

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1935

Αρ. Φύλλου 101

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 101

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1935

Τὸ δεκαενδύμερον

Θὰ εἶνε πλέον ἀργά...

Τὰ πράγματα, ἀτυχῶς, ἔρχονται νά δικαιώσουν τάς διατυπωθέσις ἐπιφυλάξεις μας. 'Από τὴν συγκρητηθείσαν τὴν παρελθούσαν Πίκασκευήν ωπό τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Πρωθυπουργού σύσκεψιν ἀπεδείχθη περιτράνως, ὅτι τὸ Κράτος οὐδεμίαν ἔχει πραγματικήν διάθεσιν νά βοηθήσῃ θετικῶν τὴν Ναυτιλίαν μας κατά τὰ δυσκόλους στιγμάς πού διέρχεται αὐτῆ, ἀκόμη δὲ, ὅτι τελεῖ τοῦτο ἐν πλήρει ἄγνοιᾳ τῶν οὐδιαστικῶν ἀναγκῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τῶν ζωτικῶν ναυτιλιακῶν μας προβλημάτων. 'Ηρκεσεν ἡ υπογραφή μας προσωρινῆς συμφωνίας ἐν Λονδίνῳ μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ 'Αγγλῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ἀποτροπήν τεραστίων ζημιῶν, τάς δύοις, ἀλλως τε, ἡ ναυτιλία μας δὲν θὰ ἥδυνται νά βαστάσῃ ὥστε νά πιστεύσῃ δ. κ. 'Υπουργός τῶν Ναυτικῶν, διὰ αὐτομάτως ἔξελιπον οἱ λόγοι πάσος ἀνησυχίας διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας καὶ ὅτι ἀπεισοδήθησαν οἱ ἐπαπειλοῦντες ταύτην κίνδυνοι! Δέν ηθέλησεν δ. κ. 'Υπουργός τῶν Ναυτικῶν νά μελετήσῃ βαθύτερον τὴν σημερινήν θέσιν τῆς ναυτιλίας μας, τός δυσχερεῖς συνθήκας ωπό τὰς δύοις τελεῖ αὐτή, καὶ τὸ ζεφέρδον μέλλον, πού διαγράφεται διὰ τὴν ύποστασίν της. Δέν ἐπέμενεν δ. κ. Χατζηκυριάκος εἰς τὴν ἀναζήτησιν τῶν βασικῶν ἀφορμῶν τῆς ναυτιλιακῆς μας κακοδαιμονίας, διὰ νά καταστῇ εὔχερης εἰς αὐτόν, ἐφ' δυον πρὸς τοῦτο πιοτεύουμενον, διὰ εἰχεν δῆλην τὴν γαθήτην πρόθεσιν, καὶ ἡ ἀνεύρεσις ὅλων ἑκείνων τῶν μέτρων, ριζικῶν καὶ ἀποτελεσματικῶν, ἀτινα θὰ ἐπέτρεπον, ἀνεξαρτήτως τῆς παγκομίου ναυτιλιακῆς κρίσεως, νά ἔξελθῃ ὡπό τὴν ίδιαν αὐτῆς κρίσιν δ. κ. 'Υπουργός τῶν Ναυτικῶν ἐν πλήρει ἄγνοιᾳ τῶν πραγμάτων, διὰ νά λημμονήσῃ δοσας κατά καιρούς παρέσχεν υποσχέσεις διὰ τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας.

Συνυπάρχουν βασικώτερα αἵτια καθαρῶς ἑσωτερικῆς φύσεως, δημιουργοῦντα διὰ τὴν Ἑλλάδα ίδιατερον ναυτιλιακὸν πρόβλημα καὶ ίδιότυπον διὰ τὴν ναυτιλίαν μας κρίσιν, τὴν δύοις, ἀτυχῶς, δέν δύναται νά θεραπεύσῃ ἡ συμφωνία τοῦ Λονδίνου, ἐφ' δι. έστηριχθη δ. κ. 'Υπουργός τῶν Ναυτικῶν ἐν πλήρει ἄγνοιᾳ τῶν πραγμάτων, διὰ νά λημμονήσῃ δοσας κατά καιρούς παρέσχεν υποσχέσεις διὰ τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας.

'Η Ἑλληνική ναυτιλία διὰ τὸν ἀντικειμενικῶτερον μελετῶντα τὰ κατ' αὐτήν πάσχει δργανικῶς. Βασικοὶ ἀλλείψει διοικητικῆς ἀλλά καὶ ἑσωτερικῶν δργανισμῶν αὐτῆς, ὀφειλόμενοι, κυρίως, εἰς τὸν ἀτομικιστικὸν χαρακτήρα τῆς ναυτιλιακῆς παρ' ἡμίν ἐπιχειρήσεως, εἰς τὴν διαφοράν ἀντιλήψεων καὶ ἐπιδιώξεων μεταξὺ τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας μας, εἰς τὴν διάστασιν κεφαλαίου καὶ ἔργασίας, εἰς τὴν ἀκηδίαν καὶ ἐγκατάλεψιν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους καὶ τὴν ἀνυπαρξίαν σαφοῦς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἐπειδώρευσαν τὰς σημεινδός δυσχερείας καὶ ἐδημούργησαν προβλήματα δυσεπίλυτα, παρόμοια τῶν δύοιων καμμιά ναυτική Χώρα δέν ἀντιμετωπίζει οήμερον.

'Η ναυτιλία μας δέν ἀγωνίζεται μόνον κατά τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων, παλαιεὶ καὶ καταναλίσκει τὰς δημιουργικάς αὐτῆς δυνάμεις εἰς τὴν ἀντιμετώπιον τῶν πολλαπλῶν ἑσωτερικῶν αὐτῆς περιπομπῶν. Δέν κατέστη δυνατόν, ἐπιλυούμενον, ἔστω καὶ μέρους τῶν προβλημάτων τούτων, τῶν ἀναγομένων τούλαχιστον εἰς τὰ τῆς διοικήσεως αὐτῆς, νά ἐπιδοθῇ ἀπερίσπατος εἰς τὴν ἔξουδετέρωσιν τῶν ἑσωτερικῶν κινδύνων.

'Αλλ' ὅταν οἱ κίνδυνοι αὐτοὶ κατέστησαν ἀπειλητικῶτεροι, ἐπιστεύθη πρὸς στιγμήν, ὅτι τὸ Κράτος θὰ προήρχετο τελικῶς εἰς

μέτρα ἀνάλογα καὶ πρὸς τὰς δυνάμεις του, διό νά υποβοηθήσῃ τὴν δοκιμαζόμενην ναυτιλίαν. 'Οποία, δῆμως, ἀπογοήτευσις κατέλαβε τούς ἐκπροσώπους τῆς ναυτιλίας κατά τὴν σύσκεψιν τῆς παρελθούσης Παρασκευῆς, διαν ἡκουοσαν τὸν ἀρμοδιώτερον πάντων ἐν τῇ κρατικῇ ιεραρχίᾳ, τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν Ναυτικῶν. ἀντὶ πάσος ὅλης ἀπαντήσεως εἰς τὴν σειράν τῶν σιτημάτων πού υπέβαλεν δ. κ. 'Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν νά τονίζῃ πρὸς αὐτούς, διὰ τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας καλῶς βαίνουν, διὰ οἱ ναῦλοι εἰνε ἰκανοποιητικοί, διὰ πρὸς τὸ παρόν οὐδὲν μέτρον ἐνισχύσεως εἰνε ἀνάγκη νά ληφθῇ, ἀφοῦ οἱ 'Αγγλοι δέν υπεβίβασαν τούς ναῦλους διά τὰς ἀποχορηγήσεων!

'Οταν ἡκουοσαν τὸν κ. Χατζηκυριάκον προτείνοντα τὴν ἴδερον ἀνθρακευτικοῦ σταθμοῦ εἰς Ρίον 'Ιανείρον διό νά ἀνθρακεύσουν ἔξ αυτοῦ με εύθηνό κόρτος τὰ Ἑλληνικά Φορτηγά καὶ νά ἔξοικονομοῦν χιλίοις λίρας ἐπησίως καὶ τοῦτο ὡς μοναδικὸν φόρμακον θεραπείας τῆς κρίσεως, ἀπό τὴν ὄποιαν κατατρύχεται ἡ ναυτιλία μας. 'Αλλά καὶ τὸ σωτήριον τοῦτο μέτρον ἀπεδείχθη ἀνεφάρμαστον, διότι ὁ κ. 'Υπουργός τῶν Ναυτικῶν δέν ἔγνωρίζει διὰ οἱ γαιανθράκες ἐπιβαρύνονται δι' εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ 7 1/2 σελ., κατά τὸν πότινον υπό τῆς Βραζιλιανῆς Κυβερνήσεως.

'Οταν ἡκουοσαν τὸν κ. Χατζηκυριάκον ὡμιλοῦντα περὶ Ναυτικῆς Πίστεως, τῆς ὁποίας τὰ κεφαλαῖα ἀτυχῶς δέν κατώρθωσε νά ἔξειρύ, πασά τὰς σχετικός πρὸς αὐτὸν ὑποσχέσεις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης. 'Οταν τέλος, ἀντὶ πάσος ὅλης συζητήσεως διὰ τὰς ζωτικὰς τῆς ναυτιλίας προβλήματα ἥρχισε νά ὄμιλη.. περὶ τοῦ καταστατικοῦ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» καὶ τῶν φήμων, τὰς ὁποίας ἔκαστος ἐφοπλιστής πρέπει νά ἔχῃ εἰς τὰς γενικάς τῆς συνελέσεις. 'Αλλ' ὁποίαν ὀκόμη δλγεινήν ἐνεποίησεν ἐντύπωσιν εἰς τὸν Ἐφοπλιστικὸν κόσμον ἡ κατὰ τὴν σύσκεψιν στάσις τοῦ κ. όφυπουργού τῶν Οἰκονομικῶν, ἀμφισβήτησαντος τὸ δυνατόν τῆς ἔξειρέσεως. ἔστω καὶ φυγίων ἔκ τοῦ προϋπολογισμοῦ διά τὴν ύλικήν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀρωγήν, τὴν ὄποιαν, σημειωτέον, ἔστω καὶ παρεχούμενην, ἀπέκρουσαν διασφήδην οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ μη ἐπιθυμούμενες νά ἐμπανίσουν ἐνώπιον τῶν ἔνων ἐπιχορηγούμενήν τὴν ναυτιλίαν μας. Καὶ τὸ ἀποτελεσμα τῆς τόσον διατυπωνισθείσης συσκέψεως ύπηρκεν ἡ παραπομπή πρὸς... μελέτην υπὸ τῆς ἀρμοδιας υπηρεσίας τοῦ ύπομνηματος τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν».

Εἰνε τῇ ἀληθείᾳ τραγικὴ ἡ μοῖρα τῆς ναυτιλίας μας. Δέν ἐπέτυχε μέχρι σήμερον, ἀπεγνωσμένως παλαίσουσα διὰ τὴν υπαρξίν της, νά ἀνεύρεσις οὐδαμόθεν, πολλῷ δέ μᾶλλον ἀπό τούς κυβερνήσαντας τὸν τόπον αὐτόν, καὶ τὴν ἐλάχιστην ἐκδήλωσιν θερμοῦ διά τὰ κατ' αὐτήν ἐνδιαφέροντος.

Καὶ δῆμως, τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας διὰ τοὺς γνωρίζοντας καὶ παρακολουθοῦντας αὐτὰ ἔχουν περιέλθει εἰς τοιούτον κρίσιμον οὴμενον, ὡστε οὐδὲν τὸ καλὸν νά προσιωνίζωνται διά τὸ μέλλον. Ἐντὸς δλίγου θὰ ύποχρεωθῇ ὀπωδήποτε ἡ Κυβένησος νά ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἔκ τοῦ περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος τῆς Φορτηγοῦ μας ναυτιλίας σοβαρωτάτην ἔκτασιν τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας, τὴν μείωσιν τῶν τόσων προσδόδων διά τὴν Οἰκονομίαν μας συνολλαγματικῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας προσδόδων καὶ τὴν ἀπώλειαν ἐκ τῆς ἀναπτυσσομένης ἀπό δλα τὰ ἔνων Κράτη, καὶ τὰ μᾶλλον χερσαῖς, ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, πολυτίμων πηγῶν ἐργασίας διὰ τὰ φορτηγά μας σκάφη. Τότε, δῆμως, ἡ κρατική ἀφύπνισις εἰς οὐδέν θὰ ώφελήσῃ. Θὰ εἶνε πλέον ἀργά...

Σχετικῶς μὲ τὴν σύσκεψιν ὁ κ. Κωνστ. Γράτσος, δοτις μετέσχεται τούς αὐτῆς ὡς ἐκπρόσωπος τῶν Ἐφοπλιστῶν, μᾶς ἀπέστειλε τὰ κάτωθι:

Μολονότι ἐλαχίστας ἐλπίδας είχομεν μεταβαίνοντες εἰς τὴν σύσκεψιν, διὰ τὰς δημούμενα νά ἐπιτύχωμεν ούσιαστικήν τινα ἀρωγήν ἀπό μέρους τῆς Κυβερνήσεως, ἐπιστεύσαμεν πρές στιγμήν, διὰ πρὸ τῶν ἀμέσων κινδύνων, πού ἐπαπειλοῦν τὴν ναυτιλίαν μας, τὸ Κράτος θὰ συνεκινεῖτο καὶ θὰ κατέβαλλε μικράν τινα προσπά-

θειαν διά την ένσχυσίν της. Ή αιώνια πρόφασις, διτά το Κράτος είναι πτωχός καὶ συνεπώς δέν δύναται νὰ προβαίνῃ εἰς θυσίας, δέν ήτο ἀρκετή νὰ μᾶς πεισῇ διτά θά ἐπρεπε νὰ παραιτηθῶμεν πάσης Κρατικῆς ένσχυσεως, ἀφοῦ, δόσακις ἐπρόκειτο νὰ χυρηγηθοῦν χρήματα διά την γεωργίαν καὶ ἄλλους κλάδους τῆς Ἐθνικῆς οἰκονομίας, οἵτινες ἔκτος τῆς σπουδαιότητος των ἑκπροσωπούντων καὶ ἀπό χιλιαράς φηφοφόρων, τὰ χρήματα ἔξευρισκοντο μετά καταπληκτικῆς ταχύτητος ἀπό δλας τὰς μέχρι τοῦδε Κυβερνήσεις.

Ἐκεῖνο, δῆμος, τὸ δόποιον μᾶς ἐνεποίησεν δύσηντράν ἐντύπωσιν ἥτο ἡ στάσις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, δοτις, διά λόγους ἐντυπωσιακούς πιθανώτατα, μᾶς ἐδήλωσεν διτά ὁ μέγας κίνδυνος τῆς Ἐλληνικῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας παρῆλθε, μετά την εἰς Λονδίνον ὑπογραφεῖσαν Ἀγγλο-ελληνικῆν συμφωνίαν διά την διατήρησιν ἀπό τῆς Ἰησ. Ματοῦ ἕνός ωρισμένου ἐπιπέδου ναύλων. Ἀνεδαρτήτως τοῦ διτά τὸ συμφωνηθὲν «μίνιμου» τῶν 166 εἶναι χαμηλόν, διά την ὀμαλήν καὶ μὲ υπολογισμὸν ἐπισκευῶν, ἀποσβέσεων καὶ γενικῶν ἔξιδων ἐκμετάλλευσιν ἵνας φορτηγοῦ πλοίου, ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν κατά πρῶτον, διτά ἡ ἀγορά τοῦ Πλεύτη, μολονότι ἀπασχολεῖ μέγα μέρος τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, δέν εἶναι καὶ ἡ μόνη ἀγορά τοῦ κόδου. Μέγα μέρος, ἔξι τουσ, αὐτῆς ἀπασχολεῖται εἰς μεταφοράς τῆς Μ. Θαλάσσης, καὶ εἰς τὴν Ἀπω' Ἀνατολήν, τῶν ὅποιων ἡ νέκρωσις ἐπὶ μῆνας τῶρα ἀποτελεῖ βαρύτατον διά τὴν ναυτιλίαν μας πλήγμα.

Κατά δεύτερον λόγον, ἡ ἐπίτευχθεῖσα ἦτο Λονδίνων συμφωνία, διά τους ναύλους τοῦ Πλεύτη, δέν ομηρεῖ διτά ἡρχισε καὶ ὁ χρυσοῦς αἰώνων τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας καὶ διτά ἡ κατάστασις τῆς ἀγορᾶς αὐτῆς ἐβελτιώθη ὡσιαστικῶς, καὶ τοῦτο διότι ἡ διατήρησις ἔνδος ὠρισμένου ἐπιπέδου ναύλων δέν εἶναι δυνατή παρά ἔαν ἀπακολουθήσῃ καὶ ἀνάλογος υψηλοῖς τῶν τιμῶν καὶ ζήτησις τῶν οιτηρῶν εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς, ἢ ἀνάλογος πτωσίσις τῶν τιμῶν εἰς τὰς χώρας τῆς παραγωγῆς αὐτῶν, πράγμα πολὺ δύσκολον. Ἡ ἀποφίς, διτά οἱ χαμηλοὶ ναύλοι εύνοοῦν τοὺς ἔξαγωγεῖς εἶναι τελείως ἔσφιλμένη, τούναντίον δυνάμεθο νὰ εἴπωμεν, διτά οἱ ναύλοι εἶναι τὸ βαρόμετρον τῆς ἐργασίας τῶν ἔξαγωγῶν. «Οσον εἶναι ύψηλότεροι τόσον τὸ καλύτερον διά τοῦτο, διότι τοῦτο σημαίνει διτά ὑπάρχει ζήτησις. Τὰς πτωσίσις τῶν ναύλων σπανίως ἐκμετάλλευονται οἱ ἔξαγωγεῖς, ἔτος μεμονωμένων περιπτώσεων, κατά τὰς προπαλήσεις μεγάλων ποσοτήτων ἀdecouvert. Οι ἔξαγωγεῖς πωλοῦν τοφιλιάν προορισμοῦ, ἢ δέ τιμὴ τῆς πωλήσεως εἶναι μία συνάρτησις τῆς τιμῆς ἀγορᾶς εἰς τὸν τόπον παραγωγῆς καὶ τοῦ ναύλου. «Οταν ἡ ἀγορά τῶν οιτηρῶν εἶναι χαλαρά ὡς σημερον, ἡ πώλησης γεννημάτων μέν ναύλους 139ή 143ή, οἵτινες εἶναι οἱ μέχρι τῆς 15ης Μαρτίου συμφωνηθέντες, εἶναι πολὺ δύσκολος ἡ μᾶλλον ἀδύνατος, ἐνῷ ἵσως θά ἡτο ἐφικτή εἰς τὸ 11ή—. Ἡ εὔτοῦ δὲ πιθανῶς καὶ νὰ προέρχεται ἡ σημειρινή ἀπραξία τοῦ Πλεύτη. Ἡ ὑπογραφεῖσα συνεπῶς ἐν Λονδίνῳ συμφωνία οὐδένεν ὡσιαστικὸν ἀποτέλεσμα θά ἔχῃ, διτά δέν ἐπέλθῃ ἀνάλογος βελτίωσις τῆς ἀγορᾶς τῶν γεννημάτων, ὅπότε ἡ συμφωνία αὐτῆς θά εἶναι καὶ περιττή. Ἐν περιπτώσει δὲ ἔξακολουθήσεως τῆς σημερινῆς χαλαρότητος τῶν γεννημάτων ἵσως ἀποβῆ καὶ ἐπικινδυνος διά τοῦς ἔξαγωγεῖς τῆς Ἀργεντινῆς πρὸς δῆλος ἀλλων ἀγορῶν.

Δυστυχῶς, δῆμος, ἐπικρατεῖ παρά τῇ Κυβερνήσει ἡ πεποίθησις, καὶ τοῦτο πιθανῶς νὰ ὄφειλεται εἰς ἑσφαλμένας εἰσηγήσεις, διτά ἡ φορτηγός ναυτιλία κερδίζει ὀπωδήποτε χρήματα, διότι, ὁ μᾶς ἐδήλωσεν ὁ κ. Ὑπουργός τῶν Ναυτικῶν, καὶ ἡ ἀσφαλεῖς πληροφορίας του, ἔνα πλοῖον μεταβασίν κενὸν ἀπό Περισσαίας εἰς Πλεύτη καὶ ἀπιστρέφοντα εἰς Κόντινεντ μὲ 139ή καλύπτει τὰ ἔξοδα του. Ἡ σφαλερά αὐτῆς ἀντίληψης τοῦ κ. Ὑπουργοῦ μᾶς πειθεῖ ἀπό τοῦδε, διτά παρ' ὅλας τὰς ἐπαγγελίας τῆς, ἡ Κυβέρνησης οὐδένεν μέτρον ὑπέρ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας πρόκειται νὰ λάβῃ.

Ἔχομεν δῆμος νὰ τονίσωμεν διά τελευταίαν φοράν, διτά ἡ κατάστασις τῆς φορτηγοῦ μᾶς ναυτιλίας εἶναι τραγική. Εάν εἰς τὴν Ἀργεντινήν ἐπέλθῃ κάποια ἀνακωχὴ τοῦ συναγωνισμοῦ, πράγμα πού θὰ φανῇ πολὺ ἀργότερον, εἰς τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ἡ θέσις μᾶς εἶναι ἐπισφαλής. Εἰς τὴν Ἀπω' Ἀνατολήν δεκάδες Ἐλληνικῶν πλοίων, ποὺ κατευθύνονται ἡδη πρὸς τὰ ἔκει ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μὲ μεγάλην ζημιάν, ἀναγκάζονται νὰ δεχθῶνται ἔξευτειστικά τάξιν-ταστέρεα διά νὰ μὴ παραμείνουν ἀνευ ἐργασίας εἰς τοὺς μακρυνούς ἑκείνους λιμένας.

Ο Δούναβις ἀπωλέσθη ὡσιαστικὸς δι' ἡμᾶς, διότι κατόπιν τῆς ἀποφάσεως τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, δῆμος πληρώνη τοὺς ναύλους τῶν κομιζομένων φορτίων εἰς μάρκα, ἀποκλεισμέθα ἐκ τῆς γερμανικῆς ἀγορᾶς, ἡτις σήμερον εἶναι ἡ μεγαλυτέρα πελάτις τῆς Ρουμανίας εἰς σιτηρά.

Ἡ ἀδικιαλόγητος παράτασις τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τά Σοβιέτ πρὸς ούναψιν τῆς συμφωνίας ἀνταλλαγῆς, μᾶς ἐστέρησε μᾶς μεγάλης ἀγορᾶς, ἐπέτρεψε δὲ εἰς ἄλλας σημαίας νὰ λάβουν τὴν μείδα τοῦ λεόντος, καὶ νὰ μᾶς ὑποκαταστήσουν εἰς μίαν ἀγοράν, ἡτις ἀνέκαθεν ἀπετέλει τὴν φυσικὴν πηγὴν ἐργασίας διά την Ἐλληνικήν ναυτιλίαν.

Τὸ Κράτος ὄφείλει νὰ πεισθῇ, διτά ἡ φορτηγός ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην ἀμέσου ἀρωγῆς, καὶ οὐχὶ ἀτελευτήτων συζητήσεων καὶ ἐπτροπῶν. Αἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν ἔνων Κρατῶν, αἱ προτιμήσεις σημαίας ουγκεκαλμένων καὶ μή, ἡ ἐσωτερική διοικητική ἀποσύνθεσις, ἔχουν τόσον ὑποσκάψει τὰ θεμέλια τοῦ ἄλλοτε λαμπροῦ αὐτοῦ οἰκοδομήματος, ὃστε σήμερον νὰ καθίσταται λίαν ἀμφιβολος ἡ διάσωσις του.

K. G. ΓΡΑΤΣΟΣ

“Η συμφωνία τοῦ Λονδίνου”

Ἡ συγάφθεῖσα ἐν Λονδίνῳ μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων καὶ Ἡγυλων πλοιοκτητῶν συμφωνία διατηρήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων διά τὴν ἀγοράν τοῦ Πλεύτη ἀποτελεῖ ἔξαιρετὸν γεγονός, ἀξιον πάσης ἔξαρσεως. Ἐρχεται πρῶτον ν' ἀποδείξῃ πόσον ἀδικίας εἰς τὸ παρελθόν κατηγορήθη ἡ Ἐλληνική ναυτιλία ὡς ἀθεμίτως ἀνταγωνιζομένη τὰς ἄλλας σημαίας εἰς τὸ διεθνῆ στίβον τῶν μεταφορῶν καὶ πειτράνων νὰ διαδηλώσῃ τὴν καλὴν θέλησιν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἔμφορούνται οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταί. Ὁπως συνεργασθοῦν μετά τὸν ἔνων συναδέλφων των διά τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, καίτοι εύρισκονται εἰς ὑποδεστέραν μοίραν ἀπό τῆς ἀπόψεως πλωτοῦ ὀλικοῦ καὶ στεροῦνται πάσης κρατικῆς προστασίας.

Ἄλλη ἡ ἐπελθοῦσα συνεννόησις, ἀπό τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἔξεταζομένη, ἐνέχει ἔτι βαθυτέραν σημασίαν καὶ ὡς ἐλπίζομεν πολλαπλά ἐκ ταύτης θέλουν προκύψει τὰ ὀφελήματα. Ἐξεδηλώθη, διά τὴν πρώτην ἴσως φοράν, μία κατὰ πάντα ἀδιέπαινος στενὴ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀλληλεγγύη, πολλά τὰ ἀγαθὰ διά τὸ μέλλον προοιμίου, καὶ κατεδείχθη, ὅτι ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν τὰ κατάλληλα πρόσωπα, μὲ καῦποιαν ἀνωτερότητα σκέψεως, πολλὰ δύνανται νὰ ἐπιτελεσθοῦν διά τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζωτικῶτέρων τῆς ναυτιλίας μας προβλημάτων. Ἄρκει πρὸς τοῦτο νὰ πρυτανεύῃ πάντοτε ἡ καλὴ θέλησις, τὸ πνεῦμα τῆς κοινῆς προστασίας τῆς ναυτιλίας, καὶ ἡ ἀναγνώρισης τοῦ ἀξιότατος, δέν θὰ δυνηθῇ ἡ ναυτιλία μας νὰ κατισχύσῃ τῶν δυσχερεῶν, ποὺ ἀντιμετωπίζει.

Οφείλομεν, δῆμος, νὰ χαιρετίσωμεν τὴν συμφωνίαν τοῦ Λονδίνου ὡς μίαν ἀκόμη εύοισιν ἀπαρχήν μιᾶς γενικωτέρας ἀναγνωρίσεως τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ἀπό μέρους τῶν ἔνων καὶ δὴ τῶν Ἀγγλῶν, ὡς σημαντικοῦ παράγοντος εἰς τὴν καθόλου ρύθμον τῶν διεθνῶν ναυτιλιανῶν ζητημάτων. Δι' ὅσους παρηκολούθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν νοοτροπίαν τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὰς διατυπωθεῖσας εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν ἀντιλήφεις τῶν περὶ τῆς ἐπιβιώσεως τοῦ ἰσχυροτέρου, ἡ συμφωνία τοῦ Λονδίνου ἔρχεται ν' ἀποδείξῃ, διτά αὐτὰ τὰ πράγματα πρέχεισαν καὶ τοὺς «Ἀγγλούς ἐφοπλιστάς νὰ πρύτανεν τὴν ναυτιλίαν τοῦ Λονδίνου ἐπ' ἀπόδειξέως, τοῦ πρώτου πράγματος τῆς κοινῆς προστασίας της ναυτιλίας τοῦ Λονδίνου τράπεζαν καὶ νὰ συζητήσουν μετ' αὐτῶν ἐν πλήρει ισοτιμίᾳ τὴν κοινήν υπόθεσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἀνορθώσεως.

Οἱ κ. κ. Β. Μαυρολέων, Σ. Σορῶτος, Α. Λουζῆς καὶ Μ. Κουλουκούνης, κύριον ἔργον τῶν ὅποιων ὑπῆρξεν ἡ συμφωνία τοῦ Λονδίνου, δέν είναι μόνον ἀξιοί θερμῶν συγχαρητήρων διά τὴν διόσον διεργετικήν εἰς τὴν ἀποτέλεσματα πρωτοβουλίων των. Θὰ δικαιοῦνται ἀπαξίως καὶ τῆς εὐγνωμοσύνης τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ἔαν μὲ τὴν αὐτὴν πίστιν καὶ τὸν αὐτὸν ἐνθουσιασμὸν ἡμετέλον ἀναλάβει τὴν πράγματοποίησιν καὶ ἄλλων γενικωτέρας κιρρής ναυτιλιακῶν μας ἐπιδιώξεων.

Συνάλλαγμα καὶ ναυτιλία

Τὴν συμβολὴν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ισοσκέλισιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς Χώρας ισοζυγίου καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν συναλλαγματικῶν πόρων αὐτῆς ἔρχεται νὰ πιστοποιήσῃ διά μίαν ἀκόμη φοράν ἡ ἔτησία ἔκθεσις τῆς Διοικήσεως τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος. Εἰς τὸν γενικὸν πίνακα τῆς κινήσεως τῶν κεφαλαίων κατὰ τὸ 1934 καὶ τὸν ἔκ διαφόρων πηγῶν πρόσθιον τοῦ συναλλάγματος ἀναφέρονται αἱ ἔκ της ναυτιλίας πρόσδοσιν ὡς ἀνερχόμεναι εἰς 25.000.000 Ἐλβετικά φράγκα, ἡτοι περίπου λίρας Ἀγγλίας 1.600.000, εἰς ὅσον καὶ ὑπελογίσθη ποσὸν ὑπὸ τῆς ιδιαιτέρας στατιστικῆς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπὶ τῆς ὅποιας καὶ ἐστηρίχθησαν οἱ δριμοὶ τῆς Τραπέζης.

Ἄλλη ἀπὸ τὸν πίνακα τῆς ὅλης κινήσεως τῶν κεφαλαίων ἀποδεικνύεται ἀκόμη, διτά αἱ πρόσδοσι τῆς ναυτιλίας μας ἀποτελοῦν τὰ 8 οἰλο περίπου τοῦ ἐνεργητικοῦ σκέλους τῶν ἔξι ἔμπορευμάτων τοῦ ὑπηρεσιῶν προελθόντων κεφαλαίων καὶ διτά κατ' ἀλάσσοντος στερεῶν τῶν ἔκ τοῦ Τουρισμοῦ προσδόσων. Καὶ ἔνῳ διά τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀλλών πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν τῆς Χώρας κατεβλήθη. Ἐστω καὶ ἔν τινι μέτρῳ, καὶ ποσά προσπάθεια, ἔαν διά τὸν Τουρισμὸν ὁ κρατικός προϋπολογισμός ὑποβάλλεται εἰς σοβαράς δαπάνας, ἡ μόνη ἀδάπανος διά τὴν Χώραν πηγὴν συναλλάγματος εἶναι αἱ ἔκ της ναυτιλίας πρόσδοσι. Τὸ γεγονός τοῦτο εἶναι ἀρκετὸν νὰ καταδείξῃ τὸ πολούτιμον τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος διά τὴν εὐημερίαν τοῦ Τόπου καὶ νὰ δημιουργήσῃ αὐτομάτως τὴν σκέψιν. Καὶ τοὺς διαχειρίζομένους γενικώτερον τὰ οἰκονομικά τῆς Χώρας, πῶς καὶ διά ποιῶν μέτρων θὰ ἡτονατὸν τὰ ἔκ της κινήσεως τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας ὠπέρ της Οἰκονομίας μας.

Εἰς τὸν τόπον μας, δημοτὸς ἡ λέξις «παραγωγή» τίθεται εἰς δευτερεύουσαν ὅλως μοίραν ὑπὸ τῶν κομματικῶν κυβερνήσεων, καὶ τὸ ζήτημα τῶν ἔκ της ναυτιλίας μας προσδόσω δέν ἀπετέλεσε ποτὲ ἀντικείμενον μελέτης καὶ ιδιαιτέρου κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος.

“Αν πράγματι τοῦτο ἀπησχόλει πρὸς στιγμὴν τὴν Κυβέρνη-

σιν, θ' ἀπεδεικνύετο, διτὸς ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσαγόμενον συνάλλαγμα θάτι ἡδύνατο σημαντικῶς ν' αὐξηθῆ καὶ νὰ καλύψῃ κατάσβαρὸν ποσοστὸν τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου· Ἡ ἀνάπτυξις καὶ ὁ συγχρονισμὸς τῆς σιδηροβιομηχανίας, ἡ πρόσκτηση μας πλωτῆς δεξαμενῆς, ἡ πρὸς τὰ Μεσογειακά κέντρα διεύρυνσις τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος διά τῆς καθιερώσεως ὅλιγων ἔστω, τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῆς προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, δῆλα αὐτὰ ἐν συνόψει ἀναφερόμενα, μὲν ἀπειρωτελαχίστην ἐπιβάρυνσιν τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποδώσουν πλούσια τὰ ώφελήματα ὑπὲρ τῆς καθόλου οἰκονομίας μας. Δὲν θὰ ἥτο, τέλος, ὑπερβολικὸν νὰ προσθέσωμεν. Οὕτω τὸ ἐκ τῆς συναλλαγματικῆς κινήσεως τῆς Χώρας ἐν τῇ ἐκθέσει τῆς Διοικήσεως τῆς Τραπέζης ἀναφέρομενον ἔλλειμμα, τὸ ὑπολογιζόμενον εἰς 27.000.000 Ἐλβετικά φράγκα, κατὰ τὸ 1/4 τούλαχιστον θὰ ἐκαλύπτετο ὑπὸ τὴν ἐκ τῶν ἀνωτέρω μέτρων αὔξησιν τῶν ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Τὸ σχέδιον τῆς «ρασιοναλιζασιὸν»

Η «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» εἰς ἐπανειλημμένας συνεδριάσεις τοῦ διοικητικοῦ τῆς συμβουλίου καὶ ἐν γενικῇ συνελεύσει ἐπεξειργάσθη, ἐν ὅλαις αὐτοῦ ταῖς λεπτομερείαις, τὸ γνωστὸν σχέδιον τῆς ἀραιοναλίζασιόν, τὸ ἐπονηθὲν ὑπὸ τῆς προπαρασκευαστικῆς Διαι-
σκέψεως τοῦ Λονδίνου. Τὸ σχέδιον εἰς τὰς γενικὰς αὐτοῦ γραμμὰς ἐνεκρίθη ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν μὲν ἐλαχίστας τροποποιήσεις
ἀναφερομένας, κυρίως, εἰς τὴν κατοχύσωσιν τῶν δικαιωμάτων τῆς
Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν ιδιάζουσαν θέσιν αὐτῆς, λόγῳ τοῦ
σοβαροῦ ποσοστοῦ πλοίων μεγάλης ἡλικίας.

Κατόπιν της γενομένης έπειρεγμασίας, ή «Ενωσις τών Εφοπλιστών» πρόσκειται να υποβάλῃ εις την International Shipping Conference έν ύπομνήματι τάς έπενθείσας εις τὸ σχέδιον παρατηρήσεις.

Ο κ. Βενιζέλος, πρόδη τὸν ὄποιον, ὥπως καὶ εἰς τὸν ἄλλους ἀρχηγοὺς τῶν Κομμάτων, ἀπέστειλεν ὁ κ. Κυριακίδης τὸ ἀρχικὸν σχέδιον τῆς «φραιναλίζασιόν», ἀπήνησεν, ἀναπτύσσων τὰς ἐν προκειμένῳ γνώμας του, διὰ τῆς κάτωθι ἐπιστολῆς:

Φίλε κ. Κυριακίδη,
 "Ελαθον και ἀνέγνωσα μὲ μεγάλο ἐνδιαφέρον τὸ σχέδιον ἐκλογι-
 κεῖσσεως τῆς βιομηχανίας τῆς Ναυτιλίας, τὸ ἔκπονηθὲν ὑπὸ τῆς ἐν
 Λονδίνῳ συνελθουσῆς προπαρασκευαστικῆς Ναυτιλιακῆς Συνδιασκέ-
 φεως, ποὺ εἴχετε τὴν καλωσύνην νὰ μοῦ στείλετε. Μολονότι δὲ τὸ
 ἐμελέτησα μετὰ προσοῦχῆς δὲν εὐδίσκω, ὅτι περιέχει τι τὸ μεμπτόν,
 οὐτε τὸ ἐπικινδυνον διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐφόσον τὸ δέσμον
 η ή διάλλασσις τῶν πλοίων γίνεται without any compulsion
 beyond the individual (beyond contribution to the fund) or
 interference with his freedom. 'Αλλὰ πρέπει νὰ προσθέσω, διτ
 μόνον ἄνθρωπος ως σεις γνωρίζων κατά βάθος τὸν μηχανισμὸν τῆς
 λειτουργίας τῆς ναυτιλίας ήμπορεὶν ἡ αὐτιληφθῆ ἐάν καμμία ἀπὸ τὰς
 διατάξεις τοῦ σχεδίου ήμπορεῖ νὰ ζημιώσῃ εἰδικῶς τὴν ιδικήν μας
 ναυτιλίαν.

Ἐὰν τοιαύτην ἐπίκημιάν διάταξιν δὲν εὐθίσκετε σεῖς εἰς τὸ σχέδιον, τότε πρέπει τοῦτο νὰ χαιρετισθῇ, ὡς μία μεγάλη πρόδοσ οὐαὶ τὴν ἀριστήν τῆς κρίσεως τῆς ναυτιλίας καὶ πολλαὶ χάριτες πρέπει νὰ δοθεῖσσανται εἰς ὅλορες τοὺς μετασχόντας τῆς προπαρασκευαστικῆς Συνδιαστέψεως, ἐποιέουσας καὶ εἰς μᾶς.

Από γενικής άποψεώς, επομένως και είτε υπάρχει
κάποια μόνον ναυτιλίαν, παρατηρώ ότι ούδεμίσι λαμβάνεται πρόνοια,
όπως μόλις άποσοβθῆ ή έπάρχουσα κρίσις, άρχιση πάλιν άθροι
κατασκευή πλοίων και δυσαναλογία πάλιν προσφοράς και ζητήσεως
λιμουνογούνων νέαν κρίσιμων. Άλλη ίσως ήτο αδύνατον να ληφθῇ τοι-
μήνη πρόνοια, ή δύοια έξι άναγκης θὰ έσταθεροποιεί την σημερινήν
σχέσιν τῶν ναυτιλιῶν πρὸς ἀλλήλας.

Χαλέπια 16)2)35

Μὲ φιλικώτατα αἰσθήματα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Κ. ΒΕΝΙΖΕΔΟΣ

Tò áσύρματον τηλέφωνον

‘Η ἐγκατάστασις τῶν ἀσυρμάτων τηλεφρόνων ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοῖκῶν σκαφῶν δὲν θὰ ἔχῃ τὸ μοναδικὸν ἀγάθον ἀποτέλεσμα τῆς διασφαλίσεως τῶν ἐπιβατῶν. Θὰ καταστήῃ ἐφικτήν, λόγῳ τῆς ιδούσεως κεντρικοῦ σταθμοῦ ἐν Πειραιεῖ, καὶ τὴν τηλεφρονικὴν ἐπικοινωνίαν δολολήδου τοῦ νησιωτικοῦ συμπλέγματος τῆς χώρας μὲ τὴν πρωτεύουσαν, ἐφ’ ὅσον οὐδελον ἐγκαταστάσην καταλλήλα ἀσύρματα τηλέφρωνα καὶ εἰς τὰς διαφόρους νήσους. Η χρήσις τῶν ἀσυρμάτων τηλεφρόνων ἔχεται νὰ πληρώσῃ μίαν τόσον ούσιαστικήν ἀνάγκην καὶ νὰ ἔξυπηρετήσῃ τόσον ἀποτελεσματικῶς τὰς μακρυνάς ιδίας νήσους, ποὺ δὲν ἔχουν ἀμεσον τηλεγραφικὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τὸ κέντρον, ὅπερ νὰ ἐπιβάλλεται ἡ μελέτη ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας τοῦ ἐκπολιτιστικοῦ τούτου μέτρου καὶ ἡ ἀμεσος πραγματοποίησης του.

Διά τ' ἀποδειχθῇ τὸ ἔξυπηρτεικὸν τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφώνου ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ οἰαδῆποτε στιγμῇ θὰ δύναται τις νὰ ἐπικοινωνήσῃ τηλεφωνικῶς ἀπὸ τὴν Σύρον, φέρο εἰπεῖν, μέσῳ τοῦ κεντρικοῦ σταθμοῦ τοῦ Πειραιῶς, μὲν οἰονδῆποτε συνδρομητὴν τοῦ τηλεφωνικοῦ συναπλέγματος τῆς ποιεινόντας.

"Ἄσκοποι καὶ ἀδικαιολόγητοι

Από τὸ «*Lloyd Amversois*» τῆς 14ης Φεβρουαρίου παραλαμβάνομεν τὰς κατωτέρω δηλώσεις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, ἀναφερομένας εἰς τὸν πὲ τὸν ξένον κρατῶν ἐνασκούμενον ναυτιλιακὸν προστατευτισμὸν καὶ εἰς τὰ μέτρα, ἣτινα πρόκειται, κατ' αὐτὸν, νὰ λάβῃ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας.

Ο κ. Χατζηκυριάκος μεταξὺ ἄλλων φέρεται δηλώσας καὶ τὰ ἔ-
ξης: «Η Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶνε συνεπώς ὑποχρεωμένη νὰ ὑποβί-
βάσῃ τὸν ναύλους εἰς ἓνα πολὺ λαμπλὸν ἐπίπεδον, διὰ νὰ δυνηθῇ
νὰ κρατήσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ναυτιλιῶν. Η Ἑλληνικὴ
Κυβέρνησης, προσέθηκεν ὁ κ. Χατζηκυριάκος, δὲ εὐθεῖᾳ οὕτῳ εἰς
τὴν ἀναπόφευκτον ἀνάγκην, παρὰ τὰς παρούσας οἰκονομικὰς δυσχε-
ρείας, νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν Ἐθνικὴν ναυτιλίαν παρέχονσα εἰς αὐτῆν
ῷρισμένας οἰκονομικὰς διευκολύνσεις. Τὸ ζήτημα τούτο πρόκειται νὰ
ἔξτασθῇ εἰς πρωσεχῆ σύσκεψιν».

Δέν ἀμφισβητούμεν τὴν ἀκρίβειαν τῶν ἀνωτέρω, ἣποι ὑπὸ τὸ
αὐτὸ πνεῦμα ἐδημοσιεύθησαν καὶ εἰς τὸν Ἀθηναϊκὸν Τύπον σχε-
τικαὶ δηλώσεις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν.

Διερωτώμεθα, δύμας, ένῳ πράγματι ὁ κ. Χατζηκυριάκος ἐπόρκειτο κατά τὴν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ σύσκεψιν ἀλλοίας νὰ ὑποστηρίξῃ ἀντιλήφεις, ποῖος ὁ σκοπὸς τῶν ἀνωτέρω δηλώσεων. Ἐφόσον δὲ κ. 'Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἡτο εἰς θέσιν ἐκ τῶν προτέρων νὰ γνωστῇ, διτὶ τὸ ζῆταια τῆς οἰκονομικῆς ἔνισχυσεως δὲν ὅτι ἀπησχόλει τὴν Κυβέρνησιν, οὐδεὶς λόγος συνέτρεγε νὰ προβῇ εἰς δηλώσεις δυναμένας νὰ προαβλάψουν οὐσιαστικῶτερα ἐν τῷ ξένῳ ουμέφοροντα τῆς ναυτιλίας μας καὶ μᾶλιστα καθ' ἣν στιγμὴν αὐτοὶ οὗτοι ἐφοπλίσανται ἀπέκρουσαν πάσαν ἐπὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων συζῆταιον, γνωρίζοντες καλῶς, διτὶ, ἐνῷ δὲν ἐπόρκειτο νὰ δοθοῦν, θὰ εὑρισκούν, ἐν τούτοις, δυσμενῆ ἀπίκησιν εἰς τὸ ξένωτερικόν.

'Αλλ' ἂν αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Χατζηκυριάκου ήσαν ἀδικαιολόγητοι, δοσον ἀφοροῦ τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας μας, κατάπληξιν ἐνέποιησαν καὶ τελείων ἄγνοιαν τῶν πραγμάτων προδίδουν, αἱ διατυπώμενα ἀντιλήψεις του ἐν σχέσει μὲ τὴν στάσιν, τὴν ὅποιαν θὰ επειρθεῖ νὰ τηρηθῇ ἡ φρεγγὸς ναυτιλίας ἐν τῇ ὄγκιμετωπίσει τοῦ ξενικοῦ συναγωνισμοῦ. Ἐρχονται, δηλαδή, αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν νὰ ποσεπικωδώσουν τὰς κατά καιρούς ἔξενεχθείσας ὑπὸ τῶν ξένων ἀδίκους ἐναντίον τῆς ναυτιλίας μας κατηγορίας, ὅτι οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταί, ὑποβιβάζοντες τοὺς ναύλους, συναγωνίζονται τὰς ξένας σημαίας. Καὶ τὸ συμπέρασμα είνε, ὅτι ἐνῷ δὲ ήθηλησε τὸ Κράτος νὰ ἐνισχύῃ τὴν Ἐθνικὴν ναυτιλίαν, καθίσταται, ἀντιθέτως, πρόξενον δημιουργίας δυσμενῶν εἰς βάρος της ἐντυπώσεων.

'Ανταπάντησις

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μολονότι πιστεύω ότι ή δημοσία συζήτησις περί της καταστάσεως της ναυτιλίας μας και τῶν ληπτέων υπέρ αὐτής μέτρων, ούδεν ἀλλο ἀποτέλεσμα δύναται νό ξῆη παρό τὴν ουσιότιον τῆς Κοινῆς Γνώμης, λόγω τῶν ἀλληλοσυγκρουομένων ἀντιλήψεων ποὺ διατυπώνται, σπεύδων νό ἀπάντησιν εἰς τὸν κ. Γ. Ε. Ἐμπειρίκον, διότι οὕτος κρίνων τὰς ἰδέας μου παρουσιάζει αὐτάς τούσον ἡλλοιωμένας, ὥστε ούδε ἔγω αὐτός να τὰς ἀνογνωρίζω. Εἰνε ἀληθές, οτι ἡ μελέτη μου, γενική καὶ λίαν σύντομη, δύναται πιθανῶς ἐκ τῆς φρασούλογίας της νό παράσχῃ ἔδαφος εἰς τὴν κριτικὴν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου, συνεχῇ παρανόησιν, διά νό μη μεταχειρισθῶ ἐντονωτέρων φράσεων.

Αναγιγνώσκων τὰ γραφόμενά μου, καὶ ουγκρίνων αὐτά μὲ τὴν ἀπάντησιν τοῦ κ. Ἐμπειρίκου, ὅμολογῷ ὅτι δέν κατώρθωσα νὰ ἀνεύρω εἰς ποιὸν μέρος ἀποδίω, ως λέγει, τὴν Ἑλλεψιν ὄργανωσεως καὶ τὴν ὑπερβολικὴν ἔξογκωσιν τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὸ σύστημα τῆς ἀτομικῆς πλαισιοτήσας.

"Απλώς έπιστοποίησα την έδραγκωσιν τουάτην, πράγμα τό διποίον ούδεις φαντάζειν νά ἀμφιβήτησῃ, ίδιως δταν παραβληθῆ ἡ ομηρινή χωρητικής πρός την προπολεμικήν. Τό 1914 ἡ 'Ελλάς κατείχε πλοϊα ὀλικής χωρητικότητος 820.000 τόν., περίπου, τό δέ 1934 1.692.000, δηλαδή ὑπερεπιπλασιάσθη, καθ' ἦν στιγμὴν ἡ μὲν

παγκόσμιος χωρητικότης η ίδιη ήταν από 47.000.000 τόν. είς 65.000.000. Παρουσιάζει δηλαδή μίαν αύξησην 33 ορού, ένων έν τῷ μεταξὺ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον κατέρχεται εἰς τὰ 90 ορού τοῦ προπολεμικού.

Προχωρών ό κ. Ἐμπειρίκος γράφει ὡς πλέον : «οὐδόλευς ἐννοῶ τὴν θεωρίαν του περὶ ἀνάπτροσαρμογῆς τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἑλλάδος. Μήπως πρέπει νὰ οπάσωμεν τὰ πλοῖα μας διὰ νὰ μείνουν μόνον 25, δοσ χρειάζονται διὰ τὰς μεταφοράς μας, ὑπὸ μορφῆς ὅμως κατὰ τὸν ἀρθρογράφον ἀνώνυμων ισχυρῶν ὄργανων μισθών, κομπερατιβικῶν ἢ ἄλλου συστήματος». Ματαίως ἥρεύνομα τὸ κείμενόν μου διὰ νὰ εὑρὼ μίαν λέξιν, ήτις νὰ δικαιολογῇ τὴν ἡκιστὰ νοήμονα θεωρίαν τὴν ὅποιαν ό κ. Ἐμπειρίκος μοῦ βάζει εἰς τὸ στόμα. Πιθανὸν ἡ συσχέτισις, τὴν ὅποιαν πιστοποιῶ μεταξὺ τοῦ δύκου τῆς διώ θαλάσσης ἐμπορικῆς κινήσεως μιᾶς χώρας καὶ τῆς δυναμικότητος τοῦ στόλου της, νὰ παρεπλάνησε τὸν κ. Ἐμπειρίκον ἔνεκα τῆς ἀνεπαρκούς της ἐπενηδόσεως, τὴν ὥσταν βάθια προσαρθρήσεις για δύναμης τέρας

Η ναυτική βιομηχανία άντιπροσωπεύει εις τό έμπορικόν ισοζυγίον μιᾶς χώρας μίαν έξαγωγήν, τάς ναυτικάς μεταφορικάς υπηρεσίας (*Shipping Services*). Ανέκαθεν διά την Έλλάδα, μέγα μέρος τοῦ παθητικοῦ της έμπορικοῦ ισοζυγίου, ἐκαλύπτετο διά τῶν ἐν τῆς ναυτιλίας ἀδήλων πόρων. "Οταν λέγω, συνεπῶς, διτὶ ἡ δυνατικότης ἐνός στόλου πρέπει νὰ εἶνε ἀνάλογος πρὸς τὸν δύγκων τῶν εἰσαγωγῶν καὶ έξαγωγῶν μιᾶς χώρας, ἔννοια διτὶ δοσον μεγαλύτερον εἶνε τὸ παθητικόν ισοζυγίον ἐνός Κράτους, ἡ διαφορά δηλαδὴ μεταξὺ εἰσαγωγῶν καὶ έξαγωγῶν, τόσον ἡ ὑπαρξίας ἐνός μεγαλυτέρου στόλου εἶνε δικαιολογημένη διὰ νὰ καλύπτεται οὕτω μέρος τοῦ παθητικοῦ τούτου ισοζυγίου διά τῶν πρὸς τὰς ζένας χώρας παρεχομένων ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν. Κατὰ τὸ μέχρι τοῦ 1933 ἐπικρατοῦν φιλελεύθερον οἰκονομικὸν σύστημα, ἡ δυσανάλογος καὶ ἐλευθέρα ἀνάπτυξις ἐνός στόλου δὲν εἶχε καὶ τόσην σημασίαν. Εἰς τὸν στίβον τοῦ διεθνοῦς ναυτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἡ Έλλάς εὐθυνότερα τῶν ἀλλων, διότι τὸ πάντοτε νὰ ἔχειρισκη ἔργασιαν. Μὲ τούς σημερινούς δημώς προστατευτισμούς, τὸ καθεστὼς τοῦ διτὶ ἀνταλλαγῶν ἐμπορίου, τῆς ἥδη μὲ δωισμένα κράτη ἀρχαιμένης ουνηθείας νὰ περιλαμβάνωνται οἱ ναῦλοι εἰς τὰς συμφωνίας ἀνταλλαγῶν, τὰ πράγματα ἀλλάζουν οὐσιαστικῶς, διότι ἐνῷ ἀφ' ἐνός ἡ Έλλάς προσπαθεῖ παντὶ θέματα νὰ ἐλαττώσῃ τὸ παθητικὸν τοῦ έμπορικοῦ της ισοζυγίου περιορίζουσα τὰς εἰσαγωγάς της, διπλασιάζει τὸν στόλον της, δηλαδὴ τὴν προσφοράν πρὸς τὰ ζένα Κράτη τῶν ναυτικῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν της. Δεδομένου δὲ, διτὶ σημερον ἡ ἐπίτευξις μιᾶς ισορροπίας μεταξὺ εἰσαγωγῶν καὶ έξαγωγῶν εἶνε καὶ κριώτερον ἀλλοτε εἰς τὰς ὑπηρεσίας, αἱ χώραι αἵτινες προστέθρευν ἀλλοτε εἰς τὰς ὑπηρεσίας μας μὲταφορέων, ἡ μειώνουν κατά τὸ δυνατόν τὰς ναυλώσεις ζένων πλοίων, ἡ δημιουργεῖν ἔθιμας ναυτιλίας, ἡ ἄν ναυλώσουν, ἀνταλλάσσουν τοὺς ναῦλους ἡ μέρος αὐτῶν μὲ ἐμπορεύματα. Πρόδηλον καθίσταται ἐκ τούτου, διτὶ ἡ Έλλάς, μὴ ἔχουσα νὰ δῶσῃ ὡς ἀνταλλαγῶν τῶν ναυτικῶν τῆς ὑπηρεσιῶν μεγάλην εἰσαγωγήν καὶ κριώτερον. Θύσιταται τὸν ἀντίκτυπον ἐκ τῆς προσπαθείας τῶν ἀλλων Χωρῶν δύο περιορίσουν τὰς διτὶ ζένα Ελληνικῶν πλοίων παρεχομένας εἰς αὐτάς μεταφορικάς ὑπηρεσίας.

Ἡ κριτική τοῦ κ. Ἐμπειρίκου ἐναντίον τῶν μεγάλων ὄργανησμῶν καὶ τῶν ἀνωνύμων ἑταῖρων, δὲν εἶνε παρὰ μία ἀρνητική τῶν γραφομένων μου, ἀνεύ ἀλλού ἐπιχειρήματος. Δὲν ἀναφέρεται διτὶ ἡ Εμπειρίκος εἰμὶ εἰς τὰ σφάλματα τὰ διαπραχθέντα παρὰ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ὡς ἔαν ἐπρεπε αἱ ἀνώνυμοι Ἐταιρίαι νὰ εἶνε ἀλάνθαστοι. "Ἐκεῖνο τὸ διπόδιον ἐτοίμασα εἰς τὴν μελέτην μου, εἶνε διτὶ χώρας μεγάλους ὄργανησμούς, οἵτινες καὶ δὲν εἶνε δυνατοί παρὰ ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν ἀνωνύμων ἑταῖρων, ἡ πρόσκτηοις νέων σκαφῶν, ητὶς εἶνε καὶ ἡ μόνη ριζικὴ θεραπεία τῆς κρίσεως τῆς Ναυτιλίας μας, εἶνε ἀδύνατος. Ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀπλῶς ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἔργασίας, οἱ μεγάλοι ὄργανησμοι, οἱ διασθέτοντες πολλὰ πλοῖα καὶ ἔχοντες τὴν δυνατότητα τῶν ἀθρόων προναυλώσεων εἰς ἐποχάς ὑψώσεως καὶ τῆς ταυτοχρόνου ἐκμεταλλεύσεως πολλῶν ἀγορῶν, ἔξασφαλίζουν μεγαλυτέρας πιθανότητας κέρδους ἀπὸ τὰς μικρὰς ἀτεμικάς ἐπιχειρήσεις.

Δὲν ἐπιθυμῶ νὰ ἔκταθῶ περισσότερον, μολονότι ὑπάρχουν πλεῖστα δοσαὶ σημεῖα τῆς κριτικῆς τοῦ κ. Ἐμπειρίκου, τὰ διπόδια χρήζουν ἀπαντήσεως, θέλω μόνον νὰ τονίσω, διτὶ δοιοί νοοταλγοῦν τὴν παλαιάν καλὴν ἐποχὴν τοῦ ἐλευθέρου έμπορίου, τῆς ἀτομικῆς ἀνεξαρτήσιας καὶ τῆς παντελοῦς ἀλλείψων καὶ ἔργασίας, οἱ μεγάλοι ὄργανησμοι, οἱ διασθέτοντες πολλὰ πλοῖα καὶ ἔχοντες τὴν δυνατότητα τῶν ἀθρόων προναυλώσεων εἰς ἐποχάς ὑψώσεως καὶ τῆς ταυτοχρόνου ἐκμεταλλεύσεως πολλῶν ἀγορῶν, ἔξασφαλίζουν μεγαλυτέρας πιθανότητας κέρδους ἀπὸ τὰς μικρὰς ἀτεμικάς ἐπιχειρήσεις.

Μετά πάσης τιμῆς
Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Δὲν ἀρκεῖ νὰ ἀναγνώρισις

"Ἐπ" εὐκαιρίες τῆς τόσον ἐπιτυχοῦς ἀνελκύσεως τοῦ ἀτμοπλοίου «Πόλη» ὑπὸ τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑταῖρίας Λ. Μάτσας καὶ Υἱοί, ὁ κ. Υπουργὸς τῶν Ναυτικῶν ἀπήνθυνε πρὸς αὐτὴν τὸ κάτωθι συγχαρητήριον γέγοναφον :

"Ἔχοντες δὲ τὴν ὑπὸ τῆς ἀτμοπλοίου 299 ἔ.ξ. ἀναφορὰν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως' Ἐμπορικῶν Πλοίων, ὡς καὶ τὰς συνυποδειγμάτικας ἐκδόσεις τῶν παρ' αὐτῇ ναυπηγικῶν ἀξιωματικῶν, ἐκ τῶν δοποίων προσώπων: διτὶ ἀναλογίαντες μετὰ θάρρους τῆς ἔργασίαν τῆς ἀνελκύσεως τοῦ ἀπό τοῦ Πατέρας 'Π. ὁ π. η' κατωσθῶσατε μὲ μεθοδικότητα, ἐπιμενή καὶ δεξιοτεχνίαν ἀξιοθεωρίαντος νὰ ἐπιτελέστε τὸ ἔργον τῆς ἀνελκύσεως καὶ ρυμούλωσής του πλοίου εἰς τὸ Πατέρας, ἔχοντας δὲ τὸ δοποίων καὶ διτὶ ἀνέκαστης ἀρτίως ὑργανωμένας Ναυαγοσωστικάς Ἐπιχειρήσεις θὰ ἀπετάξει μεγάλην ἐπιτυχίαν, ἀναγνωρίζειν, διτὶ τὸ κατόρθωμα τοῦτο ἀποτελεῖ τίτλον τιμῆς διτὶ τῆς Ελληνικῆς ἐπιχειρηματικότητας καὶ ἐπὶ τούτῳ ἀπαυθύνομενον ὑμῖν τὰ θερμά συγχαρητήρια μας.

"Ἐν 'Αθήναις τῇ 23ῃ Φεβρουαρίου 1935

Ο. ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ"

Τὸ ἀνωτέρω ἔγγραφον τοῦ κ. Χατζηκυριάκου ἀποτελεῖ, πράγματι, μίαν ἀναγνώρισιν τῆς ἀρτιότητος τῶν μέσων καὶ τῆς ἔξαιρετικῆς εἰ-

δικεύσεως, τὴν ὁποίαν αἱ Ελληνικαὶ ναυαγοσωστικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπέκτησαν ἥδη ἀπὸ πολλοῦ, καὶ οὐδὲν ὑστεροῦσαι τῶν ξενῶν. 'Αλλ' ἐφ' ὅσον τὸ Κράτος ἔρχεται τόσον πανηγυρικῶς ν' ἀναγνωρίσῃ τὸ ἔργον τῶν Ελλήνων ναυαγοσωστῶν, οὐδεμία πλέον δύναται νὰ χωρήσῃ δικαιολογία διτὶ τὴν μὴ τελικήν ἐπιψήφισιν τοῦ γνωστοῦ νομοσχεδίου, τοῦ ἀπαλλάσσοντος τὰς Ελληνικὰς ναυαγοσωστικὰς ἑταῖριας ἀπὸ τὸν ἔντονον ὑπηρεσιῶν τῶν ξωμάτων.

Ἡ ύπογραφεῖσα συμφωνία

διὰ τὰς ἐκ Πλεύτη ναυλώσεις

Ἡ ἀπὸ μηνῶν συνεχιζομένη ἔκπτωσις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλεύτη καὶ αἱ ἐπισωρευθεῖσαι τεράστιαι ζημίαι εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, τῶν ὁποίων σκάφη ἀναύλωτα εύρισκοντο εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας ἡ ἐπρόκειτο νὰ καταπλεύσουν εἰς αὐτούς ἐντὸν τοῦ Φεβρουαρίου, κατέστησαν ἐπιτακτικὴν καὶ ἀμεσον τὴν ἐπιδιώξειν συνάψεως συμφωνίας, δυναμένης ν' ἀποτρέψῃ μελλοντικὰς ζημιὰς καὶ νὰ ἐπαναφέρῃ τοὺς ναύλους ἐπὶ ύγιεστέρου ποιῶν ἐπιπέδου. Εἰς ἐννεηκοντα καὶ πλέον ύπελογίζονται εἰς τὰς ζένας Αρχαὶ Φεβρουαρίου τὰ σκάφη τὰ ἔτοιμα ἡ παρέχονται ἔγγυτέρων ποιῶν δημομηνίαν πορτώσεως καὶ τῶν ὁποίων ἡ ναύλωσις εἰς τὰς ζαχαρίας τιμάς τῶν 11— ἔως 12)—, θὰ ἐπέφερε μίαν ζημίαν ἀνω τῶν 200.000 λιρῶν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν.

Αἱ πρῶται διαθέσεις πρὸς συνεννόησιν διὰ τὴν ἐπίτευξιν μιᾶς τοιστῆς συμφωνίας, κυρίως μεταξὺ Ἀγγλῶν καὶ Ελλήνων μεταφορικῶν πλοίων, τῶν συγκεντρούντων, ως γνωστόν, τὸ 70 οὐ τῆς κινήσεως τοῦ Πλεύτη εἰς φορτηγά σκάφη, ἐξεδηλώθησαν ἥδη ἀπὸ μηνῶν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ, ἡ ἐπιψήφιος τῶν Ἀγγλικῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ οἱ θεοπισθέντες περιορισμοὶ διὰ τὴν παροχήν των, βάσει τῶν ὁποίων πλοιοκτήται ἐκπίπτοντες ἀδικαιολογήτως τούς ναύλους δὲν θὰ ἐκαρπούντο τῆς ἐφοπλιστικῆς ἔξοδου, ἐλεγούς ἐπὶ τῶν ταξιδίων ἐκάστου Βρετανικοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ὑπερχρέωσαν τούς Ἀγγλούς πλοιοκτήτας ν' ἀντιμετώπισουν τὴν ἀνάγκην μιᾶς συμφωνίας μετά τῶν ξενῶν συναδέλφων των, δυναμένης νὰ ἔχασφολίσῃ, πράγματι, ως κέρδος καὶ οὐχὶ ως συμπλήρωσιν ναύλου, τὴν παρεχομένην ἐπιχορήγησιν.

Ἡδη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προπαρασκευαστικῆς Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως τοῦ Λονδίνου καὶ εἰς μίαν τῶν συνεδριασεων αὐτῆς, εἰς σχετικὴν ἔρωτησιν τοῦ σέρ Ρ. Vernon Thomson, πρόδρου τῆς Ἐπιτροπῆς τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας παρὰ τῷ Ναυτικῷ Επιμελητηρίῳ τοῦ Λονδίνου, ἐσπευσε πρῶτος ὁ ἐκπρόσωπος τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας παρὰ τὴν Διασκέψει τοῦ Ν. Γ. Κυριακίδην νὰ δηλώσῃ, διτὶ οἱ 'Ελληνες ἐφοπλιστές εἰλεν πρόθυμοι μετά τῶν διαστάθμων θεραπείων τοῦ Λονδίνου εἰς οἰανδήστε συνέννοησιν μετά τῶν Βρετανικῶν συναδέλφων τῶν διὰ τὴν βελτίωσαν τῶν δρων ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας.

Μετά τὴν δήλωσιν ταύτην ὁ σέρ Vernon Thomson ἀνέλαβε τὰς διαπραγματεύσεις μετά τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ὁποίων ἀποτέλεσμα ὑπῆρξαν συγκεκριμένα προτάσεις συνεργασίας ἀπὸ μέρους τῆς διοικητικῆς ἐπιτροπῆς τῶν 'Ἀγγλων πλοιοκτητῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, πρὸς βελτίωσιν τῶν ναύλων εἰς τὸν τομέα τῆς Ἀργεντινῆς. Ταὶ προτάσεις τούτας ἡ 'Ἀγγλικὴ διοικητικὴ' Ἐπιτροπὴ συνάψειν εἰς ἔντασιν συμφωνίας, διπερ καὶ ἀπέτελεσην ἀντικείμενον ἐπανειλημμένων συνεδριάσεων τῶν ἐν Λονδίνῳ 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν συναδέλφων τῶν διαστάθμων τοῦ Λονδίνου εἰς τὸν ἀκόλουθα: 'Δρακούλης, Λτδ.', 'Σ. Γ. Εμπειρίκος, Λτδ.', 'Λ. Εμπειρίκος, ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ', 'Σ. Λιβανός Σια, Λτδ.', 'Α. Λούζης, Λικιαρδόπουλος καὶ Σια, Λτδ.', 'Μιχαλινός καὶ Σια, Λτδ.', 'Κ. Μιχαλος καὶ Σια, Λτδ.', 'Neil καὶ Παντελῆς, Λτδ.', 'Παντελῆς καὶ Σια, Λτδ.', 'Ρεθύμνης καὶ Κουλουκουντῆς, Λτδ.', 'P. Wigham Richardson & Co. Ltd.', 'Σταθῆτος καὶ Σια, Λτδ., ἀδελφοὶ Βλασσόπουλοι, 'Γ. Νικολάου, Λτδ.' καὶ 'Χατζηλίας καὶ Σια, Λτδ.'

Ἡ συμφωνία διεβιβάσθη πρὸς τὴν ἀθηναϊκήν 'Επιτροπὴν Ναυτιλιακῆς ναυτιλίας τῶν tramps καὶ οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ συμφωνοῦν τὰ ἀκόλουθα: 1) Νά καταρτισθῇ μία ἐπιτροπὴ ἐκ τεσσάρων Βρετανῶν καὶ τριῶν Ελλήνων πλοιοκτητῶν, πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος σχεδίου συνεργασίας διὰ τὴν διατήρησιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς τὸν τομέα τοῦ ποταμοῦ Πλεύτη. Τῆς ἐπιτροπῆς δύναται νὰ μετάσχουν καὶ ἀντιπρόσωποι ἀλλων χωρῶν—κατ' ἀναλογίαν δριζομένην ἐκάστοτε—οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ὁποίων θὰ ἐπεθύμουν νὰ σχέδιονται τὰς ζημιὰς τῶν ναύλων τοῦ ποταμοῦ Πλεύτη. 2) Η 'Ἐπιτροπὴ' θὰ συνεδριάζῃ εἰς τακτάς ήμέρας, τούλαχ-

στον άπαξ της έβδομάδος κατά τὴν ἔναρξιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου καὶ θὰ καθορίζῃ, ἀναλόγως τῆς πορείας τῆς ναυλαγορᾶς, τὰς κατωτάτους τιμάς τῶν ναύλων εἰς τὴν ἔργασίαν τοῦ Ρίβερ Πλέιτ, αἵτινες θὰ ἐπιτρέπεται νὰ γίνωνται δεκταὶ ύπὸ τῶν συνεργαζομένων πλοιοκτητῶν.

3) Μέχρι νεωτέρας εἰδοποιήσεως, ὥρισθησαν—βάσει τῆς προγνούμενης παραγράφου ύπ̄ ἀριθ. 2—αἱ κάτωθι συμφωνήσαις κατώταται τιμαὶ ναύλων :

Αἱ συμφωνήσαις κατώταται τιμαὶ

Φορτηγὸν μέχρι 5500 τ. φορτίου, 10 ο) πλέον ἢ ἔλαττον.—'Απὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ 17)—δι' Ἀγγλίαν—Ἀμβέρσαν—Ρόττερναμ, ἔξαιρεσι δαπανηρῶν Ἱρλανδικῶν λιμένων, μὲ 3 πέννας ἔξτρα ἔὰν συμπεριληφθοῦν καὶ οὗτοι.

τ. Φορτηγὸν μέχρις 8000 τ. φορτίου, 10 ο) πλέον ἢ ἔλαττον.—'Απὸ ἄνω λιμένας ποταμοῦ 16) δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγίας (Λονδίνου, Χούλλ, Κάρδιφ, Μπάρρου, Ἐβονιάουθ, Λίβερπουλ καὶ Μπίρκενχιτ).

Φορτηγὰ ἄνω τῶν 8000 τ. φορτίου.—'Απὸ ἄνω λιμένας ποταμοῦ 16)—, δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγίας.

Αἱ συνήθεις ὁδίου, ἐπὶ πλέον ἢ ἐπὶ ἔλαττον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀνωτέρας βασικὰς δι' Ἀγγλίαν τιμάς, ὥριζονται ὡς ἔξῆς : Οὐχὶ ἀνω τοῦ Σάντα Φε 13 ἔξτρα. ἔὰν ἀπὸ Μπάχ. Μπλάγκαν, Μπουένος Ἀὔρες, Λά Πλάτα ἢ Μοντεβίδεο 13 ἐπὶ ἔλαττον. ἔὰν ἀπὸ Νεκοτσέα ἢ ίδια τιμὴ ναύλου, ὅπως καὶ ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ. Ἀπὸ Μάρ Ντέλ Πλάτα 9 πέννας ἐπὶ ἔλαττον τῶν ἀπὸ ἄνω λιμένας τιμάν. Δι' δόλους τοὺς λιμένας τοῦ Ἡνωμ. Βασιλείους καὶ τὸ Κόντινεντ 3 πέννες ἔξτρα, ἔὰν Γαλλίαν ἢ Γερμανίαν ἔνα σελ. ἔξτρα, ἔφόσον οἱ ναύλοι πληρώνονται εἰς Λονδίνον. ἔὰν διὰ Μασσαλίαν, Γένοβαν, Νεάπολιν, Λιβύρον, 6 πέννας ἔξτρα. ἔὰν διὰ Μεσόγειον (οὐχὶ Ἀνατολικώτερον τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας) σελ. 1)—ἐπὶ πλέον. ἔὰν Ἀδριατικὴν ἢ Ἀνατ. Μεσόγειον 1)6 ἔξτρα. Ὁψιδον (Δανίαν 1)—ἐπὶ πλέον μὲ 6 πέννας ἔξτρα δι' ἔκαστον πλέον τοῦ ἔνδος λιμένα ἑκοφτώσεως. Δι' ἀλλούς Βορείους λιμένας 1)6 ἔξτρα, μὲ 6 πέννας ἐπὶ πλέον δι' ἔκαστον πρόσθετον λιμένα.

Δι' Ἀμβέρσαν 6 πέννας ἐπὶ ἔλαττον. Διὰ Ρόττερνταμ ἢ Κάρδιφ ἢ Μπάρρου 3 πέννας ἐπὶ ἔλαττον. ἔὰν δι' Ἰσπανικὸν λιμένας Ἀτλαντικοῦ καὶ λιμένας Πορτογαλίας, δρίζεται ἢ δι' Ἀγγλίαν τιμὴ, δι' ἔνα λιμένα ἑκοφτώσεως, μὲ 1)—ἔξτρα δι' ἔκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα, οἱ δὲ ναυλωταὶ ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ἔπι πλέον λιμενικῶν δικαιωμάτων (c.p.d.)

Τὰ παλαιοτέρας ἡλικίας φορτηγὰ

4) Αἱ ὡς ἄνω κατώτεραι τιμαὶ ναύλων ἢ ὅπως αὗται θὰ καθορίζωνται ἔκαστοτε παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς, θὰ τηροῦνται παρ' ὅλων τῶν συνεργαζομένων πλοιοκτητῶν. οἴτινες δικαιοῦνται μόνον νὰ παρέχουσιν εἰς τοὺς ναυλωτὰς ἔκπτωσιν 3 πεννῶν κατὰ τόντον φορτίου, προκειμένου διὰ τὴν ναύλωσιν σκαφῶν τῶν ἡλικίας 25 ἔτεων καὶ ἀνω.

5) Οἱ πλοιοκτῆται εἰνεὶ ἐλεύθεροι νὰ ἐπιμείνουν εἰς τὴν ἔξασφαλίσιν τιμῶν μεγαλυτέρων ἀπὸ τὰ καθοριζόμενα κατώτατα ὅρια.

6) Διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου ὑποχρεοῦνται οἱ πλοιοκτῆται: α). Νὰ υποβάλλουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ἀντίγραφα τῶν παρ' αὐτῶν συναπτομένων ναυλοσυμφώνων, καθὼς καὶ οἰωνδήποτε ἐπιστολῶν ἢ ἔγγραφων, ἀφορῶντων ἰδιαιτέρας συμφωνίας των, μετά τὴν σύναψιν τοῦ ἀρχικοῦ ναυλοσυμφώνου Ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ μελετᾷ τὰ ἀντίγραφα ταῦτα τηροῦσα αὐστηράτη την μαστικότητα. Καὶ β). Νὰ παρέχουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν κάθε ζητουμένην πληροφορίαν, σχετικὴν μὲ τὰς πιθανὰς ναυλώσεις σκαφῶν τῶν.

7) Οἱ συμβαλλόμενοι πλοιοκτῆται ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως, εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ Ἐπιτροπὴ μορφώσῃ τὴν γνώμην, διὰ ἡ ἐν τῇ ἔργασίᾳ τοῦ Πλέιτ χωριτικότητας εἰνεὶ μεγαλυτέρα, ἔναντι τῆς δικαιολογίουμένης, συμμορφοῦνται πρὸς ἀπόφασιν τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν λῆψιν μέτρων ἀποβλεπόντων εἰς τὴν ἀποφυγὴν περαιτέρω συσσωρεύσεως σκαφῶν. Θὰ δύναται ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ ἐμποδίζῃ τὴν κάθοδον φορτηγῶν πρὸς τὸ Πλέιτ, ὑπὲρ τὰς ἀνάγκας τῆς ζητήσεως, μέχρις ὅστου τὰ ὑπάρχοντα ἐν τῇ ἀγορᾷ διαθέσιμα πλοῖα ναυλωθοῦν ἢ μέχρις ὅστου ἡ Ἐπιτροπὴ μορφῶσῃ ἀλλοίαν γνώμην, διὰ ἡ πορεία τῆς ζητήσεως καὶ διὰ μίσην χρονικὴν περίοδον 15 ἡμερῶν ἢ καὶ μικροτέραν, δησ κατὰ τὴν ἀντίληψιν τῆς θὰ ἔξηρκει, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων.

8) Ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ ἀπαιτή προσαρμογὴν τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τοὺς δρους καὶ τὰς συνθήκας τοῦ τύπου ναυλοσυμφώνου. τοῦ καθορισθέντος διὰ τὴν ἔργασίαν τοῦ Πλέιτ παρὰ τῆς ἀρμοδίας Ἐπιτροπῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου.

‘Η ἴσχυς τῆς συμφωνίας

9) “Ολαὶ αἱ ναυλώσεις, μὲ ἡμέρας σταλιῶν ἀρχομένας ἀπὸ τῆς Ιης Μαΐου καὶ ἐπέκεινα, θὰ ὑπόκεινται εἰς τιμάς οὐχὶ μικροτέρας ἑκείνων, αἱ ὄποιαι καθωρίσθησαν ὡς ἀποτελοῦσαι τὰ κατώτερα δρια.

10) Ἐάν δὲν ἥθελεν ἀποφασισθῆ ἀλλως, ἡ παροῦσα συμφωνία θὰ παραμένῃ ἐν ίσχυΐ καὶ θὰ ἐφαρμόζηται ἐφ' ὅλων τῶν ναυλώσεων τῶν συναφθησομένων μέχρι καὶ ἡ πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τρ. ἔ.

11) Ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ δικαιοῦται νὰ τροποποιῇ ἐκάστοτε οἰονδήποτε ὅρον ἢ συμφωνίαν τοῦ παρόντος σχεδίου.

Καὶ 12) Τὸ ἀναγκαιούν προσωπικὸν καὶ τὰ γραφεῖα ἐγκαταστάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς, θὰ παραχωρηθοῦν ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου. Οἱ Ἐλληνες ἀντιπρόσωποι θὰ μεριμνήσουν, ὕστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ προσχώρησις εἰς τὸ παρὸν σχέδιον ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν.

Ἡ ἀνωτέρω συμφωνία ἐγένετο ἡδη ἀποδεκτή—πλὴν τῶν Βρετανῶν καὶ Ἐλλήνων—καὶ ύπὸ τῶν Γιουγκοσλαύων καὶ Πορτογάλων ἐφοπλιστῶν, ἐγνώσθη δὲ συναφώς, διτι μετά συμπαθείας ἀποβλέπουσιν εἰς αὐτὴν καὶ οἱ Ὀλλανδοὶ πλοιοκτῆται. Ἡ στάσις τῶν Ἰταλῶν πλοιοκτητῶν δὲν, καθωρίσθη εἰσέτι, πάντως ὅμως καὶ ἔαν ἀκόμη πλοιοκτῆται χώρας τινὸς δέν ἥθελον προσχώρησις εἰς τὴν συμφωνίαν, ὑποστηρίζεται, διτι τοῦτο δέν δύναται νὰ παραβλάψῃ τὴν ἀπρόσκοπτον φορτηγὴν τῆς, δεδομένου διτι τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἀπασχολουμένης εἰς τὸ Πλέιτ χωρητικότητος ἔχει ἡδη ἀναλαβή ὑποχρέωσιν τηροῦσαν τῶν συμφωνηθέντων.

‘Η ἔναρξης τῆς ἐφαρμογῆς

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνωτέρω, ἀνεκοινώθη ὁ καταρτισμὸς τῆς Ἐπιτροπῆς, τῆς προβλεπομένης ύπὸ τοῦ συμφωνίαν ἐφοπλιστῶν, ἡδη ἐγκατεστάθη ἀπὸ τὴν Πηλ. Φεβρουαρίου εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἐπιληφθεῖσα τοῦ ἔργου τῆς. Ἡ πρώτη ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς ήτο ὁ διά φορτώσεις μέχρι Ιης Μαΐου καθωρίσμος τῶν ἀκολούθων κατωτέρων ὅρων τῶν ἔαν Πλέιτ ναύλων διά σκάφη μετρίους (5500 τ. 10 ο):

Διά Φεβρουαρίου 14)—. Διά 1—15 Μαρτίου 14)6. Διά 15—31 Μαρτίου 15)—. Διά 1—15 Ἀπριλίου 15)6. Καὶ διά 15—30 Ἀπριλίου 16)3. Μὲ τὰς συνθήσις αὐδομείσωσις διά τὰς διαφόρους δρια.

Αἱ ἀνωτέρω τιμαὶ θὰ ἐφαρμόζωνται διά φορτώσεις ἀπὸ Σάν Λορέντζο ἢ Ροζάριο δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας, θὰ εἰνε δέν διὰ τὸν κατά 3 πέννας μικρότερα διά τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα χωρητικότητα μέχρις 7000 τ. φορτίου καὶ κατά 6 πέννας μικρότερα διά τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα χωρητικότητα 8000 τ. Διά τὰ μεγαλυτέρας χωρητικότητος φορτηγὰ ἢ ἔκπτωσις θὰ εἰνε 1)—.

Περαιτέρω ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισεν, διτι που συστήσῃ εἰς τοὺς μετέχοντας τοῦ σχεδίου πλοιοκτῆτας τὴν ἀναστολὴν πάσης ἀποστολῆς ἀναυλῶτου χωρητικότητος πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Πλέιτ, μέχρις διτι ἔργοντο κριθῆ, ύπ' αὐτῆς, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συμφωνίας, διτι αἱ συνθῆκαι τῆς ἀγορᾶς θὰ ἐπέτρεπον τὴν ἀπορρόφησιν μεζονος χωρητικότητος. Ἡ ἔτοιμος χωρητικότητα εἰς τοὺς Αργεντινούς λιμένας καὶ ἡ δυναμένη νὰ δώσῃ ἡμερομηνίαν φορτώσεως μέχρι 15 ημερῶν περιτοπῆς Φεβρουαρίου, ἀνήρχετο εἰς 38 σκάφη, ἐκ τῶν διαφόρων τὰ 17 ήσαν Ἐλληνικά.

Σημειωτέον διτι καὶ ἡ ύπὸ τοῦ Νόμου περὶ ἐπιχορηγήσεως συσταθείσα Ἐπιτροπὴ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπρόκειτο τὴν ίδιαν ταύτην σύστασιν ν' ἀπευθύνῃ πρὸς τοὺς Αγγλους πλοιοκτῆτας.

Ὑπὸ τῆς μικτῆς ἐπὶ τῆς συμφωνίας Ἐπιτροπῆς ἀντιμετωπίζεται ἀκόμη, διά τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλέιτ, ὁ καταρτισμὸς σχεδίου εἰδικῆς ἀλληλασφαλείας διά τὴν ἀποζημίωσιν τῶν προσωρινῶν (μέχρι 15 ημερῶν) παροπλιζομένων, καὶ ἡ ὑπόδειξην τῆς Ἐπιτροπῆς, σκαφῶν.

Οἱ ναυλωτοὶ ἔξ αλλού, εὑμενή ἐπέδειξαν διάθεσιν—πλὴν ἐνδὸς—ἔναντι τῆς συμβαλλόμενοι πλοιοκτῆταις, ὡς ἄνω, προσπαθείας καθορισμοῦ κατωτάτων ὅρων ναύλων. Ἡδη, μέχρι τῆς 18ης Φεβρουαρίου ἐπτά σκάφη εἰχον κλεισθή βάσει τῶν ναύλων τῆς συναφθησίσης συμφωνίας μεταγενεστέρως δε καὶ ἀλλα.

Μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου, ύποστηρίζεται ἡ ἀνάγκη ὅπως ἔαν ἐκ τῶν πραγμάτων ἥθελεν ἀποδειχθεῖ ἡ πρακτικὴ ἀξία τοῦ σχεδίου καὶ ἡ δυνατότητης τῆς πιστῆς ἐφαρμογῆς του, ἐπεκταθή ἐν καιρῷ ἡ τοιαύτη συνεργασία καὶ πρὸς ἀλλούς τομεῖς τῆς Παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, κυρίως δὲ εἰς τὰς φορτώσεις ξυλείας ἐκ Βαλτικῆς καὶ Λευκής Θαλάσσης, καθὼς καὶ εἰς τὴν ἔργασίαν τῆς Απωλετῆς καὶ τῶν Αύστραλιανῶν γεννημάτων.

XANTHE WHITE

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

TIMAI EYTHNAI

EIDH ARISETHES POIOTHTOS

199, NORTH RD
PLYMOUTH

**Παρατηρήσεις τινὲς ἐπὶ τοῦ Νόμου 1023
περὶ ἀσφαλίσεων ὑπὸ τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόϋδ**

Τό Βασιλικόν διάταγμα της 13^{ης} Ιανουαρίου 1918 δι' οπούθι μεθ τὸ ζῆται τὴς ἐν Ἑλλάδι ἀστήσεως τῆς Ἰδιωτικῆς ἐπιχειρούσεως ἀσφαλίσεως ὑπὸ ἀσφαλιστῶν—μηδὲν τοῦ Ἀγγικοῦ Λόδηδε εἰς ἔτελον τοῦ ἅρηρον 2 τοῦ νόμου 1023⁽¹⁾ ἀναφέσει ἐν ἄρθρῳ 29 τὰ ἔξι :

«Αρθρ. 2.—Πάς μεστής ἀσφαλειῶν παρό τῷ Ἀγγλικῷ Λοΐδ δι-
ζαιοῦται ἵνα ἀσκῇ τὴν ἀσφαλιστικήν ἐπιχείρισιν ἐν Ἑλλάδι, μόνον
διὰ τὸν κλάδον ναυτικῶν ἀσφαλειῶν καὶ ἐφ' ὅσον ἔχει ἓν ἀντιπρό-
σωπον ἐν Ἑλλάδι, οὐ δὲ ἀντιπρόσωπος οὗτος ἀνεγγονισθῇ ὑπὸ τοῦ
Ὑπουργείου τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας διὰ B. Διατάγματος μετὰ γνω-
μοδότημα τοῦ κατὰ τὸ ἀρθρὸν 6 τοῦ Νόμου Συμβουλίου. «Οποιος τύ-
χῃ τῆς τοιαύτης ἀδειας ὁ μεστής θέλει ὑποβάλει πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον
τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἔγγραφον δῆλωσιν ἐν Ἀγγλικῇ γλώσσῃ, ψε-
υδομένην ὑπὸ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνος Προξένου, δι' ἣς νὰ δηλοῖ
τὸ πρωτόπτον ὅπερ ἀναγνωρίζεται ὡς ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ ἐν Ἑλλάδι
καὶ νὰ καθορίζῃ τὴν ἔστασιν τῶν ἔξουσιών τοῦ ἀντιπροσώπου τούτου
εἴτε διορίζων αὐτὸν πληρεξούσιον ἵνα ἐκδίδῃ ἐν Ἑλλάδι ὄφιστικά ἀ-
σφαλιστήρια εἴτε ὀνόματος τοῦ μεστού καὶ τῆς ὑμάδος αὐτοῦ, εἴτε
ἔ-
ξουσιοδοτῶν τούτον ἵνα ἐκδίδῃ προσωρινὴν ἀποδείξιν ἀσφαλίσεως (Certificate) ἢν θέλει ἀντικαθιστᾶ δι' ὄφιστικοῦ ἀσφαλιστήριον (Cover Note) ἐντὸς προθεσμίας ἀρχομένης ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς
προσωρινῆς ἀποδείξεως καὶ συνισταμένης εἰς 50 μὲν ἡμέρας ἐάν τὸ
ἀσφαλιστήριον ἀποτελληται εἴς Ἀγγλίας εἰς Ἑλλάδα, εἰς 20 (εἴκοσι)
δὲ ἡμέρας ἂν τὸ ἀσφαλιστήριον κατατίθηται ὑπὸ τοῦ μεστού παρ'
Ἀγγλικαῖς Τραπέζαις.

Η δέλη διατίτιποις τοῦ ἄρθρου τούτου, προδίδει παντελή ἄγνωστα τοῦ συντάκτου του ὡς πρὸς τὸν τρόπον καθ' ὃν γίνεται ἡ σύναψις ἀσφαλειῶν παρὰ τῷ Λόιδ, ὡς καὶ τὴν φύσιν καὶ τὴν ἔκπτωσιν τῶν σχεδεῖν τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόιδ μὲ τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀγεγνωσμένους μεσίτας ἀσφαλειῶν, καὶ τῶν τελενταίων τούτων πρὸς τους ἐπτός τῆς Ἀγγλίας ἀνταποκριτὰς τους.

Ποινή καταδίκωσην τάς ἐν τῷ ὡς ἄνῳ παραπλεύρῳ αἴρουσιν τοῦ Νόμου περιεχομένας ἑσπαλμένας καὶ ἀνεφαμούστοις, ὡς μὴ ἀνταποζηνομένας πρός την προγνωστικότητα, διατάξεις, θάνατον προσταθῆσαν εἰς ἔτηγρησμαν δὲ ὀλίγον, κατωτέρω, τὴν δράγμασιν καὶ τὸν τρόπον λειτουργίας τοῦ Λόδδυ. (**)

Η παγκοσμίου σημερού, κύρους δργάνωσις αυτή, ής τα πρώτα γνωστά ἔχη συναντώνται περὶ τό 1688, ἀριθμοῦσα σήμερον βίον 250 ετῶν περίπου, δὲν τυχάνει ἀσφαλιστική Ἐταιρία, ωρανωμένη ὑπὸ τὸν τύπον ἀνώνυμου Ἐταιρίας, ἀλλ' ἀποτελεῖ Σωματείον ιδιωτῶν Ἀσφαλιστῶν οὐντίνος τὰ μέλη, ὑπὸ ὡρισμένα προϊθέσεις καὶ περιορισμούς (*). ἔξουσιοτοῦνται παρὰ τῆς Διοικούντης Ἐπιτροπῆς τοῦ Σωματείου (*Committee of Lloyd's*) νὰ δέχονται ἀτομικῶς ἐκαστον τινδόντων πάσις φύσεως, ἀνεν οὐδεμιᾶς ἀλληλεγγύον εὐθύνης αὐτῶν, εἴτε μετὰ τὸν νομικοῦ προσώπου τοῦ Σωματείου εἴτε μετά τὸν λοιπῶν μελῶν αὐτοῦ.

Τά μέλη τοῦ Σωματείου τοῦ Λόδδη, καλούμενα «Ασφαλισταὶ τοῦ Λούδη» (*Lloyd's Underwriters*) ἐνοῦνται εἰς ὅμιδας καλούμενας Συνδικάτα (*Syndicates*) ἔξοιτοδοῖ δὲ ἔνα ἐξ αὐτῶν, πιθέμενον ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ Συνδικάτου και καλούμενον *Underwriting Agent* νὰ δέχηται καὶ οὐνούνται καὶ διὰ λογαριασμοῦ τῶν λοιπῶν μελῶν ἐξάστου

(⁶) Αἱ παραπομπαὶ εἰς τὸ ἄρθρο τοῦ Νόμου 1023 ἀναφέρονται εἰς τὴν παρὰ τῆς «Θεμίδος» γεννημένην Ιεωτικὴν κωδικοποίησιν τοῦ Νόμου τούτου. «Περὶ Κωδικῶν Θεμίδος» 1821—1931 Τόμος 1'. σελίς 517 κ.ά.

(**) "Η ἀκριβέστερον Λόδζ'ς (*Lloyd's*) εἰς γενικήν πτωσιν. Οὗτος είναι δὲ ἐπίσημος τίτλος τῆς παγκοσμίου ταύτης ὀργανώσεως, ὁ παραμείνας ἐκ τοῦ ἀρχικοῦ τίτλου *Lloyd's Coffee House* (Καφενεῖον τοῦ Λόδζ) ἐξ οὗ, ὡς γυνωστόν, προσήλθει ἡ ἴδιατυπος αὕτη ἀσταλιστικὴ ὀργάνωσις.

(*) "Η ιδιότης τού μέλους—χαράσατο τού Σωματείου τού Αέδη χρηγείται παρά τῆς Διοικούσης τούτο 'Επιτροπής, καπότιν αὐθηράς ἀπιλογῆς τῶν προσόντων καὶ ίκανοτήτων τοῦ ὄποψήριου. Ήδη μέλος τού Σωματείου τού Αέδη εὑθύνεται ἀπεριορίστως διὰ τάς παρ' αὐτοῦ ἀποχειρουμένας ἀσφαλιστικὰς πρᾶξεις, μάζει τοῦ συνδέου τῆς περιουσίας αὐτοῦ. Ο! Ασφαλισταὶ τοῦ Αέδη, ἀφ' ἡς γίνεται: δεκτοῖς μὲλή τοῦ Σωματείου, καὶ πρὸν ἦτι: ἀρχώντος ἀποκειρουμένες ἀσφαλιστικὰς πρᾶξεις, όφειλονται: νό καταθέσεις: παρά τῇ Διοικούσῃ 'Επιτροπῇ ὡς ἔγγυησι τίτλους ἀξίας Λι-ρῶν 'Αγγλίας 5,000, μόλις δ' ἀρχιστον ἐργαζόμενος ἔστω καὶ εἰς ἀλαχι-στην κλίμακαν, όφειλονται: ν' αἰγάλεως: σημαντικός τὴν ἔγγυητικὴν ταύτην καταθέσειν τον. 'Αφ' ἔτερου τῷ σύνολον τῷ παρά τοῦ 'Ασφαλιστοῦ—μέλους τοῦ Αέδη εἰσπραττομένων ἀσφαλιστών, παραμένει κατατεθειμένων εἰς δε-σμεύμενον λογαριασμὸν ἐν παρακαταθήκῃ παρά τῇ Διοικούσῃ 'Επιτροπῇ τοῦ Σωματείου. 'Επι τῇδε καταθέσεως ταύτης ἔχουσιν ἀποκλειστικὸν προ-νόμιον οἱ δικαιοῦχοι ἐκ τῶν ἀσφαλιστικῶν ομβολαίων; εἰς ὧν ομηρετάχει δ' 'Ασφαλιστῆς—μέλος τοῦ Αέδη δ' ἔνεργων τὴν καταθέσειν. Ήδη ἔτερος πι-στωτής τοῦ 'Ασφαλιστοῦ ἐξ ἀλλης αἵτις, δὲν δύναται: νά στραφῇ πρές ίκανοποίησον τῆς ἀπαιτήσεως του κατά τοῦ τοιούτου λογαριασμού. Τέλος, καθ' ἕκαστον ἔτος, οἱ λογαριασμοὶ τοῦ 'Ασφαλιστοῦ—μελῶν τοῦ Αέδη υφίστανται: αὐθηράτατον ἐλεγχον παρά τῆς Διοικούσης 'Επιτροπῆς τοῦ Αέδη. Δὲν ἐπιτρέπεται: δὲ εἰς τοὺς 'Ασφαλιστᾶς—μέλη τοῦ Αέδη νά συναίσθιαν ἐργαζόμενοι, δέλη δὲν ίκανο-ποιηθῇ δ' ἐλεγκτής δι τὰ ποσά τον ἀκινητοποιημένων ἔγγυησισμον τὰ δη-ποταύσι: διαθέτουσι, ἀντιπροσωπεύουσιν ἓν, ἐκ τῶν προστέρων καθωρι-ουμένον, ποσοστὸν ἐπι τῷ ἀνελγημένων ὑποχειρώσεων ἀγτῷ.

Συνδικάτου, χωρίς ομιού και πάλιν νά δημιουργήται περιπτώσις άλλη-λεγόντων ειδικής μεταξύ των μελών τοῦ Συνδικάτου, όντας έτσι διατηρεῖ ανεξάρτητον των λοιπῶν ειδικήν διά τὸ καλυπτόμενον παρ' αὐτοῦ μεριδιούν ἐκάστου κυνδύνου, ἐφ οὗ ἐγδιαμέρεται τὸ Συνδικάτον.

Οι ἀσφαλιστικοί τοῦ Λόδδη πρός τούτους δὲν δικαιοῦνται νὰ ἔρχονται εἰς ἐπαργή ἀπ' εὐθείας μετά τοῦ ἀσφαλιζόμενού καινοῦ. Πρὸς τοῦτο πάς τις ἐπιτιμητὸν ν' ἀσφαλισθῇ τοὺς αὐτοὺς αὐτολιπτὰς τοῦ Λόδδη δέονταν ἀπευθυνθῆνεις ἵνα ἔνα τῶν Μεσιτῶν Ἀσφαλεῖων τῶν ἐπισήμων ἀγεγνωσιμένων παρὰ τῆς Διοικήσεως τοῦ Λόδδη οἵτινες δικαιοῦνται νὰ εἰσέρχονται εἰς τὴν αἱμονακαν τὸν Συναλλαγῶν (*Underwriting Room*) τοῦ Λόδδη, ἐνδεικνύονται οἱ *Underwriting Agents* τῶν Συνδικάτων, καὶ νὰ διαπραγματεύνονται μετά τῶν τελευταίων τούτων τὴν τοποθέτησιν τῶν ἀσφαλεῖων τῶν πελατῶν τού.

Ο Μεσίτης ἀσφαλεῖων, ὡς τηγχάνει πρόδηλον ἐτῶν ἀνωτέρω, δὲν εὑρίσκεται εἰς σχέσιν ἔξαρτησεώς τινος πρὸς τὸν ἀσφαλιστήν. ἀλλὰ τυγχάνει ἐντολοδόχος τοῦ ἀσφαλιζομένου ἐνεργῶν ὡς ἀντισυμβαλλόμενος διὰ λαμὸν τούτου μετὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ καὶ ὑπερασπίζων τὰ συμφέροντα τοῦ ἀσφαλιζομένου πελάτου του. Λιδὸν νῦν καταστήσομεν ἐναργετέον τὴν εἰκόνα τῆς σχέσεως μεταξὺ Μεσίτου καὶ ἀσφαλιστοῦ προσθέτομεν ὅτι τὰ συμφέροντα ἐξάστου τούτων τυγχάνουσιν ἀντι-
συνούμενα πρὸς ἄλληλα, καθότι ὁ Μεσίτης, ἐπροσωπῶν τὰ συμφέροντα τοῦ ἀσφαλιζομένου, προσπαθεῖ νὰ ἐπιτύχῃ ὅσον τὸ δυνατὸν γιατὶ πλέον ἀσφαλίστον καὶ εὑριστέονς ὅρους καλύψεως διὰ τὸ τελετήτην του, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν ἀσφαλιστήν, οὗτοις η προσπάθεια είναι φυσικὸν νὰ τείνῃ πρὸς ἔξασφάλισιν μεγαλεῖτερον, κατὰ τὸ δυνατόν, ἀσφαλίστον καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν παρ' αὐτοῦ καλυπτόμενον κινδύνων.

Σημειωτέον ὅτι οἱ Μεσῖται λαμβάνοντες ἐντολὴν πρὸς τοποθέτην ἀσφαλείας τινὸς ἐν τῇ ἀγορᾷ τοῦ Λονδίνου δὲν δεσμεύονται γὰρ τοποθέτησος ταῦτην εἰς ἀσφαλιστικὸν τὸ Λόνδον μόνον, ἀλλὰ δικαιούνται νὰ τοποθετήσωσι μέρος ἢ τὸ δῶλον ταῦτης καὶ εἰς ἀσφαλιστικὰς θεστιές ἐκ τῶν ἐν Λονδίνῳ ἔχατεστημένουν.

Οὐ μόνον δὲ τοῦτο, ἀλλ ἀποτελεῖ καὶ ἔμικρον ἀπὸ μαρφοτάτου γρούνον ἐπαρθεῖσόμενον, ὅπως, δι' ἐκάστην ἀσφάλειαν, δι' Μεσίτης ἀπενέγνωται πρότον εἰς μίαν ἡ πλειόνας ἐξ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιρῶν, αἵτινες ἀπόδεχονται ἐν μέρος τοῦ προτεινομένου κινδύνου, ὅπότε οἱ Μεσίται εὑρεχέστερον δηνανταν νὰ πρισώσουν τοὺς ἀσφαλιστικοὺς τοῦ Λόδδη, νὰ δεχθῶσι τὴν καλύψυν τοῦ ὑπολόγιου ὑπὸ τοὺς ίδιους ὄφους ὑφ'οὓς ἡ επιστρίψις ἐκάλυψε τὰ πρώτα μερίδια τῆς ἀσφαλείας.

Οι Μεσίται, αφού λάβωσιν ἐντολὴν νὰ τοποθετήσουσιν ἀσφαλείαν
ανα, σημειοῦσι τὰ στοιχεῖα αὐτῆς ἐπὶ τυος δελτίου καλούμενου *slip*
καὶ περιάγουσι τοῦτο κατόπιν, κατ' ἄρχας συνηθῶς εἰς τὰ γραφεῖα
τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταριῶν καὶ μετέπειτα τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόδη,
κατοικοῦσις τοῦ *Underwriter* (^(*)) ἀσφαλιστικῆς ἑταρίας ἡ *Underwriting Agent* ἐπὶ¹
τελευταῖς *'Ασφαλιστικοῦ Συνδικάτου τοῦ Λόδη, σημειώνει
τοῦ δελτίου (*slip*) τὸ ποσὸν ὅπερ ἀπόδεχται ἐπὶ τοῦ προτεινομέ-
νον κινδύνου καὶ δέτει παραπλεύρος τῆς μονογοναψίας του.*

Μετά τινας ομηρίωσαν τού απαιτούμενου πόρος ασφάλισιν ποσού ο Μεσίτης χρειεί εἰς τὰ ἀρχεῖα του τὸ πρωτότυπον τοῦ μονογυμφητέου δελτίου όπερ ἔκποτε καλεῖται «Cover» καὶ ἀντ' αὐτοῦ ἐξδιδεῖ καὶ παραδίδει εἰς τὸν ἀσφαλιζόμενον πιστοποιητικόν, φέρον τὴν ὑπογραφήν του, καὶ βεβαιώνυν ὅτι ἐξλείσθη ἡ προτεινομένη ἀσφάλεια εἴτε ταρφ ἐταριάσια εἴτε παρὰ τοὺς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδδη, παραθέτων τὰ ἵππαλτά του ποὺς ὥρης ὡρὲς ἐντείνειν ἡ ἕρασις.

Η πιστοποίησης αὕτης τοῦ Μεσίτου καλεῖται *Cover Note*, τοσαντέν γέρμητοσύνην ἐμπνέουσι τὰ κειτικά γραφεῖα ἀσφαλεῶν ἐν Αονδίῳ, ὅπει συχνότατα οἱ ἀσφαλιζόμενοι ἀρχοῦνται εἰς τὸ *Cover Note* τοῦ Μεσίτου, χωρὶς ἡ νέα ἐνδιαφερόμενος τὴν μάνθινοι τὴν ἔτι πριν ἡ τὰς πεισμάτων ἐπὶ τὰς Συνδικάτα τοῦ Αονδίου παρέχει ἀνάγκη τοῦ γίγνεσθαι.

Πάς άσφαλτόμενος δικαιούται, ἐν τούτοις, ὅπετεδηπτε θελήσῃ
ἡ ζήτηση παρά τοῦ μεσίτου καὶ λέβη παρ' αὐτῷ τὰ πρωτότυπα συμ-
βόλαια, ἀτινα ἐπὶ τῇ αἰτήσει τοῦ Μεσίτου, ἐξαίδιουσιν αἱ ἀσφαλιστικαὶ
ταῖς διὰ τὰ μερίδια ἀτινα ἐξάλυψαν ἐπὶ τοῦ κινδύνου, ὡς καὶ τὸ
πρωτότυπον συμβόλαιον τὸ ἐξαίδιονέν τοῦ Εἰδίζουν Γραφείου
κόδεσσος καὶ ἔπογραφῆς συμβολαίων τοῦ Λόνδη (Lloyd's Policy
Signing Office) τὸ φέρον ὄπισθεν διὰ σφραγίδων τὰ δόνυματα τῶν
ιετεζόντων εἰς τὴν ἀσφάλειαν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόνδη, διατεταγμέ-
να κατὰ Συνδικάτων μὲ τὰς ὑπογραφὰς τῶν ἐπὶ κεφαλῆς ἀσφαλιστῶν
Underwriting Agents), κατὰ Συνδικάτων, ἔναντι τοῦ ποσοῦ ὅπερ
σαπον Συνδικάτων κατέπτει (**) .

Σημειωτέον δὲ τὰ συμβόλαια τὰ ἐκδιδόμενα εἴτε ὑπὸ τῶν ἔταιρῶν εἴτε ὑπὸ τοῦ Λόρδου ἐξόδιονται πάντοτε ἐπ' ὄνοματι τοῦ μεσολάγησαντος διὰ τὴν ἀρράγειν Μεσίτον, δοτις πρὶν ἡ τὰ παραδόση εἰς ὃν πελάτην του τὰ διπισθογάφει ἐν λευκῷ, μεταβάλλον οὕτω ταῦτα ἐξηνομα εἰς τὸν κοινωνῆν.

"Ηδη μετά τινας κατ' ἀνάγκην παρούσαν ταύτην ἔξετασιν τοῦ τοόπου

(*) Πλὴν τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόδδη, καλούνται ὅμοιως *Underwriters* καὶ εἰ διευθυνταὶ τῶν θαλασσασφαλιστικῶν ἔταιριών, οἵτινες καὶ ἀνθεσίν πρός τοὺς λοιποὺς κλάδους ἀσφαλίσεων προσωπικῶς ἀσχούνται μὲ τὴν παραδοχὴν ἡ μή τῶν προτεινομένων εἰς τὰς ἔταιριάς κινήσεις.

(**) Σημειωτέον ἐνταῦθα ὅτι τὸ πρωτότυπον Συμβόλαιον τοῦ Λέσβου δύον, ρόδος τούτοις, νά φέρῃ καὶ τὴν εἰδικὴν αφραγίδα τοῦ «Γραφείου ὑπογραφῆς Συμβολαίων» (Lloyd's Policy Signing Office), ἀντοῦ τῆς ὁποίας ὅποι ἡ Λαϊκούσσαριον 1924 ὁ ἀσφαλιζόμενος οὐδὲν δικαίωμα ἔχει· ἐπὶ τῶν ἄγνωστων καὶ τῶν μεταριπών τὸν ἀσφαλιστοῦ—μέλους τοῦ Λέσβου, τῶν κα-
τετίθεντων πατέλη τὴν Διοικήσην Ἐπαναστατικῆς τοῦ Συμβολαίου.

λειτουργίας τοῦ ιδιούπον τούτου ἀσφαλιστικοῦ ὁργανισμοῦ, ἐπανεργό-
μενα εἰς τὴν ἔχετασιν τοῦ ἐν ἀρχῇ τοῦ παρόντος παρατιθέμενου ἀρ-
θρου τοῦ ἡμετέρου Νόμου τοῦ χυτικῶντος τὸν τρόπον τῆς ἀσκήσεως
ἐν Ἑλλάδι τοῦ Κλάδου Ναυτικῶν Ἀσφαλισεων παρά τῶν ἀντιπο-
σώπων Μεστιών Ἀσφαλιεῖν τοῦ Λόδδ, καὶ τὴν ἔξονυχίσιν τῶν καθ-
ῆκαστα διατάξεον αὐτοῦ.

• Η διατύπωσις της 1ης παραγράφου τοῦ ἄρθρου ἔχοντος ὡς ἔξις;
• Πᾶς Μεσίτης Ἀσφαλειῶν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόνδον δικαιοῦται ν' ἀσπῆ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐπιχειρησιν ἐν Ἑλλάδι, κ.λ.π. εἰναι βασικῶς ἐσφαλμένη. Ως κατεδείξαντες ἀντότερον, οἱ μεῖναι ἀσφαλειῶν δὲν ἀκούσιν ἀσφαλιστικὴν ἐπιχειρησιν. Οἱ ἀσορθύτες τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐπιχειρησιν εἶναι οἱ Ἀσφαλισταὶ—μέλη τοῦ Σωματείου τοῦ Λόνδον καὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι μεθ' ὧν συμβάλλεται ὁ μεσίτης, ἐνεργών ὡς ἐντολοδόχος τοῦ ἀσφαλιζομένου.

Κατόπιν τούτου, και ἡ συνέχεια τῆς παραγράφου καθ' ἣν ὁ Μεσίτης παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδιδ διά νῦ ἐργασθῇ ἐν Ἑλλάδι, ὄφειλει ἀνὰ δηλώση τὸ πρόσωπον ὅπερ ἀναγνωρίζεται ὡς ἀντιπρόσωπὸν τοῦ Ἑλλάδος καθίσταται ὅμοιος ἀνεννοίας, ἥψη ὅσον ὁ Μεσίτης, ὡς εἴπομεν, δὲν ἀσκεῖ ἀσφαλιστικὴν ἐπιχείρησιν, ἀλλ' ἀπλῶς μεσολαβεῖ μεταξὺ ἀσφαλιζομένου καὶ ἀσφαλιστοῦ, ὡς ἐντολοδόχος τοῦ πράτου. Συνεπὼς, δὲν δύναται νῦ διορισθῆναι πάρα πολὺν σχέσεων ἔξαρτησεως τοῦ τελευταίου τούτου παρὰ τοῦ διορίζοντος μεσίτου, σύτις ὅστις στοὺς παρίσταται ὡς ἐντολεὺς, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐντολῶν τοῦ ὅποιος ἐνεργεῖ ὁ διορίζομενος ἀντιπρόσωπος. Ἐν τῇ πραγματικότητι, ἡ σχέσις ἢν προτίθεται νῦ ωυθμῷ ὁ Νόμος μεταξὺ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Μεσίτου ἀσφαλειῶν καὶ τοῦ ἐν Ἑλλάδi, κακὸς γαραπτηρίζομένου ὡς ἀντιπρόσωπον τοῦ, εἰνε τελείως ἀντίθετος ἐκείνους ἢν προβλέπεται ὁ Νόμος, διότι ὁ ἐν Ἑλλάδi Μεσίτης τυγχάνει ὁ ἐντολεὺς καὶ ὁ ἐν Λονδίνῳ τοιοῦτος τυγχάνει ὁ ἐντολοδόχος πρὸς ὃν ὁ πρώτος μεταβιβάσει τάς ἐντολάς πρὸς ἀσφάλισιν τοῦ πελάτου του. Τάς ἐντολάς ταύτας ἐπειτελεῖ ὁ ἐν Λονδίνῳ Μεσίτης τοποθετῶν τάς διαβιβαζομένας εἰς αὐτὸν ἐργασίας παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λόδιδ καὶ ταῖς ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστικαῖς ἑταῖραις. Συνεπὼς εἰς τὴν πραγματικότητα ὁ ἐν Ἑλλάδi Μεσίτης ἀσφαλειῶν, διοριζεῖ ἀντιπρόσωπὸν του, τὸν ἐν Λονδίνῳ τοιούτον καὶ οὐχὶ ἀντίθετος ὡς προβλέπεται ὁ Νόμος.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ Νόμος δριζει τῷ ὁ Μεσίτης τὸν Λόγον ὀφείλει ὅμοίως
νὰ καθορίσῃ:

«Την έκτασιν τῶν ἔξουσιῶν τοῦ ἀντιπροσώπου τούτου, εἴτε διορίζοντας αὐτὸν πλήρεζόντων ἵνα ἔχει διά της Ἑλλάδος ὁριστικά ἀσφαλιστήρια ἢ εἰς ὄντας τοῦ Μεσίτου καὶ τῆς ὅμιλος αὐτοῦ, εἴτε ἔξουσιοδοτῶν τούτον ἵνα δίδῃ προσωρινὴν ἀσφαλίσεων *Certificate* ἢ νέεις ἀντικαθιστᾶ δι' ὁριστικοῦ ἀσφαλιστηρίου *Cover Note*, εντὸς προθεσμίας κατὰ τὸν περιόδον τοῦ προσωρινοῦ ἀσφαλίσεων.

Ἐξ ὐσων ἔξεδέσαιμεν ἀντότερο, πᾶς τις δύναται πλέον νά ἐννοήη
την ἄνωτερω παραπλεμένη διάταξις τοῦ Νόμου βρίσκει σιφαλμάτων,
ὅγχον ἀνεπαρκοῦς προφανῶς, γνώσεως τοῦ συντάκτου αὐτῆς ώς προς
τὸν τρόπον τῆς λειτουργίας τοῦ Λόδδη καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν ἔξου-
πον τοῦ Μεσίτου τοῦ Λόδδη καὶ τοῦ σχετικοῦ αὐτοῦ ποὺς τοὺς ἀπα-
ντάνεις

Δεδομένου ότι ο έν Λογίνω Μεσίτης, μή τι τυγχάνων ἀσφαλιστής προειπομεν, δὲν ἐζίδεται ὁριστικά ἀσφαλιστής, δὲν είναι φυσικῶς γνωτόν τι ἐξωριῷ τοιούτον τι δικαιώματα εἰς τὸν Ἐλλάδι Μεσίτην ἀσφαλειῶν, παρ' οὐ λαμβάνεται ἐντοῦν ποὺς ἀσώλιτους.

Τά «Cover—Notes» άπινα και μόνον δικαιουνται νά εκδιδοσιν οι Ιεραι Ασφαλειών έν Λονδίνφ,είσιν άπλως προσωρινάι βεβαιώσεις ου Μεσίτων πρός τούς έντολεις των διτ οι Ασφαλισται απέδεχθησαν ήν προταθείσαν άσφαλειαν ύπο τούς συμφωνηθέντας δρους. Τας προσωρινάς ταύτας άσφαλεισις τῶν μεσιτών, κακής ο Νόμος ονομάζει φιστικά άσφαλιστήρια, χαρακτηριζων άντιθέτως ως προσωρινάς άποδειξεις άσφαλισεων (Certificates) τάς παρά τῶν έν Ελλάδι μεσιτών άσφαλειων εκδιδομένας άντιστοιχους προσωρινάς βεβαιώσεις άσφαλεισ. Αι τελενταιαί αίται, ουδὲν άλλο είσιν, ανταί καθ' έντας, ίην Cover Notes, τῶν έν Ελλάδι Μεσιτών άσφαλειών πρός τούς ελάτας των βεβαιώσαι διτ οι έν Λονδίνφ Ασφαλισται απέδεχθησαν ήν προταθείσαν άσφαλεισ ύπο τούς συμφωνηθέντας δρους. Ή βεβαιώσεις αύτη τού έν Ελλάδι Μεσίτων, εκδίδεται άμα τῇ λήψει τῆς γετινής περι τούτου βεβαιώσεως τού έν Λονδίνφ Μεσίτων άσφαλειων έσω τού όποιοι έχεισιν ή έσονται έν Λονδίνο.

Κατά συνέπειαν, ούδεμις μάλιστακή σημασίαν έχει ή άντικατάτωσις της προσωρινής βεβαίωσεως τού έντονού Ελλάδα μεσοίου, διά της προσωρινής βεβαίωσεως τού έντονού Λογόντων τοιούτου, δεδομένου ότι, η φρώτη, ώς απάρτιτην προϋπόθεσην έχει την ιματοξενή της δευτέρας, μαθητείας δε, έντελη προνομίου, ήταν και πάντα προστατεύεται από την

Πλὴν τούτου, ὃ ἐπειδὴ Λονδίνῳ Μεσίτης μὲν οὐδεμίαν «οἰμάδα» εἶνε συνδεμένος, ὃς ἀναφέρει ὁ Νόρμος, ἐξ ὄντων τῆς ὅποιας νὰ δύναται νὰ καθίδῃ ὄριστακά ἀσφαλιστήρια. Πιθανώς, διὰ τῆς λέξεως «οἰμάς», ὡς νοθετήση νὰ ἔννοιῃ τὰ συνδικάτα τῶν Ἀσφαλιστῶν—μελῶν τοῦ Λοῦδ, ερι τῶν ὅποιων ὅμιλοις ἀσφαλισμένων ἀνωτέρω. Καίτοι, ὅμως, πιθανόν, εἰς λεσίτης ἀσφαλειῶν ἐν Λονδίνῳ, νὰ ἔχῃ φιλικοὺς συνδέσμους μὲ τινα τῶν μελῶν ὥρισμένων τινῶν συνδικάτων, καὶ νὰ προτιμᾷ, ἵσως, τὰ συνδικάτα ταῦτα διὰ τὴν τοποθετήσην τῶν ἀσφαλειῶν του, οὐδὲν ὅμοιον νομικὸν πόρος ταῦτα σύνδεσμον ἔχει, ἀλλὰ εἴλετε ἐλεύθερος νὰ τοθετηῇ τὴν ἐργασίαν την, ὅποιαν τὸ ἄνεύθεσε ὁ ἐντολεὺς του, ἐν ἀρ. ἦ ἐν μέρει, εἰς «οἰονόηποτε συνδικάτον τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ οὖδ, ἦ καὶ νομίμως ἐν Λονδίνῳ ἐγκατεστημένην Ἀσφαλιστικὴν Ἐ-μπιριαν, καὶ ἀπόλυτον ἐξλογήν του, ἀκεῖ νὰ εἴη, κατὰ τὴν ἐπίτημ- του, ὅφους πληροῦσται τὴν ἐντολὴν του πελάτου του διὰ τὴν συ- αψίν την ἀνάτελμασιν αὐτῷ ἀσφαλίσεις.

Κατὰ συνέπειαν, ἡ παρὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ μεσίτου ἀσφαλειῶν ζητούμενή δῆλωσις, ἣν ὑποχρεοῦται οὗτος, ἐξ τοῦ Νόμου, νά ὑποβάλῃ εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, εἶνε ἀδύνατον νά περιέχηται παρὰ τοῦ νομοθετοῦ ζητουμένας ἔξουσιοιδήσεις, ώς ἔξεχομένας τῶν δριών τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Μεσίτου, καὶ, ἐν τῇ πραγματικότητι, κενάς οὐσιαστική ἔννοιας.

Ἐν σημεράσματι, φρονοῦμεν ότι τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος τῆς 13^{ης} Ιανουαρίου 1918, ὡς ἐτροποποιήθη ὑπὸ τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος τῆς 27 Ιουνίου²³ Ιουλίου 1918, δέον νὰ τροποποιηθῇ ὡς ἔξης, διὰ νὰ ἀνταπορίνηται πρὸς τὴν πραγματικότητα:

«Πάς νομίμως έν' Ελλάδι ασκον τὸ ἐπάγγελμα τοῦ Μεσίτου ἀσφαλειῶν, προτιθέμενος νά τοποθετησῃ ἐν Λονδίνῳ παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδι ναυτικά ἀσφαλειῶν, οφεῖται νά τύχῃ πρὸς τοῦτο προηγουμένης εἰδῆς πρὸς τοῦτο ἀδείας τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικού Οίκουνομίας, ἐξδιδομένης δι'. Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως μετά γνωμοδότησην του κατέ τὸ ἀρθροῦ 6 τοῦ Νόμου Σημβουλίου Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας, δημοσιευμένης διὰ τοῦ Δελτίου Ἀνωνύμων Ἐταιριῶν τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως. Ὁπως τύχῃ τῆς τοιαύτης ἀδείας ὁ Μεσίτης, δέον νά ὑποβάλῃ πρὸς τὸ Ὑπουργείον Ἐθνικού Οίκουνομίας, 1) ἔγγραφον δῆλων αναφέρουσαν τὴν ἐπονυμίαν καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἐν Λονδίνῳ Γραφείου Μεσιτῶν ἀσφαλειῶν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδι, διπερ δοοῖται ως ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ ἐν Λονδίνῳ καὶ μέσῳ τοῦ ὥποιον καὶ μόνον θά τοποθετῇ παρὰ τῷ Λόιδι τὰς ἀσφαλιστικάς του ἐργασίας, 2) ἔγγραφον δῆλων οὗν 'Ἀγγλικῇ γλώσσῃ κεκυρωμένην ὑπὸ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Ἐλλήνος Προξένου τοῦ ἐν Λονδίνῳ Μεσίτου ἀσφαλειῶν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδι, δηλοῦντος διὰ ἀπόδεξατα τὸν διοικητὸν του ως ἀντιπρόσωπον ἐν Λονδίνῳ τοῦ αἰτοῦντος τὴν ἀδειαν ἐν Ἐλλάδι Μεσίτου ἀσφαλειῶν καὶ συμφωνεῖ πρῶτος ὁ τελευταῖος οὗτος ἐξδιδὺ προσωρινάς βεβαιώσεις ἀσφαλίσεως ἡμάρτινος λάθρη εἰδοτοίησαν τοῦ ἐν Λονδίνῳ Μεσίτου οὗτοι οἱ Ἀσφαλιστοὶ ἀπέδεχόησαν τὴν καλλιψυν τῶν ἔκστοτε προτεινομένων ἀσφαλειῶν, 3) ἔγγραφον βεβαιώσιν ἐν Ἀγγλικῇ γλώσσῃ κεκυρωμένην ὑπὸ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Ἐλλήνος Προξένου ὑπογεγραμμένην ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Σοματείου τοῦ Λόιδι, πιστοποιούσαν δὲ ὁ διαιρόμενος ἐν Λονδίνῳ Μεσίτης ἀσφαλειῶν καὶ ἀπόδεχμενος τὸν διοικητὸν αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ ἐν Ἐλλάδι Μεσίτου τυγχάνει ἐποίημος ἀνεγγνωρισμένος μεσίτης ἀσφαλειῶν παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόιδι».

Διά της ως ἄνω τροποποιήσεως τοῦ ὑπὸ ἔξετασιν ἀρθρου τοῦ Νόμου, καθίσταται ὥριοις ἀναγκαῖα ἡ ἀναπροσαρμογὴ πρὸς τὴν πραγματικότητα καὶ διαφέρουν ἀλλού σχετικῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 1023. Οὕτῳ ἡ δευτέρα παράγαφος τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ Νόμου 1023 δέοντα νὰ τροποποιηθῇ ως ἔξης:

Εξαιρετικῶς ἐπιφέρεται ή ἀσημις ίδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀσφαλίσεως ἐν Ἑλλάδι α) Ναυτικῶν ἀσφαλίσεων ὑπὸ Ἀσφαλιστῶν—ιωλῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδδος καὶ Ἀσφαλιστῶν Ἐταιρίου ἐν Λονδίνῳ, μέσῳ νομίμως ἀνεγνωρισμένων Μεσιτῶν ἀσφαλειῶν ἐν Λονδίνῃ, σεούτως ἔξοινοιδητημένων, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τοῦ ἄρδουν 2 τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος 16 Ἰανουαρίου 1918 ὡς ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος τῆς 27 Ἰουνίου—23 Ἰουλίου 1919, ὅπου ἐπέρχοσθαι νομίμως ἐν Ἑλλάδι ἔγκατεστημένους Μεσιτας ἀσφαλειῶν.

Όμοιώς, ή τελευταία παράγραφος του άρθρου 19 του Νόμου 1023 δένον να τροποποιηθῇ ώστε έξης :

Τὴν αὐτὴν ἐποχέσσων υπέζουσι (δηλαδή καταθέσεως παρὰ τῷ Γαιείῳ Παρακαταθήρων καὶ Δανείων τέλους ἐγκαταστάσεως δαχ. 6.000) καὶ οἱ ἐν Ἑλλάδι Μεσίται ἀσφαλεῖον οἱ ζητοῦντες ὅπως ἀνατριψαμένοις δικαιούμενοι νὰ τοποθετούν ἔργασις παρὰ τῷ Αγγίλῳ Λόιδῳ.

Ωσαντος, ή δευτέρα παράγωγος του ἄρθρου 22 του ίδιου Νόμου
είναι να τροποποιηθῇ ως έξης :

«Οι ἐν Ἑλλάδι Μεσίται ἀσφαλειῶν οἱ τοποθετοῦντες ἀσφαλείας αὐτῷ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδῳ ἐν Λονδίνῳ ὑποχρεούνται εἰς ἀσφαλιστικὴν οποθετησιν ἔγγυσισσως ἐκ δραχ. 500,000».

“Η τελευταία αυτή διάταξις, δηλαδή τής καταθέσεως ἐγγυήσεως ο μέρους τοῦ Μεσίτου ἀσφαλειῶν, δεν δύναται νὰ ἔχῃ τὴν εννοιαν ἡ παρὰ τοῦ ἴδιου ἀρρεύον τοῦ Νόμου ζητουμένης ἐγγυητικῆς καταθέσεως παρὰ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐγκατεστημένων ἀλλοδαπῶν ἀσφαλιστιῶν ἐταϊριῶν. Η τελευταία αυτή ἐγγυηση σκοπον ἔχει τὴν ἵκανοισσή τοῦ ἐν Ἑλλάδι κατόχου ἀσφαλιστικοῦ συμβολαιοῦ ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας, ἐν περιπτώσει διστοροπίας ταῦτης ὥπως καταβάλλει εἰς τὸν καιούχον τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν, ἢπει τῷ ἀνεγγωρισθῇ κα-

Είτη την περιπτώσιν, όμως, τού Μεσίτου ἀσφαλειῶν, οὗτος, μὴ τυγάνων ὁ ἀσφαλιστής ὁ ἀποδεχόμενος τὸν κινδύνον, δὲν ὑπέξει φυσιῶς καὶ τὰς ἀντιστοίχους εὐθύνας ἔν περιπτώσει πραγματοποιήσεως οὐ ἀσφαλισθέντος κινδύνου. Συνεπῶς ἡ παρ' αὐτοῦ κατάθεσις ἀσφασικῆς ἐγγυησεως, δὲν δύναται νὰ ἔχῃ ἔτερον σκοπὸν εἰ μὴ τὴν οπική ἴκανοποίησιν τοῦ ἐν Ἐλλάδι ἀσφαλιζομένου, τοῦ βλαβέντος πὸ πράξεως ἡ παραλείψεως τοῦ ἐν Ἐλλάδι Μεσίτου τοῦ καταθέασανς τὴν ἐγγύησιν, κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐντολῆς τοῦ πελάτου του, ἢ σοσον ἡ τοιαύτη πρᾶξις ἡ παραλείψις ἐβεβαιώθη διὰ τελεσιδίκου

Έννοεται ότι, εις τὴν περίπτωσιν ταύτην, ή ἀστική εὐθύνη τοῦ λειτουργοῦ ἀσφαλεῖσθαι, θά είνει ἀνέχαρτης τῶν ποινικῶν αὐτοῦ εὐθύνης περὶ ὃν προβλέπει τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Βασ. Διαιτάγματος τῆς 13 αυγούστου 1918, ὅποιο δέοντος καί τοποτελεσθεῖσας ἔχει.

λισταῖς τοῦ Λόδδη καὶ ἡ παρ' ἀσφαλιστικᾶς Ἐταιρίας ἐν Αούδινῳ, ἐπάγεται ποινικὴ διωξιν τοῦ ἐν Ἑλλάδι Μεσίτου κατὰ τὰ ἀρθρα 24 καὶ 27 τοῦ Νόμου 1023.

Θὰ ἡτο εὐκταῖον ὅπως κατὰ τὴν παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, μελετώμενην ἀναθεωρήσιον τοῦ Νόμου 1023, ληφθῶσιν ἐπ' ὅψει αἱ ἀνωτέρῳ παρατηρήσεις μας καὶ προσαρμοσθῶσιν οὕτω πρὸς τὴν πραγματικότητα αἱ διατάξεις αὐτοῦ αἱ ἀρφοῦσσα εἰς τὴν ἐν Ἑλλάδι ἀσφαλιστικῶν ναυτικῶν ἀσφαλιστικῶν παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ Λόδδη.

Σ. I. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

Ἡ ἀλιεία παρ' ἡμῖν.

Δυσχέρειαι καὶ πραγματικότης

Τὸ περίφημον ζήτημα τῆς ὁργανώσεως τῆς ἀλιείας παρ' ἡμῖν ἐπανῆλθεν ἐπὶ τάπτης. Πολλαὶ καὶ ποικίλαι διατυποῦνται γνῶμαι καὶ ἀτελεύτητοι διεξάγονται συζητήσεις, ίδια ὡς πρὸς τὰς ἐπενεκτέας τροποποιήσεις εἰς τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον.

Παραδόξως δημος, αἱ ἐκφερόμεναι γνῶμαι καὶ αἱ γενόμεναι συζητήσεις περιορίζονται εἰς τὸ ἐμπορίον καὶ οἰκονομικούν κυρίου μέρους, δηλαδὴ εἰς τὸν τρόπον καθ' ὃν ὑὰ διατίθενται αἱ ὑπότεικαι μεγάλαι ποοῦταις τῶν ἀλιευμάτων ἰχθύων καὶ ὑὰ μεταφέρονται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Χώρας, εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀνέγρεσεως εἰδικῶν ἀποθηκῶν—ψυγείων καὶ τῆς παραγγελίας βαγονίων—ψυγείων, εἰς τὴν κονσερβοποίησιν τοῦ πλευράνου τῶν μεταναστευτικῶν ἰχθύων καὶ τὴν χρηματοποίησιν τῶν ὑποροιόντων τῆς ἀλιείας, εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἰδρυσεως ἀλιευτικῆς πίστης διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἀλιέων καὶ ἐν γένει περὶ παντὸς ἄλλου ζητήματος συναφῶν πρὸς τὴν ἀπὸ ἐμπορικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀπόφεως ὁργάνωσιν τῆς ἀλιείας.

"Ολαὶ αὐτὰ εἰναι καλά καὶ ἄγια, πλὴν δὲν ἀποτελοῦν τὴν βάσιν, ἀλλὰ τὸ ἐπιστέγασμα, τὴν συμπλήρωσιν τῆς ὅλης ὑπόθεσεως. Τὸ πρό-
έχον, τὸ βασικόν, τὸ κεφαλαιώδες ζήτημα τῆς ὁργανώσεως τῆς ἀλιείας εἶναι ἀναμφισβήτητος τὸ τεχνικὸν μέρος, δηλαδὴ ἡ ἐπὶ τῆς θαλάσσης ὁργάνωσις, ἡ τεχνικὴ μόρφωσις τῶν ἀλιέων, αἱ μεθόδοι ἀλιείας τὰς ὥραιας ὑὰ ἐφαρμόσομεν, τὰ καταλλήληα δίκτυα καὶ ἐργαλεῖα τὰ ὅποια ὑὰ μεταχειρισθῶμεν, καὶ ίδιως ὁ καθορισμός τῶν καταλλήλων τύπων ἀλιευτικῶν πλοίων, ἀνεν τοῦ ὅποιον οἰδηπότε προσπάθεια ὑὰ ἀπέβαινεν εἰς μάτην καὶ οἰδηπότε δριψατική θεοία ὑὰ ἀπετέλει σπατάλην ἀδικαιολόγητον.

Ἀντά, λοιπόν, τὰ ὄποια ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῆς ὅλης ὑποθέσεως θεωροῦνται ὑπὸ τινῶν ὡς ζητήματα δεντες ρευστής σημασίας. Πιστεύεται ὅτι αἱ παρ' ἡμῖν ἐφαρμοζόμεναι πρωτόγονοι μέθοδοι ἀλιείας εἰναι καὶ αἱ καλλίτεραι τοῦ κόσμου. Πως, αἱ ἄλλαι γόρας ὁργάνωσιν τὴν ἀλιείαν τον, δὲν τοὺς ἐνδιαφέρει.

"Ἄλλοι πάλιν διαμφισθησοῦν τὴν ὑπαρξίαν ἰχθυολογικοῦ πλούτου εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ δὴ εἰς τὰς ἔλληνικάς θαλάσσας καὶ ὡς ἐν τούτου θεωροῦν ὅτι δὲν ὑπάρχει ἕδος φόρους δόσεως διὰ τὴν ἀλιείαν εἰς τὸν τόπον μας. Τοῦτο δὲ λέγεται καθ' ἣν στιγμὴν αἱ γειτονικαὶ μας γόραι κολοσσαῖς προσπορίζονται ὀφέλη ἐκ τῆς ἐξαιτίας τοῦ πλούτου τοῦτον καὶ τὸν παρεμφερῶν βιομηχανῶν.

"Οπως συμβαίνει συνήθως εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἡ ἐπὶ τόσα γρόνια ἡ ἀλιεία δὲν ἀποχόλει πατέα τοὺς γράφαδες καὶ λιθυεμπόρους, σήμερον δὲν βιομηχανία αὐτῇ ἔγινε τῆς μόδας. Λεπτομάτως παρονταίσθησαν εἰς τὸν στίφων πλεῖστοι δοσοί εἰδίκοι, ὁ καθένας ἔχει τὸ πρόγραμμά του, τὰ σχέδια του, ἵνα ὑποτελεῖται πάντα τὰς ἀλιευτικὰς τοῦ πλούτου τοῦτον καὶ τὸν παρεμφερῶν βιομηχανῶν.

Διὰ τοῦτο, κάθε φορά ποὺ τὸ ζήτημα αὐτὸν ἔχεται ἐπὶ τάπτης προσφρούνει εἰς μνήμας ὅσας φανταστικάς δυνατοίς, κινδυνεύει δὲ καὶ τῷ πλάνῳ να χαντακωθῇ, ἐφ' ὃσον παταιοποιῶνται πρὸς τὴν πραγματικότητα. Αὐτὸν είναι τὸ δίλημμα πρὸ τοῦ ὅποιον εὑρίσκεται ἡ εἰδικὴ ἐπὶ τῆς ἀλιείας Κοινοβούλευτική Ἐπιτροπή.

Η πρόοδος τῆς ἀλιείας εἰς τὰς Βορείους Χώρας, τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ἱαπωνίαν, δὲν είχεν ως ἀφετηρίαν τὴν τελειοποίησιν τῶν ἐπὶ τῆς ἔρητας ἔγκαταστασῶν καὶ τὴν ἐμπορίον τῆς ὁργάνωσιν, ἀλλὰ τὴν βελτίωσιν καὶ προσαγωγὴν τοῦ τεχνικοῦ μέρους, ἢτοι τῆς κατὰ θαλάσσαν πρωτίστως ὁργανώσεως, ἐπὶ τῆς ὥραις σηρίζεται ἡ ὅλη βιομηχανία τῆς ἀλιείας καὶ ἐπὶ τῆς ὥραις ἔχασται ὁ σπουδαιότερος συντελεστής—ἡ εἰς ἰχθεῖς ἀπόδοσις.

Εἰς τὶς ὥραις ἔχονται εἰς τῆς ἀλιείας ἀπεδειγμήνειν αἱ καλλίτεραι ἐπὶ τῆς ξηρᾶς ἐγκαταστάσεις καὶ ἡ ἀρτιωτέρα ἐμπορικὴ καὶ οἰκονομικὴ ὁργάνωσις δέν δὲν φροντίσωμεν προηγουμένων να ἀποκτήσωμεν τὰ μέσα ἐκεῖνα, τὰ ὥραια ὑὰ εξησφάλιζον ἴκανοποιητάς εἰς ἰχθεῖς ἀπόδοσις;

Εἰς ὥρας τὰς προηγμένας γόραις, ὡς ὁργάνωσις τῆς ἀλιείας ἀπεδειγμή δὲν είναι ζήτημα ἐντελῶς τεχνικὸν, ζήτημα συγχρονισμένου ὑλικοῦ ἀφ' ἐνὸς καὶ ἐξησκημένου προσωπικοῦ ἀφ' ἐτέρου. "Οπως εἰς τὴν ναυτιλίαν ἀπαιτοῦνται πλοῖα σύγχρονα καὶ καλοὶ ναυτικοί, όπως

εἰς τὴν γεωργίαν ἀπαιτοῦνται τέλεια γεωργικά ἐργαλεῖα καὶ πεπειραμένοι γεωργοί, οὕτω καὶ εἰς τὴν ἀλιείαν χρειάζονται σύγχρονα πετρελαιοίσητα ἀλιευτικά πλοῖα, ταχύπλοα, ἐφωδιασμένα με ψυγεῖα καὶ μὲ δῆλα τὰ ἐπιστημονικά ἐργαλεῖα, τῶν ὅποιων ἔχουν ἀνάγκην οἱ ἀλιεῖς διὰ τὸ ἐπίπονον ἐπάγγελμά των.

Τὰ πλοῖα ταῦτα εἰναι ἵναν νά ἐφαρμόσουν ὅλας τὰς ἐπιστημονικὰς μεθόδους ἀλιείας, ἀναλόγως πόσος τὰς διαφόρους περιοχάς εἰς τὰς ὥραις εὑρίσκονται. "Ανεν τοιούτων πλοίων δὲν είναι δυνατόν νά γίνεται λόγος περὶ ἀλιείας καὶ οὔτε νά ἐπάρχουν ἀφθονα φάρια εἰς τὴν ἀγοράν. "Επειός πλέον ἀν ὑπετεῦθι διὰ τοῦ ἀλιεῖς μας μὲ τὰ γρῖψα, μὲ τὶς γκανάρες, τὶς συρτές, καὶ τὰ παραγάδια, εἰναι εἰς θέσην νά ἀλιεύσουν όπου θέλουν. Λύτο τοιούτων πλοίων δὲν ὑπάρχει σήμερον.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι αἱ παρὰ ἡμῖν μέθοδοι ἀλιείας ἐφαρμόζονται ἀπανταχοῦ τῆς Μεσογείου, παρατηροῦ ὅτι τοῦτο εἰναι ἀναπριβέστατον. Τοιούτους ισχυρισμοὺς δύνανται νά δοσι δὲν ἔχουν ιδέαν τοῦ τοῦ γίνεται ἀλλοῦ, καὶ δοσι ἐφαστεγνώς μόνον ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ἀλιείαν, μένουν κατενθυσμένοι μόλις ιδούν ὅλιγας διάδασις ἰχθύον.

"Ἡ ἀλιευτικὴ τέχνη ἔχει λάβει σήμερον τοιαύτην ἐξέλιξιν, ὥστε ἡμιπορεῖ νά εἴτη κανεῖς ὅτι τὰ παλαιά συστήματα ἀποτελοῦν μόνον τὴν ιστορίαν τῆς ἀλιείας.

"Ἡ εἰσαγωγὴ ἡ ἡ πατασκενή παρ' ἡμῖν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν σκαφῶν, θά ἐπέπεσε τὴν πλήρη ἐκμετάλλευσιν οὐ μόνον τῶν ἔλληνικῶν θαλασσῶν, ἀλλὰ καὶ διόλογόν της Ἀνατολίζεται Μεσογείου, τοῦθι ὅπερ θὰ προσεκόμεις ἀνυπολόγιστα κέρδον εἰς τὴν Χώραν μας.

"Ἄλλα καὶ ὁ ισχυρισμὸς τινῶν ὅτι ἡ Μεσόγειος δὲν ἔχει ἀρχετά φάρια, εἰναι καὶ αὐτὸς ἀναπριβήτης. Λιή πηλᾶς τοῦς Ἐλληνας, εἰναι μεγάλη ἀχαριστία νά λέγονται τοῦτο. Άπο τῶν ἀρχαιοτάτων δρόνων, αἱ θαλάσσας μας δὲν ἔπαιναν νά μάς τροφοδοτοῦν. Ἐπειδή οἵμως ἔχασολου θυτηκῆς ψαρεύομεν εἰπὲ τόσους αἰδῶνας εἰς τὰ ἴδια σχέδια μέρη καὶ χρηματοποιούμεν δυναμίτιδα καὶ διάφορα ἀλλὰ μη ἐπιτρεπόμενα πλέον μέσα, τὰ παφάλια μας ἔχουν σχέδιον ἐξαντληθῆν. "Ἄλλον δὲν ἔχουμεν τὰ μέσα καὶ δὲν δέλωμεν νά ἐρευνήσωμεν πλουσιότερα περιοχάς, οἵτινες οὔτε δέν ψάρευσαν ἀρχετά φάρια ὅτι ἐστείασαν αἱ θάλασσαί μας.

"Ἡ Μεσόγειος σήμερον, δὲν ἔχει διάλιγτερα φάρια ἀπὸ δοσι εἰτε κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν Φοινίκων καὶ Φοκαέων ἀλιέων. "Οπως καὶ τότε, οὕτω καὶ σήμερον οὐ πάρχουν εἰς τὰς ἀντανακτά ταὶς σημερινούς περιοχάς, μεταναστευτά καὶ ἐνδιημούσα.

Οἱ ἀρχαῖοι σοφοί ἀφέρουσαν μαραζός μελέτας διὰ τὴν ἀλιείαν καὶ διὰ τὴν παρασκευήν τῶν ιχθύων ἀκόμη. Οἱ Αἰλιανός εἰς τὴν «Ποικίλην τοῦ ιστορίαν», οἱ Αθηναίος εἰς τοὺς Δειπνοσοφιστάς, οἱ Οπτιανός εἰς τὰ ἀλιευτικὰ του, ἐπίσης οἱ Αριστοτέλης, οἱ Γαλλός, οἱ Πλίνιος καὶ τόσοι ἀλλοὶ ἔχουν πάραποταν τὸν ιχθυολογικὸν πλούτον τῆς Μεσογείου. Σήμερον, διακεριμένοις ἐπιστήμονες, "Ἄγγοι, Γάλλοι, Ιταλοί καὶ Ελληνες, εἰδίκως ἀσχοληθεῖτες μὲ τὸν ιχθυολογικὸν ἐρεύνας τούς εἰς τὴν Δυτικήν οὖσαν καὶ τὴν Ἀνατολίζεται Μεσόγειον, παραδέχονται ὅτι αὐτὴ δὲν δύναται νά παραβληθῇ ὡς πρὸ τὸν εἰς ιχθεῖς πλούτον, μὲ τὴν Βόρειον θάλασσαν, μὲ τὸν Ατλαντικὸν ἡ τὸν Ελρινίουν ώκεανόν, πλὴν οἵμως ἔχει υπεραριθετοῦς διὰ τὴν διατροφὴν τῶν πέριξ αὐτῆς λαῶν.

"Απόδειξις τούτου είναι ἡ ἐντατικὴ προσπάθεια ὅλων σχέδιον τῶν Μεσογειακῶν ζωῶν, πρὸς ὁργάνωσιν τῆς ἀλιείας των ἐπὶ τῇ βάσει τῶν γενικῶν παραδεδεγμένων ἐπιστημονικῶν μεθόδων, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν πραγματικήν τῶν οἰδηπότερων εἰς τὰς ἀκτές μας διὰ νά γαρεύσωμεν πρωτοπονοῦμεν εἰς τὰς ἀκτές μας διὰ νά γαρεύσωμεν περιοχάς διάδασις ἰχθύων τοῦ πλεονεκτοῦ. Ματαπονοῦμεν εἰς τὰς ἀκτές μας διὰ νά γαρεύσωμεν περιοχάς διάδασις ἰχθύων τοῦ πλεονεκτοῦ ποὺ οἴ γειτονές μας καλλίτερα νά ἐκτιμοῦνται.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

23, τ. MARY AXE,
LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



'Αργεντινή

Διά την άποκτησιν έμπορικής ναυτιλίας

Πληροφοριαί είναι Μπουένος "Αύρες άναφέρουν τὸν ὑπὸ τῆς 'Αργεντινῆς κυβερνήσεως καταριθμὸν εἰδικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν οἰκισμὴν ἀναθεόρησην τῆς Κρατικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, τὴν μελέτην τῆς σημειρηνῆς θέσεως τῆς μηροῦς Ἐθνικῆς ναυτιλίας καὶ τὸν καταριθμὸν προγράμματος ἀνορθόσεως καὶ ἐνισχύσεως τῆς. Η ἐπιτροπὴ διὰ ἔξετάση τὸ δῶν ναυτιλιακὸν πρόβλημα, κυρίως διοικητικὸν πρόσωπον ναυτικῶν ἔταιρων, αἵτινες διὰ ἐπιτεφθούν τὴν κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν διαφύλαξην τοῦ ἔξτρεικον ἐμπορίου τῆς 'Αργεντινῆς ὑπὲρ τῆς σημαίας τῆς. Ο ὑποναύαρχος κ. Abel Renard διὰ προεργεόντης τῆς ἐν λόγῳ τῆς 'Επιτροπῆς, η σύνθεσις τῆς ὁποίας περιλαμβάνει τὸν γενικὸν Νομοσχηματικὸν, τὸν νομικὸν σύμβουλον τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν καὶ ἡνακτόρων τῆς 'Αργεντινῆς ἀπότολίας.

Ποὺς ἡ ἐπιτροπὴ χωρῆσον εἰς τὸ ἔργον τῆς, θ' ἀποδίῃ τὰς γνώμας δῶν τῶν ἐνδιαφερομένων παμαγόντων, εἰς δὲ τὰ πορίσματα τῆς θα περιλάβῃ—κατὰ τὸ δυνατόν—δὰ τὰ ναυτιλιακὰ ξητήματα, λαμβάνοντας ἀκόμη πρόνοιαν καὶ διὰ τὴν μείσων τὸν ἔξδον προτερηφροτόσεως εἰς τοὺς 'Αργεντινοὺς λιμεναῖς. Ο κλάδος τῆς 'Αποτολίας θὰ τὴν ἕδη τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς τῆς, καθὼς καὶ ὁ συναγωνισμὸς τῶν σιθηροδρόμων διὰ τὸν ἐφαρμοζόμενον, ἐπὶ βλάψῃ τῆς ἔργασίας τῶν ἀπότολίων σταθμῶν, διαφορικῶν τιμολογίων. Θ' ἀναθεωρήσῃ ἐπίσης τὴν Ισχύουσαν Νομοθεσίαν διὰ τὰ ἀλευτικὰ πλοῖα, καθὼς καὶ τὴν Νομοθεσίαν διὰ τὴν ὅλην Ναυτιλίαν.

Οἱ 'Τάιμες τῆς 'Αργεντινῆς σχολιάζοντες τὴν ἀντετέρῳ προσπάθειαν ἀναθεωρήσεως τῶν πρὸς τὴν θάλασσαν Ἐθνικῶν φιλοδοξιῶν, δὲν ἀποργάπτουν τὴν δυναφοΐαν τῶν καὶ ἐπενθυμήσουν εἰς τὴν κυβέρνησιν τὸ παταύτερον σχέδιον περὶ δαπάνης 200 ἑκατομμυρίων pesos πρὸς ἀπότητην ἐμπορίου στόλου, τὸ ὄποιον κατέληξεν εἰς τὴν ἀγορὰν ἐν τοῖς καὶ μόνον σταθμοῖς, τοῦ ἀπ. «Bahia Blanca», τόπος ζημιᾶς προκαλέσαντος εἰς τὸ Κρατικὸν Θησαυροφυλάκιον. Τονίζει περισσέως ἡ ἴδια ἐφημερίς, διὰ τὴν πρόνοιαν προσπάθεια δὲν πρόσεκται ποτὲ νὰ καταλήξῃ εἰς πρακτικὴν καὶ ἐφαρμόσουν βάσιν, διότι ἡ 'Αργεντινὴ Νομοθεσία, ὡς ἔχει σήμερον, θὰ ἐμποδίσῃ πάντοτε εἰς τὰ 'Ἐθνικὰ πλοῖα νὰ συναγωνιζούνται ἐπιτυχῶς πρὸς τὰ ξένα. Λυγάμεθα—γράφει—ν' ἀποκτήσουν σκάψη συγχρονισμένα καὶ κατάληπτα, παρέζοντα τὰ στόλη τοῦ πατριαρχείου καὶ ἐφύδωμενά μὲν ἀριστονέφυτον ὑλικόν, δὲν θὰ δυνιμοθεωρήσουμε δημοσίου πόλεων τὰ πλοῖα ταῦτα ἵκανά ν' ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων σημαιῶν.

Καὶ καταλήγει : «Μέχρις ὅτου ἐναρμονισθεῖσαν τὴν Νομοθεσίαν μας πρὸς τὴν συγχρονισμένην Νομοθεσίαν τῶν συναγωνιστῶν μας, θὰ ἡτοι παλιτέρον νὰ ἀφοσιωθῶμεν εἰς τὴν ἀπονοτροφίαν καὶ τὴν γεωργίαν μας, ὀφήγοντες εἰς τὰ ἀλλὰ 'Ἐθνη τὴν τιμὴν νὰ διατηροῦν μίαν Ισχύαν τῶν ναυτιλίαν ὑφιστάμενα τὰς γνωστὰς πολούσαις ζημιᾶς τοῦ δημοσίου αὐτῶν χρήματος. Ταῦ 'Αργεντινά προϊόντα ἐν τῷ ἀναπτυσσομένου ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ξένων σημαιῶν, πολλὰ ἔχουν ν' ἀποκριθεῖσαν διὰ τὴν εὐνοτέραν μεταφοράν των.»

Γαλλία

Τὰ κακά τοῦ προστατευτισμοῦ

Διὰ νὰ καταδειχθῇ μέχρι ποιού σημείου ὁ προστατευτισμὸς τῆς ναυτιλίας καὶ η διάκρισις τῆς σημαίας δύνανται νὰ ἐπιδράσουν ἐπιζημιώς εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν μᾶς χώρας καὶ πόσον ἐπιβλαβῆς δι' αὐτῆς τὴν Ἐθνικὴν παραγωγὴν ἀποβάίνει η ἀποσύνα παντὸς συναγωνισμοῦ εἰς τὰς μεταφοράς, δημιουργούμενον κατωτέροος ἀπόστασα μὲν ἐπομένης τοῦ Γαλλικοῦ εἰσαγωγέων, ἐν σχέσει μὲν τὸ κόπτος μεταφορᾶς εἰς Γαλλίαν τῶν ἀποικιακῶν τῆς προϊόντων καὶ τὰς σημειούμενας σοβαρὰς μεταφοράς ναυλίων Γαλλικῶν καὶ ξένων πλοίων. Οὕτω, αἱ μπανάναι ἀπὸ Konakry διὰ Βοοδὸν η Νάντην πληρώνουν 0.70 τὸ φράγκον κατὰ πλόδον, ἐνῷ διὰ ξένων πλοίων θὰ ἰδούντων νὰ μεταφροῦν μὲν 0.42 φρ.

Κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας τοῦ 1934, ἀναφέρεται εἰς τὸ ὑπόμνημα, μία Γαλλικὴ ἑταῖρα, ἀνεξάρτητος τῶν ἐπιχορηγημένων Γαλλικῶν γραμμῶν, καθέρωσε τακτικὴν διὰ φορτηγῶν σταθμῶν γραμμῶν ἀπὸ τὴν Μαδαγασκάρην. Αἱ λοιπαὶ ἑταῖραι, αἰτοτελούσαι τοὺς γνωστὸὺς ὑπὸ τὸ δόνομα «conference» δραγματισμοὺς, ὑπερβιβασαν ἀμέσως τοὺς ναύλους διὰ τὰς μεταφοράς καφθέδοντας ἐν Μαδαγασκάρῃς εἰς 200 φρ. τὸν τόννον, οὗτο δὲ μετὰ τίνας μῆνας η μὴ ἐπιχορηγημένη νεοδρυτος ἑταῖρα ὑπεργεώθη νὰ ἐγκαταλεύῃ τὴν γραμμὴν, ὅπότε καὶ οἱ ναῦλοι τῶν καφθέδοντων ὑψώθησαν ἀπὸ Ιησ. Ιανουαρίου 1935 εἰς 500 φρ. τὸν τόννον, καθ' ἣν στιγμὴν αἱ ἐκ Βραζιλίας εἰς Γαλ-

λίαν μεταφοραὶ καφθέδοντων ὑπόστηνται εἰς ναῦλον 115 ἔως 130 φρ.

Γενικῶς οἱ ναῦλοι τῶν Γαλλικῶν ἀποικιακῶν προϊόντων τῶν μεταφρομένων ἐκ τῆς Τινδούσιας καὶ τῆς Βορείου Αφρικῆς εἰς τὴν Εὐρώπην διὰ Γαλλικῶν πλοίων, εἶναι ὑψηλότεροι κατὰ 50 ἔως 100 φρ. ἔναντι τῶν ναῦλων τῶν ξένων ἑταῖρων. Τὸ ἀλας τῆς Τινδούσιας, εἰσαγόμενον εἰς τὴν Γαλλίαν, δὲν δύναται νὰ τύχῃ τοῦ εὐεργετημάτος τοῦ ἐλαζίστου εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ, παρὸ μόνον ἐάν η μεταφορά του μήποδι Γαλλικῶν πλοίων, ἐνῷ τὰ ἐκ Πορτογαλίας καὶ Ισπανίας ἀλατοφορτία δὲν ὑπόκειται εἰς παρομοίαν ὑποχρέωσιν. Αποτέλεσμα τῶν ἀνωτέρω ἐπιβαρύνσεων τῶν Γαλλικῶν ἀποικιακῶν προϊόντων ὑπῆρξε καὶ τοῦτο: Γαλλικὴ ἐπιχείρησις ἀλλαγῶν τῆς Τινδούσιας, ἐπειδὴ ὁ ναῦλος μεταφορᾶς διὰ Γαλλικῶν πλοίων ἦτο κατὰ 30 ἔως 50 φρ. ἀριθμητέος, ὑπεργεώθη πρὸ τοῦ νὰ μεταβιβάσῃ τὴν παραγωγὴν της εἰς Ισπανίαν Ἐταφίαν, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ εὐνοϊκοὺς δρούς μεταφορᾶς.

Αποδειγμένως εἰς ὅλων αὐτῶν, διὰ τὸ μονοπώλιον τῆς σημαίας, ὃς τείνει τοῦτο νὰ ὀλοκληρωθῇ ἐν Γαλλίᾳ διὰ τὰς ἐκ τῶν ἀποικιῶν τῆς μεταφορᾶς, χάριν τῆς προστασίας τῆς ναυτιλίας, δημιουργεῖ δῆλον ἐπιβαρύνσιν τῆς κατανάλωσεως ἀλλὰ καὶ δυσχέρειαν προσοῦται εἰς αὐτὰ τὰ Γαλλικὰ προϊόντα τῶν ὅποιων μεταφέρειν τὸ συναγωνιστικὸν ἐπίπεδον ἔναντι τῶν ὅποιων μετώνει τὸ συναγωνιστικὸν ἐπίπεδον προϊόντων εἰς τὴν Γαλλικὴν Ἀγοράν.

Κύρωσις διεθνῶν ναυτικῶν συμβάσεων

"Ἄγγελλεται ἐκ Παρισίων, διὰ η Γαλλικὴ Βουλὴ ἐψήφισε πρὸ θύμερων τῆς Νομοσχέδια τὰ κυρεῦντα τὰς διεθνεῖς συμβάσεις «περὶ ὄρους εὐθύνης τῶν ἐφοπλιστῶν» καὶ «περὶ τῶν ὑποθηκῶν καὶ δικαιώματος κατοχῆς». Αναγένεται η δῆλη συντόμως καὶ η κύρωσις τῆς συμβάσεως περὶ φορτηκῶν (Κνητόνες Χάγης), τονίζεται δ' ὅτι τοῦτο θὰ ἔχῃ ὡς ἄμεσον συνέπειαν νὰ φέρῃ τὴν Γαλλίαν εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον Ναυτιλίας Νομοθεσίας μὲ τὴν Μεγάλην Βερσαΐναν, τὰς Κτήσεις της, τὸ Βέλγιον καὶ τινας ἀλλας χώρας καὶ διὰ τοῦ θὰ συντάξῃ τὴν κύρωσιν τῶν ιδίων αὐτῶν συμβάσεων παρὰ τὸν Ήνωμ. Πολετισμὸν καὶ τῆς Γερμανίας. Είναι ἀληθές, διὰ εἰς τὴν τελευταῖς ταύτην χώρων ποιά τις ἀντιδρασίς εἰς μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν παρατηρεῖται, ἀλλὰ ἐλπίζεται νὰ καρφθῇ μὲ τὴν μετεπομπὴν ιδίωτην τῶν συμβάσεων ἀπὸ τὰ Σκανδιναվικὰ Κράτη.

Μεταξὺ τῶν κύκλων τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψιμος» ἔνεποιήσεν αἱρετηγὴν ἐντύπωσιν διὰ τὴν Γαλλικὴν κύρωσις τῶν ἀνωτέρω συμβάσεων. Ο συγχρονισμὸς εἰστε, ἀπὸ ἀπόφευκα Ναυτικῶν δικαιίων, τῆς Γαλλικῆς Νομοθεσίας προκειμένης ν' ἀσκήσῃ ἐπιδρομήν, διποτὴ η «Διεθνὴ Ναυτικὴ Διασκέψιμος» εἰσηγήσῃ εἰς τὰ διάφορα Κράτη τὴν λέψιν νέων Νομοθετικῶν μέτρων, κρινούσιν διὰ ἀπαραχτήνων δικαιούσιν τῆς νέας νομοθεσίας τὰς ικανής εἰσεπειργίαν.

"Ἐάν καὶ ἀλλα: χώραι—ὅτε φκίνεται η δημιουργία—ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τῆς Γαλλίας; ἐπιτοπεύουσαν τὴν παρὰ αὐτῶν κύρωσιν τῶν ἔκκρεμδων ναυτικῶν συμβάσεων, τότε τὸ συμβούλιον τῆς Διασκέψιμος παρέχεται διανοίαν. Εφόσον η τακτούμενη πρὸς ἀπότηταν προθεσμία παρέλθῃ προκτοτος, νοεῖται: εἰσκοθεῖ διὰ διάκοσης δημολογίων συγκατανεύεις εἰς τὴν πρώτην, κυρίως δὲ τὸ πέρατον τοῦ τόπου τοῦ θα γίνει τὸν Ζείγη Μαρτίου μία πλημμοή 2 ορῶν τοὺς μετρητοὺς ἐπὶ τοῦ σχειρομένου τόπου.

Δικτυοπόδια ἔμπρασμά την γνώμη, διὰ δέν εἶναι ἐπιθυμητόν, διποτὴ ἐκεῖνος, οἰτινες ἐδάνεισαν κεφάλαια ἐπὶ μακρῷ πρεθεσμῷ, ἔξακολουθήσουν νὰ λαμβάνουν τόπους διοράσεις, καθ' ἣν στιγμὴν διὰ κομιστού τῶν καλυτέρων χρεωγράφων δὲν λαμβάνουν περισσότερους τῶν 4 1/2 ορῶν περίπου. Ταῦτον χρόνων πρὸ τὴν κυβερνητικὴν ὑποδείξην πρὸς τὰς Τραπέζας, ἐδήλωσενύτινη καὶ ἐκκλησίας πρὸ τοῦ: Εἰσηγεῖται η γνώμη της Βραζιλίας εἰς τὴν γενικωτέρων συμφερόντων τῶν της Χώρας.

"Η μείωσις τοῦ τόπου θὰ ἐφρασθεῖ διὰ τῆς 'Απριλίου, τονίζεται δὲ διὰ τὸ μέτρον δὲν ἀποκριτεῖται ν' ἀνακουφίσῃ τὰς ἐνδικαφερομένας εἰς ναυτικὰ δάνεια τραπέζων, διὰ τὸν πάντες εἰς κάτοχος δημολογίων συγκατανεύεις εἰς τὴν μήναν Απριλίου, διὰ νὰ μηνήγησεν οὐ πάλιτοι εἰδαλήγεις τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Χώρας.

Διὰ τὸν «Κυανοῦν Ἐπισείοντα»

Τό συνέπερ—λάινερ «*Europa*» τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόνδη» παροπλίζεται ἐπὶ βραχὺ τι χρονικῶν διάστημα, προκειμένου νὰ εἰσέλθῃ ἀπὸ σῆμερον (Ιην Μαρτίου) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «*Blohm & Voss*», τοῦ 'Αρβούνγον, δι' ἐπισκεψᾶς τῶν μηχανῶν του. Συνεπειὰ τοῦ γεγονότος τούτου ἐξυλοφόρθειν ἡ φίμων ὅτι ἐπρόκειτο αἱ μηχαναὶ προώσσως τοῦ σάφων γ' ἀντικατασταθοῦν διὰ νέων, ἵνα δυνηθῇ νὰ συναγονισθῇ τὴν ἐπιταγμένην εἰσόδουν εἰς τὴν πληρεσίαν του Βορειοῦ Αἰγαίου τοῦ Γαλλικοῦ κολοσσοῦ *Normandie*.» Η φίμων διεφεύσθη ἀπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόνδη» μὲ τὴν προσδήμην, ὅτι διὰ τὴν ἔταιριν «προτείνοντα ρόλον παιζεῖ η ἀρχῇ τῆς «ἀσφαλείας», η ὅποια καὶ δὲν ἐπιτρέπει δοκιμὰς διὰ νὰ κρατήσουν τὸν «Κιανοὺν Ἐπισειρόντα».

Γιουγκοσλαυΐα

Ὕγοράσθη καὶ δεύτερον ὑπερωκεάγιον

Τό «Γεωγκασολανήν Λόδη» είλεγε, ώς γνωστόν, ἀποφασίσεις τελευταίως την ἀγοράν και ἐνός δευτέρου ὑπερωκεανίου, προκειμένου μετά τοῦ ὑπάρχοντος «Kraljika Marija» νὰ ἔγκαινειάσῃ ἐν καιρῷ μίαν τακτικὴν δι- ἀπίβατας ὑπερσείαν μεταξὺ τῶν Δακλατικῶν λιμένων καὶ τῆς Ἀλεξανδρείας, μὲν πιθανάς διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Βρινδήσιον καὶ Πατραῖα. Ἀγγέλλεται ἡδη ὅτι ἡ ἀπόφασις αὗτη ἐπέθη εἰς ἕφαρμογὴν διὰ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Βρεταννικοῦ ὑπερωκεανίου «Ebro» 8480 τ. γκρές καὶ ναυπηγήσεων τοῦ 1915.

"Η *Journal of Commerce*" τοῦ Αἰδερπούλ, ἐπὶ τῇ πληροφορίᾳ τῆς πωλήσεως; τοῦ πλείου τούτου εἰς Γιουγκοσλαύους ἀγοραστάς, ἀνέγραψεν ἔνθιαφρούσας πληροφορίας περὶ τῆς ἴστορίας τοῦ σκάφους καὶ τὴν εἰς πολὺ καλλιν κατάτασιν συντηρήσεως του. Λέν ἀποτελεῖ διὰ τὴν σημερινὴν ἐποχὴν οὐνόματος φαινόμενον—γράφει ἡ ἀνωτέρω ἐφημερίς—να ἐπιτύχη ἱκανοποιητικὴν τιμὴν πωλήσεως, ἵνα λάβῃ παρωπλούμενὸν ἀπὸ πεντακετίας αὐξέδων, ὃς συνέβη μὲ τὸ ἄπειρον. Τοῦ ἀπορίου τοῦτο ἀνήκεν ἀρχικῶς εἰς τὴν *"Royal Mail"*, κατεσκευασθή τὸ 1915 εἰς τὰ Ἰρλανδίαν ναυπηγεῖσαν *"Workman Clark & Co, Ltd."*, τοῦ Μπέλφαστ, καὶ δέκα εἰργάδων, εἰ μὴ ἐπὶ ὅλην σχετικῷ χρόνῳ κατὰ τὴν εἰκοσατητὴ σταδιοδοτικῶν.

Το «*Ebro*» και τό άδειαφόν αύτού λάινερ *«Essequibo»* κατεσκευάσθηκαν όπό της *«Royal Mail Steam Packet Company»* διά την τακτικήν έκ Λονδίνου και *Dartmouth* υπηρεσίαν της έταιρείας πρός τας «Αντίλλας νήσους, την οποίαν και κατέγραψεν αύτην θραύστερον, μετά την σημειωθείσαν πρόσδοσην την πρός την Νότιον Αμερικήν γραμμών των ΤΒ. Διό τόποι σκάφη, προσγραμμάσθηκαν άπολύτων διά την προσρομίσων των, κυρφά εἰς έμφασιν και παρέχοντα πάσιν ένναρεταν εἰς τούς έπιβάτες, ήσαν κατάλληλα και στην οιανδήποτε αλληγεν γραμμήν, δεδομένου μάλιστα, ότι πλήγη την έπιβατικήν θεαματικάτων των, διάθετον και χρόνος διά 5312 τάνοντας πατούν.

Τὸ ἀπὸ «Essequibo» ἐξετάλεσσον ἵνα καὶ μόνον πρός τὰς Ἀντίλλας νῆσους ταξιδίον, ἐνῷ τὸ «Ebro», συμπληρωθὲν μήνας τινάς μετά τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου, εὐθὺς ὡς κατέπλευσεν ἐκ τῶν ναυπηγείον τοῖς τὸ Λονδίνον, ἵνα τεθῇ ὑπὸ φύστων διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον, ἐπάταχην παρὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυπρεξείου. Τὰ κορψά του ἐξηρτώματα ἀγρεβόθησαν καὶ ἐρρίφθησαν κατὰ μήνας τῶν προσκυναμάν τοῦ Tilbury, τὸ δὲ ακάθιο μεθορμησθὲν εἰς τὸν μυχὸν τοῦ Gravesend Beach ὑπέστη πυρετώδως ὠρισμένας διαρρυθμίσεις μετατραπέν εἰς δυονθητικὸν εἴδομαν τοῦ στόλου καὶ ἐσόπιζεσσον μὲν ὅπει τηλεβόλια τῶν δύο τοσού. Εἰχε λαμπράν πολεμικὰς αποδοκιμασίας ὡς μηρός τοῦ θεράπευτα πολεμικού μετα-

δρομικών, έλλονη δέ της έπιταξίως τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1919, δόπτε καὶ εἰσήγλοθεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπέλφαστ, θιὰ καὶ μετακομειαθῆ ἐκ νέου εἰς ἐπίβατικῶν υπερωκεάνιον.

"Η «Royal Mail» δημιώς είχεν έγκαταλειψει πλέον τὴν ἀρχικὴν τῆς ἀπόφασιν ἀνακοινωθεώς τῆς γραμμῆς πρές τὰς Ἀντίλλας, τὸ δὲ «Ebro» ἀφοῦ ἔστελλεν ἐν ἡδού πιονά ταξίδια, ἐναυλώθη πάρα τῆς «Νοτικῆς ταξιδίων τοῦ Ειρηνικοῦ» ἔγκαινινασσαν τακτικὴν κατ' εὐθείαν ὑπηρεσίαν ἐκ Νέας Τόρκης διέ τοῦ ισθμοῦ τοῦ Παναμήρου πρές τούς λιμένας τῆς Δαυτίκης ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτὴν τὸ «Ebro» είχε καταπληκτικὴν ἐπιτυχίαν. Ἀργότερον, ματανίδεσθη δριστικῶς εἰς τὴν «Pacific Steam Navigation», ἀφοῦ δὲ ἔστελλεν ταξίδια τουριστικῶν ταξίδιων, παραπλεύθη ἀπὸ τοῦ 1930 μέχρι σήμερον, δὲ καὶ ἐπίσηρα τὴν προσοχὴν τοῦ «Ποντικοελαύνικου Λέσβου».

'Ιταλία

Οι δεξαμενισμοί είς τὴν Γένοβαν

Λι εὐδολία δεξαμενισμού τῶν πλοίων, αἱ παρεχόμεναι εἰς τοὺς Ἰταλίζους λιμένας, ἀποτελοῦν μίαν ἐκ τῶν πολλῶν προσπλαντεῖων ποι-
κιταβάλλει τὸ Κράτος καὶ οἱ διάφοροι ἡμιρραβικοὶ ὁργανισμοὶ διὰ
τὴν προσέλκυσιν τῶν Ἐθνικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἔνονων πλοίων εἰς τοὺς
Ιταλικούς λιμένας διὰ τὰς ἐπισκεψάς καὶ τοὺς δεξαμενισμούς τους.
Ἄξιαν προσοῦχς είνε ἐν προενέμονῳ αἱ στατιστικαὶ τῆς δεξαμενισθε-
σης χωρητικότητος κατά τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὴν Γένοβαν καὶ τὴν
Νεάπολιν. Οὕτω, εἰς τὰς δεξαμενάς τῆς Γένοβας εἰσῆλθον τὸ 1934 ἐν
ὅλῳ 493 πλοῖα 2,488,996 τ., γνώσις, ἔναντι 453 συαριθμὸν 2,413,936 τ. δε-
ξαμενισθέντων τὸ 1933 καὶ εἰς τὰς δεξαμενάς τῆς Νεαπόλεως 222
πλοῖα 273,481 τ. γνώσις, ἔναντι 236 συαριθμὸν 279,827 τ. δεξαμενισθέν-
των τὸ 1933.

Καθιστάται προφανές ἐν τοῖς ἀμυμῶν ἀντῶν, ὅτι ή ζωηρότης τοῦ δεξαμενισμῶν συγχέντοιται εἰς τὴν Γένοβαν, ὅπου, ὡς γνωστόν, καὶ τὰ μεγάλα Ιταλικά σύντερο—λαίνερς *Rex* καὶ *Conte di Savoia* εἰσέρχονται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν πρὸς καθαρισμὸν, ἐποκενάς καὶ ἐπιθεῷσιν εἰς τὴν ὅπ. ἀριθ. 3 μόνιμον δεξαμενήν τῆς ἑταῖρας *Ente Bacini*.¹ Ή δεξαμενή, αὕτη, ἔχει μήκος 263 μέτρων καὶ είνε, μέροι τῆς στιγμῆς, ἡ μεγαλύτερά πόντικος δεξαμενή τῆς Μεσογείου.

Μεταξύ των εισελθόντων είς τας δεξαμενάς τάντας σκαφών κατά τό 1934, καταλέγονται και 37 ζένα πλοϊα, ολικής χωρητικότητος 197. 229 τόννων γραφεί, ή δέ προς αύτάς προτίμησις τῶν ἀλλοδαπῶν πλουτητῶν ὄφελεται εἰς τὴν ταχύτητα, μεν, η ἔτετελεται η ὅλη ἐργασία καὶ εἰς τὰς πάσις φύσεως παρεχομένας εὐκολίας διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων.

Μεγάλη Βρεταννία

‘Η ἔκθεσις τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίθερπουλ

"Η «Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λιβερπούλ» ἀντιπροσωπεύουσα, ως γνωστόν, Βρετανικήν χωρητικότητα 12 ἔκατερι τόννων και διακρινέμενή διὰ τὰς φυλελευθέρας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ αὐγὴ ἔργοσις ἀρχάς της, ἀποτελεῖ ἀρχηγούμενόν πληγκούμενον κύρωσις, διαρύνουσαν ἕνακοινότατα ἐπιτρόπον ἐπὶ τῷ Κηπυράτων τῆς καθόλου ναυτικῆς διεμηχανίας καὶ τὴν ἐμποροναυτικῶν κατασθόντων τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως δὲ ἀετόρῳ διέψει: μετ' οὓς σημαῖον καὶ ἐνδιαφέρον ἡ ἐκθεσίς τῶν πεπραγμένων κατὰ τῷ 1914, ἡ ἀνακοινωθεῖσα κατὰ τὴν πρώτην θητείρων συγκροτηθεῖσαν γενικήν συνέλευσιν τῆς Ἐνωσίσεως καὶ τῆς ὁποίας περίληψιν δημοσίευσαν κατόπιν.

ECONOMICAL Red Hand EFFICIENT ANTIFOULING COMPOSITION

FOR SHIPS' BOTTOMS

REGULARLY SPECIFIED BY LEADING GREEK SHIOPWNERS

Ἐν ἀρχῇ καὶ τῆς, ἀναφέρεται: διτὸς τοῦ 1934 μολονότι: ἐπέφερε ποιῶν τινὰ ἀνακούσιων εἰς πολλάκις Βρεταννικὰς διοριγχανίας, τὸν εὐεργετικὸν δημιοῦ τὴν ἀνακούσιων ταῦτης ἀντίτυπον ἔλαφρῷς ποιεῖ, γνωστὸν γῇ Ναυτίλια. Ἡ κατα-
δηγοντος διατίθεσις τὸν προθετικασσόντον μεταφορῶν ὑπῆρξε πολὺ μικρὰ καὶ δὲ
λιγόνην γένος νάρα ἔξαρσθλιον τὸ στόματόν την ἕφεται πρέπει τὴν ἡφιεστεράνην πλήθωσικὴν χω-
ρητικότητα, ηγετικὸν διακονούσιον νάρα εἰναι διπλασία ἔναντι τοῦ 1913. Ἀπο-
δεικνύεται τούτο, ὅποςας ἀκόμη δυσκολίας ἀντιμετωπίζει: διτεθνῆς ἔφερε:
ομόδιος εἰς τὴν ἀπαντόληγαν τῶν πλοιών.

"Η ναυτιλιακή κίνησις των Αγγλικών λαμένων—συνεχίζει να έκθεσες— είναι άληγός, διότι ένεφράνει μικράν δελτίωσεν, έναν συγκρίσεις πρός το 1933, αλλά, να έκτασις τού πάποχοι ογκώντας τουνός, είς χήρων μιατσαρέλεντων φορτίων, ήτο πολύ μικρότερα θανατού τού 1913. Συνέχη τούτο, κυρίων, είς τάχα έκπαγκωντας έργασίας, δημοι αι ωπησεσίνει τού λαΐνεργος ματέξφερον 30 τόνων φορτίου έπι 100 τόνων νέα χωρητικότητας κατά το 1934, θανατού: ήτη τόνων του 1913. Η αναλογία αιτηνή της έκπτωσεως τού χρηματοποιηγμάτων χώρων, φθάνεια εἰς ποσοστόν 41 σε έπι 3 λαττίτου, άντικρωσιανότητας άπωλειαν έργασίκει πολλών έκπαγκωμάτων και σημαίνει την ίδια παρέξιν κενού χώρου των πλοίων, διπλας αύτω κατ"¹ ούδεν συνεισέργεια εἰς τάχα δαπάνης των ταξιδίων.

Τὰ φορτηγά *tramps* εἶναι ολοκαίνως έβασιζον τὴν ἐφευρετικήν των ἐπὶ τῷ φορτώσαντον γιατινθράκων διὰ τὸ ἔμπτερικόν, ἀντιμετωπίζοντα πιθανούς τόπους δέσμων γιατινθράκων ἀπό τοῦ 1913 εἰς 42 ἑκατ. τ. μόνον κατά τὸ 1934, μὲν μέσον αποτελείσας τὴν μείζωνας τῆς ἀπαχογολουμένης εἰς τὰς μεταφορὰς ταῦτας ναυτιλίας ἀπό 35 ἑκατ. τ. d.w. τὸ 1913, εἰς 19 ἑκατ. τ. τὸ 1934.

'Αναφορικῶς μὲ τὸ σχέδιον «ρασιοναλίζασιν» τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, διπερ κατηγραΐσθη ἀπὸ τὴν Σεισθή προδιάσκεψιν τοῦ Λονδίνου καὶ ταῖς ἡδη ὑπὸ μαλέσθη ὅποι τινὶ κατὰ χώρας ἐφοπλιστικῶν ὁργανισμῶν, τονίζεται ἐν τῷ ἔκθετοι, ὅτι ἡ στάση τῆς «Ἐνέργειας Ἐφοπλιστῶν τοῦ Αἴδερπου» θὰ ἐξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν ἐπροκειμένην πράξην τῶν συνεννοήσεων. 'Εἳν τελικῶς πραγματοποιηθῇ ἡ νέα Ναυτιλιακὴ Σ.νδιάσκεψις, θὰ ἐπιβάλλεται νὰ λάβῃ αὐτὴν ὥπ' ὅψιν της, νὰ ἐρευνήσῃ ἐπιστημόνων καὶ νὰ φύσῃσι εἰς συμφωνίαν ἐπὶ τὸν ἀκολούθων ἀντικαμένων: I) Ποικιλία εἰς καὶ σημειρυγιαὶ ἀνάδημα; τοῦ Σεισμούς ἐμπόρους διὰ τὰς ὄμορφοτάτους μεταφοράς. Καὶ II) Ποια πρέπει: νὰ εἰσὶ ἡ χωρητικότης εἰς δύοντας καὶ μεταφορικήν δυναμικότητά πρέσσει ἀντιπεπτώσιν τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν. Εἶναι ἀπαραίτητα καὶ οὐσιώδην τὸ δεῖσμένα ταῦτα, ἵνα διυγθοῦν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις καὶ αἱ Χώραι: εἰς τὰς ὄποις ἀνήκουν, νὰ ἐξετάσουν τὸ Ζωτικάτων τοὺς σημεῖους, ἐπὶ πολεῖς, Σηλαδήν, Βάσσοις,—ἀναλόγως τῶν 'Εθνικῶν συμφερόνων, θὰ καθορισθῇ τὸ μεταφορικὸν πρατίσιον ἐκάστου πλοίου τοῖς τὸν διαδήθησιν καὶ συναπτοῦσι ποιόν ήθον τὸ εἰς χωρητικότητα πορεοτάτων συμμετοχῆς ἐκάστης ναυτιλίας εἰς τὸ Παγκόσμιον ὄμπεθαλάσσιον μπόριον.

Τηρούσαντας περιπέτειών εἰς τὴν ἔκθεσιν, διτά τὰ λάδιναργ βάναντα:—
πολλάκις δὲ καὶ τὸ πράττουν—νὰ μεταφέρουν φορτία υπό τοὺς ὅρους τῶν
ramps, ἕντα τὰ tramps βάνανται: καὶ μεταφέρουν φορτία, διὰ τὰ ὅποια
μεναγνάνται: τὰ λάδιναργ εἰς τιμῆς ναύλων berth. Οὕτω κατὰ τὴν περού-
παντείσθων, διάτα: ἐγκίριων πληγοφοριῶν, διατίθενται εἰς ὑπερστοντες μετα-
φοράς ἐπὶ διεθνῶν ταξιδίων περὶ τὰ 8800 πλοῖα, χωρητικότητας ἀπὸ 2000
τ. γυρός καὶ ἄνω ἔκαστον, ἀντιπροσωπεύοντα περὶ τὰ 46 ἔκατ. τ. γυρός, ἔ-
πειτα: 4800 πλοῖαν 23 ἔκατ. τ. γυρός, ἀτίκαν ὑπῆρχον πρὸ τοῦ πολέμου, ἡ
ἡ συνολικὴ χωρητική τῶν ἔργων μεμένων σταφύλην εἰς ὥριμόν τους πλάξ-
μανείται: πάρει τῶν 38 ἔκατ. τόνων, ἔναντι 22 ἔκατ. τ. ἀτίκαν ἀπηγο-
ρύντο εἰς τὰ αὐτὰ ταξίδια κατὰ τὴν προτολιμῆνην περίοδον. Ή ἀνάγκη
θεν ἐπιβάλλεται νὰ διακανονισθῇ τὸ ἔργον τῶν πλοίων αὐτῶν, τῶν 38.000.
00 τ. γυρός, πρές τὰς διαταράνες ἀπαιτήσεις τοῦ διεθνοῦς ὑπερβαλλο-
τοῦ μετρούντος καὶ οὐχὶ τοῦ 65 ἔκατ. τ. γυρός, εἰσὶν δύκοντα τονάλι παρέχουν
ἢ στατικάται τοῦ Λέβδος Ρέινοςτερ διὰ τὸ ἔτος 1933–34. Εἶναι γενικῆς
χρήσεις τόν, διτά δύκος τῶν ὑπερποντίων φορτίων εἰλές σήμερον μικρότε-
ρος τοῦ προπολεμικοῦ καὶ διτά ἡ δημιουργία τοῦ διαταράντος πέραν τῶν ἀ-
γκώνων πληγωρικοῦ τοννάς ὁφείλεται: εἰς τὰ προγράμματα τῶν ἀντιούκεν-
τῶν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν νυκτόγενην παραστάσεων σκαφῶν. Τὰ προ-
ράμματα τοῦτα, εἰς μεγαλύτεραν ἡ περιωρισμένην κατίλιπαν, ἐφηρμέσθη-
καν ἀπὸ δῆλων οὐεῖδον τὰ ἔμην ὑπὲ τοῦ πολέμου καὶ ἀπέθεντο.

Πρέπει ν' ἀναγνωρίσωμεν—συνεχίζει ή έκθεσης—ότι καμία μαργαρή τῆς φρουτοναλήσσαις· εἰς τὰς Ουαλλασσαίς μεταφοράς δὲν δύναται ἐπιτυγχάνειν εἰς αρχοντοῦ, δύνανται περιλαβεῖν διατάξεις καὶ ποικίλας ἀνάγκας οὐδὲ μηδένας ἔμποροι. Αὐτὸν ἐπιταγμοῦ δὲ τοῦτο δὲ σιγάρηπος ἀποτελεῖ.

E. E. SHARP & SONS | ^{TD}

THA. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΟΝ "STEPSOL.. BRAND

ΕΛΛΙΑ ΚΩΔΑΖ, ΚΤΑΙΝΑΡΕΔΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

YOMA (Continued)

κατανομής της χωρητικότητος κατά σημαίας, χωρίς πρότερον νά ληφθούν ήπ' έψιν τό μέγεθος, ή γλυκιά, η ταχύτης και η μεταφορική ικανότης των πλοίων καὶ αἱ εἰδίκαιαι κατηγορίαι αὐτῶν. Μετά ταῦτα, δέον νά μελετηθούν οἱ δρός των ημερησιῶν τὴν διαφόρων λιμένων καὶ αἱ ἀνάγκαιαι τῶν ἡμερησιῶν μεταφορῶν, πεδὸν θά ἔσηπερταιθέν. "Οταν ὅλα αὐτὰ τὰ ζητήματα ρυθμισθεῖν, θ' ἀπομείνῃ τότε πρός ἐπίλυσιν ὁ καθηροφόρος, κατὰ σημαίας, τῆς ἀναλογίας κατολλήγου χωρητικότητος, ητοις θά μετάσχῃ εἰς τὸ διεύθυνσις μεταφορικάς ἀνάγκας. Τό περίπλοκον τοῦ προσδιλήματος τούτου ἔγειται εἰς τὸν διαρκῶς ἐναλλασσόμενον καὶ ἀλλοιούμενον χαρακτῆρα τῶν ἔσηπερτημησιώμενων εμπορίων, ἄτινα μέχρι σήμερον ἐνίκησαν τὰς προσπαθίας διῶν τῶν κυβερνήσασμν, διὰ τὴν διατηρήσαν τῆς ἀπολύτου ναυτιλία-κῆς ἐπαρκείας καὶ τοῦ Κρατικοῦ ἑλέγχου ἐπὶ τῆς ναυτιλίᾳ.

«Είνα η δέν είνε ἐπιθυμητή ή ἀπόνδος τῆς Νεατιλίξ εἴποι υγιῶν έδαισμον, δι' ὅλως τὰς σημαίας τάς ἔνασχολουμένας εἰς τὸ Ηγαρδαμίου θεραπεύασιν ἐμπόριον; Έάν ναι, ποιά είνε τὰ μέτρα, ἀτικα πρέπει νά ληφθούν πρός ἐπίτευξιν τούτου; Έάν τούτο δέν είνε δυνατόν, τότε ποιά ἄλλα μέτρα ἔνδεικνυνται: α) Διά νά ἐναρμονισθῇ μεταφορικὴ Ικανότης ἔκδησης σημαίας πρός τὴν δύνησιν τοῦ Ηγαρκούμιου ἐμπορίου. Και β) Διά νά ἔρχεται φαλιού ή διεκτήριος τῆς προσφορῆς τῶν πλοίων ἔκδησης σημαίας ἐπί διάσων ἀπλλαγμάτων πάσης προστατευτικῆς και ἀντιοκονομικῆς Κρατικῆς παραμεβάσεως.

‘Η πώλησις του στόλου τής «Red Star»

Εἰς μίαν τῶν ταλαιπωτικῶν συνεδρίσεων τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτήτων ὁ θουλευτὴς Σάρ Χέρμπερτ Σάμουελ ἀνακίνησε τὸ δῆμον πολὺσσον εἰς ἄλλοσπους τῶν δύο λάϊνερς τῆς «Red Star Line», «Pennland» καὶ «Westerman», κατέκρινε δὲ δριμύτατα τὴν στάσιν τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, λέγων τὴν ὅποιας ἐμπατιώθη ἡ ἔρευσις μιᾶς νέας Βρετανικῆς ὑπηρεσίας ἐπιβάτων εἰς τὸν Βόρ. Ἀταλαντικόν. «Δέν δύναμαι—εἶπεν δὲ δηλητής—παρὰ νὰ κακίσω τὴν ἀρνησίν τοῦ Θυγατεροφύλακεων νὰ ἴνογύσῃ τὴν ἄγοραν τῶν δύο τούτων ὑπερωκεανίων η̄ τὴν ἀντί» αὐτῶν προταθεῖσαν κατασκευὴν δύο νέων. «Η χειρένης, ἀγαλμούσης δὲ Σάρ Σάμουελ, διὰ καλύψη τὴν ἀποτυχίαν τῆς εἰς τὴν προσπάθειαν μιᾶς ἐμπραγμάτου καὶ φυσικῆς ἀναρρώσεως τῆς ναυτικῆς ἱδιομηχανίας, κατέφυγεν εἰς τὴν ἀποδοχὴν προστατευτεῖσθαι μεθόσων καὶ εἰς τὴν καθίσματαν προγράμματος ἐπιχοργήσεων. Ο κ. ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν, μολονότι ἀνάλαβε τὸν ρόλον ἕνος ἀδιπτηροῦ καὶ ἀγρύπνου φρουροῦ τοῦ δημοσίου χρήματος, ὑπῆρξεν ἐν τούτοις ἔλαστικος καὶ ἀπειλήθη σπαταλός εἰς τὸ δῆμον τῶν επιχειρηγόσων, δύον οὐδεὶς ἄλλος προκάτοχός του ἐν καιρῷ εἰρήνης εἰς τὴν ἐποχὴν μαζ.

»Αντιθέτως, δεξάμενος προσκύνειν εἰναἱαρία, δηποτε μία ιδεώτακή ἐπιχειρησίας ἀναλαζόντη πρωτοβουλίαν πραγματήσει τῆς ναυτικῆς διεμηχανίας τῆς χώρας, ἀνευ τῆς βοηθείας ἐπιχορηγησαν, ὡς λ.χ. εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ δύο λάινερς τῆς «Red Star», ὁ κ. Δημητρής Ηγάρθη ἀντιμέτωπος και ἐπέδειξε τὴν πυρηνὴν του, μαλοντὸς ἢ τοικανὴ στάσις του παρ' οὐδὲνος ἐπακροτήθη, οὕτως ἔντος, οὕτως ἔκπτες τοῦ Καναριδάνιου.

>Ισχυρίσθη ό, κ. Νικοργός ταῦτα επένδυε τοῦ Κοινωνούρου.

>Ισχυρίσθη ό, κ. Νικοργός τῶν Οἰκονομικῶν—δημοκολούθησαν ό Σέρ Σάμουελ—δτ: Σὲν ήτο δυνατόν νὰ ἐπιτραπῇ μία ἔμμεσος διαρροή τοῦ θημού σίου χρήματος εἰς Ἀμερικανικάς ρείρας καὶ δτ: ή ἐκδηλωθεῖσα σκάψις λι- δρύσασσα νέας «Αγγλικῆς γραμμῆς εἰς τὸν Βόρειον «Ατλαντικὸν Σὲν ήτο σύμφωνος πρός τὰ γενικῶτα «Εθνικά συμφέροντα. Πρέσταξεν ἀκέρη, δτ: ή Κυβερνήσης ἀναλαβόσσα τὴν σεβαρὰν ὑποχρέωσιν ἵναγύσσεις δτ: 9 1/2 ἑκατομμυρίων λιρῶν τῆς ἑταίριας «Cunard—White», θὰ διέπραττε σφάλμα, Σὲν ἕσταρε γὰρ ζιτάζειν καὶ νέα ἑκατομμύρια διά τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Βρ. «Ατλαντικόν, θημούσαργοσσα μάλιστας νέον παράγοντα ἐσωτερικοῦ συ- ναγωγοῦσιον πρός τὴν «Κινηναρ—Οϊζάτ».

»Ηδη διως είναι άργα! Οι Γερμανοί, παρακάμψαντες τός συναλλαγματικής δυσχερείας, ήγραφαν τά δύο υπεριωκάνια. Απομένει τώρα να περιποιηθεί τόν ναυπηγείονα, διά τὴν ὁποίαν δ. κ. ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν ἀπέψυχεν, ὡς μή ἀρμόδιος, νά ἐμφέρῃ τὴν γνώμην του, ἐφόσσον—οὐδὲ πίπε—η̄ ταχόν λιπατθησαμένη Κρατική πίστωσις δὲν θὰ πρόκειται νά διαρράγεται τὸ δέσμωτον.

W. KUNSTMANN,
TETTIN AND SWINEMÜNDE
OKOJE JARNOEIN TO 1970

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΛΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήσινα: Kunstmania Stettin

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

Nέοι τύποι οίκονομικών φορτηγών

Αι διαφορετικοί πρόδοσι των τεχνικών της ναυπηγικής βιομηχανίας και η προσπλάνευσις των διά την κατασκευήν νεωτέρων τύπων οίκονομικών φορτηγών, δυναμένων έπιτυχώς ν' ανταποκριθούν εἰς την χρονούσαν έπιπλωσιν της ναυτιλιακής ἔργασίας, ηρθαν ήδη με την σημειουμένην ζωηρότητα νέον ναυπηγίσεων, ν' ἀποδίδουν τὰ πρότα θετικά ἀποτέλεσματα. Πρόσκειται νυρίος προ των κατασκευασθέντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Doxford & Sons» τὸν Σούντερλαντ. Άγγλων φορτηγών μότοροπις «Sutherland» καὶ «Kinross», ἡ ἐλαφρῶν σιωπήν ἀνηκόντων εἰς τὸν ἑρμηνευτικὸν Οἶκον τὸν Sir Arthur Sutherland. Τὸ πρότιον ἔξι αὐτῶν παραληφθὲν ήδη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὰς δύοτας ἔξτειλας πρὸς πυρὸν ὑψηρόν μὲ πλῆρος φορτίου, αινιγμάτων ἔσοδοι τὸν Τάιν, ἔτεθη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ κατευθύνεται πρὸς τὴν ἄγον τὸν Πλέιτ, ἀπὸ τὴν ὁποίαν καὶ θὰ ἐκτελέσῃ σειράν ταξιδίων «φιλοτρίμενον εἰς τὸν πόλεμον ἔντος αὐτοῦ τὸν σιρατοπέδου τῶν ἔχθρῶν», ως γράφει τὸ «Λόιδ Λίστ», ὑπονοοῦν ἐν προγενερένῳ τὸν συναγωγισμὸν πρὸς τὰ ἀτμοκίνητα καὶ παλαιοτέρας ἥλικας πλοῖα.

Τὸ «Sutherland» εἴνε *tramp* φορτηγὸν τύπου «σέλτερ-ντέρ», χορηγιζότος 9200 τόννων d.w. μὲ ἐμφορτον βύθισμα 24.8 ποδῶν, ἔχει διαστάσεις μήκους 422.9 ποδῶν, πλάτους 54.3 καὶ πλευρικοῦ ὑψοῦ 28.6 ποδῶν, τὸ δὲ σύστημα προώσεως τὸν θεωρεῖται καυνοφανές, διότι ὅτι ναυπηγοὶ τὸν συνεδέουν τὰ προτερήματα τῶν ἀφίστων ἀπροσήντων ουαφρῶν, μὲ τὰ δεδομένα τῶν οίκονομικῶν μότοροπις. Άι κανητικοὶ μηχαναῖν τὸν εἶνε Ντήζελ, τὸν τελειοποιημένου τύπου «Doxfords», δίγρανον, τριπλούλιθον, δυνάμειος 1800 ἵππων (b.h.p.), διὰ δὲ τὴν κατασκευὴν καὶ ἔγκατάστασιν τὸν ἐφηρόσθητην εἰς εὐρείαν πλίμακα ἡ ἀλεκτροδονγκόλητος, πράγμα ποὺ ἀποτελεῖ νεωτερισμὸν διὰ *tramp* φορτηγόν. Τὰ ἐπὶ τὸν καταστόφρατον τὸν βοηθητικὰ μηχανήματα εἶνε ἀτμοζίνητα. Ή κυρία μηχανὴ προώσεως μεταδίδει τὴν ἐξ τῶν ἔξατροσίων παραγομένων θερμότητα εἰς ἕνα ἀτμολέβητα, τύπου Cochran, διότι καὶ παρέχει τὸν ἀπαιτούμενον ἀτμὸν διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, διαρρούντων τὸν πλοῦν, ἐνῷ διὰ τὴν ἐπὶ τῷ λιμένι ζησαντὸν τὸν βαρούλκων τῆς ἀγκύρας καὶ τῶν γερανῶν τὸν πλοίον παρέχεται ὁ ἀτμὸς ἀπὸ ἕνα Σκωτικὸν λέβητα. Σημειοῦνται ἀκόμη, διότι αἱ κύριαι μηχαναῖν τὸν «Sutherland», παρονομάζουν τὸ πλεονέκτημα μικροτέρουν βάρους καὶ οίκονομίας χώρου, οἵτος ὥστε αἱξάνει κατὰ σοβαρὸν ποσοστὸν ἡ μεταφορικὴ διανυκτικὴ τῆς τοῦ σκάφους. Λόγη ταῦθ' ἔστιν ἡ μηχανὴ ἔχει τὸ γαλινύδινον πλαίσιον τῆς ἐφηροδομήσεων διὰ ἀλεκτροδονγκόλητος, λέγεται δ' ὅτι ἡ ἐπὸν τὸν διαφορὰ τὸν βάρους εἶνε 25 οὗ ἐπὶ ἔλαττον, ἐν συγχρόνει πρὸς τὴν ἰδίαν μηχανὴν, ἔγκαθιστωμένην κατὰ τὸν συνήθη ἐν γρούσει τρόπον. Παρονομάζει ἐπίσης βραχύτερον μῆκος καὶ εἶνε περιστότερον σιμπαγής.

Αἱ δοκιμαὶ τὸν «Sutherland» ἐπῆλξαν καὶ κατὰ τοῦτο ἐνδιαφέρονται, διότι ἔχετελεσθαν μὲ ἐμφορτον τὸ πλοῖον εἰς βύθισμα 24.8 ποδῶν. Ἀπέδοσεν ἡ μηχανὴ τὸν δύναμιν 1920 ἐνδεικτικῶν ἵππων, τὸ δὲ σκάφος σύνολος ἀνέπτυξε ταχύτητα 11 μιλίων μὲ κατανάλωσιν κάποιας μικροτέραν τῶν 6 τόννων ἑλιόν τὸ 21φρον, διὰ δὲ τὰς ἀντοῦ τὰς ἀνάγκας. Ὁ ἀτμὸς διὰ τὸν φωτισμὸν, τὴν θέρμανσαν, ἀερισμὸν, λειτουργίαν τῶν ψυκτικῶν ἀντλῶν, τὸν μηχανημάτων τὸν πηδαλίου, ἀπόριον δὲ τὰν ἀντλιῶν γενικῆς ἀπλογείας, διετομῆθη σύζολος ἀπὸ τὸν λέβητα Cochran, ἡ εἰς θερμορρασίαν ἴχανοτης τοῦ ὅποιον ἔφθασεν εἰς 90 οο. Ἡ μηχανὴ εἰργάσθη ὅμαλῶς καὶ ἀθορύβως, χωρὶς νὰ προκαλῇ οὐδένα κραδασμὸν εἰς τὸ σκάφος. Προεξάλεσε τοῦτο ἰδιαίτεραν προσοχὴν, διότι παρετηρήθη, διότι ἡτο ἀδύνατον ν' ἀντιληφθῇ κανεὶς γνωίσιαν ἐπὶ ἐπιφανείας ὅδατος μᾶς φάλης, τοποθετημένης εἰς τὴν αἱθουσαν τὸ πλοῖον, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκά-

φος ἔπλεεν ὀλοταξίδης.

Εἰς τὰς κρίσεις τῶν τεχνικῶν πόλεων ὑποστηρίζεται, διότι ὁ συνδιωκός τοῦ ἀτμοῦ καὶ τῆς μηχανῆς Ντήζελ εἰς σύναρτος τοῦ ἀντερίου τούτου, ἀποδεικνύεται λίγην ἐπιτυχίη, διότι προσφέρει ἐν τῷ συνόλῳ τον μίαν σοβαρὰν οίκονομίαν εἰς τὴν κατανάλωσιν κανονίους ὑλῆς, καὶ προάγει τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπόν, διότις εἶνε ἡ οίκονομικοτέρα τοῦ πλοίου ἐκμετάλλευσις.

—Ἐπὶ τὸν ἴδιον ἀντικειμένον, λέγεται διότι ὁ z. W. A. White σχεδίαζει *tramp* φορτηγὸν, μέλλων νὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανᾶς προώσεως ὁμοίας πρὸς τὰ τὸν ἀτμοπλοίον «Adderstone». Πιστεύεται, διότι τὸ σχεδιαζόμενον *tramp* θά παρονομάζῃ μεῖζον οίκονομίαν ἀπὸ τὸ «Adderstone», τὸ ὅποιον—ώς γνωστόν—κυνεῖται μὲ σύνθετον μηχανῆν, τύπου παλινδρομῆς μετ' ἀτμοστροβίλους καὶ ἀπέδωκεν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τὸν ικανοποιητικὸν ἀπόδοσιν κατά τὸ παρελθόν ἦτος.

—Τὴν προσοχὴν ἔξι ἄλλον τὸν τεχνικῶν συγκεντρώνει καὶ ἔνα φορτηγὸν 9000 τόννων, κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμὸν τὸν Οἶκον «Pioneer & Co» εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Wm Gray & Co», τὸ Οὔστ Χάρτλεπον. Τὸ ἐφοδιασθῇ τοῦτο μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους καὶ θὰ ἐκτελέσῃ τὰς δοκιμάς τον τὸν προσεχῆ Οζτόβριον.

Λί τοτες ἀνωτέρῳ περιπτώσεις εἶνε ἀρετὰ δηλωτικαὶ τῶν καταβαλλομένων προσπλεύσιον ἀπὸ μέρους τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν μηχανικῶν διὰ νὰ τελειοποιήσουν τὸ *tramp* φορτηγὸν καὶ νὰ καταστήσουν προσδοκόφρον τὴν ἐκμετάλλευσιν τὸν ἀπόρη καὶ κατὰ τὰς σημειονάς δεσπόζοντος ἐποχῆς τῆς περιοδισμένης ἔργασίας καὶ τῶν πτωχῶν ναύλων. Ηματτήλησος ὅμως εἶνε φανερόν, διότι αἱ τεχνικαὶ ποδοδοί αἱ πραγματοποιηθεῖσαι κατά τὴν τελευταῖαν πενταετίαν διάδεχονται ἡ μία τὴν ἄλλην, χωρὶς καὶ νὰ ἀπάριζῃ ὅρον εὐνόην συνδιασμῶν καὶ ἐμενυρέσεων. Τρίνοιτεν διαρροές προς νέας κατατήσεις ἐπὶ τὸν ἐπιπλέον τῆς οίκονομίας κανονίους ὑλῆς καὶ τῆς δημιουργίας ἐνὸς ιδεώδους τύπου *tramp*, τὰν δὲτε οὐδερον ἐμφανίζεται νέον, αὐριον παρέχει τὴν θέσιν τον εἰς κάτι τι ἀνότερον. Ή ἀνοικτὴ θάλασσα φιλοξενεῖ ἀλληλοδιαδόχους κανονιγμού *tramps*, ἔχαστον τὸν ὅποιον ἀμιλλάται τὸ ἔτερον εἰς ἀπόδοσιν.

Aἱ μετατροπαὶ εἰς τὰς μηχανᾶς

Τὸ ζαμπιλὸν ἐπίπεδον, εἰς τὸ ὅποιον κατήλθον οἱ ναῦλοι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, δὲν ἱνάγυασε μόνον τοὺς ἑρμηνευτικὰς καὶ τοὺς τεχνικοὺς νὰ απέφουν τὴν προσοχὴν τον εἰς νέους οίκονομικοὺς τύπους σιωπῆν. Αλλ' εὑρετὶς διηνοῖξε τοὺς ορίζοντας καὶ εἰς μετατροπὰς τῶν νησιταμένων συστημάτων προσθειών, ἐπὶ τῶν ὅποιον σημαντικαὶ ἐπετελέσθησαν πρόδοσι. Μία ἀπὸ τὰς τελευταῖας ἐπιτυχίες ἐπὶ τὸν ἀντικειμένον τοῦτο προσπλεύσιον, διότις εἶνε καὶ ἡ προσαρμογὴ τῶν κανητηρίων μηχανῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων εἰς τὴν ζησαντὸν βαρούλκων τῆς ἀγκύρας, τὰς καὶ ἐφηρόσθητης ἀπόρης πλούτου, προσθειών διαφορῶν τύπων. Ήσον κατάλληλης εἶνε τὸν εἰς τὸν οίκονομον περιστατικάν προσθειών, διότι πόσην οὐδερον ἐμφανίζεται νέον, αὐριον παρέχει τὴν θέσιν τον εἰς κάτι τι ἀνότερον. Ή ἀνοικτὴ θάλασσα φιλοξενεῖ ἀλληλοδιαδόχους κανονιγμού *tramps*, ἔχαστον τὸν ὅποιον ἀμιλλάται τὸ ἔτερον εἰς ἀπόδοσιν.

—Ἐνδιαφέροντα, τοῦ ἀνωτέρῳ τύπου, μετατροπὴ ἡτο ἡ γενορένη προ τοὺς εἰς Τάιν παρὰ τῆς North-Eastern Marine & Engineering Co, Ltd, τις τὰς μηχανᾶς τοῦ τάγματος Juvenal 18.000 τόννων, ἀνήκοντος εἰς τὴν Cia General de Combustibles, τοῦ Μπου-

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

ένος "Άρες. Τό ένα λόγο τάνκερ ταχύτητος 12 μιλίων, πατεσενάθη το 1928 είς τα "Ιταλικά ναυπηγεία «Cantieri Riuniti dell' Adriatico», τοῦ Μονμαλζόνε, ἐφοδιασθή δὲ μὲ ἀπομηματάς τῆς "North-Eastern", ταυτίνιδρους τὰς ὥποις ὁ ἄτμος παρεῖχετο ἀπὸ πέντε λέβητας μᾶς δύναμις, διαμέτρου 16.9 ποδῶν καὶ μήκους 12 ποδῶν, ἐργαζομένους δὲ μὲ πίστεν 200 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν, ἐφοδιασμένους μὲ τεχνητὸν ἔλλενδρὸν καὶ καταναλίσκοντας πετρέλαιον.

Κατὰ τὴν γενομένην μετατροπὴν ἐποπθετήθησαν ὑπερθερμαντῆρες τόποις "North-Eastern Smoke Tube" καὶ ἐπὶ τῷ πέντε λεβήτων. Θά παρεῖχεται δὲ ἀντὸν ἀνωτάτη θερμοκρασία 620 βαθμῶν Φαρενάτ, τὸ δὲν δὲ συγκρότημα τῶν λεβήτων ὑπέστη ὡρισμένας βελτιώσεις καὶ μετατροπάς προσαρμοσθὲν εἰς τὴν νέαν ὑψηλὴν θερμοκρασίαν.

Ἐγένοντο ὡσαντοὶ αἱ δέουσαι τροποποιήσεις εἰς τὰς κυρίας μηχανᾶς τοῦ πλοίου, περιλαμβάνοντας νέον κύλινδρον ὑψηλῆς περιστροφῆς, παθῶς καὶ πολλὰς ἄλλας προσθήκας καὶ ἀνταλλαγὰς παλαιῶν τημάτων τῆς μηχανῆς διὰ νέων, ἡ δὲ παροχὴ ὑπερθερμανμένου ἄτμου ἐφημοσύδητη καὶ ἐπὶ τῷ βοηθητικῷ μηχανισμῷ μεγάλης ταχύτητος, ὡς λ.χ. τῶν «δυναμώ», φυστήρων κ.λ.π. Ή ἐκτελέσασα τὰς μετατροπὰς ἐταριὰ παρεῖχε τὴν ἔγχησιν, ὅτι διὰ τῆς χοίρως τοῦ ὑπερθερμανμένου ἄτμου θὰ ἐπηγένετο οἰκονομία 15 ορος κατ' ἔλλαχιστον εἰς τὴν παρὰ τοῦ πλοίου τούτου κατανάλωσιν κανονίμου ἥκης. Τοῦτο καὶ ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὰ ἐκτελεσθέντα τῇδη δύο κυρίας ταξίδια τοῦ "Janvenal", ἀναπτυξαντος ἐν ταῦτῃ τὴν ἴδιαν ταχύτητα τῶν 12 μιλίων.

Τὰ ύψηλὰ τέλη τοῦ Δουνάβεως

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς βουλῆς τῶν Κοινοτήτων τῆς Ηπείρου, ὁ βουλευτὴς κ. Reid ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τοῦ ὑπουργοῦ τοῦ Ἑμπορίου ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ ἐπειδόμενον ποὺ παρεμβάλλεται εἰς τὴν μεταξὺ Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Λιμένων τοῦ Λουνάβεως ἐπικοινωνίαν, συνεπείᾳ τῶν βαρέουν τελῶν, ἀπαντάστοντα παρὰ τῆς "Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως" ἐπὶ τῷ γένεστερῷ τοντάς τῶν καταπλεόντων ἐπει ὅπαδον πρός τὸ ποστὸν τοῦ ὥπα αὐτῶν παραλαμβανομένουν φορτίον. Ο. κ. Reid ἐξήτασεν ἐν συνεργείᾳ νὰ πληροφορηθῇ ἡδὲν διειδιάζοντο ἐν προεπεμψιῳ ὁδηγίαι πρὸς τὸν Βρεταννὸν ἀντιπρόσωπον παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ, ἵνα προβῇ εἰς διάβημα μειώσεως τῶν τελῶν.

Ο. κ. Burgin ἀπαντῶν ἐν μέρον τοῦ προέδρου τοῦ "Board of Trade" παρεπημονεύει, ὅτι οὐδὲν σχετικὸν διάβημα ἐπραγματοποιήθη τελευταῖς. Τὸ ζήτημα τῶν τελῶν τοῦ Δουνάβεως εἶναι κάπως περιπλοκόν, ἡ παροῦσα δὲ στιγμὴ δὲν θεωρεῖται εὔθετος πρὸς ἀναζίνησιν τοῦ.

R e i d.—Γνωρίζετε ὅτι ή ὅλη ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Δουνάβεως κατὰ τὸ 1933 ἀνῆλθεν εἰς 130 ἑκατ. τόννων καὶ ὅτι τοῦτο ἐνέχει σπουδαῖαν σημασίαν;

B u r g i n.—Βεβαίως, εἶναι σπουδαίας σημασίας, ἐάν δ' ὁ ἐπερωτῶν ἐντιμότατος βουλευτὴς ἔχει τὸν ἀναφέρειν οἰανδήποτε περιπλοκόν, παρακαλῶ, ὅπως τὴν ὑποβάλῃ εἰς τὸ "Board of Trade" ἐγγράφως.

Νορβηγία

Τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα

Αἱ ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας, βάσει τῶν ἐποιήμων στατιστικῶν ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1933 εἰς 376.7 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἔναντι 377.5 ἑκατ. εἰσπράξεων κατὰ τὸ 1932 καὶ 363.7 ἑκατ. κατὰ τὸ 1931. Μολονότι ὡς ἀριθμοῖ τῶν τεριῶν ἐτῶν εἶνε σχεδὸν οἱ αὐτοὶ, ἐν τούτοις μία σοβαρὰ διαφορὰ ὑφίσταται εἰς τὰς ἀναλογίας μεταξὺ εἰσπράξεων ἐξ χρονικῶν γανώσεων καὶ ἐξ μειονομένων ταξιδίων.

Οὕτω, κατὰ τὸ 1933, αἱ ἐξ χρονικῶν γανώσεων εἰσπράξεις ἀντιπροσωπεύουν τὴ 28.3 οὐροῦ τοῦ ἀκαθαριστον εἰσοδήματος, ἔναντι 35.4 οὐροῦ τοῦ 1932. "Ησαν, δηλαδὴ, αἱ ἐξ ταῦμα—τούρτερος εἰσπράξεις κατὰ 9.2 ἑκατ. κορωνῶν κατέτεραν, ἐν σχέσει πρὸς τὸ τελ τοῦ 1932, ἐνῷ αἱ εἰσπράξεις ἐξ γανώσεων ταξιδικῶν γραμμῶν ἥπατο μεγάλυτερα κατὰ 8.1 ἑκατ. κορωνῶν. "Υπολογίζεται, ὅτι τὸ ἥμισυ καὶ πλέον τῶν δύοιν τελῶν εἰσπράξεων ἐδαπανήθη εἰς ναυτιλιαὶ καὶ λοιπὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων ἐν τῷ ἔξοδετρῳ καὶ ὅτι τὸ καθαρὸν εἰσόδημα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ἀνῆλθεν εἰς 185 ἑκατ. κορωνῶν, ἤτοι 9 ἑκατομμύρια περίπου Ἀγγλικῶν λιρῶν. Τὸ ποσὸν τοῦτο καραπτηρίζεται ἀπό τῶν ἐποιήμων στατιστικῶν ὡς τὸ ἔκ τῆς ναυτιλίας Ἐθνικὸν εἰσόδημα.

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY,, TUGS
17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUGS OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

Ολλανδία

Ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν ναυτιλίαν

Οἱ ἐπονοματικῶν τῆς "Ολλανδίας, ἐπὶ" εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως εἰς τὴν Κάτω Βοστὶν τῆς ἐκδήσεως ἐπὶ τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ ἐδήλωσεν, ὅτι τὰ κυβερνητικὰ μέτρα ἀρωγῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν δὲ ἀποβλέπουν κυρίως εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ κατηγοριῶν πλοίων ἡ ὑπηρεσία, αἵτινες θεωροῦνται ἐνέχουσας ζωτικὴν ομιλίαν διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας. Δέν πρόσκειται—εἰπεν—ἐν ὅδημη περιπτώσει νὰ τείνουν αἱ κρατικαὶ προσπάθειαὶ εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς Ναυτιλίας, ἐπιβλητικοῦ μὲν ὄγκου, κολακεύοντος πιθανῶν τὸ Εθνικὸν γέτρων, ἀντιούνοντος καὶ ἐπιβλαβοῦς ὅμως διὰ τὰ γενικώτερα τῆς Χώρας ουμέφοντα.

Λιετύπωσεν ἐν συνεχείᾳ τὴν γνώμην, ὅτι ἡ πείσις τῆς "Ολλανδίας" χωρητικότητος δὲν ἐνέχει καίνουν διά τὴν ναυτιλίαν ὑπόστασιν τῆς Χώρας, διότι ἡ ποιοτικὴ κατάστασις τοῦ πλωτοῦ τῆς ὑλικοῦ είναι ἀριστή, καλύπτουσσα κάθε μειώσιν τοῦ τοντά, ἀπὸ ἀπόφεως μεταφορικῆς ίσανότητος, ὑπερσέδην δὲ ὅτι θὰ ὑποβάλῃ τὸ ταχύτερον εἰς τὴν βουλὴν τὰ μέτρα ἐπειδὴν διὰ τὸν ὑποβάλλεται τὸ περιστώσεως τῆς τοῦ πλωτοῦ πιθανόντος τὸ δέλτιον θέλει ενισχυθῆ καὶ βελτιωθῆ ἡ θέσις τῆς Εθνικῆς ναυτιλίας.

Οἱ "Ολλανδὸς" ἐξ ἄλλου προσθιτούντος κ. H. Colijn, εἰς νεωτέραν συνεδρίασιν τῆς βουλῆς, ἀνήγγειλεν ὅτι ἡ κυβέρνησις ἀπεφάσισε κατ' ἀρχὴν νὰ παράσῃ οἰκονομικὴν βοήθειαν πρὸς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν καὶ ὅτι κατηγόρισθη ἡδη Νομοσέδιον προβλέπον τὴν διάθεσιν πιστώσεως ἐξ αποτομής 800.000 "Ἀγγλικῶν λιρῶν" διὰ τὸ ετος 1935.

Ἐν τῷ μεταξὺ, προχωροῦν ἐν γονός αἱ μεταξὺ Κυβερνήσεως καὶ τῆς ἑταῖρας «Holland-America» διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυτιλῆρην ἐνός ἀδελφοῦ ὑπερωκεανοῦ πρὸς τὸ «Statendam», ἐπὸ τὴν Κρατικὴν ἀρωγὴν, ζάρων τὸν συγχρονιστέον καὶ τῆς οἰκονομικότερος ἐπεμβατικῆς τῆς "Ολλανδίας" γραμμῆς πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην. Κατά τινας μάλιστα πληρωφορίας ἐπετεχθῆ ἡδη συμφωνία, ἡ δὲ παραγγελία τοῦ νέου λάινρ πρόσκειται συντόμως νὰ δοθῇ εἰς τὰ "Ολλανδία" ναυπηγεία.

Ἐν συνεχείᾳ τῆς ὅλης ταύτης κινήσεως ἀναφέρεται ὅτι πρόσκειται νὰ ἐπέλθουν ὡρισμένα διαφορυμέσιες δρομολογίων καὶ συγχρονεύσεις "Ολλανδίαντον ἐταριον, ἀποβλέπουσα κυρίως εἰς τὴν διατήρησιν ἐνίοις ταχικῶν γραμμῶν διὰ μικτῶν λιανεργῶν, παρὰ διὰ πολυτελῶν ὑπερωκεανῶν, τῶν ὅποιών ἡ ἐξμετάλλευσις είνε πολυδάπανος καὶ ἀποδόσεως.

Ἀναφέρεται ἀζόμη, ὅτι τὸ Βασιλικὸν "Ολλανδίου Λόιδ" ἀπὸ τοῦ 1918 μέχρι τῆς ἀναδιογανόσεως τοῦ κατὰ τὸ 1932 ἐλαβεΚρατικᾶς ἐπιχορηγήσεις 4.800.000 φιορνίων καὶ ὅτι μετὰ τὴν ἀναδιογάνωσιν τοῦ παρεχωρήμησαν εἰς αὐτὸν πιστώσεις 4.250.000 φιορνίων ἀπὸ μέρους τοῦ ημικρατικοῦ πιστοτικοῦ ὄγκουντος "Benas".

Παλαιστίνη

Ἡ Ἐθραϊκὴ σημαία εἰς τὴν Μεσόγειον

Ἡ ἐμφάνισις εἰς τὰς θαλάσσας τῆς πανούλευκον "Ἐβραϊκῆς σημαίας, τῆς Erej-Israel, εἶναι πλέον γεγονός. Η σημεικὴ προτοβούλια ὁρεύεται εἰς τὸν Γερμανο—εβραϊον ἐφοπλιστὴν κ. Arnold Bernstein, ὅστις διέθεσε τέσσαρα ἀπρόπλουα ἐπὶ τὸ στόλον του διὰ τὴν ἰδονούμενης νέας τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Τεργέστης καὶ Χάιφας πρὸς ἐπινημέτησιν τῆς πυκνῆς επιβατικῆς καὶ τουφιστικῆς κινήσεως ἐπὶ τὴν Κεντρικὴν Ἐδώποτον τῆς Παλαιστίνην καὶ τάναπαλιν. Τὴν νέαν γραμμὴν ἐνεγάνεισαν τὸ ἀπότιλον τὸ "Hohenstein" 5146 τόννων γραφῆς καὶ ναυτηγήσεως 1901. Τὸ σαράφ τοῦτο, πρὸς τόντον τοῦ "Ἐβραϊκοῦ γοήτρου, ἐπέστησε πρὸ 10ημέρου εἰς τὴν Γένοβαν τὴν Γερμανικὴν σημαίαν καὶ ἀντί την ἑπτάτην θέσην τῆς Παλαιστινακῆς, πετονημασθὲν δὲ τὸ "Tel-Aviv" ἀπέλευσε διὰ Χάιφαν πρὸς ἔναρξην τῆς νέας ὑπεροχείας τοῦ. Τὸ "Tel-Aviv" ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ καὶ εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα τὴν δια τὸν ἀρχαίον μηνὸς Μαρτίου, μὲ περιηγήτας.

Ἡ "Journal of Commerce" τοῦ Λίβερπολοῦ, σχολιάζουσα τὴν ἐμφάνισιν τῆς Erej-Israel εἰς τὴν θάλασσαν, γράφει ὅτι ποιάν τινα ἐξπλήξειν ὡσδάνθη ἡ ποινὴ γνώμη, ἡ ὅποια δὲν ἐπίστενε μέχρι τοῦδε τοῦ Ιουδαϊκῆν φυλῆν, ὡς ἀσχολούμενήν καὶ ενδοσυμόδουν εἰς τὰ θαλάσσασα ἔργα. Τὸ γεγονός ἐν τούτοις τῆς ἀποτήσεως πλοίον Ιουδαϊκοῦ ἀποτελεῖ τὸ ὄρατόν σύμβολον τῆς ἰσχυρᾶς ἐπιρροῆς, τὸ δέ ποιαν δὲ διεθνῆ Ιουδαϊσμὸς ἡσημεῖον κατὰ τὴν παροῦσαν ἐπανοτατηρία πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν τῆς Παγκοσμίου οἰκονομίας.

HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Ἡ μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγύαται ἀριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.096
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MINPHOCHE-ROTTERDAM

Toupkia

Κατασκευή νέου λιμένος

• Η Τουρκική κυβέρνησης άποφασίσασα την κατασκευή νέου λιμένος εις Ποντιοχάλκεαν, προδίλθεν εἰς διαπραγματεύσεις καὶ ἔξεισεν ἥδη καὶ ἀρχὴν συμφωνίαν ἀναθέσεως τῆς ἐργασίας ταύτης εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἑταῖριν «Metropolitan—Vickers Electrical Co., Ltd.». Απρόσθοτε τῆς ἑπαύτης ταύτης εὐθύνης εἰς τὴν «Ἀγρυπναν συντητήμη καὶ» ἐπανάληψην μετά τοῦ Τούρκου ἐπουργοῦ τῶν Δημοσίων Ἐργών, ἀνεζώρησε δὲ πρὸ ἡμεροῦ ποὺς ἐπίσεχεν τῆς θέσεος, ἐνδιὰ θὰ κατασκευασθῇ ὁ νέος ἐν τῇ Μαίνῃ Θαλάσσῃ Τουρκικῷ λιμένι. Ἀρχιτῶς ἡ κυβέρνησης ἔμελτεια δύος ὁ νέος λιμήν τῆς Ποντιοχαλκείας κατασκευασθῇ βορειοւς τοῦ Ζογκούλνταζ, τοῦ Τουρκικοῦ • Νοέκατλ, γαίνεται δύος ὅτι ἡ σκέψης αὕτη πρόσεξει ἥδη νὰ τροποποιηθῇ ἐλαφρῶς.

‘Η νάυτιλιακή κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως

Αἱ διελένσις πλοίων ἐξ Κονγκόλεως διαφορούντος τοῦ Ιανουαρίου ἀνήλθον εἰς 655 σκάφη 1.398.639 τόννων νέτ., ἐξ τῶν δύοιών τὰ 313 πλοῖα 678.023 τόννων προήρχοντο ἐξ Λαφανελλίων καὶ τὰ ὑπόλοιπα 342 τόννων 720.616 ἐξ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κονγκόλεως προσηγήναν πρὸς διενέργειαν φροτοεκφορτώσεων 193 μόνον πλοῖα, τὰ δὲ λοιπά 62 διῆλθον ἐξειδεν τράνσιτο. Ἐλληνικά σκάφη 6 μόνον προσηγήναν εἰς Κονγκόλην διὰ ἐργασίαν ἐπὶ 94 διελθόντων. Η ναυτιλιακὴ αὐτὴ σίνησις κατανέμεται τοῖς 22 σημαίαις, ἐξ τῶν δύοιών αἱ 10 πρότιται κατὰ σειράν τίνει αἱ ἀζόλονθοι;

Σημαία	Πλοία	T. νέτ	Σημαία	Πλοία	T. νέτ
Ιταλική	111	282.965	Νορβηγική	35	116.404
Αγγλική	95	212.623	Ρουμανική	33	62.409
Σοβιετική	66	148.314	Ολλανδική	21	54.055
Ελληνική	94	130.468	Ισπανική	14	48.880
Τουρκική	93	122.423	Γεωναντική	28	47.417

Ένδεκάτη κατά σειράν ήδην η Γαλλική σημαία με 11 μόνον σπάρη 41.486 τ. νέτ, εποντο δέ ένδεξα αλλιώ σημαία με μικρότεραν έκαστη χωροταξότητα. Είναι γαρακτικούσιον δια όλαι σχεδόν αι σημαίαι—πλήν δύο—σημαίωσαν πιώσαν έναντι της άνπιστοις περουσίας κινήσεώς των. Την μεγαλύτεραν μείσωσαν υπέτη η Ελληνική σημαία, ήτις κατηλθεν ήτη την τετάρτη θέσην, με πλόδουν έναντι τού Ιανουαρίου π.π. κατά 64 πλοιά και 101.081 τόννους. Μετ' αυτήν ήδην η Νορβηγική με μείσωσιν 25 πλοιών και 82.776 τόννων, η Ιταλική με μείσωσιν 18 πλοιών και 33.067 τόννων, η Γαλλική με μείσωσιν 12 πλοιών και 31.687 τόννων και η Αγγλική με μείσωσιν 13 πλοιών και 17.315 τόννων νέτ έναντι τού Ιανουαρίου 1931. Αι μόναι σημαίαι των όποιων ή κίνησις παρουσιάθην τονισμένη, ήτο η τόνη Σοβιέτ με αερηφτιν κατά 22 πλοιά και 10.603 τ. νέτ και η Ολλανδική με αερηφτιν 2 σφαρών και 17.001 τόννων. Η τόσον σημαντική κατά τόνη έφετινόν Ιανουαρίου έκπτωσε της Ελληνικής σημαίας άποδίδεται εις την άναστολήν των κινήσεων Ελληνικών σφαρών άπό τα Σοβιέτ και εις την άποαξίαν τού Δούναβέως.

Η «Σιρκέτ» γαυπυγίες από πλοιάρια

Ο κ. Γεωργούφ Ζιάδ, γενικός δήμαρχος της «Σιρκέτ Χαϊρίε» έπεισε κάθη, κατά τό πρόσφατον άνά την Εύρωπην ταξίδιόν του, διάφορα ναυπηγεία, παρά τον όποιων και έλλας σχέδια και πρεϋπολογισμών κάστως διά την ναυπηγησιν νέων τινάχων ακαφέν, άτινα συντέμενη προτίθεται να παραγγείλῃ ή όπ' αὐτὸν έταιρία. Η έτησία γενική συνέλευσις των μετόχων της «Σιρκέτ», κληθείσα εντός του Μαρτίου, πρόκειται να λάβῃ ένα προκειμένη τελικάς διάρρηψης. Κατά την ίδιαν συνέλευσιν θ' άνακοινωθή, διτι ή έταιρια έπραγματοποίησαν κατά τό παρόλον έτος κέρδη 24.000 λιρών και θα δρισθῇ τό δικαιυμήγιος μέρον εἰς τούς μετέχοντας της μέρισμα.

Αἱ πρόοδοι τῆς ἀνδρακοβιομηγαγίας

Κατ' ἐπίσημον στατιστικήν του δημογράφου της Ἑλλησπόντου Οἰκονομίας ἡ γαιανθρακωπαραγωγὴ τῆς ἀειάνθες τοῦ Ζογκούλαν ἐτριπλούσεθν περιποὺ κατὰ τὴν τελευταῖνην διωδεκατετάν, ἀνελούσα ὅπε 597.499 τόννους το 1923 εἰς 2.288.269 τόννους κατά τὸ 1934. Η κατ' ἑτοῖς προσδετικὴ ἀξέλεκτη τῆς Τευκενθέρων γαιανθρακωπαραγωγῆς ἔμφαντεσαι λεπτομερέστατον ἀπό τὸ ἄκρωνθον πίνακα:

Έτη	Τόννοι	Έτη	Τόννοι
1923	597.499	1929	1.421.008
1924	994.020	1930	1.595.852
1925	957.625	1931	1.574.091
1926	1.216.008	1932	1.593.579
1927	1.323.833	1933	1.852.107
1928	1.250.639	1934	2.288.269

Νομικά ζητήματα

Ο περιορισμός της εύδυνης του πλοιοκτήτου διὰ παραχωρήσεως και τὸ συντηρητικὸν μέτρον τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου.

Έξ αριθμητικούς τοῦ τελευταίουν ναναγίουν τοῦ ἀτοπολοίουν «Πόπη» ἐ-
γεννήθη κατά τὴν ἐνόπλιον τοῦ κ. Προέδρου συζήτησαν αἰτήσεως κα-
τασχέσεως τῶν ναναγῶν τοῦ ἐν λόγῳ ἡπὶ δὲ ἀπάτησιν ἀποζημιώσεος
τον κατά τῶν πλοιοτητῶν, τὸ ζῆτημα, τὸ ὅποιον συγκατίς παρου-
σίαν εἰς παρομίας πραγματίσεις ἐν τῇ πρᾶξει, ἃν προκειμένον νό-
μοθῦ ὡς συντηρητικὸν μέτρον ἀδειὰ κατασχέσεως ἢ νὰ διαταχθῇ ἐγ-
γραδοσίᾳ, τὸ δοθησόμενον συντηρητικὸν μέτρον δέοντος κατά τὸ ποσὸν
τὰ περιορισθῆνεις τὸ ποσὸν τῆς παραχωρήσεως. Τὴν καταφατικὴν ἄ-
τομιν, ὡς ἵτο φυσικόν, ὑπεστήθησαν οἱ πλοιοτηται, τὰ δὲ ἐπιχειρή-
ματα ὑπὲρ τῆς γνόμοις ταῦτης ἐκθέτει εἰς προτιγμένον τεῦχος τῶν
Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ διατελιμένος συνάδελφος κ. Ποταμι-
τος.

Ἐν προοιμίῳ καὶ πρὶν ἡ ἐξετάσωμεν τοὺς λόγους δι' οὓς ἡ ἀπομένη αὐτῇ είνει ἐσφαλμένη καθ' ἡμᾶς, θεωροῦμεν ἀναγκαῖον γὰρ διαστριγίσθιμεν φύσισμένα τινὰ σημεῖα, ἀποτελοῦντα τὴν στοιχειώδη προτούσθεν ή μᾶλλον τὴν βάσιν τῆς περιστέρω ἐπὶ τῷ θέματος συζητήσεων, τὸν ὅποιον, δημοσ., νομίζουμεν διὰ παρενόησε τῶν σημασίαν ὁ ζ. συνάδελφος.

Αὐτά νά πάρεις κατ' ἀρχὴν ζήτημα περὶ περιορισμοῦ κατὰ ποσὸν τοῦ χορηγηθησομένου εἰς τὸν δανειστὴν ὑπὲρ τοῦ Προέδρου συντηρητικοῦ μέρους, σύμφωνα πρὸς τὸ ποσὸν τῆς παραχωρήσεως προϋποτίθεται, καθ' ἡμᾶς τούλάχιστον, ὅτι ἔλαβεν ἥδη ζώραν ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου τὴν περιορισμένην την εὐθύνην του παραχώρησης τοῦ πλοίου κατὰ τοῦ ναῦλου, διότι ἄλλως, ὡς εἶναι ευνόητον, η μη συντελεσθεῖσα εἰλήφως παραχωρήσης—η ἀπειλὴ παραχωρήσεως ὡς θὰ ἤδηνάμενα ἴστος ζαραπηγματικωτερού νά την αποκαλεσμένη—στερεῖται ἐννόμονος ημασίας καὶ εἰνε γεγονός νομιζός ἀνύπαρκτον.¹ Υπάρχει μάλιστα καὶ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου τῶν Βρυξελλῶν τῆς 21ης Δεκεμβρίου 1910 (*Le Droit Maritime*, 1911, σελ. 140) ἀποφασισμένη κατηγορητικοῦς περὶ τούτουν. Καὶ ἐπὶ μὲν τῆς περιπτώσεως τῆς αὐτούσιας (*In Naturali*) παραχωρήσεως τοῦ πλοίου, ἡ τενομένη ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου δήλωσις παραχωρήσεως ἐνώπιον συμβολαιογράφου συμφώνει τοὺς τὰς λοιπὰς διατυπώσεις τοῦ ἀρθρον 286 Ἐμπ. Νόμου δὲν συνεπάγεται, ἵσως, κατὰ τὴν ὁρμωτέαν γνώμην, μεταβιβάσαι τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου (*Smeesters*, τομ. I, No 122, *Ripert*, II, No 1317 ἐπ. αἱ αὐτὸν παραπομπάς) ἀλλὰ δημιουργεῖ ἀναμφισβήτητος νομικὴν κατάστασιν παράγονταν ώριμενάς ἐννόμοις συνεπείας, τόσον διὰ τὸν παραχωροῦντα πλοιοκτήτην, δύον καὶ διὰ τοὺς δανειστὰς αὐτοῦ τὸν σχέσει πρὸς τὸ παραχωρηθὲν πλοῖον.² Επὶ τῶν περιπτώσεων, δύοις, καθ' ἃς ὁ πλοιοκτήτης προτίμησεν ἀντὶ τῆς αὐτούσιας παραχωρήσεως τοῦ πλοίου τὴν ἀντικατάστασιν αὐτῆς διὰ τῶν ἄλλων ἐν τῷ τοπῷ προβλεπούντων τρόπον, τούτεστιν τῆς παραχωρήσεως τῆς ἀξίας οὐ πλοίου ἢ τῶν διακοπῶν δραχμῶν κατά τόννον ὀλιγῆς κωνικοτήτος, ἡ ἀπειλὴ δήλωσις περὶ παραχωρήσεως γενομένη ἐνώπιον συμβολαιογράφου, ἀνεν ὅμως τῆς συγχρόνου καταθέσεως τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου ἡ τῶν 200 δραχμῶν κατά τόννον εἶναι προφατική ἐστι δὲν δημιουργεῖ ὅπε τοῦ διὰ τὸν παραχωροῦντα οὔτε διὰ τοὺς ανειστὰς (ὅπερ κυρίως ἐν προκειμένῳ ἐνέκει σπουδαίητα) νομικὴν ατάστασιν παράγονταν, ὡς ἐν τῇ προηγουμένῃ περιπτώσει, ώριμενας νομικάς συνεπείας.³ Ο δανειστὴς δέον καὶ εἰς τὴν περιπτώσειν τῆς παραχωρήσεως τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου ἡ 200 δραχμῶν κατά τόννον, διὰ τὰ πάρεις πράγματι παραχώρησις, νά τεθῇ ἐν τῇ αὐτῇ μοίσαι ὅπως καὶ ἐπὶ τῆς παραχωρήσεως, αὐτούσιον τοῦ πλοίου. Νά πάρεις δηλούντο, διὰ μὲν τὸν παραχωροῦντα ἀπαλλοτρίωσις, ἀν μὴ πλήρης, καθ' ὁρισμένον βαθμὸν τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐπὶ τὸν παραχωρημένον ἀντικειμένον, διὰ δὲ τὸν δανειστὴν ἀντικειμένον διὰ τὴν ἐπισχόντων τῶν χορηγημένων αὐτῷ ὑπὲρ τοῦ νόμου. Ιδίᾳ ἐν ἀρθρῷ 87 Ἐμπ. Νόμου, δικαιωμάτων. Συνεπώς, προσεμένου περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου διὰ παραχωρήσεως τῆς ἀξίας τοῦ λοιποῦ ἡ διακοπῶν δραχμῶν κατά τόννον, ἡ ἀπειλὴ δήλωσις ἐνώπιον οὐ Σημφον δὲν παράγει, ἀν μὴ ἀπολύτως οὐδέν, πάντως οὐχὶ τὰ τὰ ἐννομα ἀποτελέσματα οὐς ἡ δήλωσις περὶ παραχωρήσεως αὐτούσιον τοῦ πλοίου καὶ κατ' ἀπολογισμῶν ἐπὶ τῆς περιπτώσεως ταῦτης ἐν γενναῖται καῦν γονίσαι τὸ ὑπὲρ-έπειταν ζήτημα.

"Ἄς ἐπανέλθομεν οὖθεν εἰς τὴν περιπτώσιν καθ' ἣν πράγματι συ-
ετέλεοντί πλήρως ή παραχόρδους ἐν μέρον τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἡς
ζετάσομεν ἕταν ἐπὶ τῆς περιπτώσιος ταύτης τὸ χορηγούμενον ὑπὸ
οὗ Προέδρους ουντηρητικὸν μέρον δέοντα κατὰ ποσὸν νά περιφρισθῆ
ις τὸ ποσὸν τῆς παραχορδίσεως. Βεβαίως δὲν ἔχει σημασίαν τὸ γε-
νούντος ἐάν ο Προέδρος εἴναι σημεξερημένη τινὶ περιπτώσει κρίνοντας ἐπὸν
ἐνόντων καὶ ποιούμενος κρίνοντας τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας ἢν τῷ
օρινται ἡ Πολ. Δικονομία, διότι τὸ ποσὸν δι' ὅπερ ζοργεῖται εἰς τὸν
ανατιτυγμένον τὸ ἔξασταλτικόν της ἀπατήσοντος τοῦ μέρον ἵσον πρὸς
οὐ ποσὸν εἰς ὁ δικαιοῦται διὰ παραχορδίσεως νά περιφρίσῃ ὁ πλοιο-
κτήτης τὴν εὐθύνην τοῦ. "Ισως καὶ ἱμεῖς ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης
αἱ μὲν ἔχονται ἀντίοργισιν, εἴθ' οὖν ὅμως θά τοι δυνατόν νά ἀπο-
λεισθῇ ἐκ τῶν ἐνόντων η ἔστω καὶ ἐπ' ἐλάχιστον δυνατότης τῆς ἀπε-
ιρούστον εὐδίνης τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τὸ ἄρδι. 283 Ε. Νόμου,
ὅγια ἔξαρτετα λεπτόν, νά συστήσομεν διὰ τοὺς αἵτος λόγους
πιεκείας καὶ εὑμενίας πρός τὴν ναυτιλίαν, δι' οὓς ἔθεστισθαι ὁ

θεορίας του περιορισμού της ενθύνης του πλοιοκτήτου την λόγω της έπιπλη ταύτην, (ίδε και *Steeesters*, τόμ. I, Νο 120 in *Fine*, συνιστώντα την έπιπλη ταύτην λόσιν). Τοιούτον την ίδιαν θέσην έστεγμένον προστέφων νομικού ένδιαιρέοντος, ότι δέ μόνον ζήτημα υποχειρευτικής έκτιμησες του δικαστού, έργοντα ισως διά την ανεξέλεγκτον κρίσιν του. Το ζήτημα ίσως ενέχει σπουδαία τηρία έποιστηριζόντος ότι ο περιορισμός του πλοιοκτήτου μέσθιν είς το ποσόν της παραχωρήσεως είναι υποχρεωτικός διά τον Πρόδρομο.

Πιάποις αυτή προς ήτον δέ δινάμευθα νά σημανούσιμην, φαίνεται έπιπλη ταύτην είς την έρδονθείσαν προεδρικήν αποφασίν επί της προαναφερθείσας περιπτώσεως, κατότι έλλειπει οιονδήποτε έργοντα ήτον δέ δινάμευθα νά γίνη λόγος περὶ υποχρεωτικής ή δεσμευτικής ἐπ τον γόνον διά τον δικαστηρίου περιπτώσεως (Ούντο 'Αροφ. *Rouen*, 25 *Jane* 1893, *Revue Inter. Dr. Maritime T. VIII P. 665). Η μόνη διάταξις ήτις έμφανεται κάποιας άσφατης και ίδια ήτον δινάμευθα νά δώσῃ άφορημή εἰς παρεξηγήσεις είναι τὸ τρίτον ἑδάμον τοῦ ἄρδην 279, καθ' ὃ «αἱ προηγούμεναι διατάξεις (αἱ δεσμευτικαὶ τὴν παραχωρήσει) δέν παραβλάπτουν τὸ δικαίωμα τῶν δανειστῶν νά κατασχωσιν συντηρητικῶς τὸ πλοῖον κατά τὸν διάπλουν ή νά ζητήσωσι ἔγγυοδοσίαν». Τοῦτο δέ διότι ἐξ πρώτης ὄψεως γεννάται ή απορία, ποιος ὁ σοπός τῆς πλεοναστικῆς ταύτης διατάξεως, ἐφ' οσον και ἀνεν αὐτῆς ίδια ήτον δινάμευθα νά ζητηθούν παρὰ τῶν δανειστῶν ἔχασαλιστικά μέτρα ἐπότας προϋποθέσεις τῶν σχετικῶν διατάξεων τῆς Πολ. Δικαιοματίας. 'Άλλ' ἀκριβῶς ή έργαντα τῶν λόγων δι' οὗ δὲ νομοθετής έθέσπισε τὴν διάταξιν τοῦ ἄρδην 279 ἐδ. 3 ένισχνει ισως ἕτερον πάλλον την δράσην.*

Η διάταξις αυτὴ εἶναι εἴλημμένη ἐξ τοῦ ἄρδην 47 τοῦ Βελγικοῦ νόμου και τοῦτο πάλιν ἐξ τοῦ ἄρδην 10 τοῦ ἑπτονθέντος εἰς τὴν συνδιάσκεψιν τῆς Βενετίας σχεδίου. Διά τοῦ ἄρδην τούτου ἔθερπτετο διότι «αἱ προηγούμεναι (περὶ παραχωρήσεως) διατάξεις δέν παραβλάπτουν τὸ δικαίωμα τῶν δανειστῶν νά κατασχωσι τὸ πλοῖον εἰς ἔνδιαμεσον λιμένα, ἀκόμη και πρὸ τοῦ πέρατος τοῦ ταξιδίου». Η ἔγγησις ή δοθεῖσα πρὸς ὅδον τῆς κατασχέσεως παραμένει ὑπέρ τοῦ κατασχόντος δανειστοῦ, ὥφ' οὗ οὗρος ἔδοθη καὶ εἰς οὐδεμίαν ίπτοκεῖται μεταβολὴν συνεπείᾳ μεταγενέστερον γεγονότον, οὔτε δύναται ἐν σχέσει πρὸς τὰ γεγονότα ταῦτα νά ζητεῖται παραχωρήσεως τῶν δικαιωμάτων ἔτερων δανειστῶν. *Bulletin du Comité Maritime Inter. No 19, σελ. XVII*. 'Ο σοπός δι' ὃν έθεσπισθή ή ἐν λόγῳ διάταξις είναι ο ἔχης:

Κατά τὸ Ἰππειροτικὸν Λίγανον ἐπιφρατεῖ ή ἀρχὴ τῆς ενθύνης τοῦ πλοιοκτήτου κατά ταξιδίου. 'Εραστον ταξιδίου ἀποτελεῖ ίδιαν ἐπιχείρησιν και οι πιστωταὶ οι προεργάμενοι ἐξ τοῦ αὐτοῦ ταξιδίου ἔχουν ής ἔγγησιν τὸ πλοῖον εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου. Ο πλοιοκτήτης δύ-

ναται ν' ἀπαλλαγῇ τῆς ενθύνης του παραχωρῶν τὸ πλοῖον του εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου πρὸς ὅλους τοὺς διαρκοῦντος τοῦ ταξιδίου προκύπταντας δανειστὰς αὐτοῦ. 'Ένφι κατά τὸ Ἀγγλικὸν δίκαιον δικαιούντος τοῦ ταξιδίου δημιουργεῖ ίδιαν οὐμάδα πιστωτῶν τοῦ πλοιοκτήτου, δεδομένου δέ οτι ἐν 'Αγγλίᾳ ὁ περιορισμὸς τῆς ενθύνης τοῦ πλοιοκτήτου ζωρεῖ διά της πληρωμῆς οὐμαδένον ζημιατικοῦ ποσοῦ κατά τοντον τοῦ πλοίου, ὁ πλοιοκτήτης διείλεται νά προβῇ εἰς τὴν παραχωρήσιν τοῦ οὐμαδένον τούτον ποσὸν πρὸς περιορισμὸν τῆς ενθύνης του ξανθαίτης οὐμάδος πιστωτῶν χωριστοῦ. Σκοπός, οὐτεντοίς διατέσσεως ταύτης τοῦ Συνεδρίου τῆς Βενετίας, ήταν παρελήγη ἐπό τοῦ Βελγικοῦ Νόμου και μετεφέρθη παρ' ίμιαν εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρδην 272 ἐδ. 3 ητο ὁ σημβιβασμὸς τῶν δύο τούτων ἀπόφεων διά της ἐν μέρει καταργήσεως τῆς ἀρχῆς περὶ τῆς κατά ταξιδίου ενθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.

Τοῦτο ἄλλως τε ἡτο σημφωνον και πρὸς τὴν ἀκολούθουμνενην ἐν τῇ προτέσσει τακτικήν, ήτις είχε καταργήσει ως πρὸς τὸ ομηρεῖον τοῦτο τὴν ενθύνην τοῦ πλοιοκτήτου κατά ταξιδίου και είχεν ἀντικαταστήσει ταύτην διά της ενθύνης κατά μέρημη. Ούτο κατά κανόνα οι δανεισταὶ τοῦ πλοιοκτήτου προβαίνοντες εἰς κατάσχεσιν τοῦ ἀλλα διαφορούντος τοῦ ταξιδίου, ἐπιπλέοντες συνεχίσισιν τοῦ πλοΐου και ἐπελεύσισιν νέου ἀτυχήματος, ησαν κεκαλυμμένοι διά της δοθεισῆς πρὸς αὐτοὺς και πρὸς ἄρδην τῆς κατασχέσεως ἔγγησησεως, διότι ή ἔγγησησις παρέμενε δι' αὐτοὺς ὑπέγγυος ἀνεν οὐδεμίας σχέσεως πρὸς τοὺς τυχόν μεταγενεστέρους δανειστὰς τοῦ πλοιοκτήτου συνεπείᾳ τοῦ τέον ἀτυχήματος (*Van Doosselaere*, τόμ. I. P. 188 No 40, *Cit. P. Belljens*, τόμ. IV. P. 229).

Τοῦτον οὐτοὺς ἐχόντων, οὐδεμίαν διάταξιν, ἐπαναλαμβάνοντεν, ἐν τῷ νόμῳ ἀνευρισκομεν, ήτις είτε ἀμέσως είτε ἐμπέσως νά υποχρεοῖ τὸν δικαστή της περιοριζῆς κατά ποσὸν τὸ χορηγούμενον εἰς τὸν δανειστὴν συντηρητικὸν μέτρον εἰς τὸ ποσὸν τῆς παραχωρήσεως. 'Αγιαθέτος γοιζερε, οὗτο τὸ μέν είνε αἰσχετον τοῦ δέ, λαμβανομένης μάλιστα οὐ πάντη τῆς δισαναλογίας μεταξὺ τῆς σημερινῆς ἀξίας κατά κόρον οὐλικῆς χωρητικότητος τῶν ἀτμοπλοίων, πρὸς τὸ ἐν τῷ νόμῳ θεσπιζόμενον ποσὸν τῶν 200 δραχμῶν λόγῳ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ νομίσματος και ήτις εἰς τὸ προφανές ἀδικιαν και δέν ἀνταπορίντεται πλέον πρὸς τὸν σχετικὸν δι' ὃν έθεσπισθή διάσκεις γίνεται κρήσης τοῦ τρόπου αὐτοῦ τοῦ περιορισμὸν τῆς ενθύνης και θεωροῦμεν οι οὐδέτε δικαιούμενες λόγοι προστασίας τῆς ναυτιλίας συντρέχουν ὥστε δικαιούμενες λόγοι.

Κ. ΣΠΗΑΙΟΠΟΥΛΟΣ
'Υφηγητής τοῦ Ἐμπορικοῦ Λίγανου
ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ Ἀθηνῶν

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΔΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΛΥΜΕΝΩΝ ΓΑΙΔΑΝΘΡΑΚΩΝ

ZΟΓΚΟΥΛΔΑΚ

ΤΗΣ SOCIÉTÉ D' HERACLÉE

Δι' ἀνδρακεύσεις ἀτμοπλοίων

Διαρκεῖς σημαντικαὶ παρακαταδῆκαι

Ποιότης και ποσότης ἡγγυημέναι

Τιμαι ἔκτος συναγωνισμοῦ

'Ανδράκευσις ἀμεσος

ΟΔΟΣ ΟΜΗΡΟΥ 16

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-846

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΣΚΟΜΑΡ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

Γενικός Ισολογισμός από 1ης Ιανουαρίου 1934 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1934

ΕΤΟΣ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΒΔΟΜΟΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ			ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ		
'Ασφαλιστική τοποθέτησις παρ'	Εθνική	125.000.—	Κεφάλαιον Μετοχικόν	2.000.000.—	
Εἰς μετρητά		343.750.—	'Αποθεματικὸν τακτικὸν προηγ. Χρήσεων	1.511.450.—	
Εἰς Χρεώγραφα			» » Χρήσεως 1934	173.900.—	1.685.350.—
Ταμείον καὶ Τράπεζα	1.411.509.20	468.750.—	'Αποθεματικὸν ἔκτακτον προηγ. Χρήσεων	1.250.000.—	
καὶ λ. στ. 1256.4.10	502.901.45	1.914.410.65	» » Χρήσεως 1934	200.000.—	1.450.000.—
'Ενυπόθηκα Δάνεια		500.000.—	Πιστωτικοὶ Διάφοροι		249.987.—
Χρεώγραφα εἰς Δραχμάς καὶ Χρυσόν		3.599.982.—	Κρατήσεις 1934:		
Χρεώσται διάφοροι		961.471.—	Διὰ ζημιάς ἐκκρεμεῖς Θαλάσσης	500.000.—	
Γραμμάτια εισπρακτέα		105.175.80	* κινδύνους ἐν ισχύ Θαλάσσης	200.000.—	
'Επιπλα καὶ ἔγκαταστάσεις	65.114.—		> > > > Πυρός	600.000.—	
Μετον ἀπόδεσεις	65.113.—	1.—	> ἐνδεχομένας διαφοράς Χρεώγραφων	300.000.—	1.600.000.—
			Μέφισμα παραλ. Χρήσεων	12.775.—	
			> Χρήσεως 1934	240.000.—	252.775.—
			Ποσοστά Διοικ. Συμβουλ. καὶ Δήμος		72.215.—
			'Έκτακτος ἀμοιβὴ Δ)ντοῦ		20.000.—
			Φ.Κ.Π. ἡ μερίσματος ποσοστῶν κλπ.	78.698.30	
			Φόρος ἀσφαλιστρων Δ'. Τριψ. 1934	59.200.—	137.898.30
			Ζημία καὶ Κέρδη ὑπόλοιπον εἰς Νέον		84.568.15
			Δρχ. 7.552.793.45		Δρχ. 7.552.793.45

Ανάλυσις μερίδος Ζημίαι καὶ Κέρδη

ΧΡΕΩΣΙΣ			ΠΙΣΤΩΣΙΣ		
'Αντασφάλιστρα Θαλάσσης	978.014.10		'Ιπόλοιπον Κερδῶν παραλ. Χρήσεως	95.319.95	
Μετον Προμήθεια	89.993.75	888.020.35	'Ασφάλιστρα Θαλάσσης	2.256.263.20	
Ηρομήθεια: Πρακτορείων		352.270.65	'Ασφάλιστρα Πυρός	1.163.368.80	
Ηληγρωθεῖσαι ζημία: Θαλάσσης			Κρατήσεις 1934:		
'Εκ τῆς κρατήσεως ζημιῶν ἐκκρεμῶν 535.422.80			Διὰ ζημιάς ἐκκρεμεῖς Θαλάσσης	500.000.—	
Τοῦ "Ετούς 1934" 21.403.40 559.826.20			Διὰ κινδύνους ἐν ισχύ Θαλάσσης	200.000.—	
Μετον εἰσπραγθεῖσαι παρ' ἀγαπατ. 183.601.35			> > > > Πυρός	600.000.—	
Εἰσπραγθεῖσαι:	153.067.50	336.668.85	> ἐνδεχομένας διαφοράς Χρεώγραφων	300.000.—	1.600.000.—
'Αντασφάλιστρα Πυρός			Τόκοι καὶ Τοκομερίδαι		301.885.95
Μετον Ηρομήθεια			Συναλλαγματικαὶ διαφοραὶ		60.798.55
Ηρομήθεια: Πρακτορείων					
Ηληγρωθεῖσαι: ζημία: Πυρός:					
'Εκ τῆς κρατήσεως κινδ. ἐν ισχύ 321.648.20					
Τοῦ "Ετούς 1934" 3.333.35 324.981.55					
Μετον εἰσπραγθεῖσαι παρ' ἀγαπατ. 280.481.20		44.500.35			
Κρατήσεις 1934:					
Διὰ ζημιάς ἐκκρεμεῖς Θαλάσσης		500.000.—			
> κινδύνους ἐν ισχύ Θαλάσσης		200.000.—			
> > > > Πυρός		600.000.—			
> ἐνδεχομένας διαφοράς Χρεώγραφων		300.000.—	1.600.000.—		
Φόροι Δημοσίου πληγρωθέντες	150.740.45				
> > διφειλόμενοι	59.200.—	209.940.45			
Διαφοραὶ Χρεώγραφων		13.403.70			
Γενικά "Εξοδα" κλπ.		507.967.85			
'Απόσθετες 'Επιπλων καὶ 'Εγκαταστάσεων		65.113.—			
> ἐπισφαλῶν ἀπαιτήσεων		124.270.10			
Καθαρὰ Κέρδη πρὸς διανομὴν		869.381.45			
			Δρχ. 5.480.636.45		

Διανομὴ Καθαρῶν Κερδῶν Δρχ. 869.381.45

'Αποθεματικὸν Τακτικόν		173.900.—
» Εκτακτον		200.000.—
Μέρισμα Τακτικόν, 5 σε	100.000.—	
* Ηρόδεστον 7 σε	140.000.—	240.000.—
Ποσοστά Δ. Συμβουλίου 10 σε	59.548.10	
Μετον Φόρος	11.404.70	18.143.40
Ποσοστά Δ)νεστών 5 σε	29.774.—	
Μετον Φόρος	5.702.40	24.071.60
* Εκτακτος ἀμοιβὴ Δ)ντοῦ		20.000.—
Φόρος Κ.Π. ἡ. Μερίσματος	56.853.40	
* > > Ποσοστῶν κλπ. Διοικήσεως	21.844.90	78.698.30
* Υπόλοιπον εἰς Νέον		84.568.15
		Δρχ. 869.381.45

Τὸ Μέρισμα ἐκ Δρχ. 60.— κατὰ Μετοχὴν, ἐλεύθερον Φόρον, πληγρωθέσατο μετὰ τῆς ἔγκρισιν τοῦ 'Ισολογισμοῦ ὃν πό τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Με-

* Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ. ΠΑΝΟΠΤΕΩΣ

* Ο Πρόεδρος
ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

* Ο Διευθυντὴς τοῦ Γεωργίου Ι. ΚΟΥΤΣΗΣ

* Ο Διευθυντὴς τοῦ Λογιστηρίου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Η. ΜΟΥΝΤΑΝΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

Δ' 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**Παραλαβὴ νεομνημοσύνητος**

Το ἀγορασθέν παρὰ τῶν z. z. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούνητη Ἀγγελίον φορτηγὸν *Dundrennan* 4298 τ. γρόδας καὶ ναυτηγήσεως 1912, διεθέν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος πρὸς διάλυσιν φορτηγοῦ τοῦ z. Ρούσσου, παραληφθὲν δὲ εἰς Σάρδινας μετωνομάσθη "Ἀργεντίνα".

'Η ὑπηρεσία ἐπὶ ξένων πλοίοιν

Ο νομίζος οὐρβούλος τοῦ ὑπουργείου Ναυτικῶν z. Γ. Λογοθέτης, ἀπαντῶν εἰς ἀπενθυνέν αὐτῷ ἔρωτημα τοῦ ὑπουργείου, ἔγνωμοδότησεν, ὅτι "Ἐλλήν ναυτικοῦ ὑπηρετοῦ ἐπὶ σκαφῶν ὑπὸ ξένην σημαῖαν, ἔφοον καταβάλλει τὰς ἐπὸ τοῦ Νόμου ὁριζόμενας εἰσφορὰς εἰς τὸ N.A.T., δικαιούτα συντάξεως ἐν περιπτώσει αἴριτδιον δυστυχήματος. Ἐπίσης, εἰς τὰς περιπτώσεις θανάτου ναυτικοῦ ἐπὶ ξένων πλοίοιν, δικαιούτα συντάξεως η οἰογένεια του, ἥδη δον κατέβαλε τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου ὁριζόμενα τέλη η εἰπεῖς καταβάλει 24 μηνῶν εἰσφορὰς καὶ καθιερέσθαι τοιαύτας ἑνὸς τρεμήνου. Εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν ἐπάγονται καὶ οἱ ναυτικοὶ οἱ ἥραζομενοι ἐπὶ πλοίοιν, ἄτινα στρεφοῦνται ναυτολογίου.

Νέα διπλώματα ναυκλήρων

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἔξετάσεων ἔλαβον διπλώματα ναυκλήρων πλοίοιν φ. z. z. Στέφ. Κυπαράκης, Νικ. Τσατσιδώνης, Ίων. Μαλάζος, Άντ. Κομπτζῆς, Μάρος Καλογερᾶς, Νικ. Νομίκος, Άλεξ. Κάδουμης, Θεόδ. Μανωλούδης, Κ. Δέλιος, Νικ. Καραβύγας, Παν. Σβόρος, Κον. Λαμπός, Σωτ. Μαρούλης, Γεώργ. Τεοχάρης, Παν. Λαμπός, Σάβ. Μαμούζης, Αν. Μπαπτιλάζης, Ήρ. Στάβαρης, Δημ. Κομηνής, Σπυρ. Νιφόρος, Άντ. Ξαγοράδης, Σταύ. Βούλγαρης, Πέτρος Αρβανιτάρης, Εδότ. Κανάζης, Νικ. Ζανδόνιος, Χριστ. Σταθάτος, Παν. Τηνιαζός, Κονστ. Γιαννιώτης, Δημ. Κατσίγαρας, Μαρ. Κονσταντάκης, Άπ. Παγώνης, Γεώργ. Φαναριώτης, Δημ. Βολτής, Χρ. Ζαννίζος, Γεώργ. Χριστοδούλουλος, Ίων. Σκαλιδίτος, Νικ. Πολέμης, Ενάγγ. Πρεβεδούρος, Νικ. Ζαυζαίος καὶ Ίων. Ψάλτης.

Καὶ κυβερνητῶν ἴστιοφόρων

Ἐπίσης ἔτυχον διπλώματος κυβερνητῶν ἴστιοφόρων οἱ z. z. Μιχ. Μπίας, Μιχ. Λήμας, Νικ. Καββαδᾶς, Ίων. Γροντάρας, Ίων. Ιωάννον, Κονστ. Μανώλης, Χριστ. Φραγκιάς, Χρ. Κατσογεώργης, Θεόδ. Μάστορας, Σπ. Μεγαλούποντόν, Η. Πάχος, Σπυρ. Καρφάζης, Άλεξ. Σβόλαζης, Νικ. Βουτσανάς, Γεώργ. Κατραζίδης, Άνθρ. Μπαζούλας, Διον. Χριστοφόρατος, Ν. Ρούσσος, Κονστ. Μαμίτης, Νικ. Χαραλαμπόπουλος, Ίων. Γκίζας, Στελ. Ηγγίος, Δημ. Δημητριάδης, Θωμ. Μανώλης η Σύριγας, Άλεξ. Στρογγιλός, Γεώργ. Κατωπόδης, Νικ. Μπίλιας, Άθ. Κατσαρός, Πτολεμ. Μανώλης, Νικ. Τσαρδάζης καὶ Γεώργ. Τσαλίζης.

Τὸ φαρικὸν δίκτυον τῆς Τουρκίας

Καθ' ἡ μᾶς πληροφορεῖ τὸ ἐν Κονγκόλει Ναυτικὸν πρακτορεῖον τοῦ z. Αιτοπούλου, ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις τῶν Τουρκικῶν φάρων ἔχειγειει τὴν προσεχῆ ἀλλαγὴν τῶν ζαρακτηριστικῶν τῶν φάρων καὶ φαροπλοίων τοῦ Βοσπόρου, τῶν Δαρδανελλίων καὶ τῆς θαλάσσης τοῦ Μαρμαρᾶ. Τὰ νέα ζαρακτηριστικά τῶν ἐν λόγῳ φάρων, η ἔναρξις λειτουργίας τῶν ὅποιων θ' ἀνανοινωθῆ διὰ νέας ἐγγυεύονται εἰνε τὰ ἀπόλουτα:

Φάρος *Kiz Koule* (Πύργον τοῦ Λεάνδρου) μία λευκὴ ἀναλαμπῆ ἀνά 3° δευτερόλεπτα. Φαρόπλοιον Γενήσιοι μία πρασίνη ἀναλαμπῆ ἀνά 3°. Φαρόπλοιον Ντογάν "Ασλάν μία ἑουθόδη ἀναλαμπῆ ἀνά 10°. Φάρος Καράκο Μπουνόν (Γαλατᾶ) μία ἑουθόδη ἀναλαμπῆ ἀνά 3°. Φάρος *Bovali*, ἑουθόδη ἀναλαμπῆ ἀνά 3°. Φάρος *Kepes* (Μπερμπέρ Μπουνόν) λευκὴ

ἀναλαμπῆ ἀνά 5°. Φάρος Τσανάζαλε πρασίνη ἀναλαμπῆ ἀνά 3°. Φάρος Ναγάρα λευκὴ ἀναλαμπῆ ἀνά 10°. Φάρος *Bergass* λευκὴ ἀναλαμπῆ ἀνά 3°. Φάρος *Tcherdak* πρασίνη ἀναλαμπῆ ἀνά 3°. Φάρος *Zindjir Bozan* λευκὴ ἀναλαμπῆ ἀνά 10°. Καὶ φάρος "Ιμβρου (Κέφαλος) δέσμη τριῶν λευκῶν ἀναλαμπῶν ἀνά 20°.

Τὰ πειθαρχικὰ συμβούλια τῶν πλοηγῶν

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ἐπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν τὸ πειθαρχικὸν συμβούλιον τῶν ἀρχιπλοηγῶν διὰ τὸ a. θητηνον τοῦ τρ. ἔτους κατηηοτισθή ἐτον z. z. Γ. Δουκάκον καὶ Ἀντ. Μπαζᾶ ἐπιλιμενάρχον γ. καὶ Σπυρ. Μητροπούλουν καὶ Ίων. Λαζατᾶ ἀρχιπλοηγῶν, ὑπὸ την προδίαιν τοῦ ἐπιλιμενάρχον a. κ. Θ. Μοντσούλα. Διὰ τοὺς πλοηγοὺς, ἐτον τῶν ίδιων, ὡς ἄνω, λιμενιζῶν ἀξιωματικῶν, τοῦ ἀρχιπλοηγοῦ κ. Σπ. Μητροπούλουν καὶ τοῦ πλοηγοῦ κ. Δημ. Τόμπρα. Διὰ τὰς περιπτώσεις παραπομῆς μὲ τὸ ἔρωτημα τῆς δριστικῆς ἀπολύτου, λόγῳ ἀποδεδειγμένης ἀνικανότητος ἡ λόγῳ ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἐτοφέος πτώσιματος, θά προεδρεύῃ τοῦ συμβούλουν ὁ ἀντιπλοίαρχος τοῦ Π.Ν. z. Γ. Παγκάρας. Διὰ τὰς περιπτώσεις παθήσεως τοῦ παραπεμπούντον μετέχει τοῦ συμβούλουν ἀντί τοῦ λιμενιζοῦ ἀξιωματικοῦ κ. Ἀντ. Μπαζᾶ ὁ πλωτάρχης ιατρὸς z. Π. Ασημακόπουλος.

Ο πλοηγικὸς σταθμὸς Μήλουν

"Ἀπερασίθη ἡ προαγωγὴ τοῦ προαριστικοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ τῆς Μήλου εἰς ταχικὸν πλοηγητὸν σταθμὸν γ'. τάξεως, μὲ ἀρμοδιότητα περιοχῶν πλοηγήσεως τῶν λιμένων τῆς Μήλουν το στενὸν Μήλουν-Κιμόλουν καὶ τὸ στενόν Κιμόλουν-Πύλινον.

"Ἀπερασίθη ἐπίσης ἡ ἐντὸς τοῦ Μαρτίου προνήρνεις διαγνωσμοῦ πρὸς συμπλήρωσιν τριῶν κενούμενων κατ' αὐτὰς θέσεων πλοηγῶν εἰς τοὺς σταθμοὺς Ηειρατῶς, Ζακύνθου καὶ Θεσσαλονίκης.

Η ἐλευθέρα ζώνη τῆς Θεσσαλονίκης

Τὸ 50μετές συμβούλιον τοῦ Ἐπιμοριοῦ Ἐπιμελητηρίου Θεσσαλίας εἰς ἐπανειλημένας συνδεριάσεως τοῦ ζεμελέτηο τοῦ ζητηματος εἰς τὴν ἐλευθέραν ζόνην τῆς Θεσσαλίας διὰ τῆς καταργήσεως τῆς τελωνιακῆς ἐπηρεοῦς καὶ τῆς παραδόσεως τοῦ ἀποθηκῶν τῆς Ζώνης εἰς φεργυτίους ιδιοτητούς Οργανισμούς. Ἐμελέτηον ἐπίσης σύστημα προγραμματικῆς οὐδετεροπομῆσεως τοῦ ἑδαφους τῆς Ζώνης. Σχετικῶς, ἀνετέθη εἰς πενταμελὴ ἐπιτροπὴν νὰ μελετήσῃ εἰδικώτερον τα ζητηματα τῆς ἐλευθέρας ζώνης ἐπὸ τὸ ἀνωτέρω πλευτέρων καὶ νὰ ἐποβάλῃ ἐν υπομημήτη τὰ πορίσματα τῆς. Ταῦτα, ἐφόσον ἥθελον ἐγκριθῆνται, ὡς αἰτήμα τοῦ Ἐπιμοριοῦ πόσιμον τῆς Μακεδονίκης πρωτευόντες.

Τὰ λιμενικὰ ἔργα τοῦ Ήρακλείουν

Προτάσει τοῦ κ. ὑψηλούργου τῆς Συγκοινωνίας ἐνεργεῖθη ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῶν Ταχυδρομικῶν Ταμειανηγίων ἡ χορήγησης εἰς τὴν Αιγαίνην Ἐπιτροπείαν Ήρακλείου Κορτης δανειού 20.000.000 δρ., ὑπὸ τὴν Κρατικὴν ἐγγύησην, πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἐκεὶ λιμενικῶν ἔργων.

***Αγοραπωλησίαι μεταξὺ Ελλήνων**

Τὸ φορτηγὸν «Μαΐρη II.» τόννων γρόδα 1354 καὶ ναυτηγήσεως 1910, ἐπωλήθη παρὰ τὸν z. Ν. Αιθανούν εἰς τὸν z. Χρ. Ζωϊόπουλον (τοῦ Βόλου) ἀνά 4350 λιρῶν καὶ μετονομάσθη «Βαρθάρα».

Πώλησις φορτηγοῦ εἰς "Αγγλον

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ τῆς ήδη Τανούραρίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Σάρδου φορτηγὸν «Αντώνιος Δ. Κυδωνέας», τοῦ κ. Δ. Α. Κυδωνέως, τόννων γρόδα 3920 καὶ ναυτηγήσεως 1907, ἐπωλήθη ἀντί 6.000 λιρῶν εἰς τὴν Αγγλικὴν ἑταιρίαν *Branch Nominess, Ltd.* τοῦ Λονδίνου.

**ARDESHIR B. CURSETJEE & SONS
STEVEDORES, DUBASHES & CONTRACTORS
6, Rampart Row, FORT, BOMBAY**

Appointed Stevedores for the entire fleet of the B.I.S.N Co. Ltd., Messrs. Drahams Trading Co. Ltd. Ellerman & Bucknall Line, Union Castle Line, Dollar S. S. Co. Ltd. Andrew Weir & Co. Holland British India Line, Transatlantic Line, British Tanker Line, etc.

Reference kindly permitted to: Messrs. Mackinnon MacKenzie & Co. Agents, British India S.N.C. Ltd. Bombay. Grahams Trading Co. Ltd. Bombay and London. Ralli Brothers Bombay and London. Turner Morrison & Co. Ltd. Bombay. Volkart Brothers Bombay, Lionel Edwards Ltd. Bombay. Bombay Co. Ltd. Bombay. Forbes Forbes Campbell & Co. Ltd. Bombay. Lykiardopulo & Co. Ltd. London. S. G. Embiricos Ltd. London. Rethymnis & Kuklundis Ltd. London. Ellerman & Bucknall S. S. Co. London. Gray Dawes & Co. Ltd. London. Harwin Shipping Agency Ltd. London. T. L. Duff & Co. Glasgow. Sir W. R. Smith & Sons Ltd. Cardiff. Sir R. Ropner & Co. Ltd. West Hartlepool.

and also any of the leading Banks in Bombay

Νέα άγορά φορτηγού παρ' "Ελληνος έφοπλιστοῦ"

«Cairndhu» Αγγλικόν, ηγοράσθη παρά τοῦ κ. Στ. Λεβανοῦ, ἀντί 14.000 λιρῶν. Είναι σκάφος 5250 τ. γκρές, 3218 τ. φορτίου, μὲν ἔμφορτον δυτικόν 25.3' ποδῶν, ἔχει παρά τῷ Λόβῳ κλάσιν 100A1 καὶ κατοκενάσθη τῷ 1919 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Palmers & Co., Ltd.», τοῦ Νιούκαστρου. Είναι Standard «B.», ἔχει σερβόν № 3 τοῦ 1931, χρησιμοποιεῖται ἔτημα διάτος 1398 τ. καὶ φέρει δύο καταστρώματα, μὲν πρόστεγον 39 ποδῶν, μεσόστεγον 113 καὶ ἐπίστεγον 49 ποδῶν.

Έγει: διαστάσεις μήκους 399.3 ποδῶν, πλάτους 52.2 καὶ πλευρικοῦ δύφους 28.5 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατοκενάσθη τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 517 ὄνοι. Ἐππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲν διάμετρον κυλίνδρων 27", 44", 73" καὶ διεξόδιον ἔρδουλον 48" ἵντοσιν. Λένηταις φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὸν ἵντον, είναι δ' ἔφωλισμένον καὶ μὲν συσκευὴν ραδιογνωμέτρου.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Μὲ τόνον χαρακτηριστικῆς ζωηρότητος διέρρευσε τὸ β'. 150ήμερον τοῦ Φεβρουαρίου διὰ τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων πλοίων, νεωτέρας ναυπηγήσεως, δύον καὶ παλαιότεράς τοιαύτης, πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν. Οἱ Αγγλοὶ ἐφοπλισταὶ, συνεζήζοντες τὴν ἐφεκτικότητά των διὰ τὴν εἰς ἀλλοδαποὺς πόλισιν φορτηγῶν σκαφῶν, ἐπέδειξαν περισσότερον ἐνδιαφέροντος εἰς ἀγοραπωλησίας μεταξύ τουν, συγχρόνως δὲ ἀνεζήτησαν τοννᾶς καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν πρὸς ἀγορὰν. Οὕτω ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ Οίζου «Branch Nominees, Ltd.», τοῦ Λονδίνου ἡγοράσθησαν ἀντὶ 19.250 λιρῶν τρία σκάφη παλαιότερές ἥτικίας, ἢτοι τὰ 'Αγγλικά φορτηγά «Teespool» 4577 τ. γκρές, 7480 τ. φορτίου (τοῦ 1905) ἀντὶ 6000 λιρῶν καὶ «Twickenham» 4891 τ. γκρές, 8135 τ. φορτίου (τοῦ 1912) ἀντὶ 7250 λιρῶν, καθὼς καὶ τὸ 'Ελληνικόν «Αντώνιος Δ. Κυδωνιεὺς» 3920 τ. γκρές, 7000 τ. φορτίου (τοῦ 1907) ἀντὶ 6000 λιρῶν. Τὰ τρία ταῦτα σκάφη προορίζονται προφανῶς να διατεθοῦν παρὰ τὸν ἀγοράσαντος αὐτὰ σίκουν εἰς τὸ ἀναμενόμενον νὰ ἐφαρμοσθῇ προσεχῶς Ἀγγλικὸν σχέδιον «διαλύσεων—ναυτιγήσεων». Σημαντικότερά πράξις τοῦ 150ήμερου ἦτο ἡ ὁμαδικὴ πόλιτος ἀπὸ τὴν «British & African Steam Nav. Co., Ltd.», τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν τῆς εἰς τὴν «Elder Dempster Lines, Ltd.», ἀντὶ 62.500 λιρ. ἔκστον. Τὰ σκάφη ταῦτα είναι τὰ ἄπαντα «Alfred Jones» 4022 τ. γκρές, «David Livingston» 4022 τ. γκρές, «Edward Blyden» 4022 τ. γκρές καὶ «Mary Slessor» 4016 τ. γκρές, ἀπαντα δὲ ναυπηγήσεως τοῦ 1930. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι πρὸς μηνὸς μεταξύ τῶν αὐτῶν ἐταριών είχε σημειωθῆν παρομοία πολλησις ἐτέρων τεσσάρων ἀδελφῶν πρὸς τὰ ἀντετέρω σκαφῶν, ἀντὶ τῆς ἴδιας τιμῆς δὲ ἔκστον. Ἐπολήθη ἐπίσης ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης, τὸ 'Αγγλικὸν φορτηγόν «Knight of the Cross» 3857 τ. γκρές, 6500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1929, εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Βορμάνης. Τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ σκάφος «Knight of the Realm», τῆς ἴδιας ναυπηγήσεως, κοστίσαν δὲ 60.000 λιρῶν, είχε πολληθῆ τὸν 'Απριλίου τοῦ 1933 ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

Ἄξιοσημείωτος ὑπῆρχε κοὶ ἡ παρὰ τοῦ Γιονγκοσλαβίου Λόβῳ ἀγορὰ ἀντὶ 21.000 λιρῶν τοῦ 'Αγγλικοῦ ἐπιβατηγοῦ λάινερ «Ebro» 8480 τ. γκρές, 5174 νέτ., ναυπηγήσεως 1915, διαδέτοντος ἀρκετά διαμερίσματα δὲ ἐπιβάτας ὅλων τῶν θέσεων, καθὼς καὶ χώρον διὰ φορτίου 5312 τόννων. Τὸ λάινερ τοῦτο, θὰ διατεθῇ, ὡς γράφομεν καὶ

εἰς ἄλλην στήλην μας, εἰς τὴν ἰδρυθησομένην νέαν τακτικὴν γραμμήν Δαλματίας—Αλγύπτου, παραληφθὲν δὲ ἡδη εἰς τὴν Ἀγγλίαν μετωνομάσθη «Princesa Olga». Ἔπισης τὸ ἀγορασθὲν πρὸς μηνὸς ὑπὸ τοῦ Γιονγκοσλαβίου Λόβῳ Χίλιανόν φορτηγὸν γραμμῆς «Valparaiso» 5263 τ. γκρές (τοῦ 1918), παραληφθὲν εἰς τὸ Μοντερίδεο, μετωνομάσθη «Prince Pavle». Ἐνδιαφέρουσα ὑπῆρχε καὶ ἡ ἀναγγελθεῖσα ἔφοιτις τῆς Ιουδαϊκῆς σημαίας εἰς τὴν Γένοβαν ἐπὶ τοῦ Γερμανικοῦ ἐπιβατικοῦ ἀτμοπλοίου τῆς ἑταῖριας «Bernstein» 5146 τ. γκρές (τοῦ 1901), δῆρο πετωνομάσθη «Tel-Aviv» καὶ ἐνενενίασες Ἐβραϊκὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Ἀδριατικῆς—Παλαιστίνης. Οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ, περιορίσαντες ἀπὸ τίνος τὴν ἐπανήψιν τῆς χρονικότητος μας, ἤγοράσαν, ὡς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ γράφομεν, τὸ Αγγλικὸν φορτηγόν «Cairndhu» 8250 τ. φορτίου (τοῦ 1919) ἀντὶ 14.000 λιρῶν.

Τὸ κυριώτερον ὅμως ἐνδιαφέρον προσεκάλεσεν ἀναμφισβήτητος ἡ ἐπιτυχὴς προσπάθεια τῶν Σοβιέτ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ των στόλου. Ή ἐν 'Ολλανδίᾳ Ρωσικὴ ἀντιπροσωπεία ἐπέτυχε τὴν παραγγελίαν ἐπὶ πιστώσει εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμερικανοῦ δύο φορτηγῶν μότορούτες, χωρητικότητος 3500 τ. ἔκστον, εἰδικῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ἔκτασίς. Κατώθυσαν ἐπίσης τὰ Σοβιέτ νὰ ἀγοράσουν κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἐννέα ἐν δύο μικρὰ καὶ μετρίου μεγέθους φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος 17.290 τ. γκρές, ἥτοι 6 Γερμανικά 8638 τ. γκρές, δύο 'Ολλανδικά 7052 τ. γκρές, καὶ 1 Φινλανδικόν 1600 τ. γκρές. Τὰ σκάφη ταῦτα είναι τὰ ἀκόλουθα:

Jersbek,	Γερμ.	1440 τ. γκρ.	2400 τ. d.w. καὶ ναυ-	1923
Goldbek,	"	1432	" 2400 "	1923
Reinbek,	"	1426	" 2400 "	1922
Curslack,	"	1433	" 2400 "	1923
Messina,	"	1470	" 2460 "	1921
Neapel,	"	1347	" 2086 "	1920
Gaasterland,	'Ολλ.	3464	" 6534 "	1912
Hango,	"	3288	" 6300 "	1919
Lauritz,	Φινλ.	1600	" 2650 "	1924

Παρόλασθον ἐπίσης τὰ Σοβιέτ τὸ ἀγορασθὲν πρὸς μηνὸς 'Αγγλικὸν φορτηγόν «Age» 4718 τ. γκρές (τοῦ 1923) καὶ τὸ μετωνόμασαν «Kazan», ἔχοντα δ' ὑπὸ παραλαβῆν καὶ τὰ ἀκόλουθα ἀκόμη ἐπτά φορτηγά :

Breitenburg,	Γερμαν.	T. γκρδς 1351,	τοῦ	1918
David Dawson,	'Αγγλικὸν	" 3108,	"	1914
Hardenberg,	'Ολλανδ.	" 3160,	"	1922
Hasselburg,	Γερμαν.	" 1352,	"	1917
Larenberg,	'Ολλανδ.	" 3210,	"	1915
Molton,	'Αγγλικὸν	" 3063,	"	1920
Kai Pilton,	"	" 3091,	"	1919

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι: πλοίων κατὰ τὸ διακρρεδον 150ήμερον είναι καὶ ἀκόλουθοι:

«Charte rhurst» 'Αγγλικόν, 4965 τ. γκρές, 8950 τ. φορτίου, μὲν ἔμφορτον δύοτοις 24.4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲν σερβόν № 1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς 'Ολλανδίους ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 43.500 λιρῶν.

«Dilston» 'Αγγλικόν ἀνθρακοφόρον, 1530 τ. γκρές, 2275 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲν σερβόν № 2 τοῦ 1934, ἤγοράσθη ἀπὸ Σκανδιναβίους ἐφοπλιστάς ἀντὶ 6.000 λιρῶν.

«Kermidy» Γαλλικόν ἀκτοπλοϊκὸν μότοροπι, 182 τ. γκρές καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἤγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ 2.700 λιρῶν.

«Dromana» ὑπὸ σημείων Κολομβίας 3350 τ. γκρές, 5600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους ἐφοπλιστάς ἀντὶ 9500

LAMBERT BROTHERS LONDON E.C. 3. COAL SALE & PURCHASE OIL

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

Also at

CARDIFF: The Exchange.
NEWPORT, MON: 69, Dock Street.
PORT TALBOT: Exchange Building.
NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings.
TYNE DOCK: 67, Hudson Street.
BLYTH: 19, Ridley Street.
WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

GLASGOW: 78 St. Vincent Street

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

HULL: Prudential Buildings.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.

IMMINGHAM: Dock Office.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

SUEZ

PERIM

BOMBAY

COLOMBO

ISTANBUL

SINGAPORE

ZONGULDAK

BATAVIA

FAYAL-AZORES

ST.LUCIA

LAS PALMAS

ST. THOMAS

ST.VINCENT C.V.

BERMUDA

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C.

λιρών και θά παραδοθή εἰς τὴν Σαγκάνη.

«*Atlantic*» Αγγλικάν, 3013 τ. γκρές, 5500 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1904, έπωλήθη εἰς Φινλανδίους ἀντί 7.300 λιρών.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Χωρὶς ἔξαρτεικόν τι ἐνδιαφέρον διέρρευσε τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ Φεβρουαρίου διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ παλαιούσιδήρου. Ἐπωλήθησαν ἐν δύο πρὸς διάλυσιν 10 ἀτμόπλοια 29.612 τόννων γκρές, ἀνήκοντα εἰς τὰς ἀκολουθους ὅκτα σημαίας:

'Αμερικανικά	3	τ. γκρές	11.799	Κινεζικά	1	τ. γκρές	2.207
Νορβηγικά	1	>	6.032	'Ιαπωνικά	1	>	1.534
'Αγγλικά	1	>	3.452	'Εσθονικά	1	>	1.335
'Ισπανικά	1	>	2.710	Δανικά	1	>	543

«Ηγοράσθησαν ταῦτα παρὰ διαλογινῶν ἵπποι αὐτόφων Χωρῶν, ἐκ τῶν δύοιων οἱ Ἰάπωνες ἡγόρασαν 5 πλοῖα 15.540 τ. γκρές, ἥτοι τὸ δ'. π.: «*Ghinhua*» Κινεζικόν, 2207 τ. γκρές (τοῦ 1903) ἀντὶ 3.900 λιρῶν, μὲ παραδοσιαν εἰς τὴν Σαγκάνη, «*Hirafu Maru*» Ιαπωνικόν, 1534 τ. γκρές (τοῦ 1907) ἀντὶ 30 γιάν κατὰ τόννων γκρές καὶ τὰ 'Αμερικανικά «*Edna*» 1815 τ. γκρές (τοῦ 1903), «*Isle Royale*» 2945 (τοῦ 1893) καὶ «*W. J. Hannon*» 7039 τ. γκρές (τοῦ 1920) ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης.

Οἱ διαλυταὶ λοιπῶν χωρῶν, ἡγέρεσσαν εποραδικῶς τὰ ἀκόλουθα σκάφη: Νορβηγοὶ τὸ δ'. π.: «*Vaari*» Νορβ., 6032 τ. γκρές (τοῦ 1916) ἀντὶ 7000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ὡς ἑστίν καὶ εὑρίσκεται εἰς *Slavanger*. Ἀγγλοὶ τὸ ἐπιβατηγόν δ'. π.: «*Baltavia*» 3452 τ. γκρές (τοῦ 1921) ἀντὶ 6.500 λιρῶν, Ισπανοὶ τὸ δ'. π.: «*Magdalena R.*», 2710 τ. γκρές (τοῦ 1895) ἀντὶ 107.000 πεστῶν, Πολωνοὶ τὸ δ'. π.: «*Pakri*» Εσθονικόν 1335 τ. γκρές (τοῦ 1877) ἀντὶ 1800 λιρῶν καὶ Δανοὶ τὸ δ'. π.: «*Spedit*» Δανικόν, 543 τ. γκρές (τοῦ 1917).

Τὸ ναυάγιον τοῦ δ'. π. «Ορος Πάρνης»

εἰς τὰ παράλια τῆς Ισπανίας

Τὴν 10.32' νυκτερινὴν ὥραν τῆς 14ης πρὸς τὴν 15ην Φεβρουαρίου, ὁ σταθμὸς ἀνοιχτά τοῦ Land's End ἔλαβε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Ορος Πάρνης», τῶν κ.κ. Ρεύμην—Κούλουκουντή καὶ Πειθή, τόννων γκρές 3736 καὶ ναυπηγήσεως 1911. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο εἶχεν ἀποπλεύσει ἐκ Takoradi τὴν 28ην Ιανουαρίου μὲ φορτίον 6500 τ. μεταλλεύματος μαγνανέζας διὰ Γάνδην, ἐπρόκειτο δὲ νὰ προσεγγίσῃ εἰς Κορκούπιτον πρὸς ἀνθράκευσιν. Εἰς τὸ φαδιοτήλεγράφημα κινδύνου ἀνεφέρετο, ὅτι τὸ πλοῖον συνεπείδη τὴν δύμικλης εἶχεν ἔσκοκείει εἰς τὴν βραχώδη θέσιν Carrumbeiro Chico, τῆς ἀκτῆς Lobeira, πλησίον τῆς εἰσόδου τοῦ Κορκούπιτον.

Εἰς τὸ σῆμα κινδύνου, ἀπέπλευσαν ἀπὸ τὰς βάσεις των πρὸς παροχὴν βοηθείας, τὰ ναυαγοσωστικά «Argus» Ισπανικόν καὶ «Seefalke» Γερμανικόν. Πρώτον ἐφύπτει τὸ Ισπανικόν, μετὰ τοῦ διοίου

καὶ ὑπέγραψεν ὁ πλοίαρχος τοῦ «Ορος Πάρνης» κ. Γεώργ. Τσατσάρης, συμβόλαιον τύπου Λόδδη. Ἐκ τῆς προσαράξεως τὸ σκάφος εἶχεν ὑποστῇ ὄργην εἰς τὰ ὑψαλά, τὸ δὲ φόρτικας καὶ τὸ κύτος Νο 1 ἦσαν πλήρη οὔταταν κατὰ τὴν παλιόρροιαν. Μετὰ τοῦ Ισπανικοῦ «Argus» συνειργάσθη διὰ τὴν ἀνέλκυσιν καὶ τὸ Γερμανικὸν ναυαγοσωστικόν, ἡ καταβληθεῖσα ὅμως παρ' ἀμφοτέρων προσπάθειας ἀπέτυχε καὶ ἀπεφασίσθη νὰ ἐλαφρυνθῇ τὸ πλοῖον, ωπιτομένης ποσότητος τίνος τοῦ φορτίου του εἰς τὴν θάλασσαν.

Τὴν δευτέραν ἀπὸ τῆς προσαράξεως ἡμέραν, τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ἔηραν, διότι ἡ ἐπικαρπίασσα σφοδρὰ θαλάσσασταραχῇ ἀνέστειλε τὰς ναυαγοσωστικὰς ἐργασίας καὶ κατέστησε τὴν διάσωσιν τοῦ πλοίου προβληματικήν. Τὸ σκάφος, βαρέως κλυδωνιζόμενον, ἐκτύπα ισχυρῶς ἐπὶ τοῦ βραχώδους βυθοῦ καὶ τὴν 4.30' μ.μ. ὥραν κοπεῖ εἰς δύο παρὰ τὸ κύτος Νο 1 ἐβιβίθησθη. Ἡ Ν.Δ. τρικυμία ἔξακολονθήσασα μετὰ τῆς ἴδιας ἐντάσεως καὶ κατὰ τὰς ἐπομένους ἡμέρας, κατέστησεν ἀνέφικτον τὴν προσέγγισιν τῶν ναυαγοσωστικῶν παρότονον τοῦ βελτίσσων τοῦ καιρού. Τὸ ναυάγησαν σκάφος ἦτο ἡ ηγαλισμένον δι' δύλικὴν ἀπόλειαν, βάσει ἐκτιμήσεις ἀξίας 18.000 λιρῶν.

Ἄτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

Κατὰ τὸ λῆσαν 150ήμερον ἐσημειώθησαν τὰ ἀκόλουθα θαλάσσια δυστυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη :

«Ἀγιος Σπυρίδων» (Βλάσσος).—Προσηργάμενον εἰς θέσιν Μποδρῆς τῆς Χαλκίδης, ὡς ἀνεγράφησεν εἰς τὸ προγρόμενον τεύχος μαρ. Διὰ τὴν ἀδέλκυσιν του ἐξενορθώθησαν οἱ ὑπάρχοντες εἰς τὰ κύτη τοῦ σκάφους 160 τόννοι ἀστελλίνης καὶ δηγνατίζητο ἐπὶ τοῦ ἀργιλλόθερου βυθοῦ αὐλακῶν ὃντος τῶν ναυαγοσωστικῶν «Μαργιγά Μάτσα». Η ἀνάλκυσις ἀπραγματοποιήθη τὴν πεσμηδρίαν τῆς 17ης Φεβρουαρίου, τὸ δὲ σκάφος ἔφεκεν ὑπὸ ίδιων ἀτμῶν εἰς τὴν Χαλκίδα.

«Ἀναστ. Πετρούποτης».—Ἀφοῦ τὰ διαρρέοντα ὄπιο θρίθ. 3 καὶ 4 κούτη του κατέτησαν ὑδατοστεγή, ἐπλευσεὶς τὸ σκάφος ἐκ τοῦ δρησι τῷ Βοϊδῷ εἰς τὰς Καλάμας, διότι ἐπιθεωρήθη καὶ ἔξετέλεσε προσωρινάς ἐπισκευάς. Τὸ φορτίον του ἀπετίθεται ἐπὶ 5000 τόννων πίσης μὲ προσρισμὸν τὴν Γάνδην. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἀπισκευῶν, τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσρισμὸν του. (Φεβρ. 14—17)

«Ἀννα Βούλγαρη».—Προερχόμενον ἐκ Δάντιαγκ μὲ φορτίου γαιαγ-



Τὸ φορτηγόν «Αργό» προσηργάμενον ἐγγὺς τῆς Νεκτούσας, ὅπου καὶ ἐγκατελείφθη

θράκων κατέπλευσεν εἰς Λιδόνο. Καθ' ἡ ἀνέφερεν ὁ πλοίαρχος αὐτοῦ, τὸ σκάφος ἀπόβλεψε τὴν δεξιάν του ἄγκυραν, διὰν διέπλευσε τὴν διέρυγα τοῦ Κιέλλου. Εἰς τὴν θέσιν τῆς ἀπολεσθεῖσης ἐτοποθετήθη ἡ ἀφερτικὴ ἄγκυρα.

(Φεβρ. 15)

«Σπύρος».—Μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἀπισκευῶν του εἰς Κωνιόπολιν, ἀνεγράφησε διὰ Νοδοφοισκηνής πρὸς φέρτωσιν. (Φεβρ. 16)

«Γεώργος» (σημαία Αγγλική).—Παραμένον ὀπό μηνῶν μὲ ζημιάς ἐκ προσράξεως, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ντουμπρέδνικ, ἀνεγράφησεν ἐκεῖθεν καὶ παραμένει ἡδη εἰς τὸν λιμένα τῆς Βενετίας, ἐν ἀνακρονίᾳ διακανονισμοῦ τῆς γενικῆς ἀδηρίας.

(Φεβρ. 15)

«Δελφίν».—Ἐλατεῖσα πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Μαρσίνας διὰ Βοϊδην.

(Φεβρ. 15)

«Πολύμνια».—Ἀποπλέσι, ἐκ Φούντας συνεκρυσθήσατο ἐπὶ τὸ Νορδηγικὸν μότοροπλ. «Para». Τὸ «Πολύμνια» ἔμφυλοιούθησε τὸ ταξίδιόν του, διὸ πλοίαρχος αὐτοῦ ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀνεμάτου, διὰ ὑπόστη τὸ σκάφος ἐπιστρατηγάσθησεν τοῦ Ρόττερνταρ, διότι θά μεταφερθεῖση.

(Φεβρ. 14—15)

«Ιόνιον».—Προσήργαξεν, ὡς γνωστόν, ἐπὶ ἀμφιθέσους ὑγάλου εἰς Γανγ-

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ
ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST., CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

καὶ τοῦ "Αντί Βοσπόρου, καθ' ὃν χρόνον κατηγορούνενο κενὸν ἐκ Πειραιῶς εἰς Κωνσταντῖνον. Η ἀνέλκυσίς του ἐπετάχθη δογματίζει τοῦ φορτηγοῦ «Κύθηρα». Η σχετικὴ ἀμοιβὴ ὄφελος εἰς 600 Τουρκικὰς λίρας.

(Φεβρ. 15—)

«Παναγ. Θ. Κουμάνταρος». — Κατὰ τὴν ἑκατότρισιν τοῦ Ἀργεντινοῦ εισοδοφόρου του, αὐράθησαν εἰς τὰ ὅπ' ἀριθ. 1 καὶ 2 κύτη του δεδηλωμένοι ἔνθαλοις οὐδατος 250 τ. μίτρα.

(Φεβρ. 16)

«Αρχάγγελος». — Ἐπαθωμάρηθη εἰς Ροζάριο. Πολλὰ ἐσωτερικὰ ἔλασματα εἰς τὸ διάφραγμα τοῦ κύτους Νο 1 αὐράθησαν δεδηλωμένα. Η θύρα τοῦ φοργείου ἐρράγισε, ζημιαὶ δὲ ἐξηκριθήσαν εἰς 32 σωλήνας τοῦ φοργείου, εἰς τὴν στείραν τῆς πρύμνης, εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀξονος τῆς ἔλικος,

(Φεβρ. 15—)

«Ηφαιστος». — Τὸ Ολλανδικὸν ἀπ' *Randwijk*, καθ' ὃν χρόνον στείλλεται εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαδόννας, προσέκρουεται ἐπὶ τοῦ ἡγεμονοῦ ἀλημένου φορτηγοῦ «Ηφαιστος» εἰς ὃ καὶ προύξαντος ζημιὰς ἀρκετάς. Διὰ τὴν ἐπισκεψήν των 0' ἀπαιτηθῆ δεκάνη 350 λιτών. Αἱ ζημιαὶ τοῦ Ολλανδικοῦ εἰναι ἐλαφραὶ.

«Εύτυχία Βεργωτρί». — Κατευθυνόμενον ἀπὸ Στέττιν εἰς Κωνσταντίνον μὲ φορτίον γαλανθράκων καὶ κώδ., ὑπέστη διάληψη τοῦ πηδαλίου του εἰς πλάτος 46οB. καὶ μήκος 8οδ., ἀπέσταλτα τὸ S.O.S. καλοῦν εἰς βοήθειαν. Η θύρα τοῦ κινδύνου του ἦτο κατὰ μήκος τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ισπανικοῦ παραλίων. Ναυαγοσωστικὰ ἐσπευσαν εἰς βοήθειάν του.

(Φεβρ. 25)



Τὸ φορτηγὸν «Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ» εὐθὺς μετὰ τὴν βοήθειάν του ἐκ προσκρουσεώς ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου τοῦ προλιμένος τῆς Νεαποτού, εἰς Ἀργεντινήν

καθὼς καὶ εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ καταστρώματος. Αἱ προσωριναὶ ἀποσκευαὶ ἐξειταλέσθησαν παρὰ τοῦ πληρωμάτος, καὶ δὲ δριστικαὶ θάγησον εἰς μόνιμον δεξικαμένην κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ αιχάρους εἰς τὴν Εὐρώπην.

(Φεβρ. 17)

«Ἐλένη» (Καλλινίκου). — Κατέπλευσε εἰς τὴν Νάντην μὲν ὑπόλοιπον φορτίου ὀρύζης καὶ μὲν διαρροήν εἰς τινὰς τῶν κυτῶν του, λόγῳ ζημιῶν τὰς δύοις ὑπέστη ἔκ προσκράξεως εἰς Σαΐν Ναζαίρ. Συμφώνως πρέστις τὰς πληροφορίας τοῦ Λεύδη, τὸ φορτηγόν «Ἐλένη» μὲν φορτίον ἀρτίζει ἐν Σαΐγκον, προσήρχεται ἐπὶ δραχμώδεις ὑδοθετοῦ τοῦ φάσου *La Bachette*, ἐνῷ εἰσήρχετο εἰς τὸν ποταμὸν *Louïre*, ἀναβλύσθει διωρεῖ ἀνευ βοηθειῶν μετά πάροδον τεσσάρων ὥρων. Κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν Νάντην, εὐθὺς ἀμπ τῷ κατάπλιφ του, διεπιστρέψθη δι: αἱ ἀντλίαι τοῦ αιχάρους δὲν ἔχουνται νὰ συγκρατήσουν τὴν διαρροήν, δι' ὃ καὶ ἐζητήθη ἡ βοήθεια ναυαγοσωστικοῦ, διαβέτοντος ισχυράς ἀντλίας. Τοιχίτων ὑπόρχον εἰς τὰ κύτη Νο 1 ὅφους ἐνδές ποδός, καὶ Νο 4 καὶ 5 ὅφους τριών ποδῶν. Συμπεριλαντεῖ ἔκ τούτου, δι: αἱ ζημιαὶ τῶν ὑδάτων εἶναι σημαντικαὶ. Τὸ αιχάρος φέρει ὑπόλοιπον ὀρύζης ἐν 2800 τόννων.

(Φεβρ. 22)

Ναυάγια καὶ ἀβαρίαι κατὰ τὸν μῆνα Ιανουάριον

Κατὰ τὴν δημοσιευθεῖσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 19ην Φεβρουαρίου στατιστικὴν τῶν «Λεύδη», αἱ δικαιαὶ ἀπώλειαι πλοίων ἐκ θαλασσῶν ἀτυχημάτων καθ' ἀπαντά τὸν Κέαρον (εἰς οικήψη ἄνω τῶν 500 τ. γκρέ) ἀνήλθον τὸν παρελθόντα Ιανουάριον εἰς 11 πλοῖα 30.133 τ. γκρέ (ἴνα μέτοροι 2. 900 τ. καὶ 10 ἀτυπλοῖα 27.233 τ.). Τὸν Ιανουάριον τοῦ 1934 είχαν ἀπο-



τὸ ἀπ' *Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ* ὅπαν ἐκόπη εἰς δύο λευθή 8 πλοῖα 13.253 τ. καὶ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1933 ἔτερα 7 πλοῖα 14.349 τ. γκρέ. Αἱ ἀφετιναὶ ἀπώλειαις κατατέμονται εἰς τὰς ἀκολούθεις εἰπικαὶ σημαῖας:

Ιαπωνία	2	τ. γκρ.	8840	Γαλλία	1	τ. γκρ.	2900
Ην. Πολιτεία	2	"	7146	Νορβηγία	1	"	2256
Αγγλία	2	"	5125	Σουηδία	1	"	671
Κινεζική	2	"	3195	Σύνολον	11	"	30.133

Αἱ κατὰ τὸν μῆναν μῆνα σημειώθησαν: δικαιαὶ καὶ μερικαὶ ἀδειραὶ πλοίων ἀνήλθον εἰς 573, ἔναντι 609 τοῦ Ιανουαρίου π. Ε., 495 τοῦ Ιανουαρίου 1933 καὶ 556 τοῦ Ιανουαρίου 1932. Μεταξὺ τῶν διλειῶν ἀπολειῶν, σημειώθησαν καὶ δι αὐτανδρες καταποντιαρές τοῦ Σουηδικοῦ *Gullhild* 671 τ. γκρέ (1920) εἰς ἐν ταξίδιον τοῦ ἀπὸ Γκόττερμπουργκ διὰ Βρέμην. Αἱ 573 ἀδειραὶ τοῦ Ιανουαρίου τρ. ἔτεσυς κατατέμονται εἰς τὰς κατωτέρω σημαῖας:

Ζημίαι συνεπαίδη τρικυμίας	54
Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	2
Ζημιαὶ κατόπιν προσκράξεως	120
Ζημιαὶ συνεπαίδη συγκρούσεως	157
Πυρκαϊκή καὶ ἐκρήγεις	32
Εἰς ἄγνωσταν (αὐτανδροὶ ἀπώλειαι)	1
Ζημιαὶ μηχανῶν, ἀξενος καὶ πηδαλίου	72
Βλάδα: ἐκ παντούν πλλων ἀφορμῶν	135
Σύνολον ἀδειρῶν π. μ. Ιανουαρίου	573

ΤΡΙΑΝΑ,, ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1919

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ-ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 69

Πληγροφοριαὶ καὶ ἐγγραφαὶ διὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ Ιανουαρίου 1935, καθ' ἑκάστην 5—7 μ.ρ.

Τὰ μαθήματα ἀρχίζουν τακτικὰ τὴν 4ην Φεβρουαρίου ήμ. Δευτέραν ὥραν 5 μ.μ.

Τὰ διπλώματα τοῦ πλοιαρίου ἀτμοπλοίου εἰνε τρία: Τρίτης τάξεως, Δευτέρας τάξεως καὶ πρώτης τάξεως.

Νέον ἀναλυτικὸν πρόγραμμα μαθημάτων δι' ἑκαστον δίπλωμα κχωριστά.

Ἐπωφεληθῆτε τῶν τελευταίων ἔξετάσεων τοῦ Ιανουαρίου 1935, δοσι: δέν ἔχετε ἐνδεικτικὸν 4ης τάξεως ἔξεταξιον γυμνασίου ἢ 2ης τετρατάξιον.

Οἱ καθυστεροῦντες προπαρασκευάζονται ίδιαιτέρως.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΓΙΑΦΦΑ - ΠΟΡΤ-ΣΑΓΙΔ
ΙΣΜΙΡ - ΙΣΤΑΝΜΠΟΥΛ

Διὰ ναῦλον καὶ λοιπὰς πληροφορίας ἀπευθυνέτεον εἰς τὸ Τμῆμα Μεταφορῶν Εμπορικῆς Σοβιετικῆς Αντιπροσωπείας τῶν Σ.Σ.Δ. ἐν Ἑλλάδι

ΜΕΓ.ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (2ος ὄροφος) ἀρ.17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφωνον 41—622

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Η ἑκδίκασις τοῦ ναυαγίου τοῦ φορτηγοῦ «Μιχ. N. Μαρῆς».

Τόπο τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων θεράπευτη ήταν τὸς 18ης Φεβρουαρίου ἡ ὑπέθεσις τοῦ ναυαγίου τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Μιχ. N. Μαρῆς». Οἱ πλοιούχοι τοῦ κ. κ. Νικ. Μαρῆς καὶ Ιω. Φαλαγκᾶς ἔνγραφον τὴν Λονδίνου ἀσφαλιστικὴν ιστορίαν «London Assurance», ἀπαιτοῦντες τὴν καταβολὴν τῶν ἀσφαλιστρών τοῦ σκάφους τῶν, δυνάμεις τοῦ ἀπὸ 20ης Αὐγούστου 1931 συμβολαῖς τῶν. Τὸ φορτηγόν «Μιχ. N. Μαρῆς» ἐδούθισθη εἰς τὴν Ἀδριατικὴν Θάλασσαν τὴν νότια τῆς 12ης πρές τὴν 13ην Ιουλίου 1932, προσκρύψαν ἐπὶ δράχαιον παρὰ τὸν νῆσον Brusnik, καθ' ὃν χρόνον κατηγορούντο εἰς Τεργέστην μὲ φορτίον γαϊανθράκων καὶ κώνων, παραγγέψθην ἐκ Δάντισκη. Οἱ ἁναγμένοι ἀσφαλισταὶ ζήτησαν ἀπεδάχθησαν διὰ τὸ πλοῖον κατέστη δικῆ ἀπόλεια, λογχυτοῦντες διὰ ἑαυτοὺς πράγματα συνέσητα, ἢ δικῆ ἀπόλεια ζήτησαν προήρχετο ἐξ οἰστιθῆστα κινδύνου ἐκ τῶν παρ' αὐτῷ καλυφθέντων, ἀκόμη δὲ εἰδοποίησαν τοὺς πλοιούχους, διὰ ἑαυτούς παρατάσθησαν ἀνάγκη, θα οὐστορίζοντο, διὰ τὸ σκάφος ἀπολέσθη ἐκ προμελέτης καὶ κακομένην ἀνόχου ἀνεργείας τῶν κινδύνων τῶν αὐτῶν.

Τὸ ναυαγῆσαν σκάφος ἦγε—κατὰ τὸν χρόνον τοῦ καταποντισμοῦ του—ἡλικίαν 33 ἑτῶν (ναυτηγῆσας 1899), ἡτο ἡλιόδοινον, ἔπικειται μένον μὲ μηδανάς πλανητρικάς, εἰχε χωρητικότητα 3926 τ. γκρός, μὲ διαστάσεις μήκους 34.47 ποδῶν καὶ πλάτους 49.9, ἔφερε πλήρωμα 25 ἀνδρῶν καὶ ἀγήκαντα τὰ 80)οι εἰς τὸν κ. κ. Νικ. Μ. Μαρῆς, πλοιάρχον τοῦ σκάφους καὶ κατὰ τὰ ὑπόλειτα 20)οι εἰς τὸν γαρύθρον του κ. Ιω. Ν. Φαλαγκᾶν, ὑποκλιαρχὸν ἐπὶ τοῦ ἴδιου πλοίου. Εἶχε τοῦτο ἀγορασθῇ τὸ 1923 ἄντι 10.500 λιρῶν, κατόπιν ὅμως διατανήρᾳ ἐπισκεψίας καὶ ἐσθιτικοῦ του εἰχε κατέστη εἰς τοὺς διάγοντας ποσὸν 14.000 λιρῶν περίπου. Τὸ ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον, ἐπὶ τοῦ ὅποιον εἰ πλοιούχοις ἐστύριξαν τὴν ἀγωγήν των, ἢτο δὲ χρονικῶν περιόδου 12 μηνῶν καὶ ἀφερόντων, σκάφες, μηχανάς, ὀλίκη καὶ πάντα σχετικά μὲ τὸ πλοίον. Εἶχε ὑπολογισθῇ δὲ ἀρίστην 23.500 λιρῶν καὶ ἐκαλύπτετο ὑπὸ ἀσφαλισταῖς F.P.A. absolutely, (ἀπολιτικὸς ἀλεύθερον μερικῶν ἀδερφίας), ἐξισούμενός της περιπτώσεως συγκρούσεως, καθ' ἥν κατεβάλλοντο αἱ ἀδερφαὶ Κηφισίαι. "Ετερον ἄσφορον τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβόλαιον ἀνέφερεν διὰ ἀσφαλιστικοῦ εἰς τὸ σκάφος θα ἔξτιμπτο δὲ δικῆν μὲν ἀπόλειταν καὶ διὰ παράγωγον γενικῆν ἀπόλειταν 12.000 λιρῶν, διὰ τινας δὲ ἀλλας περιπτώσεις 23.500 λιρῶν.

Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑπῆρχε μία ἀρχικὴ ὑπερήκην 11.000 λιρῶν ὑπὲρ τοῦ σίκου «S. G. Empereiros, Ltd», ἡτο ὅμως κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ναυαγίου εἶχε μειωθῆναι εἰς 8.000 λιρῶν. Αἱ πρώτων ἑπταὶ ἀσφάλειαν τοῦ χρέους του δὲ κ. Μαρῆς εἶχε ὑποθηκεύει τὰ 9)οι τῆς ἰδιοκτησίας του ἐπὶ ἑτέρου πλοίου. Τὸ ναυαγῆσαν σκάφος εἶχε διέλθει τὴν τετάρτην του ἐπιθεωρησιν Νο 1 κατὰ Σμύρνης τοῦ 1930, πέπτε καὶ ἀνενάθη ἢ παρὰ τῷ Λόρδῳ κλάσιος του 100A1. "Ομοιοι πιστοποιητικὸν εἶχε χορηγηθῆναι εἰς τὸ πλοίον διὰ τὰς μηχανάς καὶ τοὺς λέθητάς του. Κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιόν του εἶχε ναυλωθῆναι ἐν Λονδίνῳ παρὰ τὸν γραφεῖον Σ. G. Empereiros, διὰ μεταφορῆς Πολωνικῶν γαϊανθράκων ἐκ Δάντισκη εἰς άυτον. Ιταλίαν μὲν ναῦλον 8)—καὶ ἔαν δψίσιν Ἀδριατικὴν 9).—

Εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως κατέπλευσε τὴν 14ην Ιουνίου 1932, παράλειδε δὲ 5741 τ. γκαϊανθράκων καὶ κώνων καὶ 600 τ. μπρωνιερ. Διὰ τὴν μεταφορὰν ταύτην εἶχε πληρωθῆναι εἰς τὸ γραφεῖον Εμπειρίκου ἵνα τούς 1100 λιρῶν, ἤτοι τὸ 1/3 τοῦ ναύλου, ὡς προκαταβολὴ, τὸ δὲ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Δάντισκη διὰ Τεργέστην τὴν 23ην Ιουνίου. Τὴν 6.10' μ.μ. τῆς 12ης Ιουλίου διέλθει τὸν πορθμὸν τοῦ Otranto εἰς ἀπόστασιν, ὡς λέγεται, 10 μιλῶν καὶ ἔθεσε πορείαν, συμφένως πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν ἐπὶ τοῦ ιμαρολογίου ἔγγραφην, Βα 5)16 B. μαγνητικὸν ἡ ΒΔ. ἐπὶ B 14 B. μαγνητικό.

Οἱ πλοιάρχοις ἀδεστήστη ἐπὶ χάρτου τοῦ 1921, ἔκανοντος δὲ τὴν πορείαν τοῦ ἐπὶ τοῦ χάρτου τούτου, λαρδίνων ὅπ' ὅψιν του τὰς παραλλαγὰς μεταξὺ 1921 καὶ 1932. Τὴν 9.45' τῆς 12ης ἡμέρας τὸ πλοίον εὑρίσκετο πρὸ τῶν βράχων Padagne καὶ εἰς ἀπόστασιν 7 μιλῶν περίπου. Τὴν 6.10' μ.μ. τῆς 12ης Ιουλίου τὸ «Μιχ. N. Μαρῆς» διέλθει τὴν Pelagosa, δύπτε καὶ ἀλληλοθήτη πάλιν τὸ θύρος παρὰ τοῦ ὑποκλιαρχοῦ καὶ τοῦ ἀνθυποκλιαρχοῦ, ἢ δὲ ἀπόστασις καθεύδριον εἰς 10 περίπου μίλια.

Τὴν 10.30' μ.μ. ἐκλύθη ὁ πλοιάρχος εἰς τὴν γέφυραν, διέτη ὁ καιρὸς καθίστατο δριμολόγης. Ἐπὶ τῆς γέφυρας παρέμεινεν οἱ δὲ καὶ γ' πλοιάρχοι, μεθ' ἑνὸς πηγαδιούσχου καὶ τοῦ ναύτου σκηνωροῦ. Τὸ πλοῖον διέλθει τὴν νῆσον τοῦ Pelagosa πρὸ τὴν δεξιά πλευράν. Οἱ τρεῖς πλοιάρχοι δὲν ἔδουντο νὰ ίδουν τὸ χρυμαλάτερον ἀδαφός τοῦ Buji, ἀλλὰ μόνον τὴν ὑφήλινην ἔπειραν, πράγμα πού ὑμπόδησαν αὐτοὺς νὰ λάβουν θεωρίαν μὲ 4 σημεῖα. Πάντως ὑπελόγισαν τὴν ἀπόστασιν των ἀπὸ τοῦ Buji εἰς 3 περίπου μίλια.

Τὴν 11.30' μ.μ. τὸ σκάφος προσέκυρουσεν ἐπὶ τὸν βράχων. Ἐπειράταις σκότες οἱ δὲ ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἔγνωρθεν τὴν ἀκρεῖδη θάσιν, εἰς γὰρ εἴχε τὸ πλοῖον προσκρύψει, ἐπιστρέψαντο δημως ὅτι ἦτο δράχος, καίρενται εἰς ἀπόστασιν 400 μετρῶν περίπου ἀπὸ τοῦ Brusnik, ὃ ἐποιεῖ δὲν ἔσχιμοιστον ἐπὶ τοῦ ἴδιου τῶν χάρτου, μολονότι σημειώθηται εἰπεὶ τοῦ χάρτου τοῦ Αγγλικοῦ Ναυαρχείου. Τὸ σκάφος ἐκτόπηγας μὲ τὴν ἀριστεράν πλευράν τῆς περώρας του μεταξὺ τῶν δύο δράχων. Ιαὶ καὶ 2 κιτῶν καὶ εὐχὴ μὲ τὴν στείραν, μολονότι ἐδὲ ἡ κεντημένη ταχύτητα του ἀνεγκατίσθεται, ἐπιστρέψαντο τοὺς πρώρους τοῦ στείρα τῆς πρώρων πρές τὰ δεξιά, τὸ δέ πηδάλιον τοῦ πλοίου ἐπέθηγε «ἄλον ἀριστερά», διότι ν' ἀπομακρύνθη ἀπὸ τὸν δράχον ἡ στείρα τῆς πρώμηνς καὶ ν' ἀποφευχθῇ ἐκινδυνεύει την πρώμην τῆς πρώτης θάσης. Οἱ πλοιάρχοι μεταξύ τῶν δύο δύτων διέταξαν τὸν πρώμην τοῦ πλοίου εἰπεὶ τὸ Νο 2, ἐνῷ τὸ κύτος Νο 1 διετηρεῖτο στεγανόν. Τὸ σκάφος διλέγει μετά τὴν πρόσκυρησιν ἡρχεῖσθαι νὰ κλίνῃ πρὸς τὰ διεστέρα, ἐνῷ ἡ εἰσοροφή τῶν δύτων γέγονε.

Διέταξεν ἐπισυνείδηση ὁ πλοιάρχος νὰ τεθῇ ἐν ἀδιάθρογχον ἐπὶ τὴν ἔξιτερην πλανητρίδα τοῦ σημείου τῆς προσκρύψεως διὰ να καλυφθῇ προσωρινῶς τὸ ρῆμαν καὶ σταματήσῃ ἡ περιπέτεια διαρροή, κατέστη δημως ἀδύνατον τὸν νὰ ἐκτελεσθῇ ἡ διατάξη του, διότι δὲ μὲν ἐνιματικοῦ ἐμριψίου τὸ ἀδιάθρογχον, ἐνῷ τὸ πλήρωμα πανικοδηλήθει τετράχα πρές τὰς λέμβους, τὸς δηούς καὶ ἐστρέψει πρὸς τὰ δέξια, καὶ ἔργον τοῦ πληρωμάτος ἀπεστάλη παρὰ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸ μηχανοστάσιον διὰ νὰ ἔσπαση τὸν δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν. Εἰς ἐκ τοῦ πληρωμάτος ἀπεστάλη παρὰ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸ μηχανοστάσιον διὰ νὰ ἔσπαση τὸν δέκαριθμόν του πώς νὰ ἔσπαση τὸν δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν. Οἱ θερμαστοὶ ήσαν πανικοδηλήθει καὶ ἀνήγοντο εἰπεὶ τὸ κατάστρωμα. "Ολαῖς αἱ ἀντίλικαι τοῦ σκάφους ἐπέθηγσαν, παρὰ ταῦτα ἐν κινήσεις, ἀλλὰ δὲν ὑδάνεισθαι νὰ συγκρατήσουν τὴν διαρροήν. Ηλίσιος τοῦ πλοίου καθίστατο δίλιον καταφαγῆς τὸ δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν. Μετά τοῦ πλοίου καθίστατο δίλιον καταφαγῆς τὸ δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν.

"Ο αἱ μηχανικός, ἀφοῦ διέταξε πάν διὰ δέκαριθμον τὸν δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν, εἶπε τὸν λέμβον αἱ δέκαριθμον αἱ δέκαριθμον τὸν δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν. Οἱ θερμαστοὶ ήσαν πανικοδηλήθει καὶ ἀνήγοντο εἰπεὶ τὸ κατάστρωμα. "Ολαῖς αἱ ἀντίλικαι τοῦ σκάφους ἐπέθηγσαν, παρὰ ταῦτα ἐν κινήσεις, ἀλλὰ δὲν ὑδάνεισθαι νὰ συγκρατήσουν τὴν διαρροήν. Ηλίσιος τοῦ πλοίου καθίστατο δίλιον καταφαγῆς τὸ δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν. Μετά τοῦ πλοίου καθίστατο δίλιον καταφαγῆς τὸ δέκαριθμόν του πώς νὰ τάψῃ εἰς τὸν θάλασσαν.

R. Aske (συνήγορος τῶν πλοιαρχητῶν).—Κατὰ τὴν 12.30' μ.μ.

Δικαστής.—Μετά τὴν ἐγκατατέλειψιν αἱ λίμνοι παρέμειναν πληγοῖσιν καὶ ἀνέμεναν ἔως διοῦ τὸ πλοίον ἐδυθίσθιν.

Συνήγορος.—Ογκ.: Αἱ λέμβοι ἐπέρχονται διὰ κινητηρίσιας πρὸς τὴν δεύτερην πλευράν τοῦ San Andrea, δους καὶ έφυσαν καὶ ἀκριβεῖς βαλδίσεις. Εἳ τῷ παταξῷ δύο λέμβοι πρὸς τὴν ἀριστεράν πλευράν τοῦ σκάφους είχον καταληγεῖν παρὰ τοῦ πληρωμάτος σηματηραμένων καὶ τινῶν δέξιων πινακίδων, εἰδὲ ναῦδις ναῦδις εἰς τὸν πλοιάρχον νὰ εἰσέλθῃ εἰς μίαν λέμβον, διότι δὲ παρακρύνοντο. Τὴν στιγμὴν ἔκεινην δὲ κλίσιν τοῦ πλοίου ἦτο μεγάλη καὶ διάνυσσε δέκαριθμον πρὸς τὴν πρώτην προφανής. Πράγματις ὁ πλοιάρχος γένεται γέγκατελεψίφιος τὸ σκάφος, τὸ δέποιον καὶ ἐδυθίσθινει.

"Τοῦ πανερόν, διότι τὸ σκάφος εὐρίσκεται δέξιο τὸ γεφύριον του, διαν προσέκυρουσεν ἐπὶ τὸν δράχων, τὸ δὲ ἀκριβεῖς σημεῖον τῆς προσκρύψεως του ἡτο δύσκολον νὰ καθορίσθῃ. Ἐπιστρέψατο πάντως, διότι δὲ ποιοτάς δράχος (σκόπελος) ἐκτίθεται 400 περίπου δέκαριθμος Βορείων τοῦ Brusnik.

Δικ. —Τὸ σκάφος ἐπλεετεί μεταξὺ τῶν νήσων San Andrea καὶ Lissa;

Δικ. —Δέν επλεετεί μεταξὺ τῶν νήσων San Andrea καὶ Lissa;

Συν. —"Ογκ.: Θά ἡτο τοῦτο μία πολὺ ἐπικινδυνός πορεία, λόγῳ τοῦ εὔκαιρου συμπλέγματος νησίδων.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΓΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ—Οικονομική Ηγγυηθήσιμη 8-15 σ.ο.
ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΥΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS)

—Οικονομική Ηγγυηθήσιμη 8-10 σ.ο.
ΜΕΛΕΤΑΙ ΓΡΕΦΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΛΟΓΟΙΡΩΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΓΝΗΡΕΦΕΡΜΩΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΕΒΗΤΑΣ

ΠΡΟΦΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΛΚΙΣΜΟΥ

ΠΡΟΦΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΛΟΓΙΚΟΥ ΥΔΑΤΟΣ καλ.

LIVERPOOL
REA LIMITED.
Stevedores of Cargo
—of All Kinds—
TUG OWNERS
BIRKENHEAD

Δικ—"Η νήσος *San Andrea* είναι χωτοίκητος;

Συν.—Ολίγοι μόνοι άλιες κατευθύνονται: έκει, πρές άλιες ανάστατα της άκτης, δύο ή θέσεις είναι άπρόσιτος εἰς μαράλα πλοιά, καθόσον μάλιστα σέν υπάρχουν και φάροι πρές τα Δ. της Λίσσης.

"Ο συνήγορος άνεψερεν εἰς το σημεῖον αὗτό, διτοι κι φέρουσιν τούς νυκτούς δύο σωσιδίοις λέμβοι διέφερον ασθαράς και μόνον διά ταχυτάτης κοπηκασίας κατώρθωσαν νά φύσασσον εἰς *San Andrea*. Είχον αύτας—είπεν—εἰς τον πλοίον ξύλινα καλύμματα, τόσον ισχυρώς καρφωμένα εἰς το κατάστρωμα, ώστε διά της μαράλης αφύπας σέν ήτο μάκολον νά χαλαρώσουν αι καρφώσεις των. Αι περιπτώσεις αύται είναι είναι άξισονταίσιτοι: Θα είχον έγκατως ληρώθη οπ' σφίν, έάν οπήρησε πράγματι πρέθεσσος νά δηγηγηθή το πλοίον πρές την έποση. Διτοι ηπιασμέναν άτυχημα—έγκολούθησε—τοτες είναι αι πιθαναί έκσχοι. 1) "Οτι καθιερίσθη λανθασμένον οτίγμα εἰς ή περισσότερα σημεία της πορείας τού πλοίον. Τό οτίγμα της *Pelagos* έληγμη έκι μεμακρυσμένης άποστάσεως, εἰς δι το *Buji* δέν ήτο δυνατό, λόγῳ της διμήλης, νά ληρήθη θεωρία. 2) "Οτι ή πορεία της πορείας δέν έπισημηται. Και 3) "Οτι να παρέκκλισις οφειλετο εἰς την έπιδρασιν τῶν βαυμάτων. Έπι τοι τει τειταίον τούτον, είναι άληθές, διτοι οφειλαται ποιά τις μαργανής διατάραξης εἰς την άνωτέρω περιοχήν, ωπάτχει δε και άνακοντωσις, διτοι αι σημειούμενα: εἰς τούς Ανδριακούς γάρτας παραλλαγαί, δέν είναι πάντοτε άξιόπιστοι. Έν τέλει δ συνήγορος έληγμων, διτοι τό π. Μ. Μαρής, ωρ παλαιόν όλικον πωλούμενον πρές διάλουσιν, είχεν άλιαν 2250 λιρών.

A. T. Miller (συνήγορος τῶν άσφαλιστῶν).—Δέν πρόκειται: παρέ της άξιας τού πλοίον, ωρ παλαιόν όλικον. Τοποθέτω, διτοι είχε την συμπειθωμένην άξιαν.

Aske.—Είναι λυπηρόν, διτοι ή άσφαλιστική έργασία δισείζεται έπι οπροδικῶν έκτιμοσιν, διπος και εἰς την προκυμάνην περίπτωσιν. Ήπις τις γνωστες την άξιαν πλοίου ήλικιας 33 έτη, υπό την περιφοράν έκπτωσιν ήρη ναυτιλίας, δυστοχημένης δέν οφειλεται: μέτρη την πραγματιστήτα ή άσφαλιστρα θά ήταν άναξια λέγου. Έπι άλλου, διτοι ει ναύλοι είναι λογικοί, δυναταί: εἰς άσφαλιστης νά κινήση το παλαιόν οφέας του και νά ένηση έπι αυτού. Έπι ομηρή νά το άπολεύη, τότε ζητει ποσον τι, που θά τού έπιτρεψη νά το άπολεύη, τότε ζητει ποσον τι, διτοι έπέριον κάπων νευτέρου. Οι άσφαλισται, δύον, καθών και οι άσφαλισται, δυοστηρίζοντες τη συμφέρονταν των, άσφαλιστουν εἰς μιζονκή άξιες καθώδησες την περίπτωσιν της προκειμένης άποθεσεως. Δέν έπιτρέπεται, δύον, εἰς τούς άσφαλιστάς νά ίσχυροις θούται, διτοι ήτο ή άσφαλισμένη άξια ένος πλοίου και ήτο ή άγοραί του, έκδε της διαφοράς αυτών νά άντλουν το έπιχειρημα, διτοι έσκεμμένων το πλοίον έρριψθη έπι τῶν βράχων.

Πολλαι ικατάθεσταις έληγμοσιν—έγκολούθησεν δι. Α. Aske—κατά τὰς έναργυρίσιας αύτηράς άνακρισις, άπειδηθή δέ διτοι το πλήρωμα, συμπειλατικούμενων και τῶν θερμαστῶν άνθριστο εν καταστάσι πανικού. Αι άνακρισις, μή διεξαγθείσαι καιτά την ήδιαν ήμερομηνίαν, ήτο φυσικόν νά παρευατίσουν άντιθέσις εἰς τινα σημεία των, αι άντιθέσις διάκριθων αύταις άποδεικνύουν την μή ηπαρξην προμελήτης διά ναυταπάτην. Ο πλοίαρχος δι. Μαρής έχει άντεπιληπτον παρελθόν, τό δέ πλέωμα του

δέν διεκρίνεται διά συγγενικήν σύνθεσιν, έκτος μόνον τῶν συνιδιοκτητῶν αι και β' πλοιαρχων, ή μεταξύ τῶν διποιον άπαγγελματική οχέσις ήτο ή έρηγ: "Οσάνις έπιδειν τού πλοίον δι. Μαρής έκυδέναν αιτά το πλοίον, έταν δέ έμεινεν έν τη έπρηξη, άναλαμβανε τόν πλοιαρχίαν δι. Φαλαγκάδη. "Ο α. μηχανικός ούδεν συμφέρον είγεν έπι τού σκάφους, είναι δέ σύμερον κρατικός ούπαλληλος έπι 'Ελλάδη, και δέν νά συμπισθή, διτοι άνευ τῆς ένοχης και τούτου θά ήτο άδειναν νά ριφθη τό πλοίον έπι τῶν βράχων. Τό ναυτιγόν προσήλθεις άποκλισιτικός έπι κινδύνων θαλάσσης.

"Επηγέρθων κατούν δι' αι πλοιαρχος κ. Ν. Μ. Μαρής, διτοι άνεψερε τά τα ταξίδιον και τάς συνθήκας ωφ' δις το πλοίον του προσέκρευσεν έπι τῶν βράχων, έτονται δέ διτοι περάνω κάθις άλικον συμφέροντος, ένέχει δι' αύτον μείζονα άξιαν ή καλή του φήμη. 'Εν συνεχεία, δι πλοιαρχος άπειδηθη, διτοι κιτα 'Ιανουαρίου τού 1932 είχε λαδει έπιστολήν τού γραφείου τού δι. Ερμητίριου, διτοι ή τού άνευτον ποσού τού Νοεμβρίου τού 1931, είχεν υποστη ζημιάν 970 λιρών, χρεωθείσουν εἰς τόν άνυπόμηκον λογαριασμούν του.

"Άπειδηθη έπισημης, διτοι άπο το ταξίδιον τό ληγεν την 15ην Μαρτίου 1932 είχεν υποστη ζημιάν 903 λιρών, και διτοι τό χρέος του είχεν άνελθει εἰς 8707 λιρας. «Λοποδημα: πολύ—είπαν δι. Μαρής, διτοι τάς ζημιάς τῶν ταξίδιων αύτῶν, έπανολαμβάνω δημαρχος, διτοι ή καλή φήμη είναι άνωτέρα τού άποδημοκού μου άλικον συμφέροντες».

Kατά την άπομένην συνεδρίασιν τού δικαστηρίου (18 Φεβρουαρίου) δι πλοιαρχος έπηγέρθη άναποφορώς με τάς άνταλαγείσας έπιστολάς μετά τον γραφείου τού δι. Ερμητίριου. Τάς σχετιζόμενας με την άσφαλτειαν τον πλοίον, παρειδήθη δέ διτοι την Σημ. Μαρτίου άδειοποιήθη πράγματι παρά τον γραφείου, διτοι διά την καλύψιν οφέας και μηχανών διτοι διάλικην άπωλειαν άπηγμαν μεγάλου ποσού άσφαλτειαν, λόγῳ της μαράλης ήλικιας του πλοίον. Ή άποδημη μεγάλου ποσού άσφαλτειαν με τούς τότε άπισταμένους άπηγμασιν, θά άπειρες ζημιάς είγε τά ταξίδια και θά είχεν ωρ συνέπειαν τῶν παροπλισμούν τού φορτηγού.

A. T. Miller (συνήγορος τῶν άσφαλιστῶν).—"Ενθυμείσθε, τί προστίθετο άκρημη εἰς την έπιστολήν; «...έξαρταται παρ' άμυνην ποσον τρόπον άσφαλτειαν προτιμάτε. Έπι τό πλοίον άφινη ζημιάς, δέν ήτο δυνατόν τον είς ήδης ν' αιδημόσιμων το χρέος σας, καταβάλλοντες τα έξισα, έν περιπτώσεις δέ ζημιάς νά πληγρώμενων τάς έπισκευας, έάν κάτια: δέν άπωνται πορά τῶν άσφαλτειων. Εἰς την τελευταίον μας έπιστολήν σας έδηγησαμεν, διτοι διά νά σας διεισκολύνωμεν θά έπρεπε νά δεχθήμεν, διως το πλοίον μείνη άνασφαλιστον διά ζημιάς. 'Αναμένομέν επ' αύτοι έγγραφως τάς ζημιάς σας».

Ο πλοιαρχος έδειχνως την ληγεν την άνωτέρω έπιστολής, προσέθηκεν δημαρχος διτοι δέν είχε συνητήσει επ' αύτης μετά τού συνιδιοκτητήν δι. Φαλαγκάδη. "Η έπιθυμια μου ήτο, διως τό άπιδηλον, είτε ζημιάς ή άπειδηθη άπωρημαν νά πληγρώμενων τάς έπισκευας, έάν κάτια: δέν άπωνται πορά τῶν άσφαλτειων. Εἰς την τελευταίον μας έπιστολήν σας έδηγησαμεν, διτοι διά νά σας διεισκολύνωμεν θά έπρεπε νά δεχθήμεν, διως το πλοίον μείνη άνασφαλιστον διά ζημιάς. "Αναμένομέν επ' αύτοι έγγραφως τάς ζημιάς σας.

Συν. άσφ—άδυναθη μας ίμας έπιδειξηταις έπιστολήν, είς ή διατυπώνεταις την έπιθυμιαν σας νά μείνη τό πλοίον άνασφαλιστον;

Πλοιαρχος (άναγνωσκε: περικοπήν έπιστολής του).—«.... θά ήτο φρο-



ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΑΠΟΒΕΜΑΤΙΚΑ
ΑΙΡ. 15.000.000

BY APPOINTMENT

"TZENEPEAL,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Λ.Δ.

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ—ΠΥΡΟΣ—ΖΩΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1885

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ και ΠΛΗΡΕΣΟΓΙΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

"Ι.Δ.ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ,, Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ—ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ ΙΙΑ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΝΟΤΑΡΑ 95
(ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 21-745) / (ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΕΠΙ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ, ΕΝΟΙΚΙΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΕΠΙΠΛΩΝ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ Κ.Α.Π.

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΓΓΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΡΓΩΝΗΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ, ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΡΑΓ-
ΣΩΣ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΚΑΟΗΣ Κ.Α.Π.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

"VERITAS,,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ-ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ-
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ: ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ - ΤΡΟΦΙ-
ΜΩΝ - DUNNAGE K.L.P.T.

ΕΔΡΑ ΕΝ SHANGHAI | 133 YUEN MING YUEN ROAD
ΤΗΛ. 16455 P. O. BOX 1874

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΕΝ DAIREN | 131 YAMAGATA DODI
ΤΗΛ. 27892-25255 P. O. BOX 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πάσσα πληροφορία σχετική τιμών, συνηθειών κ.τ.λ. διά παντας τούς λιμένας της "Απω Άνατολής παρέχεται προσύμως και μετά της μεγαλειότερας άκριβειας. Ή 25ετής μας πειρα έγγυαται διά την ταχείαν και άσφαλη διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικής έργασίας

Διευθύνων : Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλούνται οι κ. κ. Πλοιαρχοι διως μας τηλεγραφούν ποδ 24 ώρων την άφιξην των. Πάσσα άλληλογραφία άπευθυνομένη διήμερων θέλει παραδίδεται άσφαλως και έγκαιρως κατό την άφι-

ξιν τού πλοίου

Μεταχειρισμήτε την διευθυνσίν μας έν Daïren σημειώνοντες έπι τῶν έπιστολῶν Σας "Via Siberia" διά την έντος 17 ήμερών διεκπεραίωσιν των εἰς οινοδήποτε λιμένα της "Απω Άνατολής

νιμού ν' ασφαλείαν τό πλοϊον διὰ σύγκρουσιν, διότι δημος σᾶς έγραψε εἰς προγραμματαν ἀποστολήν μου, διότι δημος στρατηγος κινδυνος είναι εἰς τὰ ντόπια, δημος ων πάραχον πλογογοι. Δέν φασθηκει τόσον τὴν δικαιήν ἀπώλειαν, δυον τὴν μικράν ζημίαν».

Καθ' άλλην τὴν μέχρι τὸ γέμερον σταδιοδρομίαν μου, ἔξικολούθησαν δικαίηση, οὐδέποτε ἔγινα παρατίσσεις η παρέστην εἰς δικαιήν ἀπώλειαν πλοϊον, ἐπειδή διαβούλων δημος στρατηγος αι ζημιας μου, έγραψε εἰς τας πως, θωτε νά μετέχειν—έξιν ήδηναντο—μόνον δια κινδυνους εἰσάσθω—έξιδον τοι πλοϊον μου ἀπό τὸ ντόπιο, δικαιηθεὶς δὲν είχον αὐτοπροσώπων τὸν ἄλληγον τῆς ναυασπειας, ἀλλ' ὥδηγετο τὸ σκάφος ὑπὸ πλογογο. Εἰς τὸ δάκτοιγο—εἶπε—ἴλασσον ἀποστολήν τοῦ γραφείου, θητες ἀνέψερε: «Ἐὰν καλλύπτει τὸ πλοϊον διὰ ζημιας, ἐκ συγκρουσιων τὰ δικαίοις, θα είναι τὰ ίδια, δημος και δι' διλογος τοὺς κινδυνους. Η καλλιτέρα πρέπει θα ἡτο, δημος μετά τὸ πέρας τοῦ παρόντος ταξιδίου, κατευθυνθεῖ τὸ πλοϊον εἰς Καλλίδην πρός παροπλισμόν».

Κατέθεσαν ἐν συνεχείᾳ δικαίοις πλοιαρχος, διτι τὸ γραφείον Εμπαιρίκου τὸν εἰδοποιει: σχημῷ διὰ τῆς ἀποστολῆς, διτι δέν θα ἡτο εἰς τὸ ἔγινη δικαίοις μένον νά καταβάλῃ τὰς δικαίωνς εἰς ζημιας ἐκ συγκρουσιων. Διά τὰς μισθοδοσιαν οὐδεμία μνεια μήνετο εἰς τὴν ἀποστολήν. Απέκριουσαν είτε δικαίηση, Μαρής, οὐδενιγμένη τοῦ κ. Miller, διτι δημος μετά τοῦ δικαίοις ἀποστολῆς προσουνέσσοις διά ναυτητην και ἀδέσθην ὡς ἀληθεῖς τὸ γεγονό, διτι κατά τὴν ἀγοράν τοῦ «Μιχ. Ν. Μαρή» είχον εισπραχθεὶς παρ' αὐτοῦ δικαίοις 8873 και 1572 λίρας διά τὴν δικαιήν ἀποστραφεων ἀπώλειαν εἰς τὴν Δραπετσώνα τοῦ Πειραιώς, τοῦ ὑπὸ τὴν ιδιοκτησίαν του φορτηγοῦ «Μαρίγκα Μαρή».

Miller.—Συνεπείᾳ τῆς εισπραχθεῶς σας ταῦτης είναι ἀληθεῖς διτι: ἔμεινε θητειών τὸ πόρος τὸ γραφείον Εμπαιρίκου χρέος εἰς 3571 λίρας μόνον, τὸν Μάρτιον τοῦ 1930:

Πλοιαρχος.—Μάλιστα, ἀλλά τὸν Μάρτιον τοῦ 1932 τὸ χρέος μου είχεν αὐξηθεῖ εἰς 8707 λίρας, λόγῳ δικαίων διπλωμάτων και ἀξέδοντο παροπλισμο. Ζημιας ἐκ τῶν ταξιδίων ἀλάχισται: προέκυψαν.

Ἐπηκολούθησαν συμπληρωματική ἀπέταξις τοῦ πλοιαρχος διά τὴν πορειαν του: 'Απαντώντων στοις εἰς δικαίωμαν διπλωμάτων κατέθεσαν, διτι κατά τὸν διάπλουν τοῦ στενοῦ τοῦ Otranto ἔλασσον ἀπαντήλημαντος θεωρίας, τὰς δημοτικας και ἀσημιδίων εἶτε τοῦ χάρτου, διτι: ἔμεινε πορείαν νά διέλθῃ μεταξύ Buji και San Andrea, διότι: ή γραμμή αὐτης θητειας διότι ἀπεκράτεις γαλήνη και αιθρία, διτι: ή γραμμήσια πορεία θητειας και τὴν γνωμήν του καφαλης και ἀριστη, διτι: τὰ βαθη ησαν ἀριστα, διτι: είχε και: ἀλλοτε διάλειται: ἔκειται κατατεργόμενος ἐκ Γερμανίας και διτι: τὸ σκαφος ἀπλεια κατά τὴν διάρκειαν τοῦ παρόντος 6 1/2 μιλίων, λόγῳ τῆς παρωρμάνης ἀπό τὴν διμιχλην δρατότητος.

Μετά οιράν επίσης ἀριστης εἰς δικαίωμαν διπλωμάτων, δικαίηση, τὰς τέλεσαν τὰ δικάσια: «Τηλεόδοιος, διτι: ή Pelagosia ἀπειδήσαν ἀπό τὸ πλοϊον μας 10 μιλία. 'Εκράτησαν τὴν διέτον εκείθεν πορείαν, χωρίς δημος νά διπλωμάτων τὴν διαφοράν τοῦ πεύματος. 'Η σελήνη ήτο ὑψηλή και: ή νῦν καθηρά, δηπάτων δέ τὸ πλοϊον ἀπέτρεψε, διεκρίναμεν τὴν καρυφήν τοῦ Buji. Εἰς τὸ σημείον τοῦτο ή θέσις μας δέν ήτο ἀπολύτως καθωρισμένη, δέ διεπολιαρχος μέτα καλέσαν εἰς τὴν γέφυραν τὴν 10.30' μ.μ. Τοῦ Buji ήτο ἀκριβῶς παραπλεύσως μας και ήδηντα τις παρά τὴν διμιχλην νά έση τὴν καρυφήν του. 'Αντειθημημεν τὴν διμιχλην αὐτοις και δικαιηθεὶς μεταξύ την γνώμην, παρεπελεύσαμεν τοῦ Buji, εἰδημαν μίαν σκάλα, μερφώσαντες τὴν γνώμην,

διτι: ἀπρόκειτο περὶ τῆς καρυφῆς San Andrea, μολονότι δέν ἀπεκλείετο νά ήτο και νέφος.

Miller.—Εἰσθε διδάσκοι, διτι: θητεις και διηπειπολιαρχος δέν ώληγηςται τὸ πλοϊον πρός τὴν έπαρτην;

Πλοιαρχος.—Παρακαλω, ἐκφρασθεῖται σαφέστερον.

Miller.—Ἐλέγχοντες τὴν πηδαλιούχησιν, μητως ἀστρέφεται τὸ πλοϊον σας πειραστέρον πρός τὰ ἀριστερά, διτι: διρρήθη τοῦτο ἐπὶ τὴς ἀκτῆς;

Πλ.—Δέν ἀστρέψαμεν πειραστέρον ἀριστερά. 'Ηκολουθήσαμεν τὴν πορείαν μας, δημος διέλθωμεν και προχωρήσαμεν εἰς τὸν πρεσβυτερόν μας.

Ἐξηγόρασθη κατόπιν δικαίηση κ. K. Χρηστίδης γ' μηχανικές, καταθέσας, διτι: μετά τὴν πρόσκρουσιν, τοῦ διέμηνησον ἀπό τὸ διαμέρισμα τοῦ δικαίουθεματος και: κατηγήθην εἰς τὸ μηχανοστάσιον, δημος ἀντέληγη τὰς μηχανάς και: τὰς ἀντιλαίας νά λειτουργέσιν κανονικῶς. Είτε ἔξηγόρασθη δικαίουθεματος κ. Ιω. N. Χαζαπῆς, διτι: είχεν θυμρεσιαν 8 ίων 10 μ.μ. και: ήτο σκοπιωρός 10 ίων 12 μ.μ. κατά τὴν νόκτα τοῦ ναυαγίου. Είπεν οὗτος, διτι: ή πορεία τοῦ σκάφους ήτο ΒΔ ἐπὶ Β. ΙΙΙ B. και: διτι: ἀπό τὴν 11ης θραξ ἡ δισατήρης πειραρίθη, λόγῳ τῆς διμιχληης. 'Από τὸ σκάφος δὲν ἀσπειρήθησαν οι κανονικοις συργμηις τῆς διμιχληης, διτι: σκοπιωρός δέν στάλη εἰς τὴν πρωρίαν.

Κατά τὴν ἀπακολουθήσασιν οιράν συνεδρίασεων ἔξηγολούθησαν ἀναλυτικωτάτη η ἀποδεικτική διαδικασία εἰς δικαίοις τῶν εὐπαθῶν ουμείων τῆς θυμρεσιων, χωρίς κανέναν ἐπιδερματικόν στοιχείον νά προκύψῃ διὰ τοῦ πλοιοστάσιος τοῦ «Μιχαήλ N. Μαρή». 'Ο συνήγορος τούτων κ. Aske επιστημένος ιδιαιτέρως τὸν προσοχήν τοῦ δικαστηρίου ἐπὶ τῷ μαγνητικῷ διατραχιδιῷ τῆς πυξίδος, εἰς τὰ ναυοπιλοσιντα σκάφη παρά τὰς νήσουσ San Pomo, Brusnik και Lissa τῷ δαλματικῷ παραλίων, τονίσας διτι: οι πλοιαρχοι μή διαζέμενοι ἐπὶ τὴν πυξίδος, λαμβάνουν θωρίας διά τὸν καθορισμὸν τοῦ στίγματος των και την χάραξην τῆς πορείας των. 'Επηκολούθησαν ἔξετασιος τοῦ κ. Bete, ἀρχιπλοιαρχος τοῦ «Ιανουαριανού Λόδη», πειρατρεψαν εἰς τὰς συνήδομες περὶ τὴν θέσιν τοῦ ναυαγίου πορείας και: εἰς τὴν διμιχληην, ἔντασιν, κατευθύνουν και ἀπίδρασιν τῶν ρευμάτων, ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ναυοπιλοσιντων ἔκειται σκάφη. 'Ο Γιουγκολάδης ἐμπαιρογνώμων ἔβεβαιωσεν, διτι: τρεις είναι αἱ συνήδομες πορείαι, μετά τῶν διποιων ήτο και: ή ακολουθήσεισαν παρά τοῦ ναυαγήσαντος τοῦ πτηγού. Προσέθηκεν ἀκόρετος, διτι: ή διέβασοι ενέδη πλοιον μεταξύ Buji και San Andrea δέν ἀποτελεῖ σφάλμα.

Εἰς τὴν δίκην παραίσταται και διτι: Ἀθηνας δικηγόρος κ. Γεωργ. Α. Δανιόλος, ὡς μάρτυς. Στοις: ἔδειξαν, διτι: παρακολουθήσας και προσπογράψας τὰς μηχανηρικάς καταθέσαις τοῦ πλοιοράματος εἰς τὸ λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, δημος και παρά τῇ Δινος: τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διεπίστωσεν διτι: αἱ ανακρίσαις: διεβήχησαν κανονικῶς και νομίμως, διτι: ζε τὸ περιεχόμενον τῶν καταθέσαις ἀποδίδει πιστῶς εἰς καθηράν Βλληνικήν γλωσσαν, πᾶν διτι: ἀνέφερον εἰς τὴν καθομοπιλούμενην οι ἀστεταθέντες ναυαγοι. 'Εξηγόρασθη κατόπιν διηπειρογνώμων μηχανικός κ. Burki βεβαιώσας, διτι: ή πρόσκρουσιν τοῦ σκάφους ήτο σοβαρά, δυναμένη νά επιτάρη τοχεῖαν διθείσιν τοῦ πλοιον, διτι: παρέκλινεν πορείας, διτι: διατακνήσας: διτι: ή ακαριατος. 'Επειρος μάρτυς, διτι: δαλματικός πλοιαρχος κ. Nuzima, ἐπάρη 23, κυβερνῶν τὸ 1932 τὸ χακτοκλοικόν σκάφος «Klippa», κατέθεσεν, διτι: τὴν νόκτα της 12ης Ιουλίου, και: ή η συνέδη τὸ ναυάγιον, ἐπεκράτει: γαλήνη και αιθρία. 'Από τὸν καμπαταρίσταν τῆς Comisa—εἰπε—εἰδος δύο φύτα τῶν ιστῶν ἀγνώστων πλοιος μεταξύ Buji και San Andrea, τὰ διέκρινα δέ εἰς ἀποστά

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΚΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΔΑΠΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

οιας 5 έως 6 μιλίων και ἐπί χρονικήν διάρκειαν 15 έως 20 λεπτών τῆς ωρας. "Η νῦν ἡτο μετρίων σκοτεινή.

Δικαιστής.—Τὰ φῶτα τῆς γεφύρας (πράσινον και ἑρυθρόν) τὰ εἰδας; Μάρτυς.—"Οχι. Μόνον τῶν ιστῶν τὰ φῶτα ἔβλαπον.

Δικ.—Διέκρινες τὴν σκιάν της νῆσου;
Μάρτυς.—"Οχι. Πιθανόν δημος νὰ δεκρίνετο μὲ διόπτρας.

Δικ.—Τότε πᾶς ὑπελγότας τὴν θέσιν τοῦ πλοίου;

Μάρτυς.—"Εκ περίχρ., διάτο ἐγνώριζα τὰς θέσεις.

"Ἐπειδος μάρτης, δι πλοίαρχος τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Bosnia», διότι είχεν ἀκτελέσει τὴν ίδιαν ἐποχήν ἕκτο ταξίδια εἰς τὴν Ἀδριατικήν, κατίθεσαν, δι τοῦ ἑργατοῦ ἀπὸ τὸ Buji και δὲν ἀτελήφθη ποτὲ μαγνητικάς δισταραχάς τῆς πεντίδος, οὕτως είχε δικιασθεῖ παρέκκλισιν τοῦ σκάφους του ἀπὸ τὴν ἐπίθεσιν ρευμάτων. Προσέθυνεν δημος, δι τοῦ ἑθεώρει τὴν διά Buji θίσθιον, ὡς τὴν θέσην πορείαν διὰ τὰ κατεύθυνόμενα πρὸς τὴν Τεργάστην σκάφη.

"Ἐξητάσθη κατόπιν δι ποπολοίαρχος και οινιδιοτήτης τοῦ ναυαρχού συντοῦ φορτηγοῦ κ. Ιω. Ν. Φιλαρκῆς. Ἀνέλαβον, εἴπεν οὗτος, φυλακῆν τὴν 8ην μ.μ., ἐνῷ χρόνῳ τὸ πλοίον διήρχετο τὴν Pelagosa. "Οταν ἀνέλαβον ὑπηρεσίαν, δι γ' πλοίαρχος μοι εἴπεν δι τὸ νησολογίου τὴν χαραχθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου πορείαν. Ἐδοκίμασαν να λάβων θεωρίαν ἀπὸ τὸ Buji, ἀλλ' ἔβλεπα μόνον τὴν κορυφὴν του, ὑπελέγοις δὲ τὴν ἀπὸ τὴς νῆσου ταῦτης ἀπόστοσιν τοῦ πλοίου μας εἰς 3 μίλια. Περὶ τὴν 10.30' μ.μ., λόγῳ τῆς ἐπικρατησόντος δημίχλης ἀκλεσαν ἐπὶ τῆς γεφύρας τὸν πλοίαρχον. Ἄπολεγόταν τὴν δρατότητα εἰς ἐν μίλιον ἀπὸ τῆς πρώτας, ἀλλὰ θυσιαρχίς ἀπέλαμψεν. Εἰς δὲν πλοίον νὰ ἡτο καὶ νέφος. Ἄπολεγόταν, δι τῆς ἐπρεσφῆς τῆς νήσου San Andrea, ὅποτε, περὶ τὴν 11.30' χρονίης εἶναν κλονισμόν. Τὸ σκάφος είχε κάποια προσκρύψει, διότι ἔκλινε δεξιά και εὐθὺς ἀμέσως ἀριστερά. Ἐμέρφωσα τὴν γνώμην, δι τὸ συμβιον τῆς προσκρύψεως ἡτο ἀριστεράς τῆς πρώτας, διότι τὴν ἀριστεράν σαντίναν τοῦ κόπους Νο 3 διεπιστώσαν ὑδάταν δύος 3 ποδῶν και πλέον. Τὸ αὐτό δημος ὑδάτων παρουσίας και ἡ διστροφή τοῦ Νο 1 ὑπερ είχεν ἐπιθεωρήθη παρ' ἐμοῦ τὴν ἐπόπειαν ἀνέβηεν στεγανόν.

"Ο κινδυνός ἡτο προσφανής, δι τὸ πλοίαρχος διέταξεν δημος τὸ ημέραν πληγωμάτων τοῦ πλοίου πρώτας τῆς πρώτας, διότι τὸν προσωρινὸν ἔμφραξιν τοῦ ρήγματος και τὸν διακοπὴν τῆς διεκροῦς τὸ δὲ ἔτερον ημέραν πληγωμάτων διετάχθη νὰ στρέψῃ τὰς σωματίδιους λέμβους πρὸς τὴν θάλασσαν, χωρὶς δημος και νὰ τὰς καταβιθάσῃ. "Η δια-

ταγὴ διὰ τὴν τοποθετησαν τοῦ ἀδιαβρόχου δὲν ἔξετελέσθη, λόγῳ τοῦ πανικοῦ τοῦ πληγώματος, αἱ λέμβοις δημος ἐστράφησαν και ἡ μία ἐξ αὐτῶν κατέλυσθη ἀμέσως, μερικοὶ δὲ ἀνδρες ἐπέδησαν ταύτης. Τὸ σκάφος είχεν ἐν τῷ μεταξύ ἀποκτήσαι αἱλίους 250 μοιρῶν, αἱ δὲ ἀντόφη τῶν λέμβων πλέον ναυαγοὶ μᾶς ἔκαλουν διὰ την κραυγὴν νὰ εἰσέλθωμεν, δι τοῦ ἀλλοιούς θὰ ἀπερακρύνονται, ἐπειδὴ ἐφέρονται, δι τοῦ υπηρετού κινδυνος ν' ἀνατραπῇ τὸ σκάφος. Εἰσῆλθον εἰς μίαν ἐπὶ τοῦ λέμβων, χωρὶς νὰ προφύσω νὰ διακινωται τὰς ἀποκευμάτων που, κατόπιν δὲ μηδέποτε εἴχενται.

"Ο κ. Φιλαρκῆς προσέθυνεν, δι τοῦ σύδεπτος είχεν εἰδικῶς συζητήσαις μετά τοῦ πλοίαρχου διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους και δι τοῦ μόνον μετά τὸ ναυαγίου ἐπληγοφορήθη, δι εἰχεν τοῦτο ἀσφαλειοθήθη δι τὸ διάλικην ἀπώλειαν ἡ παράγωγον ὀλικής ἀπωλείας, διὰ τὸ ποσόν τῶν 12.000 λιρῶν.

"Ἐξητάσθησαν κατόπιν οι κ. κ. II. Μαυρογεώγης δι πηγανικός, Λεων. Καλ·δρούσης ἀρχιθεραπευτής και Γ. Δέρβος ἀσφρακτιστής. Ο τελευταῖς είστος κατέθεσεν, δι τὸ πλοίορθον τῆς υπηρεσίας τὴν 11ην νυκτερινήν και δι τὸ ἀσφυνικούθεις ἀπὸ τὸν αἰλονομέν τὴν προσκρύψεις και ἀντιληφθεῖς τὸν κινδυνον, ἐποιεισαν εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ ἀσφρακτού διὰ νὰ ἔκπειψῃ τὸ S.O.S. Τὸ ρεύμα δημος διὰ τὸν ἄνασχυρον, δι τοῦ ἀδιαβρού, δι τὸν ἀνένδυμασθαι τοῦ πλοίου πορείαν, τὸν διάλικην ἀπώλειαν :

"Ρεύμα ζητεῖς τίτων ὥρα ; Αὔρας δὲν ὑπάρχει. Πνιγόμαστε.

Κατόπιν τούτου κατέστη ἀδύνατον νὰ ἔξαποστείται, τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου.

Μετά τὸν ἀσφρακτιστήν ἀναγνωσθεῖσαν αἱ ἔνορκοι παρτυρικαὶ καταθέσεις διὸ δαλακτων ἀλιεύων, οἵτινες ἀμεβαίνουν, δι τὴν νύκτα τοῦ ναυαγίου τοῦ «Μικ. Ν. Μαρή» ἐπεκράτεις δημίχλη και δι τὰ ρεύματα θίσαν τὸν ισχυρά, δι τὸν ἀδύνατον νὰ πλέψουν τὰ δίκτυά των.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἔληξεν ἡ τετάρτη ημέρα τῆς ἐνδιαφερούσης ταύτης διήνυσης.

Η ἀπόφασις

"Η τελευταῖς συνεδρίας ἐγένετο τὴν 22ην Φεβρουαρίου. Κατ' αὐτήν ἐπερχατώθη ἡ ἀποδεικτικὴ διαδικασία, ὡμιλήσαν εἰς συνήγοροι τῶν διαδικινων και ἔξαδθη ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ κ. Μεκίνηνον ἡ ἀπόφασις. Ο συνήγορος τῶν ἀσφαλιστῶν κ. Miller ἐπέστησε τὴν προσοχήν τοῦ δικαστηρίου ἐπὶ σαρδερικούς σκοτεινῶν τινῶν σημείων, ἀπὸ τὰ ὅποια ήδουντο νὰ πηγάδουν νηρούσσεις ὑπόστασις: δι τὸ ναυαγίου δὲν ἡτο τυχαίον. Οὕτω, ἔληξεν ὡς ἀρμόδιος ἀληθείας τὸ κατατεύθ, δι εἰς διὸ πλοίαρχοι και οινιδιοτήται δὲν είχον δημίχλεις ἐπὶ τὸν σκάφος, καθὼν και δι τοῦ κ. Ν. Μαρής πρώτην πορείαν παρίστασι εἰς ἀπώλειαν πλοίου, ἀσφοῦ και διλοτε σκάφος ἰδεῖσθαι τοῦ πλοίου εἰς πατακοτηγή εἰς Πιεραιαῖς παράγωγον δημίχλης ἀπώλειας, καταδηλώθησεν πάλιστα και τὴν ἀσφαλείας. Τὸ προγραμμαν αὐτό—εἰπε—πιθανόν νὰ συνάπτεται εἰς παρομοίαν σκήψιν και διὰ τὴν παρούσαν ὄπισθεσιν. Ὅπεστήριξεν είτα, δι τοῦ πλοίαρχου παρόμηχαν τοῦ πλοίου πρόσκρυψεν εἰς τὴν πρώτην στάσιν των τὸ πλήρωμα εἰς πανικόν, δι τὸ νηρὸν δικαίου δι τοῦ κόπους νὰ ἔξετάσῃ τὰ αἴτια τοῦ ναυαγίου και τὸ τυχαίον δημος αὐτὸν. Ο ὄποιοι πλοίαρχοι διδούστερος τὸ πρωράτη διαμερίσματα ἐκράγουσαν, δι τὸ πλοίον κάμνει πολλά νερά, προκαλέσασι εἰτο εἰς τὸ πλήρωμα σύγχυσιν και πανικόν. Είναι ἐπίσης παρίστρογον, δι τὸ ἀσφρακτιστήν ἀπώλειαν εἰς τὴν κεφαλήν και δι τοῦ συνήλθεις και ἡθέλησε νὰ ἔκπειψῃ τὸ S.O.S., δημίχλη, δι τὸν δημόσιον ἐπωρέας ρεύμα, δι τοῦ είχον τὰ πορά σεσοθή και δι τὸν ἀτράδος ἐκκατηλήθη.

Δικ.—"Ωτος είναι ἔνοχος και δι ασφρακτιστής ;

Συνήγ.—"Οχι. Ἐπεδείχθη δημος μία ἀνεξήγητος σπουδή εἰς τὴν ἀγκατάλειψην τοῦ πλοίου. Διατί τόσον γρήγορα ἀφήκαν ἀλεύθερον τὸν ἀτράδον και δι τοῦ συνηθείαν τὰ πυρά των λεβήτων ; Δέν νητο ὑψηρέσις νὰ προσαράχῃ τὸ σκάφος εἰς τὸν γειτονικὸν δρόμον Comisa ;

"Εκάκιος περικτέρω δι κ. Miller τὸν πορείαν τοῦ σκάφους, δημερεψόντας ἀπό τὴν πρώτην στάσιν των τὸ πλήρωμα εἰς πανικόν, δι τὸ νηρὸν δικαίου δι τοῦ κόπους νὰ ἔξετάσῃ τὰ αἴτια τοῦ ναυαγίου και τὸ τυχαίον δημος αὐτὸν. Ο πλοίαρχος διδούστερος τὸ πρωράτη διαμερίσματα ἐκράγουσαν, δι τὸ πλοίον κάμνει πολλά νερά, προκαλέσασι εἰτο εἰς τὸ πλήρωμα σύγχυσιν και πανικόν. Είναι ἐπίσης παρίστρογον, δι τὸ ἀσφρακτιστήν ἀπώλειαν εἰς τὴν κεφαλήν και δι τοῦ συνήλθεις και ἡθέλησε νὰ ἔκπειψῃ τὸ S.O.S., δημίχλη, δι τὸν δημόσιον ἐπωρέας ρεύμα, δι τοῦ είχον τὰ πορά σεσοθή και δι τὸν ἀτράδος ἐκκατηλήθη.

"Αφ' ἔτερου δι συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν κ. Λικε διέσπειται εἰς τὸ δικαστηρίου, δι τὸν ἀπρόσατο περὶ πλοίου ἔτερος Ἐθνικότητος, ἀλλοιον δι τὴν πρώτην στάσιν τοῦ πλοίου εἰς πανικόν, δι τὸ νηρὸν δικαίου εἰς πανικόν, δι τοῦ κόπους νὰ ἔξετάσῃ τὰ αἴτια τοῦ ναυαγίου και τὸ τυχαίον δημος αὐτὸν. Ο πλοίαρχος διδούστερος τὸ πρωράτη διαμερίσματα ἐκράγουσαν, δι τὸ πλοίον κάμνει πολλά νερά, προκαλέσασι εἰτο εἰς τὸ πλήρωμα σύγχυσιν και πανικόν. Είναι ἐπίσης παρίστρογον, δι τὸ ἀσφρακτιστήν ἀπώλειαν εἰς τὴν κεφαλήν και δι τοῦ συνήλθεις και ἡθέλησε νὰ ἔκπειψῃ τὸ S.O.S., δημίχλη, δι τὸν δημόσιον ἐπωρέας ρεύμα, δι τοῦ είχον τὰ πορά σεσοθή και δι τὸν ἀτράδος ἐκκατηλήθη.

CHARLES HILL & SONS ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΠΡΟ 50 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ
BRISTOL

Γραφεία εἰς Avonmouth, Sharpness, Gloucester και Portishead.

'Ως ἐφοπλισται ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποὺ διέρχονται οἱ πλοιοκτήται.

Τὰ πλοῖα τῶν διόποιων ἡ πρακτόρευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ἡμᾶς θεωροῦντας ως μέρος τοῦ ιδιοκυρίου, δι τοῦ στόλου και τὰ ἔξοδά των διανατὸν εἶναι δισον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα μὲ ταχίστην διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

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

Ἐλλήνες, ποτὲ δὲν είναι αιστόν. Κατὰ κακήν σύμπτωσιν τούς ὑποψίᾳέδονται δι’ ὄλα. Οἱ ἰδεώτηται τοῦ «Μ.χ. Ν. Μηρῆ»—ἔδηγοκολοσθήγεν—δὲν πρόκειται νῦ λάδουν ἀπὸ τὴν ἀσφάλειάν των, σιμήν 1760 περίπου λίρας μόνον, θεραπεύονται ὅτι τοῖς εἰχέναις αὔρατεροῦ καὶ αὐτὸν τὸ δικαιώματα τῆς ἐν Ταργεύσῃ εἰσπράξεων τοῦ ὑπολοίπου τοῦ ναόλου. «Ολόκληρον οχεῖδον τὸ ποσόν τῆς Ἀσφαλείας θὰ παρέλθειν εἰς τοῦδε ἔνυποθήκουν δικαιοτάτην. Τι ἀρά γε. Θὰ ἐλλάγετο εἰς δάρδος των, έτνα ἢ ἐπὶ τῆς δραχμώδους ὑφάλου πρόσκρουσις ἐλάμβανε χώρων ἐνημέρα; Ήταν ἀναγκητεῖτο τότε μετά παριστοτέρου πείσματος ἢ ἐνοχῆ των, χωρὶς καν νά ληγθεῖ ὑπ’ ἔψιν, ὅτι τὸ σκάφος εἰχε χαρτῶν μικρῆς κλίμακος, θεραπεύονταν πρὸ Ιεστίας, καθὼς καὶ διτὶ ἡ ἐλαφρῷ παρεκκλισίῃ του καὶ ἡ ἐπὶ τῆς πυξίδος του μαγνητική ἐπιθεσία, καθίστων ἐπιμένοντας τὰς δυσκολίας τῆς ναυσιπλοΐας του καὶ μάλιστα ἐν καιρῷ νυκτερός.

"Ελλας κατόπιν τὸν λόγον ὁ δικαιοτάτης κ. McKinnon, διτὶς ἀνεκφερα-
λιώσας τὰ ἐκ τῆς δῆλης διαδικούσας πορίσματα, ἀνέπομψε τὸ ιστορικέν
τῆς ὑποθέσεως ἀπό τὴς ἀγορᾶς τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ ναυαγίου του καὶ
ὑπανθρώπου, ὅτι κατά τὴν τελευταίαν 20ετίαν, εἰς δλας τὰς παρομοίας
ὑποθέσεις ἀναζητήθησαν πάντοτε, ἐάν καὶ κατά πόσον ἡ ἀπόλειταις θάψιλετο
εἰς τυχαῖον γεγονός η εἰς προμελάνην. 'Ανεψερν είτε ἔτερας ἀποφάσισε
ἐπὶ δροίσιν περιπτώσεων, ὡς τὴν *'Samuel κατὰ Dumas'*, *'Αγγελάτου*
καὶ *'Northern'* καὶ *'Παταί Royal Exchange'*, ἥπερ ἡς μάλιστα
καὶ ἑστηρίχθη. Μὲ ἔπεισκυν, εἶπε, περισσότερον οἱ ἔναγοντες πλοιούσιται,
παρά οἱ ἔναγόμενοι: ἀσφαλίσται, ρολονότι οἱ τελευταῖοι: παρουσιασσον εἰς
τὸ δικαιοτάτον καὶ ἐμπιστογόνωμονας αἰτικούς διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν εἰς
τὴν *'Αδριατικήν'*. Τὸ δὲ τὸ πλοίον προσέκρυψαν ἐπὶ δραχμώδους ὑφάλου
εἶνα ἀναμφιστοῦντον. Ή ἀδριότος, ἀλλως τε, ὑπόνοια, ὅτι ἡ νοτίοιχθυσαν εἰ
κρουούν καταλάσσουσαν, ἐάν ὑπετηρίχην φυνέρά εἴτε ὅπε τῶν ἐναγκεμένων,
ἄλλα" εἴτε καὶ ὅπε τῶν μαρτύρων τῶν.

Τό ακόριος προσεκρουσας είς σημειών τι της ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτης του, μεταξὺ τῶν κυτῶν 1 καὶ 2, ἐπὶ ὑφάλου καιμάνης B. τοῦ Brusnik, ἡ ὑπερέπις τῆς ὁποιας ομηρισθεῖ: εἰς τὸ *Mediterranean Pilot*. "Οταν οἱ ναυαγοὶ ἐθύμωσαν εἰς Comisa, ὁ ἐκεῖ λιμενάρχης καὶ ὁ πλοιάρχος τοιχογόνος δίκαι λέμδου εἰς τὴν Ήσσον τοῦ ναυαγητοῦ, ἔργον φων ἔλαχον εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ σῆ: μένον εἰδὼν τὸν βράχον, ἀλλὰ διέγραψεν καὶ τὰ ἔχην τῆς ἐπ' αὐτῷ προσκρούσεως τοῦ κλεούς. Τὸ ρῆγμα τοῦ ακάριος θά νησοσκέρνει. Τὸ οὖτε ἐξ ἀλλοῦ η πρόσκρουσις είναι τυχεία ἡ δραστεῖαι—ἴστω—εἰς ἀμέλαιαν, εἰναὶ ἐπίσιος ἀπόσκρυψιμον. Τὸ παλαιόν αὐτὸν πλοῖον εἴχε τόπην *πολυτελέστατην* ὄργανων ναυοπλίσεως, ὥστε δικάρτητος του νήσος θλιψιας σεκκαπνευτεστοῦς καὶ μικρᾶς κλίμακος.

Δι' αὐτοῦ ἐναυσόπλοες, ἐπ' αὐτοῦ ἐσημαίνουσαν ὁ πλοίαρχος τὸ στήγμα καὶ δέσσεις αὐτοῦ τοῦ χάρτου ἔχαρξες τὴν πορείαν, διὰν διέπλεε τὸ στενόν τοῦ Ὄτρανο. Οὗτο πλέοντες, Σιηλθον 10 μίλια ἀπὸ τῆς *Pelagosa*, μεθ' ὁ πελάγεισαν ἡπτατού τοῦ *Buji*, ὡς ἀπέκοντι 3 μίλια καὶ ἐπροχώρησαν. Ηνδὲ οὗτο μαλλὸν σκοτεινή, ή σελήνῃ εἰχε δύσσεις ἀπὸ τῆς 11ης καὶ ἐπεκράτει ἐλαφρά—χαμηλή διάλιψη. Ἰπελάγεισαν νά διηρχοντο τὴν Ἑηράν τοῦ *Brusnik* μὲ ἀπόστασιν ἴσην πρὸς δύο μήνυ τοῦ πλοίου, εὗτοι δὲ καὶ συνέβη. Οἱ παράπλους δύσι, τῆς Ἑηρᾶς θά γιο ὄμαλός, ἐὰν δὲν ὑπῆρχει ἡ Ἐραγώνης: ὑφάλος, τῆς ὁποίας ὅμως τὴν ὑπαρξιν ἥγγισσον οἱ δύο πλοίαρχοι, δύσι τὲν ἐσημαίνοτο αὐτῆι επὶ τοῦ παλαιοῦ χάρτου τού. Ἐξέσσεις, δήνει ἥγγισσον τὴν ὑπαρξιν τῆς ὑφάλου, ἥθελον δὲ ἐνέχως νά ρίψουν οἱ δύο πλοίαρχοι: τὸ ακάρδο εἰς τὴν Ἑηράν, θά το ὠλλήγουν πρὸς μίκην τῶν τριῶν νησιῶν.

Ἐκλίθη—ἔξηκολούθησεν δὲ καὶ *Mekinnon*—διὰ δὲ ὑπεπλοιάρχος διὰ τῶν κραυγῶν του ὑπεδωβύταις τὸν πανικόν τοῦ πληρῷματος. Δένθα ήταν ἀράγε τερισσότερον ὑποπτον, ἐάνκαν ἐπιπεδεῖν εἰς τὴν γάφυραν καὶ ἐκεῖ συνωμήλειται κρυφά μὲν τὸν πλοιάρχον; Τὸ πάθημα τοῦ ἔσωρτειτοστοῦ, ὃ ἐκαστικόν τὸ ἔγκαρκτηκόντες περιέργον, ἀλλά οὐχὶ καὶ ἀπίθανον. Ηἱ οπουδήν ἁψὲ δέρενον νά κανογιζούσον αἱ βαλδίδες ἐκατατίθεσσον καὶ νά σφεσθεῖσθν τὰ πυρά διάδη νά προληφθῇ ἕκρηγῆς τῶν λεθῆτων, ἐκαταιολογεύσατο ἀπό τῶν σοδαρέστητα τῆς διαρροῆς, ἐάν δὲ τὸ πλοίον παρέμεινεν ἓν τῇ ἐπιφανείᾳ 4 ἡώρας ἀπό τῆς προσκρούσεως του, ωφελεστο τοῦτο εἰς τὴν ἀντεγένην τῶν τάνκες. Ἀπικανέν κατεκλύθησαν ἡμέσως. Περιτίσσω δὲ Ἀγγλος ἐκαστικός ἀνέφερεν, διτεῖ πηγαδιασθούσος ἐγκατέλειψε τὴν θάσιον του, δὲ δὲ πλοιάρχος προσαρπάθησεν καὶ στρέψη τὸ πηγάδιον, ἔχων ὅπ' ὅψιν του νά προσκραδέη τὸ πλοίον εἰς *Comisa*, ἀλλὰ τὸ πανικόβλητον πλήρωμα εἰσόλθησεν εἰς τὰς λέμβους καὶ οἰκατέ τὸν πλοιάρχον νά εἰσθῇ καὶ αὐτὸς ἐγκατέρως, διέτι ἀλλως οὐδὲ πειρακώνυντο.

Δεικνύουν πάντα ταῦτα προμελέτην καὶ δόλον; Ὡχι βέβαια. οἴον νὰ προστεθῇ οὐ καὶ ἔαν ἀκομὴ τὸ σκάφος ωληγείτο εἰς Comisa. οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν θὰ ὠφαλούντο, διότι θὰ καθίστατο, λόγῳ τῶν ζημιῶν αὐτοῦ, παράχρημα διλήκης ἀπωλεῖσθαι. Ἐάν οὐπρόχει δολία προσαίρεσας, θὰ κα-
τεβούσετο τὸ πλοῖον ἐντὸς δέκαν λεπτῶν τὴν φράσην. Αντὶ τούτων ίτι συνέβη; Ή δηρείσις αρρώσου οἱ ναύται τὸν λέμαντον ἀλέσθων, διὰ νὰ τρέψουν αὐτάς πρός τὴν θάλασσαν, τὰ δὲ καλλύμματα τῶν λέμαντων ἡσαν κρητικούντων εἰς τὸ καττάτωμα. Κανεὶς ἐκ τοῦ πληγώματος δὲν ἦσυνθήη οἱ διασώσθη τὰς ἀποσκευάς του. Ἀποτελούν πάντα ταῦτα δικαιά στοιχεῖα, εἰδούσας, ὅτι τοῦ πλοῖου τὸν ωφαλίστο οὐκ εἰνδένουσε θαλασσῆσην οἱ δὲ πλοιο-
τυπαὶ δέουν νὰ εἰπούντων τὴν ἀσφαλείαν του. ἄλλη θεωρία.

Και προσέθηκε ζαρωτηριστικώς: «Ας μοι ἐπιτραπῇ ἥδη νὰ προθέσω, διτὶ δὲν αἰσθάνουμαι καρμίαν συμπάθειαν διὰ τοὺς ἔναγομέους ἀσφαλιστάς. Εἶναι εἰς ὅλους πιστίγνωστον, διτὶ σκάφος ἡλικίας 3 ἐτῶν, δὲν είναι δυνατόν, παρὸν νὰ ἐργάζεται μὲν ζημιάς εἰς ἑπο-
ήν χαμηλών ναυάλων, διτὶ μάλιστα ὄγκωδες τοννάς παρέμεινεν ἐν πα-
σοπλισμῷ δι' αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν αἵτιαν. Ἡ ἀξία αὐτοῦ τοῦ πλοίου,
οἰωνεύμενον πρὸς διάλυσιν, δὲν θὰ ἦτο ἀνωτέρῳ τῶν 2000 ἔως 3000
ἔρων. Υπὸ τοιαύτων ὅθεν, συνθῆκας, τὸ νὰ ἐπιτύχουν οἱ ἔναγομε-
οὶ τὴν παρὰ αὐτῶν ἀσφαλισάν τον εἰς τὸ ποσθὸν τῶν 12.000 λιρῶν,
εἴναι τὸ ἴδιον, ὡς ἔδην παράθονυ μόνον τῶν πλοιοπτήτας εἰς

ἄλλας σκέψεις, μολονότι ἐν προκειμένῳ ἀπεδείχθη πλήρως τὸ τυχαῖον τῆς ἀπωλείας».

Ο Ἀγγλος δικαστής παρέσχεν ἐν τέλει εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ δικαιώμα τῆς ἐφέσεως.

Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Τό ποναδικόν, ἄλλη ἔξαιρετικής ὥλως ομιλίασίας διά τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν γεγονός, ὑπῆρξεν ἀναμφισβήτητος ἡ ομιλίανα τοῦ Λονδίνου διά τὴν τῷρην κατωτάτων ὁρίων τῷρων τῶν ναῦλων εἰς τὰς Ἰλέες φορτωσίων, ὡς γράφομεν λεπτομερέστερον εἰς ἄλλην σηλίδα μας. Υπὸ τῶν ναυτικῶν κύριλλον ἀναμένοντα ὥδη μετ' ἐνδιαφέροντος τὰ ἀποτελέσματα, ἄπινα θά προέθουν ἐξ τῆς ομιλίας ταῦτης καὶ τὰ ὄποια, πάντως, θά είνει εὐεργετικά διά τὴν ναυτιλίαν, διότι—ὦ ἐλπίζεται—θὰ ομιλάνονταν τὴν ἀπαρχὴν ἀναβιώσεως τῆς ναυτιλίακης ἐργασίας καὶ θ' ἀσχήσονταν ἀμεσον ἀντίτυπον διά τὴν ἔσχατην καὶ τὸν ὑπόλοιπον τομέων τῆς ναυλαγορᾶς. Ή ἔπιτασις τῆς ἔπιτυχίας τῆς ομιλίανας ἔξαιρετά ταῖς ἀπό τὴν ἀλληλεγγύην τῶν ἐποπλιστῶν καὶ τὴν ἀποφασιστικήν ἐμμονήν των εἰς τὰς διατάξεις της, τοῦτο δ' ἀσχιβός συνιστᾷ καὶ εἰς ἀπενθυνθέσαν ἕξκλησίν τῆς ἡ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου καταρτισθεῖσα μικτῇ Ἐπιτροπῇ Ἀπό τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἡ ἐπιτυχείσα ομιλίανα είνει βαρυσημαντος, διό δὲ τὴν πιστὴν τῷρην τῆς πρότερη πάντες οἱ πλοιοκτῆται νὰ υπερβάλονται, τόσον καύοντας τῆς περιφορονήσεως τῶν ιδίων αιτών συμφερόντων, ὅσον καὶ διότι καύθε τυχόν παραλειψεῖς η πλατειάν εἰς ναῦλωσίν τυνα, προσώρωσται νὰ ἐκθέσῃ αὐτὸ τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα καὶ νὰ κλονίσῃ τὴν πίσταν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Οφείλουν πάντες νὰ πειθαρχήσουν, ὅποτε ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀναληγμέστερης προσπαθείας, θὰ οικιαγῇ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ σχεδίου καὶ εἰς ἄλλας ἴγορας, ἐπιτυγχανομένης οὕτω μαζί εὐνυτέρας οὕτως εἰπεῖν «*Convergence*» τῶν *tramps* φορτηγῶν.

Οι ναυλωτοί του Πλέτη, παρ' όλην τήν ἐπιφύλαξτηστή των—ἄναι καὶ ὁ Οἰζός *Bunge* προμέθη μάρεσσος εἰς ναυλώσεις, βάσι τοῦ σχεδίου—ἐδείχθησαν εὐηγερτεῖς πρὸς τὴν συμφωνίαν, πλὴν ἔνος, τοῦ κ. *De Ridder*, ὃστις ἀπέφυγε μέχρι τούδε νὰ τὴν ἀναγνωρίσῃ. Δέον νὰ προστεθῇ ἀδύομη ὅτι ἡ ἐπὶ τοῦ σχεδίου *Επιτροπὴ* ἐπέτισε τὴν προσήκην τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς προσπαθείας τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν ἀλλαγὴν ὅρων τινῶν τῶν ναυλωναρμάτων, ὑπέδειξε δὲ εἰς αὐτὸὺς νὰ πιμεινούν εἰς τὸν τύπον, ὃστις ἔχει καταρτισθῆ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Αονδίνου. Ως πρὸς τοὺς λοιποὺς τομεῖς τῆς Ναυαγοφας, ἡ αὐτὴ κατάστασις ἀπορᾶς ἔξηκολονθήσεις καὶ κατὰ τὸ β'. διθύμησον τοῦ Φεβρουαρίου. Λί τιμαι τῶν ναυλῶν παρέμειναν, γενικῶς, εἰς ἐπίτευχα λαθαρά, ἡ δὲ πορεία τῆς ὅλης ἐργασίας ὑπῆρχε πεποιημένη καὶ ἄνευ ἐνδιαφέροντος, ὃς δεινούντει ἡ ἀζόλουνθος κατὰ ξαγωγιά κέντρον θέσις της :

ΠΛΕΙΤ.—Τὰ ἔτοιμα πλοῖα, καθὼς καὶ τὰ παρέχοντα ἐγγυτέρας περιουσίας φροτώσεις, ησαν ἔτειν, ἀπαντάντα καθιμένων εὐηγγελθήσαν πό τινα σωματινὰς τοῦ Λονδίνου. Χάρις εἰς αὐτήν, ὁ ἀριθμὸς τῶν κενῶν καὶ ἀναυλάκων σκανῶν, ἀπαντάντα εὐδίσκοντο ἡ κατιυθύνοντας τοὺς Ἀργεντινούς λιμένας, ἐμειώθη εἰς 63, ἀπαντάντα καὶ παρέχοντα δὴ φροτώσιν Μαρτιον. Ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν τὰ 30 εἰναι Ἑλληνικά, 8 δὲ οὐάρη εἰναι τὰ ἔτοιμα καὶ ἀναμένοντα φροτώσιν. Τὸ τοντάριον ἐλπίζεται ν' ἀποφροφθῆ συντόμως καὶ ὅμαλῶς, ὥποτε ἡ ἐπιστολαὶ τῆς σωματινίας εἰς τινα βελτίωσιν τῶν τιμῶν θὰ καταστῇ περισσότερον αἰσθητή. Ή σημειενή θέσις τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλείτ διατελεῖ στασιμότητι, μεταξύ τούτων δὲ ἐγγυτέρας πιερουσίας καὶ μὲν ἀναστολὴν τούτων δὲ ἀποτέρας ιμερουσίας, πλὴν τῶν ἄλλων. Ἀμερικὴν καὶ Ἀπο-Ανατολὴν φροτώσιν βαρέων γεννητῶν, αἵτινες συνεζητοῦνται μὲν ποιάν τινα ζητοδότητα.

Δέον ἐν τούτοις νό σημειωθῆ, διτή η στασιμότης τῆς ἀγροφάς προ-
λέπεται διτή θά παρέλθῃ συντόμως. Εἰνε ἀλήθες, διτή οἱ μηνοὶ χειμῶν
ἢ Εὐθόπης ἀνέτρεψε τοὺς ἑπολογισμοὺς τῶν ἔξαγογέον διά την
πώλησιν μεγάλων ποσοτήτων γεννημάτων, ηδη οὕτως τὸ πάντα πείθει
καὶ λιαν προσεχόντος αἱ πολιχώσις θά προσλήψουν εὑρίσταντον γαραζῆ-
ι, ιδίᾳ διά οίτον νέας ἐσδείας, ἀλλὰ καὶ διτή ἀμφιβόστον, τὰ πρότα
οργία τοῦ ὄποιον ηργίσαν συγχεντρούμενα εἰς τὰς λιμεναποθήκας
Σάντα Φέ. Λι τιμα τῶν ναιῶν παραμένουν εἰς τὰς τεθείσας
τὸ τῆς σημφωνίας βάσεις διτή Ἀγγίλιαν—Κοντίνει καὶ Μεσογείου, μὲ
γνωστὰς ὅμοιαν πατά μεγάλη πλοίων καὶ λιμένας ἐφρότερον.
ἄ Βόρ. Ἀμεριζήν ἀλλα μετρίου μεγέθους ἐξεισθῇ ἀπό Σάντα Φέ
(αναφορούον) διά Μόντρεαλλ εἰς τὰ σελ. 18), β'. 15θήμερον Μαρ-
ον. Ἀπό Μπάζ, Μπλάγκαν διτή Ἀλμπαν (βαρ. γεννημ.) 14)10 1)2,
αρτ. 10 καὶ 15)—, ἐάν καντσέλλο 25 Μαρτίου. Ἀπό Σάν Λορέντζο
ἢ Ήν. Πολιτείας (Ελφρανκού) 16)—, β'. 15θήμερον. Ἀπό. καὶ ἀπό
άντα Φέ διά Σανχάρη 166.

ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ — «Η δυσχερής θέσης τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἐχόντων διαθέσιμα στάθμη εἰς τὰ νότια τῆς Ἀπο Ανατολῆς καὶ τῆς Αὐγαλίας ἐπεδεινόνθη, ἀπὸ τὴν ὑπάρχονταν ἐκεῖ ὄγκωδὴ διαθέσιμον πορτικότητα, ἣντι πιέζει τὴν ἀγοράν. Η γειτάσασις αἵτη καὶ ἡ κραδαῖα ἀρβασίστης εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ἔλαιωδῶν σπόρων κρατοῦντων πλοιούστητα εἰς δικαιολογημένην ἀνησυχίαν. Άπο τὴν Ανατολαῖς ἔλειψας ἐνδιαφέροντος διὰ φροτώσης πρὸς τὴν Ἐδρόπολην. Η γησις περιορίζεται μόνον διὰ Κίναν καὶ Ιαπωνίαν, ἀφετά δὲ ποσοῖς μεριδῶν φροτίουν ἐπαγματοποιήθησαν εἰς Ιάπωνας *soi* ἀγορασταῖς. Οἱ δὲ Ἐδρούσιν ναῦλοι ἀπὸ Λυτ. Αἴστοραλιαν εἰς τὴν ὄνοματικὴν τιμὴν τῶν 20—). Οἱ Μαντζούσιοιν κάναιοι ἀνεύ ἀξιολόγου νύσσεως ἐν δὲ αγάπος 8000 τ. ἔκτειντο ἀπὸ *Burgo* (ἴσων αὐτὸν) διὰ

Γδύνια εις τὰ 22)9. "Η παραλία Madras μὲ σποραδικάς διαταγάς διά φυσικά καὶ περισσότερας τοιαύτας διά μεταλλεύματα. Μέτριον σαφός ἐκλείσθη εἰς τὰ 17)6 δι' Ἀμβέρσαν, Μάϊον (μεταλ.) καὶ 18)—, ἐν δύον Δουνγάρχουν.

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ.—Σποραδικά μόνον φορτώσεις σημειοῦνται διά παλαιούδηρα εἰς τὰς γνωστὰς τιμᾶς, ἐνῷ ἀπό Κούρβαν ποιά τις ζηγότης παρατηρεῖται διά ζαχάρων, μὲ τιμᾶς ναύλων γύρω τῶν 12)6 δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ.—Ἐλλειψης διάταγῶν ἀπὸ ὅλα σχεδὸν τὰ κέντρα φορτώσεων. "Η Μανόν Θάλασσα μόνον συνειζει τὴν ζήτησιν τοννᾶς διά Βλαδιβούστοκ (γεν. εἴδη) εἰς τὰ σελ. 16—f.i.o., τέλος Μαρτίου. "Έκ Ρωσίας διά ζυλείαν, γαιάνθρακας, μεταλλεύματα καὶ τοιμέντα σποραδικαὶ διαταγαὶ, εἰς σίας τιμᾶς δεικνύουν αἱ παρατιθέμεναι ἀντιποσπειτικαὶ ναυλώσεις.

ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΓΛΙΑΝΩΘΡΑΚΕΣ.—Πόδις ὅλας τὰς κατευθύνσεις περιφορέντης ζήτησις μὲ τιμᾶς χαλαράς, ἴδιᾳ δι' Ἰταλίαν, ὃνος οἱ ἐπιβλῆτες περιφοριοὶ εἰσαγογῆς ἐπηρέασαν τὴν ἔργασίαν. Σημειοῦνται αἱ ἀπόλουθοι τιμᾶς: Διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 6)3, Ἀδριατική 7)3, Πενιού 7)—(όνομαστικαὶ) Ἀλεξανδρείαν 6)6, Ρίον ἡ Σάντος 7)9, Μ.π. Λύρες 8)6, Βίλλα Κτείνουν 8)9, Ροζάριο 10)—.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ Ἐλληνικῶν ἐσπειρόθησαν ἐν διαφόρων ἀγορῶν καὶ αἱ ἀπόλουθοι:

•**Σουλιότης** ἀπὸ Νεοτοσέα 7000 τ. γεννημ. διὰ Μεσόγειον (τιμὴ ουρανού) Μαρτ. 1—15. •**Αρχάγγελος** ἀπὸ Νεοτοσέα καὶ Μάρτιον Τηλέ Πλάτα 7500 τ. γεννημ. δι' Ἀμβέρσαν 13)—, Ρότερνταμ 13)3, ἐν διάφορούσι 13)9, ἀ.φ. •**Πέτρος Νομικός** ἀπὸ Μα. Μπλάγχαν, Νεοτοσέα ἡ Μοντεβίδεο 6500 τ. διὰ 3 ή 4 λιμένας Ἐλλάδος 14)6 βάσιν ἐναὶ λιμένα, Μαρτ. 4. •**Τοσφονίας** ἀπὸ Σάντα Φέ ἡ Ντιαμάντ 6000 τ. διὰ Βόρ. Ἀμερικήν ἡ Κόλπον Μεζικοῦ 17)6, Μαρτ. 15—22.

•**Βιογ. Νικολάου** ἐν Δάντοιγες ἡ Γδύνιας 8500 τ. γαιάνθρ. διὰ Βενετίαν—Τεργέστην 8)10 1)2 ἐναὶ λιμένα, 9)3 δύο, Μαρτ. 1—15. •**Φλώρας** ἐν Σερίφοις 5000 τ. μεταλ. διὰ Σερβόλα 3)1 1)2, Μαρτ. •**Ορος Πύλων** ἀπὸ ἐναὶ ἡ λιμένας Κούρβας 7500 τ. ζαχάρως δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 12)3, Μάρτιον.

•**Ορος Υμηττός** ἐν Δάντοιγες ἡ Γδύνιας 8700 τ. γαιάνθρ. διὰ Βενετίαν—Τεργέστην 8)10 1)2, Μαρτ. 5—20. •**Νικ. Γ. Κουλουκούντης** ἐν Ρότερνταμ 5000 τ. γαιάνθρ. διὰ Πόρτ. Σαΐδ 7), Μαρτ. 5. Καὶ •**Ορος Κιθαρών** ἐξ Ονταλίας 5700 τ. γαιάνθρ. διὰ Ροζάριο 9)—, Μαρτ. 11—16.

•**Πόλη** ἐξ Νιοσίου 6600—6900 κ.μ. ποιον. ζυλείας δι' Ἀλινδρείαν 6)3, Μαρτ. 10—20. •**Ποσειδών** ἐξ Ηότι 5700—6100 τ. μεταλ. διὰ Κόντινεντ 9)7 1)2, μὲ 1)7 1)2 φορτ. καὶ 1)—ἐκφ., ἐν διάφορούσι 9)7 1)2 φορτεύοντας 3 π. ὀλυγότερον, καντούλλο Μαρτ. 5. •**Νικ. Πατέρας** ἐξ Νιοκόλαεφ ἡ Θεοδόσιας 5500 τ. γαιάνθρ. δι' Ἰταλίαν 7)—, Μαρτ. 1—10. Καὶ •**Αντ. Βροντίσιος** ἐξ Νιοσίου 4200 τ. τοιμέντων διὰ Μέμιηλ 8)3 f.i.o., Μάρτιον.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι γνωλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰνε αἱ κάτωθι:

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

•**Πανάχαραντος** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 6800 τ. διὰ Μεσόγειον (σχ: ἀνατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) αελ. 13)6, ὄφιδον Ἀδριατικήν 14)—, ἀ.φ. φόρτωσις.

•**Νικόλας** ἀπὸ Νικότεσα 6800 τ. διὰ Αμβέρσαν 13)3, ὄφιδον Ρότερνταμ 13)6, ἀ.φ. φόρτωσις.

•**Ἔλλην** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 6600 τ. διὰ Μεσόγειον (σχ: ἀνατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας) αελ. 13)6, ὄφιδον Ἀδριατικήν 14)—, ἀ.φ.

•**Εισήνη Κυριακίδου** ἐξ Ρεζάριο 6500 τ. διὰ ὀφραίνουσας λιμένας Ἀγγλίας 13)9, ὄφιδον Κάρδιφ, Μπάρος ἡ Ρότερνταμ 13)6, ἀ.φ. Αμβέρσαν 13)3, ἀ.φ.

•**Καλυψός Βεργοτή** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 6000 τ. ἀρκούδεστον δι': Ήνωρ Πολιτείας—Κόλπον Μεζικοῦ 17)—, ἀ.φ.

•**Αρχαριάτερ** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 7000 τ. βρέθων γεννημάτων διὰ Μόντρεαλ 15)6, καντούλλο 10 Μαρτίου.

•**Μαριόγκα** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 6000 τ. δι': Ἐλλάδα Μαρτ. 7—14.

•**Νέα Τύχη** ἐξ Κοντούσφιου 6000 τ. διὰ Ντιέπην 16)6, Μάρτιον 8—14.

•**Χρυσήρη** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 7200 τ. δι': Ἀγγλίαν 13)—, ὄφιδον Φλάμουρος ἡ Σάρπινες 14)—, Μαρτ. 5—15.

•**Διαμαντής** ἐξ Μπάχιας Μπλάγχας 7500 τ. ἀρκούδεστον δι': Ἀλιμπανο—Νέαν Τάρκην 14)10 1)2, μὲ 800 τ. ἐκφόρτωσιν καὶ 20 λίρας dispatch, καντούλλο 10 Μαρτίου.

•**Κωνστ. Λουλούδης** ἐξ Σάντα Λαριάντζα 6500 τ. ἀρκούδεστον δι': Ήνωρ Πολιτείας 16)—, ὄφιδον Μόντρεαλ 16)6, ἀ.φ.

—**Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης**

•**Τηλέμαχος** ἐξ Θεοδόσιας 5500 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 7)6, ἀ.φ.

•**Νέδων** ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7700 τ. γεννημ. εἰδῶν διὰ Βλαδιβούστοκ 16)6, f.i.o., Μαρτ. 1—12.

•**Φραγκούλα Β. Γουλανδρή** ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γεννημ. φορτίου διὰ Βλαδιβούστοκ 16)1 1)2 f.i.o., Μαρτ. 10—20.

•**Ομόνοια** ἐξ Ηότι 6000 τ. μεταλλεύματος διὰ Κόντινεντ 9)7 1)2, ἀ.φ. φόρτωσις.

•**Βασ. Α. Πολέμης** ἐξ Θεοδόσιας 6000 τ. γαιανθράκων δι': Αλεξάν-

δρε:ν, 5)3 f.i.o., Μαρτ. 15—30.

•**Α)π. Ἐλληνικὸν** ἐξ Νικολάεφ ἡ Θεοδόσιας 9200 τ. γαιανθράκων δι': Όρανη ἡ Ἀλγέριον 8)—, Μαρτ. 20—31.

•**Εβρος** ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημ. διὰ Βλαδιβούστοκ 16)3 f.i.o., Μάρτιον.

•**Δημ. Γ. Θεομιώτης** ἐξ Ηότι 6500 τ. μεταλλεύματος διὰ Βουλώνην 9)7 1)2, Μαρτ. 1—10.

•**Ακρόπολις** ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημ. εἰδῶν διὰ Βλαδιβούστοκ 16)—f.i.o., καντούλλο Μαρτ. 31.

—**Ἐξ Ἀπωλ. Ανατολῆς**

•**Εῦηνος** ἐξ Vijayapatam 8500 τ. μαγκανέζας δι': Ἀμβέρσαν 17)6, Μάρτιον.

—**Ἐκ Μεσογείου**

•**Αργολικὸς** ἐξ Αλεξανδρείας 350.000 κ.μ. δαμάκησον διὰ Χεύλλ 7)9, τοὺς 60 κ.μ., ἀμεσος φόρτωσις.

—**Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ** (Διὰ γαιάνθρακας)

•**Καρράς** ἐξ Δάντοιγες ἡ Γδύνιας 7700 τ. δι': Αδριατικήν 8)10 1)2, Μάρτιον.

•**Ἀποίνα** ἐξ Ρότερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανέρπον 7)7 1)2, ἀ.φ.

•**Μόσχα Λ. Γουλανδρή** ἐξ Κάρδιφ ἡ Μπάρρου 6000 τ. διὰ Μπουνίνος Αὔρες 8)9, ἀ.φ.

•**Αλέκος** ἐξ Νικού Οὐαλλίας 6200 τ. διὰ Ρίον Ιανέρπον 7)9, ἀ.φ.

•**Περσένες** ἐξ Ρότερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέρπον 7)9, ἀ.φ.

•**Αρέθουσα** ἐξ Μέθηλ 5300 τ. διὰ Μπουνίνος Αὔρες 8)9, μὲ ὀψὲν τριήμα φορτίου διὰ Σάντα Φέ 10)—, Μαρτ. 5—15.

•**Αιρόπολις** ἐξ Νικούπορτ 7700 τ. δι': Αλεξανδρείαν 7)—, ἀ.φ.

•**Εῦηνος** (ἡ ἔτερον ἡ) Λιθανοῦ ἐξ Οὐαλλίας 7000 τ. διὰ Colombo 9)9, ἀμεσος φόρτωσις.

•**Γιάνης** ἐξ Οὐαλλίας 5800 τ. διὰ Περναρμπούνος 8)—, ἀ.φ.

•**Άγια Θαλασσήνη** ἐξ Γαλατέης 5500 τ. διὰ Μοντεβίλεο 8)1 1)2, ἀ. φόρτωσις.

•**Άννα Βούλγαρη** ἐξ Ρότερνταμ 6600 διὰ Ρίον Ιανέρπον 7)10 1)2, ἀ. φόρτωσις.

—**Ἐκ Παντοίων ἀλλων ἀγορῶν**

•**Ορος Οσάρα** ἀπὸ Σάντα Φοράγκο 7500 τ. ζαχάρωσις δι': Αγγλίαν—Χάρηρην—Αμβούργον 12)—, ἐν διά Κούδα, 12)6, ὀψὲν διὰ Μασσαλίαν 6 πάννας ἔτερα, Μαρτ. 1—12.

•**Θάλεια** ἐξ τριήμα λιμενών Κούδας 7500 τ. ζαχάρωσις δι': Αγγλίαν—Χάρηρην—Αμβούργον 12)—, Μάρτιον.

•**Ορος Πέρα** ἐξ ἐνός δύο λιμένων Βορ. η Νοτ. Κούδας 7500 τ. ζαχάρωσις δι': Αγγλίαν—Κόντινεντ 12)6, ὀψὲν ἀπὸ Σάντα Φοράγκο 11)6, ἐν διὰ δύο λιμένων δυτικῆς ἀκτῆς Αγγλίας 1)—ἔτερα, καντούλλο 20 Μαρτίου.

—**Τάιμ—τσάρτεος**

•**Ορος Κύνθος** 8100 τ. d.w. τάιμ—τσάρτερ διὰ ταξίδια Απωλ. Ανατολῆς ἐπὶ 6 μῆνας, 2)—, περάδοντας Μάρτιον εἰς Απωλ. Ανατολῆς καὶ περαλαδή δύσιος εἰς Απωλ. Ανατολῆς μετά τὴν λήξιν τῆς ἐνοικιάσεως.

•**Μαργαρίτης** 8300 τ. d.w., τάιμ—τσάρτερ εἰς ταξίδια Απωλ. Ανατολῆς δι': ἐξ 6 μῆνας μὲ ὀψὲν ὁκτώ, σελ. 1)11 (λίρας 810 Lutprum μηνιαίος), περαλαδή Μιλέ ή Μυροράν 1—30 Απριλίου καὶ περάδοντας μετά τὴν λήξιν τῶν συμβολίων εἰς ένα λιμένα Ιαπωνίας—Κίνας η εἰς Dairen.

•**Διον. Σταθάτος** 8300 τ. d.w., τσάρτη—τσάρτερ εἰς ταξίδια τῆς Απωλ. Ανατολῆς διὰ 3 μῆνας μὲ ὀψὲν 5 μῆνας, 2)1, περαλαδή Ιοπωνίων Μάρτιον—Απριλίου καὶ περάδοντας εἰς Κίναν—Ιαπωνίων μετά τὴν λήξιν τῶν συμβολίων.

Τὸ ἀπὸ «Δελφοί» ἐν κινδύνῳ

Τὸ ἀπὸ «Δελφοί» ἐξ Αμερικούντα διὰ Μπλάχιαν Μπλάγχαν ὑπέστη βλάβη τῶν μηχανῶν του καὶ ἐμεινεν ἀκυβέρδητον εἰς θέσην 43.5°' B. πλάτους καὶ 9.8°' Δ. μήκους. Τὸ σκάφος παρεργόθετο ὑπὸ τῆς τρινυμίας ἐλήγησε δὲ βοηθημένη πρὸς ὄψιον λιμενίου. Τὸ Ιαπωνίον—Yasukuni Maru καὶ τὸ Γερμανικὸν ναυαγοσωστικὸν Seefalke ἐφθάσαν πλησίον του. Τὸ τελευταῖον ὄψιμη ματαίη ἀνέφερεν, ὅτι αἱ μεσος πίνδυνος δὲν θρισταται.

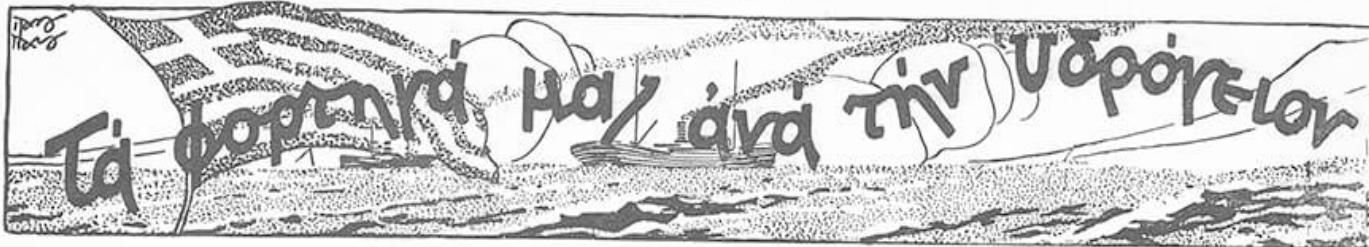
Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΛ

•**Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων**

“NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρός. Τηλέφ. 41—478. Πειραιά.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τέννοις γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	ἀργεῖ εἰς Μαρζπόλιν ἀπὸ Δεκ. π.ε.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	ἔφθ. Χίον 20 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	ἔφθ. Κύριον 12 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἀνεγ. Μπάρρον 15 Φεβρ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Βενετίαν
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	ἔφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	ἔφθ. Λίβερπούλ, 21 Φεβρ.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἀνεγ. Μ.π. Μπλάγχαν 19 Φεβρ., Μοντεβίδεο 22 διὰ Ενδούπην
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδη	19	4514	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ., διὰ Χούλλ., ἔφθ. 23
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηγιανέρχ	15	3687	ἔφθ. Χάιφφαν καὶ ἐκφορτώνει, Φεβρ. 27
Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	92	1581	εἰς Χαλκίδα 20 Φεβρ.
Άγιος Σπυρίδων	Ηλ. Αγγελή	89	1476	εἰς Βρέττην 24 Φεβρ., Επισκευή
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ιαν.
Άγγελος Α.	Ε. Σκυρδέλη	01	3667	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν.
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ., διὰ Πειραιᾶ
Άδαμ. Ι. Πειθής	Άθ. Πειθή	08	4537	διῆλθε Μαδέρας 18 Φεβρ., διὰ Λοντοντερρών
Άδελφότης	άδ. Καρρά	17	5838	ἀνεγ. Λίβερπούλ, 21 Φεβρ., διὰ Κάρδιφ., ἔφθ. 22
Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἔφθ. Βενετίαν 11 Φεβρ., καὶ Πειραιᾶ 21
Άιας	Πατέρας καὶ Σις	15	4729	διῆλθε Κοροννάναν 9 Φεβρ., διὰ Μ.π. "Αἴρες
Άιγαίον	Πελοποννήσου-Σκριβάνου	12	1735	Στυλία 14 Φεβρ., καὶ Λαύριον 17 διὰ "Αιρέσσαν
Άιγενής	άδ. Πατέρα	17	3792	διῆλθε Λάδσεντ 10 Φεβρ., διὰ Τσιβιταβίζιαν, ἔφθ. 20
Άικατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζη	17	2719	ἀνεγ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ., διὰ Ρωσίαν
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	ἀνεγ. Μ.π. "Αἴρες 7 Φεβρ., διὰ Βιζέντιου
Άιμίλιος	Στριώτης καὶ Σις	98	3691	ἀνεγ. Άλεξανδρειαν 15 Φεβρ., διὰ Θεσσαλίην
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	ἔφθ. Χάρτλεπούλ 16 Φεβρ.
Άιολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Φεβρ.
Άις Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	εἰς Χανιά 11 Φεβρ.
Άδαμας	Μιχ. Λαμπρού	18	4144	ἔφθ. Μ.π. "Αἴρες Ρόδος 17 Φεβρ.
Άιροπολίς	Βασ. Μπρούσου	13	4312	ἔφθ. Νιούπορτ 18 Φεβρ., καὶ ἀνεγ. 23 διὰ Λλεξάνδρειαν
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	φιλάνει Μπάζ. Μπλάγχαν 2-5 Μαρτ.
Άλεκος	Ν. Κωττάκη	06	4395	ἀνεγ. Μπάρου 8 Φεβρ., διὰ Μπάζιαν
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	ἀνεγ. Βενετίαν 12 Φεβρ., Κονιγκόλιν 18 διὰ Ρωσίαν
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	διῆλθε Πειραιᾶ 17 Φεβρ., διὰ Βλαδιβοσίου
Άλκιμος	Σκριβάνου—Ραυτοπούλου	20	2003	ἔφθ. Θεσσαλίην 15 Φεβρ., καὶ Βόλον 17
Άλφειδος	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διῆλθε Νατάλ 11 Φεβρ., διὰ Μπάριμπαντος
Άναστασία	Η. Πρωτοκαπῆ	05	2883	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Δεκ.
Άναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πατρόύτση	99	3025	ἀνεγ. Καλάμας 19 Φεβρ., "Αλγίριον 25 διὰ Γάνδην
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔφθ. Μ.π. "Αἴρες 10 Φεβρ., καὶ Βίλλαν Κρούσιον 21
Άνδρεας	="Ιόνιον" Α.Ε.	19	4763	ἐπλήρ. εἰς Μ.π. Μπλάγχας διὰ Εύσόπην, Φεβρ. 27
Άνδριώτης	Ν.Κ. Κυδωνίδης	12	4393	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 15 Φεβρ., διὰ Μάντζεστερ, ἔφθ. 21
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Νικολάειν 9 Φεβρ., καὶ Κιονήλιν 23 διὰ Βλαδιβοσίου
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀνεγ. Αιρόντο 16 Φεβρ., διὰ Ρόττερνταρ, ἔφθ. 28
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	01	3045	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ., 1934
Άννα Ν. Γονιλανδρή	άδ. Γονιλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Λονδίνον 13 Φεβρ., καὶ Ρόττερνταρ 22
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀνεγ. Λίβερπούλ 17 Φεβρ., διὰ Μπάρρο—Ρ. Τανάϊον
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	'8	5685	διῆλθε Σαμπλάγκ 10 Φεβρ., διὰ Βορδό
Άνθιππη Ν. Μιχάλον	Κ. Μιχάλου	05	3298	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ., διὰ Θεσσαλίην
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Φεβρ.
Άντωνης Γ. Λεμός	Σ. καὶ Η. Λεμός	11	4410	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Δεκ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	εἰς Ζωγρούλιδάς 20 Φεβρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 9 Φεβρ.
Άντωνης Δ. Κιδωνιεὺς	Δ. Κιδωνιέως	07	3920	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Φεβρ.
Άντωνης Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἀνεγ. Μήκε 30 Ιαν. διὰ "Bundbury, ἔφθ. 23
Άντζουλέττα	οἰσι "Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Φεβρ.
Άξιός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 17 Φεβρ., διὰ Πλάτη
Άποκια	Ζ. Βαλμᾶ	05	3607	ἀνεγ. Ρόττερνταρ 15 Φεβρ., διὰ Ρίου Τανάϊον
Άργολικός	Μαρ. Έμπειρηκού	21	4786	ἔφθ. Χούλλ. 20 Φεβρ.
Άρδεμονσα	Ν.Κ. Καμπούρη	11	3693	ἔφθ. Μπλάτη 21 Φεβρ.
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαροῦ	12	4745	διῆλθε Σουέζ 22 Φεβρ., διὰ Γαλλίαν
Άριάδηνη Πανιελή	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 8 Φεβρ., διὰ Ντακάρ
Άριστ. Λ. Γουλανδρή	E. Γουλανδρῆ	05	3470	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Άρτεμις Πύττα	Ηίττα	06	1433	ἀνεγ. Χίον 21 Φεβρ., διὰ Σούλιαν
Άρτεμισία	Η. Μαρρῆ	06	4313	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Ιουλ. 1934
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	ἔφθ. Βίλλαν Κρούσιον 9 Φεβρ.
Άρχων	Κωστή Λαζαροῦ	21	1361	εἰς πλόας Πειραιῶς—Κνυτζῆς
Άσπιμίνα Μπάικα	Η. Μπάικα	95	1344	εἰς πλόας Πειραιῶς—Κνυτζῆς
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Φεβρ.
Άσπασια Νομικοῦ	M. Νομικοῦ	99	846	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.
Άστης	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5146	διῆλθε Μαδέρας 2 Φεβρ., διὰ Μ.π. "Αἴρες
Άτλας (τάνκερ)	*Τρανσπετρόλ*	09	4099	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ., διὰ "Λιστερογάρι, ἔφθ. 22
Άττικός	A. Λούζη	06	4078	διῆλθεν "Αλγύριον 10 Φεβρ., διὰ Μπαρόλετταν
Άφροδίσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2485	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννοι: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Α. Λουζη	06	4734	άνεγ. Χάρπτον Ρόδος 1 Φεβρ. διά Ροζάριο
Βαρθάρα	Χρ. Ζωήσπούλος	10	1354	άργει Πειραιά από 31 Ιαν.
Βασ. Δεστούνης	Η. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεγ. "Εμδεν 8 Φεβρ. Γιβραλτάρ 18 διά Λιβύδον
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούρα	07	3429	έφθ. Θεοδόσιαν 11 Φεβρ. και Κήλιν 19
Βενιζέλος	άδ. Σιφνίτη	10	1005	εις πλόας Πειραιώς—Κ)ντζής
Βιολαντί Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	έφθ. Μπάρον 18 Φεβρ. και άνεγ. 25 διά Η. Σαΐδ
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	1918	έφθ. Καζαριάγκαν 15 Φεβρ. και Ραριτάτ 20
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	έφθ. Λονδίνον 5 Φεβρ. και Τάιν 24
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άνεγ. Μπ. "Αύρες 15 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	έφθ. Στέτιν 11 Φεβρ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ*	17	5166	διηλθε ή Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Νεάπολην
Βύρων	Έθνικής	14	9272	άναγωρει ή Πειραιώς 9 Μαρτ. διά Ν. Υόρουη
Γαρδελάκη	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιά από 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά	Σπύρ. Λαζαρού	14	4708	άνεγ. Κάρδιμ 5 Φεβρ. διά Ηεραναμπούνον
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπουση	18	4289	έφθ. Σάντος 9 Φεβρ.
Γεώργιος Π.	Θ. Έπιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σμινούρη	96	2187	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεγ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άνεγ. Στέτιν 19 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεγ. Σαγκάνη 21 Φεβρ. δι' Τακονιάν
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανού	28	3831	διηλθε Π. Νορόγκα 17 Φεβρ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σιά	30	4108	άνεγ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου χ.λ.π.	05	4391	έφθ. Αβονιάνον 11 Φεβρ. και Μπάρον 23
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εις ταξίδιον Θήρας—Πειραιῶς
Γρανιάδης	Μ. Λόρα	16	3689	έφθ. Χάρον 17 Φεβρ.
Γρηγόριος Κ. Η.	Η. Καλλιμανοπούλου	19	2516	έφθ. Αλεξάνδρειαν 10 Φεβρ. και Πειραιά 21
Δανάδης	Η. και Γ. Κ. Λαριού	06	4419	έφθ. Αμβέρσαν 16 Φεβρ.
Δάρμας	άδ. Ηήττα	83	1595	άργει Πειραιά από 11 Νοεμ.
Δάφνη	Ν. Λουκαρδεσπούλου	18	3798	έφθ. Υμούντεν 16 Φεβρ. και Seham 24
Δελφίν	Άθ. και Ανδρέαδη	06	3816	άνεγ. Μερσίναν 6 Φεβρ. Γιβραλτάρ 20 διά Βρέμην
Δελφοί	Μ.Δ. και Ε. Λαζαρού	15	4739	άνεγ. Υμούντεν 17 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες
Δέσποινα	Κοσμή και Γεωργιάδη	09	4461	άνεγ. Μπόναν 16 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
Δέσποινα Γλόπτη	Γ. Γλόπτη	01	3313	άνεγ. Γδύνια 19 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	έφθ. Κέαν 16 Φεβρ.
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	01	4649	έφθ. Λιβόρνο 1 Φεβρ.
Δημήτρης	Σ. και Ή. Λαριού	05	3338	άργει Πειραιά από 21 Ιαν.
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έφθ. Πειραιά 16 Φεβρ. και άνεγ. 27 διά Πότι
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	έφθ. Θυνίζην 10 Φεβρ.
Δημ. Ιγγλέσης	υίθην Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Βενετίαν 30 Ιαν. παρέπ. 18 Φεβρ.
Δημ. Νομικός	Λουκή Νομικού	03	1171	εις πλόας Κντζής—Ελλάδος
Δημ. Χανδρής	Ίω. Χανδρή	10	4643	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 16 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
Διαμαντής	Διαμ. Ηατέρα	17	4990	άνεγ. Σάντος 16 Φεβρ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Διαμάντιος	άδ. Τσοτσόροιου	03	2281	άργει Πειραιά από 12 Λεκ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	άργει Πειραιά από 13 Ιαν.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Σαμπάγκα 20 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ
Δίρφις	Βασ. Ηατέρα και Σιά	06	2795	άργει Οίνονάς από 5 Φεβρ.
Διώνη	Γ. Φ. Α. Δρεσάδη	06	4181	άνεγ. Λάντωνγκ 11 Φεβρ. διά Βενετίαν
Δούναβις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άνεγ. Αλεξάνδρειαν 11 Φεβρ., Περίη 19 δι' Ίγνιας
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρεόσου	03	3547	διηλθε Κήλιν 10 Φεβρ. και Ταϊτιαΐκαν 25 διά Σδρούν
Δωρίς	"Ηλ. Χατζηλίκη	17	4604	άνεγ. Νεοτούέα 12Φεβρ. και Μάρκητελ Πλάτα 22 διά Ρόττερνταρ
Έβη	Ν. Γ. Λ ζανού	13	4521	διηλθε Λάζ Πάλμας 18 Φεβρ. διά Βορδό
Έδισσων	*Έθνικής	96	1103	άργει Πειραιά από 15 Ιαν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 4 Φεβρ.
Ειρήνη Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Σάντος 16 Φεβρ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνεγ. Κάρδιμ 1 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέζον
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γασσηγ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνεγ. Νιόπορο 17 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
Έλεγκο Α. Κυδωνιέως	Η. Κυδωνιέως	16	4129	εις Μπ. "Αύρες από 23 Ιαν.
Έλενη	Α. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Χάρον 9 Φεβρ. και Νάντην 21
Έλένη	Δ. Λόρα	01	1882	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάρπαση	19	5260	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 15 Φεβρ.
Έλένη Τ.	Δ. Ταργιάζου	97	3039	έφθ. Σύρον 27 Φεβρ.
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	άνεγ. Ντάϊρεν 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταρ
Έλισσβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Λ.Ε.	16	2081	εις Κύπρον 16 Φεβρ.
Έλληνη	Στ. Εμπειρίκου	13	4577	έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 22 Φεβρ.
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρή	12	3651	άνεγ. Μπάρον 17 Φεβρ. διά Λά Πλάταν
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	υίθην Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Μάντζεστερ 16 Φεβρ. και άνεγ. 23 διά Μπάρον
Έσηνούλα	N. Τσοτσόροιου	05	2715	άργει Πειραιά από 4 Λεκ.
Εύβοϊκος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	άργει Πειραιά από 28 Ιαν.
Εῦγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	έφθ. Θεοδόσιαν 18 Φεβρ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	έφθ. Αβονιάνον 12 Φεβρ.
Εύγενία Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	4862	άνεγ. Ντάϊρεν 18 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
Εῦηνος	Σ. Λιβανού	19	5627	έφθ. Κάρδιμ 22 Φεβρ.
Εύδαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 14 Φεβρ. δι' Έλλαδα
Έθρος	άδ. Λιβανού	18	5283	διηλθε St Michael's 18 Φεβρ. και Γιβραλτάρ 23
Εύρυνέδων	Η. Δ. Μαρκούνη	04	3564	άργει Πειραιά από 1 Ιαν.
Εύτυχια	Γαστ. Βεργούτη	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1931
Εύτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άνεγ. Στέτιν 13 Φεβρ., Νίτον 20 διά Κονγκήλιν. Επόδισε Φερρόδ.
Έφιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	εις Ροζάριο 28 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Ναυπ.	Τόνος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	εις Ροζάριο 28 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	εις Μοντεβίδεο από 24 Ιαν
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	εφθ. Κάρδιφ 9 Φεβρ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηγιλιά	20	4279	άνεγ. Τάιν 15 Φεβρ. διά Ηλέτ
Ζέφυρος	Α. Λούη	09	4796	εφθ. Γένοβαν 6 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	εφθ. Κέαν 11 Φεβρ. και Fethiye 18
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	άνεγ. Μ.Π. Μπλάγκαν 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταρ
"Ηρων	Δημ. Ν. Κευφές κλπ.	06	1516	διηλθε Ίρβαλτάρ 14 Φεβρ., Ούζαν 19 δι' Αιμπούργον, εφθ. 23
"Ηφαιστος	οιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	εφθ. Σαβόνναν 13 Φεβρ.
Θάλεια	'Ηλια Συλλ	17	4574	άνεγ. Μ.Π. "Αϊρες 30 Ιαν. διά Ν. Όφλεάνην και Κούβαν
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	εφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3859	άνεγ. Νόρφολκ 13 Φεβρ. διά Macoris
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σιά	17	1054	εις πλάς Πειραιώς—Κήτης (πετρέλαια)
Θεοδώρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	άνεγ. Κάρδιφ 14 Φεβρ. διά Σφάξ, εφθ. 26
Θεοφανώ	άδελφοι Λιθανού	17	4240	άνεγ. Κάρδιφ 19 Φεβρ. διά Ροζάριο
Θεομήτωρ	Μ.γ. Σπ. Πολέμη	10	4427	εφθ. Σάντος 17 Φεβρ. και Νεκοτσέα 28
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	άργει Πειραιά από 2 Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηγιλιά	30	4123	εφθ. Αλήθ 11 Φεβρ. και Σούντερλαντ 24
Θέτις Α.	Γ. 'Ανθρακάδου	10	4111	άργει Πειραιά από 17 Ιαν. 'Εναυλώθη
Θράκη	Δ. Τεριάζου	17	982	εις Πειραιά από 12 Φεβρ.
Θρασύβουλος	Δ. Βογιατζής	12	3693	άνεγ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Ρωσοίαν
"Ια	Η. Χατζηγιλιά	17	4860	άνεγ. Μ.Π. "Αϊρες 15 Φεβρ. διά Τενερίφαν
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	εφθ. Χάιφαν 17 Φεβρ.
'Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	εφθ. Μοντεβίδεο 7 Φεβρ.
"Ιλακός	Γ. Δρακούλη	06	3916	εφθ. Όραν 15 Φεβρ. και Μελίλλαν 20, Ίρβαλτάρ 23
"Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	εφθ. Λίβερπούλ 14 Φεβρ.
'Ιουλία	Η. Χατζηγιλιά	08	3742	άργει Σύρουν από 30 Ιαν.
'Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	διηλθε Ίρβαλτάρ 15 Φεβρ. διά Πειραιά, εφθ. 28
'Ισμήνη	Στεριώτη και Σιά	90	2399	άργει Πειραιά από 28 Ιαν.
'Ισιάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άργει Πειραιά από 5 Ιαν.
'Ισιάννης	Δ. Δάματσοη	09	3667	διηλθε Ίρβαλτάρ 19 Φεβρ. δι' Έλλαδα
'Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	άνεγ. Μ.Π. Μπλάγκαν 31 Ιαν. διά Τεργέστην
'Ιω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	άνεγ. Μ.Π. "Αϊρες 15 Φεβρ. διά Γένοβαν
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	24	3734	άνεγ. Κάρδιφ 13 Φεβρ. διά Μ.Π. "Αϊρες
'Ιω. Νομικός	Δ. Νομικού	99	610	εφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	εφθ. Σάντα Φέ 18 Φεβρ.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	εις Σάντα Φέ από 26 Ιαν.
'Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	16	5845	άνεγ. Τάιν 8 Φεβρ. διά Curacao
'Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. 'Ιωσηφόγλου	13	4680	εφθ. Κήτης 15 Φεβρ.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεγ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Ρωσοίαν
K. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	άργει Πειραιά από 11 Ιαν.
Καΐτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	διηλθε Ίρβαλτάρ 10 Φεβρ. δι' Αγκόνα, εφθ. 20
Καθαριώτισσα	οιών Γεωργ. Καραδίκ	13	1877	εφθ. Πειραιά 10 Φεβρ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	εφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Μ.Π. Μπλάγκαν 11 Φεβρ. δι' Έλλαδα
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σιά	18	5152	άνεγ. Μ.Π. Μπιζέρταν 19 Φεβρ. διά Μίδδλεσεπρό
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	εφθ. Ρίον Ιανέριον 12 Φεβρ. και άνεγ. 20 διά Μ.Π. Μπλάγκαν
Καπετάν Στρατής	Δ. Κουμπῆ	06	3571	άργει Πειραιά από 11 Νοεμ. 1932
Καρλόβασι	Γιού Δ. Ήγγλεση	20	707	εφθ. Πειραιά 12 Φεβρ. και Σάμουν 19
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5234	εφθ. Λονδίνον 16 Φεβρ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	εφθ. Αδελαΐδα 16 Φεβρ. και άνεγ. 22 διά Ντάρεν
Κάτε	N. Λουκιαρδοπούλου	18	5197	εφθ. Βλαδιμούστού 10 Φεβρ.
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	άργει Πειραιά από 24 Ιαν.
Κατίγια	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	εφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
Κατίνα Βούλγαρη	N.θ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	εφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	εφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
Κεραμίδης	N. Λουκιαρδοπούλου	17	5085	εφθ. Βίλλαν Κτούνσον 4 Φεβρ.
Κερδεά	Θ. Επιφανιανή	12	1968	άνεγ. Βίλλον 22 Φεβρ. διά Ρωσοίαν
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζής	11	4153	εφθ. 'Αιμπούργον 5 Φεβρ. και άνεγ. 22 διά Γδύνια
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εφθ. Σάντος 13 Φεβρ.
Κονίστρα	Θωμάρ 'Επιφανιαδή	07	3539	εις Κοζλάν 27 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	εφθ. 'Αιμβέρσαν 12 Φεβρ.
Κόρδιλιον	Γ. Ν. Λουκούδη	09	2116	εφθ. Καλάμα 11 Φεβρ. και Σύρουν 21
Κουλούρας—Ξένος	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	διηλθε Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. δι' Εύρωπην
Κουμουνδούρος	Γιού 'Επ. 'Εμπειρίκου	25	3598	διηλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 19 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	εφθ. Θηβάνη 19 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	άνεγ. Μπάρον 17 Φεβρ. διά Μ.Π. "Αϊρες
Κύμα	N. Λιβανού	11	3959	άνεγ. Ρεγκούν 7 Φεβρ. διά Σαγκάρην
Κυριακούλα	A. και Δ. Λαζαρού	18	4340	άνεγ. 'Αιμβέρσαν 5 Φεβρ. διά Μ.Π. "Αϊρες
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλ. οπούλου	05	2527	διηλθεν 'Οράν 10 Φεβρ. διά Βενετίαν
Κωνστ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	εφθ. Βίλλαν Κτούνσον 7 Φεβρ.
Κωστής	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	εφθ. Σιγκαπούρων 18 Φεβρ.
Κωστή	N. Πισσή και M. Weisman	05	3933	άργει Βραΐλαν από 19 Ιαν.
Λάκης Νομικός	Η. Νομικοῦ	01	927	εφθ. Τεργέστην 23 Φεβρ.
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	εφθ. Γάλλαν 13 Φεβρ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά P. Ιανέριον
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μ.γ. Βαλμάς	14	2080	διηλθεν Σούνες 20 Φεβρ. διά Γένοβαν
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διηλθεν "Αγιον Βιζέντιον 18 Φεβρ. δι' Αιμβέρσαν
Λίμνη	Γ. και Α. Α. Φώκια	96	1346	άνεγ. Πάτρας 9 Φεβρ. διά Μαρόκον
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρή και Σιά	10	2143	εφθ. Βιρτούτον 10 Φεβρ. και Κήτης 20
Μαίανδρος	Σ.Λ.βανού	19	4581	διηλθεν 'Ολίντα 16 Φεβρ. δι' Esbjerg

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος γενν.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίηντ οφ Σάμος	Κουλούθρου-Έμπειρου	01	1190	άργει Πειραιά από 27 Νοεμβρίου 1934
Μαίση	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Πειραιά 15 Φεβρ. 1934
Μαίση ΙΙ	Ν. Λιβανοῦ	10	1354	"Ιδε : «ΒΑΡΒΑΡΑ»
Μαίση Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	άνεγ. "Ειδεν 19 Φεβρ. διά Ρίο Γρανάτε
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	άνεγ. Φιλιππίδη 15 Φεβρ. διά Καλάμας
Μαϊώτις	Α. Συνοδονοῦ	88	1709	έφθ. Θεσσαλίην 18 Φεβρ. 1934
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	διηλήθε Γιβραλτάρ 10 Φεβρ. διά Βενετίαν
Μαλιακός	Μαρθ. Έμπειρου	12	3903	έφθ. Κονσταντζαν 9 Φεβρ. 1934
Μανούσλα	υιοί Γεωργ. Κωραΐδη	20	2012	εἰς Ακαγ 20 Φεβρ. 1934
Μάξ Βόλφ	Πατέρολου	17	6694	διηλήθε Τενερίφαν 18 Φεβρ., Λάδσεντ 22 διά Ρόττερνταμ
Μαρηή Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	έφθ. Θεοδόσιαν 21 Φεβρ. 1934
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφίανοῦ	89	2187	άργει Πειραιά από 14 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβόλληρη	13	4584	έφθ. Dante 7 Φεβρ. και άνεγ. 16 διά Χαζοδάτην
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	έφθ. Πόλη 16 Φεβρ. 1934
Μαρία	Κ. Λεροῦ	01	3090	έφθ. Πόλη 17 Φεβρ. 1934
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τοκτοκώνη	00	1216	εἰς Βηρυτόν 10 Φεβρ. 1934
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	άνεγ. Βρέμην 15 Φεβρ., Λάδσεντ 23 διά Σάντος
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλόας Πειραιῶς—Κυνάτζης
Μαρία Σταθάτου	έπαρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διηλήθε Σονές 23 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ
Μαριέττα Νομικοῦ	Η. Νομικοῦ	19	5241	άνεγ. Moji 23 Φεβρ. διά Ντάϊρεν
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	έφθ. Μπ. "Άργες 15 Φεβρ. 1934
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Η. Ηρωτοπαπᾶ	15	4447	άνεγ. Κάρδιρ 14 Φεβρ., Γιβραλτάρ 20 διά Π. Σαΐδ
Μαριόκη	άδ. Πρωτοπ.	12	4236	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Φεβρ. 1934
Μαριόκη Δ. Θεομιώτη	άδελφην Κιρτάτη	04	4784	διηλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά "Ειδεν
Μαριόκη Ι. Καΐρη	Ίω. Δανιέλου	13	5143	άνεγ. Κάρδιρ 29 Ιαν. διά Μπ. "Άργες
Μαρουνώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Ροζάριο 22 Φεβρ. 1934
Μάριος Τ.	Α. Τεράζου	04	1128	έφθ. Κόρινθον 18 Φεβρ. 1934
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κουλούθρου-Έμπειρου	07	3556	διηλήθε Μαδέρας 15 Φεβρ. διά Φάλμουν, έφθ. 22
Μαρουσιώ Λοιούθη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	διηλήθε Νταζάρ 13 Φεβρ. διά Μπάρουν
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5176	διηλήθε Μπ. "Άργες 31 Ιαν. διά Ενδόπιην
Ματθαίος	Η. Μ. Λωρ.	04	2434	εἰς Μαρφεντόνιαν από 14 Ιαν. 1934
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2816	άργει Πειραιά από 22 Οκτ. 1934
Μεμάς	«Αιγαίον» Α.Ε.	00	4359	έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 9 Φεβρ. 1934
Μέντιαρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διηλήθε Ρόττερνταμ 12 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διά Κ.λιν
Μερόπη	Άνδρ. Ηαπά	11	4181	άνεγ. Χάμπτον Ρόδης 1 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
Μίμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	άνεγ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Μέμελ
Μιμόδα	έπ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Πειραιά 8 Φεβρ. και άνεγ. 28 διά Ζογκουλντάκ
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρχη	22	6067	εἰς ταξίδια της "Απω Ανατολής
Μιχαήλ Λ. Έμπειροίκος	Στ. Έμπειρου	18	5202	έφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 7 Φεβρ. 1934
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	άνεγ. Αρβέρσαν 1 Φεβρ. διά Μπ. Μπλάγκαν
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3616	άνεγ. Μπ. "Άργες 3 Φεβρ. διά "Αγ. Βικέντιον
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	άργει Γένοβαν από 2 Ιουλ. 1934
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	έφθ. Μπόναν 10 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διά Κόντινγεν
Μόσχα Ά. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	έφθ. Σάντος 26 Φεβρ. 1934
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκος ι.λ.π.	99	1740	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. 1934
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ. 1934
Ναντίν	έπ. Βλάσσος	04	3582	εἰς Ζογκουλντάκ 16 Φεβρ. 1934
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	έφθ. Πειραιά 3 Φεβρ. 1934
Νάρχισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διηλήθε Σαμπλάγκ 14 Φεβρ. διά Ενδόπιην
Ναυτίλος	Δ. I. Γουλανδρή	04	3531	άργει Σύρον από 21 Ιαν. 1934
Νέα Τόχη	Στ. και Δημ. Φαρακλίου	12	3451	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Φεβρ. 1934
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	έφθ. Πειραιά 20 Φεβρ. 1934
Νέλλην	I. Μαργαρένη	13	4826	άνεγ. Νιούπορτ 22 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
Νερόττα	έπ. Η. Νομικοῦ	03	2759	διηλήθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διά Πειραιά, έφθ. 22
Νερέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Νιζολάιεφ 17 Φεβρ. 1934
Νέστος	Ν. Λιβανοῦ	19	4309	διηλήθε Sombrero 14 Φεβρ. διά "Αξόρας
Νήιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	άνεγ. Mikie 30 Ιαν. διά Σίδνεϊ
Νηρεύς	Έμμ. Χατζηλία	13	6694	εἰς Μπάζ. Μπλάγκαν από 19 Ιαν. 1934
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διηλήθε Γιβραλτάρ 2 Φεβρ. διά Βόρ. Αργεντίνη
Νίκη	Α. Βογιατζίδη	17	958	άργει Πειραιά από 14 Ιαν. 1934
Νικήτας Ρούσσους (τάνκερ)	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	21	6795	διηλήθε Χάβηρη Ρόδης 10 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωράκη	21	3576	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Φεβρ. 1934
Νίκος	Α. Γρυκαίου	14	3892	εἰς Ρίον Ιανείδον 25 Φεβρ. υπό ένησόρωσην
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τρικόγλου	19	5175	έφθ. R. Ιανείδον 19 Φεβρ. 1934
Νικόλαος Αθανασούλης	χήρ. Αθανασούλη	01	3575	άργει Πειραιά από 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έπ. Ατλαντικός	17	3201	έφθ. "Υπουρίντεν 17 Φεβρ. 1934
Νικ. Μπάτικας	Πισ. Μπάτικα	20	2012	έφθ. Πάτρας 18 Φεβρ. 1934
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐν "Ελλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 14 Φεβρ. διά "Ελλάδα
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχάλ. Φιλίνη	01	3111	άργει Πειραιά από 21 Δεκ. 1934
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολόρου	10	4540	άνεγ. R. Ιανείδον 16 Φεβρ. διά Πλάτη
Νικόλας Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	διηλήθε Λάδσεντ 7 Φεβρ. διά Μπ. "Άργες
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	έφθ. Βενετίαν 11 Φεβρ. και άνεγ. 21 Κ.λιν
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 31 Ιαν. διά Γιβραλτάρ
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	έφθ. Λονδίνον 19 Φεβρ. 1934
Οινούσιος	N. Πατέρα και υιόν	04	5804	διηλήθε Σαονθάπτον 9 Φεβρ. διά Μπ. "Άργες
"Ολγα" Έπ. Έμπειρού	υιόν "Επ. Έμπειρου	22	4677	άνεγ. Ροζάριο 22 Φεβρ. διά Ενδόπιην
"Ολυμπος"	Κουλούθρου-Έμπειρου	18	5249	έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 5 Φεβρ. 1934
"Ομόνοια"	Η. Ξενιού-άδ. Χριστοφερίδη	08	3699	άνεγ. Χίον 28 Φεβρ. διά Ριοσσίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος γνωσ.	Τόνος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	διήλθε Φλώσιγκ 20 Φεβρ. διά Στάβαγκερ έφθ. Μοντεβίδεο 5 Φεβρ. και Ροζάριο 14 έφθ. Βλαδιβοστόκ 12 Φεβρ. έφθ. Μπάρρον 18 Φεβρ. και ανεξ. 23 διά Μπ. "Αύρες έφθ. Σάργανες 21 Φεβρ. έφθ. Βλαδιβοστόκ 10 Φεβρ.
"Ορος Δίρφυς	"Ατλαντικός" Α.Ε.	18	5242	άνεξ. Μπάρρον 9 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες διήλθε Σαμπάγκ 20 Φεβρ. δι' Λιμβούδην άνεξ. Μπάζ. Μπλάγκαν 15 Φεβρ. διά Μαδέρας
"Ορος Ελικών	Τράμπ, Σο*	18	5525	διήλθε Σάντα Λουτσία 12 Φεβρ. διά Mobile, έφθ. 22 άνεξ. Ιμιαγκαν 12 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
"Ορος Ιόνη	Κοριέτου-Κουλουκουντή	20	5210	Ένανάγησην έγγυς τοῦ Κορδούμπου Φεβρ. 14-16 άνεξ. Μπ. "Αύρες 1 Φεβρ. διά Μπάρμπαντος
"Ορος Κιθαιρών	Τράμπ, Σο*	12	3876	διήλθε Σάντα Λουτσία 22 Φεβρ. διά Μπάρμπαντος έφθ. Οδησσόν 15 Φεβρ.
"Ορος Κύνθος	Τράμπ, Σο*	18	5188	διήλθε Σάντα Λουτσία 22 Φεβρ. διά Μπάρμπαντος έφθ. Οδησσόν 15 Φεβρ.
"Ορος Μυρτώ	Κοριέτου-Κουλουκουντή	19	5658	άνεξ. Μπάρρον 9 Φεβρ. διά Μπ. "Αύρες διήλθε Σαμπάγκ 20 Φεβρ. δι' Λιμβούδην άνεξ. Μπάζ. Μπλάγκαν 15 Φεβρ. διά Μαδέρας
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	20	5166	διήλθε Σάντα Λουτσία 12 Φεβρ. διά Mobile, έφθ. 22 άνεξ. Ιμιαγκαν 12 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
"Ορος Ορθρος	άτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	Ένανάγησην έγγυς τοῦ Κορδούμπου Φεβρ. 14-16 άνεξ. Μπ. "Αύρες 1 Φεβρ. διά Μπάρμπαντος
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	18	5201	διήλθε Σάντα Λουτσία 22 Φεβρ. διά Μπάρμπαντος έφθ. Οδησσόν 15 Φεβρ.
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη και Σιά	15	3660	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Παλέρμο διήλθε Περναπόδον 12 Φεβρ. δι' Λιμβέρσαν
"Ορος Πάρνης	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	11	3736	έφθ. Κοχισίχανγκ 12 Φεβρ.
"Ορος Πέρα	Κοριέτου-Κουλουκουντή	18	5208	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ. και Τάιν 21
"Ορος Πήλιον	άτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4592	
"Ορος Πίνδος	Τράμπ, Σο*	14	4810	
"Ορος Πεντελικών	Κουλουκουντή-Κωστομένη	19	5791	
"Ορος Ροδόπη	Τράμπ, Σο*	17	5182	
"Ορος Ταΰρος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	6388	
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	διήλθε Μπ. "Αύρες 6 Φεβρ. διά Τενερίφαν έφθ. Αιρέρσαν 18 Φεβρ.
Παγασητικός	Μαρή Έμπειρίκου	14	3477	εἰς Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. Έπισκενή
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφής κλπ.	20	2012	άνεξ. Νεγκαπατάρι 13 Φεβρ. διά Λονδίνου ή Χούλι άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Φεβρ.
Παναγής	N. Λουκαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 18 Φεβρ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ.-Σ. Κουμάνταρου	12	5839	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Φεβρ.
Πανάχαραντος	B. και I. Κουτσούκου	15	4661	έφθ. Μπ. Μπλάγκαν 18 Φεβρ.
Πάνις	A. Αναστασίου	06	1781	άργει Πειραιᾶ ἀπό 11 Ιαν.
Παντελής	K. Λαζαρίδης και I. Ποντικού	11	3845	έφθ. Πειραιᾶ 26 Φεβρ.
Πανυιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5146	άνεξ. Μπ. "Αύρες 2 Φεβρ. και "Αγ. Βιζέντιου 23
Παπαλεϊός	Γ. Α. Γεωργιάδη	10	3748	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιου 31 Ιαν. διά Ροζάριο
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Ορτόνα 21 Φεβρ.
Πάτρα	Τσακιρίδην-Κωνιγκή	96	3256	έφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.
Παυλίνα	P. Όλιβρε	13	4920	άνεξ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Πέντε Άδελφοι	M. Διακανή	10	4362	άνεξ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	άδηρ. Λ. Καμπάνη	10	3581	εἰς Μπ. "Αύρες 28 Φεβρ.
Περσενής	A. Ανδρεάτου	18	5172	διήλθε Τενερίφαν 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ έφθ. Σούσα 10 Φεβρ.
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαράκη	17	1957	έφθ. Αιρέρσαν 3 Φεβρ.
Πεταλιοί	Μαρή Έμπειρίκου	17	5126	έφθ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ.
Πετρολίνα (τάνκερ)	II. Γρηγοριάδη και Σιά	10	657	διήλθε Κήλιν 12 Φεβρ., Γιβραλτάρ 22 διά Coryton
Πετρούλη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρούλη»	03	4634	άνεξ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ., Οδζάν 23 διά Πειραιᾶ άνεξ. Αμίτα 21 Φεβρ. διά Κόπρε
Πετράκης Νομικός	II. Νομικού	06	4418	άνεξ. Ρίον Ιανείρου 23 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Πειραιᾶ ἀπό 31 Ιαν.
Πέτρος Νομικός	II. Νομικού	13	4044	εἰς Σάν Λορέντζο ἀπό 29 Ιαν.
Πήγασος	Γ. N. Λουλούδη	15	1795	έφθ. Μπλάγκαν 5 Φεβρ.
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	εἰς Κόρητην 15 Φεβρ. ἐπό μόρτωσιν
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθώτη	19	6566	έφθ. Γένοβαν 13 Φεβρ. και Πειραιᾶ 21
Πολέμης	I. Δ. Ηλαζισκασά	09	1457	άνεξ. Νόρφολκ 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανείρου έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	διήλθε Περιή 7 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ έφθ. Ροβένναν 14 Φεβρ.
Πολύκωτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεξ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Πολύμυντα	E. Μιχαλιτσιάκου	07	4937	εἰς Νόρφολκ 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανείρου έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
Πόντος	υπόλ. Γ. Γράτσου	12	4013	διήλθε Περιή 7 Φεβρ. διά Βλαδιβοστόκ έφθ. Ροβένναν 14 Φεβρ.
Πόπη	M.γ. Βεργίκου	96	1594	άνεξ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
Ποσειδών	άδ. Ηγήτα	09	3895	εἰς Σίγιο σταθμὸς ἀνθρακεύσεων
Πρέσιλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	διήλθε Τιμόνιαν 18 Φεβρ. δι' Αίγιον, έφθ. 25
Προμηθεύς	υιάν. Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	
Ρήνος	Δευον. Εμπειρίκου	11	4346	
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4648	
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	4781	
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	
Ρούλα	M.γ. Καραγιαώργη	99	1014	
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3548	εἰς Κυνέαν ἀπό 24 Ιαν.
Σίφνος	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2290	άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Φεβρ.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	εἰς πλόας Κυνέης-Παλαιστίνης
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Ρίον Ιανείρου 18 Φεβρ.
Σούνιον	Μαρή Έμπειρίκου	19	3054	διήλθε Τιμόνιαν 21 Φεβρ. διά Πάτρας
Σπύρος	«Αίγαλον» Α.Ε.	18	5153	εἰς Νόρφολκην 20 Φεβρ. υπό μόρτωσιν
Στάμος	Δ. Φαρακλιού	14	3801	έφθ. Νόρφολκ 16 Φεβρ. και ανεξ. 21 διά Σάντος
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5528	έφθ. Νεκοτοέα 16 Φεβρ.
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	έφθ. Οδησσόν 7 Φεβρ.
Στυλιανή	άδ. Πειθή	93	1828	έφθ. Αλεξανδρείαν 15 Φεβρ.
Σύλβα	A. Καλλέργη και Σιά	14	4202	άνεξ. Μπάζ. Μπλάγκαν 1 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
Τάκης	II. Αντόπα	04	1698	έφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ.
Τάμεσις	Δευον. A. Εμπειρίκου	14	3942	εἰς Θεσσαλίην ἀπό 31 Ιαν. και Πειραιᾶ 18 Φεβρ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαρού	13	4221	διήλθε Κοδονάν 13 Φεβρ. διά Ρίον Ιανείρου
Τάσις	«Μυρτώ» Α.Ε.	13	4706	διήλθε Τιμόνιαν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
Τάσσος	Γ. Καραβία	01	3634	εἰς ταξίδιον Σεριφούν-Ιταλίας
Τζέννυ	Ίω. Λιθανός	12	1859	άνεξ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Κωνγκόλιν
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Θεοδόσιαν 19 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρές	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τρίαινα Τρίτων Τσιροπινάς Τώνης Χανδρής	Γ. Λεμονί και Μ. Γεωργιλή οις Γ. Γράτσου Κ. Α. Τσιροπινάκης Υιοι Ι. Δ. Χανδρή	00 14 14 04	4358 4211 3895 2689	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν. εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 26 Ιαν. διῆλθε Λάζ Πάλμας 11 Φεβρ. διὰ Ρίου Ιανείρου ἔφθ. Ἀλγερίαν 16 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 28 διὰ Χίου
Υδραίος Υδρούσα	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένος Η. Χριστοπούλου	02 22	4476 2038	ἔφθ. Μοντεβίδεο 19 Φεβρ. ἔφθ. Θεοδόσιαν 13 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 22
Φαέθων Φαίξ Φανερωμένη Φιλομήλα Φλώρα Φλώρα Νομικοῦ Φραγκούλα Β. Γουλανδρή Φρέδη Φωτεινή Καρρά Φώτης Φωφώ Μακρή	ἀ. Λιθανού Σπ. Παραμούθιτη Α. Βλαχάνη Σ. Κατσαρόη ἐ. Η. Νομικοῦ Λουκᾶ Νομικοῦ ἀ. Γουλανδρή Κ. Δ. Καλαχάτη ἀ. Καρρά Ν. Λουκαρδοπούλου Ι. Σ. Στρυμπούλανη	13 15 08 98 04 21 18 07 08 12 03	4168 7188 3501 3175 2980 2012 5304 4043 4396 3507 1013	ἔφθ. Νεκοτάσα 9 Φεβρ. διῆλθε Μαδέρας 19 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταρ ἀνεγ. Η. Νατάλ 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταρ ἔφθ. Χουέλμαν 15 Φεβρ. ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιαν. άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Δεκ. Ἐναυλώθη άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ. 1933 ἔφθ. Νικαράγου 15 Φεβρ. άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ιαν. άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ιαν.
Χαδώτης Χαράλαμπος Χατζηπατέρας Χέλατρος Χίος Χλόη Χρυσή	ἐ. «Κάσσος» Α.Ε. οις Ἀντ. Γεωνούλατος οιδην Κ. Χατζηπατέρα ἐ. «Κάσσος» Α.Ε. Σ. Περρή—Δ. Τσατσαράνη Ν. Λουκαρδοπούλου Η. Ι. Γουλανδρή	29 01 19 14 88 28 13	4386 4389 3511 3489 1356 4611 5367	ἀνεγ. Κολόμπο 13 Φεβρ. διὰ <i>Tuticorin</i> ἔφθ. Θεοδόσιαν 17 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 28 διὰ Πειραιᾶ ἔφθ. Μπουκό 18 Φεβρ. ἀνεγ. Πριμγκαμ 29 Ιαν. διὰ Μ.π. "Δήρες" εἰς Ζουγκουλάκη 20 Φεβρ. διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 18 Φεβρ. διὰ Ρ. Τανείρου ἔφθ. Μοντεβίδεο 17 Φεβρ.
Ωκεανία Ωνάση Μαρία Ωνάση Πηνελόπη Ωνάση Σωκράτης Ωρωπός	Μ. Καρβίδαλη Ἄριστ. Ωνάση Ἄριστ. Ωνάση Ἄριστ. Ωνάση Μαρή Εμπειρίκου	07 15 19 19 13	4843 4305 5404 5439 3475	ἀνεγ. Μ.π. "Λύρες" 21 Φεβρ. διὰ Λάζ Πάλμας ἀνεγ. Τάϊν 21 Φεβρ. δι' Αλγερίου ἀνεγ. Τάϊν 16 Φεβρ. διὰ Ρίου Ιανείρου ἔφθ. Λαμπέρσαν 22 Φεβρ. ἔφθ. Κ)ντζαν 15 Φεβρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον 'Αγγλικόν	ἀ. Κουρσάκλη—Αθίνη & Σιά	10	1673	εἰς Χάιφφαν ἀπὸ 13 Ιαν.
Γεώργος	Ε. Γ. Συριπουνιάρη	01	2010	άργει Βενετίαν ἀπὸ 5 Φεβρ.
Μαρτίς 'Αγγλικόν Μιρουπάνου 'Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή Μινακούλη καὶ Σιά	94 05	2483 2539	ἔφθ. Ζουγκουλάκη 12 Φεβρ. ἀνεγ. Υμούντεν 20 Φεβρ. διὰ Μπόναν
Νέλσων, 'Αγγλικόν Νικόλαος Πήττας, 'Αγγλ. Νοέμη—Τζουλία 'Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη ἀ. Πήττα Α. Μινακούλη—Ρουσάνον	96 12 95	1437 1864 2499	εἰς Χάιφφαν ἀπὸ 11 Ιαν. άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Δεκ. ἀνεγ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διὰ Θεοδόσιαν, ᔁφθ. 18
'Ολτύλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	20	4308	ἔφθ. Ρόττερνταρ 18 Φεβρ.
Ηράζοβα, Ρουμικάνη	Α. Βλάσσος	22	3609	διῆλθε Μάλταν 18 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν. Σάν Νικόλα, 'Ιταλ. Σιρέτουλ, Ρουμανικόν	Μ. Ν. Βαλαζάρη Ν. Σταματίου Α. Βλάσσος	06 79 12	2728 677 3629	διῆλθε Συρακούσας 6 Φεβρ., Οράν 18 διὰ Ρόττερνταρ εἰς πλάνη 12νήσουν—Αίγαυπτον ἔφθ. Σαρόνναν 18 Φεβρ. καὶ Φολλόνιτα 22
Τουσσίκα 'Αγγλικόν Τρεγκόδηναν Αιγαίης ακόν	Κ. Λασκαρίδη—Α. Δάλλα Κ. Σελίκ καὶ Γιάν	03 03	1828 3075	ἔφθ. Γάιφφαν 13 Φεβρ. ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ.
Buranda, 'Αγγ. Cairndhu, 'Αγγ. Corbeach, 'Αγγ. Duncluta, 'Αγγλικόν Dundrennan, Nausicaa Γαλλ. (τάνκερ)	Ρεύμην—Κουλουκουντή Στ. Αιδανού "Ελληνικές άγορασται Ρεύμην—Κουλουκουντή Ρεύμην—Κουλουκουντή Κορ. Ε. Βενιζέλου	14 19 13 10 12 22	4352 5250 1569 3986 4298 5005	εἰς <i>River Fal</i> ὑπὸ παραλαβήν εἰς Τάϊν ὑπὸ παραλαβήν εἰς Ονάλλιαν ὑπὸ παραλαβήν εἰς Γραντζενμάου οὐ παραλαβήν Μετονομάσθη «ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ», σημαία Ελληνική ἀνεγ. Ρούνεν 19 Φεβρ. διὰ Κ)ντζαν Σημ. Ελληνική

FR. PLATEN,
ANTWERP, BELGIUM.

General Stevedore, Contractor, Cargo Superintendent, Sworn Weigher and Sampler.

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.
Codes Used :—A. B. C. 5th Edition, and Scott's.

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

Telephones:—Office No 22733.—Quay No 136 No 22014