀρμόδιον Γαλλικῶν ὑπουργεῖστον, μετά γνωμοδότησιν εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, νὰ χορηγῇ τὴν ἀδειαν εἰσόγνωντος τῶν ἐκ τοῦ διεπετευκοῦ.

Πρός κάλλισψιν της διπλάνης διὰ τὰς ἀνωτέρας ἐπιχορηγήσεις αὐθέντωνται, κατὰ μέγιστον δρισιν, μέχρι 4 ορών οι τελωνειακοί δικαιολόγοι. 'Εάν τὸ προϊόν της φρούρωσίκας ταύτης ὑπερβῇ τὰ 140 ἔκατα φράγματα ἀπόστολος ὁ Γαλλικοὶ κυβερνήτης οὐ προσδέσται νὰ προσθῇ εἰς ἀναθεώρησον τὸν ποσοστῶν τῶν ἐπιχορηγήσεων. 'Έάν δημιουργία ταύτης προσθέσθαι ποσά τελεῖ ἀνεπαρκή, ἡ ἐπιχορηγήσης θὰ μειοῦται ἀναλόγως, ώστε νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὸ δικαίον προϊόν της φρούρωσίκας.

Γερμανία

Τὰ αἴτια ἀπωλείας τοῦ «Δρέσδη»

Εις τὸ Νεκτοδικεῖον τῆς Βρέμης ἐξειδικεύθη πρὸ θύμαρθν ἡ ὑπόθεσις τοῦ ναυαγίου εἰς τὰ Νορδεγγικὰ φιόρδ τοῦ ὑπαρχωκεανίου «Dresden» τοῦ «Βορείο — γερμανικοῦ Λέβδη», προκαμένου νὰ ἐξακριβωθεῖν πλήρως αἱ προκλήσασκαι τὴν ἀπώλειάν του αἰτίαι. Διεπιστόθη τελικῶς ἀπὸ τὴν δι-
αδικασίαν ὅτι ἀκριβῶς πράξαντε καὶ ἀπὸ τῆς ἐνεργηθείσας εἰς τὴν Νορ-
δεγγίαν ἀνάκρισισες, ὅτι ἡ λακαζή ἡ ἀπώλεια ὠφελίστη εἰς τὸ γεγονός ὅτι ὁ σημαντικὴ τοῦ Arsgrunden εἶναι παρασυρθῆ πρέσ τόν.

Συμπληρωματικά τινας αίτια πλήγη τοῦ ἀντιόθεου κεφαλαιώδους σημασίας γεγούστος, ήσαν καὶ διὰ ὃ Νορθηγός πλοηγός δὲν ἔδωσε τὴν ἀπάιτουμένην προσσχήν εἰς τὴν παρέκκλισιν τοῦ σκάφους ἀπὸ τὰ Ιοχυά φεύγατα, καθὼς καὶ διὰ ὃ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀδινητακές νυκτιπλοῖς τοῦ «Dresden» εμπιτευθεὶς — καὶ δικαὶολογημένως — εἰς τὸν παπειραμένον πλοηγόν, ἀπέφυγε, χάριν λεπτότητος, νὰ προΐη εἰς τὰς διούσας παρατηρήσεις ἑκαρδίωσες ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν τῆς θέσεως τοῦ πλοίου, διὰν τοῦτο μετέβαλε πορείαν.

Τὸ δικαστήριον οὐδεμίκιν ἀπέδωκε μομψήν εἰς τοὺς ἀξιωματοκούς ναυ-
αγιόλοις τοῦ «D esden» δι' ἀμύλειαν, καθότι εἰχον λάβει ὅλα τὰ ἐπιβα-
λλόμενα πέπτα χασταλεῖς τοῦ πλοῦ.

Ἡγωμ. Πολιτεῖαι

Τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων

Εις τὴν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπὴν τῶν Ἡγούμ. Πολεῖταις ὁν διεβλήθη αἰτησίς τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων τῆς Νέας Υόρκης διὰ μίαν ἀμεσον ἐνέργειαν ἀναθεωρήσεως τοῦ ισχύοντος μισθολογίου τῶν Ἀμερικανῶν πληρωμάτων καὶ καθιερώσεως ἑτέρου τοιούτου μὲ βελτιωμένην τὴν μισθολογίαν κλίμακαν διὰ τε τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τοὺς ναυτας. Ἀναφέρεται εἰς τὴν αἰτησιν, ὅτι παρῆλθεν δλέκλητον ἔτος ἀπὸ τοῦ καταρτισμοῦ τοῦ «Ναυτικοῦ Κώδικος», ὡς ἔτε ἀποτυχίας τῆς κυβερνητικῆς προσπολεθείας, δημοτὸν τὸν ἐφαρμόσον διὰ τῆς Νομοθετικῆς κυρώσεως, παρέσχε λαβὴν εἰς διαποτίσιαν καὶ διπλασιακαί ταῦν πληρωμάτου.

Πάντας ἀπίστας μινεῖ τῶν σημαντικούσιον ἐν προκειμένῳ διενέξεων καὶ τονίζεται, διὸ εἰναὶ ἀδύνατος ἡ ὑπαρξίας μιᾶς Ισχυρᾶς καὶ ωργανωμένης Ἀμερικανικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεύ Ικανοποίησεως τοῦ ἐμφύγου ὄλεικοῦ της. Ἀρ. ὅτον — λέγοντο — ἡ κυβερνητικὴ πρόνοια ἔπαινος περιβάλλουσα τὴν ναυτικήν ἔργασιαν, οἱ μισθοί τῶν πληρωμάτων ἥκατεθίσαν, αἱ δραχαὶ τῆς ὑπεροδιας ηρήμησαν καὶ γενικῆς αἱ συνθήκαι τῆς ἐπὶ τῶν πλειστῶν ἔργασίος των ἀπέδησαν σκληρότεραι.

Τὰ ναυτεργατικά συνδικάτα ζητούν ἐν τέλει τὸν καθορισμὸν ὅνταιον βελτιωμένου μισθολογίου καὶ ἀποκαλύπτουν ὅτι εἰς τινὰς περιπτώσεις φθάνει: καὶ μέχρι 1000 δολαρίων ἡ μηνικία διακοπά μισθολογίων μεταξὺ μιᾶς ἔταιρας πρός τὴν ἄλλην.

600 παγόβουνα είς τὸν Ἀτλαντικὸν

‘Η θερινή περίοδος ἐπαναφέρει κατά καγδά εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥ-

κενούν και τόν κίνδυνον ἐκ τῶν παγιδούνων, ποὺ ἀποσπένται ἀπὸ τὸ Λευκὸν Φρέγμα και πλανύνται εἰς τὸν ἄχανὴν πόντον παρασυρόμενα ὑπὸ τῶν ρυμάτων μέχρι τῆς γραμμῆς τῶν πλοίων. Τὰ Ἀμερικανικὰ ἀνιχνεύεται και σκάφη, τὰ ἐπιφορτισμένα μὲ τὴν εἰδικὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἀναζήτησεως και καταπροφῆς των, ἔσχυτοις μέρις τῆς στιγμῆς τὴν ἐμφάνισιν 600 ἐν δλρ παγιδούνων. Ή ἀναλογία αὐτῆς κρίνεται δχι: μόνον ἀνησυχητικὴ διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλοτος εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν, ἀλλ' ἀποτελεῖται και ἔξαιρετικὸν φυινόμενον, δεδομένου, ἐτοῦ: ὅ μεσος δρός τῆς ἐμφανίσεως παγιδούνων ἐτησίως, ποτὲ δὲν ὑπερβέθη τὰ τετρακόσια.

Σημειώθηται: ἀκόμη ὑπὸ τῶν ἀνιχνεύεται καὶ πλοίων, ὅτι: μερικὰ ἀπὸ τὰ ἐμφανισθέντα ἐφέστος παγιδόνων ἔχουν δλωτὸς ἀσυνήψιες διακοπάσιες, τονίζεται: διὰ ἐπ' εὐκαιρία, ὅτι τὸ ὄγκωδέστερον παγιδόνων ἡτοῦ μέρης σήμερον ἔκεινο πρὸς τὸ διπότον προσέκρουσε τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Οὐδίλιαμ Νόττιγκαμ» κατὰ τὸ 1907. Είχε τοῦτο μήκος 16 χιλιομέτρων και ὑψος 450 μ., ἀποτέλει: δηλαδή, μίαν πραγματικὴν πλωτήν γῆσον. «Ἐτερον ὄγκωδες παγιδόνων, μήκους 14 χιλιομ., και ὑψους 52 μ., είχε σημειωθῆ τὸ 1902 ἀπὸ τὸ ἀτμόπλοιον «Οὐγκάδα» εἰς ἓν ταξιδίον του πρὸς τὸν κόλπον του Κούδουνος.

Ιταλία

Η ασφάλεια τῶν πλοίων ἐν ὁμίχλῃ

Πρὸ δημερῶν, παρουσία ἐκπροσώπων πλειστον ταντικῶν χωρῶν ἔλαβη χώρων εἰς τὴν Γένοβαν ἡ ἐπίδειξις μᾶς νεωτάτης ἐφευρέσεως τοῦ Μαρζόν, ὡς δύοια σπουδαῖαν ἐνέχει οιμασίαν διὰ τὴν ναυτιλίαν, διότι ἀξιοσφαλίζει τὴν ἀνίδυνον ναυτιλοτον και τὴν ὀμάλην ἐσοδον τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας, ὅταν ἐπικρατῇ πυκνὴ ὁμίχλη. Τὸ σύστημα Μαρζόν, τελείτερον ἐξ δλωτὸν τῶν νησιωτικῶν, ἀλλ' και συγχρόνως ἀπλούστατον, βασίζεται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν βραχέων κυμάτων.

Εἰς παράκτιον σταθμὸς ἀσυνημάτου, ἔγκατεστημένος εἰς ἐπίκαιρον θέσην ἐνός λιμένος ἔξαποστέλλει, διαν ἡ ὀδατότης εἰνε περιωρισμένη, σήματα βραχέος κύματος ἐπὶ μήκους κύματος μη δυναμένου νὰ παρεμβληθῇ πρὸς ἀλλα σήματα ασυνημάτου. Τὸ κατευθυνόμενα πρὸς τὸν λιμένα σκάφη, ἐφωδιασμένα μὲ «πυξίδα ὁμίχλης» τῆς νέας ἐφευρέσεως Μαρζόν, δέχονται τὰ ἐκπεμπόμενα σήματα, ἀναλόγως δὲ τῆς πορείας των ἀνάπτουν μόνοι των τρεῖς λαμπτήρες, εἰς λευκός, εἰς ἐνυδρός και εἰς πάσινος.

Οταν ἀγάψῃ τὸ λευκὸν φῶς τῆς «πυξίδος ὁμίχλης» σημιάνει, ὅτι τὸ πλοίον εὑρίσκεται εἰς πορείαν κανονικήν και κατευθύνεται ἀσφαλής πρὸς τὴν εἰσοδον τοῦ λιμένος. «Οταν ἀγάψῃ τὸ ἐρυθρὸν ἡ τὸ πράσινον φῶς, σημιάνει, ὅτι τὸ πλοίον ἔχει παρεκκλίνει πρὸς τὰ δεξιά ἡ ἀριστερά και πρέπει νὰ διορθωθῇ ἀναλόγως ἡ πορεία του ἐνως ὅτου ορειθεύ τὸ πράσινον ἡ τὸ ἐρυθρὸν φῶς και ἀνάψῃ τὸ λευκόν.

Είνε τόσον ἀκριβῆς ἡ ἐπ' τῆς εὐπαθῶς ταύτης συσκευῆς ἐπίδρασις τῶν ἀπὸ τῆς ἔχοντος ἐκπεμπομένων εἰδικῶν σημάτων και τόσον ἀλληλοιδάδοχος ἡ ἀνά πάσαν στιγμὴν διαπίστωσις τῆς τυχὸν παρεκκλίσεως, ὥστε μὲ μόνην τὴν πυξίδα και κατὰ τὸν ἀπλούστατον ἀντὸν τρόπον τῆς λειτουργίας της δύναται νὰ κυβερνηθῇ ἔνα πλοίον ἐν καιοφ ὁμίχλῃς και νὰ εἰσπλεύσῃ ἀσφαλῶς εἰς τὸν λιμένα.

Ἐμειώθησαν τὰ μισθολόγια

«Υπεργάφη πρὸ δημερῶν εἰς τὴν Ρόμην συμφωνία μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων και τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων, καθ' ἣν τὰ μισθολόγια τῶν πληρωμάτων (συμπεριλαμβανομένων και τῶν ἀξιωματικῶν) ὅλων γενικῶς τῶν ἐπιματιγῶν σκαφῶν μειοῦνται ἀναδρομικῶς ἀπὸ τῆς 1ης Ιουλίου κατὰ 10 ορο και προσειμένου περὶ τῶν φροτηγῶν κατὰ 6 ορο. Οι μισθοί τὸν φαδιστηγραφῶν ὑποβιάζονται κατὰ 10 ορο, ὅταν τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐπὶ τοῦ πλοίου και κατὰ 14 ορο ὅταν παραμένουν ἐν τῇ ἔηορῃ, εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἑταιρίας Ἀσυνημάτου Τήλεγράφου. «Ἐτεροι ἐκπτώσεις μεταξὺ ποσοστοῦ 6 ἐνως 8 ορο καθιερώνται εἰς τοὺς μισθοὺς τοῦ ποοσωπικοῦ τῶν γραμματίων τῶν ἑταιρῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν.

L. LOUISIDIS KAMENOS AGENT - MARITIME

KING GEORGES AVENUE
JAFFA - PALESTINE

Τὸ ἀρχαιότερον και οισβαρδτερον Ἐλληνικὸν Πρακτορεῖον
Ιδευθὲν τῷ 1911

Ἀγαλαμβάρει ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκατέροις δρους τανλώσεις
ἐκφορτώσεις και ἐν γένει πάσης φύσεως Πρακτορεῖα-
κάς δροσίας διὰ τοὺς λιμένας ΓΙΑΦΦΑΣ-ΧΑΓΓΑΣ

Πράκτωρ τῆς ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ και ἀλλων
ἔργοπλιστῶν.

Διεύθυνσις ἀλληλογραφίας - T.K. 'Αριθ. 609 - ΓΙΑΦΦΑ
Διεύθ. διὰ Τηλματα VIA EASTERN TELEGRAPH, LOUKAM, JAFFA
Διεύθυνσις διὰ Τηλματα διὰ Ραδίου ή ἀλλης δδοῦ
LOUISIDIS KAMENOS - JAFFA

Η ναυπηγικὴ ἐκπτώσις

Παρὰ τὴν σημειωθέσαν τόσον εἰς τὰ Ἀγγλικὰ, δυον και εἰς τὰ Ὀλλανδικὰ και Σκανδιναϊκὰ ναυπηγεῖα, ἀλαφράν τινα ζωηρότητα ἐργασίας διὰ νέας ναυτηγῆσεις, εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα ἀντιθέτως διετά τὴν ναυπηγησιν τῶν δύο μεγάλων ὑπερτεκνίων τόνος χαλαρότητος ἐξακολούθει. Οὕτω, πλὴν τῶν ἐξαφαλισθεῖσαν τόνος τανατίτηκα και ἀφ' ἑτέρου εἰς τὸ διτὸς ἡ Ἰταλικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία δὲν ἡκολούθησε τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλοῦ και τῆς εἰς οἰκανά ἀλλα ναυτιλίας εἰκασίας.

Δέσον νὰ σημιωθῇ ἐκπτώσιον οἱ Ἰταλικοὶ κύκλοι τὴν ἀποδίδουν ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν ὄφισταμένην συναλλαγματικήν διακοράν, ητοις μειώνει τὴν συναγωνιστικήν των ἴκανότητας και ἀφ' ἑτέρου εἰς τὸ διτὸς ἡ Ἰταλικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία δὲν ἡκολούθησε τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλοῦ και τῆς ναυπηγεῖας.

Προδέπαται ἐπίσης μια παραγγελία ἐνός μεγάλου μότος - τάνκερ, ταχύτητος 15 μιλῶν, διὰ λογαριασμόν τῆς Standard - Vacuum Oil Co. «Ἡ ταυτία εἰνητής ἐξηγήσεις προσφοράν διὰ τὴν κατασκευήν δύο δροίων σκαφῶν, τὸ ἐν ἀριθμόν την παραγγελίαν σχεδίων και μηχανῶν, τῶν δροίων η πραγματοποίησις προδέπαται σύντομος. Πρὸς τὸ παρόν, πάντας, η μόνη ἀμεσος ἐργασία είνε ἡ ἐκ τοῦ II. N. προερχομένη. Η Ἰταλικὴ κυβερνήσεις προδέση, ὡς γνωστό, εἰς τὴν παραγγελίαν δύο μεγάλων θωρηγῶν γραμμῆς, ἐκ τῶν δροίων τὴν ναυπηγεῖαν τοῦ ἐνός ἀνέλαβον τὰ ναυπηγεῖα «Ansaldi» και τὸ ἑτέρου τὰ ναυπηγεῖα «Cantieri Riuniti del Adriatico». Αἱ παραγγελίαι: αὗται ἐπέτρεψαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα νὰ διετηρήσουν τὰ προσωπικά των και νὰ δύσουν εἰς τὰς ἐργασίας των ταχικῶν ρυθμῶν κινήσεως, δεδομένου διτὸς, ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσεις. Ωσταν

Προδέπαται ἐπίσης μια παραγγελία ἐνός μεγάλου μότος - τάνκερ, ταχύτητος 15 μιλῶν, διὰ λογαριασμόν τῆς Standard - Vacuum Oil Co. «Ἡ ταυτία εἰνητής ἐξηγήσεις προσφοράν διὰ τὴν κατασκευήν δύο δροίων σκαφῶν, τὸ ἐν ἀριθμόν την παραγγελίαν σχεδίων τοῦ Ρέτιερνταν. Διὰ τὸ δεύτερον, ὡς συναγωνισμός περιωρισθῆη ἡδη μεταξύ τῶν Ἰταλικῶν ναυπηγείων τοῦ Μορφαλκόνε και τῶν Γερμανικῶν «Κρούπ», τοῦ Κίλεου, μὲ πολλὰς ἀπίδικες τελικῆς κατισχύσεως τῷ Ἱταλικῷ ναυπηγείῳ.

Η ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ συμβουλίου τῶν διευθυντῶν τοῦ Αὐτονόμου Λιμενικοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς Γένοβας, διὰ πρόσδερος αὐτοῦ μαρκήσιος Negrotto Campiasso, ἀντιλῶν ωρισμένα συμπεράσματα ἀπὸ τὰ στατιστικὰ δεδομένα τοῦ 1933 διὰ τὸν λιμένα τῆς Γένοβας, ἀνέφερε: διτὸς ἡ ἀριθμός κίνησεως ὑπῆρχε κατὰ τὸ 1932 ορο μεγαλύτερα ἐναντί: τοῦ 1932, ἐν ἀνιτθεύτη πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Αμερικού και τῆς Μασσαλίας, και κίνησης τῶν δροίων ἐμβούληθη κατὰ ποσοστὸν 1.21 ορο διὰ τὸν πρῶτον λιμένον και 4.90 ορο διὰ τὸν δεύτερον. «Οσον ἀφορᾷ τὴν παρατηρηθεῖσαν σημαντικὴν μείωσιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως κατὰ τοὺς πάντας πρώτους μηνας τοῦ 1933 τρέχεις, εἴπεν διτὸς ἀποδίδεται αὐτῇ εἰς τὸ κύμα τῶν περιηγητῶν, οιτινες μετακινούνται πρὸς τὴν Ρώμην προστίμησαν, ἀντὶ τῆς Γένοβας, τὸν λιμένα τῆς Νεσκόλων.

Διτὸς τὴν δελτίωσιν τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας και τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ τεχνικοῦ ἀξιοπλοισμοῦ του, ἀνέφερεν διὰ μαρκήσιος Campiasso, διτὸς ἐδαπανήθησεν τὴν τελευταίαν τετρατελίαν 110 έκαπτον. λιμετῶν, χάριν τῆς παροχῆς εἰρήσεως κλήματος εἰκοσιούλιων εἰς τὸ ἐμπόριον. Τέλειαι: μηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις τῶν νεωτέρων συστημάτων συνεπλήρωσαν τὸ πρῶτον οἰκοδομικὸν συγκρότημα τῶν λιμεναποθηκῶν τῶν νέων Μουσσολίνι και τῆς ἀποθήκης Cagni, διολκηγράθη ἡ κατασκευὴ τῆς νέας λιμενικῆς λεκάνης τοῦ «Δουκός τῶν Αθρούσιων» και ἐπερατώθη ἡ ἀποδίδειρα «Γκαλατίέρα» μήκους 400 μέτρων και ἡ ἀνέγερσις παρὰ τὴν προκυμαίαν τοῦ νέου «κανονικοῦ - σιδηροδρομικοῦ» σταθμοῦ, χάριν τῆς ἀριθμού μεταξὺ πλοίων και τραίνων ἐπικοινωνίας τῶν ἐπιβατῶν. «Ηδη, μερικαὶ πρόσθετα ἀργα συμπληρώσανται πρόσκειται: νὰ ἀποτελεσθοῦν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μηνας ἀντὶ μιᾶς προϋπολογισθεῖσης δαπάνης 95 έκαπτον. λιμετῶν.

Προχωρῶν διὰ μαρκήσιος Campiasso προσέθηκεν, διτὸς, καῖτοι εἰνε προφανῆς ἡ ἀλματικὴ πρόσδερος τῆς Γένοβας και διτὸς πολὺ συντάριστος πρόσδερος τῆς Ζακύνθου τοῦ πλωτοῦ ζακύνθικην γαρακτήρα. «Ο λιμένης τῆς Γένοβας - εἴπε - ἀποτελεῖ τὸ κέντρον διανομῆς και διεξόδου τοῦ εἰσαγωγικοῦ και ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου μιᾶς εὐρυτάτης ἐνδοχώρας, εἰς τὴν παραγγελίαν εἰς τὰς βάσεις των και συ-

TOWAGE AT HAMBURG

“FAIRPLAY”, TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS

FOR

HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE

11. STEINHÖFT HAMBURG

νεπών, παραλλήλως πρός τάς τεχνικάς δελτιώσεις τοῦ λιμένος, πρέπει νὰ λαμβάνονται ὅπ' σφιν—εἰπε—καὶ αἱ συνθῆκαι ὅπὸ τὰς δούλας τελεῖ τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον. Μία σύσωμή πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτην δελτίωσις ὑπέδειξεν διὰ ὃλης ἡ ἀνάγκη ἀναδιοργανώσεως τῆς ὑπηρεσίας τῶν ντόκων—ἐνοικιασμένων ὡς γνωστού, ἀπὸ ἴδιωτικά ἔταπειας—καὶ μᾶς γενικῆς ἐκπτώσεως τῶν πάσης φύσεως λιμενικῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων, ἵκανην νὰ ἐφελκύσῃ τὴν γενικήν προσοχήν τοῦ ἐμπορίου.

Καταλλήγων δὲ παρκήσιος Campiasso συνέστησε τὴν ἐκπόνησιν πρωτικοῦ οχεδίου, τείνοντος νὰ καταστήσῃ τὸν λιμένα τῆς Γένοβας εὐθηγότερον καὶ νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν καταλληλοτέραν χρησιμοποίησιν δὲλων αὐτοῦ τῶν λιμενικῶν χώρων.

Μεγάλη Βρεταννία

Τὰ οἰκονομικὰ φορτηγά

Τὰ τελευταῖς ἀνακοινωθέντα ἀποτελέσματα δύο ἐκ τῶν σεδαροτέρων τεχνικῶν προσπάθειῶν διὰ τὴν τελεσποίησιν τῶν ἀτμομηχανῶν προσώσεως καὶ τὴν ἐπίτευξιν μείζονος ταχύτητος ἐν συνδυασμῷ πρές μετωμήνην καταγάλωσιν, καταδεικνύουν πάσον αἱ προσπάθειαι αὐταὶ ἕστεφθησαν ὅπο ἐπιτυχίας. Πρόκειται περὶ τῶν παρατηρήσεων τῶν γενεμάτων κατὰ τὰ πρώτα ταξίδια τοῦ ὑποστάντος μετατροπῆς τῶν μηχανῶν φορτηγῶν ἀπερπλοίου «Adderstone» καὶ τοῦ νεοτίκου τοιεύτου «Arcgow».

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Adderstone», δὲ ἐπιτυχεῖσθαι μέσος ὅρος ἡμερίσιας κατανάλωσις 13.65 τόννων καυσίμου ἔλαιου διὰ τὴν ἀνόπτηξιν ταχύτητος 10 περίποι μιλίων τὴν ὥραν, παρὰ πλοίου ἥλικις 14 ἑταῖς, τὸ δόποιον προσγευμάτων κατηγόριοι 31 τόννους ἔλαιου τὸ 21μωρον, δὲ ἀποτελεῖ δεσμαίως ἄνα, ἀπλῶς, μέτριον κατέρθωμα, ἀλλὰ λιανικούσαν πρόσοδον. Συντελέσθη ἀδηῆ, μὲ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν μηχανῶν τοῦ σκάφους διὰ τῆς νέας ἀτμομηχανῆς White, συνθέτων παλινδρομικῆς μιτά στροβίλου, μὲ κανονικήν πίεσιν ὅπερι καὶ μὲ θερμοκρασίαν συνήθη τῶν Σκωτικῶν λεδήτων. Ἀναφέρεται, διὰ ἔαν τὸ «Adderstone» εἴχε χωρητικότητα 9000 τ. d.w. καὶ ταχύτητα 10 μιλίων, θά κατηγόριοι μὲ μηχανᾶς White 14 μόνον τόννους γαιανθράκων Βορ. Ἀγγλίας (δευτέρας δηλαδὴ ποιότητα).

Τὸ «Adderstone», ἀρχικῶς 6600 τ.φορτίου, ἡγοράσθη εἰδικῶς, ὅπως ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν τῶν μηχανῶν τοῦ νέου συστήματος White, στηριζόμενον ἐπὶ τοῦ συνδυασμοῦ παλινδρομικῆς μηχανῆς ὑψηλῆς πίεσεως, ἀτμοστροβίλου ἀξιατρίσεως καρυλῆς πίεσεως, καὶ τῶν ἐπεισῶν τὸ ἔργον μεταδιδόμεται εἰς ἄνα καὶ μέρην ἐλικα. Οὕτω, ἀντικατεστάθη διὰ τῶν δύο ἀτμοστροβίλων, τούς δόποις ἔφερε πρότερον τοῦ σκάφους, διὰ μᾶς συνθέτων παλινδρομικῆς μηχανῆς, ἐπίσης δὲ ἀψηφάσθη καὶ διῆτα τῶν τριῶν Σκωτικῶν λεδήτων. Ἐπροθεμαντήσθησε προστέθησαν εἰς τοῦ λεδήτων καὶ ἐψωτῆς ἀδηῆ τὸ πλοίον διὰ νέας ὀρειχαλκίνης ἔλικος. Διὰ τῆς διαρρούμενως τοῦ Μηχανοστασίου ἀπέκτησε τὸ σκάφος χωρὸν διὰ φορτίου κατά 700 τ. περισσότερον.

Ἡ οἰκονομία καυσίμου δῆλης προέρχεται κυρίως ἐκ τοῦ διὰ ἀκάστη μηχανῆς κάμνει χρήσιν τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὸ μέγιστον τῆς ἀποδόσεως τοῦ μολονότι δὲ ἡ ταχύτης τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς εἰναι ἀνωτέρας δυνάμεως τῆς ἀποτικούμενῆς διὰ τὰς μικράς σχετικῶς. Θικατάστασις τοῦ «Adderstone», ἐν τούτοις ἡ ταχύτης εἰς τὸν χειρομόνον καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀπικτεί ὀλιγωτέρων προσοχῆν, παρὰ ἡ τοῦ συνήθους τύπου. Προέρχεται τοῦτο ἀπὸ τὴν ἀδηῆ αὐτόματον—ενοντὴν λίπανσιν τῶν ἐν σιδηρῷ μετά τοῦ ἀτμοστροβίλου ἐργαζόμενων μηχανῶν.

Τὸ «Adderstone», εἰς ταξίδιον τοῦ ἀπὸ Τάιν, Ημφορτον, εἰς Γένοβαν καὶ μέρη τῶν ἔνα μόνον λέδητα ἐν λειτουργίᾳ, ἀνέπτυξε ταχύτητα 9.73 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν Κάρδιφ 12 1/2 τόννων τὸ 21μωρον, συμμετάσιον σύτῳ πρηγόριουν ρυκόν ἀποδέσσεως ναυτικῶν ἀτμομηχανῶν κανονικῆς πίεσεως ἀτμοῦ καὶ μὲ θερμοκρασίαν Σκωτικῶν λεδήτων. Ἐκ Γένοβας κατηγορύθηκε κανὸν εἰς τὸ Πλέιστονταρχόνταν κατὰ τὸν πλοῦν του ταχύτητα 10 μιλίων μὲ τὴν αὐτήν κατηγόριαν.

Ἄλιστατικαὶ παρατηρήσεις τοῦ ταξίδιου Τάιν—Γένοβας, βασιζόμεναι εἰς αὐτογράφατον ἀλλαγήν απέλσουν τὰ ἀκόλουθα δεδομένα:

«Κατανάλωσις καυσίμου ἔλαιου δὲ ὅλον τὸ ταξίδιον 130 τόννοι ἀντιστοιχούστες πρός 200 τ. γαιανθράκων Βορ. Ἀγγλίας. Ἡμερησία κατανάλωσις 12.5 τ. καυσίμου ἔλαιου (ῆτο: 19 τ. γαιανθράκων Βορ. Ἀγγλίας). Ταχύτης 0.73 μιλίων. Δύναμις ἐνδιατεικῶν ἐπιπον (i.h.p.) 1640. Ποσοστόν

καταναλώσεως διὰ τὰς κυρίως μηχανᾶς 0.57 τῆς λιθρας καθ' ἐπον καὶ ὥραν καὶ δὲ ὅλας διμοὶ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου 0.70 τῆς λιθρας».

Εἶναι χρακτηγρασίαν, διὰ ὃ πλοιαρχὸς τοῦ «Adderstone» συνέθενε τὴν διαδικασίαν ταῦτα ἔκθεσίν του, μὲ τὰς ἑπτῆς προσωπικάς ἐντυπώσεις του : «Αἱ μηχαναὶ καὶ οἱ λέδηταις ἀπέδωκαν, ἀπὸ πάσης ἀπόφωσης, λίγαν ἴκανοποιητικά ἀποτελέσματα κατὰ τὸν πλοῦν ὅφελον ζε νὰ διμολογήσω, διὰ παραμένων εἰς τὴν γέφυραν, εἰχον, ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ πλοίον, διατείνοντας τῆς ἀπάντησης τῶν πρός τὸ μηχανοστάσιον διὰ τὸν τηλεγράφον διαβιδαζομένων διαταγῶν μεν. Τέσσαρης δὲ τὸν πλοιαρχὸν καὶ ὑπεργράφειαν.

Δέον νὰ προστεθῇ, διὰ τὸ νέον σύστημα White ἐπιτυγχάνει σίκουρον 20 ἔως 25 σο βραχίονας μῆδας ἀριστερῆς μηχανῆς τριπλῆς ἀντονώσεως, ἐφωδιασμένης μὲ ὑπερθεμαντήρας.

Σημειώτεον διὰ τὸ σκάφος μὲ μίαν ταχύτητα 9 1/2 ἔως 10 1/2 μιλῶν τὴν ὥραν (Ημφορτον) κατηγάλωσε 30—32 τ. ἔλαιου γαιανθράκων, ἐνῷ μετά τὴν μετατροπὴν καὶ διὰ τὴν αὐτήν ταχύτητα 12 1/2 ἔως 14 1/2 τόνους τοῦ γαιανθράκων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀπὸ τὸν πλοιαρχὸν τοῦ «Arcgow», τόπου «Arcform» τοῦ σερ Isherwood ἀναφέρεται τὰ ἴκανοποιητικά ἀποτελέσματα ἀπὸ τὸ πρῶτον του ταξίδιον ἐκ Κάρδιφ διὰ Μπουένος Αὔρες, μὲ πλήρες φορτίον γαιανθράκων καὶ μὲ τὰς μηχανᾶς του κινουμένας διὰ τὴν λειτουργίας τοῦ ἐνέδη μόνον λέδητος.

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ πλοιαρχοῦ, τὸ «Arcow» ἐξετέλεσε τὴν διαδρομὴν Κάρδιφ—Μπουένος Αὔρες εἰς 29 ἡμέρας, 16 ὥρας καὶ 22' λεπτά, διανύσαν 6047 μιλὰ μὲ μίαν μέσην ταχύτητας 8.5 μιλῶν τὴν ὥραν. Εφερε φορτίον καὶ μπλώνισε βάρους 7075 τόννων, κατηγάλωσε δὲ δὲ ὅλας τὰς ἀνάγκας του 275 τόννοις γαιανθράκων, ἀντιστοιχούσας εἰς 9.26 τόνους τὸ 21μωρον.

Τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ ταξίδιου του συνήντησε τὸ «Arcow» αρρόδρομος ἀπὸ πρώτας ἀνέμους, ἐπέδειξε δὲ ἐξαιρετικὴν ἀντοχὴν καὶ ὅχι μένον δὲν ἡμιστοιχίη δὲ πλοῦς του, ἀλλὰ τούτωντον προμηχάσει ἀπειλεῖ τὴν ἀλλαγήστη δυσκολίαν. Καθ' ἀπαύσαν τὴν διαδρομήν ἐλειτεσύρησε διὰ τὴν παραγωγὴν ἀτμοῦ δὲ εἰς μόνον λέδητη, εἰς τὴν προσδότηρον τὸν πυρῶν τοῦ δόποιου ησχολείστη εἰς μόνον θερμαστής ἀκόπως ἐργαζόμενος. «Εὐρισκόμεθα—ἔραδιστηλεγράφει δὲ πλοιαρχὸς κ. How πρέπει τὸν σερ Isherwood—εἰς διαρκὴ ἐπικοινωνίαν μὲ τὸ σδελφὸν πλοίον «Arcwear» καὶ εἰς διασημίσιτον, μὲ μεταδιδόνταν διὰ τὸν δύο σκαφῶν ἐλαχίστη παρατηρεῖσθαι διαφοράν τοῦ πλοίου μὲ τὸ διαδομένα τοῦ ταξίδιου των. Απὸ τοῦ πλοίου Ushant μέχρι Recaleda διερθείσαμεν ἀπὸ τὸ «Arcwear» 100 ἔως 120 μιλία.

Συνεχίζουν δὲ πλοιαρχὸς τὴν ἀναφοράν του πρεσσούθετον, διὰ ἐπειδὴ ἐν πλῷ εἰναι δύσκολον τὸ ἀκριδές ἐπὶ πλάστιγγες λύγισμα γαιανθράκων, εἰχε φροντίσει τὸν ποποθετήσην ἐπὶ τοῦ Κάρδιφ 263 τόνους εἰς τὸ «ερές—μπων» τοῦ πλοίου. Κατηγάλωθή, συνεπῶς, ἡ μετρητήν αὐτῆς πεστήση, καὶ οὐδὲ καὶ 8 ἀκόμη τόννοι ἀπὸ ἀλλού διαμρέπομε, εἰτανες—λέγη τοῦ μικρού ποσοῦ—εὐκόλως ἐγγίζεισαν μετ' ἀκριβείας. Μὲ τὴν κατανάλωσιν τῶν 275 τόνων ἔφθασε τὸ πλοίον εἰς Μπουένος Αὔρες, χωρὶς εἰς οὐδένα διαμεσον λιμένα νὰ σταθμεύῃ. Ή ἐπιτυχέας αὕτη ἐξέλληξε καὶ αὐτούς τοὺς πλοίους καὶ μηχανικούς τοῦ «Arcow».

Τὸ 6'. ναυπηγικὸν Ζημονον

«Απὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λεύσ Ρέτζιστερ» διὰ τὴν τελευταῖαν ὑπὸ ναυπηγήσιν χωρητικότητα καθ' ἀπάντα τὸν Κόσμον εἰς τὸ τέλος τοῦ δι. Ζημήνου τοῦ τρ. διαπιστοῦται, διὰ εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ Ιρλανδίαν ἐσημειώθη μία ἀδηῆς ἐξ 105.702 τόνων γκρέδε εἰς τὰς ναυπηγήσεις, ἔναντι τοῦ α' Ζημήνου τρ. ἔτους καὶ διὰ τὸ σύνολον τῆς ναυπηγουμένης χωρητικότητος, ἐξ 587.142 τ., εἰναι μεγαλύτεροι, ἐν συγκρίσει: πρέπει τὰς ναυπηγήσεις τοῦ Ιουνίου π. δ., κατὰ 299.610 τ., ητοι κατὰ ποσοστὸν 101 σο. Επὶ τῆς χωρητικότητος ταύτης είχεν ἀναστάλη ἡ περιτείρω ἐργασία ἐπὶ ἀποτικόν πλοίων 59.318 τ., ἐκ δὲ τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ Ιρλανδίᾳ ναυπηγήσεων, πλοίων 90.000 τόννων, προορίζονται διὰ ἀλλοδαπούς ἡ πρέπει πώλησην. Δέσση ἀκόμη νὰ προστεθῇ, διὰ αἱ Αγγλικαὶ ναυπηγήσεις εἰναιουν ἀπὸ 18μήνου τὴν ἀνιδίσκην.

«Οσον ἀφορᾷ δέλας διμοὶ τὰς λοιπὰς Χώρας (ἔξαιρεσαι τῆς Σοδειατικῆς Ρωσίας) διέθειν δὲν ὑπάρχουν σαφεῖς πληγαφορίαι) ἀνήραστο τὸν 30ντην Ιουνίου ὡς ὑπὸ ναυπηγήσοντος χωρητικότητης των εἰς πλοία 629.198 τ. γκρέδε, ητοι ἀπὸ ἀλλαττον τοῦ α'. Ζημήνου κατὰ 31.000 τ., πολὺ ἀνωτέρα διμοὶ ἀπὸ τὰς Σημερίου 1932. Αἱ κυριώτεραι Χώραι μεταξύ τῶν διποίων κατανέμεται ἡ ἀνωτέρω ὑπὸ κατακοινών χωρητικότητης εἰναι αἱ αὐτόδουσι:

·Ιαπωνία 137.280 τ., γκρέδε, Γαλλία 104.500 τ., Γερμανία 91.145, Δανία 66.450, Ολλανδία 54.765, Σουηδία 49.025καὶ Ιταλία 47.670 τ.

Τὸ σύνολον εἰτον τῆς Ηγετούμενης υπὸ ναυπηγήσιν χωρητικότητος περιελάμβανε τὴν 30ήν Ιουνίου πλοία 1.216.340 τόνων γκρέδε, ἐκ τῶν διποίων τὰ 48.3 σο ἐναυπηγησόντο εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ Ιρλανδίαν, τὰ 51.7 σο εἰς δέλας τὰς ἀλλας χώρας. Ή χωρητικότητης εἰναι αἱ αὐτόδουσι:

·Ιαπωνία 137.280 τ., γκρέδε, Γαλλία 104.500 τ., Γερμανία 91.145, Δανία 66.450, Ολλανδία 54.765, Σουηδία 49.025καὶ Ιταλία 47.670 τ. Αἱ διακριθέντος τοῦ β' Ζημήνου πραγματοποιησεῖσι καθελκύσεις πλοίων ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ Ιρλανδίᾳ ἀνήλθον εἰς 35.954 τ. καὶ εἰς τὰ λοιπὰ κράτη εἰς 113.438 τόνους. Ός πρέπει τὴν ἀριστερήν νέαν ἐργασίαν, οἱ πίνακες διεκύνουν μίαν πτώσιν, δικαιοιογυμάνηδει μὲν τὴν Αγγλίαν καὶ Ιρλανδίαν διὰ τὴν ἀφοπλιστικήν ἀφοπλιστικήν, τὴν προσληφθεῖσαν, διὰ δὲ τὴν κυριαρχίαν τῶν κυριαρχητικῶν ὑπερτικότητων, τὴν προσληφθεῖσαν διὰ τὴν ἀναμονήν τῶν κυριαρχητικῶν ὑπερτικότητων διὰ τὴν κυριαρχητικήν τῶν κυριαρχητικῶν διὰ τὴν παρατρύνη τῶν ἀφοπλιστικῶν πρέπει τὴν νέαν ναυπηγήσεις. Μετά τὴν ἀνδηλωθεῖσαν, θηλαδή, ἀπὸ τοῦ π. δ. ποιά τινα προσδεστικῶν ζωηροτερέαν ναυπηγήσιν περισσον γῆραξ καὶ πάλιν σημειούμενη μία καμψίας πρέπει ἀλλτωσιν, φθάσασι εἰς τὸ 132.136 τ. ἐπὶ ἀλλαττον ἔναντι τοῦ Ζημήνου

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

ΑΠΕΥΘΥΝΟΥΤΕ ΕΙΣ ΤΟΝ Κ. A. E. SHEPPARD

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

καὶ μὲν Ἀγγλικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν μείσων ταύτην τῆς ἐνάρξεως νέας ἔργος εἰς κατὰ 56.359 τόννους.

Χαρακτηριστικὸν είναι τὸ γεγονός, διτοι εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις περιλαμβάνονται: ἑλάχιστα φορτηγά ανάφη. Ναυπηγὴ δύνται κυρίως οὐμερον μεγάλα ἀποθετηγά λάινες καὶ φορτηγά γραμμῆς καθὼς καὶ πλοιαὶ εἰδικῶν προσορισμῶν, ὡς εἰναι λ.χ. τὰ δεξαμενόπλοια διὰ τὴν μεταφοράν ρευστῶν φορτίων. Εἰς τὴν Γαλλίαν εῖτο, ναυπηγεῖται τὸ σούπερ— λάινερ «Normandie» 78.000 τ. γκρές, τὸ οπερακεάνιον «Paul Doumer» 13.000 τ. καὶ ἵνα ἀτμόπλοιον 9.000 τ., ἐνῷ πάντα τὰ λοιπά εἰναι οκάφη μικρά, έτιδις δὲ ἀλιστικά. Εἶναι δύναν προσανής ἡ κρίσις τὴν ὅποιαν ἀντιρρωτίζει, λόγῳ τῆς περιστολῆς τῶν ἔργων της ἡ Γαλλικὴ ναυπηγὴ καὶ βιομηχανία.

Ἄλλα καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἀν ἑξαριάγον κανεὶς τὸ «Cunarder» τῶν 73.000 τ., δύο ἀτμόπλοια 20.000 τ. ἔκαστον κατασκευαζόμενα εἰς Barrow καὶ δύο μεγάλα μότοροπις ναυπηγούμενα εἰς Μπέλφαστ καὶ ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 25 οἱ τῆς ὅποιαν ἀντιρρωτίζει, λόγῳ τῆς περιστολῆς τῶν ἔργων της ἡ Γαλλικὴ ναυπηγὴ καὶ βιομηχανία.

Ἄλλα καὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἀν ἑξαριάγον κανεὶς τὸ «Cunarder» τῶν 73.000 τ., δύο ἀτμόπλοια 20.000 τ. ἔκαστον κατασκευαζόμενα εἰς Barrow καὶ δύο μεγάλα μότοροπις ναυπηγούμενα εἰς Μπέλφαστ καὶ ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 25 οἱ τῆς ὅποιαν ἀντιρρωτίζει, λόγῳ τῆς περιστολῆς τῶν ἔργων της ἡ Γαλλικὴ ναυπηγὴ καὶ βιομηχανία.

Ἐν ταύτῃ γίγνεται τάκερς προσέλθεις τελευταίων ἀντατικώτερον χαρακτήρα. Εἰς τὸ τέλος τοῦ β'. Ζημίαν ἔναυπηγούμενο τοῦ 39 ἐξ αὐτῶν εἰς δύος δύοις τὰς χώρας 277.841 τόννων γκρές, ἐκ τῶν ὅποιων 13 τόννων 101.500 εἰς τὴν Ἀγγλίαν—Ιρλανδίαν, 5 τ. 34.950 εἰς τὴν Δανίαν, 4 τ. 26.770 εἰς τὴν Ολλανδίαν, 3 τ. 24.900 εἰς τὴν Γερμανίαν, 3 τ. 24.700 εἰς τὴν Σουηδίαν, 5 τ. 23.400 εἰς τὴν Ἰννωμ. Πολιτείας καὶ 2 τ. 19.200 εἰς τὴν Ἱαπωνίαν.

“Οσον ἀφορᾷ τὸ σύστημα προώσεως, ἐκ τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ, ὅποια ναυπηγησην χωρητικότητος 587.142 τ. γκρές, πλοιαὶ 279.632 τ. εἰναι μότοροπις ἐνῷ τούτωντον εἰς τὰς ἄλλας χώρας ἀνήρχετο εἰς 412.903 τ. καὶ ἡτο κατὰ 201.370 τ. μεγαλύτερον τοῦ τοννᾶς τῶν ὅποιαν κατασκευὴν ἀτμόπλοιον. Ὁς πρός τὰ μεγάλην ἔναυπηγούμενο εἰς δύον τῶν Κάρπαθον κατὰ τὴν 30ήν Ιουνίου 4 ἀτμόπλοια καὶ 25 μότοροπις 8 ἔως 10 χιλ. τ. ἔκαστον, 2 ἀτμόπλοια καὶ 12 μότοροπις 10 ἔως 20 χιλ. τ. ἔκαστον καὶ 4 ἀτμόπλοια καὶ 2 μότοροπις ἀνώ τῶν 20.000 τ. γκρές ἔκαστον.

Κατεύκευασθεντος τέλος η ἑπτοτετάρτην προσέλθεις τελευταίων διαφορούντος τοῦ δ'. Ζημίαν ἀτμομηχανῶν 733.000 ἱππων, μεταξὺ τῶν ὅποιων συμπεριλαμβάνονται καὶ 43 ειπράτι ἀτμοστροβίλων Συνάμεως 595.000 ἱππων ἀξονος. Αἱ παλινδρομικαὶ μηχαναὶ σημειοῦνται εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Λέσβ Ρέτζιστερ» μὲν συνολικὴν δύναμιν 138.000 ἱππων, ἀντιπροσωπεύονται μόνον ἔνα ποσοστὸν 8.8 οἱ περίου τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς μηχανῶν κατὰ τὸ ὅποιαν ἀνακαρδησίουν τρίμηνον. Αἱ μηχαναὶ ἀδημέλεια σημειοῦνται μὲ διλογήν δύναμιν 817.500 ἱππων.

Ρουμανία

Ἡ ἐνίσχυσις τῶν διὰ Δουνάβεως ἔξαγωγῶν

Ἄγγελλεται: διτοι ἡ «Ρουμανικὴ ἀτμοπλοΐα» συνῆψε τελευταίως συμφωνίαν μὲτοι τὴν «Ἀδιστρικὴν ἑταῖραν Ποταμοπλοΐας» ἐν τῷ Δουνάβει: διὰ τὴν καθιέσθων ταχικῆς ὑπηρεσίας μεταφορῶν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων ἐν Βιέννης, Μπρατισλάβης, Βουδαπέστης καὶ Βαλιγραδίου εἰς Γαλάται, διόπθεν ταῦτα μεταφορτωνόμενα εἰς τὰ οκάφη τῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπλοΐας θὰ μεταφέρωνται εἰς Κωνσταντινούπολιν, Θεσσαλονίκην, Πειραιά, Βόλον, Καλάμας, Βηρυττόν, Γάρφαρα, Χαλέψην, Ηράτη καὶ Ἀλεξανδρείαν, λιμένας μετὰ τῶν ὅποιων διατηρεῖται ἡ ἑταῖρα αὐτὴ ταχικὴν ἐπικοινωνίαν.

Τὸ πρώτον ποταμόπλοιον τῆς Αδιστρικῆς ἑταῖρας κατέπλευσε πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ Γαλάται: μέλι 400 τόννους γνωκῶν ἐμπορευμάτων ἐν Μπρατισλάβης, οἵτινες καὶ παρελήφθησαν ὑπὸ τοῦ Ρουμανικοῦ φορτηγοῦ λάινερ «Ardeal». Διὰ νὰ μεταφέρωνται εἰς διαφορός «Ανατολικούς λιμένας τοῦ προρισμοῦ των Λάγκας: διτοι ἔχουν ἔξαφαλοθή πρὸς μεταφοράν μεγάλαι: ποσότητας φορτίων καὶ ἔκφρασται: ἡ ἀλιτρή διτοι διὰ τοῦ ἐπιτυχοῦς τούτου συνδυασμοῦ οἱ λιμένες τοῦ Δουνάβεως 0° ἀποτελέσουν τὸν συνδετικόν κρίκον μεταξὺ Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ λιμένων τῆς Ἐγγύς Ανατολῆς, διότι: ἡ μέση τοῦ Δουνάβεως μεταφορά κρίνεται προτιμωτέρα ἀπὸ τὴν δύον τῶν Αδιστρικῶν λιμένων, ὡς συντομότερα, εὐθυγράφως καὶ παρουσιάζουσα μετίζοντας εὐκολίας.

Ἀπεφασίσθη ἀκόμη ὑπὸ τῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπλοΐας, θωρ. τὸ ἀτμό-

πλοίον της «Durostor», διπερ ἑκτελεῖ τὴν ταχικὴν φορτηγὸν γραμμῆν ἐκ Γαλατῶν καὶ Κωνσταντινῆς εἰς Ἑλλάδα, ἐπεκτείνη τὸ δρομολόγιό του μέχρι Καλαμῶν, ἐπόσον θὰ ἔξαφαλοις διὰ τὸν λιμένα αὐτῶν φορτίον 150 τόννων τούτων τούλαχιστον. Ἐπίσης καὶ τὰ Ρουμανικὰ ἀτμόπλοια τῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Δυτικὴν Μασσάγειον θὰ προσεγγίζουν εἰς Καλάμας, κατερχόμενα ἐκ Δουνάβεως, διτοι θὰ ἔξαφαλοις τὴν παραλαβὴν ἐκ Καλαμῶν ἴκανης ποσότητος: φορτίων, έτιδις δὲ βαρελίων οίνου.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν νέαν ἐσοδείαν

Αἱ προσφάτως δημοσιευθεῖσαν ἐν Βουκουρεσσίρ ἔκθεσιν περὶ τῆς καταστάσεως, τῆς δύοινα ἐμπορίους ή νέας Ρουμανικῆς ἐσοδείας, προκύπτει διτοι: θ' ἀνέλθει αὐτὴ εἰς τὴν μόδια μόδια τῆς περιστολῆς. Οὗτως η πορεία τῆς ἐσοδείας είναι καλὴ εἰς τὰ Νότια καὶ τὰ Β.Α. τρίματα τῆς Τρανσυλβανίας, εἰς τὰ θύειπεδα καὶ τὰς κειλάδας τῶν Καρπαθίων τῆς Όλτενίας, Μολδάβης Μπουκούδινας καὶ τὸ κέντρον τῆς Βεσσαραβίας. Ματρία, εἰς τὸ Βαντόν, τὴν Γιαλούτισσαν, τὴν Βόρ. Βεσσαραβίαν, τὴν Βόρειον καὶ Κεντρικὴν Μολδάβην, εἰς τὰ θύειπεδα τῆς Μουντένιας καὶ εἰς τὴν θύειπεδην Τρανσυλβανίαν. Κακὴ δὲ εἰς δύος τὰς ἄλλας Ρουμανικὰ περιφερείας.

Κατηχάνεται ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω ἀνακοίνωσιν, διτοι ἡ ἑσσεία επλήγη ἀπὸ τὴν ἔηρασιν εἰς τὰς εὐφορωτέρας περιοχὰς τῆς Χώρας, η δὲ ἀναμενόμενη συγκριμὴ διτοι θὰ είναι μὲν πτωχή, ἀλλ' ἀπωδήποτε ἐλπίζεται νὰ καλύψῃ τὰς ἀστωτικὰς ἀνάγκας διὰ τροφήν καὶ σποράν μέχρι τῆς νέας ἐσοδείας. Τὸ Ρουμανικὸν ὑπουργεῖον δὲν πιστεύει, διτοι θὰ ὑπάρξῃ καὶ ἀπόθεμα πρὸς ἔξαγωγήν, ἀλλὰ καὶ ἔτοις ὑπάρξειν διὰ τὴν ἀστούσην προσέλθεις:

Μέση ἑτησία ἐσοδεία τῆς τελευταίας πενταετίας	Προβλέψεις ἐσοδείας τοῦ τρ. ἔτους
Σίτος Τόννοι: 2.950.000	Τόννοι: 1.400.000
Άραβδοςίτος > 4.590.000	> 2.400.000
Κριθή > 1.600.000	> 800.000
Σίκαλις > 300.000	> 150.000
Βρώμη > 940.000	> 500.000
Σύνολον: > 10.380.000	> 5.250.000

Τὸ καλλιεργηθεῖσα ἔκτασις καὶ ἡ ἀπόδοσις κατὰ ἔκταριον σημειώθηται εἰς τὴν ἀπίστομην Ρουμανικὴν ἀνακοίνωσιν μὲ τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

Καλλιεργηθεῖσα ἐπιφάνεια	Ἀπόδοσις εἰς κιλόρ.
Σίτος ἐπὶ 2.800.000 ἔκταριον	500 κιλόρ. κατὰ ἔκταριον
Άραβδοςίτος > 3.940.000	> 600 > >
Κριθή > 600.000	> 500 > >
Σίκαλις > 350.000	> 450 > >
Βρώμη > 800.000	> 600 > >

Δὲν πρόκειται, συνεπές, ἡ ἔφεταινή Ρουμανικὴ ἐσοδεία νὰ ὑπερβῇ κατὰ μέσον δροῦ τοῦ 50 οἰστον τῶν ἐσοδείων τῆς τελευταίας πενταετίας, μολονότι οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ δὲν είναι τελειοί, ἐφόσον η ἔξαφαλεις τῆς ἐσοδείας ὑπόκειται εἰστὶ εἰς ἄλλοις οινοῖς ἐπὶ τὰ βελτίων η τὰ κείρω, έτοις μέχρι τῶν πρώτων ἔμεσων τοῦ Αδιγούστου βρέξῃ η ἔτοις η έηρασία συνεχισθῇ. Εἴσαρται αὐτὸν καὶ ἀπὸ τὴν κατηρικήν κατὰ τὸ φιλόπωρον κατάστασιν. Αἱ ἑτησίαι ἀνάγκαια: τῆς Ρουμανικῆς καταναλώσεως είναι αἱ κατωθ.

Διὰ τὸν οίστον	2.000.000 τόννοι
Διὰ τὸν ἀραβδόσιτον	3.000.000 >
Διὰ τὴν κριθήν	600.000 >
Διὰ τὴν σίκαλιν	180.000 >
Διὰ τὴν βρώμην	700.000 >
Σύνολον:	6.480.000 τόννοι
Προβλέψεις νέας ἐσοδείας:	5.250.000 >
Προβλέψεις:	1.230.000 >

Τὸ ἔλειμμα αὐτὸν ἀναφέρεται: διτοι θὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέ-

W^Μ BROWN, ATKINSON & C^ο LTD

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1847)

HULL καὶ GOOLE.

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

BROWN, ATKINSON & BLAKELOCK LTD

GRIMSBY & IMMINGHAM

ΠΡΟΞΕΝΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ, ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ,

ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ, ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΤΗΛΕΜΑΤΑ: / ATKINSON ΔΙΑ ΤΟ HULL
/ BACO ΔΙΑ ΤΟ GOOLE, IMMINGHAM, GRIMSBY

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΛΟΥΓΔΣ

HULL, GOOLE, GRIMSBY & IMMINGHAM.

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

BRISTOL

Γραφεῖα εἰς Ανόντιου, Sharpness, Gloucester καὶ Portishead.

Ως ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοιαὶ τῶν δούλων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ήμας θεωρούντων ὡς μέρος τοῦ ιδιού μας στόλου καὶ τὰ διεξοδά των θὰ είναι δύον τὸ δυνατόν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεύρωσην τῆς ἔργωσιάς.

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

ματά της παλαιεστές έσοδεσίας. Έννοεται, ότι παρά τας άνωτέρω έπισιόμους άνωνοινώσεις, πνεύμα αισιοδοξίας έκδηλοιται μεταξύ των κύκλων των έξαγωγέων και των παραγωγών, είτενες πιστεύουν, ότι η έσοδεσία του ίδιου άραδοσίου θα ήπερβη κατά πολὺ τα προβλέψεις της άπαιτισθέσου ίδιουργικής έκθεσης, φρονούν δέ, ότι άντικειμενικός σκοπός της έκθεσεως ταύτης ήτο νά έμφανες μικροτέραν της πραγματικής την έσοδεσίαν διά νά υπεστηρίξη την διατήρησην έπωφελών διά τους παραγωγούς τημάν.

Μηρός τὸν σκοπὸν αὐτῶν μάλιστα ή Ρουμανική κυβέρνησις προσήλθεν εἰς τὴν ἀπόρετον νά θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς τῶν οίτου μίαν πίστωσιν διά τὴν ἔμφασιν μεγάλων ποσοτήτων οίτου εἰς θύμης τιμής, ώστε νά παραμείνουν αἱ τιμαὶ γύρω τῶν 500.000 λέπτων οίτου παραδοτοῦν εἰς τοὺς ἀλευρομόλους. Έπιπροσθέτως ἀπηγόρευσε τὴν ἀνάμιξιν οίτου μετ' ἄλλων γεννημάτων διὰ τὴν ἀλευροποίησιν.

Σουηδία

Τὸ εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας

Αἱ ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῆς Σουηδίας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1933 ἀνήλθον εἰς 250.200.000 καρεώνας και ἔσημείωσαν ἐλαφράν τινα πτώσιν ἔναντι τοῦ 1932, διότι είχον ἀνέλθει εἰς 256.100.000 καρεώνας. Αναλυτικώτερον, αἱ ἀπό «χρονικά» ναυλώσεις (τάξις-ταστέρες) εἰσπράξεις ἀνήλθον εἰς 16.210.000 κ. και ὅσαν κατὰ 550.000 κ. διληγότερον τοῦ 1932, ἐνῷ τὰ 87 οἱ τῶν ἀκαθάριστων καρδῶν προσήρχοντο ἀπὸ τὴν ἔργασιαν τῶν Σουηδικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔπωτερον ἔμπορον.

Οἱ κυριώτεροι διγοροὶ τῶν τελευταίων αὐτῶν εἰσπράξεων ἀφεύρω τὴν ἔργασιαν μεταξύ Σουηδίας και τῶν λιμένων, μὲ μίαν αὐξήσιν ἀπὸ 119 ἑκατ. καρωνᾶς εἰς 121.9 ἑκατ. κ. Αἱ εἰσπράξεις διὰ μεταφορᾶς μεταξύ ἔσην λιμένων περιωρισθήσαν ἀπὸ 103.5 εἰς 95 ἑκατ. καρωνῶν, τὰ δὲ μεγάλωτερον τημῆμα αὐτῶν προσήλθεν ἐκ τῶν ταξιδίων πρὸς τὴν Μεγ. Βρετανίαν και τὴν Ιρλανδίαν μὲ εἰσπράξεις 59 ἑκατ. κ. ἔναντι 54.1 ἑκατ. τοῦ προηγούμενοῦ ἔτους.

Αἱ εἰσπράξεις διὰ τὴν ἔργασιαν πρὸς τὴν Κατεύθυνσιν τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν ἐμπιδόθησαν ἀπὸ 30 εἰς 24 ἑκατ. καρωνῶν, ἀκολουθοῦν δὲ κατὰ σετράν επουδιαστήτης αἱ μετὰ τῆς Γερμανίας ἔργασιαὶ μὲ 15.6 ἔναντι 13.5 ἑκατ. καρωνῶν, και είτε αἱ μετὰ τῆς Γαλλίας, Δανίας, Ολλανδίας και Βελγίου.

Τουρκία

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κων(λεως)

Τὸν Ιούνιον διῆλθον ἐκ Κων(λεως) 678 ἀτμόπλοια και μότοροπες ουντακής χωρητικότητος 1.431.380' τ. νέτ., ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 321 τόννων 691.994 προσήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίων και τὰ ὑπόλοιπα 357 τόννων 739.386 ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὴν Κων(λεως) πολιν προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπο-

ρικῶν πράξεων 205 μόνον πλοῖα, ἐνῷ τὰ λοιπά 173 διῆλθον ἐκεῖθεν τραν-

ζοτο. Ἡ ναυτιλιακὴ αὐτὴ κίνησις τοῦ Ιούνιον κατανέμεται εἰς 23 ομηρα-

ας, ἐκ τῶν δυοὶ πολὺ μεταξύ των αἱ ἀκόλουθοι:

· Ιταλική 101 τ. 259.424 Σοβιετική 51 τ. 110.681

· Αγγλικά 93 > 205.225 Ρουμανική 30 > 49.772

· Ελληνικά 135 > 202.731 Γαλλικά 15 > 48.075

Νορβηγικά 56 > 196.026 Γερμανικά 25 > 44.903

Τουρκικά 101 > 123.250 Ισπανικά 10 > 36.388

Αἱ λοιπαὶ 13 ομηραὶ ἀντιπροσωπεύονται με διληγότερους τῶν 30.000

τ. νέτ ἔκστατο. Ἡ 'Ελληνικὴ ομηρία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς ἀριθμόν

διειλόθων σκαφῶν και τὴν τρίτην θέσιν εἰς τοντζή, με τὴν ἀλλαγὴν δι-

μων διαφορὰν ἔναντι τῆς κατεύθυνσης τῶν δευτέρων θέσιν 'Αγγλικῆς ομηρα-

ας, παρ' ὅλην τὴν εἰς μετένα καλικατα ναυλώσιν 'Αγγλ. σκαφῶν ὑπὸ τῶν

Σοβιετῶν παρὰ τὴν ἔκπτωσιν τῶν ἐκουνάδων φορτώσεων, ἐνθα πετω-

τεύει ἡ 'Ελληνικὴ ομηρία. Δέον νά προστεθῇ ἀκόμη, διότι εἰς τὰς 'Αγγλι-

κάς διαβάσεις περιλαμβάνονται και ἀρκταὶ 'Ελληνικά ὑπὸ 'Αγγλικῆς ομηρα-

ας φορτηγά, ὡς λ.χ. τὰ ἄπ. «Τουσσίκα», «Νοεμπιζούλια», «Μαρτζί»,

«Μιρουπάνου», «Νικ. Ηγέτας» κτλ., μετε ἐν τῷ πραγματικότερην ἡ 'Ελληνικὴ ομηρία ἔρχεται δευτέρα.

Αἱ ἀνδρακεύσεις εἰς Κων(λεως)

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθμ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΛΕΦΘΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ : Ι.

ΤΗΑΣΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

Καταδίκαι πλοιάρχων ἐν Βελγίῳ

Συμφώνως προς τὴν ισχύνουσαν Βελγικήν νομοθεσίαν ἀπαγορεύεται αἱστηρῶς ἡ μεταφορὰ μεταναστῶν ἀπὸ φορτηγά σκάφη, ἐὰν δὲν διαθέτουν ταῦτα εἰδίκα δί-επιβάτας ὑγιεῖς διαμερίσματα. Τὴν νομοθεσίαν ταῦτην παρεβίασαν τελευταῖς δέκα πλοιάρχοι, ἢντας ἐντέλη "Ἐλλήνες καὶ εἰς Βέλγος, οἵτινες συνεργάζομενοι μεθ' ἐνὸς πρακτορείου τοῦ Μπούνεος" Ἀδρες μετέφερον εἰς Ἀμβέρσαν μετανάστας ἐξ Ἀργεντινῆς, ὑπὸ χειρίστας συνθήκας διαμονῆς.

Οἱ παραβάντες τὰς διατάξεις τοῦ Βελγικοῦ Νόμου "Ἐλλήνες πλοιάρχοι κ.λ. Ναυτιλίας, Λιον, Τζούλιες, Α. Ράσιος, Ἐμμ. Βαγκάβας, Παν. Χαλκόποντος, Κ. Βαλσαμίδης, Η. Κουτσούβελος, Μ. Κωνσταντίνου καὶ Ίων. Νικηφόρος καὶ ὁ Βέλγος Ε. Βάν Τούσιος, εἰσήχθησαν εἰς τὸ Πλημμελειοδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης, παρ' οὐ καὶ κατεδιάσθησαν οἱ μὲν Κ. Βαλσαμίδης, Μ. Κωνσταντίνου, Ίων. Νικηφόρος καὶ Ε. Βάν Τούσιος εἰς πρόστιμον 21.000 Βέλγ. φράγκων ἔκαστος, οἱ δὲ λοιποὶ εἰς πρόστιμον ποικίλλον ἀπὸ 2100 ἕως 3500 φρ. ἔκαστος.

Αἱ μυοκτονίαι ἐν Χίῳ

Κατόπιν ἐνεργείας τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν τῆς Χίου ἐπραγματοποιήθη ἡ ἐπάνδρωσις τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὸ ἐκεῖ λιμένα μηχανήματος μυοκτονίας τοῦ οποίου καὶ ἀρχεται ἡ λειτουργία, μερίμνῃ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Υγειανῆς.

Ἡ καθαριότης τῶν φορτηγῶν

Οἱ ἐν Malmö "Ἐλλῆνης πρόξενος ἀπηγόνων ἔγγαρφον πρὸς τὴν Δλνον τοῦ E.N. καὶ τὴν "Ἐνωσιν Ἐλλήνων Ἐφορίαστῶν, δι' οὐ καθιστᾶ γνωστόν, οὗ ἡ γενίκευσις διοικήσεων περιπτώσεων παραλείφεται, ὡς πρὸς τὴν καθαριότητα τῶν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, δύναται, ἐνδεχομένως, νὰ προκαλέσῃ λιαν δυσαρέστους συνεπειάς διὰ τὴν Ἐλληνικήν ναυτιλίαν τὴν ἀπασχολούμενην ἐνάστοτε εἰς τὴν μεταφοράν φορτίων εἰς τὴν Σουηδίαν. Τὰ ἐγερθέντα παράπονα προσήγορον ἀπὸ τοὺς Σουηδοὺς παραλήπτας φορτίων στον κομισθέντον ἐξ Ἀργεντινῆς καὶ εἰς τὰ ὄποια παρετηρήθη ὅτι ὑπῆρχον νεκροὶ μῆς τόσον εἰς τὸ εἰς χῶμα ἐντὸς τῶν κυτῶν φορτίων, δύον καὶ εἰς τὸ ἐντὸς σάκων. Συνιστᾶται ἐν προκειμένῳ ἡ πρὸ πάσης φορτώσεως ἀπολέμησης τῶν πλοίων διὰ τὴς ἐπελέσεως μυοκτονίας, καθόσον πλὴν τῆς δυσφρήσεως τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας, παρατηρεῖται καὶ ἀργητοὶ παραλαβῆται τῶν οὕτω κομιζομένων φορτίων.

Παραλαβὴ νεοαγορασθέντων

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ζ. Μιχ. Βαλμᾶ ἀπὸ 6500 λιρῶν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Gerano» 2080 τ. γκρός (τοῦ 1914) παραληφθὲν εἰς Λονδίνον μετωνομάσθη "Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς" καὶ τεθὲν ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν θά την οὐλογήθη εἰς τὴν Ἀνδρόν.

— Τὸ παρὰ τοῦ Ζ. Μ. Λύρα ἀγορασθὲν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Pencisely» τ. γκρός 3689 (τοῦ 1910) παραληφθὲν εἰς τὸ Λονδίνον ὑψοσεν Ἐλληνικῆς σημαίαν καὶ μετωνομάσθη "Λαζας".

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ζ. Πέτρου Κυδωνιέως Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ravenshoe» 4129 τ. γκρός (τοῦ 1916) παραληφθὲν τοῦ River Torridge καὶ τεθὲν ὑπὸ τῆς Κυανόλευκον μετωνομάσθη "Ελέγχω Α. Κνωνιώτις".

— Εἰς Τάιν παρεὶ ἥψθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Σ. Λιβανού καὶ Σιά», Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Crosshill» 4581 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετωνομάσθη "Μαίανδρος".

— Παρελήφθη ἀκόμη καὶ τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ζ. Δ. Φαφαλιοῦ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Reading» 3801 τ. γκρός (τοῦ 1914) καὶ μετωνομάσθη "Στάμος". Ήδη κατέπλευσεν εἰς Κάρδιφ ἐκ Πένναρθ πρὸς φόρτωσιν.

— Εἰς Οδαλλίαν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ζ. Λιβανοῦ μικρὸν φορτηγὸν Corbrae, 1926 τ. γκρός (τοῦ 1912) ὄνομασθὲν «Ναγγάρος».

— Ἐπίσης εἰς Landskrona παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ Ζ. Μιχ. Καραγέωργη μικρὸν Σουηδικὸν φορτηγὸν Sundbri 1047 τόν. γκρός (τοῦ 1899) ὄνομασθὲν «Πούλα».

Ἡ τιμὴ ἀγορᾶς τοῦ ἀ)π «Ραβενσόσε»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχό μας ἀνεγράφαμεν τὴν παρὰ τοῦ Ζ. Πέτρου Κυδωνιέως ἀγοράν τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Ravenshoe» 4129 τ. γκρός (τοῦ 1916). Η τιμὴ εἰς ἡγοράσθη εἶναι λ.στ. 8850. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐκόπισε τὸ 1916 λίρας 55.000, ἐπωλήθη δὲ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1922 ἀπὸ 49.000 λιρῶν.

Πωλήσεις φορτηγῶν πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀργοῦν ἐν Χίφ ἀπὸ 15ης Μαρτίου μικρὸν φορτηγὸν «Α δα μ. Κοράης» τ. γκρός 1324 (τοῦ 1884) τῶν κ.κ. Καναρούντα καὶ Σιά, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀπὸ 1950 λιρῶν καὶ θά παραδοθῆ περὶ τὰ τέλη Αὔγουστου εἰς ἓντα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας.

— Ἐπωλήθη ἐπίσης εἰς Ιταλούς ἀπὸ τιμῆς 4000 λιρῶν περίπου, μὲ παράδοσιν εἰς ἓντα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας τὸ φορτηγὸν «Δημ. Λανιός» τῶν κ.κ. Ε. καὶ Κ. Λανιόλου; 3824 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1906.

— Τὸ φορτηγὸν «Α σία» τῆς ἑταῖρίας Όλιβιέ, τ. γκρός 2893 (τοῦ 1892) ἀργοῦν εἰς τὸ Ήράκλειον ἀπὸ τῆς 12ης Ιανουαρίου 1932 καὶ ζησιμοποιούμενον ἐκεῖ ὡς πλωτὸς σταθμὸς ἀνθρακεύσεως, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀπὸ τιμῆς 3000 λιρῶν καὶ θά παραδοθῆ εἰς ἓντα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας τὸ φορτηγὸν «Μιρόγι». — Τὸ φορτηγὸν «Άρια» τῶν κ.κ. Ιψίχ Λίθας ἑταῖρίας ἔτασις 1906.

— Τὸ φορτηγὸν «Άρια» τῆς Εταιρίας Όλιβιέ, τ. γκρός 2893 (τοῦ 1892) ἀργοῦν εἰς τὸ Ήράκλειον ἀπὸ τῆς 12ης Ιανουαρίου 1932 καὶ ζησιμοποιούμενον ἐκεῖ ὡς πλωτὸς σταθμὸς ἀνθρακεύσεως, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν ἀπὸ τιμῆς 3000 λιρῶν καὶ θά παραδοθῆ εἰς ἓντα λιμένα τῆς Δυτ. Ιταλίας τὸ φορτηγὸν «Μιρόγι». — Τὸ φορτηγὸν «Άρια» τῶν κ.κ. Ιψίχ Λίθας ἑταῖρίας ἔτασις 1906.

— Επίσης τὸ προσαράξαν εἰς Magellan καὶ ἐγκαταλειψθὲν εἰς τὸν τοῦ Ναυαγοσώστας ὑπὸ Παναμαϊκή σημαίαν φορτηγὸν «Ορος ος Ταῦ γε τος τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κοντούσουντη, τ. γκρός 6698 (τοῦ 1920) ἐπωλήθη εἰς Αγγλίους διαλυτάς ἀπὸ 6250 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είχεν ἐπισκενασθῆ προσείρως ὑπὸ τῶν ναυαγοσώστων εἰς Χιλῆν καὶ ἐπέλευσεν εἰς Ρότερνταμ, ὅπου καὶ παρεδόθη. Οἱ ἀγοράσαντες αὐτὸν Ἀγγλοί διαλυταὶ τὸ μετέφερον, δαπάναι των, εἰς Rosyth.

Ο στόλος τῆς ἑταῖρίας «Τάουερ»

Παρὰ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κοντούσουντη ἡγοράσθη ἀπὸ 8.000 λιρῶν τὸ Αγγλικὸν φορτηγὸν «Bomparta» 5570 τ. γκρός, 8700 τ. φορτίου καὶ ναυαγοσώστας 1921 (Ἀπρίλιον). Τὸ σκάφος τοῦτο τέροι δύο διαστάσεων, ἔχει διαστάσεις μήκονς 410.40 ποδῶν, πλάτους 54.3 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 27.9 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 47, μεσόστεγον 157 καὶ ἐπίστεγον 41 ποδῶν. "Ερμανός διατάσσεται 1880 τὸν νοερούς διὰ διὰ τὴν πρώσων τοῦ φέρει δύο ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 590 ὄνομ. Ἰππων. Λέβητας ἔχει τρεῖς πλέσεις 200 λιτρῶν κατά τετρ. ἴντσαν. Τὸ σκάφος τοῦτο θά παραείνη ὑπὸ Αγγλική σημαίαν προστιθέμενον εἰς τὸν στόλον τῆς «Tower, Co». Άι μηχαναί του θ' ἀντικατασταθῆται διὰ νέων παλινδρομικῶν μὲ τὰς νεωτέρας ἱστομογάζ διὰ τὴν οἰκονομίαν κανούμον ύλης.

— Εἰς τὸν στόλον τῆς «Τάουερ» προσετέθη καὶ τὸ ἀ)π «Glentworth» 5677 τ. γκρός (τοῦ 1920), ὅρερ παραληφθὲν εἰς Τάιν μετωνομάσθη «Box Hill».

Ἡ ύποστολὴ τῆς Παναμαϊκῆς

Καὶ κατά τὸ β' 15ημέρεον τοῦ Ιουλίου ἐξηκολούθησεν ἡ ύποστολὴ τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας ἀπὸ τὰ σκάφη τοῦ Οίκου τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κοντούσουντη. Οὕτω, ἔλαυσον προσωρινά ναυτιλιακὰ ἐγγραφαὶ καὶ ὑψώσαν τὴν Ἐλληνικήν σημαίαν, νηολογούμενα κατ' αὐτὰς εἰς Παναμαϊκή τὰ φορτηγά «Ορος ος Ιδης» 5210 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «Ορος Ταῦ γε τος» 6698 τ. γκρός (τοῦ 1920). Μὲ τὰ δύο ταῦτα φορτηγὰ ἀναβιβάζονται εἰς 8 ἐν δλφ 43.132 τ. γκρός τὰ Παναμαϊκά, ἄπαντα ἐντὸς διμήνου περίπου ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον. "Υπὸ τὴν Παναμαϊκήν απομένουν εἰσέτι 12 φορτηγά 57.623 τ. γκρός.

Ἡ τύχη τοῦ φορτηγοῦ «Παῦλος»

Πληροφορούμενα, ὅτι τὸ ἀργοῦν εἰς Νάντην ἀπὸ 23ης Νοεμβρίου 1933 φορτηγὸν «Παῦλος» (ex «Χρυσάνθη Σταυρούδη», ex «Παναγιώτης») τόννων γκρός 2223 καὶ ναυπηγήσεως 1890, ἐπωλήθη ἐκεῖ εἰς ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν, καταχωρισθὲν ἐπ' ὄντας τοῦ Κητησ. Κουκουλᾶς (ἐνεπούθηκον δανειστοῦ) ἀπὸ 50.000 γαλλικῶν φράγκων. "Ο ο. Κουκουλᾶς διαπραγματεύεται ἥδη νὰ τὸ πωλήσῃ εἰς Αγγλίους διαλυτάς.

Ἐπωλήθη τὸ ἀ)π «Βέλος»

Τὸ ύπὸ Αγγλικήν σημαίαν ἀτμόπλοιον «Βέλος» (ex «Marylebone») τ. γκρός 2082 (τοῦ 1906), ἀργοῦν δὲ εἰς Παραιακά πάρα πολλὰ τῆς Καζανόβηας εἰς τοὺς κ.κ. Παντ. καὶ Στέφ. Μακρήη ἀπὸ τιμῆς γάρων 6000 λιρῶν.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

· Ήγοράσθησαν παρ' · Ελλήνων τὰ ἀκόλουθα φορτηγὰ πλοῖα :

«Reading» Αγγλ., ήγοράσθη παρά τον κ. Φαβαλιού ἀντί 11.000 λι-
ρών. Είνε τόννων γκρός 3801, νέτ 2396 και φορτίου 7530 τόννων, μὲ
έμφροτον βύθισμα 23.8 ποδῶν, ἔχει παρά τῷ Λόδῳ κλάσιν 100 A1
και σφρέβι No 1 του 1932, κατεσκευάσθη δὲ το 1914 (Νοέμβριον) εἰς
τὰ ναυπηγεῖα «Northumberland Shipbuilding Co, Ltd». Εγμα
ῦδατος χρηματοποιεῖ 1275 τόννους.

Αἱ διαστάσεις του είναι μήκονς 374.9 ποδῶν, πλάτους 51.3 καὶ δι-
αγωνίου βάθους κυτῶν 23.7 ποδῶν, μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «εἰλέτεο
—ντέν». Αἱ μηχαναὶ του, δυνάμεως 367 ὄνομ. ἕπιπων, είνε τρικύλι-
δοι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 41'' 69'' καὶ διαδομὴν ἐμβόλου 48''
ἴντσων. Λέβητας φέρει τρεῖς πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγω-
νικὴν ἔντσαν.

«Buranda» Αγγλικόν, ήγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ιω. Ν. Γουλανδρή ἀντί 7.700 λιρῶν, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος πρὸς διάλυσιν φορτηγοῦ του «Αδελφότης». Τὸ ἀγόρασθὲν σκάφος εἶναι 3851 τ. γκρός, 2278 τ. νέτ και 6200 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 21.3' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόῳδ κλάσιν 100 Al και κατεσκευάσθη τὸ 1912 (Απρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Richardson Duck & Co, Ltd», τοῦ Στόκτων. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆμα διαθέτει 316.000 κ.π., διὰ δέματα 294.000 και διὰ μπώνιερς 27.315 κ.π., χρησιμοποιεῖ δὲ ἔρμα ὕδατος 1236 τόννους.

Φέρει ἐν κατάστρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μῆκους 352 π., πλάτους 50.2 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 22.7 π., μὲ πρόστεγον μῆκους 35π., μεσόστεγον 104 καὶ ἐπίστεγον 39 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς «Blair & Co» καὶ δυνάμεως 321 ὄνοι, ἵππων, εἰνέ τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυκλίνδρων 24°, 40°, 66° καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 45° ἵντον. Λέβητας φέρει δύο πιέσεων 180 λιτρῶν καὶ ἔνα βοηθητικὸν πιέσεως 90 λιτρῶν κατὰ τετραγ. ἔντσαν.

«Corbrae» Αγγλικόν, ήγοράσθη ἀντί 5.000 λιρῶν παρὰ τοῦ Ι. Λιβανοῦ. Εἶναι σκάφος 1926 τ. γκρός, 1085 νέτ και 3000 τ. φορτίου, ἔχει παρὰ τῷ Λόδδῃ κλάσιν 100 Al και κατεσκευάσθη τὸ 1912 (Αὐγούστου) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «S. P. Austin & Son», τοῦ Σούντερ-λαντ. Έμφροτον βύθισμα ἔχει 18' ποδῶν και χρησιμοποιεῖ ἐγραυδατος 380 τόννους. Φέρει ἐν κατάστρωμα και ἔχει διαστάσεις μήκους 267.0 ποδῶν, πλάτους 38.0 και διαγωνίου βάθους κυτῶν 17.6 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 28 ποδῶν, μεσόστεγον 51 π. (πρύμνα 51 π.) και ἐπίστεγον 28 ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «G. Clark & Co» καὶ δυνάμεως 199 ὄνοι, ἵππον, εἶναι τρικύνινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 20 1/2'', 33'' καὶ 54'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 39'' ἴντσῶν, φέρει δὲ δύο λέβητας πιέσεων 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν καὶ θάραπαλην, κατέβασθαι ἀπὸ τετραγωνικῆς στεγῆς τοῦ πύργου. Ναὶ τοῦ Οἰλίου

φθῆ, κατόπιν ἐπίθεσης εώς, εἰς ἓνα λιμένα τῆς Νοτίου Οὐαλλίας. «Sundbri» Σούνδικον, ὑγροσάθη παρ' Ἀλλήνων ἀντὶ 2600 λιρῶν, μέσον τοῦ γραφείου τοῦ Π. Πομικοῦ. Εἶνε μικρὸν σκάφος, μὲ κάλασιν «Veritas», 1044 τ. γυρός, 587 τ. νέτη καὶ φορτίου 1430 τόννων, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1899 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ber gens Mek Væks», τοῦ Μπέργκεν. Ξέρων διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῦμα χερσιμοποιεῖ 70.000 κ.π. καὶ διὰ δέματα 66.000 κ.π.

Φέρεται ἐν κατάτετρωμα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 223.2 ποδῶν, πλάτους 32.3 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 13.1, μὲν πρόστεγον 24 ποδῶν, μεσόστεγον 24 καὶ επίστεγον 108 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 97 ὄγον. Ἰππωνες τρικυνάνδροι, μὲν διάμετρον κυλίνδρων 15' 3¹/2", 25', 42' καὶ διαδοσὺν ἑβδόμον 30'¹/2" ἴνταν.

«Mont Kemmel» Γαλλικόν, ήγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ιω. Χανδρῆ ἀντὶ 6250 λιρῶν καὶ θά παραληφθῇ εἰς τὴν Μασσαλίαν. Εἶναι σκάφος 4643 τ. γκρός, 2892 τ. νέτ., 7150 τ. φορτίου μὲ ἐμφορτὸν βύθου σημα 24,9' ποδῶν, ἔχει παρὰ τὸ Λόῳδ κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1910 (Ιούνιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Frenssbourger Schiffish Gess» τῆς Γερμανίας. Χώρον διὰ φορτίου εἰς δέματα διαβέτει 434. 000 κ. π. καὶ διὰ μπάνκερς 27.900 τ. π., ἔμμα δὲ ὑδατος χρησιμοποιεῖται 1211 τόννους.

Φέρει δέντρο καταστρώματα και ἔχει διαστάσεις μήκους 395.9 ποδῶν πλάτους 54 καὶ διαγωνίου βάθους κυτῶν 25.3 π., μὲ πρόστεγον 47 ποδῶν καὶ μεσόστεγον μετὰ τοῦ ἐπιστέγου 320 π. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεως 594 ὄνομ. Ἱππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 28' 38, 47' 14, 78' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 54' ἵντσῶν. Φέρει τρεῖς λέβητας, πλεύσεως 185 λιτρῶν κατὰ τετρ. Ἰντσῶν καὶ λειτουργοῦντας μὲ τεχνητὸν ἐλκυσμόν, εἶνα: δέ ἐφωδιασμένον μὲ συσκευὴν φαδιογνωμότου.

«Sonora» Γαλλικόν, ήγοράσθη παρὰ τού ἐν Λονδίνῳ Οίκου τῶν κ.κ. Neil και Παντελῆ διὰ λαμπρὸν Ἑλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 7000 λιρῶν. Εἶναι σκάφος 4745 τ. γκρός, 2869 τ. νέτ και 8720 τ. φορτίου μὲ ἐμφορτον βύθισμα 25.4 ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδη κλάσιν 100A1 και κατεκενάσθη τὸ 1912 (Δεκέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «G. L. Thompson & Co», τοῦ Σούντερλαντ. Χώρον διὰ φορτίου εἰς δέματα δια-θέτει 406,000 κ.π. και διὰ μπώνικες 15.450 κ.π., χρησιμοποιεῖ δὲ έσμα θύδατος 1623 τόνους.

Φέρει ἐν κατάτορφωα καὶ «σέλτερ—υτέκ», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 388.7 π., πλάτους 54.1 καὶ διαγωνίου βάθους κυρίων 26.0 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευής «John Dickinson & Sons», τοῦ Σούντερλαντ καὶ δυνάμεως 455 όνομ, ἵππων, είνε τοικύλινδροι μὲ

διάμετρον κυλίνδρων 28'' 1)4, 44'' 1)2 καὶ 74'' καὶ διαδοχὴν ἐμβόλου 48'' ἵντσῶν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετρ. ἵντσαν, εἶνε δ' ἔφωδιασμένον καὶ μὲ συσκευὴν φαδιογωνιούμετρον.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Από γενικής άποψεως κρινομένη η άγορά τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, οὐδένα ζαρακτηριστικὸν ἐνδιαιθέρον προεκάλεσε διαφορούντος τοῦ β'. 157ημέρου τοῦ Ιουλίου. Ή σπάνις καλών πρὸς ἄγοράν σκαφῶν, μικροτέρας ἡ λίαξις, κατέστη περισσότερον αἰσθῆτη οἱ δὲ «Ἀγγλοί» πλοιοπτήται ἐλάχιστα σκάφη τῶν ἐπώλησαν εἰς ἀλλοδαπούς ἄγοραστάς, οἵτινες καὶ Ἰνδιανοὶ θησαυροὺς νάραποιν καὶ πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις διὰ τὴν ἀνάζητησιν φορτηγόν. Λί τιμαὶ διατροφούνται σταθερῶς εἰς τὰ βελτιωμένα ἐπίπεδα τοῦ προγονιμένου 157ημέρου, μὲ τάσεις μάλιστα διὰ μίαν ἐπὶ περιστέρω βελτιώσιν, τὴν οποίαν εὑνοεῖ καὶ ἡ σταθερότης τῆς εἰς εὑέρεαν κλίμακα παρεχομένης ἔχοιας ἐκ τοῦ Πλέιτ. Ἰδιαιτέρων σημασίᾳ ἔνειχεν ἡ παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ οἴκου «*Kaye, Son & Co*» πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «*Kemmel*» 4527 τ. γκρός (τοῦ 1914) πρὸς διάλυσιν εἰς τὰ καταστήματα «*Lithgow Ltd*», ἀντί τιμῆς 5000 λιρῶν. Οἱ πλοιοπτήται προετίμησαν νά τὸ πολὺτίθουν πρὸς διάλυσιν, ἀπορρίψαντες προσφοράν 10.000 λιρῶν διὰ τὴν μεταβιβάσιν τον εἰς ἀλλοδαπούς ἄγοραστάς πρὸς περιτέρῳ ἔκπειτάλλεσσον.

Τά Σοβιέτ έμφανισθέντα και πάλι εἰς την άγοράν εξησφάλισαν άντι τημῆς 25.000 λιρῶν τά 'Αγγλικά φροτήγια «Lady Brenda» 3167 τ. γυρός και φροτίου 5150 τ. (τοῦ 1918), μὲ σερβέ Νο 3 τοῦ 1933 και «Mary Walton» 3071 τ. γυρός, 5100 τ. φροτίου (τοῦ 1920) μὲ σερβέν τοῦ 1933. Η τημή άγορᾶς τοῦ δευτέρου τούτου πλοίου έπελεγίσθη εἰς 12.000 λίρας, ἐνῷ τον Μάρτιον π. ἔ. είχε πολλήθει άντι 7750 λιρῶν.

Τὴν ζωηροτέραν κίνησιν ἐπέδειξαν οἱ «Ἐλλῆνες ἀγορασταὶ, οἵτινες ἀντί συνολού ποιμάνων 40.000 λιῶν περίπου ἤγόρασαν βὲ ἐν δῷφι φορτηγῷ 19.813 τ. γκρός, ὃς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ γράφουεν, ἦτοι τρία Ἀγγλικά 9378 τ. γκρός («Buranda» 3651 τ. «Corbrae» 1926 τ. καὶ «Reading» 3801), δύο Γαλλικά 9388 τ. γκρός («Sonora» 4745 τ. καὶ «Mont Kemmel» 4643 τ.) καὶ τὸ μικρὸν Σουνδικὸν «Sundbri» 1047 τ. γκρός. Πλὴν αὐτῶν, οἱ κ. κ. Ρεθύμνιοι καὶ Κουλουσκουντῆς ἤγόρασαν τὸ φορτηγὸν «Bomparta» 8700 τ. δ. w., ὅπερ ὥμοις θὰ παραμείνῃ ἐπό τοῦ Ἀγγλικὴν σημαίαν, ἔτεοι δὲ «Ἐλλῆνες πλαισοτῆται διαπραγματεύονται ὑδεῖ τὴν ἀγορὰν μερικῶν εἰσέπι πλοίων.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων κατὰ τὸ διαρρεύσαν
15 θύμεον εἶναι αἱ ἀκόλουθοι;

«Orebie» Γιουγκοσλαβίκον, 3672 τ. γκρός, 6248 τ. φορτίου και νυχτηγύρδωσε 1905, μὲ σερβές Νο 2 τοῦ 1932, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους ἀντιτμῆς 6000 λιρών. Τὸ αὐτὸ ὄνχφος εἰχε πωληθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1913 ἀντι 32.500 λιρῶν, τὸν Ιούνιον τοῦ 1919 ἀντι 127.500 λιρῶν, τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1919 ἀντι 133.000 λιρῶν, τὸν Δεκεμβρίου τοῦ 1923 ἀντι 20.000 λιρῶν και τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1928 ἀντι 19.500 λιρῶν.

«Aurora» Αιστονίκιδας, 3896 τ. γκρές, 6600 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως; 1912, μὲ αριθμό Νο 1 τοῦ 1931, ηγοράσθη παρ "Αγγλών ἀντί 11.500 λιστών.

«Ευδυμίον» Αγγλικόν ἐπιβατηγόν, 887 τ. γκρός και ναυπηγήσων 1919, μὲ αριθμὸν Νο 2 τοῦ 1930, φορτίου 1200 τ., μὲ θέσεις διά 35 ἐπιβάτων καὶ μὲ ἀναλιθήτωσιν τοῦ 1925, ἐπωλήθη σε "Αγγλους ἀντὶ 2.600 λιρῶν.

«Mandrake» Αγγλικόν 606 τ. γιρός, 900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ηγοράσθη περ. Αγγλιών ἀντί 2250 λιβρών.

«Εζρα» Καναδικόν, 5334 τ. γκρές, 8500 τ. φορτίου και ναυπηγήθωσε 1918, μὲ αριθμό Νο 3 τοῦ 1931, ήγειράσθω παρ' "Αγγλών ἀντὶ 9.500 λιρῶν. Τὸ πλοῖο τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1922 ἀντὶ τιμῆς 67.500 λ.ρων, τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1924 ἀντὶ 53.000 λιρῶν και τὸν 'Ιούλιον τοῦ 1932 ἀντὶ 12.400 λιρῶν.

ΤΗΛΕΦ. 36939
15819 HIGH ST

THA. ACUTE-HULL
28 RISOMB LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

— * * * —

ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPS"

ΕΑΑΙΑ ΚΟΔΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩ

ΧΟΥΛΛΑ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

Τό δεκαπενδήμερον

τῆς διεδνοῦς ναυλαγορᾶς

Χαρακτηριστικά σημεῖα κάποιας γενικούτερας ἀναβιώσεως ἥρχισαν ἀπό τίνος διαφαινόμενα εἰς τὸν δρῖζοντα τῆς Διεθνοῦς Ναυλαγορᾶς. Λεδομένους ὅτι ἡ κυρία βάσις τῆς ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἔγκειται εἰς τὸ ἐμπόριον τῶν γεννημάτων, εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι καλλίτεροι ἡμέραι ἀναμένονται διὰ τὰς πλοιοτήτας, λόγῳ τῆς εὐρότερος ποὺ προσέλαβον τελευταῖς, ἐξ ὅλων σχεδὸν τῶν ὑπεριθαλασσίων ἔξαγοντας κέντρων, αἱ μεταφοραὶ τῶν γεννημάτων. Λί περιωρισμένην νέαν ἔσοδειν θά προσφέρουν πειστικά τῶν πλοιοτήτων ἀπόθεμάτων, ἄτινα κατά τὰ παρελθόντα ἔτη τόσον ἐπίειν τὴν ἀγορὰν τῶν γεννημάτων, μὲ πιθανὸν ἀποτέλεσμα τίνη μελλοντικὴν ἴσορροποιησιν προσφορᾶς καὶ Ἑγγροεως. Ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν Εὔρωπαις ἔσοδειν τὸν ἀρχομένων ἀπὸ τὸν Αὔγουστον εἶναι γεγονός ὃν ἔνα ἔλειμμα θέλει προσφέρει καὶ ἐπομένων αἱ ἀπό τὰ ὑπεριθαλασσία κέντρα εἰσαγωγαὶ θά προσλάβουν μίαν ἔστασιν ἵσανην ὑπάπαστολήση μετῶντας ζωητικότητα. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἥρχισαν προσβλέποντες μετὰ περισσοτέρας ἐμπιστούντος εἰς τὸ μέλλον, ἀνὴρ δὲ ἐπολογισθῇ ἡ συνεχίζομενη βαθμιαῖα πειστικά τοῦ τοννᾶς διὰ τῶν διαλλοντῶν ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν αὐξοντανὴν ἔστησιν σκαφῶν, τότε δέον νὰ ἀναμένεται ἡ ἀποκατάστασις τὸν σταθερότητος εἰς τὴν ναυλαγορᾶν καὶ διαλοτέρους χυμοῦ εἰς τὸ ὑπεριθαλασσίον ἐμπόριον.

Διὶ πληροφορία διὰ τὰς ἔσοδεις τῶν ἐγγύτερων παραγωγικῶν Χωρῶν (Ρούμανία—Ρωσία) ἥρχισαν διευκρινιζόμεναι. Οὕτω, ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία, παρὰ τὴν ἐμφάνισην τῆς διὰ σποραδικὰς φορτώσεις σιτηρῶν ἐν Μαύρῳ Θαλάσσῃ ἐλαχίστας παρέχει ἐλ. πίδια, ὅτι ἡ ἔξαγωγὴ τῆς κίνησις, τόσον πρὸς τὴν Εὐρώπην, ὅσον καὶ πρὸς τὴν "Ἀπωλατολίνην, θά λάβῃ τὴν ἔκτασιν τῶν προηγουμένων ἐτῶν. Η Ρουμανίη ἔξι ἄλλους ἔσοδειας, συμφώνως πρὸς τὰς ἐπισήμους ἀνακοινώσεις, θά παρουσιάσῃ ἀνάξια λόγουν ἔξαγωγικά περιθώρια. Κατὰ φυσικὴν ἐπομένως συνέπειαν αἱ Εὔρωπαις ἀνάγκαια θά καταψύχουν ἀπὸ τὰ μαραννά ἔξαγωγικά κέντρα τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Λαστραλίας.

Ηδη δὲ ἡ 'Αργεντινή, ἀπέβη ἡ κλείς τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν γεννημάτων. Η ἔξι αντῆς ζωητικής καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ 15θημέρου διετηρήθη ἀμείστως, παρὰ δὲ τὴν ἐπιφυλακτικότητα τῶν ναυλωτῶν κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας, λόγῳ τῆς ἀρχαμένης συγκριτικῆς τῶν ἔσοδειων, ἐν τούτοις αἱ ναυλώσεις ἔχουνται καὶ μέχον τέλους 'Οκτωβρίου μὲ σταθεράς τὰς τιμᾶς καὶ μὲ ἐλαχίστην διακύμανον μεταξὺ τῶν διαφόρων ἡμερομηνιῶν φορτώσεως. Τὰ ἔτοιμα μόνον πλοῖα εὑρίσκονται εἰς μειονεκτικὴν ποιὸν θέσιν, μὲ ναύλους ὀλέγον χαλαρούς, λόγῳ τῆς πιέσεως τοῦ ἔτοιμου τοννᾶς καὶ τῆς ἐφετικότητος τῶν ναυλωτῶν. Τὸ νεότευκτον 'Ἀγγλικὸν ἀπὸ 'Harmattan' ἀφοῦ ἐπὶ ἡμέραν ἐφαρτήθη ὑπὸ προσφορᾶς, ἐκλείσθη τέλος εἰς τὰ 16)— δι' ἀ.φ. ἐνῷ ταυτοχόων συνήποτον ταυλώσεις δι' 'Οκτώβριον εἰς τὰ 16)—16β.

Διὶ 'Ιούλιον ἐπληρώθησαν ἀπὸ Σάνη Λορέντζο 17)δὲ δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, δι' Αὔγουστον 16)— δι' Ἀμβέρσαν καὶ διὰ Σμύρνην 15)δὲ, ἐνῷ δὲ 'Οκτώβριον ἐκλείσθησαν πλοῖα εἰς τὰ 16)δὲ δι' Αὔγουστον—Ρότερνταμ. Αἱ Ροζάριοι δι' 'Ιούλιον 17)δὲ δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, δι' Αὔγουστον 17)— καὶ διὰ Σμύρνην 15)δὲ. Μεγάλα πλοῖα δι' Αὔγουστον ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 15)δὲ 'Αγγλίαν—'Αμβέρσαν Ρότερνταμ καὶ πλοῖα μικρότερα μέχον σελ. 18)—. Διὰ Σκανδιναվίαν, Σεπτεμβρίου, ἐπληρώθησαν 19)— καὶ κατ' ἐνθεῖαν Λονδίνον 16)δὲ. Αἱ Μπονένος 'Ληφες η Λά Πλάταν 15)—δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, Σμύρνην καὶ ἀπὸ Νερότευκτος δι' 'Ελλάδα 18)—, Αὔγουστον. Αἱ πόλεις Μπάζιαν Μπλάγκαν διὰ τὸν Ιταλίαν 18)—, 'Ιούλιον καὶ 15)δὲ δι' 'Αγγλίαν, Αὔγουστον.

Ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀπόλουθοι:

«Σύλβα» ἐν Ροζάριο 7000 τ. δι' 'Αθηνούμῳ 16)δὲ, συμπλήρωσιν ἀπὸ κάπιον λιμένας 13 ἐπὶ ἔλαττον, Σεπτ. 10—22. «Εύθαλία» ἐν Σάντα Φί—Ντιαμάντ 6200 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 18)— Αὔγ. 25—Σεπτ. 20. «Παναχαντος» διὰ ἀνώ τοῦ Ροζάριο 7000 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 16)δὲ 12 'Οκτ. 1—20.

Η Βορ. Ἀμερικὴ μὲ ἐλαχίστην ζητησίαν χωρητικότητος, τὸ δὲ Μόντρεαλ μὲ τὰς τιμᾶς τῶν 1)δὲ τὸ συνδροτερο, βάσιν Λονδίνον. 'Υπηρχον μόνον μερικὰ φορτία παλαιοσιδήρου ἐν Κόλπων Μεζικοῦ καὶ Νόρδερν Ρέιντε, διὰ τὰ πότια ἐπληρώθησαν δολ. 4 δι' Ιταλίαν καὶ 3.25 διὰ Γδυνίαν. 'Η Κούρια ἐν ἡσυχίᾳ εἰς τὰ 12)δὲ ἐώς 13)— δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

Εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς 'Απωλατολίης μία ἔξαιρετικὴ ζωητικής ἥρξατο σημειούμενη δεδομένου δὲ ὅτι ἡ Αντστραλία ἀπορροφᾷ καὶ αὐτὴν μὲ τὴν σειράν της χωρητικότητα, θά ἀπασχολήθῃ σοβαρὸν ποσοστὸν ἐν τῶν εἰς τὰ ὑδάτα τῆς 'Απωλατολίης εὐφισκομένων διαθεσίμων σκαφῶν. Αἱ πόλεις τὴν Δυτ. Αντστραλίαν (γεννημάτα) ἐπληρώθησαν διὰ Μεσογείου—'Αγγλίαν Κόντινεντ 24)δὲ καὶ ἀπὸ Σίδνευ 22)δὲ, Αὔγουστον, διὰ δὲ κυάρους Μαντζούριας ἀπὸ Dairen 22)δὲ—22)δὲ διὰ Ρότερνταμ—'Αμβέρσαν καὶ 24)—ἀπὸ Βλαδιβοστόκ.

Αἱ δύναται Saigon, μὲ ἀρχετίην κίνησιν, εἰς τὰ σελ. 23)— ἐώς 24)— διὰ Μεσογείου—Κόντινεντ, Αὔγ. —Σμύρνην, ἐνῷ καὶ ἡ παραλία Madras ἐμφανίζεται μὲ ὠρισμένας διαταγάς, μὲ δυσχέρειαν ὅμως ἐξενδίσκεται χωρητικότης.

Ἐκ τῆς 'Απωλατολίης ἐναντίων δημοσίευσαν εἰς τὰ σελ. 23)— ἐώς 24)— «Κεραμίδες» ἐν Dairen 7400 τ. Μαντζούριαν κυάρους διὰ Μεσογείου — 'Αμβέρσαν 21)δὲ, Αὔγ. 5—25. «Μαρία Σταθάτον» ἐν Σαΐγκον 7500 τ. διῆς διὰ Μασσαλίαν—Βορδο—'Αμβέρσαν 23)δὲ Αὔγουστον

Οἱ ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΕΣ παρέσχον μίαν καλὴν ἐργασίαν εἰς τὴν κατεύθυνσιν πρὸς τὴν Μεσόγειον μὲ ναύλους φύλασσαντας εἰς

τὰ ὑψηλότερα ἀπὸ τριτικὰς ἐπίπεδα. 'Η στροφὴ τῆς προσοχῆς τῶν πλοιοτήτων πρὸς τὸ Πλέετ ταὶ ἡ ἔλλειμης φορτίους ἐπιστροφῆς ἐν τῆς Μεσογείου, ὅσαν οἱ κυριώτεροι παράγοντες τῆς βελτιωσίσεως τῶν ἐξ 'Αγγλίας καὶ Κόντινεντ ναύλων, οἵτινες ἐφθασαν εἰς τὰ σελ. 8)δὲ διὰ Πόρτ Σαιδή η 'Αλεξάνδρειαν, 6)δὲ ἐώς 7)— διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 8)δὲ διὰ Βενετίαν καὶ 9)— διὰ Πειραιᾶ, ἐνῷ διὰ τὴν Νότ. Ἀμερικὴν παρέμεναν ἀμετάβλητοι. 'Εκ Δάντσιγκ δι' Ἀδριατικὴν ἀπὸ μετρίου μηγέθεος πληρωμῆς 11)—, τὸ δὲ Ἐλληνικὸν ἀπὸ 'Καλαφάτης» ἐν Καρδιφ 5800 τ. ἐπληρωμῆς 8)δὲ δι' 'Αλεξάνδρειαν.

Τὰ μεταλλεύματα τῆς Μεσογείου μὲ σχετικὴν ζητησιν καὶ μὲ τιμὰς ναύλων ἐκ Κύπρου διὰ Βενετίαν 7)δὲ, ἐν Μπόνας διὰ Ρότερνταμ 1)δὲ, ὁποὺν 'Εμδεν 4)δὲ, ἐν Μπιλμπάο διὰ Μίδδλεσμπρο 5)— καὶ ἐν Χονέλ-βας διὰ Ρότερνταμ 5)δὲ.

Ο ΔΟΥΝΑΒΙΣ ἀνένειντος, μὲ μικράν τινα ἐργασίαν πόνων διὰ ζητησίαν παραγωγῆς μεταλλευμάτων καὶ γαύλιθρας:

'Ελληνικὰ πλοῖα ἐναντίων μηγέθεος τάπαθιν τὰ κάτωθι:

«Αιμίλιος» ἐν Μαργελος 6000 τ. γανανθράκων δι' Ιταλίαν 7)—, Αὔγ. 1—10. «Νήσιτος» ἐν Μαργελος 6300 τ. γανανθρ. δι' Ιταλίαν 7)—. Αὔγ. 5—15. «Γιαν. Γούναρης» ἐν Χερσόνεος 4500—5000 κ.μ. ζηλείας (Egyptian Balk.) δι' 'Αλεξάνδρειαν 7)—, Αὔγ. 8—16. «Διαμάρτω» ἐν Νοβήσος 5000 κ.μ. ζηλείας διὰ Μπάρι 7)δὲ, καντσέλλο διὰ Μίμης Χανδρῆς» ἐν Νοβήσος 3200 κ.μ. προινιαμένης ζηλείας καὶ κιβωτίων διὰ Χάϊφαν 8)δὲ ἐπει Γάιαφαν 9)δὲ, ἀμφοτέρους 9)δὲ, ἀ.φ. «Ἄρτεμις Πήτρα» ἐν Νοβήσος 3200 τ. πριν. ζηλείας καὶ 10)δ. τοιμέντον διὰ Καζαπτιλάγνων ἡ 'Αγαδίο (ζηλείαν 10)— ἔνα λιμένα, 10)δ. διὸ λιμένας, συνήθεις δροῦς καὶ σελ. 8)— πο. (τὰ τοιμέντα) ἔνα λιμένα καὶ 8)δὲ διὸ λιμένας. Αὔγ. 8—18. «Κωνσταντίνος Η.» ἐν Χερσόνεος 5500—6000 κ.μ. πολτοῦ ζηλείας διὰ Βενετίαν 6)δὲ, μὲ 6 πέν. πόρτων, καντσέλλο διὰ Βενετίαν 6)δὲ, πριν. ζηλείας διὰ Νεάπολιν ἡ Κατανήν 8)δὲ 1)δ., καντσέλλο. Αὔγ. 5—25. «Αἴγιος Βίκτωρες» ἐν Οδησσοῦ 3200 κ.μ. πριν. ζηλείας καὶ κιβωτίων διὰ Σαΐφαν 7)δὲ 1)δ., ὁποὺν Γάιαφαν 8)—, Αὔγ. 15—25. «Αἴτε—Γιώργης» ἐν Νοβήσος 3900—4200 κ.μ. πριν. ζηλείας διὰ Ανατολ. 'Ελλάδα 6)δ. Αὔγ. 12—22.

«Μαρή Χινδρῆς» ἐν Χερσόνεος 6—7000 κ. μ. πολτοῦ ζηλείας διὰ Βενετίαν 6)δ., ἔνα Γένοβαν 6)δ., Αὔγ. 28—Σεπτ. 5 «Γεφρ. I. Γουλανδρῆς» ἐν Νοβήσος 4—1500 κ. μ. πριν. ζηλείας διὰ Δυτ. Ιταλίαν 8)δ.), 12)δ., Αὔγ. 14—24 «Ἐλένη» ἐν Χερσόνεος 4500—4800 κ. μ. πριν. ζηλείας Δυτ. Ιταλίαν 8)δ.), 12)δ., Αὔγ. 18—25. «Διονύσος» ἐν Χερσόνεος 6—7000 κ. μ. πολτοῦ ζηλείας διὰ Βενετίαν 6)δ., μὲ 9 π. φορτωτικά, Αὔγ. 5—13 «Ια» ἐν Μαρόνης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημ. δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 9)δ., Αὔγ. 1—15. «Μαιῶτις» ἐν Μαρόνης Θαλάσσης 2500 τ. γεννημ. διὰ Πιερία 7)δ.)1)δ., Αὔγ. 10—20 ὁποὺν β'. ταξίδιον ὑπὸ τοὺς ιδίους δροῦς. «Διώνης» ἐν Μαρόνης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημ. διὰ Κόντινεντ 9)δ.)1)δ., οποὺν Σκανδιναվίαν 10)δ.)1)δ., Αὔγ. 10—25.

«Ἐλισσάβεν» ἐν Μαρόνης Θαλάσσης 5800 τ. γεννημ. διὰ Κόντινεντ 9)δ., Αρμενίδην ἡ Ρότερνταμ 9)—, οποὺν Λανίαν 11)—, ἔνα Σκανδιναվίαν 11)δ., Αὔγ. 15—25. «Μαριάννα I. Γουλανδρῆς» ἐν Μαρόνης Θαλάσσης 5500 τ. γεν. φορτίου διὰ Ρίον Ίανείδον—Μπούνεονς 'Αθην. ρεῖντς 9)δ. ἔπειτα ἀσφάλιστρα 100 λιτρ., καντσέλλο 31 Τούλιον. «Αντ. Μίχαλος» ἐν Πότι ἡ Νιζολάτειρ 5000 τ. μεταλλ., διὰ Βουλωνην—Ρότερνταμ (ουμπερολαμβανομένον) 'Υμονίντεν καὶ Νιτρόντρεζεχ) σελ. 9)δ., Αὔγ. 1—10. «Άγιος Βλάσιος» ἐν Πότι ἡ Νιζολάτειρ 5000 τ. μεταλλ., διὰ Μπούνεον 10)δ. τοφίων καὶ 500 τ. ἐκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 10—20. «Στυλιανός» ἐν Μούρναν 5500—6000 τ. ἀπατή διὰ Κοτρόνε, 'Αγκωνα ἡ Βενετίαν 11)δ., πο. Νοεμβρ. 1—15. «Περράκης Λ. Καμπάνης» ἐν 'Αργαγγέλον 1750 στάνταρ ζηλείας διὰ Μπονένος 'Αθην. 56)—, δροῦς Russelwood, Αὔγ. 10—20.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀπ. εἰνε αἱ κάτωθι:

— 'Επ. Ρίβερ Πλέετ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«Ιω. Μ. Εμπειρίκος» ἐν Βίλλας Κονστιτούσιον 5800 τ. δι' Αρμέρσαν ἡ Βόρ. Ισπανίαν 17)—, Αὔγ. 1—15. «Κύμα» ἐν Ροζάριο 6000 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αρμέρσαν—Ρότερνταμ 17)δ., οποὺν Μεσογείου 19)—, δροῦν 'Αδριατικήν 20)—, Αὔγ. 20).

«Κονύλωνας—Σένονς» ἐν Ροζάριο 7100 τ. διὰ Λονδίνον, Χονέλ., Λίβερπολ. ἡ Μπίρενχαντ, 'Αρμέρσαν ἡ Ρότερνταμ 16)δ., Αὔγ. 6—15.

«Ορος Ελικών» ἐν Μπάριας Μπλάγκας 7600 τ. διὰ Μασσαλίαν ἡ ἔνα λιμένα Λατικῆς Ιταλίας μὲ ἔνα λιμένα 'Αδριατικής 18)—, ἔναντι απὸ Νεότερα καὶ Μπάριας Μπλάγκας 18)δ., Αὔγ. 4—11.

«Άδαμας» ἐν Σάντα Φε ἡ Ντιαμίντ 6500 τ. δι' ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, (ἔξαιρεσι Μάντζεστερ) σελ. 17)δ., καντσέλλο Αὔγ. 8.

«Μαρούλα» ἐν Μπάριας Μπλάγκας 6000 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν, Σκελίαν, Τρίπολιν, Βρινδήσιον 18)—, τεσσαρας λιμένας 9 πέννες έξτρα, οποὺν 'Αδριατικήν 19)—, τεσσαρας λιμένας 9 πέννας έξτρα, καντσέλλο

Αύγ. 8.

«Αποίνια» (κενόν εξ Πειραιώς) έξι Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Αγγλίαν (έξαιρεσε Ιόλανδίας), Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 16)9, Αύγ. 18—31.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) έξι Μπουνένος "Αύρες — Λά Πλάτας 7000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 15)—, Αύγ. 25—Σεπτ. 10.

«Παντελής» από Νεζότσεα 5700 τ. δι' Ελλάδα 18)—, καντούλλο 10 Λύγούστου.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) έξι Μπ. "Αύρες ή Λά Πλάτας 7200 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 15)—, Σεπτ. 5—22.

«Ωνάς Πηνελόπη» έξι Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Αμβέρσαν 16)—, όψιον Ρόττερνταμ 16)3, Αύγ. 15—25.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) έξι Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Αμβέρσαν 16)—, Αύγ. 28.

«Ανδριώτης» (κενόν εξ Πειραιώς) έξι Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 16)6, Αύγ. 10—Σεπτ. 10.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) έξι Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Αγγλίαν (έξαιρεσε Ιόλανδίας), Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, Οκτ. 1—20.

«Αννα» έξι Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αμβέρσαν 15)6, όψιον Ρόττερνταμ 16)6, Σεπτ. 1—15.

«Ατμόπλοιον» (Ρεθ.—Κουλ.) έξι Ροζάριο 6800 τ. δι' Αγγλίαν—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, Οκτ. 5—20.

«Αρέθουσα» έξι Ροζάριο 5500 τ. δι' Αγγλίαν (έξαιρεσε Ιόλανδίας), Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 18)—, όψιον από Βίλλαν Κονστιτούσιον 17)6, Αύγ. 8—20.

«Ευγένια Σ. Εμπειρίκου» έξι Ροζάριο 7800 τ. δι' Αμβέρσαν 16)—, όψιον Ρόττερνταμ 16)3, Αύγ. 25.

«Γεώργ. Κυριακίδης» έξι Ροζάριο 6500 τ. διά Μπέργκεν—Στοκχόλμη 19)—, με 9 πέννας έξιτρα δι' έκαστον έπι πλέον λιμένα έκφοτώσεως, μέχρι τεσσάρων τοιούτων, Αύγ. 1—17.

«Αντ. Γ. Λαμπός» από άνω λιμένας του Πλέιτ 6600 τ. δι' Αγγλίαν (έξαιρεσε Ιόλανδίας), Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, Αύγ. 20—Σεπτ. 10.

«Δωρίς» έξι Μπ. "Αύρες ή Λά Πλάτας 7300 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Αύγούστου 16—27.

«Αργεντίνα» έξι Μπουνένος "Αύρες 7300 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 15)—, Αύγ. 25—Σεπτ. 10.

«Στάμος» (ex «Reading») από "Ανω λιμένας του Πλέιτ 6500 τ. και επίδειαν Λονδίνου 16)9, Αύγ. 18—25.

«Τρίαινα» έξι Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίαν (έξαιρεσε Σονάν και Μπέλφαστ) 16)6, Αύγ. 25—Σεπτ. 10.

«Μαρία» (κενόν εξ Πειραιώς) από Νεζότσεα 6200 τ. δι' Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)6, άμφοτέρος 17)—, όψιον από Νεζότσεα και Μάρ Ντέλ Πλάτα 16)9 βάσις, Αύγ. 1—15.

«Θεομήτωρ» έξι Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Αγγλίαν—Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 16)9, Σεπτ. 14—28.

«Γεώργ. Μ. Εμπειρίκου» έξι Σάν Λορέντζο 9300 τ. δι' ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 16)3, όψιον Αθονιουθ 16)—, Αύγ. 20—Σεπτ. 5.

— Έκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«Έλενη» έξι Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων διά Σαγκάλην—Dairen 14)— f.i.o., όψιον Βλαδιβοστόκ 14)6 f.i.o., Αύγ. 1—20.

«Μάκης» έξι Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν—Αμβούργον 9)4 12, όψιον Νορβηγίαν 10)—, Αύγ. 10—20.

— Έκ του Δουνάβεως

«Μαίρη Δευτεραίου» έξι Δουνάβεως 140 βαγ. ξυλείας διά δύο λιμένας Σνορίας λ. στ. 6.2.6 κατά βαγόνιον, α. φ.

«Αίγαιον» έξι Δουνάβεως 2700 τ. βαρέα γεννημάτων διά Δανίαν 15)6, δύο λιμένας 16)—, α. φ.

«Βιργίνια» έξι Δουνάβεως 3200 τ. φορτίου διά Κατάνην 4)—, α. φ.

— Έξ "Απω" Ανατολής—Αύστραλίας

«Σπύρος» έξι Dairen 9000 τ. κυάριον Μαντζουρίας διά Ρόττερνταμ—Αμβούργον 21)—, Αύγ. 20.

«Ορος Κύνθος» έξι Λατ. Ανταρκτίδας 6900 τ. σίτου εις σάκους διά Μεσόγειον—Αγγλίαν—Κόντινεντ 24)6, Αύγ. 15—Σεπτ. 5.

— Έξ "Αγγλίας ή Κόντινεντ" (Διά γαιάνθρωπας)

«Αννα» έξι Νιούπορτ 6500 τ. διά Μπουνένος "Αύρες 9)3, α. φ.

«Ιω. Καρράς» έξι Εμπειρίκην 9)9, διά Θνίκιαν 9)9, α. φ.

«Ελένη Δ.» από Γραντζενάρουθ 7800 τ. διά Πειραιά 9)—, α. φ.

«Βόλγας» έξι Εμπειρίκην 3600 τ. διά Χαλιζίδα 9)7 12, Αύγ. 1—15.

«Θεομήτωρ» έξι Ουαλλίας 6000 τ. διά Ρίον Ιανέζον 9)—, α. φ.

— Έκ παντούν άλλων άγορῶν

«Αγιος Γεώργιος» (Βλασπούλιον) από Σφάξ 6100 τ. φωσφάτου διά Καλαί 26 Γαλλικά φράγκα, Αγγούστον.

«Θάσος» έξι Μαρόκου 2350 τ. σίτου διά τρεῖς λιμένας Ελλάδος 35 φρ., καντούλλο 31 Ιούλιον.

«Αντζουλέττα» έξι Αβι Ζελίμα 4500 τ. μεταλλεύματος διά Βλαδούγκεν 14)— α. φ.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

· Υπό μίαν άξιόλογην ζωηρότητα και με άθροιστη τας ναυλώσεις

Έλληνικον τοννάζ, διέρρευσε τὸ β'. 15θήμερον τού Ιούλιον διά τὰς έξ N. Ρωσίας φροτώσεις, προκειμένον διὰ ξυλείαν καὶ γενικά φροτία κυρίως. Εἰς τὴν ἀγορὰν ἔγειραντις θησαυρούς καὶ αἱ πρώται διαταγαὶ διὰ Ρωσικῶν γεννήματα, ἐκλείσθησαν δὲ 3 ή 4 φροτηγά εἰς τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν σελ. 9)4) 1)2 έως 9)6 διὰ Κόντινεντ καὶ 10)10 1)2 διὰ Σκανδινανῆν, μὲ φροτωσιν Αγγούστον—Σμύριον. Οἱ δεχθέντες τὰς ἀνωτέρω τιμὰς ἐπικρίνονται, διότι μὲ διλγωτέρων σπουδήν, θὰ ἤδυναντο νὰ ἐπιτύχουν βελτιωμένους ναύλους, καθ' ἣν στιγμὴν μέγα μέρος τῆς παροπλισμένης ἐν 'Ελλάδι χωρητικότητος, ποὺ ἐπίεις τὴν ἀγοράν, ἐστραφά πρὸς τὰς φροτώσεις τὸν Πλεῖτ.

Καλλίτεραι οὐ πήρεσαν αἱ διὰ τὴν ξυλείαν τιμὰς τῶν ναύλων, ἐκλείσθησαν δὲ ἔξ στάθμην εἰς τὰ σελ. 6)3 δι' Αδριατικὴν, 6)6 διὰ Δυτ. Ιταλίαν (πολὺτὸν ξυλείας) καὶ ἐπτὰ διὰ ποινιούμενην ξυλείαν εἰς τὰ σελ. 8)1) 1)2 διὰ Δυτ. Ιταλίαν, Ιούλιον—Αγγούστον. Διὰ Συρίαν καὶ Αλεξάνδρειαν (Egyptian balk.) ἐπληρώθησαν μέχρις 7)—, ἐλείφει δὲ 'Ελληνικὸν τοννάζ ἐναυλώθη ἐν Τουρκικῶν πλοίον 7.000 κ. μ. εἰς τὰ 6)6 καὶ τὸ 'Αγγλικὸν 'Vermomilia' τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, εἰς τὸν ίδιον ναύλον. 'Υπάρχουν εἰσέτι τέσσαρες διαταγαὶ. Διὰ Καζαπλάγκων ἐπίσης ἐκλείσθησαν δύο φροτηγά, βάσιν 10)—.

Διά γαιάνθρωπας δύο μόνον 'Ελληνικὰ φροτηγά ἐκλείσθησαν εἰς τὰ σελ. 7)—διὰ Δυτ. Ιταλίαν, διότι τὰς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην μεταφορὰς ἀνέλαβον διὰ συνεχῆ ταξίδια Σοβιετικὰ σκάφη. — Διὰ μεταλλεύματα ἀρκεταὶ διαταγαὶ ὑπάρχουν μὲ φροτωσιν ἀπό Αγγούστον μέχρι Οκτωβρίου, διὰ Κόντινεντ καὶ Ιταλίαν, οἱ πλοιούτηται δύος εἰναι διατακτικοὶ ἐπλίζοντες εἰς βελτιωσιν τῶν ἡδη προσφερομένων ναύλων. 'Εκλείσθησαν δύο μόνον φροτηγά τὸ ἐν 5000 τ. δεχθὲν 10)6 διὰ Μπουκώ, Σμύριον καὶ τὸ ἑτερον 7000 τ. δεχθὲν 9)3 διὰ Βουλώνην—Ρόττερνταμ ρεῖντες.

Διὰ γεν. φροτία ξωρᾶ πρήσειν ή ζήτησις, ἐλλείφει δὲ σκαφῶν χωρητικότητος 7000 τ. καὶ ἄνω ηψιθώθησαν κατὰ 2)— περίπου οἱ ναύλοι διὰ τὸν 'Απω Ανατολήν.

Οὕτω, διτὸς μεσοφόρος φροτωσιν ἐκλείσθη τὸ 'Αγγκικὸν 'Reateley' εἰς τὰ σελ. 16)— f.i.o. Σαγκάνη καὶ 16)6, ἐάν Βλαδιβοστόκ, τὸ δὲ 'Ελληνικὸν 'Tάσις' 7000 τ. διὰ 15—31 Αγγούστον εἰς τὰ σελ. 15)6 f.i.o. Σαγκάνη—Ντάριδεν καὶ 16)—, ἐάν όψιον Βλαδιβοστόκ. Μία ἔξ ἄλλου διαταγὴ διὰ Νότ. Αμερικὴν ἐκλείσθη παρ' 'Ελληνικὸν εἰς τὰ σελ. 9)9.

Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς φροτώσεις πολτούν ξυλείας, ἀναφέρεται υπὸ τῆς Σοβιετικῆς ὀντιπροσωπείας, διτὶ ή ἔξσφαλισθεῖσα ἡδη καλλιτέρα στοιβασία αὐξάνει τὴν φροτωνομένην κυβικὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων. Οὕτω, τὸ ἀπὸ 'Μαρῷ Χανδρῷ' ἡδυνήθη νὰ φροτῷος 6750 κ. μ., ἐνῷ συνήθως ἐφόρτωνε 5300 κ. μ. μόνον.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΕΝΩΣΙΣ» Μηνιαίον Περιοδικὸν τῆς 'Ενώσεως Μηχανικῶν τού Ε.Ν:

'Υπὸ τῆς 'Ενώσεως Μηχανικῶν Ε.Ν.' ἐξεδόθη τὸ δεύτερον τεῦχος τοῦ μηνιαίου περιοδικοῦ τῆς 'Ενώσεως. 'Η κατὰ πάντα ἀρτία αὐτοῦ ἐμφάνισε, τὸ ἐκλεκτὸν τῆς ςλης καὶ ἡ ἀντικειμενικὴ ἔρευνα τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ποὺ ἔχουν σχέσιν μὲ τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον, ἀποτελοῦν πράγματα ἀξιοσημείωτα στοιχεῖα διὰ τὴν καλὴν ἐπιτυχίαν καὶ προοδευτικὴν ἐξέλιξιν τοῦ νέου τούτου περιοδικοῦ.

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 atharinenstrasse, 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.

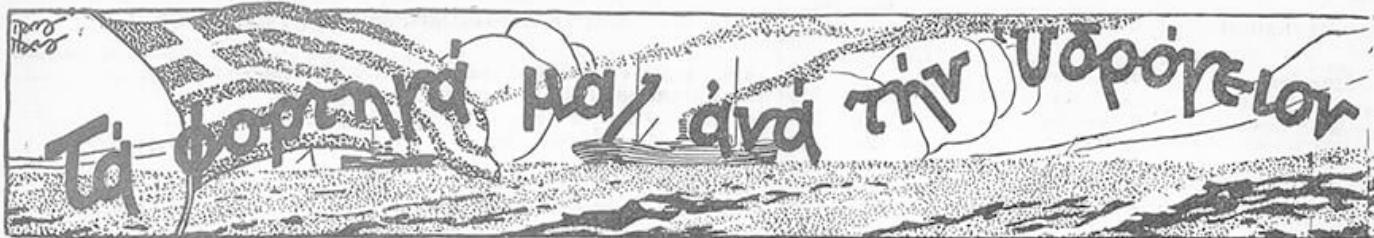
CARGO SUPERVISORS Ltd.,

Bevis Marks House, Bevis Marks,

LONDON E. C. 3.

Tel. No. AVENUE 5877

Tel. Adr. CARGOSUVIS



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	Έφθ. Χαλκίδα 16 Ιουλ. και άνεχ. 28. Κλήν 30 διά Ρωσοίαν
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	Έφθ. Χίον 18 Ιουλ.
Άγιος Βλάσιος	Ιω. Χανδρή	07	3227	άνεχ. Αρχαγγελον 28 Ιουλ. διά Ηπειρών
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεχ. Χαύλι 16 Ιουλ. δι' Ιμιτζαμ—Μοντεβίδεο
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	άργει Ηπειρώτας από 22 Μαΐου. Εναυλ. ωη
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	άνεχ. Γένοβαν 11 Ιουλ., Γιβ;αλτάρ 17 διά Πλέγι
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	Έφθ. Σαλέρνο 11 Ιουλ. και άνεχ. 20 διά Μπ. "Αύρας
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεχ. Λονδίνον 6 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	άνεχ. Τάρν 5 Ιουλ. δι' Αρχαγγελον
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπαπατέρα	15	3687	άργει Ηπειρώτας από 11 Μαΐου
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	άργει Ηπειρώτας από 15 Ιουν.
Άγγελος Λ.	Ε. Συκαρδέλη	04	3667	άνεχ. Ηπειρώτας 31 Ιουλ. διά Ρωσοίαν
Άδην. Γεωργαντής	άδειφ. Γεωργαντή	16	3814	διήλθε Γιεραλτάρ 13 Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν, έφθ. 23
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	Άθ. Πειθῆ	08	4537	άργει Χίον από 15 Μαρτ. Επωλήθη Ιταλούς πρός διάλυσιν
Άδην. Κοραής	Κακκαρόκκια κλπ.	84	1324	Έφθ. River Blackwater 24 Ιουλ. πρός διάλυσιν
Άδειφότης	Ι. Ν. Γουλανδρή	08	3882	άργει Ηπειρώτας από 26 Ιουν.
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	έφθ. Λονδίνον 15 Ιουλ. Μετωνομ. «ΓΡΑΝΙΚΟΣ»
Άτιας	Μ. Λύρα	16	3689	έφθ. Γαλάται 20 Ιουλ.
Άιγαίον	Πιλοποννησίου-Σκριβάνου	12	1755	έφθ. Μπ. "Αύρας Ρόδης 24 Ιουλ. και Ροζάριο 26
Άιγενδς	άδ. Ηπειρέα	17	3792	έφθ. Νεάπολιν 13 Ιουλ. και άνεχ. 23 διά Μαρτίου
Άιμιλιος	Στεριώτη και Σία	98	3297	διήλθε Γιεραλτάρ 15 Ιουλ., Όράνι 18 διά Βενετίαν
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Ιουλ. διά Lulea, έφθ. 18
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	άνεχ. Καζαριπλάγκαν 6 Ιουλ. διά Ηπειρώτας, έφθ. 16
Άισις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Ροζάριο 11 Ιουλ.
Άδαμας	Μιχ. Λαζαρού	18	4144	έφθ. Ροζάριο 11 Ιουλ.
Άκροπολις	Βαζ. Μπρούσκου	13	4342	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Άπειλη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Ροζάριο 20 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Άλεκος	Ν. Κωττακη	06	4395	έφθ. Ροζάριο 17 Ιουλ.
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	έφθ. Αιβαρπούλ 13 Ιουλ. και Μπάρρου 19 και άνεχ. 24 διά Πλέγι
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	έφθ. Μαρτίου 12 Ιουλ.
Άλκυών	Κα. Ε. Λ. Λεμοῦ	95	2701	έφθ. Καρδίφ 24 Ιουλ.
Άλφειδος	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	έφθ. Υψηλλα 12 Ιουλ. και άνεχ. 18, Ζεσπρούγκα 26 διά Σαδόνναν
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	διήλθε Γιεραλτάρ 25 Ιουλ. διά Ηπειρώτας
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	άργει Οινούσους από 2 Ιουλ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Ηπειρέα	14	3382	διήλθε Μαδέρας 15 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Άνδρεας	Σ. Γ. Ραζῆ	19	3566	άνεχ. Περιποτ 25 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Άνδριότης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	έφθ. Νιούπορτ 25 Ιουλ. διά Μπ. "Αύρας
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	έφθ. Νιούπορτ 25 Ιουλ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Νιούπορτ 28 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	01	3045	άργει Ηπειρώτας από 17 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4442	έφθ. Σάντος 10 Ιουλ. και άνεχ. 12 διά Μοντεβίδεο, έφθ. 17
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Ροζάριο 17 Ιουλ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	15	5885	άνεχ. Legaspi 2 Ιουλ. διά Port Redou
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	διήλθε Γιεραλτάρ 14 Ιουλ. διά Στέττιν, έφθ. 25
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Ηπειρώτας από 15 Ιαν.
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	διήλθε Κάλιν 12 Ιουλ. διά Σπαλάτο, έφθ. 18
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. και Η. Λεμοῦ	11	4410	άνεχ. Κούλι 24 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	άνεχ. Περιποτ 25 Ιουλ. διά Ρωσοίαν
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Αλεξάνδρειαν 10 Ιουλ. και Ηέρτ Σατή 26
Άντωνιος Δ. Κυδωνιέως	Δ. Κυδωνιέως	07	3920	άργει Σύρους από 20 Μαΐου
Άντωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Δάντοιγκ 16 Ιουλ. και άνεχ. 21, Νιούπενες 26 διά Σαλέρνο
Άντζουλέττα	οιος Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	διήλθε Σουέζ 22 Ιουλ. διά Γερμανίαν
Άξιος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	έφθ. Santander 22 Ιουλ.
Άποικη	Z. Βαλμάρ	95	3607	άνεχ. Λαγεσί 21 Ιουλ. διά Port Redou
Άργεντίνα	Άντ. Ρούσσου	11	4861	διήλθε Γιεραλτάρ 14 Ιουλ. διά Στέττιν, έφθ. 25
Άργολικός	Μαρή Εμπειρίκου	21	4786	άργει Ηπειρώτας από 15 Ιαν.
Άρεθουσα	Νικ. Κυρπούρη	11	3603	διήλθε Κάλιν 12 Ιουλ. διά Σπαλάτο, έφθ. 18
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	άνεχ. Κούλι 24 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Άριστ. Λ. Γουλανδρή	E. Γουλανδρή	05	3470	άνεχ. Περιποτ 25 Ιουλ. διά Ρωσοίαν
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	έφθ. Βενετίαν 11 Ιουλ. και άνεχ. 23 διά Μπόναν
Άρτεμισία	Η. Μακρή	06	4343	άνεχ. Ντόξερι 12 Ιουλ. και Γάδην 13, Γιεραλτάρ 21 δι Ηπειρώτας, έφθ. 30
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	άργει Ηπειρώτας Μαρκές 15 Ιουλ. και άνεχ. 18 διά Cefalu
Άρχων	Κωστή Λαζαρού	21	1364	έφθ. Ηπειρώτας Λαζαρές 24 Ιουλ. διά Keelung
Άστρινα Μπάικα	Η. Μπαϊκα	95	1495	έφθ. Ηπειρώτας 15 Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Ζουγκουλάκη
Άσσια	Όλιδες	92	2893	άνεχ. Τόνιδα 11 Ιουλ. διά Ηπειρώτας, έφθ. 16
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άνεχ. Ηράκλειον 30 Ιουλ. Επωλήθη Ιταλούς πρός διάλυσιν
Άσπασία Νομικού	M. Νομικοῦ	99	816	άνεχ. Λά Πλάταν 11 Ιουλ. δι' Αλεμποργά
Άστηρη	Σταυρούπατή κ.λ.π.	96	1350	άνεχ. Ηπειρώτας 17 Ιουλ. διά Γαλάται, έφθ. 22
Άττικης	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Πάραρφαν 11 Ιουλ. και Ηπειρώτας 28
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2485	έφθ. Λονδίνον 20 Ιουλ. και άνεχ. 26 διά Ρόττερνταμ
Βαλλιάνος	A. Λούζη	08	4734	έφθ. Μπάραν 9 Ιουλ. και Νεάπολιν 16
Βάντα	Θ. Επιφανιάδη	03	4190	άργει Ελλάδα, Σαδόνναν από 19 Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι γραφές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεσπούνης	Π. Β. Δεσπούνη	12	3209	Έφθ. Αρχάγγελον 15 'Ιουλ. και άνευ. 21 διά Μπρίκενγκιντ
Βασ. Α. Πολέμης	Γ'. Γκούφικ	07	3429	άνευ. Dundee 11 'Ιουλ. διά Kalix, έφθ. 19
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον άπό 14 Μαρτ. 1931. Επωλήθη εἰς "Αγγλους"
Βενιζέλος	άδ. Σιφνίου	10	1005	άργει εἰς Ηπειριά, 'Ιουλ. 30
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	άνευ. Κρετόνε 29 'Ιουλ. διά Κύπρον
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	Έφθ. Νεάπολιν 13 'Ιουλ. και Κατάνην 19
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 18 'Ιουλ.
Βιργινία Σ.	Z. Σκυροθάρη	05	3885	άργει Σύρον άπό 13 'Απρ.
Βόλγας	Ηπαδημητρίου	92	2505	διήλθε Κύλιν 9 'Ιουλ. διά Βρέστην
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά "Αργεντινήν"
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άνευ. Ηπειριά 21 'Ιουλ. και Μασσαλίαν 26 διά N. Τέρκην
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Ηπειριά άπό 9 'Ιουλ.
Γαρουφαλιά	Μάρκου Λαζαρού	14	4708	άνευ. Μπουένος "Άρες 23 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιανη	18	4289	άνευ. Μπ. "Άρες 25 'Ιουλ. διά Μαδέρας
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Ηπειριά άπό 27 'Οκτ. 1930
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς	Ν. και Γ. Στρουφά	96	2187	Έφθ. Βενετίαν 21 'Ιουλ.
Γεώργιος Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	Έφθ. Μπουένος "Άρες 26 'Ιουλ.
Γεώργιος Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	Έφθ. Κέρσορ 10 'Ιουλ. και Ornskoldsvik 18
Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνευ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διά P. Ιανάρην
Γεώργιος Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανός	28	3831	διήλθε Μαδέρας 25 'Ιουλ. διά Pasajes
Γεώργιος Νικολάου	N. Νικολάου και Σία	30	4108	άνευ. Ozernira 22 'Ιουλ. διά Saigon
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άργει Ηπειριά άπό 8 'Ιουλ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	Έφθ. Ηπειριά 16 'Ιουλ.
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιμανοπούλου	90	2538	Έφθ. Ηπειριά 6 'Ιουλ., Ζουγκουλδάκι 20 και Ηπειριά 28
Δαναδές	Η. και Γ. Κ. Λιβρός	06	4419	Έφθ. Ροζάριο 7 'Ιουλ.
Δάρμας	άδ. Πήγαν	83	1595	άργει Χίον άπό 11 Φεβρ.
Δάφνη	Υ. Λυκιαρδοπούλου	10	2810	άργει Ρουέν άπό 19 Μαρτ. 1933. Επωλήθη εἰς "Αγγλους"
Δάφνη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	4882	άνευ. Σούντερλαντ 21 'Ιουλ., Ούζαν 24 διά Μοντεβίδεο
Δελφίν	Δ. Ανδρεάδη	06	3816	Έφθ. Μαρ)λιν 15 'Ιουλ.
Δέσποινα	Κοσμά και Γεωργιλή	09	4461	Έφθ. Uras 8 'Ιουλ.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άργει Ηπειριά άπό 27 'Ιουν.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	άνευ. Murmansk 13 'Ιουλ., Λάδσεντ 24 διά Crotone
Δημήτρης	Σ. και Η. Λιβρός	05	3338	διήλθε Γιβραλτάρ 22 διά Βουλόνην
Δημ. Γ. Θεομιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρες
Δημ. Δ. Δανιόλος	Σ. και K. Δανιόλος	06	3824	Έφθ. Σπέτζαν 20 'Ιουλ. Ήρδες διάλυσιν
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άργει Πόρτο Χάλι άπό 27 'Ιουν.
Δημ. Τγγάλεσης	νίδην Δ. Τγγάλεση	18	5275	έφθ. Λιθερπουλ 13 'Ιουλ. και άνευ. 23 διά Μπ. "Άρες
Δημ. Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Μαρ)λιν 21 'Ιουλ.
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	Έφθ. Θιλήτη 10 'Ιουλ., Βόλον 15 και Ζουγκουλδάκι 20
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	άνευ. Λιθέρνον 19 'Ιουλ. διά Νησιώσικην
Διονύσιος	E. A. Καραδία	03	2018	άνευ. Σαΐν Λουΐ (Ραδ.) 18 'Ιουλ. διά Mazagan
Διον. Σταθάτος	έταρφ. Δ. Σταθάτου	19	5450	έφθ. Shimonoseki 19 'Ιουλ.
Δίρφυς	Βικ. Πατέρων και Σία	06	2795	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ.
Διώνη	Γ. Ανδρεάδη	06	4227	έφθ. Νικολάτερ 10 'Ιουλ.
Δούναβης	Αεσον. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άνευ. Μπάχ. Μπλάγκαν 22 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσσου	03	3547	άνευ. Νικολάτερ 13 'Ιουλ. διά Φερράριο 21
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηλίκια	17	4604	έφθ. Λιθερπουλ 12 'Ιουλ. και άνευ. 21 διά Μπ. "Άρες
"Εβη	N. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	άνευ. Viliuri 21 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
"Εδισσων	"Εθνικής	96	II.103	άργει Ηπειριά άπό 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη (τάνκερ)	Δ. Καλλιγά κλκ.	09	4009	άνευ. Υμενύτεν 11 'Ιουλ. και Λονδίνον 13 διά Βατούμ
Ειρήνη Κυριακίδην	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ. και άνευ. 19, Γιβραλτάρ 26 διά Πλέιτ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνευ. Ηλέτ 7 'Ιουλ. διά Λάδ. Πάλμας
Ειρ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Μπουένος "Άρες
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	άνευ. Μικε 7 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
Έλεγχο Α. Κυδωνιέως	H. Κυδωνιάσως	16	4129	εἰς River Torridge 30 'Ιουλ. ύπο παραλαβήν
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουλ. Είτα Γιάφαν—Ροσσίαν
Έλένη	Δ. Λάδς	01	1882	έφθ. Γιάφαν 20 'Ιουλ.
Έλένη Γ. Εμπειρίκου	Σ. Γ. Εμπειρίκου	05	3919	έφθ. Ηπειριά 13 'Ιουλ.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιανη	19	5260	έφθ. Γκραντενμάου 20 'Ιουλ.
Έλένη Τ.	Δ. Τεργάζου	97	3039	έφθ. Ηπειριά 19 'Ιουλ.
Έλισθατ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Ηπειριά άπό 14 Μαΐου. Εναυλώθη
Έλισθατ B.	Γ. Γρέγου	04	4649	άργει Ηπειριά άπό 17 'Απρ. 1933
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4557	έφθ. Ροζάριο 13 'Ιουλ.
Έλληνικό	Παποδημητίου	04	3059	έφθ. Μάντζεστερ 12 'Ιουλ. και Λιθερπουλ 21
Έμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον άπό 27 Δεκ. 1931
Έπαμ. K. Εμπειρίκου	Γιοι. Επ. Εμπειρίκου	27	4385	άνευ. Ημιμιχα 7 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Έπονηλα	N. Τσατσόμοιρου	05	2715	άργει Ηπειριά άπό 7 'Ιουν.
Εύβοϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	άνευ. Αιμέρσων 24 'Ιουλ. διά Ηάτρας
Ενγένα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Ηπειριά 22 'Ιουλ.
Ενγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	5148	άνευ. Κάρδιφ 13 'Ιουλ. διά R. Ιανάρην
Ενγενία Χανδρή	'Ιο. Χανδρή	20	4862	έφθ. Νιούπορτ 10 'Ιουλ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Ενθάλαια	άδ. Γουλανδρῆ	18	3653	άνευ. Αγκόνων 17 'Ιουλ. και Κέρκυραν 27 διά Πλέιτ
"Εβρος	άδελ. Λιβανοῦ	18	5283	άνευ. Μπάρρο 5 'Ιουλ. διά Σάντος
Εύτυχια	G. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν άπό 5 Σεπτ. 1932
Εύτ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	άνευ. Τάν 12 'Ιουλ. διά Λιθέρνον, έφθ. 25
"Εφιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	5161	άνευ. Νιούπορτ 10 'Ιουλ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
Ζάννες Γούναρης	άδ. Γούναρη	07	4407	άνευ. Κάρδιφ 17 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 23 διά Σαδόνναν
Ζαννής Λ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	διήλθε Μπουένος "Άρες 8 'Ιουλ. διά "Αγιον Βικέντιον
Ζεύς	"Ηλ. Χατζηλίκια	20	5842	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Ζέψυρος	A. Λούζη	09	4796	άνευ. Κάρδιφ 12 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	έφθ. Ηπειριά 12 'Ιουλ. και Ζουγκουλδάκι 23
"Ηρων	Xρ. Γ. Σωρότου κλπ.	06	1516	άνευ. Αιμέρσων 12 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 19 διά Βρατλαν
"Ηφαιστος	υίδην Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	διήλθε Κένων (Κένων) πολιν 23 'Ιουλ. και Ηπειριά 26 διά "Αιμέρσων
Θάλεια	"Ηλία Σωλᾶ	17	4574	έφθ. Αιμέρσων 24 'Ιουλ.
Θάσσος	«Πατριωτικής»	19	1565	έφθ. Κατάνην 15 'Ιουλ. και άνευ. 21 διά Mazagan, έφθ. 29

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	διήλθε Μαζίριας 12 'Ιουλ. διά Ηλύμουθ
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3109	άνεχ Πειραιάς 24 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
Θεοφανώ	Δεσλάφ. Α. Βανού	17	4210	έφθ. Μπ. "Αύρας" Ρέθις 24 'Ιουλ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	10	4427	έφθ. Μπλέφαρος 15 'Ιουλ. και άνεχ 28 διά Ηλέτ
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μενδρινού	11	3726	άνεχ. Άγκυρα 13 'Ιουλ. και Πειραιάς 23 διά Ηλέτ
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	έφθ. Κάρδιφ 11 'Ιουλ. και άνεχ. 19 διά Μπ. "Αύρας"
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	διήλθε Ζευμπρόδυκας 9 'Ιουλ. Όραν 18 διά "Άλεξάνδρειαν, έφθ. 27
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	έφθ. Γαλάτειο 6 'Ιουλ. και άνεχ. 30 διά Πειραιάς
Θρασυβούλος	Α. Βογαστάζη	12	3693	άνεχ. "Αμβέρσας" 16 'Ιουλ. διά Ρίγαν, έφθ. 23
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεχ. Πειραιάς 28 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
"Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Σαδόνιαν 8 'Ιουλ. και άνεχ. 17 και Πειραιάς 25 διά Χερσόνα
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άνεχ. Τάινα 2 'Ιουλ. διά Murmansk έφθ. 19
"Ιδακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	διήλθε Κωνιάτιν 18 'Ιουλ. διά Δανιαν
"Ιλισσός	Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	διήλθε Φερν. Νορδίνχα 15 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
"Ιουλία	Π. Χατζηλία	08	3742	άνεχ. Ροζάριο 12 'Ιουλ. διά Σάντα Φέ
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3726	άργει Σύρον από 30 'Ιουν.
"Ισμήνη	Στεριώτη και Σια	90	2399	εἰς πλαστή Ήπινης—Μυτιλήνης (ἄλας)
"Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	άνεχ. Μπόνιαν 17 'Ιουλ. διά Saida
"Ιωάννης	Δ. Δάμπιαση	09	3667	διήλθε Κύλιν 22 'Ιουλ. διά "Άμβέρσαν—Άμεσοργον
"Ιω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διήλθε Cape Verde 22 'Ιουλ. διά "Άμαστερνταμ
"Ιω. Καρράς	Δέσλι. Καρρά	17	3527	έφθ. "Άμβέρσαν 17 'Ιουλ.
"Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	διήλθε Μαδέρας 2 'Ιουλ. διά Βίλλαν Κ)τούσιον
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικός	99	640	έφθ. Πειραιάς 20 'Ιουλ.
"Ιω. Π. Γουλανδρής	Δ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. και άνεχ. 21 διά "Αρχάγγελον
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεχ. Soroca 17 'Ιουλ. Κουλακάρτες 26 διά Λονδίνον
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεχ. Πειραιάς 10 'Ιουλ. Γιεραλτάρ 21 διά Ηλέτ
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	άργει Πειραιάς από 18 'Απρ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	2948	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ. και Λαύριον 31
Καθαριώτισσα	Γ. Καραδία	13	1877	έφθ. Βοτόν (Άγγλιας) 15 'Ιουλ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	έφθ. Μίδδλεσονπρο 22 'Ιουλ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεχ. Μπ. "Άρες" 13 'Ιουλ. διά Μαδέρας
Καλουόδω	Γ. Αστυμούτη	04	4921	άνεχ. "Άμβέρσαν 15 'Ιουλ., Γιεραλτάρ 22 διά Κύπρου
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	έφθ. Ροζάριο 4 'Ιουλ.
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3517	άργει Πειραιάς από 11 Νοεμ. 1932
Καρράς	Δ. Καρρά	18	5231	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 17 'Ιουλ. διά "Άμβέρσαν
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	19	5685	άργει Πειραιάς από 16 Μαΐου. Επισκευή
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. Βλαδιβοστόκ 9 'Ιουλ. και Ντάρεν 23 διά "Άμεσοργον
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πλατέλαικα	87	2495	άνεχ. Πειραιάς 21 'Ιουλίου διά Κ)ντζαν, έφθ. 26
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 18 'Ιουλ. διά Σάντα Φέ
Κατίνα	Ν. Δ. Μαυριδόγλου	99	1819	έφθ. Ν)ρωσίσκην 22 'Ιουλ.
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διήλθε Λάς Πάλμας 14 'Ιουλ. διά Σάρπινες, έφθ. 24
Κέηπ Κόρσο	Αθ. Κουλούρια και Κ. Ξένοι	05	3890	έφθ. Βενετίαν 12 'Ιουλ.
Κεραμίδης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	έφθ. Σαγκάνην 24 'Ιουλ.
Κερδεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Σουγκουλάκην 14 'Ιουλ. και Τεργέστην 29
Κλεάνθης	Α. Βογιατζή	11	4153	διήλθε Πιεραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Λιθέρνο, έφθ. 21
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ. και Καρόντε 21
Κονίστρα	Θωμάς "Επιφανιάδη	07	3539	έφθ. Μαρέλιν 9 'Ιουλ. και άνεχ. 27, Κ)ιν 29 διά "Άλεξάνδρειαν
Κορινθιακός	Μαρή "Εμπειρίκου	10	3562	άνεχ. "Άμβέρσαν 2 'Ιουλ. διά Σάντα Φέ
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2118	έφθ. Μαρέλιν 6 'Ιουλ. και Λαύριον 18 διά Τεργέστην, έφθ. 24
Κουλούρας—Ξένος	Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένοι	15	4914	άνεχ. Πέρτο Φερράριο 7 'Ιουλ., Γιεραλτάρ 13 διά Ηλέτ
Κύθηρα	Πολύντρ. Κατράκη	02	1070	διήλθεν Όραν 12 'Ιουλ. διά Πειραιάς, έφθ. 21
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινᾶ	12	3994	έφθ. Μπ. "Άρες" 25 'Ιουλ. μὲ πυρκαϊάν εἰς κύτη
Κύμα	N. Λ. Λιβανού	11	3959	έφθ. Πειραιάς 13 'Ιουλ. και άνεχ. 18 διά Ρωσίαν.
Κώνσταντινος Η.	ΠΗ. και Αθ. Πλιοπούλου	05	2716	έφθ. Πειραιάς 19 'Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Ρωσίαν
Κωνστ. Λουλούδης	Δ. Γουλανδρή	22	4697	διήλθεν Όραν 20 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρες
Κωστής	Μουσούρας και Βανιεράκη	19	5438	έφθ. Μπ. "Άρες" 25 'Ιουλ.
Κωστή	N. Πισσή και M. Weisman	05	3876	άργει Πειραιάς από 13 Δεκ. 1933
Δάκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	01	927	έφθ. Νοδορωσίσκην 18 'Ιουλ. και Ρόδον 27
Δακωνικός	Μαρή "Εμπειρίκου	14	3803	άνεχ. "Άμβέρσαν 14 'Ιουλ., Γιεραλτάρ 20 διά "Ανατολήν
Δενδίδας ΙΙ.	'Ανδρ. Βεστάρχη	19	5246	άργει Κίελον από 11 Μαΐου. Επωλήθη Δανούς πρὸς διάλυσιν
Δενδίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	διήλθε Πιεραλτάρ 11 'Ιουλ.
Δενδίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Μαλμά	14	2080	έφθ. Σουάνης 21 'Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Γιαύραν
Διλή	Χαρ. Πατέρα	20	5735	έφθ. Μαδέρας 17 'Ιουλ. διά Ρέττερνταμ, έφθ. 27
Δίμηνη	Γ. και Α. Φώκια	96	1346	άνεχ. Όραν 19 'Ιουλ. και Πειραιάς 30 διά Βόλον
Δουκία, τάνκη	I. Μαυρή και Σια	10	2143	έφθ. Κωνσταντίνες 16 'Ιουλ.
Μαίανδρος	Σ. Λ. Λιβανού	19	4581	παρελήφθη εἰς Τάιν 19 'Ιουλ. 25
Μαίνητ όφ Σάμος	A. Κουλούθηρου	01	1190	άνεχ. Τιράπε 17 'Ιουλ. και Κ)λιν 20 διά Ταξιδιτικών
Μαίρη	N. Λιβανούδη	09	1459	διήλθε Κίελον 23 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
Μαίρη II	N. Λιβανούδη	10	1354	έφθ. Κόπρον 23 'Ιουλ.
Μαίρη N.	Δημη. Πατέρης	09	4330	άνεχ. Μπλάγκαν 20 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Βραζίλιαν 8 'Ιουλ. και Γαλάτειο 19
Μαίωτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Πειραιάς 11 'Ιουλ.
Μάκης	E. K. Βλασσοπούλου	06	3516	έφθ. Φλατιβίλλ 21 'Ιουλ.
Μαλιακός	Μασή "Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. Βραζίλιαν 23 'Ιουλ. παρέμενε 21 'Ιουλ.
Μανούλα	Γ. Καραδία	20	2012	έφθ. Πάναρη 26 'Ιουλ.
Μάξη Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ. διά Μπ. "Άρες
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2365	έφθ. Χερσόνα 12 'Ιουλ. και Κων(πολ)ιν 25 διά Βενετίαν
Μαργαρίτα	Γεωργητή και Σοφιανοῦ	89	2187	έφθ. Πειραιάς 20 'Ιουλ. και Σουγκουλάκην 22
Μαργαρίτης	Δ. Περιθολάρη	13	4584	έφθ. Τρουντεν 18 'Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Burea
Μαρία	S. Βλασσοπούλου	07	4225	διήλθε Πιεραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Ηλέτ
Μαρία	K. Λεμού	01	3090	άνεχ. "Άλεξάνδρειαν 14 'Ιουλ. διά Μαρ(λ)ιν, έφθ. 22
Μαρία	S. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	έφθ. Γαλάτειο 10 'Ιουλ.
Μαρία M. Διακάκη	M. Διακάκη	10	4362	άργει Σύρον από 25 'Απρ. 1932
Μαρία N. Ρούσσου	Kυρ. Βενιζέλου	09	3729	άργει Πειραιάς από 19 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος νωπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	Σιγκαγκά Κλιν 21 'Ιουλ. διά Σειλ. Λευτ (Ροδανού)
Μαρία Σταθάτου	έπικρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	Σιγκλήσ Σαγγακούρην 4 'Ιουλ. διά Νικοτες
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	Σιγκλήσ Σατανγ 15 'Ιουλ. διά Πέρτ Σατά
Μαριέττα	Ν. Βάσταθου	06	1660	άνεχ. Μπ. "Αύρες 6 'Ιουλ. διά Μαζίρας
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	Σιγκλήσ Κέπι Τάσου 14 'Ιουλ. διά Νικακήρ
Μαριόγκα	άδ. Πρωτου	12	1236	άνεχ. Πατριάρχα 25 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Μαριόγκα Δ. Θεοφιλότη	άδελφην Κιρτάτα	04	4784	έφθ. Πατριάρχα 15 'Ιουλ.
Μαριόγκα Ι. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	3610	έφθ. Βενετίαν 11 'Ιουλ. και Ραβδίνων 20, άνεχ. 26 δι' 'Οδησσόν
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεχ. Μπ. "Αύρες 15 'Ιουλ. διά Μαζίρας
Μάριος Τ.	Λ. Τεριάζου	01	1128	άνεχ. Πατριάρχα 27 'Ιουλ. διά Καλάμας, έφθ. 28
Μαρούλα	άδ. Πρωτου	12	4307	Σιγκλήσ Γερμαλτάρ 3 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Ηλάγκου	02	4152	άργειτ Ηπειριανά πάρο 6 'Ιουν.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	Σιγκλήσ Γερμαλτάρ 24 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
Ματθαίος	Π. Μ. Λόρς	04	2434	Σιγκλήσ Κλιν 11 'Ιουλ. και Γερμαλτάρ 22 διά Μισδόλεσμπρο
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	άνεχ. Μαργλού 22 'Ιουλ., Κλιν 25 διά Φάληρου
Μεμάς	Α. Βεργατή	00	4359	Σιγκλήσ Γερμαλτάρ 16 'Ιουλ. διά Σπαλάτο
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	άργειτ Πατριάρχα πάρο 9 'Ιουν.
Μερόπη	'Ανδρ. Παππά	11	4181	Σιγκλήσ Μπ. "Αύρες 7 'Ιουλ. διά Νικακήρ
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3019	άνεχ. Ζουγκουλάκια 17 'Ιουλ. διά Τοιδιταδένιαν, έφθ. 23
Μιχαήλ Λ.	Ι. Λιθανού Π. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άργειτ Πατριάρχα πάρο 28 Μαΐου
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	έφθ. Μπάχη. Μπλάγκουν 14 'Ιουλ. και άνεχ. 21 διά Νικακήρ
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	έφθ. Μπ. "Αύρες 24 'Ιουλ.
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3616	έφθ. Λάζ Πλάταν 18 'Ιουλ. και άνεχ. 21 διά Λάζ Πάλμας
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	έφθ. Γένοβρου 2 'Ιουν. Παρέμενε 20
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	άνεχ. Πατριάρχα 20 'Ιουλ. και Ν(ρωσίσκην 29 δι' 'Οδησσόν
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3690	έφθ. Γέννια 8 'Ιουλ. και άνεχ. 11, Γερμαλτάρ 22 διά Μπόναν
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	17	5199	Σιγκλήσ Γερμαλτάρ 14 'Ιουλ., Περναμπούκον 28 διά Μπ. "Αύρες
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	έφθ. Νεάπολιν 12 'Ιουλ.
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Γένοβρου 19 'Ιουλ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Νοδορωσίσκην 21 'Ιουλ.
Ναντίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3551	έφθ. Μαργλού 15 'Ιουλ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιόσ	12	3451	έφθ. Κόρη 14 'Ιουλ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	έφθ. Μανιλάν 10 'Ιουλ. και Sandakan 26
Νεράϊδα	έπι. Ν. Νομικού	03	2759	άνεχ. Στρατιών 27 'Ιουλ. διά Τεργέστην
Νεμέα	Γ.Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Σεβι (Άπο Λατολήζ) 23 'Ιουν.
Νέστος	Ν. Λιθανού	19	5764	άνεχ. Τάβι 13 'Ιουλ. διά Χαδάννων
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Κοντέσφ ον 22 'Ιουλ.
Νηρεὺς	'Εμρ. Χατζηλία	13	6694	Σιγκλήσ Λάζ Πάλμας 5 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες, έφθ. 26
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3834	έφθ. Γένοβρου 17 'Ιουλ. και άνεχ. 21 διά Μαργλού
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	έφθ. Πετριάδι 19 'Ιουν.
Νικολής	Ν. Γ. Μεραρτη	21	3576	άργειτ Σύρου πάρο 30 Μαΐου
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	έφθ. Σάντος 3 'Ιουλ. και άνεχ. 25 διά Πλέιτ
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	άνεχ. Χούλλα 14 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	έφθ. Ζουγκουλάκια 18 'Ιουλ. και Γαλάτοι: 21
Νικόλαος 'Αθανασούλης	άληρ. Αθανασούλη	01	3572	άργειτ Πατριάρχα πάρο 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έπι. Ατλαντικός	17	3201	άνεχ. Καλκούταν 21 'Ιουλ. διά Bhavnagar
Νικ. Μπάικας	Πεθ. Μπάικα	20	2012	έφθ. Λαύριον 23—24 'Ιουλ.
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625	άνεχ. Πετριάδι 30 'Ιουλ. διά Ρουμανίαν
Νικ. Πάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Μπάρρου 23 'Ιουλ. και άνεχ. 28 διά Πλέιτ
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχά Φιλίνη	04	3111	έφθ. Βασσάρικαν 18 'Ιουν.
Νικόλαος	Β. Σ. Ψωσούμου	10	4510	έφθ. Μπ. "Αύρες 23 'Ιουλ. και Ροζάριο 25
Νικόλαος 'Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	άνεχ. Ροζάριο 7 'Ιουλ. διά Λάζ Πάλμας
Νικόλαος Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άνεχ. Μάντζεστερ 17 'Ιουλ., Ρόττερνταμ 26 διά Solin
Νίτσα	άδ. Γιανναγάδη	15	4732	Σιγκλήσ Μπ. "Αύρες 8 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	έφθ. Νικολάϊσφ 20 'Ιουλ.
Οινούσιος	Ν. Πατέρα και σίδην	04	5804	άνεχ. Μοντεβίδεαν 19 'Ιουλ. διά Ροζάριο, έφθ. 20
Όλγα 'Επ. Έμπειρικου	υίδην 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	άνεχ. Μπάχη. Μπλάγκουν 3 'Ιουλ. διά Λονδίνου
Όμονοια	Η. Σενιού-άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Χίον 16 'Ιουν.
Όρος Δίσφυς	<Ατλαντικός Α. Ε.	18	5212	άνεχ. Λιθερπούλ 17 'Ιουλ. διά Μπάχη. Μπλάγκουν
Όρος Ελικών	«Τράπη, Co»	18	5525	Σιγκλήσ Φερν. Νορδίκα 15 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο, έφθ. 26
Όρος Ίδη	Κορμίτσος—Κουλουκουντή	20	5210	έφθ. Αμερίσκαι 12 'Ιουλ. και άνεχ. 20 διά Μπ. "Αύρες
Όρος Κύνθος	«Τράπη, Co»	18	5188	έφθ. Nagατσενo Bay 11 'Ιουλ. και άνεχ. 21 διά Δ. Λιθερπαλίαν
Όρος Ολυμπος	Ρεθύμνη—Κουλουκουντή	20	5166	έφθ. Νοδορωσίσκην 11 'Ιουλ.
Όρος Παρνασσός	Μαργαρόνης—έπι. Ατλαντός	15	3654	έφθ. Αλεν 20 'Ιουλ. και άνεχ. 26 διά Καλκούταν
Όρος Πεντελικόν	Κουλουκουντή—Κωνστομένη	15	4729	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
Όρος Ροδόπη	«Τράπη, Co»	19	5182	Σιγκλήσ Λάζ Πλάταν 7 'Ιουλ. διά Μαζίρας
Όρος Ταύρος	<Ατλαντικός Α. Ε.	20	6698	έφθ. Μάρ Ντάλ Πλάταν 9 'Ιουλ. και άνεχ. 24 διά Μαζίρας
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	13	4979	Σιγκλήσ Μπ. "Αύρες 3 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
Παγασητικός	Μαργ. Έμπειρικου	14	3157	άνεχ. Αρβέρσκαι 25 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Ροζάριο 15 'Ιουλ. και Μπ. "Αύρες 20, άνεχ. 25 Λάζ Πάλμας
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρος	12	5839	έφθ. Μπάχη. Μπλάγκουν 16 'Ιουλ. και άνεχ. 20 δι' 'Ελλαδα
Πανάχαντος	Β. και I. Κουτσούκου	15	4661	άνεχ. Μπ. "Αύρες 19 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Πάνις	Α. Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Ν(ρωσίσκην 22 'Ιουλ.
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2111	έπι. Λαύριον 20 'Ιουλ. μέ ζημι. Μετωνομ. «ΕΛΛΑΣ»
Παντελής	Κ. Λευσό	11	3845	Σιγκλήσ Γερμαλτάρ 8 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5149	άνεχ. Ροζάριο 11 'Ιουλ. και Μπ. "Αύρες 19 δι' 'Αμερίσκαν
Παπαλέμπος	Γ. Α. Γεωργιαλή	10	3748	Σιγκλήσ Κοτσαγχάγη 16 'Ιουλ. διά Λένινγραδ
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεχ. "Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουλ., Κων(γ)λιν 23 διά Ρωσίαν
Πάτρα	Τσακιράνη—Κων(γ)νίδη	96	3256	έφθ. Βενετίαν 11 'Ιουλ. και Κων(γ)λιν 22
Πανύλος	N. Μπελβανάκη και Σια	90	2223	άργειτ Νάντην 23 Νοεμ. 1933
Περδράκης Δ. Καμπάνης	άληρ. Λ. Καμπάνη	10	3581	Σιγκλήσ Κων(γ)λιν 20 'Ιουλ. δι' 'Αμερίσκαν
Περσεύς	A. Ανδρεάτου	18	5172	Σιγκλήσ Οιτίδα 19 'Ιουλ. διά Πλέιτ
Πεταλιοί	Μαργ. Έμπειρικου	17	5126	έφθ. Βρατλαν 14 'Ιουλ. Παρέμενε 20 'Ιουλ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γρηγοριάδη και Σια	10	657	άνεχ. Πατριάρχα 29 'Ιουλ. διά Κυνέζην
Πετρούλ (τάνκερ)	έπι. Τρανσπετρόλι	03	4634	έφθ. Κοπεγχάγη 17 'Ιουλ. και άνεχ. 19 διά Ρατούρ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Πετράκης Νομικός	Η. Νομικοῦ	06	4618	άνεγ. Λιδόρνα 16 Ίουλ., "Αγ.Βικέντιον 28 διά Ροζάριο
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	Σ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Νεκτοσέα 14 Ίουλ.
Πέτρος Νομικός	Η. Νομικοῦ	13	4044	έφθ. Μπάχ.Μπλάγκαν 20 Ίουλ. και άνεγ. 24 διά Μασσαλίαν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεγ. Ηπειρωτική 21 Ίουλ. διά Δούναβιν
Πηλεὺς	Ε. Χατζηλίτα	28	4695	έφθ. Μπ. "Άρες Ρέδη 23 Ίουλ.
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	έφθ. Ζευγκούλδαν 19 Ίουλ.
Πόλις	Μ. Ν. Ροδιάδη	97	2861	έφθ. Οδηγασσόν 9 Ίουλ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Δάντιαγκ 10 Ίουλ. και άνεγ. 21 διά Βενετίαν
Πολύμνια	Ε. Μαχαλιτσιάνου	07	4937	έφθ. Δουγκέρην 10 Ίουλ. και άνεγ. 18 διά Δάντιαγκ, έφθ. 23
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	έφθ. "Οσλο 14 Ίουλ. και άνεγ. 17 διά Λενιγραδ, έφθ. 22
Πόπη	Μ.χ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Βερδί 26 Ίουλ.
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άργεις Νεαπόλιν ώπό 20 Ίουν. 1933
Πρέκλα	Θ. "Επιφανιάδη	12	1820	έφθ. Μαρζίλιν 21 Ίουλ. και Ηπειρωτ. 31
Προμηθεὺς	υιόν τ' Αντ. Γιαννουλάτου	12	4339	άνεγ. Ηότι 27 Ίουλ. διά Κόντινεντ
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	11	4316	έφθ. Ροζάριο 20 Ίουλ.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άνεγ. Σαδένναν 12 Ίουλ. διά Κ)λιν
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	έφθ. Μπάρρω 20 Ίουλ. και άνεγ. 25 διά Μπ. "Άρες
Ρόκος	Γ. Βεργωτῆ	18	4781	άνεγ. Μπάχ. Μπλάγκαν 25 Ίουλ. διά Μαδέρας
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	έφθ. Σάντα Φέ 13 Ίουλ.
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	διήλθε Γιέραλτάρ 18 Ίουλ. διά Barrow, έφθ. 26
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2901	έφθ. Σπέτζιαν 14 Ίουλ. και Κατανήν 22
Σοφία Θεοδωροπούλου	Η. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Μυτιλήνην 19 Ίουλ. και Ηπειρωτ. όπόθεν άνεγ. 28 διά Ζευγκούλδαν
Σούλιωτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Ροζάριο 18 Ίουλ.
Σούνιον	Μαρή 'Εμπειρίκου	19	3054	έφθ. Γαλάτεις 15 Ίουλ.
Σπάρδος	Σ. Γ. Ραζή	18	6629	έφθ. Βλαζιδοστόχ 4 Ίουλ.
Στάμος	Δ. Φαφαλίος	14	3801	έφθ. Κάρδιψ 18 Ίουλ. και άνεγ. 20 διά Μπ. "Άρες
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5528	έφθ. Νεκτοσέα 24 Ίουλ.
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουντή	11	5409	άνεγ. Αιθερπούλ 16 Ίουλ., Γιέραλτάρ 23 διά Μπ. "Άρες
Στυλιανή	άδ. Ηειδή	93	1828	έφθ. Ραδένναν 9 Ίουλ.
Στυλιανὸς	Η. Δ. Μαρκεσίνη	01	3564	έφθ. 'Αμερέσον 13 Ίουλ. και άνεγ. 16 διά Μυτιμανικ
Στυλιανὸς Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντη	05	3076	άργεις θεούχην ώπό 29 Ίουλ. 1932
Στυλ. Κάστανος	Σ. Κατάνου	15	4196	έφθ. Χούλλα 11 Ίουλ. και άνεγ. 21 διά Viipari
Σύλβια	Α. Καλλέργη και Σία	14	4202	έφθ. Μπάρρω 9 Ίουλ.
Τάκης	Η. 'Αντόππα	04	1698	άνεγ. Κοινίστο 5 Ίουλ. και Γάνδην 14 διά Ρόττερνταρ, έφθ. 15
Τάκησις	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3942	άνεγ. Ηπειρωτ. 18 Ίουλ., Γιέραλτάρ 24 διά Μπάρρω
Ταξιάρχης	άδειλ. Λεμοῦ	13	4221	διήλθε Γιέραλτάρ 4 Ίουλ. διά Μπάχ. Μπλάγκαν
Τάσις	Γ. Ραζή	13	4706	διήλθε Γιέραλτάρ 19 Ίουλ. διά 'Αλεξανδρείαν
Τάσσος Κ.	'Εμη. Α. Καραδία	97	3022	άνεγ. Ηπειρωτ. 26 Ίουλ., Κ)λιν 28 διά Μαρζίλιν
Τζέννυν	'Ιω. Διδανοῦ	12	1859	άνεγ. Καζαππλάγκαν 12 Ίουλ. διά Μεσόγειον
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Χάιφεν 12 Ίουλ.
Τρίατινα	Γ. Λεμοῦ και Μ. Γεωργιλῆ	00	4358	άργεις Οινούσαρ ώπό 26 Μάτου
Τρίτων	υιοί Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Ορεγα 17 Ίουν. φοριώνει:
Τσιροπινάς	Κ. Δ. Τσιροπινάρη και Υιοί	14	3895	έφθ. Λονδίνον 13 Ίουλ. και άνεγ. 19, Τάρη 21 διά Kemī
Τώνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04	2689	έφθ. Βορδώ 10 Ίουλ. και άνεγ. 17, Skaw 25 διά 'Αρχάγγελον
'Υδραιος	A. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνεγ. Βορδάην 10 Ίουλ. διά Madras, έφθ. 17
Φαέθων	άδ. Διδανοῦ	13	4168	έφθ. Ιμριγχαρ 23 Ίουλ. (διά Ρίον Ιανάρην)
Φανερωμένη	Δ. Βλαχάκη	08	3401	έφθ. Garston 22 Ίουλ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	έφθ. Κάρδιψ 17 Ίουλ. και Ηίναρθ 25
Φλώρα	έτ. Η. Νομικοῦ	04	2980	έφθ. Ηότι 15 Ίουλ.
Φλωρεντία Σ.	E. N. Βιντιάδη	97	2024	έφθ. Σύρον 11 Ίουλ. και Ν)ρωσίσκην 21
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	άνεγ. Ρόττερνταρ 13 Ίουλ. και Χούλλα 23 διά Μπ. "Άρες
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαχαράτη	07	4043	διήλθεν Οδζάν 24 Ίουλ. διά Ρόττερνταρ, έφθ. 26
Φωτεινὴ Καρρᾶ	άδ. Καρρᾶ	08	4396	άργεις Ηπειρωτ. ώπό 29 Μαρτ.
Φώτης	N. Λουκαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Τανερίφαν 25 Ίουλ. διά 'Αγγλίαν—Κόντινεντ
Φωφῶ Μαρρῆ	I. Σ. Στρυμούλακη	03	1013	έφθ. Εγλάτοι 1 Ίουλ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	άνεγ. Μπάχ—Μπλάγκαν 12 Ίουλ. διά Λάζ Πάλλιας
Χαράλαμπος	υιοί Γ. Γαννουλάτου	01	4389	έφθ. Ηπειρωτ. 23 Ίουλ. και άνεγ. 30 διά Ρεσσίαν
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	έφθ. Ροζάριο 16 Ίουλ.
Χίος	Σ. Ηερῆ—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	διήλθε Κ)λιν 22 Ίουλ. διά Ηάτρας—Αίγιον
Χλόη	N. Λουκαρδοπούλου	29	4641	άνεγ. Μπ. "Άρες 21 Ίουλ. διά 'Αγ. Βικέντιον
Χρυσῆ	Η. I. Γουλανδρῆ	13	5367	έφθ. Μοντεζίθο 19 Ίουλ.
Ωκεανία	M. Καρβέαλη	07	4843	άνεγ. Μπ. "Άρες 25 Ίουλ. διά 'Αμερέσον
Ωνάση Πηγελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5401	άνεγ. Τάρη 11 Ίουλ., "Αγ. Βικέντιον 23 διά Μπ. "Άρες
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	άνεγ. Ρόττερνταρ 19 Ίουλ. και Ιμριγχαρ 24 διά Μπ. "Άρες
ε ωπός	Μαρή 'Εμπειρίκου	13	3475	διήλθε Γιέραλτάρ 21 Ίουλ., διά 'Αμερέσον, έφθ. 28

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άγαθη Τουρκικόν	Η. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εἰς πλόσια στην Τουρκία
Αιγαίον 'Αγγλικόν	άδ. Κουρούκηλη-'Αθηνη & Σικ:	10	1673	έφθ. Ηπειρωτ. 29 Ίουλ.
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	N. Νικολάου	17	5177	διήλθεν Οδζάν 24 Ίουλ. διά 'Αμερέσον
Γεόργος	E. Γ. Σαμπουνιάρη	04	2040	άργεις Ντουμπρόδεντης ώπό 2 Ίουν. μὲ ζημίας
Έλενη, Παναμαϊκόν	Νικουρέζου—Καμπάνη	21	1138	έφθ. Γαλάτεις 16 Ίουλ.
Ζίλδα 'Αμπατιέλλου 'Αγγλικόν	*Ελλήνων Ιδιοκτητῶν	20	1138	άργεις Μασσαλίαν ώπό 24 Αύγ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Καλλιόπη Λύτες Ἀγγλικόν	Λύτες	87	1032	ἀργεῖ Πειραιάς ἀπό 15 Ὁκτ. 1932
Μαργής Ἀγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	ἔφθ. Βενετίαν 20 Ἰουλ. καὶ Ραβένναν 24
Μιρέτη Παναμαϊκόν	έστ. Ρ. 'Ολιδέ	07	3821	ἔφθ. Ἡράκλειον 11 Ἰουλ.
Μιρουπάνου Ἀγγλικόν	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	ἀνεχ. Βρατλαν 20 Ἰουλ. διὰ Γαλάτας—'Αλεξανδρείαν
Νέλλου Παναμαϊκόν	I. Μαργαρώνη	13	4826	ἔφθ. Ροζέριο 20 Ἰουλ.
Νέλσων, Ἀγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	ἀνεχ. Αλεξανδρείαν 24 Ἰουλ. διὰ Ραβένναν
Νικόλαος Πήγιτας, Ἀγγλ.	άδ. Πήγιτα	12	1861	ἀνεχ. Κάλυπτος 23 δι' Εξεινον
Νοέμη—Τζούλια Ἀγγλικόν	A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	ἔφθ. Γαλάτας 16 Μαΐου, παρέμεινε 20 Ἰουλ.
"Ορος "Αθως Παναμαϊκόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	12	3876	δ. ἥλθος Μπ. "Αὔρες 3 Ἰουλ. διὰ Μαζέρας, ἔφθ. 27
"Ορος "Ιδη >	Κοσμάτου—Κουλουκουντῆ	20	5210	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΙΔΗ», σημαία 'Ελληνική' ἔφθ. Ροζέριο 11 Ἰουλ.
"Ορος Κιθαιρών >	«Τράπιτ, Co»	13	3578	δ. ἥλθος Μπ. "Αὔρες 8 Ἰουλ. διὰ Ρόττερντεμ
"Ορος "Οσσα >	Κοσμάτου—Κουλουκουντῆ	18	5201	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες 8 Ἰουλ. καὶ ἀνεχ. 19 δι' Αμβέρσαν
"Ορος "Ορθος >	έστ. «Θησεύς» A. E.	19	4817	δ. ἥλθος Λάξ Πάλμας 24 Ἰουλ. διὰ Κέρκυρας
"Ορος Πάρνης >	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	11	3726	ἀνεχ. Μπ. "Αὔρες 17 Ἰουλ. δι' Αμβέρσαν
"Ορος Πέρα >	Κοσμάτου—Κουλουκουντῆ	18	5208	ἔφθ. Νεκότσια 9 Ἰουλ. καὶ ἀνεχ. 21 δι' Αμβέρσαν
"Ορος Πήλιον >	έστ. «Θησεύς», A. E.	17	4592	ἔφθ. Νεκότσια 9 Ἰουλ. καὶ ἀνεχ. 21 δι' Αμβέρσαν
"Ορος Πίνδος >	«Τράπιτ, Co»	14	4810	ἔφθ. Μπάχι. Μπλάγκαν 18 Ἰουλ. διὰ Μαζέρας
"Ορος Ταύρος >	«Ατλαντικός» A. E.	20	6698	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ», σημαία 'Ελληνική' ἀνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 18 Ἰουλ. διὰ Μαζέρας
"Ορος Υμηττός >	«Γιαντέρος» A. E.	18	5249	ἀνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 18 Ἰουλ. διὰ Μαζέρας
Πανίνια Παναμαϊκόν	P. 'Ολιδέ	13	4920	ἔφθ. Μπόναν 12 Ἰουλ., Λιδόρνα 16 καὶ Μπανιόλα 23
Πηνελόπη >	Σπ. Παραμυθίωτη	19	6566	ἀνεχ. Μπάχι. Μπλάγκαν 18 Ἰουλ. διὰ Αμβέρσαν
Σφάντου Νικόλε	M. N. Βαλσαράκη	06	2728	ἔφθ. Ρόττερνταμ 22 Ἰουλ., μὲν πυρκαϊάν
Σάνν Νικόλα, Ίταλ.	N. Σταμάτηο	79	677	εἰς πλάσιον 12νήσουν—Αίγαυπτου
Τουσσίκα Αγγλικόν	K. Λασοκαρίθη—Α. Δάλλακ	03	1828	ἀνεχ. Γαλάτας 12 Ἰουλ. διὰ Κύπρου, ἔφθ. 21
Τρεγκόδναν Αιγαντικόν	K. Συδέα καὶ Γιών	03	3075	ἔφθ. Βρατλαν 2 Ἰουλ.
"Υβόνη, Παναμαϊκόν	P. 'Ολιδέ	12	4235	ἔφθ. Μπόναν 18 Ἰουλ. καὶ "Αλεξανδρείαν 27.
Buranda, Ἀγγλ.	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	εἰς Triuro 20 Ἰουλ. ὅποι παραλαβήν
Corbrae, »	Λιθονῖοῦ	12	1926	Παρελήφθη εἰς Οδυσσλίκαν μετονομασθὲν «ΝΑΓΟΣ»
Grosshill, Ἀγγλ.	"Ελληνες ἀγορασταὶ	19	4581	"Ιδε: «ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ», σημαία 'Ελληνική'
Gerano, »	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	"Ιδε: «ΛΕΩΝ. Μ. ΒΑΛΜΑΣ», σημαία 'Ελληνική'
Glentworth, Ἀγγλ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	20	5677	Μετωνομάσθη «BOX HILL», σημαία 'Αγγλική
Illinois, Παλλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	17	5791	παραληφθὲν ἀργεῖ εἰς Βρέστην
Mont Kemmel, Γαλλ.	'Ιο. Χνηδρῆ	10	4643	εἰς Μασσαλίαν ὅποι ἐπιτεώρησον 30 Ἰουλ.
Munorway, Νορβ.	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	12	3514	Ἐπιθεωρηθὲν ἀγκατελαΐθην
Pencisely, »	Σπόρ. Λόρα	16	3689	"Ιδε: «ΑΙΑΣ», σημαία 'Ελληνική'
Pensylvania, Γαλλικόν	Ρεθύμνη—Κουλουκουντῆ	17	5815	παραληφθὲν ἀργεῖ εἰς Βρέστην
Ravenshoe, Ἀγγλ.	Πέτρου Κυδωνίας	16	4129	"Ιδε: «ΕΛΕΙΡΚΟ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ», σημαία 'Ελληνική'
Reading, Ἀγγλ.	Δ. Φαραλιοῦ	14	3801	"Ιδε: «ΣΤΑΜΟΣ», σημαία 'Ελληνική'
Sonora, Γαλλ.	I. Νικηφόρου	12	4745	ἀνεχ. Κάρδια 20 Ἰουλ. διὰ Βενετίαν
Sundbri, Σουηζ.	Μιχ. Καραγεώργη	99	1017	Παραληφθὲν εἰς Σουηδίαν μετονομασθὲν «ΡΟΥΛΑ»

POLISH PALESTINE LINE
POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD
 TAXEIA TAXYDROMIKΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ
 ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ
"POLONIA,"
 TONNON 14.000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΑΙΝ
 ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΟΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ