

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1935

Αρ. Φύλλου 109

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 109

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1935

ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΟΜΙΛΕΙ Ο κ. ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Μία συζήτησις μὲν θέμα τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ ζητήματά της εἶναι πάντοτε ἔξαιρετικὰ προσφιλῆς διὰ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. Αψευδεῖς περὶ τούτου μάρτυρες οἱ ἐπιπρόσωποι τῆς ναυτιλίας, ἐφοπλισταὶ ἡ ναυτεργάται, οἱ ὅποιοι ἐπανειλημμένως εὔρον τὴν εὐκαιρίαν νὰ γίνονται δεκτοὶ εἰς ἀκροάσεις παρὰ τῷ κ. Πρωθυπουργῷ ἡ νὰ παρακαλήσουν εἰς συσκέψεις—πολυώδους μάλιστα ἐνίστε—μετὰ τῶν ιρατικῶν ἀρμοδίων ὑπὸ τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Τσολάδη. Θὰ ἔχουν ἀναμφιβόλως διαπιστώσει κατ' αὐτάς ὅχι μόνον τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, ἀλλὰ καὶ τὴν εἰλικρινή ἐπιθυμίαν του νὰ δοθῇ ἡ καλλιτέρα, ἡ μᾶλλον ἔξυπηρετικὴ τῶν γενικωτέρων τῆς ναυτιλίας συμφερόντων, λύσις εἰς αὐτά.

"Αν ἡ ἀπόδοσις τοῦ κυβερνητικοῦ ἔργου εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὸν ἐθνικὸν αὐτὸν παραγωγικὸν οἰκοδόμον ὑπῆρξε πολὺ περιωρισμένη—καὶ πρῶτος ὁ κ. Πρωθυπουργός ὅμοιοις μὲ λύπην του τοῦτο—ἡ αἵτια δὲν πρέπει ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὴν ἄλλειψιν καλῆς θελήσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κυβερνήτου, ἀλλ' εἰς τὸ διὰ τὴν ἐστερήθη ἔως τώρα τοῦ καταλλήλου συνεργάτου, ὁ ὅποιος ἐμπνεόμενος ἔξι αὐτοῦ νὰ ἐπιπληρώσῃ τὸ ὀφειλόμενον ἔναντι τῆς ναυτιλίας ιρατικῶν καθῆκον.

Οι ὑπουργοὶ τῶν Ναυτικῶν, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ὅποιών ὑπάγεται ἡ κυβερνητικὴ ὑπὲδο τῆς ναυτιλίας μέριμνα, ὑποχρεωμένοι ν' ἀντιμετωπίσουν τὰ πολλαπλὰ καὶ ἑκτάκτως δυσχερῆ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ζητήματα, δὲν ἡδυνήθησαν ν' ἀπασχοληθοῦν οὐδέποτε μὲ τὴν ἐμπρέπουσαν σοβαρότητα διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ νὰ θέσουν ὑπ' ὄψιν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ συγκενριμένα συμπεράσματα.

Ἐνδέθη πολλάκις ὑποχρεωμένος ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως νὰ ζητῇ καὶ μάλιστα πιεστικῶς ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον συνεργάτην του—τὸν ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν—νὰ τῷ ὑποβάλῃ τὴν εἰσήγησίν του ἐπὶ ώρισμένων ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων, τῶν ὅποιων ἡ ἀμεσος διευθέτησις παρίστατο ἐπιβεβλημένη.

Εἰς τὸ κακὸν αὐτό, ποὺ μὲ τόσην ἐπιμονὴν δὲν παρέλειψαν εὐκαιρίαν νὰ μὴ ἐπισημάνουν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τῆς ὑπαγωγῆς, δηλαδή, τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐνὸς πλουτοπαραγωγικοῦ οἰκοδόμου εἰς πολεμικὸν ὑπουργεῖον, εἴνε ἀποφασισμένος νὰ θέσῃ τέρμα ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως.

"Αλλ' ἄς ἀφίσωμεν τὸν ἴδιον νὰ ὀμιλήσῃ.

«Δὲν δύναμαι, μᾶς εἶπεν ὁ κ. Πρωθυπουργός, παρὰ νὰ ὀμολογήσω, διὰ τὴν ιρατικὴν ἔναντι τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας τακτικὴν ἔχαραντήρισε μέχρι τοῦδε ἡ ἔλλειψις σαφῶς διαγεγραμμένου καὶ σταθερῶς ἐφαρμοζομένου προγράμματος. Καὶ ὅμως ἡ ναυτιλία, τόσον προσημοσμένη πρὸς τὴν ἄπ' ἀρχαιοτάτων ἔμφυτον φορήν τοῦ "Ελληνος πρὸς τὴν θάλασσαν, ἐδικαιοῦτο πολὺ καλλιτέρας ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους μεταχειρίσεως. Ἐδικαιοῦτο οὐχὶ ἀπλῶς τῆς μερίμνης τούτου, ἀλλὰ τῆς στοργῆς του.

Η Κυβέρνησις ἀποφασισμένη ἐν τῇ περαιτέρῳ διαχειρίσει τῶν κοινῶν νὰ ἔφαμόσῃ πολὺ εὐρύτερον τοῦ μέχρι σήμερον ἀκολουθηθέντος προγράμματος διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν τῆς χώρας δυνάμεων, περιέλαβεν εἰς τοῦτο καὶ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ζητημάτων τῆς ὅποιας θὰ διαγράψῃ πλήρη πολιτικήν.

Ο καθορισμὸς τῆς πολιτικῆς ταύτης, ὅστις καὶ θὰ γίνῃ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ ἐμποροναυτικοῦ κόσμου, ως ἐπίσης καὶ ἡ ἔφαρμογή τῆς θ' ἀνατεθῇ εἰς ἴδιον Υφυπουργεῖον. τὴν ἵδρυσιν τοῦ ὅποιου ἔχομεν ἥδη ὑπὸ μελέτην.

Η πρώτη μου σκέψις ἦτο νὰ ὑπαχθῇ ἡ διοίκησις τῆς Ναυτιλίας, ἀπόσπωμένη ἐκ τοῦ ὑπουργείου τῶν Ναυτικῶν, εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, εἰς τὸ ὅποιον ὑπήγετο, παρὰ τὴν ἐμπόλεμον τότε κατάστασιν, κατὰ τὰ ἔτη 1920—1922.

Η πολυσχιδής, ἐν τούτοις, ἀποστολή, τὴν ὅποιαν ἔχει ὑπὸ τὰς παρούσας οἰκονομικὰς συνθήκας νὰ ἐπιπληρώσῃ τὸ Υπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ως ἐπίσης καὶ ἡ ἀλιμαικὴ ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ τῆς περιόδου 1920—1922 ἀνάπτυξις τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας μὲ ἐπεισαγόμενος πρέπει, ἀλλὰ καὶ δικαιοῦται αὕτη, ν' ἀποκτήσῃ ἴδιον Υφυπουργεῖον πρὸς παρακολούθησιν, μελέτην καὶ ἀντιμετώπισιν τῶν πολλῶν καὶ σημαντικῶν προβλημάτων τῆς.

Πιστεύω ὅτι ἡ ἵδρυσις τοῦ Υφυπουργείου θ' ἀποτελέσῃ τὴν καλὴν ἀπαρχὴν καὶ ὅτι θὰ ίκανοποιήσῃ ως πρῶτον βῆμα τὸν ναυτικὸν μας κόσμον, ὁ ὅποιος δικαιοῦται νὰ τύχῃ καὶ θὰ τύχῃ στοργικῆς τῆς μερίμνης τῆς Κυβερνήσεως.

Κατὰ τὴν συνομιλίαν, ἐπεκταθεῖσαν καὶ εἰς τὰ καθέαστα ζητημάτα τῆς ναυτιλίας τὰ ἀπασχολούντα ἥδη τὴν Κυβερνήσιν, ἐγένετο ως ἡτο ἄλλωστε φυσικόν, λόγος καὶ διὰ τὴν μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἐθνικῆς

·Ατμοπλοΐας διαφοράν.

Ό κ. Πρωθυπουργός, μὲ τὴν προστητα πὸν τὸν διακρίνει, διετύπωσε πικρὸν τὸ παρόπονον, διότι οἱ διοικοῦντες τὴν Ἐταιρείαν ταῦτην, μολονότι διεξήγοντο συνεννοήσεις διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῆς ἐπιχορηγήσεως, ἔσπευσαν νὰ πωλήσουν εἰς τοὺς ξένους τὸ «ΠΑΤΡΙΣ ΙΙ».

·Αλλὰ τὸ κακὸν δὲν ἐσταμάτησε, λέγει ὁ κ. Πρωθυπουργός, ἑκεῖ. «Οταν μετὰ τὰς ἐκλογάς ἐπελήφθημεν ἀποφασιστικῶς τῆς ρύθμισεως τοῦ ζητήματος, εὐρέθημεν ἐνώπιον ἀξιώσεων μὴ ἀνταποκρινομένων πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις, τὰς ὅποιας ἀνέλαβε τὸ Κράτος ἐκ τῆς μετὰ τῆς Ἀτμοπλοΐας συμβάσεως, ἀλλὰ καὶ τῶν ὅποιων τὴν ἀποδοχὴν δὲν ἐπιτρέπει ἡ δημοσιονομικὴ μας κατάστασις.

Τὴν διατύπωσιν τῶν ἀξιώσεων αὐτῶν συνώδευσεν ἡ ἀπειλὴ τῆς πωλήσεως εἰς τοὺς ξένους τῶν δύο ὑπερωκεανίων τῆς Ἀτμοπλοΐας.

Πρὸ τῆς τοιαύτης καταστάσεως εὐρέθημεν ὑποχρεωμένοι νὰ ἑκδώσωμεν τὸν ἀναγκαστικὸν νόμον τὸν ἀπαγορεύοντα τὴν πώλησιν εἰς τοὺς ξένους, ἀνευ ἀδείας τοῦ Κράτους, ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, εἴμαι δὲ βέβαιος, διὰ τὴν ἐνέργειαν ταύτην ἔχει ἐπιδοκιμάσει πλήρως ἡ κοινὴ γνώμη, τοσούτῳ μᾶλλον καθόσον ἡ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοΐα διὰ τῆς συμβάσεως τῆς μετὰ τοῦ Δημοσίου, εἰς τὴν ἑκτέλεσιν τῆς ὅποιας καὶ ἀποβλέπουν αἱ διεξαγόμεναι συνεννοήσεις, ἔχει ἀνειλημμένας καὶ αὐτὴ ὑποχρεώσεις ἔναντι τοῦ Κράτους, παραβίασιν δὲ ἀναμφισβήτητως τῶν ὑποχρεώσεων τούτων ἀποτελεῖ ἡ ἐπικοίνωσις ὑπὸ τῆς Ἐταιρίας τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς.

·Οπωσδήποτε ἡ ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως εἶνε νὰ διασφαλίσῃ τὴν συνέχισιν τῆς μετὰ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς τακτικῆς Ἐλληνικῆς γραμμῆς, διότι τὴν συνέχισιν ταύτην θεωρεῖ ὡς ἐθνικὴν ἀνάγκην.

Μετὰ μίαν τελικὴν ἐν προκειμένῳ συνεργασίᾳ μου μετὰ τῶν ν.π. ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτικῶν, θὰ ἐπιδιώξω νὰ ἀχθοῦν αἱ μετὰ τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας συνεννοήσεις, χωρὶς χρονοτριβάς πλέον, εἰς ὁριστικὸν ἀποτέλεσμα».

·Ο κ. Πρωθυπουργὸς πρὸν τερματίσῃ τὴν συνομιλίαν

ἔφερεν ὁ ἴδιος τὴν συζήτησιν ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, ἡ τακτοποίησις τοῦ ὅποιου, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἔξυπηρέτησιν δι' Ἐλληνικῶν εὐπροσώπων καὶ καταλλήλων ἀτμοπλοίων τῶν κυριωτέων γραμμῶν τῆς ἀνατολικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῆς προσωπικῆς του μερίμνης.

·«Η ἀναδιογάνωσις καὶ βελτίωσις, ἐτόνισε, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν καὶ ἡ ἀπόκτησις τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὰ κυριώτερα Μεσογειακὰ κέντρα εἶνε μία ἐκ τῶν ἐπιδιώξεων τῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ὅποιας θὰ καταβάλω πᾶσαν προσπάθειαν.

·Εἴτε διὰ τῆς συνομολογήσεως συμφωνίας ἐπὶ τῇ βάσει τῶν γνωστῶν προτάσεων, τὰς ὅποιας ὑπέβαλεν εἰς τὴν Κυβερνήσιν ὁ κ. Ἀμπατιέλος—καὶ ἐπιλαμβάνομαι τῆς εὐκαιρίας διὰ νὰ τονίσω καὶ πάλιν ὅτι ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις διὰ τὴν ὁριστικὴν τῶν προτάσεων αὐτῶν ἀποδοχὴν ἔχουν τεῦθη ἡ συνεννόησις μετὰ τῶν υφισταμένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν καὶ ἡ διασφάλισις τῆς ἐργασίας εἰς τοὺς ηδη ἐν τῇ ἀκτοπλοϊκᾷ ἀπασχολούμένους ναυτεργάτας—εἴτε δι' ἄλλων συνδυασμῶν μὲ βάσιν τοὺς ὑπάρχοντας ὁργανισμούς, εἴμαι ἀποφασιμένος νὰ φύγω εἰς τὸν σκοπὸν καὶ μάλιστα, κατὰ τὸ δυνατὸν τὸ ταχύτερον.»

·«Οσον ἀφορᾷ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἡ Κυβερνήσις, ὀλίγας ἡμέρας πρὸ τοῦ κινήματος, εἶχεν ἀπασχοληθῆν ἐν πολυώρῳ συσκέψει μὲ τὰ ζητήματα αὐτῆς καὶ μόνον αἱ ἀνώμαλοι περιστάσεις, ποὺ ἐμεσολάβησαν, ἀνέστειλαν τὴν ἑκδήλωσιν τοῦ ὑπὲρ αὐτῆς κυβερνητικοῦ ἐνδιαφέροντος.»

·Τὸ συμπέρασμα εἶνε, καθ' ἡμᾶς, ὅτι ἐφ' ὅσον ὁ κ. Πρωθυπουργὸς ἐπιτύχῃ εἰς τὴν ἑκλογὴν τοῦ συνεργάτου του, τὸν ὅποιον θὰ θέσῃ ἐπὶ πεφαλῆς τοῦ ιδρυθησούμενου ύφισταντος τῆς Ἐταιρίας. Δὲν θὰ δυνηθῇ ἡ Κυβερνήσις ν' ἀριθμῇ τὴν ὑποβληθησούμενήν εἰς αὐτήν αἵτησιν πρὸς παροχὴν τῆς ἀδείας πωλήσεως καὶ τῶν ἄλλων πλοίων, ὃν δὲν θελήσῃ ἐν τῷ μεταξὺ νὰ λάβῃ συγκεκριμένας πλέον ἀποφάσεις περὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ἐπιχορηγήσεως, ποὺ δύναται νὰ παράσχῃ καὶ περὶ τῶν ὅρων ὑπὸ τούς ὅποιους θὰ ἥτο διατεθεῖμένην ν' ἀνανεώσῃ τὴν μετά τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας σύμβασιν. Θὰ εἶνε δὲ ἀδύνατον εἰς τὴν Κυβερνήσιν ν' ἀρηθῇ, διότι θὰ ὄντι, ἀκατανόητον ὑπὸ ἀστικοῦ καθεστώς ν' ἀποστερήσαι τις τοῦ ἀναφαρέτου καὶ συνταγματικῶν κατωχυρωμένου δικαιώματος τῆς διαθέσεως τῆς περιουσίας του, καθ' ὃν αὐτὸς νομίζει συμφερώτερον τρόπον. *

·Ο ναυτικὸς κόσμος ἡμπορεῖ ἀλλὰ καὶ ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ βοηθήσῃ τὸν κ. Πρωθυπουργὸν εἰς τὴν ἑκλογὴν τοῦ συνεργάτου του τούτου. *

Τό δεκατενθήμερον

Πέραν τῶν ἀναγκαστικῶν νόμων

Θά μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ ἔχωμεν διάφορον ἀπὸ τὴν διατύπωμένην ὑπὸ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως γνῶμην, ἐν σχέσει μὲ τὴν κακή τροπήν, ποὺ ἔλασε τὸ ζητήμα τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας. Τὰ πράγματα ἔχουν τεῦθη τόσον σαφῶς καὶ εἰνε ἀρκετά γνωστά, ὥστε οὐδεμία νὰ χωρῇ ἀμφισβολίᾳ, διὰ τὴν δληγὴν εὐθύνην διὰ τὴν διάλυσιν τῆς Ἐταιρίας καὶ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων τῆς θέρει ἀκεραίαν τὸ Κράτος. ·Η ἐπὶ τόσους μῆνας ἐπίμονος τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἀρνήσις, ὅπως ἐκπλήρωσῃ τὰς κρατικάς, ἐν προκειμένῳ, συμβατικάς ὑποχρεώσεις, τὰς κυρωθείσας, μᾶλιστα καὶ διὰ τῆς γνωστῆς ἀνεκλήτου διαιτητικῆς ἀποφάσεως, ἔφερε τοὺς διοικοῦντας τὴν Ἐταιρίαν εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐκκαθαρίσεως μιᾶς καταστάσεως, ἡτις οὐδὲν ἄλλο, εἰμὴ ζημιὰς καὶ φθοράς τῆς Ἐταιρίκης περιουσίας διὰ τὸ μέλλον προσωνίζετο. Τὰς ἔταιρικης συμφέροντα, ποὺ τούλαχιστον ἐπέβαλλον, ἀφοῦ μᾶλιστα, ἐπετελθῇ καὶ μία ἀρκετά ἰκανοποιητική τιμὴ πωλήσεως διὰ τὸ ἀτμόπλοιον «Πατρίς». Τὸ Κράτος καὶ ἐν τῇ διασχειρίσει τοῦ ζητήματος τούτου ἐνέφανοθή μὲ τὴν αὐτὴν τοῦ ἐπιμήθεως τακτικήν. ·Οταν πλέον ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν γεγονότων ἡ Κυβερνήσις ὑπεχρέωθη νὰ προέλθῃ εἰς δριστικάς ἀποφάσεις, κατέφυγε μὲ τὴν σπουδικότητα, ποὺ διακρίνει τὸ πλεῖστον τῶν κρατικῶν ἐνέργειων εἰς τὴν διά τοῦ ζητήματος τῆς Ἐταιρίας ύλικοῦ, μὲ τὴν ἐλπίδα, προφανῶς, διὰ τὴν Ἐθνική Ἀτμοπλοΐα θὰ ἐδέχετο τοὺς προβληθέντας εἰς αὐτὴν νέους ὅρους διὰ τὴν συνέχισιν τῶν ἔταιρικῶν ἐργασιῶν καὶ τῶν πρὸς τὴν Μεσογείον καὶ Β. Ἀμερικὴν δρομολογίων τῆς.

·Αλλὰ τὸ μέτρον τῆς ἀναγκαστικῆς ἀπαγορεύσεως, μέτρον δυνάμενον νὰ ἐπισύρῃ καὶ ἀστικάς ἀκόμη ειδιύνας διὰ τὸ Κράτος, δὲν εἶνε καθ' ἡμᾶς, ἀρκετὸν ὅπως καλύψῃ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν κυθερητικὴν ἀδελτηρίαν, οὐδὲ ἵκανον μόνον αὐτὸν ν' ἀνακόψῃ τὴν περατιέρων ἐκποίησιν τῶν σκαφῶν τῆς Ἐταιρίας. Δὲν θὰ δυνηθῇ ἡ Κυβερνήσις ν' ἀριθμῇ τὴν ὑποβληθησούμενήν εἰς αὐτήν αἵτησιν πρὸς παροχὴν τῆς ἀδείας πωλήσεως καὶ τῶν ἄλλων πλοίων, ὃν δὲν θελήσῃ ἐν τῷ μεταξὺ νὰ λάβῃ συγκεκριμένας πλέον ἀποφάσεις περὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ἐπιχορηγήσεως, ποὺ δύναται νὰ παράσχῃ καὶ περὶ τῶν ὅρων ὑπὸ τούς ὅποιους θὰ ἥτο διατεθεῖμένην ν' ἀνανεώσῃ τὴν μετά τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας σύμβασιν. Θὰ εἶνε δὲ ἀδύνατον εἰς τὴν Κυβερνήσιν ν' ἀρηθῇ, διότι θὰ ὄντι, ἀκατανόητον ὑπὸ ἀστικοῦ καθεστώς ν' ἀποστερήσαι τις τοῦ ἀναφαρέτου καὶ συνταγματικῶν κατωχυρωμένου δικαιώματος τῆς διαθέσεως τῆς περιουσίας του, καθ' ὃν αὐτὸς νομίζει συμφερώτερον τρόπον.

··Η ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ ἐνὸς Κράτους δὲν ἐνασκεῖται δι' ἀναγκαστικῶν νόμων. Διὰ νὰ κρατηθοῦν αἱ μοναδικοὶ Ἐλληνικοὶ γραμμαὶ πρὸς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὴν Ν. Υόρκην ἀπαιτοῦνται θυσίαι, πολλαπλασίως ἀποδοτικαὶ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ. ·Αν ἡ Κυβερνήσις ἐνδιαφέρεται πράγματι διὰ τὴν διατήρησίν των, οὐδεμίαν ἔχει σημασίαν ἡ ἐκποίησις τῶν σκαφῶν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας. Διότι τίποτε τὸ εὐχερέστερον τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν καὶ διὰ καλυτέρων ἀκόμη καὶ πλέον συγχρονισμένων πλοίων. ·Ἐν ἣ περιπτώσεις ἡ Ἐθνικὴ Ἀτμοπλοΐα ηθελεν ἔμμενει εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς διατήρησης τῆς διασχειρίσεως, εἰμεθα θέσαιος διὰ τὸ εὔρεθρον ἄλλοι πλοιοκτῆται ν' ἀναλάσσουν τὴν ἐν συμβάσει μὲ τὸ Κράτος ἐξυπρέτησιν τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν καὶ κυρίων τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἀρκεῖ τὸ Κράτος νὰ γνωρίζῃ τί θέλει καὶ, πέραν τῶν ἀναγκα-

στικών νόμων, νά καθορίση σαφῶς τὴν πολιτικήν, πού ύποχρεού-
ται τοῦ ἔναντι τοῦ δόλου ζητήματος νά ένασκησῃ.

* * *

"Ο εἰς ἔκτακτον φύλλον ὑπ' ἀριθμ. 269 τῆς «Ἐφημερίδος τῆς
Κυβερνήσεως» σχετικὸς ἀναγκαστικὸς νόμος ἔχει ὡς κάτωθι:

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου 'Υπουργικοῦ Συμβούλου, ἀπεισίσσειν
καὶ διατάσσομεν:

"Ἄριθμον 1.

'Απὸ τῆς ἰσχέος τοῦ παρόντος Νόμον ἀπαγορεύεται ἄνευ προηγού-
μένης ἀδείας τοῦ ἐποιηγοῦ τῶν Ναυτικῶν (Δ.Ε.Ν.), πᾶσα πορὸς ἀλλο-
δαποὺς ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει συμβατικὴ ἀπάλλοτρίσις ἢ ἐποιήσεις 'Ελ-
ληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀτμοπλοίου ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας 500
κόρφων.

"Ἄριθμον 2.

'Ἐπιτέλεται ὅπως, διὰ Διαταγμάτων ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ
'Υπουργικοῦ Συμβούλου, ἡ ἀπαγόρευσις περὶ ἡς τὸ προηγούμενον ἀρ-
ιθμον, ὥπερ τὴν ἐν αὐτῷ μνημονεύμενην ἔξαρσεν,

α') καταργεῖται ἡ ἐπαναφέρεται ἐκ νέου ἐν ἰσχύ,

β') τίθεται ἐν ἰσχύ, περιορίζεται ἡ ἐπεκτείνεται ἐπὶ 'Ελληνικὸν
ἐπιβατηγὸν ἀτμοπλοίον ὀλικῆς χωρητικότητος, ἀνωτέρας διφορέων
ὅδιον μεῖζον τῶν 500 κόρφων εἴτε ὀλικῆς χωρητικότητος μειοτέρας
τῶν 500 κόρφων καὶ μεῖζον τῶν διφορέων δορίον, κατὰ τὸ διὰ τῶν εἰδημ-
νῶν Διαταγμάτων διφορέων,

γ') τίθεται ἐν ἰσχύ ἡ ἐπεκτείνεται ἐπὶ τῶν λοιπῶν 'Ελληνικὸν
πλοιούν, πλοιαρίον ἡ πλωτὸν ναυτηγήματον ἐν γένει ἡ κατὰ κατηγορί-
ας τούτων ἀναλόγως τοῦ εἰδούς, προοιμιοῦ, διασενής, χωρητικότη-
τος κλπ.,

δ') περιορίζεται ἐπὶ τῆς συμβατικῆς ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει πολιήσεως
τῆς δυναμένης νά ἐπιφέρῃ τὴν ἀποβολὴν τῆς ἐπινοίας εἴτε ὡς πρὸς
τὰ ἐν ὅλῳ 1 μηνομενούν πλοία εἴτε ὡς πρὸς διφορέων ἡ ἀπάσις
τὰς κατηγορίας τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων, πλοιαρίον ἡ πλωτὸν ναυτη-
γήματον δι' ἡς τίθενται σχετικοὶ περιορισμοὶ διὰ τῶν κατ' ἔξοντοδό-
την τοῦ παρόντος ἐξοδηθησμένων Διαταγμάτων.

"Ἄριθμον 3.

Τῶν ἀπαγορεύσεων περὶ ὧν τὰ προηγούμενα ἀρθρα ἔξαρσην
ἐπιτελεύσεις ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει 'Ελληνικῶν πλοίων, πλοιαρίον ἡ πλωτὸν
ναυτηγήματον συνιστώμενα πρὸς ἔξασφάλισιν διανεύσθετος ἐν ὅλῳ ἢ
ἐν μέρει τιμήματος ἀποκτήσεως αὐτῶν παρ' ἀλλοδαπῶν κατὰ τὴν ἐπο-
χὴν τῆς ἀποκτήσεως.

"Ἄριθμον 4.

Πάσα κατὰ παράβασιν τῶν ἀπαγορευτικῶν διατάξεων τοῦ παρόν-
τος ἡ τῶν κατ' ἔξοντοδότην ἀπότοληθησμένων Διαταγμάτων ἐν
ὅλῳ ἢ ἐν μέρει συμβατικὴ ἀπάλλοτρίσις ἡ ἐποιήσεις 'Ελληνικοῦ
πλοίου ἡ πλωτὸν ναυτηγήματος εἴνει ἀπολύτως ἀπιρος, οἱ δὲ παραβάται
πλοικτῆται, εἴτε προκειμένων περὶ 'Ανωνύμων Ἐταιρίας, οἱ κατὰ τὸ
κατατάξιον αὐτῆς λαβόντες τὴν περὶ ἀπάλλοτρίσις ἡ ἐποιήσεις
ἀπόφασιν καὶ οἱ ἀπογράφαντες τὴν συμβασιν τιμωροῦνται διὰ φυλακί-
σεως ἡ χομαιτικῆς ποινῆς μέχρι 500.000 δραχμῶν, εἴτε δι' ἀμφοτέρων
τῶν ποινῶν.

Ο παρὸν νόμος ἴντελημένηται πρὸς κύρωσιν εἰς τὴν 'Εθνοσυνέ-
λευσιν ἀμα ὡς αὕτη συνέληψη, ἰσχύει δὲ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ.

Θάττον ἡ βράδιον δὰ τεδῆ ἐπὶ τάπητος

'Αναγνῶσται τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μᾶς ἀπευθύνουν τὸ
ἔρωτημα διατὶ δὲν ἡσχολήθησαν καὶ αἱ στήλαι αὖται μὲ τὸ ἀν-
κυνθέν ζῆτημα τῶν γνωστῶν προτάσεων τοῦ 'Αγγλοελληνικοῦ
'Ομίλου διὰ τὴν μονοπάλωσην τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσῶν τῆς χώ-
ρας συγκοινωνῶν καὶ διατὶ δὲν μᾶς ἀνησυχεῖ ἡ ἐσπευσμένη καὶ
καὶ ἐν κρυπτῷ κατάτρισις τῆς σχετικῆς μετά τοῦ Κράτους συμβασεως.

Θάττο, πράγματι, εὐλογος ἡ παρατήρησις αὐτῇ ἀφοῦ, μάλι-
στα, τὰς τελευταίας ἡμέρας διαθῆματα τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου
παρὰ τῇ Κυβερνήσει ἐγένοντα καὶ αἱ προτάσεις αὗται ἀπετέλεσαν
ἀντικείμενον συζήτησεων καὶ σοχοίων τοῦ 'Αθηναϊκοῦ Τύπου, ἐάν
δὲν εἶχομεν, ἀπὸ ἕτους ἡδη, σαφῶς καθορίσει τὰς ἐν προκειμένῳ
ἀντιλήψεις μας καὶ ἐάν ἀκόμη, παρακολουθοῦντες ἐκ τοῦ συνεγ-
γυς τὰ πράγματα, δὲν εἶχομεν κάθε λόγον νά πιστεύωμεν, δτι ἡ
Κυβερνήσης, παρὰ τὴν πιθανήν ὠρισμένων μελῶν αὐτῆς εὔνοιαν
πρὸς τὰς προτάσεις τοῦ 'Ομίλου 'Αμπατιέλου, δὲν θά ἡδούντο νά
χωρήσῃ εἰς παροχήν συμβατικῶν προνομίων ἐν τῇ 'Ακτοπλοΐῃ,
χωρὶς τὴν σύμφωνον γνώμην τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων ἐφοπλι-
στῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ χωρὶς τὴν πλήρη κατοχύρωσιν τῶν
κοινωνικῶν καὶ κρατικῶν συμφερόντων.

Σύμβασις τοιαύτης ἐκτάσεως καὶ τοῖς ζωτικῆς διὰ τὴν Οι-
κονομίαν τοῦ τόπου σημασίας δὲν είνει, θεθαίως, δυνατὸν νά τύχῃ
τῆς κρατικῆς ἑγκρίσεως, χωρὶς προηγούμενην ἔξοντοστικήν συ-
ζήτησιν ὀλων τῶν κατ' αὐτὴν λεπτομερειακῶν ὅρων καὶ χωρὶς
τὴν ἐπιχειρημάτων. Πιστεύομεν, ἐπουμένως, δτι αἱ ἀνησυχίαι τῶν ἐνδια-
φερομένων καὶ ὁ ἔξ αὐτῶν προκληθεὶς θόρυβος καὶ πρόωρος εἴνει
καὶ οὐδαμῶς συμβάλλει εἰς τὴν ἀντικείμενον τοῦ δόλου ἀκτοπλοϊ-
κοῦ προσβλήματος, τὸ ὁποῖον πάντως ὑφίσταται καὶ θάττον ἡ βρά-
διον διὰ τεθῇ ἐπὶ τάπητος διὰ τὴν ὀλοκληρωτικήν του ἐπίλυσιν.
Διότι δεῖπον τούς γνωστούς τῶν οἱ ἐκ τῆς 'Ακτοπλοΐας ἀντιλούν-
τες τὴν ἐργασίαν των πολυπληθεῖς ναυτεργάται, ὑπάλληλοι, πρά-
κτορες κλπ., δοσον καὶ ὁ Διεύθυντης τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὁ
ἐπικείμενων νά ἀγνοῇ τὴν πραγματικότητα, δτι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπι-
χειρησίεις, αἱ «έκτος» καὶ «έντος» τῆς κοινοπραξίας τελοῦσσαι, δὲν

θά δυνηθοῦν ἀκόμη ἐπὶ πολὺ νά κρατήσουν τὸ θάρος τῶν κατα-
στρεπτικῶν ζημιῶν, ποὺ καθ' ἡμέραν ἐπισωρεύει ἡ ἐκμετάλλευσις
τῶν ἐσωτερικῶν δρομολογίων, τῆς ἐπαχθεστάτης φορολογίας τῶν
εἰσιπράξεων τῶν καὶ τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν σκαφῶν, ἐκ τοῦ ὁποίου
καὶ μοιραίως δημιουργεῖται ὁ συναγωνισμός καὶ ἡ ἐκπτωτική τῶν
ναύλων.

Τὸ τὴν ἔκδηλον ἔχθρότητα καὶ ἀντίδρασιν, μὲ τὴν ὁποίαν ἡ
ἀρμοδία κρατική ὑπερεσία καὶ κυρίως ἡ προϊστάμενος αὐτῆς
προσθέπουν καὶ εἰς τὰ πλέον δικαία καὶ λογικά τῶν ἐπιχειρη-
σεων τούτων αἰτήματα, ὑπὸ τὴν παρεξηγημένην ἀντίληψιν περὶ
τῶν σκοπῶν καὶ τῶν κατευθύνσεων τῶν ἐν τῇ 'Ακτοπλοΐᾳ ὁργανι-
σμῶν, δὲν εἰνε δυνατὸν παρὰ ὁ κάματος καὶ ἡ ἀπογοήτευσις νά
ἔχῃ καταλάβει τοὺς ἀκτοπλοϊκούς ἐφοπλιστάς. 'Οταν οὗτοι πλη-
ροφοροῦνται, δτι τὸ Κράτος διὰ τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ε. Ν. ἔχει
μορφώσει τὴν σαθράν ἀντίληψιν, δτι ἀποκομίζουν σηματικά κέρ-
δη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν των καὶ ἀντί-
μετωπίζουν οὗτοι φθοράς ἀνεπανορθώτους τοῦ πλωτοῦ των ὄλι-
κοῦ, ζημιάς καὶ συνεχῆ προσκόμματα εἰς τὴν ἐργασίαν των, πῶς
θά ἡ δυνατὸν τὸ διασινοθῦν κάνει περὶ ἀνανεώσεως τῶν σκαφῶν
τῶν διά τῆς διασινοθύν τῶν νέων κεφαλαίων; Πῶς θά ἡ δυνατὸν νά
σκεφθοῦν τὴν διεύρυνσιν τῆς δράσεως τοῦ ἐπιθατηγοῦ πλοίου καὶ
πῶς δὲν θά ὑσχοντο διαπύρως, δπως ἀπαλλαγοῦν καθ' οίνδηποτε
τρόπον ἐπιχειρήσεων, ἀπὸ τὰς ὁποίας πικρίας, προπηλακισμούς,
καὶ ζημιάς μόνον ἀπεκόμισαν;

Θάττον, λοιπον, ἡ βράδιον τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα θά τεθῇ
ἐπὶ τάπητος. Τὸ Κράτος, ἀντιμετωπίζον, παρὰ τὰς ἀντίδρασεις
τοῦ Διεύθυντος τοῦ Ε. Ν., τὸ ἐπιτακτικὸν πρόδηλμα τῆς ἀναδιορ-
γανώσεως καὶ τῆς πληρεστέρας ἔξυπηρητήσεως τῶν πολλαπλῶν
τῆς χώρας ἀναγκῶν, τῶν ἐξαρτωμένων ἐκ τῶν θαλασσῶν συγκοι-
νωνιῶν, θά ὑποχρεωθῇ νά συζητήσῃ τὰ μέτρα ἐκεῖνα, που θά ἐπε-
τρέψουν τὴν ἀνακαίνισιν τῶν πεπαλαιωμένων σκαφῶν καὶ τὴν θε-
ραπείαν τῶν ἀναγκῶν τούτων.

Τότε καὶ αἱ προτάσεις τοῦ 'Αγγλοελληνικοῦ 'Ομίλου καὶ αἱ
πιθαναί τοιαύται τῶν ἐν τῇ 'Ακτοπλοΐᾳ ἐπιχειρήσεων θά ἀποτελέ-
σουν θέμα εύρυτας συζήτησεως καὶ ἔγκαιρου διατυπώσεως τῶν
ἀντιλήψεων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων δργανώσεων καὶ ἐνός ἐκά-
στου ἐκ τῶν παρακολουθούντων τὰ ναυτιλιακά ήμῶν πράγματα,
χωρὶς προκαταλήψεις καὶ ἀντιδικίας...

Η χειροτέρα λύσις

Αἱ ἐπιφυλάξεις, που εἶχομεν διατυπώσει εἰς τὸ προηγούμενον
τεῦχος διὰ τὴν ταχεῖαν ἀποκατάστασιν τῆς μεταξύ Κύπρου
'Ελλάδος γραμμῆς, δχι μόνον ἐδικαίωθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων,
ἄλλ' ἀπεδείχθη ἀκόμη, δτι κάθε ζῆτημα, ἔξαρτωμενον ἐκ μόνης
τῆς κρατικῆς πρωτοθυλίας, προώρισται νά λάθη κατὰ κανόνα,
τὴν χειροτέραν λύσιν.

Οταν πρὸ μηνῶν τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας, ὑπὸ τὴν
πίσειν τῶν διαμαρτυριῶν τῶν Κυπρίων, τοῦ ἐμποροβιομηχανικοῦ
κόσμου καὶ ὀλοκλήρου τοῦ Τύπου, ὑπερχεώθη νά ἐπιδείξῃ ἐνδια-
φέροντι διὰ τὴν πρὸς τὴν Μεγαλόνησον γραμμήν, ἡλίσιαν, χω-
ρίς, δμως, καὶ νά ὑπολογίζωμεν εἰς τὴν νωχέλειαν καὶ τὸν βραδὺν
ρυθμόν, ποὺ χαρακτηρίζει ἀνέκαθεν τὰς κρατικάς ἐνεργείας, δτι
ἡ ἀπόφασις περὶ παροχῆς μᾶς ἐπιχορηγήσεως θά ἐπραγματοποι-
εῖτο τὸ ταχύτερον, ἀπὸ ἔξη δημητρίου ἡ γραμμή ἔχει διακοπή-
καὶ ἀφοῦ, μάλιστα, ἡ 'Ακτοπλοΐα τῆς 'Ελλάδος ἐπέδειξεν ὅλην
αὐτῆς τὴν καλὴν διάθεσιν διὰ τὴν ἐπανίδρυσίν της. Δὲν ἔχεται
τίποτε ἀλλοὶ ἡ πλοιοκτήτριας ἑταῖρια, εἰμὴ τὴν κάλυψιν τοῦ προκό-
πτοντος ἐλλείμματος, ἐκ τῆς ἐκτελεύσεως τῶν πρὸς τὴν Κύ-
προν δρομολογίων, ἔδειχθη δ' ἀκόμη διὰ τὴν ἔξαρτησιν τῆς μικροτέ-
ρας δυνατῆς ἐπιχορηγήσεως. Θά ἡτο θεβαίως τούτο ὄρθιόν
καὶ ἐπιθεθημένον καθῆκον τὸν Δημοσίων 'Υπηρεσιῶν ἐν τῇ προασπί-
σει τῶν κρατικῶν συμφερόντων. Ἀλλὰ διότι δὲν θά δυνατὸν
νά εύρεθον τὸ πλοιοκτήτρια καλῶν καὶ εύπροσώπων ἐπιθεστήσων
σκαφῶν, οἵτινες θ' ἀνελάμβανον τὴν ἐκτέλεσιν μᾶς γραμμῆς ἀπὸ
τὴν ὁποῖαν δὲν θά ἐκάλυπτον τὸν σκόπελον τὰς δαπάνας αὐτῶν, δ
πανδατημοσύνη τοῦ κ. Διεύθυντος τοῦ Ε.Ν. εῦρε πάλιν τὸ μέσον
διὰ ἀποργύη τὸν σκόπελον αὐτόν, διὰ τῆς προκηρύξεως δημο-
πρασίας, καθ' ἦν γίνωνται δεκτά πρὸς μειοδοσίαν σκάφη μέ-
χρις 600 τόννων γκρός καὶ ταχύτητος 10 μιλίων, ἀδιαφόρως ἀν-
ταῦτα εἰνε πράγματι, λόγω διασκευῆς, ἐμφανίσεως καὶ θέσεων
διὰ τοὺς ἀγνοητούς τοῦ Ελληνικοῦ σκάφους πρόκειται νά συναντήσῃ τὸν συνα-
γωνισμὸν τῶν ξένων συγχρονισμένων ταχυδρομικῶν πλοίων.

Καὶ ίδου τῷ διτὶ διατάσσεις η χειροτέρα λύσις. Τὴν γραμμήν δὲν θά δυ-
νηθῇ ν' ἀναλάβῃ ἔνα συζήτηση σκάφους ικανὸν νά τὴν ἔξυπηρη-
τήσην εύπροσώπως, δυνάμενον νά συγκεντρώσῃ, ἐν συναγωνισμῷ
καὶ πρὸς τὰ Ιταλικά, τὴν ἐπιθετικήν κίνησιν τῆς Κύπρου, ἀλλά
τὸ πρῶτων τυχὸν παλαύον καὶ ἀσυγχρονίστον δραδυκίην πλοίον,
τὸ διότιν διόπασδήποτε θά πληροὶ τὰς μοναδικάς τῆς δημητρα-
σίας προϋποθέσεις τῶν 600 τόννων καὶ τῆς ταχύτητος τῶν 10 μι-
λίων. Κατὰ τὰς ἀντιλήψεις τῶν κρατικῶν δρμοδιῶν, ἀρκεῖ τὸ

σκάφος τούτο νά δεχθῇ τὴν ἀνάληψιν τῆς γραμμῆς μέδυος ἡ τοεῖς ἔστω καὶ τέσσαρας ἐκατοντάδας χιλιάδας δραχμῶν ἑπτησίως, ἐπὶ ἔλαστον, χωρὶς καὶ νά λαμβάνεται ὑπὸ δύμων, ὅτι οὐσιαστικῶς Ἑλληνική γραμμή, οὕτω ἔχυτη πετουμένη, δὲν θά ὑπάρχῃ, ὅτι ἡ ἐπιχρήγησις οὐδὲν θά ἀπόδωσῃ, ἀφοῦ οἱ Κύπροι, δρόδως ἀπὸ τοῦδε διαμαρτυρόμενοι, δὲν θά ταξιδεύσουν μὲ τὸ οἰονδήποτε «σκυλλοπνίγτην», τὸν ὁποῖον ἡ κρατικὴ ἐφευρετικότης πρόκειται νά τοὺς ἐπιθάλῃ. Ἡ διατυπουμένη ἐλπὶς ὑπὸ ὠρισμένων δργάνων τοῦ Ἀθηναϊκοῦ Τύπου, οὗτοὶ ἡ Κυθέρηνοι, κηδομένη τῆς κρατικῆς ἀδιοπεπίσιας, δὲν θά θελήσῃ μέχρι τέλους νά δύων εἰς τὸ ζῆτημα τῆς συγκοινωνίας τῆς Κύπρου τὴν οἰκτροτέραν τῶν λύσεων, εἰνε καθ' ἡμᾶς ματαία. Τὸ Κράτος θά χωρήσῃ εἰς τὴν λύσιν αὐτὴν, διότι δὲν ἔχει θαυμέραν τὴν συναίσθησιν τῆς ζωτικῆς ἀνάγκης, ἐθνικῆς καθ' αὐτὸς σημασίας, δημόσιας ἡ Ἑλληνικὴ σημασία ἐμφανισθῇ ἀξιοπρεπεῖς εἰς τὸν λιμένας τῆς Κύπρου. Ἄρκει δι' αὐτὸς ἡ εἰσοκονόμησις διλίγων χιλιάδων δραχμῶν, ἐνῷ ποσάκις δὲν ἀδιαφορεῖ τοῦτο, ὅταν τὰ ἔκατομμύρια τοῦ δημοσίου θησαυροῦ σπαταλῶνται κατὰ τὸν χειρότερον τρόπον διὰ τὴν ἔχυτη πετουμένην μικροσκομματικῶν συμφερόντων.

Διὰ νά όλοκληρωδῇ ὁ ἀφανισμὸς

Τὰ ἀπὸ σήμερον καθιερούμενα νέα δρομολόγια τῆς Ἱταλικῆς Ἐταιρίας «Ἀδριατικὴ» ἔρχονται νά ἀποδείξουν κατὰ τὸν ἐμφανεστερὸν τρόπον, καὶ εἰς δόσους ἀκόμη δὲν παρακολουθοῦν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν ἔξελιξιν τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ ναυτιλιακῶν πραγμάτων, τὴν ἔκτασιν τοῦ ἔξοντωτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ποὺ διεξάγει κυρίως ἡ Ἱταλικὴ σημασία, διὰ τὴν πλήρη αὐτῆς ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Μεσογείῳ ἐπικράτησιν.

Μέχρι σήμερον δλαι αἱ Ἱταλικαὶ γραμμαὶ — αἱ τόσον ἄλλως τε πυκναὶ — είχον ὡς ἀφετηρίαν καὶ τέρμα τοὺς Ἱταλικούς λιμένας. «Ἡδη, διὰ τῶν νέων δρομολογίων καθίστανται ὡς λιμήν Πειραιῶς ἀφετηρία ἀπ' εὐθέας δρομολογίων πρὸς τὴν Λεγύπτον καὶ τὰ Δωδεκάνησα, ὡστε ἀμεσώτερον νά ἐπτρεάζουν τὴν ἐργασίαν τῆς μοναδικῆς γραμμῆς τῆς Ἀλεξανδρείας, ἥτις ἀπέμεινεν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη.

Εἶναι ἐν προκειμένῳ ἀρκετὰ χαρακτηριστικαὶ αἱ ὑπὸ τῶν πρακτορείων τῆς Ἱταλικῆς Ἐταιρίας δημοσιευθεῖσαι εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον ἀγγελίαι: «Γιμαὶ συγκαταθατικώταται». «Ἴδιαίτεραι εὐκολία διὰ τὰ μετ' ἐπανδρου είσιτηρια» κλπ. ἀποτελοῦν τὰ ἐλκυστικὰ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μέσα, διὰ τῶν δποίων θά ὑφαρπάσουν καὶ τὴν διλίγην τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν ἐπιθατικὴν κίνησιν.

Τὰ Ἱταλικὰ σκάφη, ἐνασκοῦντα τὴν πολιτικὴν τῆς πρὸς τὴν Ἀνατολήν διεισδύσεως τῆς Κυθερήσεως τῆς Ρώμης, ἐπιχορηγοῦνται ἀφθόνως διὰ νά μη ἀπόδιδουν καὶ τόσην σημασίαν αἱ πλοικτήτριαι Ἐταιρίαι των εἰς τὸ ἐπωφελές τῶν ταξιδίων. Εἶναι πολυτελέστερα, ταχύτερα, νεότευκτα κατὰ τὸ πλείστον. Τὰ Ἐλληνικὰ τούναντίον —δύο ή τρία τὸν ἀριθμόν — είναι πτωχά, διώξιν ἀντὶ προστασίας ἐκ μέρους τοῦ Κράτους αὐτῶν ἀντιμετωπίζουν, στενάζουν ὑπὸ θαρυτάτην φορολογίαν καὶ δὲν θά δυνηθοῦν θεσαίων νά ἀντιστοῦν εἰς τὸν ἔξαπολυμένον ἥδη ἀνταγωνισμὸν καὶ μέσα εἰς αὐτὰς ἀκόμη τὰς θεινικάς θάσεις τῆς ἐργασίας των. Ἐντός ἐλάχιστου χρονικοῦ διαστήματος θά ύποκύψουν καὶ αὐτὰ διὰ νά ὄλοκληρωθῇ πλέον ή ἔκτόπιοις τῆς Ἐλληνικῆς σημασίας ἀπὸ τὰ Μεσογειακά ὑδάτα.

Νὰ σημάνῃ τὴν ἀπαρχὴν νέας προσπαθείας

Εἰς πειραϊκὴν θέσιν τοῦ Πειραιϊκοῦ Λιμένος, παρὰ τὴν Ἀκτὴν τῶν Ἀλῶν, ἐστήθη, πρωτόθουλίᾳ τῆς σημερινῆς τοῦ Ο. Λ. Π. Διοικήσεως, διὰ ἀνδρίας τοῦ δημιουργοῦ τοῦ νεωτέρου Λιμένος, τοῦ ἀελμήστου Δημ. Καλλιμασιώτη, μετὰ πάροδον τόσων ἐτῶν ἀπὸ τοῦ θανάτου του.

Ἀπὸ τῆς ἐπικαίρου αὐτῆς σκοπιάς, δημοσίευσην, εἰς ἀναγνώρισιν μᾶς ἐπι-

μόχθου καὶ ἐργάδους προσπαθείας φωτεινὸν διά τοὺς ἐπιγιγνομένους δόηγόν, τὸ μνημεῖον τοῦ ἀλήστου μνήμης τέως. Προέδρου τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπείας, διὰ Δημ. Καλλιμασιώτης θά προσαπενίζῃ ὑπέρφανος τὴν γιγαντιαίαν δημιουργίαν του καὶ θά ἐπαγρυπνή καὶ θά ἐφορεύῃ τὴν συνέχισιν καὶ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἔργου, διά τὸ δόποιον ἀφιερωσεν ὀλόκληρον τὴν ζωὴν του.

Παλαίων κατὰ μυρίων ταπεινῶν ἀντιδράσεων, διὰ Δημ. Καλλιμασιώτης κατέστησε πραγματικότητα τὸ ὄνειρον τῆς ἀναδιογανώσεως τοῦ πρώτου τῆς χώρας Λιμένος, Ἐπέπρωτο διάχως καὶ μετά τὸν θάνατον τοῦ ἀκόμη, νά ἀναβληθῇ ἐπὶ τόσα ἔτη ἡ ἀπότισις τοῦ πρός αὐτὸν δημιουργοῦ πούρου τιμῆς ἀπὸ τὰς αὐτὰς μικροκομματικάς καὶ χαμαζήλους ἀντιδράσεις.

Ἄλλῃ διηθεῖς ἀνδρίας τοῦ Δημ. Καλλιμασιώτη δὲν δύναται καὶ δὲν πρέπει νά θεωρηθῇ ὡς ἀπλῆ ἐξόφλησις μιᾶς τυπικῆς ὑποχρεώσεως, οὐδὲ ἀπλοῦ διακομητικὸν τοῦ λιμένου στοιχείον. Οφείλει νά προκαλέσῃ τὸ γενικώτερον διά τὸν λιμένα καὶ τὰ τόσα ἐκκρεμῆ αὐτοῦ ζητήματα ἐνδιαφέροντα τῆς Κυθερήσεως καὶ τῶν παραγόντων τοῦ Πειραιῶν, καὶ νά ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν μᾶς νέας προσπαθείας διά τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ Λιμένος.

Τότε καὶ μόνον θὰ ὄλοκληρωθῇ ἡ πρὸς τὸν Δημ. Καλλιμασιώτην εὐγνωμοσύνη, ὅταν ὁ Πειραιϊκός λιμήν, τὸν δόποιον οὐτος τόσον ἡγάπησε, καταλάβη τὴν ἐμπρέπουσαν μεταξὺ τῶν μεγάλων τῆς Μεσογείου λιμένων θέσιν του.

Καὶ πάλιν ἡ τροφοδοσία

Μηχανικὸς τοῦ Ε. Ν. ὑπηρετῶν ἐπὶ φορτηγοῦ εύρισκομένου εἰς τὴν Ἀπωλούν, ἀφορμὴν λαθῶν ἀπὸ σχετικὸν δημοσίευμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐν σχέσει μὲ τὸ ἐδεσματολόγιον, ποὺ καθιέρωσε διὰ τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν του εἰς ἐκ τῶν μεγαλύτερων ναυτιλιακῶν ὄργανοι τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, διατυπώνει ἀπὸ μακρύν τοῦ Εἰρηνικού λιμένα ώρισμένας παρατηρήσεις του ἀξίας κάθε προσοχῆς.

«Θὰ ἡμεθα εύτυχεῖς, μᾶς γράφει, μεταξὺ ἄλλων, καὶ πολλὰ ἀπὸ τὰ ἐπεισόδια, ποὺ καθημερινῶς συμβαίνουν ἐπὶ τῶν πλοίων θά είχον προληφθῆ, ὃν ἡ τροφοδοσία τοῦ πληρώματος ἐγίνετο κατὰ τὸ σχέδιον, ποὺ ἐδημοσιεύσατε. Γράφετε εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διὰ τοῦ ζητεῖς ὁ ποσότης ἐκάστης μερίδος διὰ κάθε ἀνδρὸν τοῦ πληρώματος. Εἰς αὐτὸ τὸ σημεῖον ἀκριβῶς χρειάζεται ιδιαίτερα προσοχὴ κατὰ τὴν διανομὴν τοῦ φαγητοῦ, διὰ νὰ μῆ ἐγείρωνται παράπονα, ἀλλὰ πρὸ πάντων καὶ εἰς τὴν ποιότητα τῶν τροφίμων.

Πολλάκις συμβαίνει νά μᾶς δίδεται τροφή, ποὺ δὲν δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν ύγιεινήν, ὅταν ταξιδεύωμεν εἰς θερμά κλίματα. Εἶναι ύποχρεωμένος διθαλασπόλος νά μᾶς δώσῃ τὸ πρωὶ δύο αὐγὰ τηγανητά καὶ τυρί. Δὲν είνε, δύμως, περίεργον τὰ αὐγὰ νά είναι σχεδόν ἀποσυντεθείμενα καὶ τὸ λίπος κατωτάτης ποιότητος. Ο πίνακας προθέλεται βακαλάρον εἰς τὰ ταξίδια, ἡ φάρια εἰς τὸν λιμένα. Συνέδη, δύμως, πολλάκις ὁ βακαλάρος, λόγω τῆς θερμότητος, νά είνε ἀναμμένος καὶ ἀκατάλληλος γιά φαγητόν. Τὰ πληρώματα ιδίως τῶν ἀτμοπλοίων, ποὺ εύρισκονται εἰς τοὺς λιμένας τῆς Απωλούντος προθέλεον πολλὰ ἀπό τὴν θερμακότητα τοῦ πληρώματος. Γράψατε εἰς τὰ ταξίδια, διθαλασπόλος ποὺ δέν δικαιολογεῖται τοῦ πληρώματος, τὸ ποσότης ἐκάστης μερίδος διὰ κάθε ἀνδρὸν τοῦ πληρώματος. Εἰς αὐτὸ τὸ σημεῖον ἀκριβῶς χρειάζεται προσοχὴ κατὰ τὴν διανομὴν τοῦ φαγητοῦ, διὰ νὰ μῆ ἐγείρωνται παράπονα, καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ καρούρου. Οι «Ἐλληνες δὲν ήσαν ουσηνούσιοι εἰς τὰ κλίματα αὐτὰ καὶ δι' αὐτὸ χρειάζεται ἡ τροφὴ των νά είνε διφθορος καὶ ύγιεινή. Γνωρίζουμεν διὰ τοῦ οἴ φοτοπλοίων πληρώμαν τὴν τροφοδοσίαν ἀρκετὰ καλά, ὡστε νά μᾶς δίδεται καλὴ τροφή. Πρέπει δύμως καὶ διὰ τοῦ παραπονούμεθα εἰς αὐτοὺς νά προσέχουν τὰ παράπονα μας καὶ νὰ μῆ δίδουν πάντοτε δίκαιον εἰς τοὺς διαχειριστάς τῆς τροφοδοσίας».

Εἰς διαναφέρει διπλοτολογράφος μας δὲν ἔχομεν τίποτε νὰ προσθέσωμεν. Αἱ ἀνωτέρω περικοπαὶ τῆς ἐπιτολῆς του μὲ

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

**W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE**
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870
**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmann, Stettin.
ΚΩΔΙΚΕΣ
Scott's 1906, 1885, Watkin & Appendix, Seedient.
Boe. Telephone. Stettin 25601 (5 line) Swinemunde, 2036.

γλωσσαν ἀπλῆν καταδεικνύουν τὴν κατευθυντήριον γραμμήν, ποὺ πρέπει ν' ἀκολουθήσῃ τὸ Κράτος εἰς τὸ ζητημα τῆς ρυθμίσεως τῆς τροφοδοσίας τῶν φορτηγῶν πλοίων. Εἰμεθα δὲ θέσαιο ὅτι θά εὕρη συμφώνους καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτην, ἀρκεῖ νά μὴ εἰσόγωνται καὶνα δαμόνια καὶ δυσεφάρμοστοι ἐν τῷ πράξει κανονισμοί, ώς τούτῳ ἀπεπειράθη να διαπράξῃ διὰ τοῦ ἀπορριφθέντος γνωστοῦ περὶ τροφοδοσίας Νομοσχεδίου ὁ Διευθυντής τοῦ Ε. Ν.

"Αξιον πάσης τιμῆς τὸ ἔργον των

"Υποχρέωσίς μας είνε νά ἔξαρωμεν δλως ιδιαιτέρως τὸ συντελούμενον μορφωτικὸν ἔργον ὑπὸ τῶν ἐν Πειραιεῖ Νυκτερινῶν Σχολῶν Μηχανικῶν. Οἱ νέοι ποὺ καλοῦνται ν' ἀποτελέσουν τὸ τεχνικὸν ἔμψυχον τῆς ναυτιλίας μας ὥλικὸν λαμβάνουν εἰς αὐτάς τὴν θασικὴν θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν κατάρτισιν, ἡτις θά τοὺς ἐπιτρέψῃ τὴν εύδοκιμον ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν.

'Αφοῦ τὸ Κράτος, κατὰ κύριον λόγον, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ὡς ἀμεωθερον ἐνδιαφέρομενοι, δεν ήθέλουσαν ποτὲ νά περιθάλουν μέ τὴν ἐπιθαλομένην στοργὴν καὶ μέριμναν τὸ ἔργον τῆς ἀρτιωτέρας μορφωσίας τῶν Ἐλλήνων ναυτιλούμενων, ἀφοῦ η ναυσιθεος Ἑλλάς δέν κατώρθωσεν ἀκόμη ν' ἀποκτήσῃ μίσα Σχολὴν ἀξίαν τοῦ προσορισμοῦ καὶ τῶν ναυτιλιακῶν τῆς παραδόσεων, τὸ πρωτόθουλον ἔργον τῶν μοναδικῶν τούτων νυκτερινῶν Σχολῶν καθίσταται ἔτι πολυτιμοτερον καὶ κάθε ἔπαινος καὶ πᾶσα τιμὴ ὀφείλεται εἰς τοὺς μοχθούντας μὲ τὰ γλίσχρα ποὺ διαθέτουν μέσα διά τὸ ἀποτελεσματικώτερον τῆς ἀποδόσεως τούτου.

"Οσοι ήτούχησαν νά παραστοῦν εἰς τὰς ἔξετάσεις καὶ νά παρακολουθήσουν τοὺς ἑκταευτικούς πλόας τῶν μαθητῶν τῶν σχολῶν τοῦ «Προμήθεως» καὶ τοῦ «Ἀρχιμήδους» δπεκμούσιαν τὰς ἀγαθωτέρας τῶν ἐντυπώσεων καὶ δικαίως ἀπέθυναν θερμότατα συγχαρητήρια πρός τοὺς διοικοῦντας καὶ κατευθύνοντας τὴν μορφωτικὴν καὶ τόσον εὐεργετικὴν προσπάθειαν τῶν σχολῶν τούτων, ποὺ ἀπετελέσαν, ἀπὸ πολλῶν ἡδη δεκαετηρίων, τὸ μοναδικὸν φυτώριον, ἀπὸ τὸ ὄποιν ἡ γοργῶς ἀναπτυσσομένη ναυτιλία μας ἥτησε τὰ τεχνικὰ στελέχη τῆς. Αἱ τάξεις τῶν μηχανικῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐπικυρώθησαν, κυρίως, ἀπὸ τοὺς πτωχούς αὐτοὺς νέους, ποὺ καταρτιζόμενοι πρακτικῶς εἰς τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς, κατάκοποι δὲ ἀπὸ τὴν ὀλοήμερον ἔργασίαν, ἥρχοντο εἰς τὰς νυκτερινὰς Σχολὰς διά ν' ἀποκτήσουν καὶ μίαν παράλληλον θεωρητικὴν μόρφωσιν, ἡτις θά ἐπέτρεπεν εἰς αὐτοὺς τὴν εύδοκιμον μετέπειτα ἐπίδοσιν τῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγελμα.

'Ενω οἱ ἡμέτεροι σχολάζουν

"Ο ίσχυρισμὸς τῶν εἰς τοὺς ξένους λιμένας Ἑλληνικῶν Πρεσβυτῶν Ἀρχῶν περὶ μὴ ἔξευρέσεως ἀρκετοῦ ἀριθμοῦ Ἐλλήνων ἀσυρματιστῶν διά τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας ὑπηρετούντων ἀλλοδαπῶν τοιούτων, πιθανὸν νά είνε θάσιμος, ἀλλ' οὐχὶ καὶ τόσον ἐπαρκῆς, δπως μὴ ἐφαρμοσθῇ ἔνα μέτρον ἀπολύσεως δικαιον καὶ λογικοῦ.

Καθ' ἦν στιγμὴν κατὰ δεκάδας οἱ ἀνεργοὶ ἀσυρματισταὶ σχολάζουν εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ ἡ ἀφειδῆς παροχὴ διπλωμάτων πυκνώνει τὰς τάξεις τῶν ἀνεργῶν ναυτιλούμενων, θά ἥτο τῷ δόντι ἀκατανόητος καὶ ἀσυνεπής πρός θασικὰς κοινωνικὰς τοῦ Κράτους ὑποχρεώσεις ή χρησιμοποίησις ξένων ἀσυρματιστῶν εἰς θάρος τοῦ βιοπορισμοῦ καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας τῶν ήμετέρων. Ἡ ἀρμοδιοῦ Κρατικῆς ὑπηρεσία ὀφείλει νά ἔξεύρῃ τὰ μέσα διά τῶν ὄποιων νά προλαμβάνωνται τοιαῦται καταστρατηγήσεις τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ μέλλον καὶ νά καταστῇ ἐφικτή ἡ ἀμεσος ἀντικατάστασις τῶν ἡδη ὑπηρετούντων ἀλλοδαπῶν.

Οἱ ἐκ τοῦ κομμουνισμοῦ κίνδυνοι

Κύριε Διευθυντά,

Σᾶς ἔσωκλείω, ἀνευ σχολίων, τὴν ἐπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀτμοπλοίου μας «Πόντος» σχετικὴν μὲ τὴν πρόσδον τοῦ κομ-

NIKOLA I'DIS & S^{IA}

EN AMBERSEN,

Ο ἀρχαιότερος Ἑλληνικὸς Οίκος ἐν Βελγίῳ

NICOLA I'DIS & C°

ANVERS (BELGIQUE)

SHIPBROKERS AND AGENTS

Teleg. NICOLA I'DIS—Anvers

Teleph: 21039 & 28834

μουνισμοῦ εἰς τὰ πλοῖα.

'Ἐάν συνδυάσετε τὰ γραφόμενά του μὲ τὰ τελευταῖα συμβάντα εἰς Wyalla ἐπὶ τοῦ ἀ)π' Ἀννα τοῦ κ. Λυκιαρδούπολου, δύνασθε νά ἔσχαγετε ἐν ἀκριβεῖς συμπρέσασμα ἐπὶ τῆς ἔσωτερηκή; ζωῆς τῶν πληρωμάτων μας καὶ κατά πόσον καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον θά μᾶς είνε δυνατόν νά ἐργασθῶμεν εἰς τὸ μέλλον πέραν τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου.

Θά σᾶς ἡμην εύγνωμων ἀν ἐδημοσιεύετε τὴν ἔσωκλειστον ἐπιστολὴν.

"Ολας ὑμέτερος
Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

Λονδίνον 11 Ιουνίου 1935

'Η ἐπιστολὴ τοῦ κ. Π. Λυκιαρδούπολου, πλοιάρχου τοῦ ἀ)π' Πόντος», ἀπευθυνομένη ὑπὸ ήμερομηνίαν 17 Μαΐου ἐκ Tikong πρὸς τὸν οίκον Δρακούλη τοῦ Λονδίνου, μεταξὺ ἄλλων ἀναφέρει τὰ ἔξης:

ΝΑΥΤΙΣ ΜΑΝΟΥΣΟΣ ΜΠΡΟΥΛΗΣ: Τὸν ναύτην Μπρουλῆν ἄφησα τὴν θην 'Ατριλίου καὶ ἔγειρισθη εἰς τὸ ναυτικὸν Νοσοκομεῖον τοῦ Μόρι, διὰ συλλογοειδίτιδα. Ἐπιστρέψας ἔλαβα πληροφορίας ἀπὸ τοὺς ιατροὺς τοῦ Νοσοκομείου, ὅτι δύναται νά ἐπανέθῃ εἰς τὸ πλοῖον καὶ σὺν τῷ χρόνῳ νά ἀναλάβῃ τὴν ἔργασιν του. Τὸ τοιούτον, ὅμως τοῦ ἥτο ἀδύνατον, διότι καὶ ἔγειρησθην ἀν δὲ ἔκαμεν θὰ τὸν ἀπέστελλον εἰς Ἑλλάδα, διότι είνε δρόνον κομμουνιστῆς. Είχε κατορθώσει διὰ τῆς πειθοῦς καὶ μὲ ἓντας θεραπεύεται ἐν Χίον, ὀνόματι Ιω. Πιντάσην, συγγάγει νά κάμην ὅλο τὸ πλήρωμα νά ἐπισκοπή την τυφλοῖς ὅμιμαν εἰς αὐτούς. Κατόπινθε νά πεισθεῖ ναύτας, οἱ όποιοι είχον τοιαῦτη ἐπί πλοίον, νά μὴ ἐργάζονται τὸ Σάββατον μετά μεσημβρίας. Είχε καταρτίσει νέον μισθολόγον καὶ ἤσαν ἔτοιμοι νά τὸ ὑπογάρων ὅλο καὶ νά τὸ ἐπιδύσουν εἰς ἑμέ. Είχε λάβει ἐπιστολής ἀπὸ ἓντας Ελλήνη τοῦ Νικολάεφ, διέγονεν Πέτρον, διότι παραπένει εἰς τὸ ἔκει Internationnal Club, διέλει τὸν όποιον ἔχητε νά πληροφορηθῇ τι μέτρα ἔλαβον διὰ τὸ μισθον καὶ τὴν ἐπί πλοιον τὸν πλοῖον ἀπό τοῦν, ἀν δὲν ἔλαβον μέτρα, νά λάβουν τοιαῦτα. Μετέφερεν ἐν ἀγνοίᾳ μον διάφορα κομμουνιστικά ἔντυπα ἀπό τὸ Νικολάεφ καὶ Βλαδιβοστόκ διὰ νά διανεμοῦνται τὰ ἔλληνικά πλοῖα.

Διέταξα ἔφευναν εἰς τὰς ἀποσκευάς του καὶ ἀνενόην πληρεζούσιον τῆς κομμουνιστικῆς Ναυτεργατικῆς 'Ενοπεσις τῆς Ἑλλάδος πρὸς αὐτόν, ώς καὶ σχετικὴν ἐπιστολὴν τοῦ γραμματέως αὐτῆς. Τὰ ἔγγραφα ταῦτα ἀπέστειλα προχθές δι' ἐπιθεσεώς μον πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν. Τοιούτοι ἀνθρώποι μὲ κομμουνιστικά ἀρχάς είνε ποιὸν ἐπικίνδυνον καὶ δὲν είνε νά ἐπιβαντον τὸν πλοῖον ὡς πληρόματα. Διότι είνε ίσων νά δημιουργήσουν πλήρη ἀναρχίαν, νά καταστοῦν πρόξενοι σοβαρῶν ζημῶν καὶ νά γίνονται ἀντίτεμενον δισμενῶν σχολίων τῶν ξένων εἰς τὰς μακρινὰς χώρας, ποὺ ταξιδεύοντεν. 'Ἐάν ἔξακολονθήσῃ δλίγον ἀπό μη χρόνον ἡ κατάστασις αὐτῆς ὅλα τὰ πληρόματα θὰ περιέλθουν εἰς τελείαν ἀναρχίαν καὶ θὰ καθίσταται δυσχερής ἀν μη ἀδύνατος καὶ αὐτῇ η νανιπόλιος.

Tὸ ἐν τῇ ἀνωτέρῳ ἐπιστολῇ ἀνφερόμενον πληρεζούσιον πρὸς τὸν ναύτην Μπρουλῆν, διότι ἔδόθη εἰς αὐτὸν τὴν ἡμέραν ἀραιδῶς, καθ' ἦν τὸ ἀ)π' Πόντος ἀπέλλεεν ἐν Πειραιῶς δι' 'Απω 'Ανατολήν, ἔχει ως ἔξης:

**NAYTERGATIKI ENOSIS THS ELLADOS
ΠΑΝΗΣΟΥΣΙΟΝ**

Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Ν.Ε.Ε. διδέται πληρεζούσιον στὸν ἐπιφέροντα τὸ παρὸν πληρεζούσιον εἰς τὸ Μανούδιον Μπρουλῆν νά δραγανόσῃ ἐπιτροπάς καθαριών, νά κάνῃ μέλη τῆς ίδιας δραγανώσεως Ν.Ε.Ε., νά εἰσπράττῃ συνδρομάς μελῶν καὶ νά δεξάγῃ ἔργαντας ὑπέρ της Ν. Ε. Ε.

Tὸ παρὸν πληρεζούσιον δίδεται κειρόφραφον, λόγῳ τῆς καταστρατηγῆς Ἰλικοῦ τῆς 'Ενοπεσίας μας ἀπὸ τὰ δρόγανα τοῦ Κράτους. Συμφώνως τῆς ἀποφάσεως τῆς διοικήσεως δύναται νά ἐκδίδῃ πρὸς τὸ παρὸν κει-

KHEDIVIAL MAIL LINE

TAXYDROMIKH ATMOPLOI·I·A KEΔIVIE

Γραμμὴ 'Αλεξανδρείας—Πειραιῶς—Νεαπόλεως—Γένοβας—Μασσαλίας, διὰ τῶν ύπερωνεανείων

**KHEDIVE ISMAIL
MOHAMED ALI EL-KEBIR**

'Αναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ ΝΕΑΠΟΛΙΝ—ΓΕΝΟΒΑΝ—ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ ἐπάστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ 10 π. μ. ἀκριβῶς

Κατ' εὐθείαν δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Ἐκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 4 π. μ.

Γενικοὶ Πράκτορες ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΡΙΝΟΙ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: 'Αμερικῆς 2 Μέγ. Μετ. Ταμείου, Τηλ. 22-213

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: Ρέπουλη 1-3. Τηλ. 41-235

φύγομα.

Τό παρὸν πληρεζόντων ισχέει ἀπὸ σήμερον 19—12—34 μέχοις ἐξ
μηνῶν (6) διὰ τὸν Μανούσον Μπρουλῆν.

Γιὰ τὸ διαιριτικὸν συμβοῦλιον
‘Ο Γραμματεὺς
Ιωάννης Σταυρίανὸς

Τὰς ἀνωτέρω κατὰ τοῦ ναυτοῦ Μπρουλῆ καταγγελίας καὶ τὰ
σχετικὰ ἔγγραφα δημοσιεύομεν δχὶ μόνον διὰ νὰ ἐπισημάνωμεν
καὶ ἡμεῖς τὸν κίνδυνον τοῦ κομμουνισμοῦ, τὸν ἐπαπειλούντα τὸ
Ἐλληνικὸν φορτηγὸν καὶ νὰ προκαλέσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἐν
προκειμένῳ ἀνυπάρκτων κρατικῶν ἀρμόδιων, ἀλλά, στρεφόμενοι
καὶ πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, νὰ τονίσωμεν πρὸς αὐτούς, διὰ τοῦ
καθηκόντος ἔχουν καὶ ἀμεσότατον, αὐτοὶ, κυρίως, συμφέρον, διὰ πρὸς
ἀποτροπὴν τοῦ κομμουνιστικοῦ κινδύνου, ἐπιδιώξουν τὴν παγίαν
ρύθμιον τῶν πρὸς τοὺς ναυτεργάτας σχέσεων των. Ὁφείλουν νὰ
καταστήσουν τὸ σκληρὸν καὶ ἐπίμοχθον τῶν ναυτιλομένων ἔργον
ἀνετέρερὸν πως, διὰ τῆς καλῆς καὶ υγεινῆς τροφοδοσίας, προ-
λαμβάνοντες καὶ τιμωροῦντες πᾶσαν τυχόν ἐκμεταλλευτικὴν διά-
θεσιν εἰς τὴν τροφὴν τῶν πληρωμάτων. Διό τοῦ σαφοῦς καθορι-
σμοῦ καθηκόντων καὶ ὑποχρεώσεων, τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου
προστηρμοσμένου ἀκριβοδικαίως εἰς τὴν δυναμικότητα τοῦ Ἐλλη-
νικοῦ πλοίου καὶ τῆς αὐστραπῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους κυρώ-
σεως ἐναντίον κάθε παρεκτροπῆς, θὰ καταστῇ δυσχερές τὸ ἐγκλη-
ματικὸν ἔργον τῶν εὐαρίθμων ταραξίδων καὶ κομμουνιστῶν κατὰ
τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Ἀποκαθισταμένης οὕτω τῆς ἀρμονικῆς
συνεργασίας ναυτεργάτου καὶ ἐφοπλιστοῦ δὲν θὰ εὕρῃ πρόσφορον
ἔδαφος διὰ νὰ καρποφορήσῃ τὸ σπέρμα τῶν κομμουνιστικῶν θεω-
ριῶν. Τὴν δυσμενῆ ἀκριβῶς διάθεσιν μελῶν τινῶν τοῦ πληρώμα-
τος ἐκμεταλλεύονται οἱ ἀπὸ συστήματος ταραξίδαι διὰ νὰ δημιουρ-
γήσουν τὰ γνωστά τοῦ παρελθόντος ἔκτροπα καὶ τῶν δποίων δ
κίνδυνος ἐπαναλήψεως δὲν ἔχει ἀποτραπῆ, ἀφοῦ κανένα μέτρον ρι-
ζικὸν δὲν ἐλήφθη μέχρι τοῦδε καὶ καμία πρωτοβουλία οὐδαμόδεν
ἀνεπτύχθη διὰ τὴν παγίανσι διάλογον σχέσεων καὶ καλῆς συν-
εργασίας τῶν δύο τῆς ναυτιλίας μας παραγόντων. “Ἄν τὰ ἐσωτερι-
κὰ πράγματα τὴν ναυτιλίας μας, παρὰ πᾶσαν ἐπίδια ἐκτραποῦν
μέχρι τῆς πλήρους ἀναρχίας, δῶς τονίζει ἐν τῇ ἐπιστολῇ του ὁ πλοι-
αρχὸς τοῦ ἀπὸ πλοίου, δὲν θὰ είνει οἱ δλιγάτερον ὑπεύθυνοι τὸ
Κράτος καὶ οἱ ἐφοπλισταί, ἀφοῦ δὲν ἡθέλουσι νὰ προλάβουν τὸν
ἐπιομναθέντα κινδύνον καὶ νὰ κατοχυρώσουν τὸν συντηρητικὸν
Ἐλληνα ναυτεργάτην ἀπὸ τὰ καταστροφικά κηρύγματα τῶν ὀπα-
δῶν τῆς Τρίτης Διεθνοῦς.

Διὰ τὴν σύστασιν τοῦ ‘Υψηπουργείου Ναυτιλίας

‘Ο πληρεξούσιος Πειραιῶς καὶ Πρόεδρος τοῦ Ο. Λ. Π. κ. Ν.
Γεννηματᾶς, δοστὶς ἔκ τῶν πρώτων ἔρριψε τὴν σάτειραν ἰδέαν τῆς
συστάσεως ἴδιαιτέρου ‘Υπουργείου, εἰς τὸ ὄποιον θὰ ὑπήγοντο
τρεῖς ἔξαιρετοι τῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας κλάδοι, ή Ἐμπορικὴ
Ναυτιλία, οι Λιμένες καὶ ἡ Ἀλεία, ὑπέθαλεν εἰς τὸν κ. Πρόεδρον
τῆς Κυβερνήσεως καὶ σχέδιον ἀναγκαστικοῦ νόμου ‘περὶ συστά-
σεως ὑπουργείου Λιμένων καὶ Ναυτιλίας, συνοδεύμενον καὶ ὑπό^{της}
τῆς κατατέρω δημοσιευμένην εἰσηγητικῆς ἑκθέσεως.

‘Απαριθμοῦνται ἐν αὐτῇ τὰ μέλλοντα νὰ προέλθουν ὧφελή ἐκ
τῆς ἐνιαίας διοικήσεως τῶν τριῶν αὐτῶν σημαντικῶν πλουτοπα-
ραγγαγικῶν κλάδων καὶ ἀναπτύσσονται τὰ ἐπιγειρήματα, ποὺ δι-
καιολογοῦν τὴν Κυβερνητικὴν ἀπόφασιν πρὸς ἴσρυσιν τοῦ ‘Υπουρ-
γείου.

‘Η εἰσηγητικὴ ἔκθεσις

‘Η ὥλως ἴδιατέρα γεωγραφικὴ θέσις τῆς Ἐλλάδος ἐν συνδυασμῷ

W. J. PARNIS ENGLAND LTD
MALTA

STEAMSHIP, PASSENGER, CHARTERING & BUNKERING AGENTS
Agents for :
“SOVTORGFLOT,”
“SWEDISH ORIENT LINE,”
“SWEDISH AMERICA LINE,”
“BULGARIAN MAIL LINE,, ETC.

“PROGRESS.. POLISH BUNKERING DEPOT LTD

HOLDING CONTINUAL STOCKS OF:
Large, Double Screened, Polish Superior Steam Coals
Bunkering day and Night Including Holidays
(Without extra Charges)
AT COMPETITIVE PRICES

πρὸς τὴν σχηματικὴν καὶ ἐδαφικὴν διαμόρφωσίν της, δικαιολογεῖ ἀπολό-
τος τὴν σημασίαν, τὴν ὥποιαν ἔχει διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν ή Ἐμ-
πορικὴν Ναυτιλία μας.

Βάσιν δὲ ὑγιεῖς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους πρέπει νὰ
ἀποτελῇ ἡ τοιαύτη διαφορόμενης τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ὥστε νὰ
προσέπτῃ ἐξ αὐτῆς δελτίωσης τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἐν τῇ εὐθυτέρᾳ
ἐννοίᾳ.

Οἱ Λιμένες, ἐξ ἄλλου, ἐμφανίζομενοι ὡς τὰ ἀφετηρία, τὰ πέρατα η
καὶ ἐνδιάμεσοι κόμβοι τῶν μεταφορῶν, ἐπιβάλλονται ἐπὶ τοιτούς οἰκονο-
μικὰς ἐπιβαρύνσεις, αἵτινες δηνατὸν νὰ είνεισι πρὸς τὰ κόμβοια η εἰς
φύσιμενας περιπτώσεις παλλαπλάσιον αὐτῶν. Κακὴ διαφορόμενης, δο-
γάνωσις καὶ ἐξιμετάλλευσις τῶν λιμένων δηνατὰς ἀσφαλῶς νὰ ἐξοντε-
τερώσῃ τόσον σημαντικό πλεονεκτήματα τῆς εἰδικοῦ γεωγραφικοῦ θέ-
σης αὐτῶν, ἐπὶ ἀμέρη ζημιά τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ κατὰ τὴν
ἐξιπηρότηταν τοῦ ἔχοντερον εὑρίσκονται τοῦ πολιτικοῦ.

Συναφῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κλάδο, η Ἀλεία, ἔχοντας ὥριστην
σημασίαν διὰ τὴν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν, ἀλλὰ καὶ δημονοργόντα καὶ δια-
τηρούσα τὸ ἀπαραίτητον ἔμφασιν τῶν λιμένων διὰ τὸν πολιτικὸν πολιτικόν
ἀγόνας τῆς πατρίδος μας, είναι εἶναι αὐτοπλάσιας συνδεδεμένος πρὸς τὴν
Ναυτιλίαν ἐν γένει καὶ τοὺς λιμένας.

Τὸ Κράτος προσεπλέσας πάντοτε νὰ καλλιεργήσῃ καὶ δελτιώσῃ
τὸν κλάδον τούτους ἐκδηλώσεις τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου μας.
Ἐάν διοιστὸς τὰ ἐπιτευχθέντα μέχρι σημερον ἀποτελέσματα δὲν είνεισι
οὐδὲν διαφένειν νὰ ησαν, τοῦτο ἀσφαλῶς ὑφελεῖται εἰς τὸ γεγονός ὅτι,
διοιστὸς ἀσφαλέμενος, ἐπιζητεῖται η μεμονωμένη ἐξιρήνωσις ἐνὸς ἐκάστου
τῶν προσαναφεθέντων κλάδων προσητηρίαν εἰς τοιά κεζουφισμένα
ἄλληλαν ‘Υπονομεγία, δι’ ἐπιτρεπτής αὐθεντίας συνάρτησιν πολιτικοῦ.

‘Υπὸ τὰς προϋποθέσεις ταύτας δὲν δηναταὶ νὰ ἐπάρξῃ οὐδὲ καὶ
προοπτικὴν συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς, ἐπ’ ὥρετει τῆς Ἐθνικῆς
Οἰκονομίας.

‘Η ἀνάγκη τῆς συγκεντρώσεως τῶν ἐπιτρεπτῶν τῶν τριῶν τοίτων
κλάδων εἰς Ἑγιανοργέion, συμφόνος πρὸς παραδείγματα ζένων
χρατῶν, ἴδιατέρως δὲν ἐν Γερμανίᾳ τοῦ Κράτους τοῦ Ἀιμούργον, δι’ οὐδὲ
σπουδαστέα πηγὴ πλούτου τοῦ προσητηρίαν προσαναφεθέντων κλάδων
πλέον εἰς δηνατή λιμένας.

Διὰ τῆς συγκεντρώσεως ταύτης αἴρονται αἱ ἐμφανίζομεναι συγκρό-
σεις τῶν διαφόρων ἀρμοδιοτήτων ἐν ἐκάστῳ λιμένι, καθίστασι την δηνατὸν
διατονισμὸν τῶν πάσης φύσεως ἐν αὐτῷ ἐκδηλωμένων ἐνεργειῶν ἵπο
τῶν διαφόρων κρατικῶν ἐπιτρεπτῶν, διὸ δὲ τῆς καταστροφῆς τῶν ἐνὸς
ἐνιαίων τεχνικῶν προγόνων πατριώντων, καθὼς καὶ προσγάμιατος ἐξεμε-
τατούσεως, θὺν καταστῇ δηνατὴ η ἐπαριμογή ΕΝΙΑΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ἀπορροφούσης ἐν τῶν κανόνων ΥΓΙΟΥΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩ-
ΝΙΑΚΗΣ, ΙΑΙΑΙΤΕΡΑΣ ΔΕ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ πολιτικῆς ἐπὶ τῷ σπο-
ρῷ δελτιώσεως τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ἐτερον οὐσιώδεις καρδοῖς ἐκ τῆς ιδρύσεως τοῦ ‘Υπουργείου Λι-
μένων καὶ Ναυτιλίας ἔστεια καὶ η ἔνθεσις τῆς ἐνοποιήσεως καὶ πειθο-
σεως τῶν πολλαπλῶν ἐπὶ τῶν εἰσιτηρῶν τῶν ἀτμοπλοίων φόρων καὶ τε-
λῶν. Η τοιαύτη ἐνοποιήσις, προσόπτουσα νῦν εἰς τὴν ἐλλειψην συνερ-
γασίας τῶν διαφόρων ἐπιτρεπτῶν, θὺν καταστῇ δηνατὸς η είναιος της συγκεν-
τρώσεως αὐτῶν ὑπὲν διεύθυνσιν.

Διὰ τοῦ ίδιου Νομοσχεδίου παρέζεται η εὐχέρεια τῆς σημπτεύσεως,
ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ, πλειόνων Λιμενικῶν Ταμείων. ‘Ἐξ τοῦ μέτρου τούτου
πολλαπλῆ ἀνάνεωσις τῶν εἰσιτηρῶν τῶν ἀτμοπλοίων φόρων καὶ τε-
λῶν. Η τοιαύτη ἐνοποιήσις, προσόπτουσα νῦν εἰς τὴν ἐλλειψην συνερ-
γασίας τῶν πολλῶν ιανίνων διαμοιράζεται ηδη ἀνεν συντήματος, σοφαρὸν
ποσσοτὸν τῆς Πειραιᾶς ἐμπορικῆς κανίσεως. Σπουδαῖον ὑφελοῖς θὺν
προσωπίην ἐκ τῆς ἀρσεως τῆς ἀνομοτότητος τῶν λιμενικῶν φορολογῶν,
η ὥποια δημιουργεῖ σημερον σύγχρονον καὶ ἀνιστήτητον δρῶν εἰς τὸ ἐπι-
πόριον.

A. E. SHEPPARD

‘Εξασφαλίζει εἰς τὸν κ. κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυ-
τέρας τιμὰς διὰ τὴν φορτοεκφόρωσιν καὶ φυ-
μούλκησιν τῶν πλοίων τῶν εἰς ὅλους τοὺς λιμέ-
νας τοῦ Κόσμου.

‘Οπόταν η στοιβασία είναι ὑποχρεωτική διὰ τὸν γαλονο-
νού, είναι συχνὰ ἀδόντων γὰρ κανονισθοῦν ὅροι ἐπω-
φελεῖς διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲν λιμε-
νικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τρο-
φῶν καὶ ἐφοδίων δι’ ὅλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν κ.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE

Τηλεγρ.: GUISPARD, London LONDON E.C. 3

Τηλεφ.: ROYAL 8287

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΤΟΥ Κ. Ι.ΣΤΟΓΙΑΝΝΗ (ΑΠΕΣΤΑΛΜΕΝΟΥ ΤΗΣ "ΒΡΑΔΥΝΗΣ")

Μὲ ίδιαιτέραν ιγανοπόήσιν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» φιλοξενοῦν εἰς τὰς στήλας των ἐνδιαφερούσας ἐντυπώσεις τοῦ ἐκλεκτοῦ συναδέλφου κ. Ι. Στογιάννη περὶ τῆς ἔργασίας τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τὰ ὄντα τῆς "Απω 'Ανατολῆς". Οὐ κ. Στογιάννης περιοδεύσας ἐπὶ μαρσόν, ὡς ἀπεσταλμένος τῆς ἔφημερίδος «Βραδυνή», εἰς τὴν Κίναν, τὴν Μαντζουρίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, εἶχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπισκεψθῇ τὰ μεγάλα λιμενικά καὶ ναυτιλικά κέντρα τῶν χωρῶν αὐτῶν καὶ νὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μὲν κορυφαίοις παραγόντας τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ἡδυνῆθη οὗτο νὰ μορφωθῇ μίαν σαφῆ ἀντίληψιν περὶ τῆς θέσεως τῆς σημαίας μας εἰς τὸν μαρχνὸν αὐτὸν τομέα τῶν ὑπερβαλασίων μεταφορῶν, περὶ τῆς δύνατότητος μιᾶς προσεχοῦς διευρύνσεως τῆς πρὸς τὰ ἐκεῖ ἔργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ περὶ τῆς ἐμπιστούνης, ποὺ ηρχιε νὰ ἐμπνέῃ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία μεταξὺ τοῦ κύκλου τῶν Ἰαπώνων ναυλωτῶν.

Εἶναι γνωστά καὶ εἰς τὸ εὐρύτερον Ἑλληνικὸν κοινὸν — διότι ουχιά ἔχουν ἀναπτυχθῆ ἀπὸ τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — αἱ συνθῆκαι, εἰς τὰς ὁποίας διειλέται ἡ πυκνοτέρα ἐμφάνισις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰς μακρυνάς ἀγοράς τῆς "Απω 'Ανατολῆς" καὶ ή εἰς αὐτὰς προοδευτική καθ' ἡμέραν διείσδυσίς του. Ἡ πτωχὴ ἔργασία τῶν θασικῶν πηγῶν, ἀπὸ τὰς ὁποίας ἀνέκαθεν ἥντλει τὴν ἀπασχόλησίν της ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἐν ουν-

τῆς "Απω 'Ανατολῆς", ηγύρησαν αἱ ἐκ Νοτίου Ρωσίας ἀθρόαι ἀποστολαὶ σιδηρῶν καὶ γενικῶν φορτίων πρὸς τὸ Βλαδιβοστόκ, τὴν Καμτσιάτκαν, τὴν Σακαλίν κλπ. μακρυνάς Σοβιετικάς περιοχάς, αἵτινες είχον ἀνάγκην παντοειδούς ἐφοδιασμοῦ, χάριν τοῦ ἐκεῖ συντελουμένου ὑπὸ τῆς Ρωσίας ἐντατικοῦ ἐποικιστικοῦ ἔργου. Παρερχόμεθα, οὐτός, μία μοναδικὴ εὐκαιρία εἰς πολλὰ φορτηγά μας νὰ πλεύσουν ἐμφορτα πέραν τῆς Σινικῆς θαλάσσης καὶ ν' ἀναζητήσουν κατόπιν ἀπὸ τὰς ἐκεῖ ἀγοράς την ἐξασφάλισιν φορτίων διὰ τὴν ἐπιστροφήν των εἰς τὴν Εύρωπην.

Πρῶτοι οἱ Ἰάπωνες, λόγῳ τῆς σημειωθείσης ἐλλειψεως ιδίας χωρητικότητος, ἥρχισαν ἀπὸ τυνος χρόνου νὰ προσθίνουν συστηματικῶς εἰς τὴν χρονικήν γαύλωσιν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν διὰ πλόας μεταξὺ λιμενών τῆς "Απω 'Ανατολῆς". Σήμερον, 25 καὶ πλέον Ἑλληνικά σκάφη ἀπασχολούνται εἰς τάξιμο-τσάρτερς" Ἰαπωνικῶν Οἰκιών, δ' ἀριθμός αὐτῶν ἐγγίζει τὸ ήμισυ, περίπου, τῆς ἐκ μέρους τῶν Ἰαπώνων ναυλωθείσης ἔνης χωρητικότητος. Μὲ ἐθεούσαις περὶ αὐτοῦ ἔνας ἀρμόδιωτας, ἐν προκειμένῳ, παράγον, δ. κ. Φούτζι, διευθυντής τῶν ἐν Σαγκάη γραφείων τῆς μεγάλης Ἰαπωνικῆς ναυτικῆς ἑταίριας «Γιαμασίτα Κισέν Καΐσα», ἥτις ἔχει ναυλωσει διὰ χρονικά ταξίδια ὑπέρ τὰ 15 φορτηγά μας, μεταξὺ τῶν ὅποιων κατατέλοντας τὰ ἀπό την Κύμα, «Μαριέττα Νομικοῦ», «Νήτον», «Νόμφη», «Κωστής», «Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς» καὶ ἄλλα.

Αἱ χρονικαὶ αὖται ἐνοικιάσεις ποικίλουν διὰ περίοδον ἀπὸ τριῶν μηνῶν καὶ ἀνά, πολλαὶ δ' ἐξικούνται καὶ δι' ὀλόκληρον ἔτος, μὲ διφόνι ἀνανεώσεως τῶν συμβολαίων. Τὰ φορτηγά μας, τὰ ἔχοντα ὀλιγότερον «τάξιμο-τσάρτερ», εὑρίσκονται εἰς ἀδενάον κινητοῖν, διότι χρησιμοποιούνται ἐντατικῶς ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς των. "Ηκουσα μάλιστα, διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτήν, ἀρκετά παράπονα πληρωμάτων καὶ πλοάρχων εἰς πολλούς λιμένας — Μουροράν, Χακοδάτην, Γιοκοχάμαν, Κόμρην, Ντάιρεν (Μαντζουρίας), Σαγκάην καὶ ἀλλαχοῦ — ἔνθα συνήντησα καὶ ἐπεσκέψην φορτηγά μας.

— Δέν μᾶς ἀφίνουν — μοῦ ἔλεγον — οὐδὲ στιγμὴν ἀναπαύσεως. Μετά τὴν παράδοσιν ἐνὸς φορτίου, ριπόμεθα εἰς νέαν μεταφοράν. Ταξιδεύομεν, διαρκῶς σχεδόν, ἀπὸ Νίγκατά, ἡ Γιορχάμαν, ἀπὸ Κόμρη τὴν Μουροράν διὰ τὸ Νταλύν ἢ τὸ Ντάιρεν, ἐκεῖθεν διὰ τὰς Φιλιππίνας, Μανίλαν ἢ Τσεμπού καὶ κατόπιν εἰς τὴν Αὔστραλίαν πρὸς φόρτωσιν διὰ τὴν Σαγκάην. Ἐπαναπλέομεν ἀκολούθως εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ χωρίς νὰ χάσωμεν καιρόν, ἐπενταλμάδην τὸν ἴδιον μεταφορικὸν κύκλον.

Αὐτὸς δῆμας τὸ παράπονον τῶν ναυτιλούμενών μας, ἀποδεικνύει τὴν εύσυνειδητον ἔργασίαν των καὶ τὴν φιλότιμον προσπάθειάν των, ἔχει δὲ συγχρόνως ἐπισύρει τὴν ἀμεριστὸν ἐκτίμησιν τῶν Ἰαπώνων ναυλωτῶν, οἵτινες προθύμως στέργουν εἰς τὴν ἐκάστοτε ἀνανεώσεων τῶν ληγόντων συμβολαίων. Χάρις εἰς τὴν ἐκτίμησιν αὐτήν ἐκφράζονται μὲ κολακευτικά λόγια διὰ τὴν ναυτιλίαν μας κορυφαῖοι παράγοντες τὸν Ἰαπωνικὸν ἐφοπλισμοῦ, δημος ὁ γενικός διευθυντής τῆς «Γιαμασίτα Κισέν Καΐσα» κ. Μαζατόμι Νόγκα, δ. κ. Φούτσι καὶ ἄλλοι, μετά τῶν ὅποιων είχον τὴν εύκαιριαν νὰ συνομιλήσων.

Οἱ Ἰάπωνες προεθήσαν εἰς ἐνοικιάσεις τάξιμο-τσάρτερς "Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ὑπὸ τὴν πέισιν μιᾶς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης των, δῆμως, ἄλλως τε καὶ αὐτοὶ οἱ ἴδιοι τὸ ὄμοιογοῦν. Οἱ ἐμπορικοὶ αὐτῶν στόλοι, σηματικῶς μειωθεῖς ἀπὸ τὰς ἀθρόας διαλύσεις, δέν ἐπάρκει νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ζωηρᾶς ἐμπορικῆς κινητούσεως τῶν λιμένων τῆς "Απω 'Ανατολῆς", εἰς τοὺς ὅποιους οἱ Ἰάπωνες κρατοῦν τὰ σκήπτρα. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν προσθίνουν συστηματικῶς ἀπὸ τινας ἔτῶν εἰς ναυπηγήσεις μεγάλων σκαφῶν, ἀνανεούντες εἰς εύρειαν κλίμακα τὸ πλωτὸν ὄλικον των, βάσει τοῦ γνωστοῦ προγράμματος «διαλύσεως — ναυπηγήσεων». Τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα εργάζονται περετῶδῶς, ἀλλ' ὅπως μὲ ἐπληροφόρησαν, τὸ πρόγραμμα τῶν νέων κατασκευῶν μόλις μετά μιαν πενταετίαν θά ἔχῃ συμπληρωθῆ. Καὶ τοῦτο, διότι προτιμῶνται αἱ ναυπηγήσεις τῶν πολεμικῶν σκαφῶν. Ἡ Ἰαπωνία αἰδενίνει ἐντατικῶς τὸν πολεμικὸν τῆς στόλον, μετά τὴν ἀποφασισθεῖσαν πλέον καταγγείλαν τῶν ναυτικῶν συνθηκῶν τῆς Οὐασιγκτώνος καὶ τοῦ Λονδίνου.

"Ἐπὶ μίαν, θεν, πενταετίαν, οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἔνα εύρυ, σχεδόν, περιθώριον χρόνου, διὰ νὰ πυκνώσουν, ἔαν θέλουν καὶ ἔαν συμφέρῃ εἰς αὐτούς, τὰς μετά τῶν Ἰαπωνικῶν Οἰκιών συναλλαγάς των. Οἱ Ἰάπωνες, δῆμος ἀνεφέραμεν, είνει ἰκανοποιημένοι ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τῶν πλοίων μας καὶ ἀπὸ τὴν φιλότιμον τῆς πραγματικότητος, τὴν προσέφευγε, ἐκίνησαν, ὑπὸ τὴν πέισιν τῆς πραγματικότητος, τὴν προσοχήν του καὶ ἐφείλκυσαν τὴν πρωτόθουλον δραστηριότητά του.

Τὴν στροφήν αὐτήν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ πρὸς τὰ ὄντα



Ο. κ. Masatomo Nohga, Γενικὸς Διευθυντής τῆς «Γιαμασίτα Κισέν Καΐσα», ἔνθερμος φιλέλλην καὶ ἐκ τῶν σημαντικωτέρων ναυλωτῶν τῶν πλοίων μας εἰς τὴν "Απω 'Ανατολήν".

μολονότι τὴν τελευταίαν στιγμήν τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἔξ Αὐτραλίας μὲν ἐλλειπές πλήρωμα καὶ ὑπέστη ἐν πλῷ ἐλαφράς τινας φλάσας εἰς τὰς μηχανάς; Εἶχον καταβάλει ὑπεράνθρωπον προσπάθειαν, ἀκόμη καὶ νὰ μὴ καθυστερήσουν, διὰ νὰ μὴ δυσαρεστηθοῦν οἱ ναυλωταί...

'Ἄλλ' ἀν οἱ Ἰάπωνες ἐνοικιασταὶ εἰνε εὐχαριστημένοι ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ὑπολείπεται ὅμως ἀρκετή ἀκόμη προσπάθεια ἀπὸ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, προκειμένης



'Ο ο. N. Fujii, Διευθυντὴς τοῦ ἐν Σαγκάρη ὑποκαταστήματος τῆς «Γιαμασίτα Κίσεν Κάϊσα», ὥστις ἔκλεισε τὰς πρώτας ναυλώσεις Ἑλληνικῶν φορτηγῶν.

νου νὰ διατηρήσουν καὶ εἰς τὸ μέλλον τὰ αὐτὰ αἰσθήματα ικανοποιήσεως καὶ νὰ τὰ διασφαλίσουν, ώστε νὰ παγιωθῇ μία στενωτέρα καὶ εύρυτέρα Ἑλληνοϊαπωνική ναυτική συνεργασία εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς. Τὰ ἐν προκειμένῳ συμφέροντα εἰνε ἀμοιθαῖα. Ἀρκεῖ νὰ τονισθῇ, ὅτι οἱ Ἰάπωνες θὰ προτιμοῦν τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη, δχι μόνον διὰ τὰς ἐπιτυγχανομένας συμφερούσας τιμᾶς τῶν «τάϊμ-τσάρτερ», ἀλλά καὶ ὅταν ὅπερα προσφέρωνται ταῦτα ἐπὶ ίσοις δροῖς πρὸς τὰ Βρετανικά λ.χ. ή τὰ Ἀμερικανά πλοία. Τοῦτο δέ, ἀπὸ ὑπέρτερον αἰσθήμα πατριωτισμοῦ. Δέν λησμονοῦν, δηλαδή, οἱ Ἰάπωνες, ὅτι ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Ἀμερική εἰνε οἱ πλέον ἐπικίνδυνοι συναγωνισταὶ τῶν εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον, ἐνῷ ἡ Ἐλλάς, χώρα καὶ ἔξοχὴν ναυτική, ἀλλὰ μικρὰ καὶ πτωχὴ, ἐνδείκνυται νὰ προτιμηθῇ, διὰ, ὅτι οὐδεμίαν, ἐμφανίζει ἀπειλὴν ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὸν Ἰαπωνικὸν ἐφοπλισμόν.

Ἐγενέτη, λοιπόν, φυσικόν, νὰ μᾶς προτιμοῦν οἱ Ἰάπωνες καὶ δταν ἐπὶ ίσοις δροῖς θὰ προσφέρωμεν εἰς αὐτοὺς τὰ πλοῖα μας. Ἡ ἀποστολή μας ὅμως ἐντοπίζεται εἰς τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη, ἔως ὅτου δηλαδή συμπληρωθῇ τὸ ναυτηγικὸν πρόγραμμα τῶν Ἰαπωνῶν. Ἐπέκεινα, προσθέτεται χαλάρωσις τῆς δραστηριότητος τῆς σημαίας μας εἰς τὴν Ἀπω Ἀνατολήν, ἔκτος τυχὸν ἀπρόπτων, τὰ ὅποια ἐνδεχομένως νὰ ἐκδηλωθοῦν εἰς τὸν τόσον ἀνήσυχον αὐτὸν τομέα τοῦ Κόσμου.

Κατά τὴν διάρκειαν τῆς πενταετίας αὐτῆς, μὲ μίαν περισσότεραν καλὴν θέλησιν οἱ ἐφοπλισταὶ μας, δύνανται νὰ ἐξασφαλίσουν ἔνα ἰκανοποιητικὸν ποσοστὸν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως εἰς τὸν Εἰρηνικὸν Όλεανόν, χάρις εἰς τὴν ὑποστήριξιν τῶν Ἰαπωνῶν. Εἶναι δὲ γνωστὸν τοῖς πάσι πόσην σημασίαν ἔνέχει καὶ πόσην εὐρύτητα τελευταῖως ἀπέκτησε τὸ εἰς τὰ ὅδατα ἐκείνα ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον. Πρὸ τινῶν μηνῶν τρία ἡ τέσσαρα Ἑλληνικὰ σκάφη, ναυλωμένα ἡ ἔνοι κιασμένα, εἶχον εἰσέλθει εἰς τὸ «Trade» τοῦ Εἰρηνικοῦ, δηλαδή, οἱ Ἰάπωνες ἐνθέρμως ὑπεστήριξαν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, διὰ λόγους συνα-

γωνισμοῦ, κυρίως, πρὸς τοὺς ἀντιπάλους των Ἀμερικανούς καὶ Ἀγγλούς.

Διά νὰ ἐνισχυθῇ ὅμως ἡ θέσις μας, ἀπαιτεῖται καὶ σχετικὴ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας προσπάθεια. Πρέπει οὖτοι νὰ μελετήσουν ίδιαιτέρως τὰ εἰδη καὶ τὰς συνθήκας τοῦ ἐμπορίου εἰς τὸν Εἰρηνικὸν Όλεανόν καὶ νὰ ἐφαρμόσουν ὀρισμένον σύστημα ἐργασίας, θάσει τῶν συμπερασμάτων τῆς μελέτης των. Πρέπει νὰ προσαρμοσθῶν οἱ «Ἐλλήνες ναυτιλόμενοι εἰς τὰς συνθήκεις, καὶ τὰ ἔθιμα τῶν λιμένων τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ κλπ. Γενικῶς, πρέπει νὰ πεισθοῦν, ὅτι ἡ ἀγορά τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς, μία ἀπὸ τὰς σπουδαιότερας τοῦ Κόσμου, διὰ τὴν κατάκτησην τῆς ὁποίας ἡγανίσθησαν καὶ ἀγωνίζονται ἀπεγνωσμένως εἰσέτι, αἱ ἐμπορικαὶ ναυτιλίαι τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ἐνέχει σημασίαν ἀνυπολόγιστον διὰ τὰ μέλλον τῆς τόσον ἀναπτυχθεὶσης Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, διὰ τὴν εύρυτέραν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σταδιοδρομίαν. Είναι μία ὄγορά, ἡ διεσδύσις μας εἰς τὴν ὁποίαν, εὐνοηθεῖσα ἀπὸ τὰς περιστάσεις καὶ τὰς εὐκαιρίας τοῦ προσφάτου παρελθόντος, δύναται, συστηματικούσμενη, νὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τὴν ναυτιλίαν μας μίαν καλὴν ἐργασίαν, ἀφοῦ ὁ σημερινὸς ὄγκος της δὲν δύναται εὐχερῶς καὶ χωρὶς ζημίαν τοῦ συνόλου τῆς ναυτιλίας μας νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὸν στενὸν κύκλον τῶν γνωρίμων ὄγορῶν.

Εἰς τὸ διάστημα μιᾶς ἑκατονταετίας (1834—1934) πέντε μόνον Ἑλληνικά πλοῖα προσήγγισαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαγκάρης ὅπως μοῦ ἔλεγεν ὁ ἐκεῖ «Ἐλλήν πρόδενος κ. Ε. Γιαννουλάτος, ἐνῷ ἀπὸ τῆς Ἰανουαρίου μέχρι τέλους Μαΐου τοῦ τρ. ἔτους διῆλθον ἐκεῖθεν δέκα. Πέντε πλοῖα εἰς ἔνα αἴδων καὶ δέκα, ἥδη, ἐντός πέντε μηνῶν. Κολοσσαία διαφορά, εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ὁποίας, πρέπει νὰ διολογηθῇ, ὅτι συνετέλεσαν κατά πολὺ καὶ οι κ.κ. ἀδελφοί Γιαννουλάτου, οἵτινες, ὡς ἀντιπρόσωποι τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, διεπραγματεύθησαν μὲ τοὺς Ἰάπωνας, κατὰ τὸν συμφέροντερον δυνατὸν τρόπον, τὰς ναυλώσεις τῶν φορτηγῶν μας. Χάρις εἰς τὴν σύνθετην διαχείρισην τοῦ ζητήματος καὶ τὴν ἐπιμελῆ αὐτῶν προσπάθειαν, κατωρθώθη νὰ εἰσέλθῃ τὸ Ἑλληνικόν πλοίον εἰς μίαν ἀπὸ τὰς σπουδαιότερας ἀγοράς τοῦ Κόσμου, τὴν τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς, ὅπου ἦτο πρότερον ἐντελῶς σχηματοποιήθησαν ἐλπίδας μείζονας ἐργασίας διὰ τὴν προσεχῆ, τούλαχιστον, πενταετίαν.

Ὑποχρέωσίν μου θεωρῶ ἐνταῦθη νὰ προσθέω, πρὸς τιμὴν τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Γιαννουλάτου, ὅτι χάρις εἰς αὐτούς, δὲν ηγύρωθη μόνον ὁ κύκλος τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὴν Ἀπω Ἀνατολήν, ἀλλ' ὅτι ἐπετεύχθη καὶ τοῦτο τὸ σηματικόν: Νά εύρισκουσι οἱ «Ἐλλήνες πλοίαρχοι, οἱ ἀξιωματικοί καὶ τὰ πληρώματα ἔνα πραγματικό «κομμάτι «Ἐλλάδος» εἰς τὴν Σαγκάρην. Τὸ ἐκεῖ Ἑλληνικόν προξενεῖον ἀποτελεῖ, τῷ δυτὶ, τὴν μοναδικὴν πτηγηγορίαν τῶν ναυτιλομένων μας. Προσφεύγουν εἰς αὐτὸν διὰ κάθε ζητημάτων καὶ εύρισκουσι πατριωτικὴν ἀντίληψιν καὶ πολύτιμον συνδρομήν, εἰνὲ δὲ εὐτύχημα ἡ ίδρυσίς του καὶ μάλιστα μὲ «Ἐλλήνα πρόδενον. Διότι ἡ Σαγκάρη είνε θασικὸν ἐμποροναυτικὸν κέντρον ὑπίστης σπουδαιότητος διὰ τὴν «Ἀπω Ἀνατολήν, ἡ δὲ παρουσία «Ἐλληνος προξενοῦ ἀποτελεῖ ἐγγύοις διὰ τὴν περιφρούρησιν καὶ προαγωγὴν τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων.

Πρέπει ἐπίσης νὰ μνημονεύθῃ, διὰ νὰ γνωσθῇ ἀπὸ τὸ εύρυτερον Ἑλληνικὸν κοινὸν καὶ ἀπὸ σύσσωμον τὸν ναυτικὸν μας Κόσμον, πόσον δύσκολος ὑπῆρξεν ἡ κατάρριψις διασμένων προκαταλήψεων, ποὺ ἐπεκράτησαν μεταξύ τῶν Ἰαπωνικῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ἐμπορικῶν κύκλων, εἰς θάρος τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Τὸ Λονδίνον, κέντρον τῶν Παγκοσμίων ναυτιλιακῶν κατευθύνσεων.



Ο ἀπεσταλμένος τῆς «Βραδυνῆς» κ. Ι. Στογιάννης ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ μας «Νήσιον» εἰς Σαγκάρην φωτογραφούμενος μετὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

ἀποτελεῖ καὶ διὰ τὸν Ἰαπωνικὸν ἐφοπλισμόν, ρόλον ἀνωτέρου ρυθμιστοῦ τῆς τακτικῆς του. 'Εφ' ὅσον, λοιπόν, εἰς τὸ Λονδίνον ἡγέρθη ὁ γνωστὸς θύρωσος, διότον δυσφημήσας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ἐπόμενον ἦτο να ἐπηρεασθῇ δυσμενῶς καὶ ὁ Ἰαπωνικὸς ναυτικὸς κόσμος.

Υπὸ τάς συνθήκας αὐτάς ἔχρειάσθη νὰ εύρεθοῦν Ἱαπωνες μὲ εὑρύτερον πενήμα ἀφ' ὄντος, ὅπως οἱ διευθυνταὶ τῆς «Γιαμασίτα Κιούεν Καΐσά» κ.κ. Νόγκα καὶ Φοῦτζι, ἀφ' ἑτέρου δὲ «Ἐλληνες τῆς ικανότητος καὶ τῆς ἐπιμονῆς τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Γιανουσούλατου, διὰ νὰ διαλυθοῦν αἱ ὑφιστάμεναι πλάναι. Τὸ ἔργον αὐτὸν ἦτο πολὺ δυσχερές, διότι ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀντίδρασις ἐστηρίζετο εἰς τὰς ἐκ Λονδίνου ἀντλούμενα ἐπιχειρήματα. 'Η ἐντατικὴ δύμας καλλιέργεια τοῦ ἔδαφους, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀντίληψις τοῦ συμφέροντος, κατενίκησε τέλος τούς δισταγμούς τῶν Ἱαπωνών διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοιών. Τὸ συμφέρον τοῦτο τὸ ἐνεφάνισε καὶ τὸ ἐξῆρεν ιδιαιτέρως πρὸς τὴν κραταιάν ναυτικήν ἐταιρίαν «Γιαμασίτα», ὁ διευθυντὴς τῆς ἐν Σαγκάη ἀντιπροσωπείας της κ. Φοῦτζι.

Τὸν Ὁκτώβριον π. ἔ. πεισθεὶς ὁ κ. Φοῦτζι ἀπὸ τοὺς ἀδελφούς Γιανουσούλατου, ὑπέθαλεν εἰς τὴν ἐν Κόμπε κεντρικήν διεύθυνσιν τῆς ἐταιρίας μακροσκελές ὑπόμνημα, εἰς τὸ δόπον ἀνέπτυσσε τοὺς λόγους διὰ τοὺς δόποις ἐνεφανίζετο ἔξαιρετικῶς συμφέρουσα ἡ ναύλωσις Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, τὰς ἐναντίον τῶν δόπιων προκαταλήψεις κατέρριπτε μίαν πρὸς μίαν. Αἱ εἰσηγήσεις του ἐπηρέασσαν μέχρι σημείου τινός την κεντρικήν διεύθυνσιν τοῦ Κόμπε, ἡ δὲ μετέπειτα ἐπιμονὴ του, φθάσσασα καὶ μέχρι τοῦ νὰ διακινδυνεύῃ τὴν θέσιν του, διότι εἶχε μορφωσεῖ ἀπόλυτον πεποίθησιν εἰς τὴν ἀξίαν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἐπέτυχον νὰ ἀρουν κάθε δισταγμὸν καὶ ν' ἀποστάσουν τὴν συγκατάθεσιν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ. Τοιουτοτρόπως, τὴν 28η Φεβρουαρίου 1935 ὑπεγράφετο τὸ πρῶτον συμβόλαιον ἐνοικιάσεως παρὰ τῆς «Γιαμασίτα» τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἀντώνιος Σταθάτος», ἐπικολούθησαν δὲ αἱ παρ' αὐτῆς ναύλωσις τῶν ἀ) π. «Νεμέα», «Νέδων», «Ἐκατόταρχος Δρακούλης» καὶ ἄλλων.

«Οταν πλέον ὁ Οίκος «Γιαμασίτα» διέγραψε τὴν ἀπαρχὴν καὶ κατέρριψε τὰς ἐκ Λονδίνου προκαταλήψεις διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, ἡ κοιλούθησαν φυσικῶς καὶ ἄλλοι Ἰαπωνικοὶ Οίκοι. Πρέπει ἐνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ Ἐταιρία «Γιαμασίτα», ιδρυθεῖσα πρὸ τεσσαράκοντα ἑταῖροι ἀπὸ τὸν Κάμε — Σάμπονο Γιασαμίτα, μὲ κεφάλαια 20 ἑκατομ., γιὲν (650 περίπου ἑκατ. δραχμῶν), ἔξειλίχθη σημερον εἰς μίαν ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τοῦ Κόσμου. Διαθέτει χωρητικότητα ὑπερτέραν τοῦ 1.000.000 τόνων, διατηρεῖ εἴκοσι ἰδίας ἀντιπροσωπείας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ὁ δὲ κύκλος τῆς δραστηριότητός της, περιλαμβάνων καὶ δόλους τοὺς συναφεῖς πρὸς τὴν ναυτιλίαν κλάδους, ἐκτείνεται πρὸς δόλας ταὶς κατευθύνσεις τῆς Υδρογείου. 'Η φήμη τῆς «Γιαμασίτα» ἔχει παντοῦ ἐπιθληθῆ καὶ κατὰ φυσικήν συνέπειαν ὑπολογίζουν τὴν τακτικήν της καὶ ἀκολουθοῦν τὰς πράξεις της ὅλαι αἱ δευτερεύουσαι Ἰαπωνικαὶ ναυτικαὶ ἐταιρίαι.

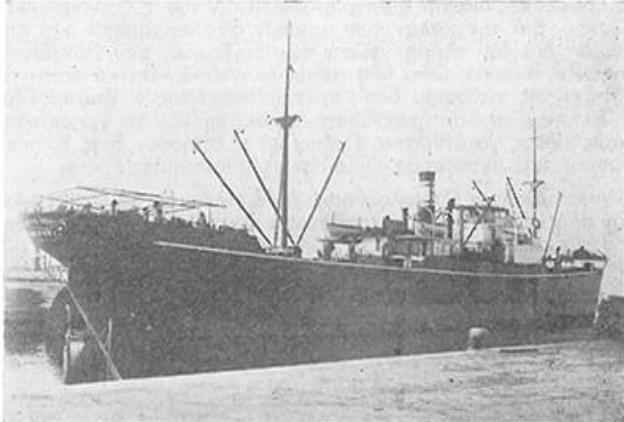
Τοιουτοτρόπως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἐπιτυχοῦσα νὰ συνεργασθῇ μὲ τὴν κραταιάν ταύτην ἐταιρίαν, ἔκαμε τὸ πρῶτον θετικὸν δῆμα ἔξασφαλίσεως μιᾶς ἐργασίας εἰς τὴν ἀγοράν τῆς «Ἀπω Ανατολῆς». 'Απὸ τὸν ἐφοπλισμόν μας ἔξαρτάται τώρα, νὰ διατηρήσῃ τὰ κτηθέντα καὶ νὰ εύρηνη περισσότερον σύν τῷ χρόνῳ τὸν κύκλον των.

«Οταν διὰ πρώτην φοράν συνηντήθην μετὰ τοῦ κ. Φοῦτζι εἰς τὴν Σαγκάην, μοῦ ἔξέφρασεν οὗτος τὴν χαράν του «διὰ τὰς πρόδους, ποὺ ἔντος δλίγου μονον χρόνου ἐπετέλεσεν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἰς τὸν τομέα τῆς «Ἀπω Ανατολῆς». 'Η ἐγνωμὲν ἐνημένη μετριοφρούσην τοῦ δημόσιου ἡμίποδιζε, προφανῶς, νὰ μοῦ ἀποκαλύψῃ, ὅτι κατελέγετο καὶ αὐτὸς μεταξὺ τῶν κυρίων πρωτεργατῶν τοῦ συντελεσθέντος ἔργου. Μοῦ ἐπλεξεν δύμας, τὸ δίκαιον ἀλλῶς τε, ἐγκῶμιον τῶν ἀδελφῶν Γιανουσούλατου, ὃς πρωτοστατησάντων εἰς τὴν διείσδυσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὴν Ἰαπωνικήν ἀγοράν. «Παρομοία ἐπιτυχία, μοῦ ἐτόνισε, θά το ἀδάντως ἀνευ τῆς συμβολῆς τῶν ἀδελφῶν Γιανουσούλατου, οἵτινες τόσην μᾶς ἐμπνέουν ἐμπιστοσύνην. 'Η ἀρσις τῶν δυσμενῶν προκαταλήψεων διάτην ναυτιλίαν σας εἰνε ἔργον των, κυρωθεῖν κατόπιν ἀπὸ τὰ πράγματα. Διότι τὰ φορτηγά σας δὲν κατέρριψαν μόνον τὰς ὑφιστάμενας πλάνας, ἀλλ' ἀνεδείχθησαν καὶ ἀνώτερα τῶν προσδοκῶν μας».

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν τῆς συνομιλίας μας ὁ κ. Φοῦτζι δὲν μοῦ ἀπέκρυψεν, δ-

τι πρὸ δλίγου μόλις χρόνου, ἐπεκράτουν δυσάρεστοι ἀντιλήψεις ἐν Ἱαπωνίᾳ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ἡ δὲ Ἀνδρίνου ἀντίδρασις κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς ἐργασίας ἐν τῇ «Ἀπω Ανατολῆ» ἦτο ἴσχυροτάτη. «Οἱ Ἱαπωνικοὶ κύκλοι—ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Φοῦτζι— μη ἔχοντες καμμίαν ἔως τότε ἐπαφὴν μὲ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν, ἤντλουν τὰς πληροφορίας των ἀπὸ «δεύτερο χέρι» καὶ δὲν ἦτο συνεπῶς δυνατόν, παρὰ νὰ ἐπρεάζωνται ἀπὸ τὰ ἔκ Λονδίνου διαθιθαζόμενα σχόλια. Δὲν ἐπιθυμοῦ νὰ εἴπω περισσότερα ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου αὐτοῦ, σᾶς ἐπαναλαμβάνω μόνον ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἐπιτυχία ὑπῆρξεν ἔξαιρετική. 'Ἄξιετε οἱ «Ἐλληνες τῶν συγχαρητήρων μας».

«Ὑπολείπονται ὅμως καὶ ἄλλα — μοῦ προσέθηκεν ὁ διακριμένος Ἱάπων — καὶ πρῶτον δλῶν νὰ κατανοήσουν οἱ «Ἐλληνες πλοιοκτῆται, οἱ πλοιάρχοι καὶ τὰ πληρώματα τὰς ιδιαιτέρας,



Τὸ «Μαριέττα Νομικοῦ» εἰς Σαγκάην.

καὶ εἰδικάς συνθήκας τῆς μεταφορικῆς ἐργασίας τῆς «Ἀπω Ανατολῆς». «Οταν καὶ τοῦτο συντελεσθῇ, τότε ἡ Ἑλληνοϊαπωνικὴ ναυτιλιακὴ συνεργασία θ' ἀποθῇ ἀκόμη στενωτέρα, ἐπ' ὀφελείᾳ τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῶν δύο φίλων Ἐθνῶν. 'Ελπίζω, ὅτι καὶ τοῦτο δὲν θὰ θραδύνῃ. Καὶ τότε—έχαμηλωσεν ἐνταῦθα ὁ κ. Φοῦτζι τὴν φωνὴν του, ως ἔαν ἐπρόκειτο νὰ μοῦ ἔξομολογηθῇ μυστικὸν — θὰ δυνηθῇ, ἵσως νὰ πραγματοποιήσω τὸ παλαιόν μου δινείρων: Νὰ ἐπισκεφθῇ τὴν δράσιν σας Χώρων, τὴν Ἐλλάδα τῶν θρύλων, τὴν όποιαν ἔμισθα νὰ θαυμάζω ἀπὸ τὰ σχολικά μου χρόνια. Θὰ εύρω τότε τὴν εύκαιριαν νὰ γινώρισω ἐκ τοῦ πλησίον τους «Ἐλληνας, μὲ τοὺς δόποις τόσα κοινὰ χαρακτηριστικά ἔχομεν ήμεις οἱ Ἱαπωνες... 'Εν τῷ μεταξὺ θεωρῶ τὴν εἴσοδον τοῦ πλαίσιου μου δινείρων εἰς τὸ μέλλον, δὲ μοῦ είνε δυνατόν διὰ τὴν στενωτέραν σύσφιγξ τῶν ἐμποροναυτικῶν σχέσεων «Ἐλλάδος καὶ Ἰαπωνίας».

'Ιδού τώρα καὶ ἡ συνέπειξις, τὴν όποιαν τοῦ ἔδωκεν εἰς τὸ Κόμπε ὁ γενικός δ) τῆς τῆς «Γιαμασίτα» κ. Νόγκα.

»Ἐπωφελοῦμαι τῆς εὐκαιρίας τῆς συναντήσεώς μου μὲ τὸν πρῶτον «Ἐλληνα» δημοσιογράφον, ποὺ ἐπισκέπτεται τὴν Ἰαπωνίαν, διὰ ν' ἀπειθύνω ἔνα θερμὸν χαιρετισμὸν πρὸς τοὺς «Ἐλληνας πλοιοκτήτας. 'Οφείλω ἐν πρώτοις νὰ σᾶς εἴπω, δὲ μοῦ είνε δυνατόν διὰ τὴν στενωτέραν σύσφιγξ τῶν ἐμποροναυτικῶν σχέσεων «Ἐλλάδος καὶ Ἰαπωνίας».



Τὸ «Εὐγενία Ξανθοῦ», φορτώνον κυάμους εἰς Ντάρεν

τάς ταχείας προσδόους, πού έπραγματοποίησεν ή 'Ελληνική Ναυτιλία, αισθητῶς αὐξήσασα, κατά τα δύλιγα τελευταῖα ἔτη, τὴν χωρητικότητά της, καθώς και τὴν ἐπέκτασιν τῶν πλοίων τῆς πέραν τῶν 'Ινδῶν, εἰς τὰ ὅδατα τῆς "Ἀπω 'Ανατολῆς. 'Η ἐπέκτασις αὐτῆς, δὲν ὑπάρχει δι' ἐμέ αἱρεθεὶς, διτὶ θ' ἀπόδη σὺν τῷ χρόνῳ ἀπειλή διὰ τινας ξένας ναυτιλίας, ἐντατικῶς ἐργαζομένας εἰς τὸ τμῆμα τοῦτο τῆς 'Υδρογείου.

»Οφείλω ἀκόμη νὰ σᾶς ἐκφράσω τὴν λύπην μου, δι' ὅσα δισμενῆ κατά τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων σχόλια ἀκούονται εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου καὶ νομίζω, διτὶ δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον ἔχουν ὑποχρέωσιν οἱ "Ἐλληνες πλοιοκτῆται νὰ ἐνωθοῦν εἰς μίαν στενήν συνεργασίαν, χάριν τοῦ γοήτρου καὶ τοῦ μέλλοντος τῆς 'Ελληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Εάν μοῦ ἐπετρέπετο νὰ ἐκφέρω γνώμην, θὰ συνίστων, δημοσίᾳ καταθληθῇ ἰδιαίτερα φροντὶς, διὰ τὴν εὔρυτέραν χρησιμοποίησαν ἀρτίως κατηρτισμένων ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων, διὰ τὴν ποιοτικὴν θελτιώσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ, διὰ τὴν καλὴν τῶν σκαφῶν σας συντήρησιν καὶ ἐπιπροσθέτως διὰ τὴν πλήρη γνῶσιν τῶν συνθηκῶν, ποὺ ἐπικρατοῦν εἰς τὰς νέας ἀγοράς, ἔνθα δῆτα ταξιδεύοντας τὰ 'Ελληνικὰ φορτηγά. Τὸ ζῆτημα τῆς καυσίμου ὡλῆς πρέπει ἰδιαίτερως ν' ἀπασχολήσῃ τοὺς 'Ελληνας πλοιοκτήτας, ώστε τὰ σκάφη των νὰ χρηματοποιοῦν κάθε εἰδους γαιάνθρακα. Πρέπει νὰ μελετήσουν τοὺς τρόπους φορτώσεων καὶ μεταφορᾶς ὡρισμένων ἐμπορευμάτων κλπ.

»'Ανατρέχων — ἔξηκολούθησεν ὁ ἐπιφανῆς συνομιλητής μου— εἰς τὴν πρὸ τριακονταετίας κατάστασιν τοῦ ἴδιου μας ἐμπορικοῦ στόλου, παραπήρη διτὶ η μημεὶς εὐρισκόμεθα κατά τὰ πρῶτα μας θήματα εἰς τὴν ἴδιαν θέσιν. Δὲν ἐστερούμεθα μόνον τῆς πείρας, ἀλλ' ὑφιστάμεθα καὶ τὴν καταδρομὴν τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστῶν. 'Ηνωθησαν ὅμως οἱ 'Ιαπωνες πλοιοκτῆται, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ θελτιώσουν τοὺς δρους τῆς ἐργασίας των, καὶ διὰ τοῦτο σήμερον ή 'Ιαπωνική ναυτιλία ἀποτελεῖ εἰς τὸν Παγκόσμιον θαλάσσιον στίθιον ὑπολογισμὸν παράγοντα.

»Γνωρίζω, διτὶ καὶ εἰς τὴν 'Ελλάδα ή Ναυτιλία, δημοσίᾳ καὶ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν, ἐνέχει σημασίαν 'Εθνικὴν καὶ δι' αὐτὸν ἀκριβῶς πιστεύω, διτὶ ὃν οἱ 'Ελληνες πλοιοκτῆται ἀναλάβουν ηνωμένοι τὸ ἔργον, ἐν πνεύματι συνεργασίας καὶ συνεχοῦς προσπαθείας, δὲν θὰ δραδύνουν νὰ καταλάβουν εἰς τὰ ὅδατα τῆς "Ἀπω 'Ανατολῆς τὰς θέσεις, ποὺ κατέχουν σήμερον αἱ Ναυτιλίαι τῆς 'Οδλανδίας, καὶ τῆς Νορθγείας.

»Ἐν συμπεράσματι, ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς διασθεθαιώσω, διτὶ ὑπεράνω τῶν θαλασσῶν, ποὺ χωρίζουν τὰς Πατρίδας μας, σφίγγω τὸ χέρι τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, μὲ τὴν ἐγκάρδιον εὐχήν μιᾶς προσεχοῦς στενωτέρας ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας μας.

Πρίν κλείσω τὰς ἐντυπώσεις μου, θὰ ἥτο παράλειψις νὰ μῇ ἀποδώσω τὸν ὀφειλόμενον ἔπαινον εἰς τὰ πληρώματα τῶν φορτηγῶν μας. "Ολοι, ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν, μέχρι τοῦ τελευταίου ἐπιβαίνοντος δοκίμου ή ναυτόπατος, ἐπιτελοῦν μετὰ ζῆλου τὸ καθήκον των καὶ εἰνε ἀφωσιωμένοι εἰς τὴν ἴδεαν τῆς ἐργασίας. Καὶ ὁ ἀθλός των εἰς τὰς μακρυνάς ἔκεινας καὶ ἀγνώστους δι' ἡμᾶς μέχρι χθὲς θαλάσσας δὲν εἴναι μικρός. Καταθέωσαν, κατὰ τὸ πλείστον, νὰ συνειθίσουν τὰς ἔκει κλιματολογικὰς συνθήκας καὶ ἐπέτυχον νὰ διατρανώσουν ἀπαξ ἔτι τὴν ικανότητα τοῦ 'Ελληνος ναυτίλου, τόσον ταχέως προσαρμοσθέντος καὶ εἰς αὐτὰ ἀκόμη τὰ ταξιδια τῆς 'Ιαπωνικῆς καὶ Κινεζικῆς ἀκτοπλοΐας, χωρὶς μέχρι σήμερον κανεν ἀπολύτως θαλάσσιον στύχημα, ὀφειλόμενον εἰς ἀμέλειαν ή ἀνικανότητα 'Ελληνος ναυτικοῦ, νὰ σημειωθῇ εἰς τὰς μακρυνάς ἔκεινας θαλάσσας.

I. STOYANOV

'Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας κατά τὸ 6'. Ζημηνον τοῦ 1935

'Ελαφρὰ αὔξησις τοῦ τοννάζ

Η κατά τὸ πρωτον τρίμηνον τρ. ἔτ. σημειωθείσα αὐλαφρά αὔξησις τῆς χωρητικότητος τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας κατά 4 σκάφη και 8723 τ. γκρός, ἔξηκολούθησε παρὰ τὰς κρατούσας προθέψεις κατά τὸ δεύτερον τρίμηνον, διτὶ προέκυψε προσθήκη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν 4 πλοίων 11.018 τ. γκρός. Παρὰ τὴν ἀνακοπὴν τῶν ἀδρῶν ἀγορῶν εἰς τὴν τοιαύτην αὐξήσιν συνέπειαν κυρίως ἡ περιωρισμένη κίνησις εἰς τὰς πωλήσεις πρὸς διάλυσιν τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας φορτηγῶν σκαφῶν μας. 'Ωφείλετο αὐτὴ κατά μὲν τοὺς πρώτους μῆνας εἰς τὴν ἐπιφυλακτικότητα τῶν πλοιοκτηῶν, οὕτινες, πρὸ τῆς σταθερῶν προσθετικῆς ἀνατμήσεως τοῦ παλαιοσιδήρου, ἐπεδιώκουν νὰ ἐπιπούσιν ίκανοτητικωτέρας τιμάς, ἀπὸ διμήνου δὲ εἰς τὴν γνωστὴν δυσχέρειαν τῶν πωλήσεων πλωτοῦ ὄλικοῦ εἰς τοὺς γειτονικούς 'Ιταλικούς οἰκους δισαλύσεων, λόγω τῶν ὑφισταμένων ἐν 'Ιταλίᾳ περιορισμῶν διὰ τὴν ἔξαγωγὴν συναλλάγματος καὶ τῆς μῇ ὑπογραφῆς τῆς 'Ελληνο-Ιταλικῆς ἐπορικῆς συμφωνίας. 'Εάν αἱ δυσχέρειαι αὖται παρεκάμπτοντο, θὰ παρεδίδοντο ἀμέσως πλοία 25.000 τ. γκρός, τῶν διποίων ἡ πώλησις ἡ κυρώθη, ἀρκετὰ δὲ ἄλλα θὰ κηλούθουν συντόμως τὴν πρὸς διάλυσιν δόδον, διτὶ πλέον ἀντὶ αὐξήσεως, σοθαράν τινα μείωσιν κατά τὸ 6'. Ζημηνον θὰ παρουσιάζει ή δύναμις τῆς χωρητικότητός μας.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' Ζημηνού ή ἀτμήρης Ναυτιλία μας ἀπηρτίζετο ἀπὸ 582 σκάφη 1.700.845 τ. γκρός. Εἰς ταῦτα δέον νὰ προστεθῇ καὶ τὸ ἀπὸ «Δημ. Ν. Ράλλιας» 3594 τ., οὕτως ἡ πώλησις πρὸς διάλυσην ἡ κυρώθη, οὕτως δὲ εἰς τὴν γνωστὴν διεγράφουσαν εἰς τὴν ναυτιλίαν μας 10 πλοία 34.507 τ. γκρός καὶ διεγράφουσαν δ τ. γκρός 23.489, προέκυψε δηλαδή, μία καθαρά προσθήκη 4 πλοίων 11.018 τόννων, ητὶς προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ιην 'Απριλίου χωρητικότητα, μᾶς ἔμφανίζει σήμερον ὀλίκην δύναμιν 587 πλοίων 1.715.457 τόννων γκρός. Αἱ κατά τὸ ὑπό διαστόποιντον τρίμηνον ἐπελθοῦσαι μεταβολαὶ ήσαν αἱ ἀκόλουθοι: Παρελήφθησαν τὰ ἀπὸ τοῦ α' Ζημηνού ἀγορασθέντα φορτηγά «Ι ου λ ι α» (ex «Burdens») 4324 τ. γκρός καὶ «Ο ρ ο ος Πριονας» (ex «Dunclutha») 3986 τ. γκρός, προστεθήσαν δὲ διαρκοῦντος τοῦ 6' τριμήνου τὰ ἀκόλουθα 8 φορτηγά 26.169 τ. γκρός, ἀγορασθέντα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀντὶ 56.950 λιρῶν περίπου.

"Ονομα πλοίου

	T. γκρ.	Φορτ.	Ναυπ.	Τιμὴ λ.στ
ΑΙκ.Κουμαντάρου ex <i>Talabot</i>	7779	11.700	17	14.750
Αννα Τ. > <i>Sf. Nicolae</i>	2728	4.580	06	5.000
Βαλτική > <i>Ivyltown</i>	264	—	03	—
Έρμης > <i>Cawala</i>	404	—	—	950
Κάστωρ > <i>Parana</i>	5497	9.520	21	14.500
Μαριέττα > <i>W. Radcliff</i>	6042	9.500	13	10.500
Τανάϊς > <i>Hollywood</i>	1546	2.300	07	4.000
Τουρκία > <i>Livorno</i>	1911	3.826	09	7.250
Σύνολον αἵπ 8 τ.	26,169	41.426		56.950

Διεγράφησαν ἔξ ἄλλου κατά τὸ αὐτὸν τρίμηνον 6 σκάφη 23.489 τ. γκρός, ἐκ τῶν διποίων τὰ 2 τ. γκρός 7691 ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 12.200 λιρῶν, τὰ δὲ ἄλλα 4 τ. γκρός 15.798 διετέθησαν εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν. Τὰ πωληθέντα σκάφη είνε τὰ ἔξης:

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

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

BRANCH OFFICE:—77 Beach Street, GHEFOO.

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

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms:—„Onneybros“ Shanghai

«Αναστ. Πατέρας» 3025 τ. γκρ. (1899) "Αγγλοι διαλ. £ 4.700
«Μαριέττα» 4660 τ. γκρ. (1906) » » » 7.500

Πρός διάλυσιν ἀπ' 2 τόν. 7691

Εἰς ἀλλοδαπούς πρός ἐκμετάλλευσιν ἐπωλήθησαν τὰ ἀπ' αὐτούς:

«Μαρία»	τ. γκρ.	229	(τοῦ 1919)	"Αγγλοι £ —
«Νικ. Ρούσος»	»	6.795	(τοῦ 1921)	"Αγγλοι » —
«Πατρίς II»	»	3854	(τοῦ 1926)	Σουηδοί » 71.250
«Παυλίνας»	»	4920	(τοῦ 1913)	"Αγγλοι » 11.250
Σύνολον, ἀπ' αὐτούς		4	τόν. 15.798	

"Εχουμεν κατά ταῦτα:

Προσθήκας	ἀπ' αὐτούς	10	τ. γκρ.	34.507
Διαγραφάς	»	6	»	23.489
Διαφορά ἐπὶ πλέον	»	4	»	11.018
Δύναμις Ιης Ἀπριλ.	»	583	»	1.704.439
		»		

Σημειώσεις: 587 1.715.457

"Ηδη τελοῦν ὑπὸ παραλαβήν, μὴ περιληφθέντα εἰς τὴν ἀνωτέρω δύναμιν, δύο ἀκόμη φορτηγά ἀγορασθέντα παρ' Ἑλλήνων. Εἶναι ταῦτα τὰ ἀτμόπλοια:

Corbeach, Ἀγγλ. 1569 τ. γκρ., 2430 τ. φορτ. καὶ ναυπ. 1913
Nordeslinge, > 3146 > 5320 > > > 1913
Υπὸ παραλαβῆν: 4715 > 7750

"Οσον ἀφορᾶ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη, τὰ ἀνήκοντα εἰς Ἑλληνας, ἀνήρχοντο ταῦτα τὴν 31ην Μαρτίου τρ. ἔτ. εἰς 29 πλοῖα 91.556 τ. γκρός. Διαφοροῦντος τοῦ 6' τριμήνου προσετέθησαν δύο φορτηγά 12.691 τ. γκρός καὶ διεγράφησαν τρία τοιαῦτα 8339 τ. γκρός, οὕτως ὥστε προέκυψε διαφορά ἐπὶ ἔλαττον κατὰ ἓν πλοῖον καὶ ἐπὶ πλέον κατὰ 4352 τ. ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα. Οὕτω, τὴν 30ην Ἰουνίου τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἀτμόπλοια, τὰ ἀνήκοντα εἰς Ἑλληνας, ἀνήρχοντο εἰς 28 συνολικῆς χωρητικότητος 95.908 τ. γκρός. Η ὑπὸ Ἑλληνικήν, δύτεν, ιδιοκτήσιαν ὑπάρχουσα σήμερον χωρητικότης ἀναθισάζεται, ὡς ἔξης:

Υπάρχοντα νηολογημένα	ἀπ' αὐτούς	587	τ. γκρ.	1.715.457
Υπὸ ξένας σημαίας	»	28	»	95.908
Τελοῦντα ὑπὸ παραλαβήν	»	2	»	4.715

Γενικὸν ἀθροισμα: 617 > > 1.816.080

"Η ἐμφάνισις τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας μὲν συνολικὴν δύναμιν 587 πλοίων της 1.715.457 τόννων γκρός καὶ μὲν καθαρὰν προσθήκην ἐντὸς τοῦ 6' Σεπτεμβρίου 4 εἰσέτη πλοίων 11.018 τ. δὲν θὰ καταστῆ δυνατὸν νὰ διατηρηθῇ καὶ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. "Εκδήλως σημειοῦνται, τούναντίον, ἡ τάσις διὰ τὴν μείωσιν τῆς χωρητικότητός μας. "Ηδη τέσσαρα φορτηγά μας 14.492 τ. γκρός ἔχουν πωληθῆ εἰς Ἰταλοὺς πρὸς διάλυσιν, ἡ δὲ παράδοσις των θὰ καταστῇ ἐφικτή μετά τὸν διακανονισμὸν τῶν διὰ τὴν ἔξαγωγὴν συναλλαγμάτος περιορισμῶν καὶ τὴν σύναψιν τῆς Ἑλληνο-Ιταλικῆς Ἐμπορικῆς συμφωνίας. Πέντε ὅλλα φορτηγά μας καὶ ἔν επιβατηγόν ύπερωκεάνιον, διὰ τὴν πώλησιν τοῦ ὅποιου προσεφέρθησαν, 30.000 λίραι, θὰ κατευθυνθοῦν εἰς τὴν Γένοβαν, οὕτως ὥστε ἡ παρατηρηθεῖσα κατὰ τὸ 6' Σεπτεμβρίου μικρά αὔξησις τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας κατὰ 11.018 τόνους, θέλει πολὺ συντόμως ύποχωρήσει εἰς μείωσιν ὑπερτέρων τῶν 30.000 τόνων γκρός.

Η ἀργοῦσα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Στατιστική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»

Εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου τοῦ τρ. ἔτους εύρισκοντο παραπλισμένα 46 Ἑλληνικά φορτηγά (500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 136.255 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 39 τόννων 109.911 παρέμενον εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτεροκοῦ, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 7 τ. γκρός 26.344 εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτεροκοῦ. "Η ἀργοῦσα αὕτη χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας παρουσιάζεται ἡλαττωμένη ἔναντι μὲν τοῦ α' τριμήνου τρ. ἔτ. κατὰ 28 σκάφη καὶ 74.650 τόνους, ἔναντι δὲ τοῦ ἀντιστοίχου περιουσιοῦ τριμήνου κατὰ 18 πλοῖα καὶ 88.035 τ. γκρός. "Ο κατωτέρω πίναξ ἐμφανίζει τὸν ὅγκο τοῦ ἥδη παραπλισμένου τοννάζ, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 6' Σεπτεμβρίου τοῦ 1934, κατὰ λιμένας ἀργίας:

Ἄργον τοννάζ β'. Σεπτεμβρίου 1935

Λιμένες ἀργίας	ἀπ' αὐτούς	τ. γκρ.	ἔναντι 6' τριμήνου 1934
Πειραιεὺς	32	92.454	40 τ. γκρ. 139.831
Χίος	5	12.342	» 16.698
Σύρος	1	3.534	» 33.202
Λαύριον	1	1.581	—
Θεσσαλίη	—	—	1 3.076
Κρήτη	—	—	1 2.893
Χαλκίς	—	—	1 2.187
Πόρος	—	—	1 1.882
Ἐσωτερικ.	39	109.911	58 » 199.769
Ἐξωτερικ.	7	26.344	6 » 24.251
Σύνολον:	46	136.255	64 » 224.290

"Η χρονικὴ ἀφ' ἔτερου διάρκεια τοῦ παροπλισμοῦ τῶν 46 αὐτῶν φορτηγῶν σημειοῦται εἰς τὸν ἀκόλουθον χαρακτηριστικὸν πίνακα ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ ἀντιστοίχον τρίμηνον τοῦ π. Ε.

"Ο χρόνος τῆς ἀργίας των Β' Σεπτεμβρίου 1935 Β' Σεπτεμβρίου 1934

A' π	T. γκρός	A' π	T. γκρός
'Απὸ τῶν ἀρχῶν Ἰουνίου . . .	1	1.877	7 25.123
Διαφοροῦντος τοῦ Μαΐου . . .	6	17.226	16 60.979
Διαφοροῦντος τοῦ Ἀπριλίου . . .	7	22.116	11 40.407
Πρὸ 3 ἔως 6 μηνῶν ἀργοῦντα	13	40.699	12 34.199
Πρὸ 6 ἔως 12 μηνῶν ἀργοῦντα	9	21.208	5 15.460
Ἀργοῦντα ἀπὸ 6. καὶ πλέον	10	33.129	13 48.122

Σύνολον: 46 136.255 64 224.290

"Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν στατιστικῶν αὐτῶν δεδομένων, ὅτι ἡ ἀπὸ τριῶν καὶ πλέον μηνῶν ἀργοῦσα χωρητικότης, περιλαμβάνουσα 32 φορτηγά 95.036 τ., οὐδεμίαν σημαντικὴν διαφοράν ἐμφανίζει ἔναντι τοῦ 6' Σεπτεμβρίου τοῦ 1934, ὅτε ὑπῆρχον ἀργοῦντα, πλέον τῶν τριῶν μηνῶν, 30 φορτηγά μας 97.781 τ. γκρός. "Εναντι δημοσίου τοῦ π. Ε. Σεπτεμβρίου τρ. ἔτ. καὶ κατηγορία αὕτη τῶν παρωπλισμένων πλοίων παρουσιάζει αὔξησιν κατὰ 40.000 τ. γκρός περίπου, μολο-

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

TAXEIA TAXYDROMIKΗ & EΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNΩΝ 14.000

KONΣΤΑΝΤΖΑΣ - KONΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

PΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΑΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΔΑΛΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΔ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

νότι ο δίλικός σύγκος τού ἀργούντος τοννάς είνε μειωμένος κατά 74.650 τ. γκρός. Σημαίνει τούτο, ότι τά παλαιοτέρας ήλικιας φορτηγά μας και ειδικώς τά έξι αύτων ἀπασχολούμενα είς πλάσας Μεσογειακούς, εύρισκουν μετά δυσχερείς ἐργασίαν.

Ἡ ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχοντος ἔτους παραπτηρουμένη μείωσις τῆς παραπλισμένης χωρητικότητος, δέν δύναται ν' ἀποδοθῇ, πράγματι, εἰς ζελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου καὶ ζωηρότητα τῶν συναφῶν μεταφορῶν. Προέρχεται, κυρίως, ἀπό ειδικάς διὰ τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν περιπτώσεις. Λόγου χάριν, κατά τὸ α' 3μηνον ὁ Δούναβις ἥτο νεκρός πάσης ἐργασίας, αἱ δὲ Ρωσικαὶ ἔξαγωγαὶ δέν ἀπηχόλουν οὔτε κανεὶς τὴν συνήθη κλίμακα, τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, λόγῳ τῆς μὴ ἔγκαιρου ἀνανεώσεως τῆς Ἑλληνοσοβιετικῆς ἐμπορικῆς συνθῆκης. Ἐπιπροσθέτως, ἐπηρέασε σοβαρῶς καὶ ἐπιζημίας τὴν κίνησιν τῶν φορτηγῶν μας ἡ ἕκ τοῦ ἐπαναστατικοῦ κινήματος περιπέτεια.

Κατά τὸ δεύτερον τριμήνον, αἱ ἀνωτέρω δυσμενεῖς συνθῆκαι ἤρχισαν ὑποχωροῦσαι. Ἡ ναυσιπλοία εἰς τὸν Δούναβιν ἐπανελήφθη καὶ σποραδικὴ τις ἔκειθεν ἐργασία παρουσιάζετο διὰ τὰ φορτηγά μας, ιδίᾳ τὰ μικρὰ χωρητικότητος, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν μία ζωηρότερα προσέκυψε διὰ τὰ σκάφη μας ἐργασία, ἀναφερομένη εἰς φορτώσεις χυλείας καὶ εἰς μακρυνά πρὸς τὴν Ἀπωνίαν ταξίδια μεγάλων φορτηγῶν. Ἐυεργετικὸν ἐπίσης ἔχουν ἀντίκτυπον καὶ η συμφωνία τοῦ Πλέιτ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν κατωτάτων ὄριών τῶν ναυλών. Αἱ τιμαὶ διετηρήθησαν ἐντὸς τοῦ πλαίσιον τῆς συμφωνίας, ἡ τόνωσις δὲ τῶν ἀρθρῶν ἐκ Πλέιτ φορτώσεων κατὰ τοὺς μῆνας Μάϊον καὶ Ιούνιον ἐπέτρεψεν εἰς ἀρκετὰ φορτηγά νά ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, καὶ ἀνέκοψε τὸν θέσιον παροπλισμὸν ἐτέρων πλοιῶν μας, ἀτίνα εὐρεθέντα εἰς τὴν Μεσόγειον κενά καὶ ἀναύλωσι, ἐπρόκειτο νά καταπλέουσον ἔκειθεν εἰς τοὺς ἔθνικούς λιμένας, διὰ νά τεθοῦν εἰς ἀργίαν.

Εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα ἐμφανίζεται ἡ πορεία τῆς παραπλισμένης ἀνὰ τρίμηνα Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν:

A' 3μηνον	B' 3μηνον	C' 3μηνον	D' 3μηνον
'Α)π	T. γκρ.	'Α)π	T. γκρ.
74	210.905	46	136.255 1 9 3 4
45	129.029	64	224.290 28 98.581 31 99.082

69	206.458	73	238.508 1 9 3 2	36	125.094	22	74.552
92	292.781	164	562.062 1 9 3 1	112	376.651	43	164.579
124	379.900	97	300.133	26	75.933	33	101.351

Χάρις εἰς τοὺς προεκτεθέντας παράγοντας, διά πρώτην φοράν τὸ 6' 3μηνον τοῦ ἔτους παρουσιάζει ἀργούσαν χωρητικότητα τόσον μικράν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον χρόνον τῶν τεσσάρων προηγουμένων ἐτῶν, ὅτε τὸ παραπλισμένον τοννάς ἥτο πάντοτε ὑπερδιπλάσιον, κάποτε δὲ μάλιστα (1932) καὶ τετραπλάσιον τοῦ σημερινοῦ. Σημειωτέον ἀκόμη, διτὶ ποτὲ ἀλλοτε μία τόσον σοβαρά, δύον σήμερον, Ἐλληνικὴ χωρητικότης, δέν ἥτο ἀπηχολημένη εἰς μακρυνά ταξίδια καὶ εἰς πολύμηνα «ταῖμ - τσάρτερς» μεταξύ λιμένων τῆς Ἀπωνίας Ἀνατολής.

“Οσον ἀφορᾶ τὴν ἡλικίαν τῶν ἀργούντων φορτηγῶν μας δεικνύεται αὕτη ἀπὸ τὸν κατωτέρω παραπιθέμενον πίνακα:

B' 3μηνον 1935			B' 3μηνον 1934		
Ναυπ.	1930-20	ἀ)π	2 τ.	9.797	3
»	1919-15	»	5	16.537	6
»	1914-10	»	6	15.614	5
»	1909-05	»	11	37.214	24
»	1904-00	»	12	38.961	13
Πέραν	τοῦ	1899	»	18.132	13

Σύνολον: 46 » 136.255 64 » 224.290

“Ἐναντὶ 9 φορτηγῶν 40.431 τ. γκρός καὶ ἡλικίας μέχρι 20 ἐτῶν, ἀτινα ἡσαν παραπλισμένα κατὰ τὸ 6' 3μηνον τοῦ π. ἔ., ἔχομεν σήμερον 7 χωρητικότης 26.334 τ. γκρός μόνον, ἐνώ ἀνω τῶν 25 ἐτῶν ἔχομεν 33 τόνων 94.307, ἔναντι 50 τ. γκρός 152.468 τοῦ ἀντίστοιχου περισσοῦν τριμήνου. Ἡ μείωσις αὕτη εἰνε χαρακτηριστικὴ τῆς συνετελεσθείσης εἰς τὸ διάστημα ἐνὸς ἔτους προδόσου τῶν διαλύσεων, θά ἥτο δὲ ἀκόμη μεγαλύτερα, ἐάν αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι τῆς Ἰταλίας δέν ἀνέκοπτον τὴν ζωηράν τάσιν πωλήσεων τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν μας πρὸς διάλυσιν καὶ μάλιστα εἰς ἴκανοποιητικάς τιμάς, λόγῳ τῆς αἰσθητῆς ἀνατιμήσεως τοῦ παλαιοσιδήρου.

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

(CORN'S. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORN'S. SWARTTOUW & BAAK

Mercurius Buildings

STEVEDORING

Owners of 15 tons electric cargo transporters and floating cranes for handling coal, iron—ore and other bulk cargoes.

Large modern sheds with 13 electric LUFFING cranes, on deep water, also various plants for storage of all sorts of merchandise.

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & C°

10 Metropolis Street.

SALONICA

P.O. Box 460 P.O.Box, 313 P.O.Box 775
TEL-AVIV JAFFA HAIFA

ANTWERP:

CORN'S. SWARTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING CY.

(late Charles Geyr)

53 Longue Rue Neuve

ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ίδιοκτήται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τοννών καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τοὺς γαιάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χῦμα φορτία.

Εὐρύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς ιρηπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντός εἶδους.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγγυητένη διεκπεραίσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χῦμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλός».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβόλαια ἀπενθύνεσθε εἰς τοὺς γενικοὺς πράκτορας διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Λεκάνην τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν:

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ—ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775—ΧΑΙΦΑ



Αίγυπτος

‘Η κίνησις τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1934

Τὴν ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος περιέλαβε διελεύσεις 5663 πλοίων ὅλως καροτικότητος 31.751.000 τ. νέτ-φέτζιστερ. Ἡτο, δηλαδή, ἀνωτέρᾳ τῆς τοῦ 1930 καὶ ημέρην κατὰ ποσοστὸν 3.5 ο) ἔναντι τοῦ 1933. Οὖτο, ἡ ἀπὸ τοῦ γ' τομῆνον τοῦ 1932 ἐξηλικωθεῖσα ἔλαυδα δελτίωτις ἔχησαν, ἀλλὰ· χαρίς νὰ τὴν διακρίνῃ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὁ σταθερὸς ἔκεινος προοδευτικὸς μηδέποτε, ποὺ εἰχε σημειωθῆ τὸ α' 6) μηνὸν τοῦ 1933 καὶ ὥστις μόνον ἀπὸ τοῦ δ' 3) μηνὸν τοῦ ίδιου ἔτους αἰσθητῶς ἀνεξόπι.

Οσον ἀφορᾶ τὴν κίνησιν τῶν φορτίων, ἀνῆλθεν αὕτη εἰς 28.448.000 τόννους, ὑπερβασία τὴν τοῦ 1933 κατὰ 5.7 ο), ὑπολειμμέσια διως τῆς τοῦ 1929 κατὰ 17.6 ο). Εἰς τὴν συμφωνίαν αὐξήσεων παρασημερισμένων μεγάλως αἱ Σοβιετικαὶ ἀπὸ Μεσογείου εἰς Ἀπο Ανατολὴν ἀπόστολαι ἐμπορευμάτων, αἴτινες παρουσίασαν μίαν ἀνάπτυξιν 46.3 ο), ἔναντι τοῦ 1933. Ἐπίσης εἰς τὴν ἐξ Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Μεσογείον ἐμπορικὴν κίνησιν, παρετηρήθη αὐξήσις δι' ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν φορτίων, ἔξαρσεσιν τὸν ἔλαυδα ποταμούν καὶ τὸν ἴνασματον. Τὰ πετρέλαιοφρούτα κατέχον τὴν πρώτην θέσιν μὲ διελεύσεις 5.136.000 καὶ μὲ αὐξήσιν 203.000 τ. ἔναντι τοῦ προηγοῦ. ἔτοντος, εἰχον δὲ προέλεντον, κατὰ τὸν πόλον λόγον, τὸν Περσικὸν κόλπον. Εἰς τὰ γενιστὰ φορτία ὀφείλεται καὶ ἡ μεγαλύτερα αὐξήσις τῆς ἐμπορικῆς κίνησεως τοῦ Σουέζ, μολονοῦ κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1934 παρετηρήθη ποιὰ τις γαλάφωσις εἰς τὰς διελεύσεις φορτίων ἀγαθῶν πετρέλαιον, λόγῳ τῆς ἐνάρξεως τῶν φορτώσεων ἀπὸ τοὺς Παλαιστινιακοὺς λιμένας, εἰς τοὺς δύοις διωγμοῖς διετείθησαν διὰ σοληνώσεως τὰ πετρέλαια τῶν πηγῶν τοῦ Ἰοά.

Τὴν μεγαλύτεραν μετὰ τὰ πετρέλαια κίνησιν ἐξ Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Μεσογείον είχον τὰ γεννήματα, μὲ 2.760.000 τόννους. Ο σίτος τείνει νὰ ἐκλείψῃ βαθμοῦ διελεύσεις ἐπὶ τῆς διώρυγος, τὴν ἐπιποστὸν του διως ἀνεπιλόρωσεν ἡ αὐξήσις δὲ ἔντονος ἔμπορου καὶ προϊῆς ἐξ Ἰνδονίας καὶ Ἰνδίων. Γενικῶς ἡ κίνησις τοῦ Σουέζ παρουσίασε προόδον τινὰ κατὰ τὸ 1934, ἡτοι διως ἀνεύποτη περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, λόγῳ εἰδικῶν περιπτώσεων, οἷα λ. χ. ήσαν αἱ περιορισμέναι ἀπόστολαι Ρωσσικῶν γεννημάτων καὶ πετρέλαιον εἰς Ἀπο Ανατολὴν καὶ μεταλλευμάτων εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Πάντως, ἡ ἔναντι τοῦ 1933 προσήνασαν αὐξήσις πατὰ 3.5 ο) εἰς τὴν διελθόσαν καροτικήτητα καὶ 5.7 ο) εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν, θεορεῖται ἀρχετά ἵπαντοι ποιητική προκειμένου δι' ἔνα ἔτος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιον ἡ ζωηρότης τοῦ διενθοῦς ἐμπορίου παρέμεινε καθηλωμένη εἰς τὸ γαμήλιον ἐπίπεδον τοῦ 1933, ὥστε ὑπολογίζεται εἰς τὰ 75 ο) τῆς κινήσεως τοῦ 1929.

Βέλγιον

Διεδυνής συμφωνία διὰ τὴν καταμέτρησιν τῶν πλοίων

Ο τόννος φρέτζιστερο, τοῦ ὅποιον παγκοσμίως γίνεται χρῆσις πρὸς καθορισμὸν τοῦ ὅγκου τῶν πλοίων, εἶνε, ὡς γνωστόν, ἰσος πρὸς 100 κανονίους πόδας, ἥτοι 2.83 κυβικού μέτρα. Ό τόπος διως ὑπολογισμῶν καὶ ἐπτώσεων ἐπὶ τῆς βασικῆς τάσης μονάδος πρὸς ἀνένθεσιν τοῦ νέτ τοννάς, ἀποτελεῖ εἰσέπι τὸ ἀντικείμενον εἰδικῆς νομοθεσίας, ἡ ὅποια ὅρη μονον ποικίλει κατὰ χώρας, ἀλλὰ καὶ διὰ τῶν συγκῶν τροπολογιῶν, ποὺ ὑφίστανται ἐκασταχοῦ, δημιουργεῖ ἔνα σύνολον περιπλόκων ἀντιλήψεων καὶ ἐρμηνειῶν.

Εἰς τελευταῖον τεῦχος ναυτικῆς Βέλγικῆς ἐπιθεωρήσεως ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ τῶν ἐνδιαφερομένων κύριων ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως τὸ ζῆτημα τοῦτο λυθῇ διὰ μᾶς διεθνοῦς συμβάσεων, δύοις ἀρχιθέους ἐγένετο εἰς τὸ παρελθόν μὲ τοὺς Κανονισμοὺς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ (1929) καὶ τῆς γραμμῆς «φορτόσεως» (1930). Οἱ ὑφιστάμενοι ἐν προκειμένῳ Νόμοι, παρ' ὅλας τὰς τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις τῶν, προκαλοῦν εἰσέπι ἀρχετάς ἀνομαλίας, καριότερων τῶν ὅποιων εἰνε αἱ ἐπτώσεις αἱ ὑπολογιζόμεναι διὰ τὰς μηχανὰς καὶ τοὺς λέβητας εἰς τὰ σκάφη τοῦ τύπου «άνοικον σείτερντέκ», αἴτινες ἐπιτέλους εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἔμπορων μηχανοποιῶν περισσότερον χῶρον διὰ φορτίων, μὲ πληρωμὴ μικροτέρων τελῶν.

Συμφώνως πρὸς τὰ κρατοῦντα σήμερον, ἔνα πλοῖον ὑπόσειται εἰς καταμέτρησην διὰ διαφόρων τρόπων, δύοις προσεγγίζεται εἰς λιμένας, αἱ ἀρχαὶ τῶν ὅποιων ἔχουν πιθετήσει ίδια συντηγματα καταμετρήσεων, ὡς συμβαίνει, λ. χ. εἰς Ἀμβέρσαν, Λονδίνον, Σονέζη ἢ Παναμᾶν, ὅπου τὸ ἀπὸ σκάφους ἐμφανίζεται μὲ τοὺς διαφόρους γρόδες καὶ νέτ χωρητικήτας, μολονότι ὁ ὑπολογισμὸς γίνεται μὲ τὴν ίδιαν βασικὴν μονάδα τῶν 100 κυβ. ποδῶν. Υπὸ τῆς ἀρτῆς Ἐπιθεωρήσεως ἀναφέρεται καὶ τὸ ἀπὸ τὸν παράδειγμα Βέλγικον φορτηγοῦ ἀποσπλόιον ἔχοντος χωρητικό-

τητα νεφοῦς βάρους 8300 μετρικῶν τόννων ἡ 8179 Ἀγγλικῶν τόννων τῶν 2240 λιτρῶν. Εὑρέθη τὸ φορτηγὸν τοῦτο, κατὰ τὸ Βελγικὸν σύστημα, 5150 τ. γρόδες καὶ 3600 τ. νέτ-φέτζιστερ, κατὰ τὸ Ἀγγλικόν σύστημα 5226 τ. γρόδες καὶ 3227 τ. νέτ-φέτζιστερ καὶ κατὰ τὸ σύστημα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ — ἀπὸ τὸ ὅποιον δὲν διαφέρει τὸ τοῦ Παναμᾶ — εἰνέθη 5680 τ. γρόδες καὶ 4080 τ. νέτ-φέτζιστερ.

Ἀποτελεῖ τοῦτο μάτι προσανθίσαν διὰ τὸν ἐφοριαστάς, ὡς τινες εἰνε ὑποχρεωμένοι νὰ ἑπούνται τὴν καροτικήτητα τοῦ σκάφους τοῦ, ἐπὶ τῆς ὅποιας θὰ πληρώσουν τέλη ἡ διόδια, λαμβάνοντες ὃντας ὅμην τὸν λιμένα προσεγγίσεως, καὶ ἀν τὰ σκάφη τοῦ θὰ διέλθουν τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ ἢ τοῦ Παναμᾶ. Τὴν ἀνομαλίαν ταῦτην θὰ ἄρῃ μία διεθνής συμφωνία, ἥτις καὶ θεωρεῖται δυνατή, εἰς δύον ἡ δισική μονάδας ὑπολογισμοῦ, ὁ «τόννος γρόδες», εἰνε παγκοσμίως παραδεδεγμένη.

Γαλλία

Μετὰ τὴν κατάκτησιν τοῦ «Ἐπισείοντος»

Ἐπὶ τοῦ γιγαντιαίου Γαλλικοῦ σούπερ-λάΐνερο «Νορμανδία» ἡ ζητητὴ ταχύτητης τοῦ ὅποιον ἔκθασε τὰ 30.31 μίλια, καταρρίφασα κάθε προηγούμενον φερδό, κυματίζει ἥδη ὁ «κνανοῦς ἐπισείων». Τὰ δύο Γερμανικά καὶ τὰ δύο Ιταλικά ὑπεροχεάνια, μολονότι κατέζουν εἰσέπι ἐφεδρίζηταν τινὰ δύναμιν, πέραν ἐφείνης τὴν ὅποιαν χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν ἀνταπεξήν καὶ διατήρησην τῶν ταχύτητος, εἰνε ἐν τούτοις ἀμφίβολον, ἐννὲν θὰ ταφοριστῶν ποτὲ νὰ φέρουν τὸ φερό τῆς «Νορμανδίας» μὲ τὰς σημειονάς μηχανὰς προσέσεως τῶν. Αἱ πιθανότες αὐξήσεωις τῆς ταχύτητος ἀπὸ τοὺς, επειδότος δὲ ἐξηδηλώθη τελευταῖος σχετικὴ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην κίνησις, τόσον εἰς τὴν Ιταλίαν, δισική εἰς τὴν Γερμανίαν, θεωρεῖται λίαν ἐνδεχομένη ἡ προσεχῆς πραγματοποίησης τῆς. «Ἡδη ἀγγέλλεται ὅτι τὸ «Βορειο-Γερμανικὸν Λόνδο» ἔδωσε σχετικὴν ἐντολὴν εἰς τὰ Ναυτιγεία τῆς Βρετανίας διὰ τὴν μελέτην τῶν νέων μηχανῶν. Καὶ αὕτη ἀπό μιαν ἡ «Γαλλικὴ Υπεροχεάνιας Ἀτμοπλόιας» χάρη τῆς ἐνδυμοτέρας ισορροπήσεως τῶν ἐν τῷ Βορειῷ Ατλαντικῷ ἐποχῶν της, σκέπτεται γ' ἀντικαταστῆση τὰς μηχανὰς τοῦ «Ille de France» προσεκμένου γ' αὐξήση τὴν ταχύτητά του μειώνοντα συγχρόνως καὶ τὴν παρ' ὀποῦν καταναλώσιν κανονίουν ὑλῆς, δισει τὸν δεδομένον τῆς «Νορμανδίας», ἡ δύοις μὲ ταχύτητα 28 μιλίων τὴν ὥραν εἰχε καταναλώσιν κανονίουν ὑλῆς καθ' ἓπον τὰ δραματικά μικροτέραν εἰκείνης τοῦ «Ille de France» μὲ ταχύτητα 23 μονὸν μιλίων.

«Οσον ἀφορᾶ τὸν ἐφαμίλλον τῆς «Νορμανδίας» Βρεταννικὸν ζόλοσσὸν «Βασιλισσα Μαρία», δύτις πρόσεκται νὰ τεθῇ ἐν ὑπερσείδι τὸν ὅποιον εἰνετεῖται τῆς «Κινδύνα», ὅτι ὅπολος ἀποβλέπει ἡ ναυτικήσις τοῦ εἰς τὴν διερίζεσιν τοῦ «Ἐπισείοντος» — μολονότι θὰ αἰσθανθῇ ἀπογοήτευσιν, ἐν προσεκμένῳ, τὸ κοινὸν αἰσθητα ἐν «Ἄγγλη» — ἀλλ' εἰς τὴν ἐπικροδὴ ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐπὶ τὸν ἐμπορικὸν ἐπιπέδον. Πάντως τὰ δύο ταῦτα πλοῖα προώριστα πολιτικῶν νὰ προσφέρουν ὑπερεσίας εἰς τὴν ναυτιλίαν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, ἡ δ' ἀποφασισθεῖσα μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταριῶν συνεργασία πλοὺς ἀποφανγῆται τὸν συναγωνισμού, μεταποτίζει τὸ ἐνδιαφέον διὰ τὸ γέρας τῆς ταχύτητος, εἰς τὸν στάσιν ποὺ θὰ αἰσθανθῇ προσεκμένον τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόνδο» καὶ ἡ «Ιταλία». Νέα ναυτιγείας πλοιοτόνος κολοσσῶν, ἐπὶ τὰς σημειονάς συντήκας τῆς πτυχείας κεφαλαίων καὶ ἐργασίας, κρίνονται ἀδύνατοι, ἡ δὲ προσπάθεια πρὸς κατάτησην τῆς ταχύτητος προβλέπεται νὰ τοντούσται τὸν καθαρός τεχνικοῦ πλαισίου τῆς βελτιωσίσεως τῶν ιγιασταμένων συντηγμάτων προώσεως. Ἐν τῷ μεταξὺ κυριολεγεῖται ἡ φήμη, ὅτι τὸ Ιταλικὸν «Κόμης τῆς Σαβοΐας» θ' ἀποπιειδῇ προσεχῶς τὴν ἐπανάτησην τοῦ «Κινανοῦ Επισείοντος».

ΤΗΛΕΦ. 36939

1599 HIGH ST.

THL. ACUTE-HULL

28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)

Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου ταξιδίου

Ἐξ ἀνάκουνώσεως τῆς πλοιοτητούς ἐταιρίας ἐγγύσθη, ὅτι τὸ πονόπημα κέφος τῆς ἑταρίας ἐκ τοῦ πρώτου ταξιδίου τῆς «Νομαρχίας», ἀνῆλθεν εἰς 1.000.000 φράγκων (13.500 λίρας περίποιον). Τὰ ἔξοδα ἔργων εἰς τὰ 6 ἔκατ. φρ., ἡτοι 4 1/2 ἔκατ. διὰ τὰ τακτικὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ πλοίου καὶ 1 1/2 ἔκατ. δι' ἐκτάκτους δαπάνας, αἱ δὲ πραγματοποιηθεῖσα εἰσπράξεις εἰς 7 ἔκατ. φράγκων. Τὰ ταξίδια τῆς «Νομαρχίας» ὁρίσθησαν εἰς 20 κατ' ἔτος, αἱ δὲ κατὰ ταξιδίου εἰσπράξεις ὑπολογίζονται κατὰ μέσον δρον εἰς 7 ἔκατ. φρ., διὰ τὴν θερινὴν περιόδον καὶ 3 ἔκατ. διὰ τὴν χειμερινὴν. Κατὰ τὴν ἐκ Νέας Υόρκης ἐπιστροφὴν ἐξ τοῦ πρώτου ταξιδίου τοῦ μετέφερε 1495 ἐπιβάτας, ἐκ τῶν οποίων οἱ 400 ἦσαν πρῶτης θέσεως, οἱ δὲ λοιποὶ «Τοῦντας-κλάς» καὶ τρίτης. Ο διὰ τὴν πρώτην θέσην πληρωθεὶς κατόπιν ναῦλος ἦτο λίρα 58, διπλάς ἀναλογεῖ πρὸς 11 λίρας ἡμεροήσιως, τημήν, δηλωνότι, λογικὴν διὰ τὴν διαδοχοῦν τοῦ «Ἀτλαντικοῦ ἐφ' ἐνὸς νεοτεύκτου κολοσσοῦ, προσφέροντος εἰς τὸν ἐπιβάτην τόσην ἄνεσιν, πολυτέλειαν καὶ ταχύτηταν.

Τοῦ πλοίου, κατὰ τὴν πρώτην ἐκ Χάρδος ἀναχώρησιν τοῦ, ἐπέβαινον καὶ 350 ἐργάται καὶ τεχνίται, οἵτινες διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ συνεπλήρωσαν διαφόρους ἡμιτελεῖς καὶ λεπτομερειανάς τοῦ σκάφους ἀνάγκας.

Ως πρὸς τὸ μειονέκτημα τοῦ κραδασμοῦ τῆς πρώμηνς, ἀρχετὰ αἰσθητοῦ καὶ εὐνοούμενον ἀπὸ τὰ ἐνέργεια καὶ ἐλεύθερα διαμέσων χωρισμάτων προναία διαμερίσματα τοῦ σκάφους, ἐφρυνθήσθη ἐπιτυχῶς — ὡς ἀναγονόθη — διὰ τῆς τοποθετήσεως προσθέτων ὑπερεισμάτων καὶ διὰ τῆς ἐκτελέσεως ὁρίσμένων μετατροπῶν εἰς τὰς μηχανάς. Κατόπιν τῶν γενομένων προσθηκῶν, ὁ κραδασμός — δοτεῖ, σημειωτέον ἡτο ποδαρός, ίδια ὅταν τὸ πλοίον ἀνέπτυξε μεταξὺ Πλάνων καὶ Χάρδος ταχύτητα 33 μιλίων — ἀν δὲν ἔχειπε τελείως, περιφρύσθη πάντων εἰς τὸ ἐλαχιστον. Ἀπερασίθη ἀλόγῳ διὰ τὴν ἀποφρύγην τοῦ κραδασμοῦ καὶ ἡ ἀλλαγὴ τῶν ἔλίσων τοῦ σκάφους, δι' ἐτέφον μὲ τρεῖς πτέρυγας ἀντὶ τεσσάρων.

Ἡ ἔφαρμογὴ τοῦ Νόμου «Τάσσο»

Εἰς τὴν Γαλλικὴν Βουλὴν κατετέθη πρὸ τοῦ ἐπερώτημος ὑπὸ βουλευτοῦ ἐκ Δούογκερης περὶ τῆς θέσεως ἔναντι τοῦ «Οργανισμοῦ τῆς Ναυτικῆς Πίστεως» καὶ τοῦ Νόμου Τάσσο, ἐπείναν τῶν Γαλλικῶν ἐταιριῶν, τῶν διόπι τὰ πλοῖα ἐναντιγήθησαν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Οἱ ἴδιοι βουλευτῆς ἐπέστησε τὴν προσφορὴν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἀρνήθησαν τελευταῖς μερικαὶ νέων Γαλλικαὶ ναυτικά ἐταριχαὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ν' ἀσφοληθῶν εἰς μεταφορὰς ἀποικιῶν προϊόντων, κερίως δὲ μπανανῶν καὶ ὅτι μία ἐξ ἀτῶν, διαθέτουσα κεφάλαια 6.000.000 φράγκων, προέβη εἰς τὴν παραγγελίαν ἐν τῷ ἐξωτερικῷ τριῶν πλοίων ψηφίων, ἐνὸς εἰς Συντηρά ναυτικεία καὶ διοί εἰς Δανικά, ἐπιρότησε δέ, ἐὰν τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ τύχουν τῶν ἐνεργετημάτων τῆς προστατευτικῆς Γαλλικῆς νομοθεσίας.

Οἱ ὑπουργὸι τῆς Ναυτιλίας ἀπήντησεν, ὅτι κατὰ τὸν Νόμον τῆς Ιησούς Ανγύστου 1928 ἐφοπλισταὶ ναυτηροὶ δάνεια παρὰ τῷ ὄργανον τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως», ἐφόσον ἡ διατροφὴ τοῦ κόστους ναυτηρήσεως ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ εἶνε μικροτέρᾳ τῶν Γαλλικῶν προσφορῶν κατά 15 ο.ο.. Ἐν τῷ περιπτώσει ταῦτη ὅμως, ἡ παραγόρησις ποσοστοῦ τοῦ τόκου, ἡ καλυπτομένη ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ Δημοσίου, εἶναι μικροτέρᾳ. Ἐτονίσθη ἀλόγῳ ὑπὸ τοῦ Γάλλου ὑπουργοῦ, ὅτι ἡ ἔξαρσεις αἴτη τοῦ Νόμου κατηγορήθη σιωπηρῶς, διότι ὅλα αἱ σχετικαὶ αἴτησεις αἱ ὑποβληθεῖσα ἀπὸ τριετίας καὶ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἐνίσχυσιν ναυτηρήσεων διδομένον εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἀπερρίγησαν.

Οσον ἀφορᾷ τὰς αἴτησεις τοῦ ἐλευθέρου ἐφοπλισμοῦ πρὸς παροχὴν

τῶν εὐεργετημάτων τοῦ Νόμου Τάσσο, τῆς 12ης Ιουνίου 1934, παρεσχέθη ὡς διενυκόνισις, ὅτι πλοῖα παραγγελθέντα εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἡ ἀγορασθεῖσα μεταχειρίσμενα ἐξ τῆς ἀλλοδαπῆς μετὰ τὴν 1ην Μαΐου 1934 δὲν δύνανται ν' ἀπολαύσουν τῶν εὐεργετημάτων, ἐπειδὸς ἐὰν εἰναι ταῦτα ἥιλιας μεῖζον τῶν 5 ἑτῶν καὶ κατωτέρας τῶν 15 καὶ ἡγοούσισθαιν πρὸς ἀντικατάστασιν παλαιωτέρων Γαλλικῶν πλοίων, ἡ ἐὰν ἀφεύδονται ιδιαίτερες τύπους σκαφῶν, τῶν πλοίων ἐστεφεῖται ἡ Γαλλικὴ Ναυτιλία.

Προσοῦπτει ἐξ τῆς δηλώσεως ταύτης, ὅτι τὰ πλοῖα «φωνγεῖα» θὰ τύχουν τῶν εὐεργετημάτων τῆς Γαλλικῆς Νομοθεσίας, ἐφ' ὃντος ἡγοούσισθαιν μετὰ τὴν 1ην Μαΐου 1934.

Ως πρὸς τὸν Νόμον Τάσσο, ἀνενοινόθη ὅτι ἀπὸ τῆς 12ης Αιγύστου 1934, ὅτε ἐτέθη ἐν ισχύι, μέχρι τέλους Μαρτίου τῷ ἔτῃ, προέκυψαν εἰσπλάξεις ἐξ τῶν ἐπιβληθέντων διὰ τὴν χρηματοδότησίν τον προσθέτων εἰσαγωγικῶν τελεονειακῶν τελῶν, 67.000.000 φράγκων, μὲ πρόβλεψιν ἐπιστίων εἰσπλάξεων 110 ἐνὸς 115 ἔκατ., ἔναντι τοῦ ἀπατούμενου ποσοῦ 140 ἐνὸς 150 ἔκατον, φράγκων. Κατὰ φυσικὴν ὅθεν συνέπειαν ἡ ἀρχικὴ κλίμαξ τῶν καθιερωθεῖσῶν διὰ τὸν Νόμον Τάσσο ἀμοιβῶν, θέλει ἐποπτὴ τύπους ἀναλόγους περιποτάς.

Γερμανία

Πληθυσμὸς καὶ χωρητικότης

Εἰς τὴν Γερμανίαν ἐφημερίδα «Φρέντεμπλατ» τοῦ 'Αμβούργου, ἀδημοσιεύθη τελευταῖς ἐνδιαφέροντα μελέτη περὶ τῆς ἀναλογίας τονίας καὶ πληθυσμοῦ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν. Προσοῦπτει ἐξ τῆς μελέτης ταύτης, ὅτι ἡ Νορμανδία ἐρχεται πρότη κατὰ σειράν μὲ 1421 τόννους χροῦς ἀναλογούντας εἰς 1000 κατοίκους της, ἐνῷ ἡ Μεγάλη Βρετανία ἐρχεται δευτέρα μὲ 481 τ. χροῦς ἀνά 1000 κατοίκους της καὶ ὡς Ολλανδία τρίτη μὲ 331 τ. χροῦς. Ἀπὸ τᾶς μεγάλας ναυτικάς χώρας ἀπολογηθεῖσαν κατὰ σειράν μὲ Ἄγιον τοῦ Πατρικοῦ αἴρεται ἡ Γερμανία μὲ 86 τ., ἡ Γαλλία μὲ 89 τ., καὶ ἡ Ἰταλία μὲ 71 τ. Ἡ Γερμανία ἀπὸ προπολεμικὴν ἀναλογίαν 84 τόννους χροῦς ἐπ 1000 κατοίκους της, σημειοῦται σήμερον μὲ 56 τ. χροῦς, ἔναντι 49 τ. τοῦ 1929 καὶ 44 τ. τοῦ 1923.

Χώρα πονοκαταπηκόνη τῆς Γερμανίας ἡ Γερμανία — προσθέτει ὡς ἴδια ἐφημερίδας — ἐξαρτητὸν τῆς Οἰκονομίας της ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν ἐπίπονον, διὶ μόνον διότι ἔχει ἀνάγκη εὐφρίας εἰσαγωγῆς πρότων ὑλῶν διὰ τὰς βιομηχανίας της, ἀλλὰ καὶ διότι αἰσθάνεται τὴν ἀναγκαστητὰ μᾶς διαφορὰς προσπαθείας τονίσεως τοῦ ἐπιπέδου τῆς παραγωγῆς της. 'Υπο ὅμαλας συνθήκας, διότε τὸ ἐμπόριον ἰδύνατο ν' ἀναπτυχθῇ ἐπειδὸς πλαισίου περιοισμῶν καὶ ἡ παραγωγὴ νὰ ποτοθῇ τὰ προϊόντα τῆς εἰς τὰς καταναλωτικὰς ἀγορὰς μὲ φυσικὸν χρῆμα, ἡ Γερμανία ἡδενῆθη νὰ πρατηῇ προτεύονταν ὅθεν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ν' ἀποκτήσῃ τὸν δεύτερον εἰς δύκον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ

'Αναφερομένη κατόπιν ἡ «Φρέντεμπλατ» εἰς τὰς συγκρίσεις τῶν μεταπολεμῶν ἀναλογῶν τονίας καὶ πληθυσμοῦ πρὸς τὰς προπολεμικὰς τοιάτις, ἐπάγεται: «Ἐάν ἐνθυμήθωμεν ἀσόμη, διότι τὰ 42.6 ο.ο. τῆς σημερινῆς ἐπιποτάς κυριότερης κανήσεως τῶν Γερμανικῶν λιμένων ἐξινηρεύονται ὑπὸ ξένων σκαφῶν, καθίσταται ἀμέσως ἀντιληπτόν, διότι ἡ ὑπάρχοντα Γερμανικὴ χωρητικότης πρέπει ν' αἰσχυθῇ εἰσέτι, δεδομένου μᾶλιστα, διότι ἔνα σοβάρον ποσοστὸν τῆς ναυτιλίας μαζὶ ἀπασχολεῖται καὶ εἰς μεταφορὰς μεταξὺ ξένων λιμένων».

Σ.η.μ. «N. X.». — 'Η Ἑλλάς βάσει τοῦ ἀνωτέρου ὑπολογισμοῦ κατὰ χιλιάδας τοιάτικων ἐρχεται τετάρτη μετὰ τὴν Δανιαν καὶ πρὸ τῆς Σονηδίας μὲ ἀναλογίαν 260 τόννους χροῦς περίποι.

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS



Trade Mark

Ένοποίσις ύπηρεσιών καὶ ἐπιχορηγήσεις

Η ένοποίσις τῶν ἐν τῷ Βορείῳ Ἀτλαντικῷ ὑπηρεσιῶν τῆς «Ἀμερικανούμερικαν» καὶ τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόιδ» καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις τῶν ἀπὸ τῆς Γερμανικῆς κυβερνήσεως, ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον προσφάτων ἀνασυνάθεσεων τοῦ γενικοῦ γραμματίου τοῦ ἑποτεγμένου τῶν Μεταφορῶν κ. Καΐνγκ. Η Γερμανικὴ κυβερνήσις, εἶπεν, οὕτως, ἀπὸ τὰς οἰκειώντινες κρίσιμοις διὰ τὴν ναυτιλίαν περιστάσεις, εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ βοηθῇ τὰς ναυτικὰς ἔταιρας, αἵτινες, σὺν τῇ ἐξπόσει τῆς ἐργασίας του, βαρύν οἰστάνονται καὶ τὸν ἐν τῆς ἑποτεγμένης τῆς λίρας καὶ τοῦ δολλαρίου ἀντίτυπον.

Ἡ ἐνότητος τῶν πρὸς ἐκάστην κατεύθυνσιν τῆς ὑδρογείου Γερμανικῶν ταχυγράφων — ἐξηκούθησε — μὲν ἐπεξαθῆ πολὺ συντόμως καὶ εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολήν Γερμανικὰς ἑποτεγμένης. Αἱ γραμμαὶ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, τιθέμεναι ἐπὸ τὸν ἑνίαν διεύθυνσιν, μὲν ἐπιχορηγήθησαν ἐπὸ τῆς κυβερνήσεως, διότι εἴναι προδήλως φανερόν, διὸ δὲ μὲν ἐν γνηθοῖν διὰ τῶν ἀπὸ τὸν πτοχῶν ἥλικων περιθυρίων νὰ διατηρηθοῦν, ἐπὸ τὴν ἑνίαν πέσουν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων λάνερος.

Ιαπωνία

Ο ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν Εἰρηνικὸν

Μία ἀπὸ τὰς μεγάλας θαλασσίας ἀρτηρίας, δην ἐκδήλως ἐπιχρατεῖ ὡντιλιαζός ἀνταγωνισμός, εἶναι ἡ τοῦ Εἰρηνικοῦ Όκεανοῦ, ἡ συνδέουσα τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας μὲ τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Κίναν καὶ τὴν Αντστραλίαν. Οἱ Ιαπωνικὲς ἐφοπλίσμος, συνεπικουρούμενος ἐπὸ τοῦ Κράτους, ἐβεβίωσεν εἰς τόσον βαθὺν τὰς ἑποτεροίας του, ὅπετε σήμερον ἡ Ιαπωνικὴ σημαία κατέχει τὴν πορτήν θέσιν εἰς τὰς διὰ τοῦ Εἰρηνικοῦ μεταφοράς. Η ἀνάπτυξης τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, ίδια δὲ ἐπὶ ἐμπορευμάτων μεγάλης ἀξίας, ὡς εἴναι λ. γ. η μέταξι, ἐπεγένεσθαι τοὺς Ιάπωνας ἐφοπλίστας νὰ ναυπηγήσουν φορτηγά πλοῖα μεγάλης ταχύτητος, τὰ δ' ἀπασχολούμενα σήμερον εἰς τὰς ἑποτεροίας τοῦ Εἰρηνικοῦ Ιαπωνικὴ φορτηγά γραμμῆς θεωροῦνται τὰ ταχύτερα τοῦ Κόσμου.

Η «Μίτσον» Καϊσάριος ἐδομολόγησε πρὸ τίνος εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Ιαπωνίας — Νέας Ύόρκης φορτηγὸν 9400 τ. φορτών, τὸ δόπιον ἀναπτύσσει ταχύτητα 18 ½ μιλῶν καὶ καλύπτει τὴν ἀπὸ Γιούρογάμας εἰς Λός «Αντέλες ἀπόστασιν ἐντὸς 12 ἡμερῶν καὶ τὴν μέχρι Νέας Ύόρκης τουατίνην ἐντὸς 26 ½ ἡμερῶν. Επίσης καὶ ἡ «Νίππον Γιούσεν Καϊσάριος σήμερον εἰς τὴν ίδιαν ταυτὴν γραμμὴν ἔξι νεότερητα σάλπη τῆς, τύπου «N» καὶ ταχύτητος ἑποτεστακῆς 16 μιλίων τὴν ὥραν.

Η ἐλλειψὶς τοννάζ

Ο συσταθεὶς δργανισμὸς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ γνωστοῦ Ιαπωνικοῦ προγράμματος «διαλύσεως — ναυπηγήσεων ὑπέβαλε πρὸ τίνος εἰς τὴν κυβερνήσειν τοῦ Τόκιο σχέδιον προβλέπον τὴν κατ' ἐτος ναυπηγήσιν νέας χωρητικότητος 100.000 τόνων γκρός. Κατὰ τὸν Όργανον, τὸ ἄπειρον τοῦ σχέδιον, βάσει τοῦ δόπιον πρόσεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμαν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας ἐντὸς τοῦ τοῦ. Ἐποιησεν νεότερητα σάλπη 50.000 τ., ἔναντι διαλύσεως πλατών ισης χωρητικότητος, δὲν θεωρεῖται ἐπαρκὲς διὰ νὰ καλύψῃ τὰς αἰσθητὰς ἀνάγκας τῶν ὑπερθαλασσίων Ιαπωνικῶν μεταφορῶν. Τὸ γεγονός καὶ μόνον — τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν εἰσήγησιν — διὰ ἐπερχούμενων αἱ Ιαπωνικαὶ ἔταιραι νὰ ναυλώσουν τὴν ταξείδια χρονικῆς διαρρείας ξένων σάλπη 500.000 τόνων, ἀποδεικνύει τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην αἰσθησεως τῆς ναυπηγήσιμοτεντης νέας μέτρων ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν, μείωσις, ήτις πιθανὸν νὰ ἐπιφέρῃ ἐν ἀντ-

τύπῳ καὶ περιστολὴν τῶν ἔξαγωγῶν, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς ἀντιποίων ἀπὸ τὰς θυγόμενας χώρας, ἐνέρχεται νὰ προσθέτῃ ἔνα ἀκόμη δυσάρεστον παράγοντα ἐπὶ τὸν πολλὸν καὶ ποικίλων δυναμερεῖς.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη αἱ δεσποτίλια αὐτὰ ἡ ξένηθησαν ἀντὶ γὰρ ἐλαττωθοῦν, ή δὲ Ιταλικὴ ναυτικὴ διοικησία, μὲν γοργὸν φυλόν, γάνει γαθὸν ἐδαφος ἀπὸ τὴν ἐργασίαν της. Ἀποδεικνύεται τούτο ἀπὸ τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, τὸ προϊόν τοῦ ὅποιον — ἀποτελοῦν ἄλλοτε μίαν ἀπὸ τὰς κυριωτέρας πηγὰς τῶν ἀμαρτιῶν εἰσαγωγῶν — κατηγόρει ἐντὸς τῆς τελευταῖας δεκαετίας, ἀπὸ 1.400.000.000 λιρέττας εἰς 350 ἔχει. Λιγεττὸν μόνον. Λόγῳ τῆς ἑποτεγμένης τῆς Ἀγγλικῆς λίρας καὶ τοῦ δολλαρίου, ή Ιταλικὴ ναυτιλία ἀντιμετωπίζει σήμερον ἔξαρτες δυσκόλους στιγμᾶς.

Λιερωθῶνται οἱ Ιταλοὶ πλοιοτῆται κατὰ πόσον δικαιολογοῦνται αἰσθητοῖς προβλέψεις καὶ ἐλλίπεις εντυχεστέρων διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν ἰμερῶν, μέσα εἰς μίαν ἀτυμόσφαραν πνιγηράν, μέσα εἰς ἔνα κόσμον κινούμενον ἀενάως καὶ σταθερῶς πρὸς ὑψηλότερους τελονειακούς φραγμούς, ποὺ μετατρέπουν τὰς Χώρας εἰς ἀποσθήτους ἀκροπόλεις, μέσα εἰς ἔνα κόσμον φορολογούντα διορύτατα τὴν διόδου τῶν ἐμπορευμάτων, διότις δὲν ἀπαρχούνται ὀλοσερεφδῶν τὴν εἰσαγωγὴν των.

Ὑπὸ τὰ νοτάλια πλήγματα τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, ὡς λ.γ. τὴν ἀπόλειαν ἐπὸ τοῦ «Ρέξ» τοῦ «Κυανοῦ Ἐπισείοντος», τὸν αὔξοντα συναγωνισμὸν εἰς τὰς ἑποτεροίας τῆς «Ἄπω Ἀνατολῆς», δόπιον ἡ ἐμφάνιση τῶν Γερμανικῶν ὑπεροχεανίον ἀπέλει νὰ ἐκποτίσῃ τὰς Ιταλικὰς γραμμάς, ἀπὸ τὴν ἐξαφάνισην τῶν Ιταλικῶν «τεράμπτε» ἐπὶ τῆς ἐργασίας τοῦ Πλέιτ καὶ τὸν διαρρόητον ἐντεινόμενον συναγωνισμὸν εἰς βάρος τῆς Ιταλικῆς σημαίας ἀνὰ τὴν Μεσόγειον καὶ κυριώτερος εἰς τὸν τομέα τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολῆς, οἱ Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ δοξιμάζονται διορύτατον τὸ αἰσθητήμα τῆς ἀπογοητεύσεως. Χάριν τῆς διατηρησεως τῶν κερτημένων ἐπιδιόκτην, μόλις οὗτον νὰ τύχουν ἔνος εντυχεστέρου κυβερνητικοῦ προστατευτοῦ, μολονότι είναι ἀμφιβόλον, εὖν ἡ κυβερνητικής τῆς Ρώμης θὰ στέρησῃ εἰς νέας ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας τῆς θυσίας, ἐπὸ τὰς σημερινὰς μάλιστα διοργανείσας τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν της.

Ως χαρακτηριστικὸν τῆς τοιαύτης ἀπογοητεύσεως τοῦ Ιταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ είναι καὶ ἡ ἀπὸ διετίας σχεδὸν παρατηρουμένη ἀναποτόλη, κάθε νεωτέρας ναυπηγήσεως διὰ λογαριασμὸν Ιταλῶν πλοιοτητῶν.

Εἰς τὴν τελευταῖαν ἔχεσσιν τῆς «Ιταλία Λάιν», ἡτοι, ὡς γνωστόν, διαχειρίζεται ἀπὸ τοῦ 1932 τοὺς στόλους τῶν ἑταῖρων «N.G.I.», «Σαμπλάντον» καὶ «Κόλουντες» διαπιστώνται τὰ ἴκανοποιητικά ἀποτελέσματα τῆς χρήσεως τοῦ π. ἔ. καὶ ἔξαρσονται τὰ προφίναντα ἐπὶ τῆς ποινοράξιας ὠφέλη, λόγῳ τῆς καταπάσσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῆς περιστόλης τῶν δαπανῶν. Τὸ 1934 ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερόντων ἐπιβατῶν ἡτοι κατὰ πόλη σημαντικότερος τοῦ προηγούμενον ἔτους, τὰ δὲ ὑπεροχεάνια «Ρέξ» καὶ «Κόμης τῆς Σαβοΐας» κατέλιπον μίαν ἐπιφανή θέσιν, ὡς πόρος τὸν μέσον δύον τῶν ἐπιβατῶν, ποὺ μετέφερον κατὰ ταξίδια τὰ λάινες, τὰ ἐξυπηρετοῦντα τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Ικανοποιητικά ἐπίσης ἀποτελέσματα ἀπέδωσε καὶ ἡ ἰδούθεισα τὸν Φεβρουάριον π. ἔ. νέα γραμμὴ τῆς «Ιταλίας μεταξὺ Γένοβας—Κέντα Τάουν καὶ Ντονουμπάν», ἡτοις συντετέλεσεν καὶ εἰς τὴν τόνωσιν τῆς ἐμπορίου κινήσεως μεταξὺ Νοτίου Αφρικῆς καὶ Μεσογείου. Τὰ μεταφερόντα πλατῶν τῆς Ιταλίας ἐμπορεύματα κατὰ τὸ 1934 ἔφθασαν κατ' ὅγκον εἰς 354.030 τ. καὶ κατ' ἀξίαν εἰς 942.985.563 λιρέττας. Η διαφορά τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν ἔναντι τοῦ 1933 είναι μικρά, ἡ ἀποτίμησης δύος τῆς λίρας καὶ τοῦ δολλαρίου ἐπειδίστησε τὰς ταξιδιώτικας καταπάσσεις τοῦ 1931, τοῦ τελευταίου δηλαδή πρὸ τῆς κοινοπραξίας ἔτους, ὅτε αἱ τρεῖς ἑταῖραι εἰσήγαντο δι' ιδίου ἐκάστη λογαριασμόν. Μέρισμα οὐδὲν διανέμεται εἰς τὸν μετόχον.

Ἡ ἐπίλημας ἔξι ἀλλοι τῆς ἀναγεγραμμένης εἰς τὰ διδύλια ἀξίας τοῦ στόλου τῆς «Ιταλίας παρέμενεν ή αὐτή καὶ κατὰ τὸ 1934, ἐλλήφη διόριστα πρόνοια δημιουργίας ἐνὸς «Κεφαλαίου ἀποσθέσεως» ἐπ 32.981.506

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, Relhymnis & 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

VORREAS COMPANY

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

GENOVA

P.O.BOX N° 66.

VENEZIA

CALLE 22 MARZO 2113

ΕΔΡΑ ΓΕΝΟΥΗ (ΙΤΑΛΙΑΣ)
VIA S.PIETRO DELLA PORTA 213

Υπολογιστρεῖα Savona, Oneglia, Spezia, Livorno,
Napoli, Civitavecchia, Ancona, Bari,
καὶ ἀντιπροσωπεῖα εἰς ὅλους τοὺς Ιταλικὸν λιμένας

Τηλεγρ.διεύθυνσις VORREAS-Genova Τηλέφ. 25379

λιρεττών. Ηλιατώθησαν έπισης κατά 44.613.384 λιρέττας τα δρειλόμενα ήπο της έτωσίς ποσά είς τὸν δργανισμὸν τῆς «Ναυτικῆς Πλοτεως» διεξάγοντα δὲ ἡδη διαπραγματεύεις διὰ τὴν σύναψιν ἐνός νέου δανειοῦ 170 λιρών, λιρεττῶν διὰ τὴν ὁριστικὴν ἑκκαθάρισιν τῆς «Nav. Generale Italiana» καὶ τοῦ «Lloyd Sabaudo».

‘Η γραμμὴ τῆς Κύπρου

Ο Ἱταλικὸς ναυτικὸς τύπος ἔξαιρε τὴν ἀπόμασιν τῆς Κεφαλαῖς κυβερνήσθεις, διποὺς συνεχίσης τὴν ἐπὶ 3000 λιρῶν ἐπιχορήγησιν τῆς πρὸς τὸ «Διδίο Τριεστίνο» διὰ τὴν ἐκπρόσεταιν τῆς ταξείας ἑδομαδιῶς γραμμῆς μεταξὺ Λάριανος καὶ Βρινδησίου, ηὗταις ἐνόντες τὴν μεγαλονησίαν μὲ τὴν Εὔφροπην. Η πληρωμὴ τῆς ἐπιχορήγησεως ταῦτης πρὸς τὴν Ἱταλικὴν ναυτιλίαν — γράμμων — δικαιολογεῖται ἐξ τοῦ γεγονότος, ὅτι καμία Αγγλικὴ ναυτικὴ ἑταφία δὲν κατέστη δηνατὸν νά πεισθῇ, διποὺς ἀναλάβῃ παρομοιαν ἑπτερεσίαν ἄντι τῆς γλίσχου ταῦτης ἀμοιβῆς.

‘Ισπανία

Ναυτιλιακὴ καὶ ναυπηγικὴ ἔκπτωσις

Τὰ περιφρέμένα τοῦ Ἰσπανικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος είχον κύριον αἴτην γνώρισμα τὴν πτολήρην καὶ ἄλλην οὐδενὸς ἐνδιαφέροντος ἐργασίαν. Σχετικὴ ἡμερίσμιος ἔρθεις ἀναφέρει δι, αἱ ναυτικαὶ ἑταφίαι ἀντιμετώπισαν μίαν ἐννοντάτην κρίσιν, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῶν φροτίων καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναυτῶν, μὲ ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν ἐπανέζησιν τῆς ἀργονότης χωρητικότητος. Συνέβη μάλιστα εἰς τὴν περίπτωσιν ἐνός ή διο ἐφοπλιστῶν νά παροπλισθῇ ὀλόρηρος ὁ ἐξ φροτήγην σκαφῶν στόλος τῶν.

Η διασχερής αὕτη θέσις ἀπεγένεσε τὸν Ἰσπανοῦ ἐφοπλιστῶν, καθὼς καὶ τοὺς ἰδιοτήτας ναυπηγείων, νά ζητήσουν ἀπό τὴν οὐδέρησιν τῆς Μαδρίτης μίαν περιτέρῳ κρατικὴν ἐνίσχυσιν πρὸς ἔξασφάλισμὸν τῶν θαλασσῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἴπστημεν τῶν ἀνέργων προσωπικῶν τῶν ναυτηγείων. Η Κυβέρνησις ἀνεγνώσιοι προθύμως τὸ δίζαιον τῆς αἰτήσεως καὶ κατόπιτος σχετικὸν Νομοσχέδιον, τὸ δένον διώσ τὸν κατερρόθιμον.

Μεταξὺ τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἐκκρεμοῦντος Νομοσχέδιον μέτρων προστασίας τῆς Ἰσπανικῆς ναυτιλίας καταλέγεται καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν ἐν ἴσχυι τελῶν καὶ δι’ ἔκεινα τὰ ἔστιν σάφη, ἀπίνα δι’ οἰονδήποτε λόγου είχον σημεῖον ἔξαρσθη τὸν μέτρον τούτον. Προβλέπεται ἀλόγη ἡ διαφάλισις τοῦ ὑπέρ τῶν Ἐθνικῶν σκαφῶν προνομίου τῆς ἀποτολίας, οὐχὶ μόνον διὰ τὰ μεταξὺ Ἰσπανικῶν λιμένων ταξίδια, ἀλλὰ καὶ δι’ οἷα πλοῖα ἔχον διὰ ἀφετημένα καὶ τέρμα τὸν Ἰσπανικὸν λιμένας, ἕστι καὶ ἔναν προσεγγίζοντας εἰς διαμέσους λιμένας ἔνων χωρῶν.

Αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διαλύσεις πλαισίου πλωτοῦ ἕλικον περιέλαβον 20 Ἰσπανικὰ πλοῖα, χωρητικότητος 40.000 τ. γχρός, ή δὲ κατὰ τὴν τελευταῖαν διαλύσειν διαλιθίσειον χωρητικότης ἀνῆλθεν εἰς σάφη 100.000 τόννων. Ἔνατη τῆς μειώσεως ταῦτης ἡ παραγγελθεῖσα νέα χωρητικότης ἥτο κατὰ πολὺ μικροτέρᾳ καὶ ἀφεώρα μερικὴ δεξαμενόπλοια διὰ τὸ Ἰσπανικὸν μονοπόλιον τῶν πετρελαίων καὶ τινα μικτὰ σάφη δι’ ἐπιβάτας καὶ φροτίων προσφεύδειν δι’ ἕπτερεσίαν ἐν τῇ Μεσογείῳ. Ἐτὶς τῆς ἀλοδατῆς διο μόνον ἀτμόπλοιοι ἡγοράσθησαν παρ’ Ἰσπανῶν κατὰ τὸ 1934, τέσσαρα δὲ Ἰσπανικὰ σάφη ἀπολέσθησαν ἐξ κινδύνου θαλάσσης κατὰ τὸ ἴδιον ἔτος.

Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν διασχερῶν αἴτῶν συνθήκων, οἱ Ἰσπανοὶ πλοιοκτήται ἐπανέλαβον τὰ πρὸς τὴν κυβέρνησην διαβῆμάτα τῶν συνεπικονούμενα καὶ ἀπὸ τῶν ναυτεργατικοὺς κλάδους, οἵτινες ἑπεδίκουν νά ἔξασφάλισσον μίαν ἀπασχόλησιν, μετὰ πολυτελὴ περίσσον ἀναγκαστικῆς ἀφ-

γίας τῶν.

“Οσον ἀμφὶ τὰς ναυπηγήσεις, παρέμειναν αὕται κατὰ τὸ 1934 εἰς πλήρη σταθμότητα, διὰ δὲ τὴν ἔξασφάλισμὸν τῶν παραγγελθέντων τάγματος, ἔξεδηλόθι ἔνας σκληρὸς μεταξὺ τῶν Ἰσπανικῶν ναυτηγικῶν οἰκουν συναγωνισμός. Τὰ ναυτηγούμενα ἔξι ἀλλοι διὰ τὸ Μεσοπόταμον πολεμικῶν τῶν ναυτηγικῶν, ἀπεράσιστοι τὴν ἐπανέζησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσωπικῶν τῶν ναυτηγικῶν, ἀπεράσιστοι εἰς νέας τινᾶς παραγγελίας πολεμικῶν καὶ εἰς ἐποκεντικὰς μονάδων τινῶν τοῦ ἐπάρχοντος πολεμικοῦ στόλου.

Μεγάλη Βρεταννία

‘Η ἀποπεράτωσις τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας»

“Η «Κιονναρ-Οϊάτ Στάρ» εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ δεῖπτον τῆς παρέζει μερικὰς πληροφορίας περὶ τῆς προόδου τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ ἐπερωτανίου τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας». Η ἐγκατάστασις τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου ἐπερωτάθη, ἢδη, οὐγχόνως διὰ θόρυσις νά διαμορφωθεῖται καὶ ἡ ἔξωτερη ἀριθμὸς ἐμφάνισις μὲ τὴν τοποθεσίαν τῶν τριῶν καπνοδόχων καὶ τῶν Ιστῶν, τὸ ψφος τῶν όποιων φθάνει τὰ 234 μέτρα ἀπὸ τοῦ ἐπιπλέοντος τοῦ τορπίδος. Αἰσθηταὶ εἶναι καὶ αἱ πρόσοδοι ἐπὶ τοῦ ἀνοτάτου καταστρόματος, τοῦ προσριζομένου διὰ τὰς ἀδλητικὰς παιδιάς ἐνῷ ἔξι ἀλλοι τρεῖς ἐκ τῶν τερασίων ἀγωγῶν, διὰ τῶν μόσιων θάλασσαφαλίσσεται ὁ ἀερισμὸς τῶν ἐσοτερικῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν λεβητοπασίων τοῦ σκάφους, ἐγκατεστάθησαν ἡδη. Η διὰ σκληρᾶς ξυλείας ἐπίστρωσις τῶν καταστροφιῶν τοῦ πλησιάζει νά περατωθῇ, διὰ δὲ τὸ κατάστροφα πολιτικόν τοῦ περιπάτου ἀναγέρεται, διὸ ἔχει τοῦτο δίλιξ μῆκος 750 ποδῶν. Ής πρὸς τὴν ἐσωτερικὴν διαφύγμασιν, ἔχει καὶ ἀντη ταπά μέρος συντελεσθῆ, μία δὲ διλόγησις ἔξαρσθη τοῦ πρατιά μηχανικῶν, ἀρχιτεκτόνων, ξυλογράφων, ἀλεστροδόγων, ζωγράφων, ὑδραυλικῶν καὶ πάσις εἰδικότητος καλλιτεχνῶν κανεῖται ἵπτον μέγαν ἀριθμὸν τῶν διάλισσων τοῦ μὲ θέαν ποδὸς τὴν θάλασσαν καὶ εἰς τὸν ἐφοδιασμὸν κάθε διαμερισμάτος μὲ ἰδιαίτερον λοιπόν. Αἱ κοινόχροστοι αἴθουσαν τοῦ πλοίου, 25 ἐν ὅλῳ, μὲ τοιχόματα ἐκ γάλυβος μὲ ἐρυθρόδρυσιν βαφήν καὶ ἡ ἀπέραντος αἴθουσα φαγητοῦ τῶν ἐπιβατῶν τῆς πρότης θέσεως, προξενοῦ ἀπὸ τοῦδε ἔξαρστην ἐντύπων τοῦ διὰ τὴν ἐπιληπτικότητα τῶν. Ἐγει δύος ὅποιν καὶ τῶν τριῶν εἰσέπειται δεξαμεναί διὰ κολύμβημα τῶν ἐπιβατῶν τῆς πρότης θέσεως καὶ τῆς «τούφιστ - κλάσ». Ο χωματισμὸς τῆς διακωνισμῶν τῆς πρότης θέσεως καὶ τῆς «τούφιστ - κλάσ». Ο χωματισμὸς τῆς διακωνισμῶν τῆς πρότης θέσεως καὶ τῆς «τούφιστ - κλάσ». Ο χωματισμὸς τῆς διακωνισμῶν τῆς πρότης θέσεως καὶ τῆς «τούφιστ - κλάσ».

Τὸ σχέδιον «διαλύσεως—ναυπηγήσεων»

Εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων, ἔξι ἀμφομῆς ἐπερωτήσεως περὶ τῶν μέζοι τοῦδε δεδομένων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ «Αγγλικοῦ σχεδίου,

“SÖFTORGFLÖT,,

ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α.Γ. FRANZ MERING

12 ΙΟΥΛΙΟΥ
ΔΙΑ ΓΙΑΦΦΑΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Α.Γ. TCHITGERIN

26 ΙΟΥΛΙΟΥ
ΒΗΡΥΤΤΟΝ-ΓΙΑΦΦΑΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Α.Γ. TCHITGERIN

6 ΙΟΥΛΙΟΥ
ΔΙΑ (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ - ΟΔΗΣΟΝ

Α.Γ. FRANZ MERING

20 ΙΟΥΛΙΟΥ
ΔΙΑ ΣΜΥΡΝΗ (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΟΔΗΣΟΝ

Δεχόμενα ΕΠΙΒΑΤΑΣ καὶ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

«διαλύσεως — ναυτηγήσεων», ό όπουργός τοῦ Ἐμπορίου λόρδος Ράνσουαν ἔλεε τὴν εὐκαιρίαν ν' ἀναστούσῃ, διὰ τὸν κατασκεψήν ἐπάντα τράπεζας φορτηγῶν καὶ ἐνός φορτηγοῦ λάινεος, συνολικῆς χωρητικότητος 39.470 τόνων γκρός. Λιγὸς τάς ναυτηγήσεις ταῦτας θὰ καταβληθῇ ἐν καῷ καὶ ὑπὸ μορφὴν δανείων, ποσὸν 671.400 λιρῶν, μέχρι σήμερον ὅμως οὐδὲμα ἐχορηγήθη προκαταβολή, ἐφ' ὃσον ἡ ἐργασία τῆς κατασκεψῆς δὲν προώθεσεν εἰσέτι, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν διετέθησαν ἀξόμνη πρὸς διάλυσιν, συμφόνως πρὸς τὸ σχέδιον, παλαιὰ φορτηγά τῶν αἰτούντων πλοιοκτητῶν, διπλαῖς καὶ χωρητικότητος. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ, προσεύχενται ὃ κ. Ράνσουαν, προβαίνοντας ἡδης εἰς συνεννοήσεις καὶ τοῖς ταῖς ἀπαραίτητοις μετὰ τῶν ναυτηγῶν συνδιασμούς. Περούτερον ὁ Ἀγγλὸς ἐπουργὸς ἔθηκε καὶ τὴν ἴντερεξθεῖσαν δι' ἑτέρας ἐπερωτήσεως περιόδου, ἐάν δύνανται οἱ Ἀγγλοι πλοιοκτῆται νὰ τὰ πλαίσια ἀλλ' ίκανὴν ἀξόμνη πρὸς ἐργασίαν σκάψῃ τοιν, εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρὸς ἐξμετάλλευσιν καὶ ἄντ' αὐτῶν νὰ ἀγοράζουν παλαιότερα Ἀγγλικὴν ἡ ἔναντι πλοΐα, διὰ νὰ τὰ χρονομοιοῦν πρὸς διάλυσιν ἐν Ἀγγλίᾳ. Ινα τύχον τῶν εἰνεργετημάτων τοῦ σχέδιον. Ἔπ' αὐτὸν ὁ λόρδος Ράνσουαν ἔτοσεν, διὰ σημερέων τῶν Ἀγγλιῶν ἐποπλιστῶν εἶναι νὰ διαθέτουν τὴν πλαίσιαν τῶν χωρητικότητα πρὸς διάλυσιν καὶ οὐχὶ νὰ τὴν μεταβιβάζουν εἰς τεῖχας τῶν ἀλλοδαπῶν ἀνταγωνιστῶν τού.

Ἡ πρώτη καταβολὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων

Εἰς τὸν ναυτικὸν τέπον τοῦ Λονδίνου ἐδημοπεύθησαν πρὸς ἡμέραν αἱ πρῶται συγκεκριμέναι πληροφορίαι περὶ τῶν οἰκονομιῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ ἐπόπειρα ἐφαρμογῆς Βρετανικοῦ προγράμματος ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὴν φορτηγὴν ναυτιλίαν. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἀρξαμένων πληρωμῶν διὰ τὸ α' 3)μηνον, μὲ δάσιν ἀμοιβῆς μίαν λίραν ἀνά 500 τόνων τοῦ ἡμέραν, δὲν ἀποχρώττεται ἡ εὐχάριστος ἔκπληξης ποὺ ἡσάνθησαν οἱ πλειστοὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, οἱ δόποι, ὡς γνωστόν, δὲν ἀνέμενουν ἡφαίλην τὴν ἀπόδοσιν τῆς κρατικῆς ἀρμογῆς. Μολονότι τὰ καταβληθέντα χρηματικὰ ποὺ τελοῦν ἱπό τὴν ἀρεσίν εἶναι τελικοῦ δικαιονομιοῦ, μετὰ τὴν λῆξην τοῦ ἔτους τῶν ἐπιχορηγήσεων, ὅποτε τοῦ τούχου ἐπὶ πλέον δοθέντες θὰ ἐπιστραφοῦν, ἐπιφανεῖται ἐν τούτοις ἡ ἀντίληψις, διὰ παρόμοιον ἐνδεχόμενον ἀποκλείεται, δεδομένης τῆς ἐνδελεῖοῦς ποίησεως τῆς Ἐπερωτήσεως ἐπὶ τῆς διανομῆς τῶν ἀμοιβῶν καὶ τοῦ ἀσκούμενον ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τῆς αὐτοτηροῦ ἐλέγοντον εἰς μέρος τοῦ «Υπουργείου τοῦ Ἐμπορίου». Μερικοὶ μάλιστα κινδύνονταν, διὰ κατὰ τὸν τελικὸν διαγανονισμὸν διὰ προσύπων καὶ ἐνεργητικὰ ἀπόλοιπα ὑπὲρ τῶν δικαιουγῶν πλοιοκτητῶν.

Τονίζεται ἀκόμη, διὰ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν φορτηγῶν, μὴ βλέποντες τὴν ἐργασίαν τῶν εὑνούμενῶν ἀπὸ μίαν αἰσθητὴν τῶν ναῦλων ἀνατιμῆσιν, εὐρίσκονταν ἡδης εἰς τὴν εὐάρσιστον θέσην νὰ ὑπολογίζουν τὴν ἐπιχορηγήσην, ὡς ἔνα ἀσφαλές τημῆνα τῶν ἀσόδων τον, ἐπειδὴ δὲ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν προβλέπεται — ἐπόκτης ἐνδεχόμενον ἀπρόπτων — καυματικὰ δειλίων τῶν ἀνεργαλασσῶν μεταφορῶν, δύνανται οἱ πλοιοκτῆται οὗτοι νὰ ἔχουν σαμῆ ἰδέαν περὶ τῆς πορείας τῆς ἐργασίας τον καὶ τῆς ἐνδεχομένης τακτικῆς των.

Ἀμερικανούντων ὑπὲρ δὴν ἔνος φορτηγοῦ 4000 τόνων γκρός, πληροῦντος δὲς τὰς προσποθέσεις διὰ νὰ μετασχῆται εἰς τὸ εἰνεργέτημα τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἡ ἀνωτάτη ἀποτομή αὐτοῦ ἀπαίτησης θὰ ἥτο 1.460.000 τόνων γκρός — ἡμέρα, ἥτο θ' ἀνήρχετο εἰς 2929 λίρας δι' ἕτοις, καὶ 147 σελ., κατὰ τὸν γκρός. Ἐάν τὸ φορτηγὸν αὐτὸν ἔξετέλει καθ' ὅλον τὸ ἔτος τέσσαρα ταξίδια τοῦ Πλέτρη, θὰ ἔλαμψεν 730 λίρας κατὰ τὰ ταξίδια, ποσὸν ἀντιστοιχοῦ πρὸς σελ. 2)1 περίστου κατὰ τὸν τόνων φορτίου. Εἶναι οὖν ίκανοποιημένοι οἱ πλοιοκτῆται, οἵτινες ὑπελόγιζαν μέχρι τοῦ δε, διὰ ἡ ἐπιχορηγήσης θὰ ἔκμανετο μεταξὺ 1) — ἔως 1)6 σελινίου κατὰ τὸν γκρός. Ὁ μόνος παράγοντας διὰ τὸν γκρός ποσὸν, δύνανται οἱ πλοιοκτῆται καὶ νὰ μειώσουν τὴν βάσιν τῶν πληρωμῶν, θὰ ἥτο τοῦ τούχου ἐπάνοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μᾶς πλαθωρικῆς χωρητικότητος.

Συμφόνως πρὸς τὴν τεθείσαν ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου τοῦ Ἐμπορίου» δάσιν, τὸ κονδύλιον τῶν 2.000.000 λιρῶν θὰ ἐπαφέσῃ δι' 700 πλοΐα τῶν 4000 τ. γκρός, καλέστε δηλαδή τὰς ἀμοιβᾶς διὰ μίαν ὀλικὴν χωρητι-

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 3466 & 3467 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΣΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

κότητα 2.800.000 τόννων, μὲ τὴν θετικὴν ἐξ ἄλλου πρόβλεψιν, διὰ ὃς τὸν ἐν ὑπηρεσίᾳ φορτηγῶν, τῶν διαισιουμένων ἐπιχορηγήσεως, δὲν πρόσκεπται νὰ ὑπερβῇ τὰ 3.250.000 τ. γκρός. Ἐάν μάλιστα ληφθοῦν ἵποτες καὶ αἱ ἀπαραίτητοι ἐπιτάσεις, θὰ διακημανθῇ τοῦτο περὶ τὸν 2.700.000 τόννων γκρός. Τὸ διανεμηθεσμένον διὰ τὸ α' 3)μηνον ποσόν, βάσει τῶν ἐποδηλητεισῶν ἀπατήσεων, θὰ φθάσῃ εἰς τὰς 300.000 λίρας περίπου.

Ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης

Τὸ χαρακτηριστικότερον σημεῖον τῆς πορείας τῆς πλαγκοσμίως παραπλισμένης χωρητικότητος, ἡτο, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἡ σταθερὰ μείονταις τοῦ ὄγκου της, ἥτις ἐφιδασεν εἰς τὰ 6 1/2 ἔκατ. τ. γκρός, ἔναντι 13 ἔκατ. τόννων πρὸ διετίας. Ἐάν μάλιστα ἐξ τοῦ σημερινοῦ ἀριθμοῦ ἐξαρθέσῃ κανεὶς Ἀμερικανικὴ χωρητικότητα 2 1/2 ἔκατ. τόννων παραπλισμένων πλοίον, ἀπίνα δὲν πρόκειται ποτὲ πλέον νὰ ταξιδεύσουν, ἀπομένουν ἐν ἀργίᾳ πλοΐα 4 1/2 ἔκατ. τόννων γκρός. Ὑπάρχουν ὅμως καὶ πλοΐα ἐπέρχονται 8 1/2 ἔκατ. τόννων, διὰ τὰ όποια, ἀσχέτος εὖν εὑρίσκουνται ἡδης ἐν ὑπηρεσίᾳ, δὲν πρέπει πάντως νὰ λησμονήται, διὰ ἡδης ἔχουν ἥπικάν μείζονα τῶν 25 ἔτοντα καὶ διὰ συνεπῶς τὸ δρίον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γκρέτηντην. Τοιαῦτα σκάψη ἀντιπροσωπεύειν εἰς τὴν Βρετανικήν ή, ζ. ναυτιλίαν μίαν χωρητικότητα 1.250.000 τόννων, ἐνῷ τὸ παραπλισμένον πλοίον τοννάς δὲν φθάνει τὸ ἔντεκατομύριον τόννων. Ἐξ τῶν ἀντόφερον τοννάς δὲν φθάνει τὸ ἔκατομύριον τόννων. Ἐξ τῶν ἀντόφερον ἀριθμῶν διεθνοῦς κύρων ἐφοπλιστικὴ προσωπικότης ἀγέται εἰς τὸ συμπέραμα, διὰ ἔαν τελικῶς ἡ διεθνής ναυτιλία δὲν ἐποταχθῇ εἰς τὰ κινηρηγνητικὰ προστατευτικὰ συστήματα, δέοντας ἡ ἀντιμετωπισθῇ ἡ διεξόδος ἀπὸ τῆς σημερινῆς τῆς κρίσεως διὰ τῆς ἐφαρμογῆς προγράμματος διαλύσεως, κατ' ἐλάχιστον, σκαψόν 8.000.000 τ. καὶ τῆς ἄντ' αὐτῶν ναυτηγήσεως ἥμισείς χωρητικότητος.

Τὸ «ποὺλ» τῶν τάνκερς

Τὸ «Λιευθὲς «ποὺλ» τῶν Τάνκερς» ἀπεράσιος τὴν πληρωμὴν ἐνὸς συνολικοῦ μερίσματος 9) — κατὰ τὸν τόννων γκρός, διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 3ῆς Νοεμβρίου 1934 μέχρι 3ῆς Μαΐου 1935, εἰς τὰ ἀναγκαστικῶς παραπλισμένα, βάσει τοῦ σχεδίου, δεξαιρευόντων. Οὕτω, τὸ μηνιαίον μέρισμα ἀποζημώσεως τῶν ἀργούντων τάνκερες ἀντιστοιχεῖ πρὸς σελ. 116.—

Ἄπειρασίσθη ἀκόμη, διὰς αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαιρευόποιων παραμείνοντων ἀμετάβλητοι εἰς τὰ ἐπίτεδα τοῦ ποσοστοῦ 15 ο/ο ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων διὰ τὰς κατὰ ταξίδια ναυλώσεις καὶ 18 ο/ο διὰ τὰς εἰσπράξεις εἰς τάμι-τσάρτερος.

Αἱ ύγειονομικαὶ πιστοποιήσεις τῶν πλοίων

Ἐνδιαφέρουσα διεθνής συμφονία, ἀφορῶσα τὴν κατάργησιν τῆς ὑγειονομικῆς πιστοποιήσεως τῶν πλοίων καὶ τῆς προξενικῆς θεωρήσεως τῆς, ἐπεγάρη πρὸ τοῦ μεταξὺ τῆς Ανταρκτικῆς, Γαλλίας, Δανίας, Ἐλλάδος, Εσθονίας, Λεττονίας, Λιθουανίας, Μεγ. Βρετανίας, Νέας Ζηλανδίας, Νοοθηγίας, Νοτίου Αφρικής, Γιοργοκόσλανίας, Ολλανδίας, Σουηδίας καὶ Σοβιετικῆς Ρωσίας. Η συμφωνία αὕτη ἔχει πενταετή

"VERITAS"

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ-ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ-
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ: Γαιανθράκων—Τροφίμων
— Dunnage κ.λ.π.

ΕΔΡΑ EN SHANGAI | 133 YUEN MING YUEN ROAD
ΤΗΛ. 16455 P. O. Box 1874

ΥΠΟΚ)ΜΑ EN DAIREN | 131 YAMAGATA DORI
ΤΗΛ. 27892-25255 P. O. Box 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πᾶσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. διὰ τὴν παντας τῶν λιμένας τῆς Ἀπολογῆς παρέχεται προσθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλετέρας ἀρνίσεως. Η 25ετής μας πείρα ἐγγυάται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλή διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἐργασίας

Διευθύνων : Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι διὰς μᾶς τηλεγραφοῦν πρὸ 24 ὡρῶν τὴν ἀφίξιν των. Πᾶσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ἡμῶν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκάριως κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ πλοίου

Μεταχειρισθῆτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν Dairen σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «Via Siberia» διὰ τὴν ἐντὸς 17 ἡμέρων διεκπεραίωσιν τῶν εἰς οἰονδήποτε λιμένα τῆς

Απολογῆς

ισχύν, αί δὲ συμβαλλόμεναι χώραι ἔχουν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν ν' ἀνανεώσουν μετά τὴν λῆξιν της τὴν συμφωνίαν ή καὶ ν' ἀποσυνδοῦν πρὸ τῆς λήξεως της. Διὰ τὴν τελευταῖαν δώμας ταύτην περίπτωσιν διερέουν να ἐπιδίουν σχετικὴν προειδοποίησιν εἰς τὴν Γαλλικὴν κυβέρνησιν.

Νορβηγία

Ἡ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις τῆς ναυτιλίας

Ἐπ' ἐνκαψίᾳ τῆς καταθέσεως εἰς τὴν Νορβηγικὴν Βουλὴν ὑπὸ τῆς συστατικῆς κυβερνήσεως Νομοσχεδίου, διὰ τοῦ ὅποιον αἱ φορολογίαι τῶν ἀνούντων ἐταριῶν ἀεցάνονται ἀπὸ 6 εἰς 10 οἱ, η «Ἐνωσις τῶν Νορβηγῶν Ἐφοριατῶν» ἀπέβαλεν εἰς τὸ ἀριθμὸν ἑποντογείον ἡ πετρομῆχην ἔκθεσιν, ἀναφερομένην εἰς τὴν σημειωνήν κατάστασιν τῆς Νορβηγίης ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ἡ ἐπιδιοικούμενη αὐξησις τῆς φορολογίας —τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — προώφισται νὰ πλήξῃ τὰς ναυτιλίας, κυρίως, ἐπιχειρήσεις, τὸ πλεῖστον τῶν ὅποιων διατελεῖ ὕδη ὑπὸ δινοχερεστάτων συνθήκων. Τὸ σύνολον τῶν διατιθεμένων εἰς τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν κεφαλαίων (μετοχικὰ κεφάλαια καὶ δάνεια ὁμολογοῦσα καὶ ἐνυπόθηκα) ὑπολογίζεται εἰς 1 12 δισεκατομμύριον κορυφῶν, ἐνῷ τούναντίον η σημειωνή αὔξει τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δὲν ὑπερβαίνει τὰ 600 ἑκατομμύρια κορυφῶν.

Διὰ τὴν ἔξυγίανσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας —συνεχίζει η ἔκθεσις — ἀπατοῦνται σοβαραὶ ἀποσθέσεις, τὰς ὅποιας δῆμος ἀδυνατοῦν νὰ ἔχει προτείσουν τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἀποκομιζόμενα πτωχὺ κέρδη. Ἀνῆλθον ταῦτα κατὰ τὴν περίοδον 1931—32 εἰς 53 ἑκατομ., κορυφῶν, διὰ νὰ μειωθοῦν τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τῆς σημειωθείσης νέας ἐντάσεως τῆς κρίσεως εἰς 24 μόνον ἑπτατομ.

Ἡ παγκόσμιος ναυτιλαγοφὴ ἔξ αἱλον περιέστη εἰς πλήρη ἔκπτωσιν, χωρὶς νὰ παρουσιᾶται καὶ κανέναν θετικὸν σημεῖον προσεχοῦς βελτιώσεως τῆς. Παρὰ τὸ συγχρονισμένον τοῦ Νορβηγικοῦ πλωτοῦ ὥλιον καὶ τὴν οἰκονομικὴν του διαχείρισιν, καθίσταται ἀνέφικτος ὑπὸ τὰς παρούσιες δινοκόπων πειρατάσεις κάθε ἐπικεφόδης αὐτοῦ ἐκμεταλλεύσεις.

Ἡ πολιτικὴ τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν ἐπιχειρήσεων, ποὺ ἀκολούθεται ἀπὸ τὰς περισσοτέρας τῶν ναυτικῶν χωρῶν, ἀπαιτεῖ ἑπτοῖς μίαν διαπάντη 550 ἑκατομ., κορυφῶν (ἐξαιρουμένης τῆς Ἰαπωνίκης πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς ἀφογῆς) καὶ μόνον η Νορβηγικὴ ναυτιλία παραμένει ἀποξεινούμενή πάσις κρατικῆς βοηθείας.

Ἄντη η Δανία — συνεχίζει η ἔκθεσις — ἀπαλλάσσει παντὸς φόρου τὰ εἰς τὸ ἔξτρεμον ἐργαζόμενα σχάρη της. Τὸ Βέλγιον ἐρήμισεν ὑδη ἐπιχορήγησον 3 ἑκατομμυρίων κορυφῶν, ἀνάλογονταν πρὸς 7 12 κορώνας κατὰ τὸν τόνον γρός τῆς Βελγικῆς χωροταπείτης. Ἡ Ὀλλανδία, παρέστη καὶ αὗτη ἀφογὴν 22 ἑκατομ., κορυφῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς, ἥτοι 11 κορώνας κατὰ τὸν τόνον γρός, ἐν δὲ παρόμοια μέτρᾳ ἐφημόρζοντο καὶ ὑπὸ τῆς Νορβηγίας, ὅτι ἀπέτειτο ποσὸν 24 ἑκατ. κορυφῶν ἐν ἀνάλογη πρὸς τὸ Βέλγιον καὶ 42 ἑκατομ., κορυφῶν ἐν ἀνάλογη πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς Ὀλλανδίαν.

Παρὰ τὴν γενικὴν ταῦτην κατεύθυνσιν, ὅλων σχεδὸν τῶν ναυτικῶν χωρῶν, πρὸς μόθητοιν συστημάτων προστασίας τῆς Ἐθνικῆς τῶν ναυτιλίας, μόνη η Νορβηγία — καταλήγει η ἔκθεσις — ὅτι μόνον δὲν παρέχει τὴν κρατικὴν προστασίαν εἰς τὰ πλοιά της, ἀλλ' ἐπέβαλλε εἰς αὐτὴν βαρυτάτην προφορολογίας, καθ' ἥν στιγμὴν αἱ ἀγωνίζομενα ναυτιλακαὶ ἐπιχειρήσεις διευκόλυντεις καὶ ἀπαλλαγὴς ἀνέμενον ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τοῦ "Οσλοῦ".

Σοβιετικὴ Ρωσσία

Ἡ ναυσιπλοΐα διὰ τῶν Ἀρκτικῶν δαλασσῶν

Ἡ Σοβιετικὴ κυβέρνησις, ὡς ἀναφέροντα πληροφορία δὲν Μόσχας, καταβάλλει καὶ νέαν ἐντατικὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν Ἀρκτικὴν θάλασσαν καὶ τὴν καθιέρωσιν μᾶς πλωτῆς ὄδοις, προσιζημένης νὰ ἔχει πρετέρη τὰ ὑπερδόμεια τῆς τμήματα τῆς ὥστην ταῦτης κώρας. Πρὸς τὸν σορόν αὐτὸν ἀναγγέλλεται ἡ προσεχῆς ἀπόλεια τεσσάρων Σοβιετικῶν ἀτμοπλοίων, διὸς διαπλέουσιν τὴν Ἀρκτικὴν θάλασσαν, βοηθεία λογισμῶν παγοθραυστῶν. Ἐξ τῶν τεσσάρων πλοίων, τὰ δύο θὰ ἐπιχειρήσουν τὸν τολμηρὸν διάπλου μὲν Μούρμανος εἰς Βλαδιβοστόκ καὶ τὰ ἄλλα δύο ἀντιστρόφως ἀπὸ Βλαδιβοστόκ εἰς Μούρμανος. Ἡ δὲ ἀπόστασις θὰ κατανεμηθῇ εἰς τέσσαρα τμῆματα, εἰς ἕκαστον τῶν ὅποιων θὰ παρέχῃ τὰς βοηθείας του ἀνὰ εἰς παγοθραυστῆς.

Ἡ ἀνωτέρῳ Σοβιετικὴ προσπάθεια δὲν ἔνεχει τόσον ιδιάτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ξένας ναυτιλίας, τὰς ἐργαζομένας εἰς τὰς Ρωσοπολίτικες μεταφοράς, ἔνεχει δῆμος ἔξαιρετὴν προδιαθέτη τὰ Σοβιέτ, καὶ ίδιως διὰ τὰ γεωστή ἐποικισμένην βορειότερα Σιβηρίαν διαμερίσματα, διότι ἡ ἀποκατάστασις μᾶς τακτικῆς ὑπεροειδείας μεταξὺ Βλαδιβοστόκ καὶ Μούρμανος, ἀφ' ἦνδος μὲν θ' ἀναγονφίσῃ τὸν σημειωνὸν φόρτον τοῦ ἐπεροιθηριοῦ σιδηροδρόμου καὶ ἀφ' ἔτερον θὰ τονώσῃ τὴν ἐμπορικὴν ἀξίαν τῶν πλούτον πλοτοπαραγογῶν πηγῶν μεμακρωμένων καὶ ἀνεκμεταλλεύτων πεφιδῶν. Ἀπόδειξην, τοῦ τί εἶνε δυνατόν νὰ κατοικηθῇ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην, ἀποτελεῖ ἡ κίνησις ποὺ προσέλαβον τὰ κέντρα προτάσεων, τὰ κείμενα εἰς τὰς ἐξβολὰς τῶν ποταμῶν Γενιστέ, Κολύμα καὶ Λένα.

Ἡ ἐπιδιοικούμενη νέα πλωτὴ ὄδος ἔνεχει διὰ τὰ Σοβιέτ καὶ στρατηγικῶν σπουδαίων της, ἡ δὲ καταβάλλομένη προσπάθεια δὲν εἶναι ὅδεν ἀμιορδὼν καὶ τῶν τάσεων τούναντον τῶν προγράμματος.

Οσον ἀφορᾷ τὰς προγραπτικὰς ἐργασίας διὰ τὴν ἀπόπειραν διάπλου τοῦ Ἀρκτικοῦ, ἀναφέρεται ὅτι ἐξπλέει καὶ αὐτὰς ὁ παγοθραυστής της «Σέντνοφ» δι' ἐφεύραντας καὶ παρατηρήσεις. Εἰναι οὗτος ἐφεύραμένος μὲ πλήρη ἐπιστημονικὸν ὄγκανα, μὲ τροφαῖς καὶ ἐφόδια διὰ πολὺν πλούτον καὶ μὲ δύο ἀεροπλάνα. Ἡ ἐπ' αὐτῷ ἐπιστημονικὴ ἀποστολὴ θὰ ἐπιχειρήσῃ νὰ διακριθῇση τὴν θεωρίαν περὶ ὑπάρχειος ἐλευθέρων θαλασσῶν διόδου μεταξὺ 80οῦ καὶ 82οῦ παραλήμπον, διότι τὰ θερμά γρήματα συναντοῦν τὸ συμπαγὲς παγόφραγμα. Ἐάν η θεωρία αὕτη ἀποδειχθῇ ἀποδίξῃ, ἀληθῆς ἐπανάστασις θὰ σημειωθῇ εἰς τὴν ναυσιπλοίαν τοῦ Ἀρκτικοῦ.

Τὸ «ἀντιμαγνητικὸν» πλοίον

Μία ἐνδιαφέροντα ἀπὸ τεχνικῆς καὶ ἀντιμαγνητικῆς πλευρᾶς, ναυπηγίας, ἀναγγέλλεται ἀπὸ τὴν Ρωσσίαν. Πρόκειται περὶ τῆς κατασκευῆς ἀντιμαγνητικοῦ πλοίου, προοριζομένου δι' ἐπιφερείας κατὰ μήκος τῆς Ἀρκτικῆς Θαλάσσης καὶ μέλλοντος νὰ χρησιμεύῃ δι' ἐπιστημονικής μελέτας. Μέχρι τοῦδε ἔχουν ναυτηργηθῆ καὶ εἰς ἄλλας χώρας μάντιμαγνητικὰ πλοῖα, κατὰ δὲ τὴν κατασκευήν των ἀντιμετωπίσθων παρὰ τὸν τεχνικὸν ἀρχετύποντα. Αρχικῶς ἐφαίνεται ἀδύνατον νὰ εὑφεθῇ μεταλλον, συγκεντρώνοντας ἀντιμαγνητικὰς ιδιότητας καὶ συγχρόνως μὲ ἐπηρεάζομένων ἀπὸ τὸ θαλάσσιον ἔδωμο. Πλὴν τῶν ξενίνον, ἐναντηρηθῆ εἰς τὰς Ήμερ. Πολιτείας κατὰ τὸ παρελθόν καὶ ἔνα ἐν μετάλλοις ἀντιμαγνητικὸν πλοῖον. ἀπὲιδήσης δαράνης, ἀπεδειχθῇ δῆμος μειονεύεταις διελύθη.

Οἱ μεταλλουργοὶ, συνεχίζοντες ἔχτοτε τὰς προσπαθείας τουν, ἐπέτειον

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

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

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

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace.

Correspondents:

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

COALING STATIONS AT	GIBRALTAR	PORT-SAID
METHIL: 82, East High Street.	CEUTA	SUEZ
BURNTISLAND: 20, High Street.	ORAN	PERIM
	ALGIER	BOMBAY
	MALTA	COLOMBO
	ISTANBUL	SINGAPORE
	ZONGULDAK	BATAVIA
	FAYAL-AZORES	ST. LUCIA
	LAS PALMAS	ST. THOMAS
	ST. VINCENT CV.	BERMUDA
	CANADIAN UNITED STATES	
	SOUTH AMERICAN JAPANESE	
	SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C	

χον νύ ιπτερνικήσιμων πολλάς διασχερίες, τά δέ ναυπηγηθέντα σκάφη παρόσχον πολλάτιμους ιπτηρείας εἰς τὴν ωκεανογραφίαν καὶ εἰς πλειστάς ἄλλας έπιστημονικάς μελέτας. Τὸ δῆμο σχεδιασθὲν ἕπο τὸν Σοβιέτ ἀντιμαγνητικὸν πλοῖον, θύ λαρονιστᾶς μετίσταν τελεότητα, ἄλλα καὶ περισσότερον ἐνδιαφέροντα, λόγῳ τοῦ σκοποῦ, δι' ὃν προορίζεται.

Ἄπο καροῦ, ὡς εἶνε γνωστόν, οἱ Ὀργανισμοὶ Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας τὸν Σοβιέτ ἔστεφαν τὴν προσοχὴν τοῦ ἐπὶ τῆς δυνατότητος τῆς ναυπλοίας διὰ μέσον τοῦ Ἀρχιτεκτονικοῦ ὑπεραγού καὶ τῆς καθιερώσεως μᾶς τακτικῆς ἐπιστημονίας διὰ θαλάσσης μεταξὺ Βρετανῶν Ρωσίας καὶ ἈποἈνατολῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁργανόθησαν πλέιστα ὥστα ἐπιστημονικά ἀποστολαὶ, ἀπὸ ταῖς μελέτας τῶν ὅποιων ἐνδιαφέροντα πρόσωπα πορίσαντα.

Ὑπάρχοντα ὥστα μέριστα ἀκόμη δισκολία διὰ τὴν τελικὴν ἀπότιμαν τοῦ ἐγχειρίδιατος, οἱ δὲ πλοιάρχοι οἱ ἐπιβαίνοντες ισχυρῶν πογόθρωντικῶν καὶ ἀποτελεσμένες νῦν διατείνουσαν τὸν Ἀρχιτεκτονικόν, συνιγνησαν τὰς μεγαλυτέρας δισκολίας ἀπὸ τὰς ἐπιτροπὰς τῶν μαγνητικῶν πεζίδων. Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀντιμαγνητικοῦ πλοίου, συνεργεῖσαν μὲν πάσαν ταχύτητα εἰς τὰ ὑδατά Σοβιετικά ναυπηγεῖα, ἐπίτεσται ν' ἀποτελέσῃ σημαντικὴν ἐπὶ τῷ ἀντικείμενον τούτῳ πρόσδον.

Αἱ βιομηχανίαι καυσίμων ύλῶν

Καθ' ἡ ἀναγράφει ὁ Σοβιετικὸς Τέλος, οἱ ἀρμόδιοι κόπλοι παρατηροῦν, ὅτι ἡ ἔξτρεις τῆς βιομηχανίας τοῦ Ρωσικοῦ γιανάθρακος καὶ τῶν πετρελαίων δὲν εἴναι ἀνάλογος πρὸς τὰς καταβάλλομένας προσπαθείας καὶ πόδος τὰ διατείνουσαν κεφάλαια καὶ τεχνητὰ μέσα. Κατὰ τὸ πρότον τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους, ἡ παρατηρηθεῖσα αὔξησης τῆς γιανάθρακοπαραγωγῆς δὲν ἐπέρεθη τοῦ 12 οῦ τῆς ἀντιοτοίχου περισσότητος, ἐνῷ συμφώνος πρὸς τὰς προβλέψεις τοῦ σχεδίου ἐπρεπε νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 19.7 οῦ, η δὲ παραγωγὴ πετρελαίου ἀντί νάπαρονιάσης αὔξησην 18.2 οῦ, ἐνεφάνισεν ἔλαττον σενταύγων 1.1 οῦ ἔναντι τοῦ α' τριμήνου π. ἔτους. Τοιουτόποις αἱ βιομηχανίαι γιανάθρακος καὶ πετρελαίου, αἵτινες κατέπιεν πέρυσι τὴν πρώτην ἡ μία καὶ τὴν πέμπτην ἡ ἄλλη θέσιν, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ βιομηχανικοῦ σχεδίου τῶν Σοβιέτ, μετέπεσαν ἡδη εἰς τὴν ἔδηδον καὶ τὴν ἔνατην κατὰ σειράν θέσιν.

Ἡ τοιάντη καθυστέρησης τῆς ἀναπτύξεως τῶν δύο τούτων βιομηχανῶν, θεωρεῖται ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων Σοβιετικῶν παραγόντων ὡς ἀδικιαλόγητος, διότι κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν διετέθησαν διὰ μὲν τὴν βιομηχανίαν τοῦ γιανάθρακος 2.622.000.000 ρουβλίων, διὰ δὲ τὴν βιομηχανίαν τῶν πετρελαίων 2.135.000.000 ρουβλίων. Ἀμφότεραι προσησθήσαν πρὸς τὰς νεωτέρας τεχνικὰς ἀναπτύξεις τῆς ἐργασίας, ἐφωδιάσθησαν διὰ ποικίλων μηχανημάτων τελευταίων τύπων, η δὲ βιομηχανία τοῦ γιανάθρακος ἐτέθη ἀπὸ τὸν Ἀρφίλιον π. ἔ. ὑπὸ ἔναν φίλον πρόγραμμα ἀνασυγχροτήσεως καὶ ὁργανόστερων. Ἡ καθυστέρηση τοῦ, ἀποτελοῦσα ἔξαίρεσιν μέσα εἰς τὴν γενικὴν ἀναπτύξιν τῆς Σοβιετικῆς Οἰκονομίας, ἀπασχολεῖ ἡδη τοὺς ἀρμόδιοὺς κόπλους, παρὰ τῶν ὅποιων καὶ τοινέτων, διότι κατὰ τὸν προσεχεῖσαν μῆνας ἡ ἐπιδιοχῆς ἡ ἀριστούρα προημπολούσης τῶν τεχνικῶν μέσων καὶ ἡ πλέον εὐρύθυμος κατανομὴ τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος, ὥστε νὰ δεῖπνοθῇν οἱ δροὶ τῆς ἐργασίας καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ τόνωσις τῶν δύο τούτων κεφαλαιώδους σημασίας διὰ τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν βιομηχανιῶν.

Σουηδία

Διὰ τὴν προστασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

Ἡ ἐπίσημος ἐκδήλωσις τῆς ἀπὸ μηνῶν παρατηρηθεῖσης κινήσεως τοῦ Σοβιετικοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν καθιέρωσιν προστατευτικῶν μέτων, γάριν τῆς ἴνωστηρίξεως τῆς ἐργασίας τῶν Σοβιετικῶν στράτων, ἔγενετο κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν τελευταίων εἰς τὴν Στοκχόλμην γενικὴν συνέλευσιν τοῦ Ἀλληλαγωγαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν Σοβιετικῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς τὴν δύοτε προσεχεῖσαν μῆνας ἡ ἐπιδιοχῆς ἡ ἀριστούρα προημπολούσης τῶν τεχνικῶν μέσων καὶ ἡ πλέον εὐρύθυμος κατανομὴ τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος, ὥστε νὰ δεῖπνοθῇν οἱ δροὶ τῆς ἐργασίας καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ τόνωσις τῶν δύο τούτων κεφαλαιώδους σημασίας διὰ τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν βιομηχανιῶν.

Οἱ πρόεδρος κ. Κάρδον αἱ ναυφερόδημενος εἰς τὰ συστήματα κρατικῆς προστασίας, τὰ δόμια πλείσται δῶσα κυβερνήσεις ἐφαρμόζουν, ἔμφαντος ἡ ἐμμέσωση, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ἑθνικῆς τῶν ναυτιλίας καὶ ἐπεπόντων τῶν ζένων σημαντικῶν ἀπὸ τὸ πλαίσιον τῆς μεταφορᾶς τοῦ ἐθνικῶν τῶν φορτίων, ἀνήγγειλεν, διότι ἐπέστη πλέον ὁ καρδὸς δύος καὶ οἱ Σοβιετοὶ πλοιοκτήται ζητήσουν νὰ τύχουν μᾶς ἀντιοτοίχους κυβερνητικῆς ἴνωστη-

ρισεως. Λέν πρόκειται — εἰπε — περὶ προστασίας ἐχούσης μορφὴν ἐπιτειχίν κατὰ τῶν ζένων ναυτιλιῶν, ἀλλὰ περὶ μέτων ἀμνητικῶν πρὸς περιφρούρησιν τῶν ἐκτεμένων εἰς τὸσους κυνδύνους ἐκ τοῦ ζενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐφοπλιστικῶν Σοβιετικῶν σημερένων. Λιὸν τὸν μέτρων ἀντὸν ἀσόμη θὰ ὀπλισθῇ ἡ Σοβιετικὴ συβέρησης καὶ θὰ είναι εἰς τὸν νέον τὸν ἀποδημήσει τὴν ζενικήν της ναυτιλιακῆς ἐργασίας κατὰ τὴν μέλλονταν θάττουν τοῦ θράδιον νὰ συγκληθῇ νέα διεθνή ναυτικὴν συνδιάσεων.

Λιὸν τὴν ἀποδημήσην ἔνων διεθνῶν σχεδίων ἐξελογικεύεσσι τοῦ τον-νέας, ὡς κ. Κάρδον επόνεσεν, διότι ἡ Ιαπωνία ἡρήμη τὴν συνεργασίαν της, αἱ Ἕνωμένων Πολιτεῖαι τηροῦν χαρακτηριστικὴν ἀδιαποτίαν καὶ συγηγή καὶ οἱ Βρετανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐμφανίζονται μὲν γνώμας δισταύ-νας. Οδηγοῦν ταῦτα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι καθ' ἡ στιγμὴν τὸ πρό-γραμμα διεθνῶν συνεργασίας καθίσταται ἀνέψιτον, δὲν ἀπομένει πλέον, ὡς φυσικὴ συνέπεια, παρὰ μόνον ὁ δύνατερος μεταξὺ τῶν ναυτι-ζῶν χωρῶν συναγωνισμός. Λιὸν τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ κρίνεται ἀπαρα-ττος ἡ ἀμοιβαίωτης δύναμις τῶν κοινῶν γενικωτέρων σημερένων καὶ τὸ πνεύμα τῆς συναδελφικῆς ἀλληλεγγύης πρέπει νὰ τεθοῦν ὑπεράνω δύναμιν καὶ νὰ κυριαρχήσουν. Τὰ ἐκφέτελα καὶ οἱ ποικίλοι ἄλλοι παρόμοιοι συναδελφοί εὑρίσκονται παντοῦ εἰς τὴν ἡμεροφίαν διάταξιν, πρέπει δὲ καὶ οἱ Σοβιετοὶ ἐφοπλισταὶ, οἱ ἔχοντες ὅμοιαν τοννάς καὶ ἀσπόλούμενοι εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν θαλασσίων μεταφορῶν, νὰ προέλθουν εἰς σημφονίαν ἐνδυτέρας συνεργασίας, ὥστε νὰ καταστοῦν ισχυρότεροι καὶ ν' ἀποδούν περισσότερον ἐπολογίσμοι.

Αἱ Σοβιετικαὶ ἑταφίαι τῶν λάινεος — ἐξηκολούθησεν ὁ κ. Κάρδον — συνειργάζονταν ἀνέκαθεν σιωπηλῶς πρὸς ἀποφνήγη τὸν μεταξὺ τῶν ἐπιζημίων συναγωνισμοῦ. Τὴν τακτικὴν αὐτὴν ὁρεύουν ἡδη ν' ἀλο-λογίσθουν καὶ οἱ ἰδιοκτῆται τῶν φορτηγῶν, οἱ πλείστοι τῶν διοίων ἀναγνωρίζουν τὴν εὐεργετεύσην τῆς ἐπίδρασιν καὶ εὔνοον τὴν ἐφαρμο-γήν της. Εἰνε βεβαίως διοίσκολος — εἰπε — ἐπὸ τὰς σημερινὰς κρίσι-μος περιστάσεις, ἡ διατήρησης μᾶς ποτῆς καὶ ἀδιαταράχτων συνεργα-σίας, ἡ ἀμοιβαίωτης δύναμις τῶν κοινῶν γενικωτέρων σημερένων καὶ τὸ πνεύμα τῆς συναδελφικῆς ἀλληλεγγύης πρέπει νὰ τεθοῦν ὑπεράνω δύναμιν καὶ νὰ κυριαρχήσουν. Τὰ ἐκφέτελα καὶ οἱ ποικίλοι ἄλλοι παρόμοιοι συναδελφοί εὑρίσκονται παντοῦ εἰς τὴν ἡμεροφίαν διάταξιν, πρέπει δὲ καὶ οἱ Σοβιετοὶ ἐφοπλισταὶ, οἱ ἔχοντες ὅμοιαν τοννάς καὶ ἀσπόλούμενοι εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν θαλασσίων μεταφορῶν, νὰ προέλθουν εἰς σημφονίαν ἐνδυτέρας συνεργασίας, ὥστε νὰ καταστοῦν ισχυρότεροι καὶ ν' ἀποδούν περισσότερον ἐπολογίσμοι.

Τουρκία

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῆς Κωνιλεως

Διαρροῦντος τοῦ Μαΐου αἱ διελένεισις ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπτερῶν ἐκ Κονσταντινούπολεως ἀνήλθον εἰς 801 στάθμη 1.676.114 τόννων νέτ., ἐκ τῶν δύοις 415 πλοίᾳ 896.616 τ., προήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίων καὶ 386 τ., νέτ., 779.498 ἐκ Βοσπόρου. Ἐξ αὐτῶν 235 μόνον πλοία προσήγγισαν εἰς Κονσταντινούπολην πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων, ἐνῷ τὰ λοιπά 566 διῆλθον ἐξεῖδεν τρόματο. Ἡ ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατα-νέμεται εἰς 21 σημαίας, ἐκ τῶν δύοις αἱ ποτὰ σειράν δέκα πρόταται εἰνε αἱ ἀσόλουνθοι:

'Αγγλική	131 τ. νέτ	311.880	Τουρκική	103 τ. νέτ	128.535
'Ιταλική	132 "	306.838	'Ολλανδική	31 "	73.940
'Ελληνική	161 "	228.377	Γερμανική	26 "	64.914
Νορβηγική	47 "	177.033	Ρουμανική	33 "	60.751
Σοβιετική	71 "	149.569	Γαλλική	15 "	47.020

Ἐν συγχρίσει πρὸς τὸν προηγούμενον μῆναν Ἀρφίλιον δύοι προχέρωνται σημαῖα παροντασαν αὐξησην τῆς κίνησεώς των, πλέον τῆς Σοβιετικῆς, ἡπειρώτερης κατὰ 9 πλοίων καὶ 8326 τ. νέτ. καὶ τῆς Σοβιετικῆς κατὰ 1 πλοίον καὶ 6571. Αὐξησην ἔναντι τοῦ Ἀρφίλιον παροντοίσαν αἱ ἀσόλουνθοι σημαῖαι: Ἡ 'Αγγλική κατὰ 16 πλοίᾳ καὶ 51.848 τ. νέτ., ἡ 'Ιταλική κατὰ 29 πλοίᾳ καὶ 45.031 τ. νέτ., ἡ 'Ελληνική κατὰ 27 πλοίᾳ καὶ 25.091 τ. νέτ., ἡ Νορβηγική κατὰ 5 πλοίᾳ καὶ 37.772 τ., ἡ Γαλλική κατὰ 6 πλοίᾳ καὶ 13.285 τ., ἡ 'Ολλανδική κατὰ 4 πλοίᾳ καὶ 5161 τ., ἡ Γερμανική κατὰ 1 πλοίον καὶ 5052 τ. καὶ ἡ Ρουμανική κατὰ 3 πλοίᾳ καὶ 932 τόννους νέτ.

HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Ἡ μακροχρόνιος πείρα ἐγγυᾶται ἀριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαράν ἐργασίαν.

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

TOWAGE AT HAMBURG
"FAIRPLAY", TUGS
17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA
FAIRPLAY STEAM TUGS OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΩΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

Μαριούπολις - Όδησσός - Νικολάϊεφφ- Χερσών - Θεοδόσια-
Νοβορωσσίσκη - Πότι - Μπερδιάνσκ

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL,, - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

"F,, δι' ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ εἰς μιλίμετρα : { 0)3, 0)6, 0)12, 6)15, 12)25, 0)25, 15)30, 20)40, 22)62,
25)50, 62)87, 50)90, 87)125 ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΟΣ

"NAVTIKA XRONIKAA,"

ΔΕΚΑΠΕΤΩΝΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKAA"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

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

FOR ADVERTISEMENTS AND GENERAL ENQUIRIES
WRITE OR TELEPHONE OU U.K. REPRESENTATIVE:

A. E. SHEPPARD 6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C.3 TELEPHONE: ROYAL 8287

'Από τήν κίνησιν της ναυτιλίας μας

'Η ύπόθεσις τού τάνκερ «Ναυσικά»

'Ως είνε γνωστόν, τό δεξαμενόπλοιον «ΝΑΥΣΙΚΑ» τού κ. Κυρ. Βενιζέλου, νηολογημένον ἐπ' ὄντιματι τῆς συζήτησης του κ. Μαρίας Κ. Βενιζέλου, ἔκρατηθή διαρκούντος τοῦ ἀναστατικοῦ κινήματος ὑπὸ τῶν Τουρκικῶν ἀρχῶν εἰς τὴν Κονσταντινούπολιν καὶ κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως παρεδόθη ἐις τὴν Ἑλληνικὴν κυβέντησην, καταπλέσαν δὲ τὴν 25ην Μαρτίου εἰς Ναύσταθμον παραμένει ἔκτοτε ἐκεῖ ἐν παροπλισμῷ. Τό πλοίον ἡτο ἡσφαλισμένον οὐχὶ μόνον κατὰ κινδύνων θαλάσσης, ἀλλὰ καὶ κατὰ πολεμικῶν τοιούτων. Εἰς τὸ σχετικὸν ἡσφαλιστήριον συμβόλαιον πρειλαμβάνετο καὶ ὅρος καλύπτων τὸν κινδύνον καταχρησίσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν Τούρκων ή τῶν Ρώσων εἰς τοὺς Τουρκικούς ή Σοβιετικούς λιμένας. 'Ο ὅρος αὐτὸς ἀνέφερετο εἰς τὰ ἡσφαλιστήρια συμβόλαια κινδύνων πολέμου ἀπὸ τοῦ 1921, ὅτε ὁ συνεχιζόμενος ἐν τῇ Ἑγγὺς Ἀνατολῇ πόλεμος ἐνέφανε τὸν κινδύνον καταχρησίσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἐκ μέρους τῶν Τουρκικῶν ή Σοβιετικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ἔκτοτε δὲ ἐλέγει ἀπαλειφθῆ καὶ παρέμενεν ἐν ισχύι.

Βάσει αὐτοῦ ἀριθμοῦ τοῦ ὅρου ή πλοιοπτήρια κ. Μαρία Κ. Βενιζέλου ἡγειρεν ἀπάτησιν κατὰ τῶν ἡσφαλιστικῶν ἑταφιῶν, κατὰ γνωμοδοτησον δὲ ἐγκύρων Γάλλων νομομαθῶν ὑποχρεούντων αὐτοῖς εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἐπ' 25.000 λιρῶν ἡσφαλισμένης ἀξίας τοῦ τάνκερ. Δεδουμένου ἐξ ἄλλου, ὅτι εἰς τὴν καταχρησίαν τῆς «ΝΑΥΣΙΚΑΣ» εἰς Κονσταντινούπολιν προέβησαν αἱ Τουρκαὶ ἄρχαι καὶ παρέδουσαν ταῦτην, κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως, εἰς τὸ Ἑλληνικὸν δημόσιον, αἱ ἡσφαλιστικαὶ ἑταφαὶ θά στραγγοῦν μὲ τὴν σειράν των κατὰ τὸν Τουρκικοῦ κράτους ἀπαντώσαν τὸν ἄποδον τοῦ σκάφους. 'Η τοιάτη τροπὴ τῆς ὑπόθεσεως πιθανὸν νὰ δημιουργήσῃ ἀπάτησιν τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως κατὰ τὸν Ἑλληνικὸν δημοσίον διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ δεξαμενοπλοίου.

— 'Ἐν τῷ μεταξὺ τηλεγραφικὰ πληροφορίᾳ ἐκ Κονσταντινούπολεως ἀνήγγειλαν, ὅτι κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Στενῶν, τῆς 7ης Ἰουνίου, ἐλήξει τὸ ἥμιτρα τῆς καταχρησίσεως ὑπὸ τῶν Τουρκικῶν ἀρχῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὴν Προσοτίδα κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον συνεπείη τοῦ ἀπανταστικοῦ κινήματος. 'Η νομικὴ ὑποεπιτροπὴ, εἰς τὴν ὥποιαν εἶχεν ἀνατεθῆ ἡ ἔξεταση τοῦ ἥμιτρας ὑπέβαλε κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 13ης Μαρτίου, τὴν ἔσθεσίν της, καθ' ἓν αἱ παρασχεθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Τουρκίας ἔχηγήσεις ἐθεωρήθησαν ἐπαρκεῖσσι.

Η ὑποεπιτροπὴ ἔξεφρασε τὴν γνώμην, ὅτι τόσον ή Τουρκοὶ κινέρησε, περιορισθεῖσα εἰς τὴν ἐνάσκησην ἀστενομικῶν καθηκόντων τῆς αἵτιος ξένου κράτους ἐπὶ πλοίον φέροντος τὴν σημιάν του, δύον καὶ ἡ Ἑλληνικὴ κυβερνήσης, δὲν παρέδουσαν τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ οὐδὲ τὰς διατάξεις τῶν συμβάσεων περὶ τοῦ καθεστώτος τῶν Στενῶν. Τὸ προκόψαν ἥμιτρα ἀφέων τὴν καταχρήσην τῶν τάνκερος «Ναυσικά» καὶ «Ἄτλας», τὸν φορτηγὸν «Ποσειδῶν» καὶ τίνον ἄλλον Ἑλληνικὸν σκάφον, ἡ δὲ ἔξεταση τοῦ παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Στενῶν ὀφείλεται εἰς αἴτησιν τοῦ παρὰ τῇ Ἐπιτροπῇ ἀντιπροσώπου ξένης κόρας, εἰς ὑπέκυον τῆς ὥποιας ἀνίκητον τὰ μεταφερόμενα διὰ τῶν σκαφῶν ἀντὸν φορτία.

*Εκπαιδευτικοὶ πλόες μηχανικῶν

Τὴν 16ην Ἰουνίου, οἱ μαθηταὶ τῆς σχολῆς μηχανικῶν ὁ «Ἀρχιμῆδης» τοῦ «Ἐκπαιδευτικοῦ συνδέσμου Ἐπιστημονῶν Μηχανικῶν», ἔξετάλεσαν ἔκπαιδευτικὴν ἀσκησὴν ἐπιδιόντες τοῦ βοηθητικοῦ τοῦ στόλου «Πάραλος». Τὸν πλοῦν παρηγορούσθησαν πολλοὶ ἀνώτεροι ἀξιοματικοὶ τοῦ Π. Ν. καὶ ἀπαντεῖσι οἱ καθηγηταὶ τῆς σχολῆς, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῶν

ὅποιον οἱ τελειόφοιτοι τῆς σχολῆς ἀνέλαβον ἐπιτυχῶς τὴν κίνησην καὶ λειτοργούσιαν τῶν μηχανῶν τῆς «Παράλου». Τὸ σχάρος ἔξετέλεσε διαδρομὰς εἰς τὸν Σαρωνικὸν, περιέπλεσε τὴν Λίγανην, ὅποιον καὶ ἡγυρούσης ἦταν τὴν ἀκτὴν Πέρδικα.

— Διὰ τῆς «Παράλου» ἐπίσης ἔξετέλεσαν παρομοίαν ἐπταδευτήσιγ τῶν μηχανῶν τῆς 23ης Ἰουνίου οἱ μαθηταὶ τῆς σχολῆς μηχανικῶν ὁ «Παραμητές». Οἱ δύομινοι μηχανικοὶ ἐπέδειξαν ἀρτίαν κατάρτησην καὶ ἀπόσπασαν τὰ συγχαρητήρια τῶν ἐπιβελεπόντων ἀπό τοὺς ἀξιοματικούς. 'Η «Παράλος» ἔξετέλεσε διαδρομὰς εἰς τὸν Σαρωνικὸν καὶ εἰς τὸν πόλον τῆς Ελευσίνος, ἡγυρούσης δέ τοιν ταῦτα παρασχοῦσαν τοῦ τηλεοπτικοῦ προσφοράς.

*Η πρόσληψης Ἐλλήνων ἀσυρματιστῶν

Αἱ ἀνὰ τοὺς κεφαλιτέρους Εὐρωπαϊκούς λιμένας Ἐλληνικαὶ προξενίαι ἀρχαὶ ἀνέφερον δὲ ἐγγράφων τῶν πρὸς τὴν Διεύθυνσην τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅτι ἡλαβον τὴν ἐγκύρωλιν περὶ ἀντιταπαστάσεως τῶν ἀλλοδαπῶν φασιοτέλειαν, παρασχοῦσι τὸν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν σκαφῶν. Τοιάντοι συγχρόνως, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς ἐγκυρωλίας προσχρόνει εἰς δυσχερείας, διότι οἱ διατέσσιμοι ἐν τῷ ἔξτρεμοι προξενούσιοι παρασχοῦσι τοῦ πληρώματος ἀπεισοδήμητη, γάρις εἰς τὴν προξενικήν παρέμβασιν.

*Προληφθεῖσα ἀπεργία

Κατὰ τηλεγράφημα τοῦ ἐν Γιονοκάμη «Ἐλληνος προξένον, ἐσημειώθησαν ἐπὶ τοῦ καταπλεύσαντος ἐκεῖ φορτηγοῦ «MINA» προστιθμαὶ μεταξὺ πληρώματος καὶ πλάνων ἐξ ἀφορμῆς αἰτημάτων τῶν πρόστιν, σχετικῶν, μὲ τὴν μισθωτοφοροδοσίαν. Η πρὸς στιγμὴν ἀπειληθεῖσα ἀπεργία τοῦ πληρώματος ἀπεισοδήμητη, γάρις εἰς τὴν προξενικήν παρέμβασιν.

*Τὸ Ταμείον Προνοίας Κατωτέρων πληρωμάτων

Προτάσει τοῦ κ. ὑπορργοῦ τῶν Ναυτικῶν κατηγορίας τὸν Διεύθυνσεως τοῦ Ε. Ν. «Αναγκαστικὸν Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιον ἐπίτελεται, διότι τὰ κεφάλαια τοῦ «Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων πληρωμάτων» τοποθετοῦνται, πλήγη τῆς Εθνικῆς Τραπέζης καὶ εἰς ἄλλας τοιάτιας. Ἐπιτρέπεται ἐπίσης, διότι τοποθετοῦνται εἰς τὸν πρόστιν, σχετικῶν, μὲ τὴν μισθωτοφοροδοσίαν. Η πρὸς στιγμὴν ἀπειληθεῖσα ἀπεργία τοῦ πληρώματος ἀπεισοδήμητη, γάρις εἰς τὴν προξενικήν παρέμβασιν.

*Ο ποινικὸς καὶ πειθαρχικὸς κώδικης

Διὰ Διατάγματος τοῦ ὑπορργοῦ τῶν Ναυτικῶν καθορίζεται, διὰ ἑπεξῆς εἰς τὴν ποινὴν τῆς στερησης τοῦ διπλώματος ἡ τοῦ πτυχίου εἰδοποτήτος ναυτεργάτων τυνός, τὴν ἐπιβαλλομένην ὑπὸ τοῦ ἀνακριτικοῦ συμβούλου δι' ὑρισμένας παραβάσεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ κώδικος τοῦ Ε. Ν., διὰ συμφράζεται καὶ ὁ μεσολαβήσας χρόνος ἀπὸ τῆς κατασχέσεως τοῦ φυλαδίου ἡ τοῦ διπλώματος μέχρι τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως.

*Ἀποδράσεις ναυτεργατῶν

Κατὰ πληροφορίας διαδικασθεῖσας πρὸς τὴν Διεύθυνσην τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐσημειώθησαν εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ Ἐπιτελεύτερους :

Ἐκ τοῦ ὑπεροπεραίων «ΒΥΡΩΝ» ἐδραπέτευσαν εἰς Νέαν Υόρουν οἱ ἐξ τοῦ πληρώματος Γ. Μπαποπούσης, Δ. Κάρδος, Α. Μαρίνος, Ι. Κοντοφούσης, Χ. Γιαννακόπουλος, Ε. Ζαφειρόπουλος, Ν. Μαραγκός, Π. Καλογρίδης, Ν. Γοητηράς καὶ Ν. Ρεντούμης. Ἐκ τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐδραπέτευσαν ἐν Λονδίνῳ οἱ θεομασταὶ Π. Λιγνέρης καὶ Ν. Παπαεναγγέλου, ὁ ναύτης Λ. Αντωνίου καὶ ὁ θαλαμηπόλης Ι. Πετρόπουλος.

Ἐδραπέτευσαν ἐπίσης ἐκ τοῦ φορτηγοῦ «ΖΑΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ὁ ναύτεργατης Ἄν. Λευτάζης εἰς Μοντεβίδεο, ἐκ τοῦ φορτηγοῦ «ΘΑΛΕΙΑ», εἰς Βόρ. Αμερικὴν οἱ ναυτεργάταις Παν. Πιρρούλου, Νικ. Καράσος καὶ Γ. Μοζούς καὶ ἐκ τοῦ φορτηγοῦ «ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» εἰς Βόρ. Αμερικὴν ὁ δόκιμος μηχανικὸς Παν. Ψάλτης καὶ ὁ θεομαστὴς Κωνστ. Σκαφαμάγκος.

*Σύντομα Ναυτικὰ νέα

— Τὸ ἀπόγευμα τῆς 29ης π. μ. ἀπέπλευσεν ἐκ τοῦ Πειραιῶν λιμένος τὸ ἐπιβατηγὸν μότορικό «ΠΑΤΡΙΣ Π» 3856 τ. γκρός καὶ ναυτικήσεως 1926, τῆς «Εθνικῆς Αποτολοίας», κατενθυνόμενον εἰς τὴν Μασσαλίαν, ὅπου καὶ ὑπὸ παραδοθῆ ἐις τὸν Σούνιδον ἀγοραστάς του.

— Τὸ φορτηγὸν ἀλλαγῆσαν «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» τοῦ κ. Β. Μπρούσου, 4342 τ. γκρός, 8600 τ. φορτίου καὶ ναυτικήσεως 1913, ἐπωλήθη εἰς πελάτας τοῦ κ. Κ. Μιχάλου ἀντὶ 13.550 λιρῶν καὶ ὑπὸ παραδοθῆ εἰς ἕνα λιμένα τῆς Μεσογείου, μετὰ τὸν ἐπανάπλουν τοῦ ἔξι Απρ. 'Ανατολῆς.

— Οἱ πληροφορίες μεταβολὴν παραβούσιαν παρέθεται ἡ διευκρινίσις, ὅτι ἐίναι τοῦτο 10.540 τόννων φορτίον καὶ ὅτι ἡ τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ είναι 13.900 λίραι.

— Επιστέψει τοῦ Δημοσίου ἔξετέλει τῆς πλειστηριασμὸν ἐνεργηθῆσμενον εἰς τὴν ποινὴν τῆς 10ης Ἰουνίου τὸ παρωπύλιον τῶν ὅρμων Ἀγίου Γεωργίου ἀλλὰ τῆς 13ης Ιουνίου 1934 φορτηγὸν «ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ» 4343 τ. γκρός καὶ ναυτικήσεως 1906.

— 'Ἔξετέλεσαν τελευταῖς ἐπισκευές καὶ δεξαμενισμοὺς εἰς τὸ ἔξω-

τερικών τὰ φορτηγά μας «Ακτή» καὶ «Ορος Πρίνας» εἰς τὸ Μπλάιθ καὶ «Νίζος», «Πολύτρως» καὶ «Πανίνα» εἰς τὸ Κάρδιφ. Τὸ τελείταιον τοῦτο παρεδόθη εἰς τοὺς "Αγγλίους ἀγοραστάς τοῦ.

— Εἰς τὸ "Οστό παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῷ κ. Ίο. Δ. Χανδρᾶ Νορθηγικὸν φορτηγὸν «Tysla» 4297 τ. γκρός (τοῦ 1914), ὡφέλιμον δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετονομάσθη «ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ».

— Τὸ φορτηγὸν «EBH» τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανοῦ, τ. γκρός 4521 καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἐπολήθη ἀντὶ 12.000 λιρῶν εἰς τὸν κ. Στ. Λιβανοῦ καὶ τοὺς πρόσθια ἴδιωτήτας τοῦ ἀπ' αὐτὸν «Τίμος Σταυρός».

— Τὸ φορτηγὸν «MONITΩΡ» τοῦ κ. Σ. Φαρσούχ, τ. γκρός 3701 καὶ ναυπηγήσεως 1906, ὡφελεῖν ἐν Τεργέστῃ Ἀγγλικὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀρχοῦν ἐν Σύρῳ φορτηγὸν «ΔΗΜ. Ν. ΡΑΛΛΙΔΑΣ» τ. γκρός 3534 καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἐπολήθη ἀντὶ 5500 λιρῶν εἰς "Αγγλικὸν πλοιοκτήτας, οἵτινες τὸ προσοῖχον διὰ τὸ "Αγγλικὸν σχέδιον «διαλέσθεις—ναυπηγήσεον».

— Παραληφθὲν εἰς Τάνι τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.α. ἀδελφῶν Γεωφαντῆ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Wearpool», ὡφελεῖν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «Δίκαστερη».

— Τὸ ὑπὸ "Αγγλικὸν σημαίαν ἀπ' αὐτὸν «Corbeach» 1569 τ. γκρός, 2430 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1913, οἵτινος τὴν παρ' Ἑλλήνων ἀγοράν ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Λ. Λοΐζη διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιάρχου κ. Αιγαϊδοπούλου.

— Ρεξὸς ἀνθεκτέσσεως ἐσημειώθη εἰς τὸ λιμένα τοῦ Όρουν τὴν 30 Μαΐου. Τὸ φορτηγὸν «ΤΑΣΙΣ» παρέλαβε ἐπτὸς ὥρων 1154 τ. γανανθράκων, ἥτοι ἄνω τῶν 200 τ. ώρωις.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

Παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς τὰ ἀζόλουμα φορτηγά ἀτμόπλοια:

«We agree to buy 1 'Αγγλικόν, ἡγοράσθη ἀντὶ 8.750 λιρῶν ταρὸν τῶν κ.α. ἀδελφῶν Α. Γεωφαντῆ καὶ παρελήφθη εἰς Newcastle - on - Tyne, ὡφέλιμον τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Εἶναι σοάρος 4929 τ. γκρός, 3073 τ. νέτ., 8800 τ. φορτίον, ἔχει παρὰ τὸ Λόνδον κλάδον 100Λι καὶ σερβένο Νο 2 τοῦ 1933, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1913 (Μάϊον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ropner & Sons, Ltd», τοῦ Στόκτον. Εἶχε ἔμφορτον βύθισμα 24.3' ποδῶν, χρησιμοποιεῖ ἔδαφος 1544 τόννους καὶ διαθέτει γόνον διὰ φορτίον γεννημάτων εἰς χώμα 497.000 τ. π., διὰ δέματα 466.000 τ. π. καὶ διὰ μπόνετρος 11.700 κυβικῶν ποδῶν.

Φέρει ἔνα κατάστρωμα καὶ «Δέργας-μποτίτες», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκος 390 ποδῶν, πλάτους 55.5' καὶ πλευρικοῦ ὕψους 26.3' ποδῶν, μὲ πρόστετον 40, μεσόστετον 219 καὶ ἐπίστετον 30 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «Blair & Co, Ltd», τοῦ Στόκτον καὶ δινάμειος 450 ὄνομ. ἔπιπλον, ενετριζόντων, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 28'', 46'', 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλων 48'' ἵντσιδιν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιτρῶν καὶ ἔνα δονθητικόν, πιέσεως 90 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσιδαν, εἶναι δὲ ἐφοδιασμένον καὶ μὲ συσκευὴν φαριγγονομέτρου.

«Τυλια» Νορθηγικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ίο. Δ. Χανδρῆ ἀντὶ τιμῆς 10.750 λιρῶν. Εἶναι σοάρος 4297 τ. γκρός, 2691 τ. νέτ καὶ

8250 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24.11' ποδῶν, ἔχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάδον 100Λι καὶ ἐπιθεωρηθεῖσαν Νο 1 τοῦ 1931, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1914 (Νοέμβριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Northumberland Slipbuilding Co, Ltd», τοῦ Νιούκστατ. Εἶμα ὅδατος χρησιμοποιεῖ 1400 τόννους, διαθέτει χώρον 500.000 τ. π. διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χώμα, 456.000 τ. π. διὰ δέματα καὶ 2.000 τ. π. διὰ μπόνετρος.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ «οὐέλτερ-ντέξ», ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκος 405 ποδῶν, πλάτους 53.4 καὶ πλευρικοῦ ὕψους 25.5 ποδῶν. Εἶναι ἐπιδιασμένον μὲ δοκιγάλπινην ἔπιπλον καὶ πηδάλιον «telemotor», ἀ δὲ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «Blair & Co, Ltd», τοῦ Στόκτον καὶ δινάμειος 559 ὄνομαστ. ἔπιπλον εἶναι τριπλόντινον, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 28'', 46'', 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλων 51'' ἵντσιδιν. Λέβητας φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσιδαν.

«Βενιόποντ» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῆς Ἐταιρίας «Κάσος» τῆς Σέρου, ἀντὶ 13.625 λιρῶν καὶ θά παραληφθῇ ἐν Ἀγγλίᾳ τὸν προσεχὴ μῆνα, μετὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ ἐπ τῆς "Απο Ανατολῆς. Εἶναι σοάρος 5291 τ. γκρός, 3229 τ. νέτ καὶ 9150 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.6' ποδῶν. Εἶχε παρὰ τῷ Λόνδον κλάδον 100Λι καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1914 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Doxford & Sons, Ltd», τοῦ Σούντερφλαντ. Χώρον διὰ φορτίον γεννημάτων εἰς χώμα διαθέτει 567.000 τ. π., διὰ δέματα 519.000 τ. π. καὶ διὰ μπόνετρος 10.170 τ. π., γρηγοροποιεῖ δὲ ἔδαφος ὅδατος 1787 τόννους.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἐσέλτερ-ντέξ, ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκος 420 ποδῶν, πλάτους 57.1 καὶ πλευρικοῦ ὕψους 26.3 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δινάμειος 577 ὄνομαστ. ἔπιπλον, εἶναι τριπλόντινον, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44 1/2'', 75'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλων 54'' ἵντσιδιν. Λέβητας, ἐφοδιασμένον μὲ σύστημα τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ, φέρει τρεῖς, πιέσεως 180 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσιδαν.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἀρχοῦ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ὑπῆρξε κατὰ τὸ 6' Ιούνιον τοῦ Ιονίουν ἀφετά ἐνδιαφέροντα, ἐσημειώθησαν δὲ πολλὰ ἀγοραπωλησίαι φορτηγῶν σκαφῶν εἰς τιμᾶς βελτιωμένας. Ή ζήτησες χωρητικότητος πρὸς περιτέρω ἐξμετάλλευσιν διετηρήθη ζωηρά, παρουσιά σημαντικῶν δὲ καὶ Ιάπωνες ἀγορασταί, οἵτινες ἡγόρασαν τὸ ενδιασόμενον εἰς Κόπειτον Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cape Verdes» 5038 τ. γκρός 8.500 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἀντὶ τιμῆς 12.500 λιρῶν. Τὸ σοάρος τούτο εἶχε πωληθῆ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1928 ἀντὶ 40.000 λιρῶν. Οἱ Ιάπωνες, πιέσμενοι ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν χωρητικότητος, θά προσέβαντο εἰς εὔφερας ἀγοράς, ἔνα δὲν είχον ἐπιληφθῇ ἐν Ιαπωνίᾳ βαρεῖς εἰσαγωγικοὶ δασμοί, ήτοι 15 γένει κατὰ τὸν προστίθεντον διά σοάρην μέχρις 20 ἑταῖρον καὶ 20 γένει διὰ σοάρην μέχρις 25 ἑταῖρον. Τὰ ἄνω τῶν 25 ἑταῖρων πλοῖα καὶ πλὴν τοῦ ἀνάλογον βασικοῦ δασμοῦ καὶ εἰς πρόσθετον τοιούτον 7 γένει ἀνέ πενταετίαν. Λ. γ. ἀτμόπλοιον 9.000 τ. φορτίον καὶ ἥισις 14 ἑταῖρον, ἀντὶ 18.000 λιρῶν, θὰ στοιχίσῃ εἰς τὸν Ιάπωναν ἀγοραστήν τοῦ, μετὰ τὴν πληροφορίην τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν, 518.000 γένει.

Καὶ οἱ Ιταλοὶ πλοιοκτήται ἐπέδειξαν ἐνδιαφέροντα δι' ἀγορὰς σκαφῶν. Οὕτω, η Ιταλική συνέννησις ἡγόρασεν ἀντὶ 32.500 λιρῶν τὸ Ἀγγλικόν πλωτὸν φυγεῖον, «Nasina» 7206 τ. γκρός, 8250 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1915, θὰ τὸ χρησιμοποιήσῃ δὲ διὰ τὴν μεταφορὰν χρειώντων εἰς Αδησσονίαν. Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ιταλῶν ἀντὶ 12.500 λι-

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩΝΤΑΚΕΥΟΝΤΕΣ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ
ΛΑΓΡΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΩΝΤΑΚΕΥΣΙΝ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I.D. KORKODEILOΣ & YIOI
Ε Τ Α Ι Ρ Ι A

ρών, με παραλαβήν εἰς "Αμστερνταμ, τὸ 'Ολλανδικὸν φορτηγὸν λάίνες «Klipfontein» 5551 τ. γρός, 8710 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, με τοῖς καταστροφάτα τιμῆστον δὲ καὶ θέσεις διὰ 34 ἐπιβάτας. Παρ' Ἐλλήνων, ως ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ ἀναγράφομεν, ὑγρούσθιαν ἀντί τιμῆς 33.075 λιρῶν τρία φορτηγά πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος 14.417 τ. γρός. Ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς πλευρᾶς, εἶναι ἐνδιαφέρον νῦν προστεθῆ, ὅτι ἡ «Εὐθυνὴ Ἀττικοῦ», μετὰ τὴν παραδόσιν τοῦ ποληθέντος εἰς τὸ «Σουηδικὸν Λόιδη» ἀττικοῦσιν τοὺς «Πατρῖς ΙΙ», δρομολογήθεντος εἰς τὴν ταχείαν γραμμὴν Γροτεποτογῆ—Λονδρόν, ἔζητησε παρὰ τῆς Κυριερήσεως τὴν ἀδειαν ποληθέσεως καὶ τοῦ ἀττικοῦσιν τῆς «Ἀνδροῦ» εἰς Γιουγκοσλάνων ἀγοραστὰς ἀντὶ ποσοῦ 25.000 λιρῶν. Συγχρόνως ἐλύτηθη Ἰταλικὴ προσφορὰ ἀγορᾶς πρὸς διάλυσιν τοῦ ὑπεροχεανίου «Ἐδίστον» ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

Τὰ Σοβιέτ ἔξηκολούθησαν τὴν ἐντατικὴν αὐτῶν προσπάθειαν πρὸς ἐπαύσην τῆς χωρητικότητός των ὑγροσασαν δὲ τὰ Γερμανικὰ φορτηγά «Hohenfels» 3021 τ. γρός, 5.300 τ. φορτίου (τοῦ 1933) καὶ «Gauenfels» 3048 τ. γρός, 5.350 τ. φορτίου (τοῦ 1923) ἀντὶ 12.500 λιρῶν ἔσπειρον. Ὕγροσασαν ἐπίσης καὶ τὸ Βελγικὸν ναυαγοσωστικὸν «Salvage Chief», 145 τ. γρός (τοῦ 1918) ἀντὶ 6.500 λιρῶν. Ἔδοθη συγχρόνως παρὰ τῶν Σοβιέτ ἡ παραγγελία τριῶν φορτηγῶν μότοροσπειραίς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα «B. & W.», 4000 τόννων ἔσπειρον, ἀντὶ συνολικῆς διαπάντης 400.000 λιρῶν καὶ ἐνός τετάρτου ἀδελφοῦ πλοίου εἰς τὰ «Ολλανδικὰ ναυπηγεῖα. Τὰ τέσσαρα αὐτὰ μότοροσπειραίς θὰ παραδοθοῦν τὴν «Ανοιξίαν» τοῦ 1936 καὶ ὃν διατεθοῦν εἰς μεταφορὰς Σηνεγίας ἀπὸ τὴν Λευκὴν Θάλασσαν. Ἡ ἐνεργοῦσα τάξις ἀγορᾶς σπαφῶν Σοβιέτικη ἀποστολὴ ἐποτέρα φασα τελευταῖς εἰς Λένινγκραδ, προσέθη εἰς ἀπολογισμὸν τῶν ἐνεργειῶν της. Ὕγροσασαν ἀντὶ ἣν ἡ Ἀγγλία, «Ολλανδία, Γερμανία, Σουηδία, Νορβηγία καὶ Βελγίῳ 50 φορτηγά καὶ λάίνες 229.719 τόννων φορτίου, 12 ουρηνάκια καὶ ἐν ναυαγοσωστικών. Παρελήφθησαν ἐξ ἄλλου παρὶ τῶν Σοβιέτ 16 ἀζόμη ἀπὸ τὰ τελευταῖς παρὰ αὐτῶν ἀγορασθέντα ἐν τῷ ἔξωτερηρῷ φορτηγά.

Ἄξιοσφειροτοι ἥσαν καὶ αἱ πολήσεις τῶν κάτωθι σκαφῶν:

«I n v e r a w e» Ἀγγλικόν, 2196 τόννων γρός, 3875 τόννων φορτίου (τοῦ 1914) μὲ σέρβευ No 3 τοῦ 1933, ἐπολήθη εἰς Ἐσθονίαν ἀντὶ 8250 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Kureessaar».

«I g r o n C h i c f» Ἀγγλικόν, 4560 τ. γρός, 7500 τ. φορτίου (τοῦ 1930) ὑγρούσθη παρὰ Ἀγγλίων ἀντὶ 36.500 λιρῶν καὶ μετωνομάσθη «Stagpool».

«P o n t b r i a n d» Ἀγγλικόν, 5388 τ. γρός, 8680. τ. φορτίου, τοῦ 1916, μὲ σέρβευ No 1 (τοῦ 1934) καὶ νέας μηχανᾶς τοῦ 1919, ἀναπτύσσον ταχείτητα 11 μιλίων, ἐπολήθη εἰς Ἀγγλίους ἀντὶ 15.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο είχε ποληθῆ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1917 ἀντὶ 200.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Τὸν κυριαρχὸν τῶν εἰς τὴν ἀγορὰν παλαιοῦ πλωτοῦ ἥλικον πρὸς διάλυσιν διετίθησαν καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἰουνίου οἱ Ἰταλοὶ διαλύται, οἵτινες ὑγροσασαν τὸ ἥμισον περίπου τῆς δῆλης ποληθεύσης χωρητικότητος. Τῆς ἐντὸν ταύτης Ἰταλικῆς ἐζητήσεως δὲν ἥδυνθησαν καὶ πάλιν νὰ ἐποφεληθοῦν οἱ Ἐλληνες ἰδιοκτήται παλαιῶν σκαφῶν, λόγῳ τῶν συνεχίζομένων περιορισμῶν ἐν Ἰταλίᾳ διὰ τὴν ἐξαγωγὴν συναλλαγμάτων. Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἀπεγράφαν ἐν Ρόμῃ ἡ ἀνανέωσις τῆς Ἐλληνο-ἴταλης ἐμπορικῆς συμφωνίας, διὰ τῆς δόσιος ὑδυμῆσται καὶ τὸ ἔζητα τῶν πωλουμένων πρὸς διάλυσιν πλοίων. Προθλέπεται, δηλαδή, τοῦ λοιποῦ ἡ ἐλεύθερα παραχώρησης συναντάλγαματος διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν παλαιῶν πλοίων, ἀτινα ἐξηρθησαν μὲν τοῦ «Ελληνικοῦ», ὑπῆρχοσαν ὡμος εἰς τοὺς γενικοὺς περιορισμοὺς τῶν Ἰταλικῶν εἰσαγωγῶν, καὶ συνεπῶς αἱ δισχεῖσαν ἡ μὴ τῶν ἐφεξῆς ποληθεύσεων ὑπὸ ἐνέργειαν, μεθ' ἡς ἡ Ἰταλικὴ κυβερνήσης θὰ χορηγῇ τὸ ἐκάστοτε ἀναγκαιούν συνάλλαγμα εἰς τοὺς Ἰταλοὺς διαλύτας.

Οσον ἀφορᾷ τὸ Ἀγγλικὸν σχέδιον «διαμάλισθεως—ναυπηγήσεων» ἡρχεῖν ἡδη παραδικῶς ἐφαρμοζόμενον. Οὗτον ὁ Οἰκός Ρότερνο παρήγγειλε φορτηγὸν μότορος 9000 τ., δύοισι πρὸς τὸ παραγγελθὲν διὰ λαμίων τοῦ λιόδων Ράνονιαν. «Ἐναντὶ τῶν δύο αὐτῶν ναυπηγήσεων, οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται ἴνοχρεοῦνται νὰ διαλύσουν 3 σάκην, 6000 τ. πλ. τοῦ, ἵνα τύχουν τῶν εὐεργετημάτων τοῦ σχεδίου. Παρ' Ἀγγλίων ὑγρούσθη ἀντὶ 5500 λιρῶν καὶ τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Δημ. Ν. Ράλλια» 3534 τ. γρός, (τοῦ 1899), ἵνα διαλύθη ἐν Ἀγγλίᾳ, βάσει τοῦ σχεδίου. Τοῦρχοι ἐφοπλίσται ἐξ ἄλλου, ἐπώλησαν εἰς Ἰταλούς διαλυτὰς καὶ παρέδωσαν ἡδη εἰς τὴν Σπέτζαν τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Μαζιούντ Σερζέτ Πασσάζ» 2690 τ. γρός (τοῦ 1886).

Συνολικῶς, ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἰουνίου 15 πλοία 71.842 τόννων γρός, εἰς διαλυτὰς διπλὸν διαφόρων τοῦρχων.

Ναυτικαὶ Δίκαια

— Ὁλικὴ ἢ μερικὴ ἀπώλεια ναύλου συνεπείᾳ προσαράξεως

Ἐνόπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοτριῶν ἔξεδικάσθη τὸν παρελθόντα μῆνα εἰς οικίαν σινεδρίαστον ἡ ἀγορὴ τῶν π. π. Κοντούκουντη καὶ Σία κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταρίας «Norwich Union» διὰ ἀπατήσιν πληρωμῆς λιόδων στ. 809.15.0, ἐκ τῆς ἀπωλείας τοῦ ναύλου τοῦ ἀ/π «Ορος Ταῦγετος». Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας, ὁ δικαστὴς λόρδος Πόρτερ εἰδόθη τὸν 19ην Ιονίου τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀνέπτυξεν ὡς ἔχει τὸ ιστορικὸν τῆς ὅλης ὑπόθεσεως.

Οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτῆται τοῦ ἀ/π «Ορος Ταῦγετος», συμφώνως πρὸς ἐν ἀσφαλιστικοῖς συμβάλλοντα τοῖς, ἕπεις ἡμερομήνιαν 22ας Νοεμβρίου 1933, ἀπήτησαν παρὰ τῆς ἐναγομένης ἑταρίας τὴν πληρωμῶν τοῦ ἀντετέρου ποσοῦ, ἀποτελοῦντος τημά τοῦ ἀποδεθέντος ναύλου τοῦ σκάφους τον. Τὸ ὀλικὸν ποσόν τοῦ ἡσαφαλισμένου ναύλου ἦτο μέχρις 8090 λιτῶν, τὸ δὲ καλυπτόμενον πλῆρες ταξίδιον ἀγέροδα τὴν μεταφορὴν γυναικούσκων ἐπ τοῦ Μπρίστολ. Τούντελ εἰς Ριόν Ιανείρου καὶ ἐκεῖθεν γεννημάτων ἐπ Χίλιης δι' Ἀγγλίαν-Κόντινεντ, μέσφ τοῦ πορθμοῦ τοῦ Μαγγελάνου, βάσει τοῦ ὑπογραφέντος τὴν 2αν Νοεμβρίου τοῦ 1δίου ἐπον την πληρωμῶν. Τὸ ἀσφαλιστικοῖς συμβαλλοῦντα τοῦ ναύλου ἀπεκτείνει εἰς τὰ ἄρθρα τοῦ «Institute Voyage Clauses Freight» διὰ τῶν ὀποίων ἡ γενικὴ ἀβαρία καὶ ἡ ναυαγιαρεσία θὰ δεικνονται συμφώνως πρὸς τοὺς «Κανόνας Υόρων-Αμέρισης, τοῦ 1924».

Τὸ φορτηγὸν «Ορος Ταῦγετος» — ἔχηκολούθησεν ὁ λόρδος δικαστῆς — ἀπεστήσας τὰ σειρῶν στενάγματαν εἰς τὸν πορθμὸν τοῦ Μαγγελάνου, ὅπας δὲ διέπεισε τὸ στενόν τοῦ «Γιγλίς-Νάρροον», ἔξωκειλεν ἐπὶ τῶν δράζων Μέμψις. Μέρος τοῦ ἔχει Χίλιανόν την προσθέμενον τοῦ πορθμοῦ τοῦ έρριψθη εἰς τὴν θάλασσαν κατόπιν δὲ πολλῶν προσπαθειῶν ἀνειλιξίσθη τέλος τὸ σκάφος ἐπ τὸν ναυαγοσωστῶν, παρὰ τὸν ὅποιον καὶ ἐργονούσκην ἐπ τὸν ίδιον ἀπὸ τὸν πορθμὸν τὴν 13ην Ιανουαρίου 1934 εἰς τὸν λαμένην Μαγγαλάνην, μετά τοῦ διασωθέντος φορτίου του. Ἡ ἀνέλυσης ἐγένετο κατόπιν τῆς ὑπογραφῆς συμβαλλοῦντα τοῦ Λόιδη. Προέλεπε δὲ τὴν πληρωμὴν σώστων 11.000 λιρῶν εἰς περίπτωσιν ἐπιτυχίας, καθὼς καὶ μᾶς προσθέτοντος μέχρις 9000 λιρῶν, ἐννοεῖται εἰς διατησίαν.

Μετὰ τὴν ἐπέτειον προσωρινῶν ἐπισκευῶν, δαπάναις τῆς ναυαγιαρεσίας, τὸ σκάφος ἀνεζώσθη τὸν Απρίλιον π. ἔ. πρὸς συμπλήρωσιν ταξίδιον τοῦ καὶ ἔργασθαι περὶ τὰ μέσα Μαΐου εἰς Ρόττερνταμ, κομίζον μέρος τοῦ ἀρχικοῦ του φορτίου, ἤτοι 4250 τόννων διασωθέντων γεννημάτων, οἵτινες καὶ παρεδόθησαν εἰς τοὺς Ἀλλανδίκ παραλήπτας. Διαφορούσιον τῆς παραμονῆς του εἰς Ρόττερνταμ, τὸ ἀ/π «Ορος Ταῦγετος», ἐπωλήθη ἐπ τὸν ναυαγοσωστῶν τελοῦ τοῦ πορθμοῦ τοῦ ναύλου, ἐσήμανε τοῦτο ἐν τῷ οὐδίᾳ μίαν ὀλικὴν τοῦ ναύλου ἀπώλειαν. Διὰ νὰ ἔχειρισθαι ὅμως τὸ παράγωγον ὀλικῆς ἀπώλειας, ἔδει νὰ διαπιστωθῇ προγνωμένης, κατὰ τὸν Αγγλον δικαστήν, ἐννοεῖται τὸν προκειμένην ἐπόθεσιν τῆς ναυαγιαρεσίας ἥτο ἡ λογικῶς ἐνδειγμένην. Ἐποτε, δηλαδή, οὗτος, συνετῶς ἐνεργοῦντες, νὰ ἔγκαταλείψουν τὸ ταξίδιον ἢ νὰ ἐμπείνουν εἰς τὴν περιάσιν τῆς ἀνειλημμένης μεταφορᾶς;

Ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου αὐτοῦ ὁ λόρδος δικαστὴς ἀνεφέρθη εἰς τὰς ἀναπτυχθείσας γνόμας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διαδικασίας, ὥστη δὲ εἰς τὸ συγκέραμα, ὅτι καὶ ἐπτὸρχειστεῖσαν μία παράγωγος ὀλικῆς ἀπώλεια τοῦ φορτίου, δὲν οημαίνει ὅτι ἀπολέσθη καὶ ὁ ναύλος. Τὸ σκάφος—εἰπεν— ἐπεσκενάσθη ἐπαρδός ἐπ τὸν ναυαγοσωστῶν, Ὅστε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ μεταφέρηται εἰς Ρόττερνταμ 4000 τ. φορτίου. Ἄλλα καὶ ἐὰν ἀπό μη κλάσμα τοῦ μόνον τῆς ἀνοτέρου ποσότητος παρέδιδεται εἰς τοὺς λιμένας τοῦ προσφισμοῦ του, θὰ είχε καὶ τὸ σκάφος—συμφώνως πρὸς τὸ ναυλοσύνην— τὸ δικαιόμενα νὰ εἰσφέρει ὀλικήνην πολλήν τοῦ ναύλου. Εἰς μίαν ὑπόθεσιν, ώς ἡ παρούσα, — προσθήκειν ὁ λόρδος Πόρτερ — ἐγένετο παραδεκτόν, ὅτι ἡ παράγωγος γενικὴ ἀπώλεια τοῦ φορτίου δὲν συνεπάγεται καὶ μίαν παράγωγον ὀλικήνην ἀπώλειαν τοῦ ναύλου.

Ἐπὶ τοῦ ἀπέροντος ισχυρισμοῦ τῶν ἐναγόντων περὶ ὀλικῆς ἀπώλειας τοῦ ναύλου, ὅληρο τῶν ἐξόδων εἰς τὸν ἀπελήλυτη τὸ πλοίον, τὸ φορτίον καὶ ὁ ναύλος, ὁ «Ἀγγλος δικαστής ἐπεστήριζεν, ὅτι κατὰ τὴν ἀπομήνη του γνώμην, οὐδεμία εἴκε τῶν περιπτώσεων αὐτῶν ἡ καὶ αἱ τρεῖς ἐν συνδυασμῷ, ἡσαν συντελεστικά μίαν ὀλικῆς τοῦ ναύλου ἀπώλειας.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIPOWNING AGENCY LTD

78 BURY COURT LONDON E.C. 3

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING, ETC.
OF STEAMERS

«Δένεν διάπολος τὸν λόγον — ἔξηκολούθησεν ὁ Ἀγγλος δικαστής — διατί νὰ μὴ ἀπάρχῃ εἰς τὸν παρόνταν ἑπτάδεσιν μία σφρική ἀπόλεια ναῦλου». Τοιοῦτον ἔντιμα ὄμως δὲν ἐτέθη κατὰ τὸν διαδικασίαν καὶ συνεπὸς δὲν ἀπάρχουν τὰ ἀπαρατήτα στοιχεῖα διὰ νὰ ἀχθῇ κανές εἰς μίαν ἀσφαλῆ κρίσιν. Κατ' ἀρχὴν ὄμως, στηριζόμενος καὶ εἰς σχετικήν νομολογίαν, εὗρε τοῦτο, ὁ Ἀγγλος δικαστής, ὡς λογικόν. Ἐπεφύλάχθη δὲν ὁ λόρδος Πόρτερ νὰ ἐκδώσῃ ἀπόφασιν ἑὰν δὲν ἀπήρχεν ἐντὴ ὑπόθεσι ταύτη «ἄλικη ἀπόλεια τοῦ ναῦλου», ἵνα ἐν τῷ μεταξὺ τὰ διάδικτα μέρη λάδουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκθέσουν τας ἀντιλήψεις τον ἐπὶ τῆς τυχὸν ἀπάρξεως μιᾶς «μερικῆς τοῦ ναῦλου ἀπολέτειας».

— Διαφορὰ φορτίου ξυλείας καὶ αἱ ἐκ ταύτης εὐδῆναι

Τὰ Γερμανικὰ δικαστήρια ἀποσχολήθησαν τελεταῖς μὲν ἐνδιαφέρουσαν ὑπόθεσιν, ἀναφεύσαν μεταξὺ παραλήπτων ἑπτάδον καὶ πλοίον, δι' ἐλλεῖτη παράδοσιν τοῦ μεταφρέσκου ἑμπορεύματος. Τὸ ἀπόλοπλον εἶχεν ἀνάλαβε τὸν μεταφοράν ἀπὸ τὸν λιμένα Κάσκας εἰς τὸν λιμένα Βίσσια περίπου 300.000 τεμαχίουν ξυλείας, κατὰ διῆλιστιν ὄμως τοῦ φορτωτοῦ, ἀναγραφεῖσαν ὅπουθεν τῆς φορτωτικῆς, θύ ναπερλάμπανε 291.209 τεμάχια. «Οταν τὸ πλοίον ἐφέθησεν εἰς Βίσσια καὶ ἐξερέθωσεν, ἐρδέθησαν κατὰ μὲν τὴν ἐν τῷ Τελεσύνη γεννημένην καταπέτρωσην 288.527 τεμάχια, κατὰ δὲ τὴν ἐνεργηθείσαν ὑπὸ τοῦ ἑμπειρογνόμονος τοῦ παραλήπτου καταπέτρωσην 288.430 τεμάχια. Η ἔναντι τῆς φορτωτικῆς ἐπὶ ἔλαττον διαφορά, ἐπελεγίσθη παρὰ τοῦ παραλήπτου εἰς 2779 τεμάχια ξυλείας καὶ ἐξρατήθη παρ' ἀρτὸν ἐπὶ τοῦ πληροτεού ναῦλου ἕνα ποσὸν 793 μάρσουν. Ή πλοιοπτήρια ἐταύρια ἔγινον τὰν πληρωμῆν τὸν περικυρέντος ποσοῦ καὶ σέργεθεῖσα ποὺ ἄγνησθεος ἐνήγαγε τὸν παραλήπτην.

Ἐνόπιον τοῦ δικαστηρίου οἱ ἐναγόμενοι ἔζητησαν τὴν ἀπόφοιτην τῆς ἀγωγῆς μὲ τὸ δικαιολογητικόν, ὅτι ή ξυλεία κατεμετρήθη εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως καὶ βάσει ταῦτης συνετάχθη ἡ φορτωτική. «Ἄλλος τε—πρωσθέματος — διὰ τῆς ἀναγραφείσεως ὅπουθεν τῆς φορτωτικῆς δηλώσεως εἰς εἰδίσκων ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐτέρων σελίδα τῆς φορτωτικῆς», ὃ πλοιοποὺς ἄνεγνώσῃ τὴν ἀρρίβειαν τοῦ φορτωτικέντος ποσοῦ. Κατὰ τὸ ἀρθρὸν 608 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ἡ ἀπόλοπλοια εἴναι ὑπεύθυνος διὰ κάθε ἀπόλειαν τοῦ φορτίου, ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς φορτώσεως μέχρι τῆς στιγμῆς τῆς παραδοσίσεως καθὼς καὶ διὰ πάσαν φθόραν ἡ ἀλλοίωσιν. «Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει κατετέθη, ὅτι ὁ ἀποδημάτος τοῦ πλοίου μετὰ τὸν ναῦλον ἐσούναν διὰ πρίνος ὑφασμένας σανίδας καὶ ἐθεσαν ἐπ' αὐτῶν νέα σημεῖα.

Εἰς ἀντίκρους τῶν ἀνωτέρω ισχυροτιμῶν ἡ πλοιοπτήρια ἐταύρια ἄμφεοδητος τὴν ἀρρίβειαν τῆς καταμετρήσεως εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως καὶ τὴν τοῦ παραγματογνώμονος εἰς τὸν λιμένα τῆς παραλαβῆς, ἐπεστολήσε δὲ, ὅτι η ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ἀναγραφή τοῦ ποσοῦ δὲν δημιουργεῖ δι' αὐτὴν ὑπόχρεων, ὃς προκύπτει ἐπὶ τοῦ ἐπέρχοντος τῆς φορτωτικῆς, διὰ τοῦ ὄποιον δηλώσηται: «Κατάστασις τῆς ποιότητος καὶ ποσού τοῦ φορτίου, ἀγνοεῖται». Ήμεσοβῆτησεν ἀρόμη η πλοιοπτήρια ἐταύρια, ὅτι ἔγενετο ἐπὶ τοῦ σκάφους πρίνοισαν τὸν θραυσμένον σανίδαν καὶ ἐπεγαλεσθήσθη τὸν γενικοὺς δρους τοῦ ναῦλου περιμένον, κατὰ τοὺς ὄποιους ἡ ἀπόλοπλοια διὰ διέρχεται τὰς συνεπίεις ἀμελείας τοῦ πλοιάρχου ἢ ἄλλον τινός μέλους τοῦ δοκτητικοῦ προσωπικοῦ της.

Τὸ δικαστήριον διὰ τῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπερχρέων τὸν παραλήπτην κατεβάλλει τὸ παρ' αὐτὸν περικυρέντον ποσὸν τοῦ ναῦλου. Ή ἀπόφασις ἐφεσιβλῆθη, τὸ δ' Ἐφετεῖον ἀπέρριψε τὴν ἐφεσίν, μὲ τὸ ἀπόλουνθον οπεπτύνον:

«Διὰ νὰ ὑπάρξῃ ἡ ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 608 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου εὑδήνη, πρέπει ν' ἀποδειχθῇ, ὅτι η ἀπόλεια ἡ ἡ δλάβη ἐγένετο κατὰ τὸ μεταξὺ παραλαβῆς καὶ παραδοσίσεως μεσολαβήσαν χρονικὸν διάτεττα, δὲν είνει δὲ δυνατόν νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπικριτικὴ ἀπόδειξης τὸ περιεχόμενον τῆς φορτωτικῆς, διότι ὁ ἐν αὐτῇ περιλαμβανόμενος δρος «κατάστασις τῆς ποιότητος καὶ ποσού τοῦ φορτίου, ἀγνοεῖται», ἀποδεικνύει, ὅτι ὁ πλοιοποὺς ἐπέγραψε τὴν φορτωτικήν ἐπὶ ἐπιφυλάξεις. Ή ἐπὶ τῆς ὅπισθιας πλευρᾶς τῆς φορτωτικῆς ἀναγραφεῖσα δηλώσις περὶ τοῦ ποσοῦ, δὲν ἀφορᾷ τὸν πλοιάρχον ἢ τὴν ἀπόλοπλον, ἀλλ' ἀποτελεῖ ἀπλῶς μίαν ἔνδειξην διὰ τὸν φορτωτικόν.

«Κατὰ τὴν γενικῶς παραδεδηγμένην ἑμιπορικὴν συνήθειαν, τὸ πλοῖον είναι ὑπεύθυνον μόνον διὰ τὸ ποσὸν τῶν τεμαχίουν, οὐχὶ δὲ καὶ διὰ τὰς διαστάσεις τῶν σανίδων, ποὺ ἐφορτώθησαν. Μερικοὶ μάρτυρες — συνεχίζει η Ἐφετειακὴ ἀπόφασις — ἐβεβαίωσαν μέν, ὅτι τὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφουμενα πούσι ἡσαν σύμφωνα ποὺς τὰ παραληφθέντα δὲν είνει δυνατόν, ἐν τούτοις, νὰ παραδεχθῆνται τις, ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἡσαν εἰς θέσιν νὰ βεβαώσουν τὴν ἀρρίβη κυβίσιμην καταμετρήσον τῆς φορτωτικῆς ξυλείας. «Οσον ἀφορᾷ τὰς πρινούσθειας σανίδας — ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι δὲν ἀπεδείχθη, ἀλλ' τὸ πρινούσθαι ἐγένετο ἐπὶ τοῦ πλοίου — αἱ μαρτυρικαὶ καταθέσεις εἰσὶ θησαν ἀντιφατικές. Πάντως, ἐφερε νὰ δοθῇ μεγαλύτερη ποστή εἰς τὴν παρατορίαν τοῦ πληρώματος, διότι ἡτο διδύμοντον νὰ πρινούσθειν 3000 σανίδες δι' ἐνὸς καὶ μόνον πρινος, ποὺ εἴχε τὸ πλοῖον. Αὐτοαρτήτως δημοσιος καὶ τοῦ γεγονότος τούτου, οὐδεμία προσεγένετο ζημία εἰς τὸν παραλήπτην, καθ' δον καὶ τὰ ἀποφονισθέντα ἀρρά τὸν σανίδων παρελήφθησαν ἐπ' αὐτὸν καὶ συνεπῶς δὲν ἐμειώθη ἡ κατὰ τὴν κυβίσην μέτρησην ποστῆς της».

Τὸ ναυάγιον τοῦ ἀ)π «Ἀλέκος»

Τὸ φορτηγὸν «Ἀλέκος» ἀναχωρήσαν τὴν 18ην Ιουνίου ἐπ Μαρόν περ φορτίον Ἀγγλικῶν γαυανθράσων διὰ Μπονένος¹ Αὔρες προσέχοντες τὴν αὐγὴν τῆς 21ης Ιουνίου ἐπι δράχων εἰς τὰ Ισπανικὰ παράλια καὶ ἔθη-

θίσθη ταχέως. Ή ἐπὶ τῶν δράχων πρόσορονται ἡτο σφοδρά, ὀμφατεῖτο δὲ εἰς τὴν πανηγήν δηλήνη. Τὸ δυστύχημα ἡλαβε χώραν ἑνα μύλων βοσκίων τοῦ Κέπι Βέο ἀνατολικῶν τοῦ Βιλλάνο καὶ ἐγγὺς τῆς θέσεως Σάντα Μαρίνα τῆς περιφερίας Καμαρίνας.

Ολόκληρον τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν Σηρήνα διὰ τῶν σωσού διών δέμον, τρεῖς δὲ ἀνδρες ἐτραυματίσθησαν κατὰ τὴν δόνησην ἐπ τῆς προσφρούσσεως. Τὸ φορτηγὸν ἑπτέστη σοβαρά δῆματα καὶ ἀστάρωσεν διαφρούριν, καὶ τένε δὲ εἰς δέν κατεποντίσθη εἰς βάσος ἱδάτων 20 δόργουν. Οι ναυαγοὶ ἔθασαν εἰς Κορωνίναν, ὅπου καὶ ἀνερρύθησαν ἀπὸ τὰς Ισπανικὰς λιμενικὰς ὁράζες. Τὸ ἀ)π «Ἀλέκος» ἦτο 4395 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσθεος 1906, ἀνήκε δὲ εἰς τὸ Ζ. Ν. Κοττάκην τῆς Ανδρου.

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικὰ πλοῖα

Κατὰ τὸ διαφροῦριν διὸν 6^η 15θημέρων τοῦ 'Ιουνίου ἐγγόνισθησαν τὰ ἀπόλουντα ἀπινήματα εἰς ἐλληνικὰ ἀπωτόλια:

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (τάνκερ): «Ἐνῷ ἐναυλόχει εἰς τὸν λιμένα τῆς Τσιτατένειας ἑπτέστη σοβαρά δῆματα καὶ συνεπειτε προσφρούσσεως ἐπ' αὐτὸν τοῦ Ιταλικοῦ ἀπωτόλιον *«Porto di Roma»*. Διετάχθη ἐπιθεώρισης (Ιουν. 12).

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ»: Τὸ φορτηγὸν μαζ τοῦτο κατέπλευσεν εἰς τὴν Σαγάραν πρὸς ἐπιθεώρισην καὶ ἐποκενήν ζημιῶν, τὰς ὥραις ἑπτέστη πρὸς μηνὸν εἰς τὸ Σονές ἐξ προσαράξεως καὶ ἀπολογίας παρά τὸν πόδην την *«Απο Ανατολήν πλοῦν του, στε άνοικα τον Σαραντόν»*. Τοιούτου προσαράξεως προσενεψεν, διό τι πρέπει νὰ ἔσχεται, νὰ ἐποκενησαν πρόσωποι, καὶ πλοιεύσαντο τὰς Σαγάρας καὶ ἔπεισθαι τὸν αγνοητόν. (Ιουν. 13)

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ»: Κατευθεύτημενον κενὸν ἐπ Σάρων εἰς Πλάταν πρὸς φότωσιν γεννημάτων, ἐπόδισεν εἰς Γερμαλτάρο, δόπον καὶ παρέμενεν ἥματας τινάς πρὸς ἀναγένωσιν τῶν μετάλλων τοῦ κυλίνδρου τῆς πληρῆς πλευρῆς προσθέμενος τινάς ζαφημάτων συμπλέκειν τοῦ κυλίνδρου τοῦ φορτηγού.

«ΑΡΧΩΝ»: Μὲ ἐπόλοιπον Ρουμανικοῦ ἀράβοσίτου καὶ ξυλείας προσθέμεν εἰς τὸ στενὸν τῆς Πρεσβέτης, ἀλλ' ἀνεικόσθη ἀνενθείας καὶ ποθεῖς τοῦ κυλίνδρου τοῦ φορτηγού.

«ΒΑΛΛΙΑΝΟΣ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Αμβέρσης εἰς Ιταλίαν εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χεμούρου πρὸς ἀποβίσαν καὶ εἰσαγωγὴν εἰς νοσοκομεῖον διὸ τραματισμένων θερμαστῶν. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ ἐπιμειούσης ἔχοντος τοῦ κυλίνδρου τῆς φορτηγού προστάσεως περί τὸ σάκως ἐπέλεσεν δύολατρῶν καὶ ἐνεσφηνώθη ἰσχυρῶς ἐπὶ τοῦ ἀβαθοῦς βυθοῦ, μὴ δινῆθεν ν' ἀνέλκυσθη μόνον τον. Εἰς βοήθειάν του ἔφθασαν ἐγκάριος τρίαν ταναγρασθεῖσαν προσθέμενος τοῦ φορτηγού προτοτυποῖς τοῦ Λαύδη. Ο πλοιαρχὸς ἦρχεται τοῦ φορτηγού προπομποῖς τοῦ Λαύδη, τὰ δὲ Δανικὰ ναυαγωσθικά «Βίενα», «Υλικάν» καὶ «Γαρίπ» ἐπελήρηθησαν συντόνον ἔργασίας, ὑπὸ εὐνοϊκὸν καθορά διαφοροῦ.

Ο ἐπιθεωρητής ἐπιτέλεραφτος τὴν ἐπομένη τῆς προσαράξεως, διό τὸ πλοῖον ἐπικάθησαν εἰς ἀμμῷδην βυθὸν ἀπὸ πρώθες μέχρι τῶν ἐπάλιων ποσών τοῦ πρωτοτυποῦντος τῆς ἀναγράφησεως. Πράγματι δὲ πλοιαρχὸς ἐπέγραψε τοῦ τρεμάτων πρωτοτυποῦντος τῆς αὐτῆς στιγμῆς ἐπειδή του μεταξύ περισσαράντα πεντατεύχους ἐπέτευχε. Εν τῷ μεταξὺ ἥρχοις νὰ ἐπικρατῇ ἐλαφρῶν κακοπαράσιψ μὲ ἀνενεμον. Α. καὶ θαλασσαν μετοῖαν, οἱ δὲ ναυαγοὶ στοιχάριοι ἔτοιχαν τὴν ἐργασίαν των.

Μετά τὴν ἔκφρωσιν 150 τόνων, τὸ πλοῖον μετεκνήθη ἐλαφρῶς, καὶ δημοσιος μὲν ἔθετο οὐσιωδῶς ἡ θέσις του. Μία νέα πλέον ἐπισταμένη ἔφεννα τῶν δυτῶν, ἀπεκάλυψεν τὸν πρωτοτυποῦντος δύνατον δέν ἀνενδόν εἰμι ἴχνη τινὰς εἰς τῆς προστριβῆς τοῦ πλοίου ἐπ τοῦ βυθοῦ. Κατόπιν τούτου συνεπλήρωθή ἦ πλαναφότωσις καὶ τὸ φορτηγόν ἐλαβε ποστῶν 600 τόνων γαυανθράζον.

Τὸ ἔκφρωσιν φορτηγὸν μετεφέρθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κάλλοντηπονγκ, δόπον ἐπισης ἐπλευσεν εἰδῆς κατόπιν καὶ τὸ φορτηγόν. Οι ἔξτασεται τὰ διάφανα τοῦ σάκων δύνατον δέν ἀνενδόν εἰμι ἴχνη τινὰς εἰς τῆς προστριβῆς τοῦ πλοίου ἐπ τοῦ βυθοῦ. Κατόπιν τούτου συνεπλήρωθή ἦ πλαναφότωσις καὶ τὸ φορτηγόν ἐλαβε ποστῶν τούτους ναυαγοῖς τοῦ πρωτοτυποῦντος τῶν διάφανων ποστῶν προσθέμενοί του. (Ιουνίου 18—22)

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ»: Έξ Σαντιάχο τῆς Κούβας ἄγγελεται, διό τὸ καταπλεύσαν ἐξεις φορτηγὸν *«Ορος Ταύρος»* έξ *«Απο Ανατολής, παρέδωκε δεβλαμάρενος 20 ή 25 σάκων δρύσης. Πέντε νέμερα μετά τὴν διέλευσην τοῦ σάκων εἰς Ντονοράν είχεν ἐκφαγῇ πυρκαϊαί εἰς τὰ μπόνικέρος του, ήτις καὶ κατεσθίσθη ἐπ τοῦ πληρώματος μετὰ τέσσα-*

Τό δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Οὐδὲν τὸ ἀξιοσημείωτον εἶχε νὰ παρουσιάσῃ ἡ Διεθνής ναυλαγορᾶ κατὰ τὸ 6' 15ήμερον τοῦ Ιουνίου. Ή ἔργασία τοῦ Πλέιτ, μετὰ τὴν ἀποδόφησιν μᾶς ὄγκωδίους χορηγητότησε διὰ φορτώσεις Ιουνίου καὶ Ἰουλίου, ἐπέδειξε χαλάρωσιν τῆς ζητήσεως, μολονότι ὅ γενικός τόνος τῆς ἱγραῖς, παρὰ τὸ ὀλγυθμόν του διαταγοῦ, συνεχίζεται σταθερός. Άλι οπολέψεις καλύπτει τὸν διαταγοῦ, σύνεχες ταπετύχει σταθερός. Άλι προβλέψεις καλύπτει τὸν δισδεῖον τόσον τῆς Ἔνδρους, όσον καὶ τῆς Β. Ἀμερικῆς ἕσχον δισμενή εἰς τὰς φορτώσεις τοῦ Πλέιτ ἀντίτετον. Τὰ συάρη ἔγγυτέρων ἡμερομηνῶν μετὰ δυναργείας ἐπετύχανον τιμᾶς ἀνωτέρας τοῦ σχεδίου. Διὰ τὰς ἀποτέρας ἡμερομηνῶν ἑξερέθεις τοννᾶς ἣντος οὔχεις δεδομένου, διὰ πολλοῖ πλοιοκήτη, τῶν ὅπουν πρότερον τὰ σύλλημα δὲν ἀπηστολοῦντο εἰς τὸ τομέα τοῦ Πλέιτ, ἔτοράφησαν πρὸς τὰ ἕκει, λόγῳ τῆς ἀπρέξιας τῶν λοιπῶν κέντρων φορτώσεων. Διὰ τὰς πλέον τῶν Ἐνδρωπατῶν προοιμιῶν φορτώσεις ἐκ τοῦ Πλέιτ, η κίνησις ἢτο ἐπὶ τῆς χαλαρᾶ, ἐπληρώθη δῆμος ναῦλος ἀπὸ ἄνω λιμένας τοῦ Πλέιτ (Ιούνιος—Ιούλιον) διὰ Βόρ. Ἀμερική (19)6, κατὰ 1), τούτεστιν ἀνώτερον τῶν προ πηνὸς τιμῶν.

Η κατάστασις τῶν λιοπῶν ἀγορῶν παρέμεινεν ὑπὸ τὴν ἴδιαν ἀπρέξιαν καὶ ἔλειψεν ἐνδιαφέροντος. Εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ομηρεύτησαν ζητηρητῆς κινήσεως διὰ φορτώσεις παλαιωσίδηρον, η πλήρης δῆμος ἔπειτας τῶν ἢτο Ἁγίου Λαυρεντίου Καναδίδων ἔξαγωγῶν δύοτεν ὀνδείμα διαταγῆς ἕπηρχε— ἐδημούρησε μίαν ἀπεριφόριστον προσφοράν διατείμουν τοννᾶς καὶ ἔργατης τοὺς ναῦλους εἰς καμηλὰ ἐπίπεδα. "Οσον ἀφορᾷ τὸν Βόρ. Εἰσηνικόν, η ἐξ αὐτοῦ χαλαρὰ ἐργασία παρεμποδίζεται ἀπὸ τὴν συνεχίζομενην ἀτεργίαν. Οἱ πέραν τοῦ Σουνές τομέα, μὲ πλήρη τὴν ἀξηρίσιαν χωρητικότητος. Ἀλό την Ἀντραγίαν ὄνδειμα παρογνασίαν ζίνησε, μέντος πολύτελην τὰς λιμάστικα καὶ αἱ πρὸς τὴν Κίναν καὶ Ιαπωνίαν φορτώσεις, λόγῳ τῶν μικρῶν διακεσίμων πρὸς ἔξαγωγήν ἀποθεμάτων σιτηρῶν. Οἱ κύανοι Μαντζουρίας μὲ σπουδαδικήν τινα ἐργασίαν διὰ μερίδας φορτώσεις εἰς τὰ σελ. 13)6. Δι᾽ ἐν ὀλόληρον φορτώσεις ἐπληρωθήσαν 14)9, μὲ ὄφιν Σκανδινανίαν 16)—, Αἱ τιμαὶ ἀπότελον τὰς κατωτέρας, ποὺ ἐσημειώθησαν ποτὲ διὰ τὰς ἐν Ντάρεν φορτώσεις. Αἱ δύναις Χαϊδρύς καὶ Σαΐγζον, μὲ μικρὰν κύνησον, εἰς τὰ 18)— διὰ τρεῖς λιμένας Γαλλίας ἀπὸ Μαντρός (φροτίσια) δι᾽ Αγγλίαν — Κόντινεντ 18)9, ἀπὸ Βιζαγανατάμη (μεταλλεύματα) διὰ Δονυζέρινον—Γάνδην 15)6 καὶ ἀπὸ Νότ. Αμερικήν (ἀραβόσιτος) εἰς Κέπτ Ταύον ή Ντονρύπαν (Σεπτέμβριον) δι᾽ Αγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ 13)3.

'Ἀναλυτικότερον, κατὰ τομῆς ἀγορῶν, ἐπερχότανσαν αἱ ἀσύλωνθι τιμαὶ τῶν ναῦλων: ΠΛΕΙΤ: "Ἀλό Σάν Λορέντζο δι᾽ Αμέρεσαν ἐπληρωθήσαν 16)—, Ιούλιον καὶ 16)9 δι᾽ Αγγλίαν, Αἴγυντον. Ἀλό Ροζάριο δι᾽ Αμέρεσαν. Σεπτέμβριον, μεγάλο πλοίον, 15)6 καὶ μικρὸν ἀπὸ δι᾽ Ιούλιον 16)— καὶ δι᾽ Αγγλίαν 16)6. Η ἴδια τιμὴ ἐπληρώθη καὶ διὰ Χούλλ, Αἴγυντον — Σεπτέμβριον. Ἀλό Μπάζιαν Μπλάγκαν (Ιούλιον) διὰ Λονδίνον — Χούλλ. 15)3.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Διὰ Ρωσικὰ γεννήματα ἐνανθίθησαν μερικὰ φορτιγά, Ἑλληνικά καὶ Σένα, 7.000 τόννων, δι᾽ Ιούλιον, μὲ βάσιν 2)— Κόντινεντ, 9)3 Αγγλία, 8)9 Ρόττερνταμ, 8)6 Αμέρεσαν, 10)6 Δανίαν. Η ζητησία ἔξαζολονθεῖ, ἡ δὲ προβλεπομένη ἔφετος καλὴ Ρωσικὴ ἐσοδεία ἐπλέγεται νὰ παρασημῇ εἰς τὴν ναυτιλίαν εὐντερέφαν τινὰ ἐργασίαν. Διὰ Ρωσικῶν γωνάδωνται ἐπληρωθήσαν 7)1½ ἥως 719 δι᾽ Ιταλίαν. 'Α)π 6000 τ. ἐπλείσθη ἐν Μαρζπόλεως διὰ Ρούνεν εἰς τὰ 8)3 (800 τ. φόρτωσιν τὰς πλένας, 1000 τ. ἑκατ., 1— καὶ ἔπειδον 5000 τ. διὰ Ρούνεν 8)6 καὶ Καὲν 9)—. "Ηδη ἔπαρχει μία διαταγή φόρτου, 5—5500 τ. διὰ Ρούνεν μὲ προσφερόμενον ναῦλον 8)9. Διὰ μεταλλεύματα ἐκ Προτῆ ή Νιζαλέαρφ ὑπάρχουν διαταγαὶ, παρατηρεῖται διως ἔλλειψις διατείμων πλοίων. Διὰ ἔνδειας ἐξερισθήσαν ἀρκετὰ ναῦλοις εὑρεῖς τὰ σελ. 8)6 δι᾽ Ιταλίαν, η δὲ ζητησία συνεχίζεται διὰ τὴν Ιταλίαν καὶ τὴν Αλεξανδρειαν. Η ἐξ Αρχαγγέλου δι᾽ Ἐλλάδα ἐνανθίθη ἀπὸ διὰ 1500 στάνταρτς, δὲν ἔγνωσθη δῆμος εἰς ποιαν τιμήν. 'Απὸ Ούμεα (δένθεοις) δι᾽ Ἐλλάδα 1300 στάνταρτς, εἴς δην τὰ 1000 διὰ Πειραιῶν, προσφερόνται 5)— καὶ διὰ τὰ ἐπάλια πάντα 300 στάνταρτς διὰ Φαμαγούσαν 67)—, Ιούλιον. **Ο ΔΟΥΝΑΒΙΣ,** σχεδὸν ἀπάρατος. Τὰς διὰ Κόντινεντ μερίδας φορτών ἐζάλωνται τὰ λάνερς, ἐν δὲ Ἐλληνικὸν ἀπὸ 6000 τ. ἐπλείσθη, μὲ συνδυασμὸν γεννημάτων καὶ ἔνδειας, διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 8)6

οἷς ὄνταις. Διαρκούσης τῆς κατασθέσεως ἐβλάδησαν ἐκ τῶν ὑδάτων οἱ ἀνωτέρων σάχαιοι δρῦνταις.

(Ιουν. 20)

ΣΙΡΕΤΟΥΔΑ (Βλάσσος): Κατέπλευσε τὴν 11ην Ιουνίου εἰς Τρογύστην ἐξ Βενετίας μὲ ἀπόλιτον φορτίου Πολωνικῶν γωνάδων, τὸ ποτὸν εἶχε παραλαβεῖ εἰς Γδένιαν. Κατὰ τὸν ἐξ Βενετίας ἀπόλιτον τοῦ τὸν νότια τῆς θητοῦ Ιουνίου ἔξερραγή πηγαδιὰ εἰς τὸ κύπεο Νοῦ, ἡτὶς καὶ κατεσεβόσθη εἰς Βενετίαν, εἰς τὸν λιμένα τῆς ὥποις ἐπανέπλευσε τὸ σάραος. 'Επίσης κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς τὴν Τεργεστήν ἔξερραγή πηγαδιὰ εἰς τὸ κύπεο Νοῦ, ἡτὶς καὶ κατεσεβόσθη. Ζημιὰς δὲν ὑπέστη τὸ πλοῖον, μετὰ δὲ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπόλιστα.

(Ιουν. 22)

ΠΡΟΚΟΣ: 'Αναχωροῦν ἐκ Γδένιας προσήρχασεν εἰς ἀβαθῆ ἐντὸς του λιμένου καὶ ἐν καρπῷ νητώτος, ἀνεύκλισθη δὲ τὴν πρώταν τῆς ἐπομένης τὴη βοηθείας διό πυρμούλων. Κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν του προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ "Διώνη", ὅπερ ἤτο πλευρισμόν εἰς τὴν ἄστετεράν πλευράν του Σονγκριδούν ντό. 'Αμερίτερα τὰ σύλλημας πυρμούλιμας, ἔλαβον δῆμος πιστοποιητικὸν ναυσιπόλιστα.

(Ιουν. 24)

ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΝΤΕΛΗΣ: 'Επεσεύσατε προσωρινῶς τὰς ζημιάς του εἰς Μπουένος "Αἴρετς καὶ ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπόλιστα.

κατὰ τόννουν δ. w.

ΛΟΙΠΑΙ ΑΓΟΡΑΙ: 'Απὸ "Αλμπαν (γεννήματα) δι᾽ Αγγλίαν ἥ Ρόττερνταμ 1)6 τὸ κοντότερο, ἐξ Νόρδερν Ρέντντς (παλαιωσίδηρον διὰ Δυτ. Ιταλίας δολ., 3.90, διὰ Δυτ. Αγγλίας 11)φ.ι.ο καὶ διὰ Δονάτιδην (τέκ Βοστόνης) δολ., 3.35 ἵνα λιμένα, 3.45 διό λιμένας. Αἱ ζαχαράς της Κόντιας, μὲ τιμᾶς σταθεράς, ἀπὸ δὲ τὴν Περούδιαν ἔκτεινθη δι᾽ Οζόριδην ἥν Ἐλληνιστὸν ἄπ 7600 τ. δι᾽ Αγγλίαν — Κόντινεντ 18)—, ἵνα Μασαλίας 19)—. Η Αντραζαία μὲ δύναμις σταθεράς της Β. Αγγλίας — Κόντινεντ (γεννήματα εἰς σάκκους) σελ. 25)—. Αἱ τιμαὶ τῶν γωναθόθων ἥντις Αγγλίας καὶ Κόντινεντ διὰ Μεσόγειον βεττικόμενα. Επληρώθησαν ἥν Κάρδιμ διὰ Πειραιᾶ 9)6 καὶ Δυτ. Ιταλίας 8) —, ἀπὸ δὲ τὸ Δάντοιγ τοῦ ιπατού 15)6, Αδριατικήν 10)9 ἥσω 11) — καὶ Πειραιᾶ (μετρίον μεγάθεος σαράφος). σελ. 10)9.

Ναυλώσεις Ελληνικῶν ἐκλεισθεῖσαν καὶ αἱ κάτωθι:

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἥ Στέτιον 6000 τ. γωναθόπων δι᾽ Αδριατικήν 10)9, ἡ φ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἥ Δάντοιγ 6000 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίας 9)3, Ιούλιον. **«ΠΑΤΡΑ»** ἥ Δάντοιγ 4625 τ. γωναθόπων καὶ κόρες διὰ Πειραιᾶ 10)9, Ιούλιον 10—25 **«ΑΝΤ. ΜΙΧΑΛΑΟΣ»** ἥ Μαρζπόλεως 6000 τ. γωναθόπων δι᾽ Ιταλίας 7)1½, Ιούλιον 1—15 **«ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΩΝ»** ἥ Καζαπλάτας 7000 τ. φορτάτων διὰ Γένοβαν 18)6τας, ἡ φ. **«ΠΑΤΡΑ»** ἥ Φολόνια 4600 τ. μεταλ. διὰ Στέτιον 5)9, ἡ φ. **«ΔΗΜΗΤΡΗΣ»** ἥ Μόρφων Μπαΐ 5500 τ. μεταλ. διὰ Ρόττερνταμ 8) —, ἡ φ. **«ΔΕΣΠΟΙΝΑ»** ἥ Βίλγεγκτων 6500 τ. παλαιωσίδηρη δι᾽ Ιταλίας 6) —, διὰ Ρίον Ιανίνον 8)3, φ.ι.ο., Ιούλ. 1—15. Καὶ **«ΛΟΥΚΙΑ»** (τάνερ) ἥ Κονσταντίης 2000 τ. πετρελαίου (τιμήμα φορτίου) διὰ Ρόττερνταμ 16) —, στάθη.

«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ» ἥ Νίας Υόροκης 6500 τ. παλαιωσίδηρη διὰ Γένοβαν δολ., 3.90 γρόδης τέρμις, Ιούλιον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ελληνικῶν ἀπὸ εἰνε αἱ κάτωθι:

—Ἐπ Ρίβερ Πλείτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

'Α τι μό πλοιον (Ρεθ.—Κον.), ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι᾽ ώριμένους λιμένας Αγγλίας 16)6, ὄφιν Βόρεον Αμερικήν (λιμένας Ατλαντικοῦ ἥ Κόλπου Μεζιοῦ) σελ. 18)6, Αήγοντον 1—20, «Ζ ο γ ο α φια Ν ι ο κ ο ά ο ν ο » ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 9700 τ. διὰ Λονδίνον—Χούλλ. 16)—, ἵνα Καζαπλάτας 18)6τας, ἡ φορτώσις 20 Αύγ. — 15 Σεπτεμβρίου.

'Α τ μό πλοιον (Ρεθ.—Κον.), ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι᾽ ώριμένους λιμένας Αγγλίας 16)6, διὰ Ρίον Ιανίνον 8)3, διὰ Βόρ. Αμερικήν (λιμένας Ατλαντικοῦ ἥ Κόλπου Μεζιοῦ) σελ. 18)6, Αήγοντον 10—25.

«Ρ ο ζ ο έ ο ζ ἥ Ροζάριο 7300 τ. δι᾽ ώριμένους λιμένας Αγγλίας 16)6, ἰσον Βόρ. Αμερικήν 18)6, Αήγ. 1—20.

«Ι α ἥ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι᾽ ώριμένους λιμένας Αγγλίας 16/9, ἰσον Βόρ. Αμερικήν 18)6, Αήγ. 10—25.

«Π η λ ε ί ξ ε ι ο ἥ Ροζάριο 7300 τ. δι᾽ ώριμένους λιμένας Αγγλίας 16/9, ἰσον Βόρ. Αμερικήν 18)6, Αήγ. 1—10.

«Ν ι ο ζ ο ἥ Ροζάριο 6100 τ. διὰ Λονδίνον ἥ Χούλλ. 16/6, Ρόττερνταμ 16/3, ἰσον Αμέρεσαν 16/—, Ιούλ. 25—Αύγ. 10.

Α τ μό πλοιον (Ρεθ.—Κον..) ἥ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι᾽ Αμέρεσαν 16/—, ἰσον Ρόττερνταμ 16/3, διὰ Βόρ. Αμερικήν 18/9, Ιούλιον 2—27.

«Α ι ι ξ ο ἥ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι᾽ Ηνωμ. Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ ἥ Κόλπου Μεζιοῦ) σελ. 18/9, Ιούλιον 2—.

«Ε 6 η ἥ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι᾽ Αμέρεσαν 16/—, ἰσον Ρόττερνταμ 16/3, διὰ Βόρ. Ηνωμ. Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ ἥ Κόλπου Μεζιοῦ) σελ. 18/6 ἵνα λιμένα, διὰ δύο λιμένας 9 πέννας 67—.

«Π α π λ α i μ θ ζ ἥ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι᾽ Αγγλίαν (ξειρεῖς Ιολανδίας) σελ. 17/9, διὰ Βόρ. Αμερικήν (λιμένας Ατλαντικοῦ ἥ Κόλπου Μεζιοῦ) σελ. 19/9, ἵνα Καναδῶν 20/9, Ιούλιον 10—20.

«Υ ο θ ο α i ο ζ διὰ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι᾽ ώριμένους λιμένας Αγγλίας 16/6, Ιούλιον 1—15.

«Α ι ξ ο δ ο π ο ι ι η ἥ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι᾽ Αγγλίαν—Κόντινεντ 16/9, μὲ δύνιν Βόρ. Αμερικής, Εἰσηνικοῦ καὶ Ιαπωνίας, φορτώσις 25 Ιούλιον — 10 Αήγοντος.

«Α γ ι ι α Β α σ ά ά ο ω ἥ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι᾽ Αγγλίαν (ξειρεῖς Ιολανδίας) σελ. 17/—, διὰ Βόρ. Ηνωμ. Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικοῦ ἥ Κόλπου Μεζιοῦ) σελ. 19/—, Ιούλιον 20—31.

"Α τ μ ό π λ ο ι ο ν (Ρεθ.—Κοιν.) ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Ἀμβέρσαν 16/—, ὅψην Ἡνων. Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἡ Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 18/6, Αὔγ. 24—Σεπτεμβρίου 10.

"Α τ μ ό π λ ο ι ο ν (Ρεθ.—Κοιν.) ἐξ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι' Ἡνων. Πολιτείας (ἱμένας Ἀτλαντικοῦ ἡ Κόλπου Μεξικοῦ) σελ. 19/6, ὅψην Ρόττερνταμ 16/3, ἔναν Ἀμβέρσαν 16/—, Ιούλιον 23 -- Αὐγούστου 10.

—Έξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

« "Ι α" ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ἰανέρων 7/6, καντούλο 10 Ιούλιον.

« "Α μ τ ἥ ε τη ν" ἐξ Ρόττερνταμ 6400 τ. διὰ Μπονένος "Λύρες 9"— ἄμεσος φόρτωσις.

« "Α δε λ φότης" ἐξ Κάρδιφ 7300 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8/3, Ιούλιον 5 — 15.

« "Α φ ό ε σ σ α" ἐξ Κάρδιφ ἡ Μπάρρων 4000 τ. διὰ Πειραιᾶ 9/6, Ιούλιον 1—12.

« "Ε φι λ ο ν" ἐξ Τάρη 6500 τ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν 8/—, ᾧ φ.

« "Ν ι ο κ λ ης" ἐξ Ρόττερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Ἰανέρων 7/0, ᾧ φ.

« "Ο φ ο ε" "Ε λ ι ζ ω ν" ἐξ Κάρδιφ 7500 τ. φιούση διὰ Μπάρρων 9/10, καντούλο 1 Ιούλιον.

« "Ο φ ο ε" "Α θ ο ε" ἐξ Κάρδιφ 5200 τ. διὰ Βύλλαν Κονστιντόπολιν 9/6, φόρτωσις 10—20 Ιούλιον.

« Λ ι ζ α τ ε φ ι ν η Τ.φ ἐξ Δάντσιγκ 4.200 τ. διὰ Βορινήσιον, Μπαρλέτταν, Γραζλίπολη Μαράρι 10/9 ἔνα λιμένα, ἔναν ὅψην δέν λιμένας 11/—, φόρτωσις 20—31 Ιούλιον.

« "Α φ ι ά δ ν η" ἐξ Δάντσιγκ 8000 τ. δι' Ἀδριατική 10/6, ᾧ φ.

« Κ α θ α φ ι ω τ ι σ σ α" ἐξ Ρόττερνταμ 2800—2900 τ. διὰ Βύλλαν Φίζια 11/3, Ιούλιον.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

« Β ι ο λ α ν τ ω Ν. Γονλανδρώς ἐξ Δουνάβεως 6200 τ. ἄμενας, Ξνλείας κλπ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 8/— ὅψην Χάϊφαν καὶ Ἀλεξάνδρειαν 8/6 φ.ο.ο., Ιούλιον.

« Λ ά κ η ε Ν ο μ ι ζ ό ε" ἐξ Κονσταντζίας 1200 τ. γεννημάτων καὶ πίσσης δὲν έναλιμένα "Ἀδριατικῆς 9/—, ᾧ φ.

« Κ δ ρ θ ι ο ν" ἐξ Δουνάβεως 3600 τ. γεννημάτων διὰ δέν λιμένας "Ἀδριατικῆς 10/6 νέτ., ἄμεσος φόρτωσις.

« Α ί γ α ι ο ν" (σημαία "Ἀγγλική") ἐξ Δουνάβεως 175 βαγ. Ξνλείας διὰ τρεῖς λιμένας Κέντρων καὶ Χάϊφαν λ. στ. 6.10.0, ἄμεσος φόρτωσις.

« Ε ὑ 6 ο ι ς θ" ἐξ Βραΐλας 6500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνον ἡ Χούλλ. 11/6, ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 12/—, ᾧ φ.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

« Γ ή λ έ μ α χ ο ε" ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5600 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — "Ἀμβούργον 9/—, ἔναν Ἀγγλίαν 9/3, ὅψην Δανίας 10/9, ἔναν ἐλαπολακούντας 1/6 ἔξτρα, Ιούλιον 5—17.

« "Α γ ι α Θ α λ α σ σ ι ν η" ἐξ Μαριουπόλεως 7000 τ. ἀνθρακίτου διὰ Νόρδερν Ρέντν 11/—, Ιούλιον.

« Μ α σ τ φ ο ε ν α" ἐξ Μαριουπόλεως 5500 τ. γαννηθράζων δι' Ἰταλίαν 7/9 ᾧ φ.

« "Ε φ η ν ο υ λ α" ἐξ Χερσόνος 7000 z. μ. Ξνλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν 6/9, ᾧ φ.

« "Α φ ό ε σ σ α" ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 4.200 τ. ἐλαπολακούντου διὰ Δανίας 12/—, Αὔγουστον.

« "Α θ α γ ο ο φ ι" ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — "Ἀμβούργον 9/—, Ἀγγλίαν 9/3, Ρόττερνταμ 8/9, Ἀμβέρσαν 8/6 Ιούλιον 15—25.

« "Π έ ν τ ε" "Α δ ε λ φ ο ι" ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — "Ἀμβούργον 9/—, Ρόττερνταμ 8/9, Ἀμβέρσαν 8/6, ὅψην Ἀγγλίαν 9/3, ἔναν Δανίας 10/6, Ιούλιον 15—25.

« "Π ο ι θ η μ η" ἐξ Νοβορωσίας 3100 τ. προισισμένης Ξνλείας δι' Ἰταλίαν (μέχρι Νεαρόλεως) σελ. 8/4 ½, Ιούλιον 5—15.

« "Κ ά θ η φ α" ἐξ Νοβορωσίας 2800 τ. πολτοῦ Ξνλείας διὰ Βενετίαν 6/6, ἄμεσος φόρτωσις.

« "Α γ ι ο ε Σ πι φ ι ο ν" (Ἀγγελή) ἐξ Νοβορωσίας 3500 τ. πολτοῦ Ξνλείας διὰ Βενετίαν 6/6, ἄμεσος φόρτωσις.

—Έξ "Απω Ανατολῆς

« "Π ο ν τ ο ε" ἐξ Haiphong-Saigon 67.000 τ. δρύς διὰ Μασσαλίαν καὶ δέν Γαλλικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ 18/—, ᾧ φ.

« "Μ α φ ο ι ο Π φ η τ ο π α π" ἐξ Μαντράς 7.400 τ. φυστίκια, διὰ Μεσόγειον 18/3, ὅψην Κόντινεντ 18/9, Ιούλιον 15—31.

« "Μ α φ ο ι ο Σ τ α φ ά τ ο ν" ἐξ Κέπτ Τάουν — Ντουρμπάν 7500 τ. ἀμαβούσιτον δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 13/3, Ιούλιον — Αὔγουστον.

« "Δ η η. Τ γ γ λ έ σ η η" ἀπὸ Χαϊφόγην ἡ Σαΐγζον 7300 τ. δρύς διὰ Μασσαλίαν, Βορδώ, Δουνγκέρην φείντες 18/—, καντούλο 7 Ιούλιον.

« "Ο φ ο ο Π ε ν τ ε λ ι ζ ο ν" ἐξ Πόρτ Ρεντόν δι' Πόρτ Κέρμπετ 5000 τ. ἀνθρακίτου (τημά φορτίου) διὰ Ρούέν 18/—, σεμιτλήρησης δρυζανών, Αὔγουστον 1—10.

« "Γ ε ό φ γι ος Μ. Ἐ μ π ει φ ο ι ος" ἀπὸ Φιλαπίνας νήσων 9000 τ. ζαζχάρειος διὰ Βόρ. Ἀμερικήν δολ. 5, Ιούλιον.

« "Κ α τ ε" ἀπὸ Βιζαγαρατάμ 7000 τ. γαγκανέζας διὰ Δουνγκέρην καὶ Γάνδην 15/6, Ιούλιον 20—Αὔγουστον 10.

« "Ε φ γ ε ν ι α Σ. Ἐ μ π ει φ ο ι ο" ἐξ Ντάρρεν 7500 τ. κυάμων Μαντζούριας διὰ Ρόττερνταμ — "Ἀμβούργον 14/9, ὅψην Βορειότερον 16/— μὲν ὅψην δύο λιμένας ἐφορτώσεως, Ιούλιον 5—20.

—Ἐκ Μεσογείου

« "Γ ε ό φ γι ος Μ αντ α κ ας" ἐξ Σπαλάτον 6000 τ. τομέντον διὰ Ρόττερνταμ 4/11, ἄμεσος φόρτωσις.

« "Μ ύ ο ν ο ε" ἐξ Ἐλλάδος 2500 τ. μεταλλεύματος διὰ Γκάρστον 12/6 καὶ Ρούέν 11/—, φόρτησης, Ιούλιον 15—30.

—Ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς

« "Α ί ν ο ξ" ἐξ Άλμπαν 25.000 κυνδωτερος σίτου δι' δρισμένους λιμένας "Ἀγγλίας — Ρόττερνταμ 1/6, ὅψην "Ἀμβέρσαν 1/4/12 τὸ κονδρεός, ἄμεσος φόρτωσις.

« "Μ α φ ο ι ο σ ι ω Λ ο γ ο θ έ τ η" ἐξ Άλμπαν 32.000 τ. κυνδωτερος σίτου δι' δρισμένους λιμένας "Ἀγγλίας 1/9, Ιούλιον.

« "Π α ν ά φ ο α ν τ ο ε" ἐξ Βοστόνης δι' Πρόβιντενς 7100 τ. παλαιοπιδήρου διὰ Βραΐλαν, Γαλάτη Η Ρένι δολ. 3.35 φ.ο.ο., μὲν 10 σέντες έξτρα, ἔπει δέν λιμένας ἐφορτώσεως, Ιούλιον 3—20.

« "Α ν τ Λ αιρ ά δ" ἐξ Χάμπτον Ρόδες 8000 τ. γαννηθράζον διὰ Περιφαντόνων 8/—, Ιούλιον 1—13.

« "Ζ α ν η Ζ Λ Α πά ν η ε" ἐξ Κούβας 7500 τ. ζαζχάρειος διὰ Μασσαλίαν 13/—, ὅψην φορτώσεως ἀπὸ Σάντο Ντομάγρο 12/— καντούλο 31 Ιούλιον.

—Ἐκ παντοίων ἀλλών ἀγορῶν

« "Ι θ α ο ξ" ἐξ Αλένγκραδ 1750 στάνταρτς Ξνλείας διὰ Μπονένος "Άρρες 53/3 κατὰ στάνταρτ, καντούλο 2 Ιούλιον.

« "Μ α φ ο ι ο σ ι ω Κ ού λ ο ο φ ο ν" ἐξ Κάρδιξ 5800 τ. ἀλατος διὰ Μοντεβίδεο 11/6, Ιούλιον.

« "Μ γ ι φ ι α ι α μ" (ex "Ν ι ο η τ α ζ Ρ ο η σ σ ο ες") — τάνκερ — ἐξ Νέας Υόρκης 9000 τ. πετρελαίου διὰ τρεῖς λιμένας "Ἀγγλίας 12/—, ἄμεσος φόρτωσις.

« "Α τ μ ό π λ ο ι ο ν" (Λιβανός) ἐξ Περούβιας 7600 τ. ζαζχάρειος δι' "Ἀγγλίας — Κόντινεντ 18/—, ἔναν Μασσαλίαν 19/—, Σεπτ. 25—Οκτωβρίου 25.

« "Π ε τ φ ι ί λ" (τάνκερ) ἐξ Κονσταντζής καὶ Βατούμι 7100 τ. γναζούλινης δι' "Ἀμβούργον 11/6, ᾧ φ.

« "Τ σ ι φ ο ι π ι ν ά ε" ἀπὸ Πιτρέα καὶ Βίλποργ 2300 στάνταρτς Ξνλείας δι' "Ἀλεξάνδρειαν 47/9, Ιούλιον.

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ
ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ 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"

TALLYING

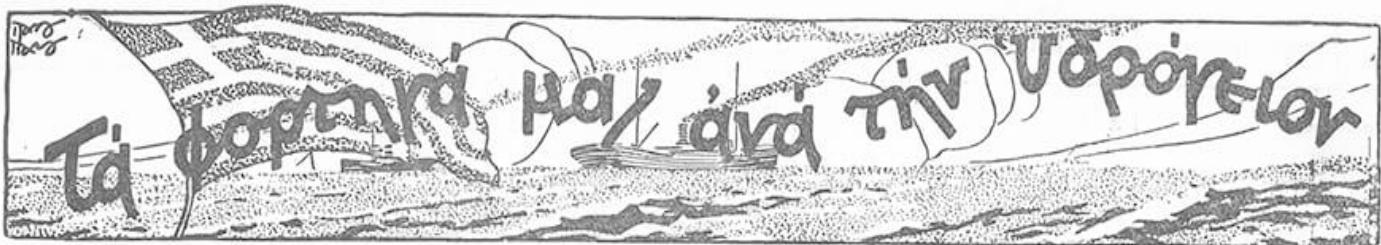
AT HAMBURG

JOHN OESEN

Telegr: "OESENHAMB"

33(4), Admirälitätstr,

HAMBURG 11



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΙΤΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	έφθασεν Βόλον 27 Ιουνίου.
Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	έφθασεν Νοβορωσίσκην 14 Ιουνίου.
Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	άνεῳδησεν Χάμπτον Ρέδς 6 Ιουν. διὰ Μπ. "Αϊόρες
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασιοπούλου	12	3283	άνεχ. Ηέρναθ 17 Ιουν. διὰ Σαλαμάνα
Άγια Βαρβάρα	Λ. Λογοθέτη—Μ. Φωκῆ	13	4572	έφθ. Θεσσαλίνην 5 Ιουνίου καὶ Σουδαν 16, ἀνεχ. 22 διὰ Πλέιτ
Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	άνεχ. Αιβόρο 26 Ιουν. διὰ Βενετίαν.
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	έφθ. Ροζάριο 9 Ιουν. καὶ Μπ. "Αϊόρες 14 ἀντ. 20 διὰ Μπαριλάντος
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίθια	19	4514	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ιουν. δι' "Αλεξανδρειαν. έφθ. 22
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν. καὶ Στέττιν 26
Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βάλση	92	1581	εἰς Αιγαίον 1 Ιουν.
Άγιος Σπυρίδων	"Ηλ. Αγγελή	89	1476	έφθ. Γιάγαραν 14 Ιουν. Είτα Κονστάντζαν.
Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	έφθ. Σαβόναν 19 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 22 δι' "Ελλάδα
Άγγελος Α.	Ε. Σκαρρέλη	04	3667	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν. 1934
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	έφθ. "Αιμέρσαν 14 Ιουν.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	"Αθ. Πατζῆ	08	4537	διῆλθε Λάζ Πάλλας 16 Ιουν., Γιβραλτάρ 21 διὰ Αιβόρο
Άδελφοτης	άδ. Καρρά	17	5838	διῆλθε Τενερίφαραν 21 Ιουν. διὰ Αιβερόπονή
Άθανάσιος	Ν. Λυκαρρόπούλου	07	4295	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Φεβρ. ΕΝΑΥΑΛΩΤΗ
Άιας	Πατέρας καὶ Σια	15	4729	έφθ. Μπάρι 23 Ιουν.
Αιγαίον	Πελοποννήσου—Σχρέδενος	12	1735	διῆλθεν "Άδεν 20 Ιουν. διὰ Βασσόπον
Αίγενς	άδ. Πατέρα	17	3792	έφθ. "Αιμέρσαν 13 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 26
Αικατερίνη Τ.	Α. Τεριάζη	17	2719	διῆλθε Πειραιᾶ 28 Ιουν. διὰ Μέμελ
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	έφθ. Μπάζ Μπλάγκαν 12 Ιουν.
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	έφθα. Μπάζ Μπλάγκαν 18 Ιουν.
Αιμύλιος	Στεριώτη καὶ Σια	98	3691	διῆλθε Κ) πολὺν 18 Ιουν. διὰ Δαλματίαν
Άινος	Α. Λουζήνη	10	3554	έφθ. "Άλμπαν 16 Ιουν.
Άιολος	Ν. Ι. Λόρα κ.λ.π.	02	3051	ἀνεχ. Φετιγή 12 Ιουν., Γιβραλτάρ 25 δι' "Αιβορώγον
Άιτς Γιώργης	Νορ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεχ. Πειραιᾶ 18 Ιουν. διὰ Ρωσίαν
Άιδαμας	Μ.χ. Λαζαρού	18	4144	διῆλθε Περαμπούνο 21 Ιουν. διὰ Μπάροις
Άιρόπολις	Βασ. Μπρουσόκου	13	4342	εἰς Βλαδιβοστόκ 1 Ιουν.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Μπλάϊ 15 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 21 διὰ Μπ. "Αϊόρες
Άλεκός	Ν. Κωττάκη	06	4395	ἀνεχ. Μπλάϊ 18 Ιουν. διὰ Μπάζ. Μπλάγκαν ΕΝΑΥΑΛΓΗΣΕ
Άλεξανδρα	Κ. Καρρά	13	4355	έφθ. Σαΐγκον 12 Ιουν.
Άλικη	Ν. Γ. Αβανού	17	5140	έφθ. Χαϊφόρι 16 Ιουν.
Άλκηστος	Σχρέδενος—Ραυτοπούλου	20	2003	έφθα. Γιάγαραν 29 Ιουν.
Άλφειδος	Σ. Διβανού	20	5116	διῆλθε Ρόττερνταμ 23 Ιουν. διὰ Δανίαν
Άναστασία	Η. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ιουν. διὰ Χούλλ. έφθ. 23
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Σάντος 10 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 21 διὰ Μπ. "Αϊόρες
Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	εἰς Βλαδιβοστόκ, ὑπὸ έξιφότωσιν
Άνδριώτης	Ν.κ. Κυδωνιάτης	12	4393	έφθ. "Υμούνεν 12 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 21 διὰ Μπάροις
Άννα	Ν. Λυκαρρόπούλου	19	5173	ἀνεχ. Βιάλλα 3 Ιουν. διὰ Βόρ. Αιμεριζήν
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Πειραιᾶ 1 Ιουν.
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ. 1934
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Πειραιᾶ 4 Ιουν.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	έφθ. Λίβερπολ 20 Ιουν.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Σουέζ 24 Ιουν. διὰ Σαγαλίν
Άννα Τ.	Α. Τεργιάζου	06	2728	ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μ. Μιχάλου	05	3298	ἀνεχ. Πειραιᾶ 15 Ιουν. διὰ Ζουγκούνδεζ, έφθ. 21
Άντονιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
Άντονιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	έφθ. Πειραιᾶ 15 Ιουν.
Άντονης Γ. Λεμός	Σ. καὶ Η. Λεμού	11	4410	έφθ. Γένοβα 21 Ιουν.
Άντονης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	διῆλθε Κονγκούπολην 18 Ιουν. διὰ Ρούέν
Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	έφθ. Χαϊφόρι 6 Ιουν.
Άντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Βασόραν 16 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 23 δι' Ινδίας
Άντζουλέττα	οἰος Αντ. Πικαννουλάτου	07	2693	έφθ. Αλεξανδρειαν 12 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 22 διὰ Ζουγκούνδεζ
Άξιδης	Σ. Διβανού	19	5289	ἀνεχ. Ντόρεο 20 Ιουν., Γιβραλτάρ 27 διὰ Πειραιᾶ
Άποκια	Z. Βαλμᾶ	05	3607	έφθ. Σεπτέμβριον 14 Ιουν. διὰ Μπάροις
Άργενινα	Άντ. Ρούσσου	12	4248	έφθ. Χαϊφόρι 27 Ιουν. διὰ Βοστώνην
Άργολικός	Μαρζή Έμπειρικού	21	4786	έφθ. Χερσόνηα 17 Ιουν.
Άρέθουσα	Ν.κ. Καμπούρη	11	3693	διῆλθε Μαδέρας 25 Ιουν. διὰ Χόρσενς
Άριάδηνη	I. Νικηφόρου—Ε. Λαζαρού	12	1745	διῆλθεν Γιβραλτάρ 19 Ιουν., Νόρθ Φόρελαντ 26 διὰ Λάντσιγ
Άριάδηνη Παντελήη	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	έφθ. Μπ. "Αϊόρες Ρόδς 2 Ιουν.
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	E. Γουλανδρή	05	3470	διῆλθε Σάνι Μιζέτ 27 Ιουν. διὰ Βοστώνην
Άρτεμις Ηήττα	Πήγιτα	06	1433	έφθ. Χερσόνηα 17 Ιουν.
Άρτεμισία	Η. Μακρή	06	4343	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιουν. 1934
Άρχαγγελος	άδ. Διβανού	17	4349	ἀνεχ. Μπ. Μπλάγκαν 20 Ιουν. διὰ Καλλάδο
Άρχων	Κωστή Ακιρού	21	1364	εἰς πλάς Πειραιᾶς — Κ) ντζής
Άσημίνα Μπάϊκα	Η. Μπάϊκη	95	1344	έφθ. Χαϊφόρι 7 Ιουν.
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	ἀνεχ. Ραβένναν 16 Ιουν. διὰ Ζουγκούνδας, έφθ. 23
Άσπασια Νομικού	M. Νομικοῦ	99	846	ἀνεχ. Γαλάται 20 Ιουν. διὰ Γάνθειον, έφθ. 24
Άστη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	ἀνεχ. Πειραιᾶ 19 Ιουν. δι' Οδησσόν, έφθ. 23
Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Ρίον Ιανείρον 14 Ιαν. καὶ Μπ. "Αϊόρες 24
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσόπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	έφθ. Κ) ντζήαν 21 Ιουν.
Άττικός	A. Λουζή	06	4078	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ιουν. διὰ Σαβόναν
Άφροσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2485	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ιουν. διὰ Κόντινεγκ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαλλιάνος	Α. Λοζή	06	4734	άνερ. Χερσονήσογεν 18 Ίουν. Γιβραλτάρ 24 διά Λιθόδον
Βαρβάρα	Αθ. Ζωήπούλου	10	1354	Έφθ. Θεσσαλίην 16 Ίουν. καί Πειραιά 20, άνερ. 24, διά Ρωσσίαν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	Έφθ. Πότι 16 Ίουν.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούρια	07	3429	Έφθ. Μονφανούς 8 Ίουν. καί Σβάλιμπαργ 21
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	άργει Πειραιά από μηνών
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διηλθε. Κων(πολ)λην 23 Ίουν. διά Λούναβιν
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	Έφθ. Πειραιά 12 Ίουν. καί άνερ. 26 διά Λούναβιν
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	διηλθε. Σαμπάγκι 18 Ίουν. διά Μήτρα
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	εἰς Μη. "Άρρες 10 Ίουν.
Βόλγας	Πεπαδημητρίου	92	2505	άνερ. Μπλάθη 14 Ίουν., 'Οράνη 25 δι' Λέγιον
Βόρις	άτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνερ. Γδύνια 10 Ίουν. Γιβραλτάρ 22 διά Γένοβαν
Βύρων	'Εθ. νικής	14	9272	Έφθ. Ν. 'Υδρονη 18 Ίουν.
Γαρδελάνι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιά από 9 Ίουν. 1934
Γαρουφαλιά	Σπύρ. Λαζαρέ	14	4708	Έφθ. Ρόττερνταμ 14 Ίουν.
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	Έφθ. Κάρδιφ 6 Ίουν.
Γεωργίος Π.	Θ. Επιφανάτη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 Οκτ. 1930
Γεώργι. Ι. Γουλανδρής	Ν. καὶ Γ. Σιμπουρά	96	2187	Έφθ. Νοβορωσίσην 19 Ίουν.
Γεώργι. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνερ. Βίλλαν Κ) τούσιον 5 Ίουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Γεώργι. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	Έφθ. Σεμπένιο 19 Ίουν.
Γεώργι. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	Έφθ. Μανίλλαν 24 Ίουν.
Γεώργι. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανός	28	3831	διηλθε. Περγαμπούζον 16 Ίουν. διά Μαδέρας
Γεώργι. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	εἰς λιμένας τῆς "Απο Ανατολής. Ίουν. 20
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	Έφθ. Βόλον 23 Ίουν.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	Έφθ. Στρατόνι 13 Ίουν.
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	άνερ. Ροτζάριο 1 Ίουν. διά Λανιάν
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	διηλθε. Γιβραλτάρ 14 Ίουν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 22
Δαναδός	Η. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	Έφθ. Καλάμας 18 Ίουν.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιά από 11 Νοεμ. 1934
Δάφνη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	Έφθ. Λοντόντερον 19 Ίουν.
Δελφίν	Λθ. καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	άργει Πειραιά από 15 Μαΐου
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαζαρέ	15	4739	άνερ. Ν. 'Υδρονη 13 Ίουν. καὶ Νόρφολκ 15 διά Μη. "Άρρες
Δέσποινα	Κοραϊάς καὶ Γεωργίλη	09	4461	καὶ ηδε. Σάντα Λοντούα 20 Ίουν. διά Μούττη.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άργει Πειραιά από 17 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλίνος	06	3016	διηλθε. Γιβραλτάρ 13 Ίουν., Σεμπλούγκε 21 δι' "Αλιμποργκ
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	04	4649	Έφθ. Υμουνίτεν 11 Ίουν. καὶ Γδύνια 23
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	05	3338	άνερ. Οίνοντας 23 Ίουν. διά Κύπρου
Δημ. Γ. Θεομιάτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	Έφθ. Ζουγκολινδάς 23 Ίουν.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διηλθε. Γιβραλτάρ 16 Ίουν. διά Μη. "Άρρες
Δημ. Έγγλεσης	ύλιδην Δ. Έγγλεση	18	5275	άνερ. Πετροπανόρφεζ 15 Ίουν. καὶ Μουρόβαν 20 διά Χαϊφάγκ
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλιας	99	3534	άργει Σύνον 18 Άπρ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΕΙΣ ΑΙΓΑΛΟΥΣ
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	εἰς Κροτόνε 7 Ίουν.
Δημ. Χανδρής	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	Έφθ. Γένοβαν 28 Ίουν.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	διηλθε. Ζεεμπρούγκε 5 Ίουν. διά Μη. "Άρρες
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	Έφθ. Νοβορωσίσην 21 Ίουν.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	Έφθ. Παλέρμο 16 Ίουν. καὶ άνερ. 19 διά Κεφαλ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	εἰς Μόζη από 17 Μαΐου
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	διηλθε. Γιβραλτάρ 12 Ίουν. διά Γένοβαν
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	άνερ. Γδύνια 13 Ίουν., Γιβραλτάρ 25 διά Σπαλάτα
Δούναβις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άνερ. Αμβέρσαν 15 Ίουν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 29
Δύο Φίλοι	Ρυπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3547	Έφθ. Πότι 17 Ίουνίου
Δωρίς	Ηλ. Χατζηγιάτα	17	4604	διηλθε. Φεργ. Νοόντα 15 Ίουν. διά Τενερίφαν
"Εβη	Ν. Γ. Λαζαρός	13	4521	διηλθε. Κ) λν 15 Ίουν. διά Ρίον 'Ιανείρου
"Εδσων	Έθνικής	96	11.103	άργει Πειραιᾶ ('Αμπελάκα) από 15 Ίουν. 1933
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον 15 Ίουν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνερ. Σάντα Νιολάς 17 Ίουν. διά Λαζ. Πάλμας
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνερ. Νιούπορτ 1 Ίουν. διά Μη. "Άρρες
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνερ. Πόρτο Κάπηα 17 Ίουν. διά Σαλαγκόν, έφθ. 22
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διηλθε. Σαμπάγκι 13 Ίουν. διά Σιγκαπούρου
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνερ. Βενετίαν 12 Ίουν., Γιβραλτάρ 20 διά Μποντεδίδεο
'Ελένη	Δ. Λως	01	1882	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.
'Ελένη Δ.	Δημηοθ. Δάμπαση	19	5260	Έφθ. Χάιπτον Ρόδης 13 Ίουν.
'Ελένη Τ.	Λ. Τεργιάζου	97	3039	άνερ. Σάδι 15 Ίουν. διά Ζουγκούλδακ., έφθ. 21
'Ελένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	Έφθ. Μη. "Άρρες 20 Ίουν.
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	Έφθ. Οδούφας 3 Ίουν.
'Ελλάς	έτ. "Ελληνική" Α.Ε.	16	2081	άνερ. Αμβούργον 19 Ίουν. Γιβραλτάρ 27 δι' ΕΙΛ.άδα
'Ελλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4577	διηλθε. Ταρίφαν 4 Ίουν. διά Μη. "Άρρες
'Ελληνικό	Ηπαπαθημητρίου	04	3059	διηλθεν. Όραν 15 Ίουν. διά Χαλκίδα
'Ελπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άνερ. Κάρδιφ 7 Ίουν. διά Ροζάριο
'Επαμ. Κ. Εμπειρίκος	ύλιδην Επ. Εμπειρίκου	27	4385	Έφθ. Λονδίνον 12 Ίουν. καὶ Νιούπορτ 22
'Επονούλα	N. Τσατσόμοιρου	05	2715	Έφθ. Αλεξανδρειαν 7 Ίουνιον
Εύβοικος	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	Έφθ. Βρατίλαν 22 Ίουνίου
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	άνερ. Η. Σάδι 14 Ίουν. διά Μαρ(λ)ιν, έφθ. 21
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	Έφθ. Κόμπε 30 Μαΐου
Εύγενία Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	4862	Έφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 18 Ίουν.
Εύηνος	Σ. Λαζαρός	19	5627	διηλθε. Λορέντζο Μαρκές 16 Ίουν. διά Γάνδην
Εύθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	διηλθε. Περγαμπούζον 20 Ίουν. διά Κόντινεντ
Έβρος	άδ. Λιβανός	18	5283	άνερ. Βλαδιμούστον 20 Ίουν. διά Ρεντόν
Εύνηδων	Η. Δ. Μαρκούσινη	04	3564	εἰς Πάτρας 20 Ίουν.
Εύτυχία	Γεωρ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτεμ. 1932
Εύτ. Βεργωτῆ	Γερ. Βεργωτῆ	09	2993	άνερ. Ρούέν 14 Ιουν. διά Νεάπολιν
Έψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	Έφθ. Γένοβαν 16 Ίουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος Ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζάννες Γούναρης	αδελφοί Γούναρη	07	4407	άνεγ. Στέττιν 8 Ίουν., Γιβραλτάρ 19 διά Πειραιά, ἥρθ. 26
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5298	διηλθε Μπ. "Άγρες 2 Ίουν. διά Λάζ Ηάλμας
Ζεμπαίν	Στολ. Καστάνου	11	5217	ἥρθ. Χούλι 13 Ίουν. καί "Ιμπαγχαρι 26
Ζεύς	"Ηλ. Χατζηλία	20	4279	διηλθε Φερν. Νορβίγια 14 Ίουν. διά Μπ. "Άγρες
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἥρθ. Ηεραΐα 25 Ίουν.
Ζηνοβία	άτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἥρθ. Μαρούπολην 20 Ίουν.
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγχαν 8 Ίουν. διά Τενεριφάν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	06	1516	ἥρθ. Φύλλιν 12 Ίουν. καί Γιβραλτάρ 26
"Ηφαιστος	υίθυ Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	διηλθε Κ) λιν 18 Ίουν. καί Γιβραλτάρ 28 δι' Αιμέρσαν
Θάλλεια	"Πλία Συλλά	17	4574	ἥρθ. Ροζάριο 20 Ίουν.
Θάσος	«Πατριώτικης»	19	1565	ἥρθ. Γαλάτσι 7 Ίουν.
Θερμώη	«Κάσσος» Α.Ε.	29	3859	άνεγ. Μοντεβίδεο 1 Ίουν., Μαγνελάν 17 διά Λός "Αντζέλες
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πλαπάς καὶ Σιά	17	1054	ἥρθ. Πειραιά 17 Ίουν.
Θεοδώρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	άνεγ. Νόρντεγχαρι 19 Ίουν. διά Θεσγάνην
Θεοφανώ	αδελφοί Λιάγενος	17	4240	ἥρθ. "Λαύλπλοργι 13 Ίουν. καί Γδίνια 24
Θεοχήτωρ	Μ.γ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἥρθ. Μπ. "Άγρες 20 Ίουν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	άνεγ. Μονμανού 17 Ίουν., Χούμπερ 25 δι' Αδομπιζήν
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἥρθ. Βοστόνιν 8 Ίουν. καί Νόρφολ 23 διά Κούβαν
Θέτις Α.	Γ. Λαζρεάδου	10	4111	ἥρθ. Ηότι 21 Ίουν.
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	ἥρθ. Γένθιον 29 Ίουν.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζής	12	3693	άνεγ. Μονμανού 19 Ίουν. διά Μπάρεντστονούρ
"Ια				
Ιάκωβος				
"Ιθάκη				
"Ιθακος				
"Ιλισσός				
Ιουλία				
Ιουλία Νικολάου				
Ισμήνη				
Ιωάννα				
Ιωάννης				
Ιω. Βάτης				
Ιω. Καρράς				
Ιω. Μ. Έμπειροκ				
Ιω. Νομικός				
Ιω. Π. Γουλανδρής				
Ιω. Φράγκος				
Ιωνία (τάνκερ)				
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)				
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἥρθ. Λονδίνο 25 Ίουν.
K. Λύρας	Η. Λύρα	02	3091	ἥρθ. Σπλατάτο 8 Ίουν.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	ἥρθ. Πλότος "Αρθουρ 11 Ίουν. καί Χούστον 23
Καθαριότισσα	οίοι Γεωργ. Καρατία	13	1877	ἥρθ. Βουλόνιν 16 Ίουν. καί άνεγ. 22 διά Λένιγχαραδ
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἥρθ. Μπάρον 19 Ίουν.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἥρθ. Μπ. "Άγρες 14 Ίουν. καί άνεγ. 22 διά Ροζάριο
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου καὶ Σιά	18	5152	εἰς λιμένα Τινδόνι 20 Ίουν.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἥρθ. Μιτιλήνην 9 Ίουν.
Καπετάνιον Στρατής	Δ. Κουμάρη	06	3574	ἥρθ. Νεάπολιν 7 Ίουν. δι' "Αντζιο
Καρδούβασι	Γιοι. Δ. Ταγγλέση	20	707	διηλθε Κονιόπολην 12 Ίουν. καί Γιβραλτάρ 22 διά Κόντινεντ
Καρράς	Δρ. Καρράς	18	5234	ἥρθ. Ροζάριο 14 Ίουν.
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγχαν 13 Ίουν. διά Πειραιᾶ
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	διηλθε Ούζαν 3 Ιουνίου διά Βίλλαν Κ) τούσιον
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	εἰς πλόας Πειραιᾶς—Κ) ντζης
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	άνεγ. Αρχάγγελον 26 Ίουν. δι' "Αλεξάνδρειαν
Κατίγκω	Κ. Χατζηπάτερα	96	2578	άνεγ. Λά Πλάταν 18 Ίουν. διά Μαδέρας
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἥρθ. Πάρις 21 Ίουν. καί Λά Μεντέ 22
Κέηπ Κόρσο	Α.θ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	ἥρθ. Μύζη 9 Ίουν. καί Ηλύολι 19 διά Νέγκρος
Κεραμίδης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεγ. Δάντογιαν 16 Ίουν. καί Δανία 22 δι' "Αλγάριον
Κερδεά	Θ. Επιφανιάς	12	1968	ἥρθ. Μίδδλεσεπτο 16 Ίουν. δι' Αρχάγγελον, ἥρθ. 26
Κλεάνθης	Α. Βογιατζής	11	4153	διηλθε Λάζ Ηάλμας 27 Ίουν. διά Δανίαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγχαν 14 Ίουν. διά Νταζάρ
Κονίστρα	Θωραξ Επιφανιάς	07	3539	ἥρθ. Κερασίνι από 19 Μαΐου
Κορινθιακός	Μαρή. Εμπειρίκου	10	3562	άνεγ. Μίδδλεσεπτο 16 Ίουν. δι' Αρχάγγελον, ἥρθ. 26
Κόρδυτον	Γ. Ν. Λουσούδη	09	2116	διηλθε Λάζ Ηάλμας 22 Ίουν. καί Σέρον 26 διά Βενετίαν
Κουλούρας—Ξένος	Α.θ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	ἥρθ. Πάρος 13 Ίουν. διά Γερμανίαν
Κουμουνδούρος	Γιοι. Επ. Εμπειρίκου	25	3598	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Ιουνίου διά Βενετίαν
Κύθηρα	Πελούχρ. Κατράκη	02	1070	ἥρθ. Πειραιά 10 Ίουν. καί άνεγ. 26 διά Ροζάριον
Κύμα	Ι. Χαδούλη—Μ. Σιτινᾶ	12	3994	διηλθε Γιβραλτάρ 17 Ίουν. διά Ροζάριο
Κύμα	Ν. Λιβανοῦ	11	3959	εἰς "Αλω Ανατόλην 10 Ίουν.
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαζαροῦ	18	4340	ἥρθ. Μοντεβίδεο 19 Ίουν.
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. καὶ Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	ἥρθ. Γάνδην 26 Ίουν.
Κωνστ. Λουλούδης	Δ. Γουλανδρή	22	4697	ἥρθ. Σουλινᾶ 13 Ίουν. καί Ρένι 17
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	άνεγ. Μανιλλαν 17 Ίουν. διά Σαϊγκόν
Κωστή	Ν. Πίσση καὶ M. Weisman	05	3933	δργει "Αλονιάουντι από 21 Μαΐου
Λάκης Νομικός	Η. Ν. καὶ Αθ. Ηλιοπούλου	01	927	άνεγ. Μασσαλίαν 12 Ίουν. διά Κοντζάν, ἥρθ. 21
Λακωνικός	Μαρή. Εμπειρίκου	14	3803	άνεγ. Χονέλλαν 11 Ίουν. διά Γάνδηη, ἥρθ. 18 καὶ Αιμέρσαν 20
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	εἰς Κούβαν 20 Ίουν. ἕπο φρότοσιν
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Ίουν. διά Γλασκώδηη, ἥρθ. 26
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διηλθε Γιβραλτάρ 19 Ίουν., Οφάν 20 διά Θεσγάνην
Λίμνη	Γ. καὶ Α.Α. Φώκια καὶ Σιά	96	1346	ἄργει Χαλκίδα από 21 Μαΐου
Λουκία, (τάνκερ)	Ι. Μαυρή καὶ Σιά	10	2143	άνεγ. Πόρτα Λουσταί 8 Ίουν. διά Κοντζάν, ἥρθ. 18

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίανδρος	Σ.Λιβανοῦ	19	4581	διηλθε Φλωσιγκ 21 Ίουν., διά Ράντερς
Μαιντ οφ Σάμος	Κουλούθρου-Έμπειρίκου	01	1190	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Νοεμβρ. π. ἔ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἔφθ. Μαργαρίτην 9 Ίουν. καὶ Πειραιᾶ 22
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἔφθ. Καλάμας 3 Ίουν. Εἶτα Ζουγκούλδας
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἔφθ. Βραζίλαν 20 Ίουν.
Μαώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀνεγ. Χερσόνηα 27 Ίουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Ρουέν 18 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 23 διά Νόρούτεγκαν
Μαλιακός	Μαροή Έμπειρίκου	12	3903	ἀνεγ. Αμβέρσαν 18 Ίουν. Γιβραλτάρ 25 δι' Αλεξάνδρειαν
Μαννούλλα	Ιωσ. Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἔφθ. Τορρέντη 15 Ίουν. καὶ Αμβέρσαν 24
Μάξ Βόλφ	Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Ροζάριο 21 Ίουν.
Μαρή Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2331	διηλθε Κάλιν 15 Ίουν. καὶ Σουέζ 21 διό Μασσόβαν
Μαργαρίτα	Γεωργ.άδην καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Δεκ. 1934
Μαργαρίτης	άδη Περιβολάρη	13	4584	εἰς Μόνι ἀπό 21 Μαΐου
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	άργει ΒΛΑΧΙΩΝ 24 Ίουν.
Μαρία	Κ. Λεμοῦ	01	3090	ἔφθ. Χερσόνηα 10 Ίουν.
Μαρία	Σ. Περρή—Δ. Τοστασιώνη	00	1216	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Απρ.
Μαρία Ν. Ρούσσου	Κυρ. Βενιζέλου	09	3729	ἔφθ. Πλάνιον 21 Ίουν.
Μαρία Νομικοῦ	Ασημ. Νομικοῦ	99	1165	ἀνεγ. Πειραιᾶ 27 Ίουν. διά Γιάννεναν
Μαρία Σταθάτου	ξτρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	εἰς "Αλο. Ανατολήν 1 Ίουν.
Μαριέττα Νομικοῦ	Η. Νομικοῦ	19	5241	ἀνεγ. Γιαβάτα 23 Ίουν. διά Μπατούλαζίτ
Μαριέττα	Ν. Εδουσάθου	13	6042	ἀνεγ. Μπλάνι 1 Ίουν. διά Μη. "Αἴρες
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Η. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς Βλαδιμούστολη 10 Ίουν. ἐπό έγραφτωσιν
Μαριόκη	Άδη. Πρωτο	12	4236	ἔφθ. Νοβορωσίσην 16 Ίουν.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	Άδελφην Κρήτας	04	4784	ἔφθ. Άλεξανδρείαν 15 Ίουν. καὶ Καλόπολην 27 διά Ρωσίαν
Μαριόγκα Ι. Καΐση	Ίω. Δανιήλου	13	5143	διηλθε Μαδέρας 7 Ίουν. διά Μη. "Αἴρες
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Λίμερις 9 Ίουν. καὶ Τάγη 16
Μάριος Τ.	Α. Τερβάζου	01	1128	ἔφθ. Γαλάται 25 Ίουν.
Μαρουσιώ Κουλούθου	Κουλούθρου-Έμπειρίκου	07	3556	ἔφθ. Μασσαλίαν 10 Ίουν. Γένοβαν 13, Οράν 23 καὶ Κάδιξ 26
Μαρουσιώ Λογοθέτη	Άδη. Γουλανδρῆ	12	4669	ἔφθ. "Άλμπαν 16 Ίουν.
Μάρητσα	Ν. Εδουσάθου	19	5176	διηλθε Μη. "Άλμπαν 6 Ίουν. διά Ν. "Υόρκην
Ματθαίος	Η. Μ. Λώδη	04	2434	ἔφθ. Πάραστα 17 Ίουν. διά Μαργαρίτη.
Ματρόννα	Ν. Βογατζίδη	02	2846	ἀνεγ. Ρίον Ιανέτηον 11 Ίουν. δι' Αμβέρσαν.
Μεμάς	«Αιγαίον» Α.Ε.	00	4359	εἰς Γαλάται 20 Ίουνιον ἐπό φάστωσιν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Μπέργκεν 16 Ίουνιον
Μερόπη	Άνδρ. Παππά	11	4181	διηλθε Μίδδλεσμπρο 16 Ίουν. καὶ ἀνεγ. 22 δι' Λεζάγγελον
Μίμης	Γ. Γεωργαντζή	07	3227	ἔφθ. Λιβόρο 22 Ίουν.
Μιμόζα	έπτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἀνεγ. Οζάκα 23 Μαΐου διά Μελβούνην
Μίνα	Άνδρ. Βεστάρχη	22	6067	ἔφθ. Ροζάριο 24 Ίουν.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Σάντα 5 Ίουν.
Μιχαλάκης	Ν. Εδουσάθου	19	5234	ἔφθ. Λιμερίς 20 Ίουν.
Μιχάλης	Α. Φατοή	12	3646	ἀνεγ. Γιαβάτα 14 Ίουν. διά Μη. "Αἴρες
Μιχαλίδης	Άδη. Σολά	08	3742	ἀργει Γένοβαν ἀπό 2 Ιουλ. 1932
Μιχαλίδης Συλλάς	Άδη. Σολά	06	3828	ἔφθ. Τεργέστην 9 Ίουν. ΣΗΜΑΙΑ ΑΙΓΑΛΙΚΗ
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχη	06	3704	ἔφθ. Νοβορωσίσην 18 Ίουν.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	Άδη. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεγ. Ρόττερντα 16 Ίουν. διά Λαύριον, ἔφθ. 30
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	
Ναντίν	έπτ. Βλάσσος	04	3582	
Νανάρχος Σαχιούρης	II. Σαχιούρη	02	1953	
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	22	5005	
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλίου	12	3451	
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	
Νέλλην	I. Μαργαρόνη	13	4826	
Νερούδα	έπτ. Η. Νομικοῦ	03	2759	
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	
Νέστος	Ν. Λιβανοῦ	19	4399	
Νήτον	Α. Καλλινίκου	18	5154	
Νηρένες	Έμηρ. Χατζηλέτα	13	6694	
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	
Νίκη	Λ. Βογατζίδη	17	958	
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	
Νίκος	Α. Γρυκάου	14	3892	
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τρικόγχου	19	5175	
Νικόλαος Αθανασούλης	Άληρα. Αθανασούλη	01	3575	
Νικ. Γ. Κουλούκουντης	έπτ. "Αλαντίκας	17	3201	
Νικ. Μπάκιας	Ηοθ. Μπάκια	20	2012	
Νικόλαος Νομικοῦ	Α. Νομικοῦ	99	625	
Νικόλαος Πιάγκος	Μιχ. Ηιάγκου	12	4499	
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	
Νικόλαος Αγγέλου	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	
Νικόλαος Αγγέλος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	
Νίτσα	Άδη. Γιανναγά	15	4732	
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	
Οινούσιος	N. Πατέρα καὶ σίδην	04	5804	
"Ολγα Έπ. Έμπειρίκου	οίδην 'Επ. Έμπειρίκου	22	4677	
"Ολυμπος	Κουλούθρου-Έμπειρίκου	18	5249	
"Ομόνοια	H. Ξενιού-άδη. Χριστοφορίδου	08	3699	
				ἔφθ. Μη. "Αἴρες 24 Ίουν.
				ἔφθ. Νεροτσάια 14 Ίουν.
				ἀνεγ. Μη. "Αἴρες 19 Ίουν. διὰ Λογδίνον
				ἀνεγ. Ρόττερντα 19 Ίουν. διά Γδενία, ἔφθ. 23

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννος γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	διηγέρθε Λάζ Πάλμας 23 Ιουνίου διὰ Ντιέπλην
"Ορος Δίσφυς	«Ατλαντικός» Α.Ε.	18	5242	άνεγ. Μπ. "Αἴρες 23 Ιουν. διὰ Μπάρμπαντος
"Ορος Ελικών	«Τράπηπ, Co»	18	5525	ἔφθ. Μπαγιόν 9 Ιουν., Νάντην 19 καὶ Κάρδια 26
"Ορος Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	ἔφθ. Μοντεβίδεο 13 Ιουν. καὶ Μπ. "Αἴρες 25
"Ορος Κιθαιρών	Τράπηπ, Co»	12	3876	ἔφθ. Μόντρεαλ 22 Ιουν.
"Ορος Κύνθος	«Τράπηπ, Co»	18	5188	άνεγ. Χόγκ Κόρχ 24 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	19	5658	ἔφθ. Νιζότσεια 18 Ιουν.
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	20	5166	ἔφθ. Ροζάριο 20 Ιουν.
"Ορος Ορθευς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	19	4817	διηγέρθε Νίτον 25 Ιουν. δι' Αιμέρσαν
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	18	5201	άνεγ. Μπάζ Μπλάγκαν 23 Ιουν. διὰ Μαδέρας
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη καὶ Σιά	15	3660	άνεγ. Νόρφολκ 8 Ιουνίου διὰ Μπ. "Αἴρες
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	18	5208	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 Ιουν.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	4592	ἔφθ. Νεζότσεια 15 Ιουν.
"Ορος Πίνδος	«Τράπηπ, Co»	14	4810	ἔφθ. Όλιτάρος 24 Ιουν.
"Ορος Πεντελικὸν	Κουλουκουντή-Κωστορέανη	17	5791	διηγέρθε Βλαδιμούτοκ 16 Ιουν.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	10	3986	άνεγ. Μέθιβι 22 Ιουν. διὰ Μπ. "Αΐρες
"Ορος Ροδόπη	«Τράπηπ, Co»	19	5182	άνεγ. Νόρφολκ 8 Ιουν., Βαλέντουαν 29 δι' Αιβονιάνον
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	ἔφθ. Χαβάνδαν 8 Ιουν. καὶ Κορντένας 15
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	6388	άνεγ. Μπ. "Αΐρες 5 Ιουν. διὰ Μόντρεαλ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	διηγέρθε Γιθραλτάρο 23 Ιουν. διὰ Νεάπολιν
Παγασητικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3477	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Απριλ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2012	άνεγ. Γαλάται 19 Ιουν., Καλιν 21 δι' Οράν
Παναγῆς	N. Λουκαρδοπούλου	20	5187	διηγέρθε Φερν Νορδόνα 15 Ιουν. διὰ Τενερίφαν
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	άναγ. Μπ. Μπλάγκαν 1 Ιουνίου δι' Ελλάδα
Πανάχαραντος	B. καὶ I. Κουτσούκου	15	4661	ἔφθ. Βοστόνην 25 Ιουν.
Πάνις	A. Αγαστικάστου	06	1781	άνεγ. Σάνι Αούν (Ροδανοῦ) 9 Ιουν. δι' Οδησσόν, ἔφθ. 18
Παντελῆς	K. Λαζαρίδη καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	ἔφθ. Λονδίνον 18 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 25 διὰ Σονάν
Παντιάς	άδελ. Μαργαρώνη	12	5146	άνεγ. Αλμπανν 17 Ιουν. καὶ Νόρφολκ 21
Παπαλεμός	Γ. Α. Γιωργιλῆ	10	3748	διηγέρθε Γιθραλτάρο 15 Ιουν., Λάζ Πάλμας 21 διὰ Πλέιτ
Πάραλος	K. Α. Παπαρύτου	06	3435	ἔφθ. Ιπονέτα 19 καὶ Ρότερνταμ 29 Ιουν.
Παρθενών	άδ. Ηεθή	08	3189	ἔφθ. Τεργεστόνη 11 Ιουν. καὶ Μαρούλιον 20, ἀνεγ. 24 δι' Αιμέρσαν
Πάτρα	Τσικμιράνη-Κωνγνίδη	96	3256	άνεγ. Γένοβαν 12 Ιουν., Όραν 25 διὰ Στέττιν
Παντίνα	P. Όλιβε	13	4920	Παρεδόθη εἰς Αγγλους ἄγραφατάς εἰς Κάρδια
Πέντε Άδελφοι	M. Διακαήνη	10	4362	ἔφθ. Βραντίσαν 10 Ιουν. καὶ Λαδίον 23
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἔφθ. Σάντα Φέ 16 Ιουν.
Περσεῖς	A. Ανδρεάστου	18	5172	ἔφθ. Μασσαλίαν 10 Ιουν., Γένοβαν 14 καὶ Γιθραλτάρο 26 διὰ Πλέιτ
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαράκη	17	1957	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαΐου
Πεταλοί	Μαρή Εμπειρίκου	17	5126	εἰς Γαλάται ἀπὸ 17 Μαΐου
Πετροίνα (τάνκερ)	II. Γρηγοριάδη καὶ Σιά	10	6557	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβη»	03	4634	άνεγ. Σαβδίνων 14 Ιουν. καὶ Βατούμη 28 διὰ Κόρφοτον
Πετράκης Νομικός	II. Νομικοῦ	06	4418	διηγέρθε Λαμίουν 24 Ιουν. δι' Εμδεν
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔφθ. Οζάκα 10 Ιουν. καὶ Οταροῦ 25 (διαταγάς ἐν πλ.φ.)
Πέτρος Νομικός	II. Νομικοῦ	13	4044	διηγέρθε Γιθραλτάρο 16 Ιουν. διὰ Πλέιτ
Πήγασος	Γ. Ν. Λευλόση	15	1795	διηγέρθε Κ) πολὺν 18 Ιουνίου διὰ Βόρ. Αγριοήν
Πηλεὺς	E. Χατζηγιλία	28	4695	διηγέρθε Καναρίους νήσους 21 Ιουν. δι' Αιμέρσαν
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	ἔφθ. Μπ. "Αΐρες 6 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 22 διὰ Μπάρμπαντος
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκραστᾶ	09	1457	διηγέρθε Χουφλάρο 22 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Πόλι	M. N. Ροδίαδη	97	2861	διηγέρθε Κ) λιν 18 Ιαν. δι' Αλεξάνδρειαν
Πολύγυτρο	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεγ. Μπάρον 22 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	ἔφθ. N. Ύδρων 23 Ιουν.
Πόντος	υἱοί Γ. Γράτσου	12	4013	εἰς Βασανάτσον 3 Ιουν.
Πότη	Μιχ. Βερίκου	96	1594	εἰς Σπλάτο 12 Ιουν. ἥπο φόρτωσιν
Ποσειδῶν	άδ. Ηγήτα	09	3895	άνεγ. Θεσσαλίην 17 Ιουν., Αλγέριον 25 δι' Αιμέρσαν
Πρέκλα	Θ. Επιψκοπιάδη	12	1820	ἔφθ. Μαρούλιον 17 Ιουν. καὶ Καλικία 28
Προμηθεὺς	υἱῶν Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	άνεγ. Μαρούλιον 20 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Ρήνος				
Ρίτα	Διων. Εμπειρίκου	11	4346	
Ρίτα Χανδρῆ	Γ. Πανά	01	2495	
Ρόκος	Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	4781	
Ρούλα	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	
Σαρωνικός	Μιχ. Καραγάδηγη	99	1044	
Σίφνος	Μαρή Εμπειρίκου	12	3548	
Σοφία Θεοδωροπούλου	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2290	
Σούλιωτης	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	
Σούνιον	Μαλάρου	17	4300	
Σπύρος	Μαρή Εμπειρίκου	19	3054	
Στάμος	«Αίγαλον» Α.Ε.	18	5153	
Σταύρος Κουμάνταρος	Δ. Φαραζλίδη	14	3801	
Στέφανος Κωστομένης	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	
Στρυμών	E. Κουλουκουντή	11	5409	
Στυλιανή	Στ. Λιθανοῦ	19	5250	
Σύλβα	άδ. Ηεθή	93	1828	
Τάκης	A. Καλλέργη καὶ Σιά	14	4202	
Τάμεσις	Π. 'Αντύπα	04	1698	
Τάναις	Διων. Α. Εμπειρίκου	14	3942	
Ταξιάρχης	άδελφοι Συνοδίνου	07	1545	
Τάσις	άδελφ. Λεμού	13	4221	
Τάσος Κ.	*Μυρτώδων» Α.Ε.	13	4706	
Τζέννυ	'Εμμ. Καραβία	01	3634	
Τηλέμαχος	Ιω. Λιθανοῦ	12	1859	
	Γ. Δρακούλη	11	3562	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυπ.	Τόννος: γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	Έφθ. Ντέριτζε 17 Ιουνίου και Ναύπλιον 30
Τσίτινα	Γ. Λευσός και Μ. Γεωργιάδη	00	4358	άργει Πειραιάς ἀπό 13 Ιαν.
Τρέτιον	πλοιο Γ. Γρέτσου	14	4211	διηλήθε Χάμπτον Ρόδης 9 Ιουν. διά Δούναβην
Τσιριπονιάς	Κ. Α. Τσιριπονιάς και Υιοί	14	3895	Έφθ. Σεπτέμβριον 23 Ιουν.
Τόνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	Έφθ. Ρούνεν 16 Ιουν. και ἀνεχ. 19, Τάιν 24 διά Λεζάγγειον
Υδραιος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένος	02	4476	διηλήθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Μ.π. "Αἴρες
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	διηλήθε Αλγύριον 10 Ιουν. διά Γρεμανίδη.
Φαεύθων	άδ. Λευκού	13	4168	διηλήθε Περιαμπούκο 13 Ιουν. διά Λάζ Ηάλιας
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	διηλήθε Σαμάγιας 24 Ιουνίου διά Ιαπωνίαν
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	διηλήθε Ούγγαν 9 Ιουνίου διά Σάντα Φέ
Φιλομήλα	Σ. Κατσικόδη	98	3175	Έφθ. Μπόναν 15 Ιουν. και Αλγύριον 22
Φλώρα	έτ. Η. Νομικού	04	2980	Έφθ. Στρατώνι 18 Ιουν. και Τεργέστην 28
Φλώρα Νομικού	Λουκᾶ Νομικού	21	2012	ἀνεχ. Πειραιάς 20 Ιουνίου διά Ρωσίαν
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	Έφθ. Βλαδιμούτσος 10 Ιουν.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4013	Έφθ. Ρόττερντα 24 Ιουνίου
Φρώτης	Ν. Λουκαρθοπούλου	12	3507	Έφθ. Μοντεβίδεο 22 Ιουν.
Φωφάδη Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	Έφθ. Γαλάτσι 11 Ιουν.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	εἰς Ραγγούν 15 Ιουν.
Χαράλαμπος	πλοιο Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἀνεχ. Γένοβαν 19 Ιουν. διά Καζαμπλάκαν
Χατζηπατέρας	πλωτόν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	διηλήθε Κ. πόλη 25 Ιουν. διά Φάλιμον
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	14	3489	Έφθ. Λονδίνον 13 Ιουν. και Στέττιν 22
Χίος	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιάς ἀπό 30 Μαρτ.
Χλόη	Ν. Λουκαρθοπούλου	28	4641	διηλήθε Μαδέρας 15 Ιουν. διά Μ.π. "Αἴρες
Χρυσή	Η. Ι. Γουλανδρή	13	5367	Έφθ. Πειραιάς 14 Ιουν.
Χρεανία	Μ. Καριδιάλη	07	4843	ἀναν. Λάζ Πλάταν 18 Ιουν. διά Λάζ Ηάλιας
Χράση Μαρία	Άριστ. Χρέας	15	4305	ἀνεχ. Γραμπέτες 12 Ιουν. διά Βοστόνην
Χράση Πηνελόπη	Άριστ. Χρέας	16	5404	διηλήθε Μαδέρας 14 Ιουν. διά Μ.π. "Αἴρες
Χράση Σωκράτης	Άριστ. Χρέας	19	5439	Έφθ. Αμερικανίας 8 Ιουν. και Τάιν 18, ἀνεχ. 19 διά Μ.π. "Αἴρες
Χρωπός	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	ἀνεχ. Βραζιλία 14 Ιουν. διά Γένοβαν, έφθ. 24

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον Αγγλικόν	άδ. Κουρσίκλη-Αθηνή & Σι:α	10	1673	Έφθ. Γαλάτσι 16 Ιουν.
Μαρτής Αγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	Έφθ. Όδησσον 2 Ιουν.
Μισουράνου Αγγλικόν	Μινακούλη και Σι:α	05	2539	Έφθ. Νεάπολιν 12 Ιουν. και Κονιόροιν 19
Μυριάμ, Αγγλ. (τάνκερ)	B. I. B. C.	21	7012	ἀνεχ. Κάρδιμ 15 Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
Νέλσων, Αγγλικόν	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	Έφθ. Μασσάρων 5 Ιουν.
Νικήτας Ρούσσος Αγγλ.	—	21	6795	"Ίδε: «ΜΥΡΙΑΜ»
Νικόλαος Πάππας, Αγγλ.	άδ. Ηήτικ	12	1864	άργει Πειραιάς ἀπό 21 Δεκ. 1934
Νοέμη—Τζούλια, Αγγλικόν	Α. Μινακούλη—Ρουσσάκου	95	2499	ἀνεχ. Γένοβαν 10 Ιουν. και Κονιόροιν 21 διά Ρωσίαν
Όλτύλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	20	4308	ἀνεχ. Γένοβαν 14 Ιουν. Γιβραλτάρ 18 διά Γ' δένια
Πράχοβα, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	22	3609	ἀνεχ. Τσιτιβαζέιαν 8 Ιουν. διά Ρόττερντα, έφθ. 21
Σφάντου Νικόλε Ρουμαν.	Μ. Ν. Βαλσαρίκη	06	2728	"Ίδε: «ΑΝΝΑ Τ.», σημαία Έλληνική
Σάνν Νικόλα, Ιταλ.	Ν. Σταυρίτην	79	677	εἰς πλόας 12νήσον — Αιγαίπτον
Σιρέτουλ, Ρουμανικόν	Α. Βλάσσος	12	3629	Έφθ. Τεργέστην 11 Ιουν.
Τουσσίκα Αγγλικόν	Κ. Λασαρίδη—Α. Δαλλάκ	03	1828	Έφθ. Χάϊφαν 12 Ιουν. και Η. Σάδ 19
Τρεγκόδναν Αιγαίπτον	Κ. Ξεδία και Σι:ν	03	3075	άργει Πόρτ Σάδ από 23 Απρ.
Benlomond, Αγγλ.	έτ. «Κάσσος»	14	5292	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 8 Ιουν. διά Χούλι
Corbeach, Αγγλ.	Α. Λεύζη	13	1569	ἀνεχ. Λισσαβόνα 18 Ιουν. διά Πόρτ Τάλιπτον
Nordeflinge, Αγγλ.	«Ελλήνες άγορασται	13	3146	ἀνεχ. Κάρδιμ 22 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
Tysla, Νορδηγικόν	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	ἀνεχ. Ν. Όρελεάνην 19 Ιουν. διά Λένινγκραδ — "Οολο
Wearpool, Αγγλικόν	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άργει Τάιν 20 Ιουνίου

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