

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1936

Αρ. Φύλλου 125

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 125

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1936

To δεκαενδύμερον

'Εν όψει νέων κινδύνων

Η παροχή των έπιχορηγήσεων πρός την 'Αγγλικήν φορτηγών ναυτιλίαν φαίνεται ήδη έκ των πραγμάτων, ότι δὲν έκαλυψε καὶ τὸ ἀπαντὸν τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Παρὰ τὰ εὐεργετικά ἀποτελέσματα ποὺ ἐπέφεραν αἱ ἐπιχορηγήσεις εἰς τὴν ἐνταπικότεραν κίνησιν τοῦ 'Αγγλικοῦ φορτηγοῦ πλοίου καὶ τὴν ὅπωσδήποτε ἐπωφελῆ ἐκμετάλλευσιν του, τὰ διαπιστούμενα ἀπὸ τὰ σχετικά στατιστικά δεδομένα, παρὰ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν συνεργασίαν διὰ τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων, τὴν δοποῖαν ἡ 'Ελληνική Ναυτιλία ἐκθύμως ὑπεστήριξε καὶ πιστῶς ἡκολούθησε μέχρι σήμερον, ἀπὸ τὴν σχετικὴν ἀρμογραφίαν ὡρισμένων ὄργανων τοῦ 'Αγγλικοῦ ναυτικοῦ Τύπου ἥρισε πλέον νὰ διαφαίνεται, ότι οἱ 'Αγγλοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἀπέβαλαν τὴν ίδεαν τῆς «ἐπικρατήσεως τοῦ ισχυροτέρου». Δὲν ζητοῦν πλέον ἐπιχορηγήσεις, τὰς δοποῖας, ἀλλως τε, ἐκέρδισαν. Χωροῦντες πέραν αὐτῶν ζητοῦν τὴν διασφάλισιν τοῦ ἐνδοσατοκρατορικοῦ μεταφορικοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς Βρετανικῆς σημαίας, τὴν ἐπάνοδον δηλαδὴ εἰς τὸν παλαιὸν Ναυγατινὸν Λει. Θεωροῦν τὸν Νόμον αὐτὸν ὡς τὸ μοναδικὸν μέσον θελτιώσεως τῶν συνιθκῶν ἔργασίας τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας, τὸ προστατευτικὸν μέτρον διὰ τοῦ δοποῦ θά ἐπευγχάνετο ὁ περιορισμὸς τῆς δράσεως τῶν ξένων σκαφῶν εἰς τὸ ὑπερβαλλάσσον ἐμπόριον, ἡ πλήρης αὐτῶν ἐκτόπισις ἀπὸ τὰς μεταξὺ Κτήσεων καὶ Μητροπόλεων μεταφοράς, ἡ ἐκμηδένισις, τέλος, τῶν πλοίων ἔκεινων τῶν χωρῶν, ποὺ δὲν διαθέτουν ἔθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν ἐπαρκῆ διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ σημερινοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι ἡ Βρετανικὴ Κυβέρνησις δὲν διάκειται εὐμενῶς πρὸς τὰς τοιαύτας ἐπιδιώξεις. Πρὸ τῶν ήμερῶν ὁ ὑπουργός τοῦ 'Εμπορίου κ. Ράνοιμαν, ὅμιλῶν ἐνώπιον τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Γλασκώθης, ἐτόνισε χαρακτηριστικῶς, ὅτι τὸ καλύτερον μέσον διὰ νὰ ἐπανεύρῃ ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία τὴν εὐημερίαν τῆς καὶ νὰ διατηρήσῃ τὴν οἰκονομικὴν τῆς ἀλκήν δὲν εἰναι ἀλλο, παρὰ νὰ παραπεινῇ ἀδέσμευτος καὶ νὰ κινήται ἐλευθέρως εἰς τὸ διεθνὲς ὑπερβαλλάσσον ἐμπόριον. "Ηδη τὰ Βρετανικά σκάφη, — προσέθηκεν ὁ 'Αγγλος ὑπουργός, — μεταφέρουν τὰ 90 % τοῦ ἐνδοσατοκρατορικοῦ ἐμπορίου, δλαὶ δὲ αἱ προσπάθειαι ἀκριβῶς πρέπει νὰ τείνουν εἰς τὴν ἐπαύξην τῆς συμμετοχῆς τῆς Βρετανικῆς σημαίας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς.

Ἄλλα δὲν θά διεισπορούν διὰ τὴν πλήρη ἀπεικόνισιν τῶν σημερινῶν τάσεων τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, νὰ προσθέσωμεν εἰς τ' ἀνωτέρω καὶ τὰς εἰς τὸ «Φαιγρήγ» δημοσιευθεῖσας δηλώσεις τοῦ «ένεον γνωστοῦ ἐφοπλιστοῦ», ὡς τὸν ἐμφανίζει τὸ 'Αγγλικὸν περιοδικόν, δηλώσεις ἀρκετά χαρακτηριστικάς, μὴ ἀφισταμένας διντως τῆς πραγματικότητος.

Κατὰ τὸν «ένεον ἐφοπλιστῆς» ἡ προοπτικὴ τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος τῆς 'Αγγλικῆς Ναυτιλίας εἶναι ὡρισμένως ρόδινος. Κρίνων οὕτος τὴν μέλλουσαν πολιτικὴν τῆς Βρετανικῆς Κυβέρνησεως ἐκ τοῦ παρελθόντος, ἔχει τὴν γνωμήν, ότι, ἐφόσον τὸ Κράτος παρεχώρωσεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστᾶς τῶν «τράμπτες» μίαν ἐπιχορηγήσιν, ἡτοι, χωρὶς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων τῶν μικρῶν μόνον θά είχεν αξίαν, πρέπει αὐτὸ τὸ Κράτος νὰ ἔξευρῃ καὶ τὰ μέσα διὰ τὴν διασφάλισιν ἐπαρκούς ἔργασίας εἰς τὰ 'Αγγλικά πλοῖα. 'Η Μεγάλη Βρετανία δὲν δύναται νὰ θέσῃ τὴν ἐπιτάξεως τὰ 'Ιταλικά πλοῖα καὶ ἀναζητήσουν καὶ αὐτὰ ἔργασίαν εἰς τὴν διεθνῆ Ναυλαγοράν, ἡ ὑπερπροσφορά χωρητικότητος δυνατὸν νὰ θέσῃ ἐν κινδύνῳ τὰ σχέδια περὶ κατωτάτων δ-

ρίων. 'Εὰν τὰ σχέδια ταῦτα δὲν διατηρηθοῦν, εἰναι ἀδηλοι ὁ ἔκπειδος τῶν ναύλων καὶ αἱ ζημιαὶ τῆς ναυτιλίας. 'Η 'Αγγλικὴ κυβέρνησις, — συνεχίζει ὁ 'ένεος ἐφοπλιστῆς, — προτίθενε ἐσχάτως εἰς συμφωνίας μετά διαφόρων χωρῶν, ἀποτέλεσμα τῶν δοποῖων θά είναι ἡ αὔξησις τῶν φορτώσεων ἐπὶ 'Αγγλικῶν πλοίων. Κάθε τοιαύτη σύμβασις τοῦ «Board of Trade», ἡτοις θά περιώριζε π. χ. τὴν χρησιμοποίησιν 'Ελληνικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφοράν φορτίων, θά ήδυνατο νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὸν ἔξαναγκασμὸν πρὸς διάλυσιν πλειστῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν, τὰ 75 ο) τῶν δοποίων θά είχον ήδη διαλυθῆ, ἐάν ἀνῆκον εἰς "Αγγλούς, τοῦτο δὲ πρὸς γενικώτερον ὄφελος τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας.

Μὲ 500 αἰφνιδιαὶ 'Ελληνικά πλοῖα, συναγωνιζόμενα εἰς τὸ πλείστη διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν ἐργασίας, ἐπηρεάζεται σοθαρῶς ἡ Διεθνῆς Ναυλαγορά. 'Επι τοῦ παρόντος, εἰναι ἀληθές, οἱ ἐφοπλισταὶ ἐντίμως κρατοῦν τὴν ύπόσχεσίν των καὶ ἐμμένουν εἰς τὰ σχέδια τῶν κατωτάτων δρίων, τοῦτο δὲν ἔμως δέ προς διάλυσιν πλειστῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν, τὰ 75 ο) τῶν δοποίων θά είχον ήδη διαλυθῆ, ἐάν ἀνῆκον εἰς "Αγγλούς, τοῦτο δὲ πρὸς γενικώτερον ὄφελος τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας.

'Η Βρετανικὴ Αὐτοκρατορία εὐρέως κυριαρχεῖ ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου 'Επορίου, ἐνῶ τούτων τὸν ή 'Ελλάς καὶ η Νορβηγία κατὰ μικρὸν μόνον κλίμακα μετέχουν αὐτοῦ. Θάτον ή Θράδιον, — συνεχίζει ὁ 'ένεος ἐφοπλιστῆς, — θά γίνη τοῦτο ἀντιληπτὸν ἀπὸ τὴν 'Αγγλικὴν Κυβέρνησιν, ἡτοις προκειμένου νὰ ίδῃ τὸ μέλλον τῆς ἐμπορικῆς τῆς ναυτιλίας ἐπαπειλούμενον, θὰ προτιμήσῃ νὰ ἐφαρμόσῃ νόμους προστατευτικούς κατά τὸ σύστημα τοῦ παλαιοῦ περὶ Ναυτιλίας Νόμου ἐξασφαλίζουσα οὕτω περισσότερα φορτία εἰς τὰ 'Αγγλικά πλοῖα.

'Επι' αὐτοῦ ἀκριβῶς στηρίζει τὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις του ὁ 'ένεος ἐφοπλιστῆς διὰ τὴν 'Αγγλικὴν ναυτιλίαν, ἐνῶ τούτων δὲν διακατέχεται μὲ τὴν αὐτὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν 'Ελλάδα, αἴτιες ηδησαν τὸν στόλον των κατὰ σημεῖον πολὺ ὑπερβαντὸν τὸ ίδιον αὐτῶν ἐμπόριον.

Οι "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ θά ἔπειρε νὰ πλουτίσουν τὸν στόλον των μὲ συγχρονισμένα πλοῖα, διὰ νὰ δυνηθοῦν οὕτω καὶ ἐπωφεληθοῦν τῶν φορτίων, ποὺ θὰ ἔξασφαλίσουν εἰς αὐτὰ αἱ ἐνέργειαι τῆς Κυβερνήσεως των. Καὶ ὡς κατακλεῖδα τῶν δηλώσεων τοῦ «ένεος ἐφοπλιστῆς», δοτὶς κατά τὸ «Φαιγρήγ» εἰναι θαθύς γνώστης τῆς ναυτιλιακῆς καταστάσεως, τόσον τῆς ἡ 'Αγγλία δύσσον καὶ τῆς εἰς τὸ ἐξωτερικόν, συμπεραίνει, ότι, ἐάν ήτο πλούσιος, θὰ ηγόραζε πλοῖα διὰ νὰ τὰ ἐκμεταλλευθῆ ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν.

Τις θά ήδυνατο θεβαίως νὰ κατηγορήσῃ τὴν Βρετανικὴν Κυβέρνησιν καὶ τοὺς "Αγγλους ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν συστηματικὴν προσπάθειάν των, δπως διατηρήσουν ἀκεραίαν τὴν ναυτιλιακὴν τῆς Θαλασσοκρατείρας ύπόστασιν, δπως ἐπιτύχουν τὴν πλήρη τοῦ Βρετανικοῦ πλοίου ἐπικράτησιν ἔναντι τῶν ἀνταγωνιστῶν του; Μήπως δὲν είδεν ή Μεγάλη Βρετανία διακυβευμένη τὴν κυριαρχον εἰς τὰς θαλάσσας θέσιν αὐτῆς ἀπὸ τὴν μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ξένων ναυτιλιῶν, τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ τὰ παντοῖα προστατευτικά μέτρα, ποὺ ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν πλοίων καθιέρωσαν αἱ διάφοροι ναυτικοὶ χῶραι; Φυσική, ἐπομένως, ήτοις ἡ αντίδρασις τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας καὶ δικαιώματα ἀναφαίρετον τῆς 'Αγγλικῆς Κυβερνήσεως νὰ προσαπίσῃ τὸ 'Εμπορικόν της ναυτικὸν ἀπὸ τοὺς ἐπαπειλούντας αὐτὸ κινδύνους.

Εἰς τὸν ἀγῶνα αὐτὸν τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ ισχυροτέρου ἡ 'Αγγλική Ναυτιλία κατέρχεται πάνοπλος, μὲ τὸ συγχρονισμένον καὶ δλονέν ἀνανεύομενον πλωτῶν αὐτῆς ὄλικον, μὲ τὰς κρατικάς ἐπιχορηγήσεις, μὲ τὴν ύποδειγματικήν όργανωσιν τῆς δηλητῆς ναυτικῆς της θιομηχανίας, μὲ τὸ δύκον τῆς ἔθνικῆς της μεταφορικῆς κινήσεως, μὲ τὴν στερράν ἀπόφασιν τῶν "Αγγλων Ιθυνότων, δπως προστατεύουσυν τὸ ναυτιλιακὸν γόνητρον τῆς χώρας των.

Πρός τοιούτον ἀκριβῶς ἀνταγωνιστὴν ἔχει ν' ἀντιπαλαίση καὶ τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον. Πτωχόν, αὐτό, ἀσυγχρόνιστον, ἔγ-

καταλειπόμενον ἀπό τὸ Κράτος εἰς τὴν τύχην του, ἀναρχούμενον διοικητικῶς, στερούμενον καὶ τῆς στοιχειώδους δργανώσεως, θ' ἀποδυθῆ εἰς ἄνισον ἀγώνα ἐπικρατήσεως. "Ἄς μὴ ἀπατώμεθα. Αἱ δηλώσεις τοῦ «ξένου ἐφοπλιστοῦ» εἶναι ἡ πραγματική τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας ἀπεικόνισις. Τά σχέδια κατωτάτων ὁρίων καὶ ἡ συνεργασία μας μὲ τοὺς "Ἀγγελους θὰ διατηρηθοῦν θεοῖς. Εἶναι μία ἀνάγκη, παρ' ὅλην τὴν μειονεκτικότητα, ὑπὸ τὴν ὥστειαν ἡ Ναυτιλία μας τελεῖ, λόγω τῆς κατωτέρας ποιοτικῆς συνθέσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ της. "Ἡ συντελουμένη, ὅμως, ἔξ αλλού συνεχής ἀνανέωσις τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ καὶ ἡ ἀδιάλειπτος προσπειρία τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως διασφαλίσῃ ὑπέρ τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου διὰ τῶν ἐμπορικῶν τῆς συμφωνῶν πρός τὰ ἔντα κράτη περισσοτέραν ἐργασίαν, μοιραίως θὰ ἐπιφέρῃ τὸν θαυμαστὸν περιορισμὸν τῆς δράσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. "Ολίγαι ἄλλως τε εἴναι αἱ ἀγοραὶ, εἰς τὰς ὁποίας τοῦτο εἴναι εὐπρόσδεκτον καὶ εἰς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς ἀνησυχητικοὶ εἰναι οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοί τοῦ παρελθόντος ἔτους διὰ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας. "Εκτοπιζόμεθα χωρὶς καὶ νὰ δυνάμεθα μὲ τὰ σκάφη, ποὺ κατέχομεν σήμερον, νὰ διανοιξώμεν πρὸς ἄλλους τομεῖς τοῦ ὑπερθαλάσσιου ἐμπορίου ἐργασίαν. "Υπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν τῶν πειραιωτικῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ποιοτικὴν τοιαύτην τῶν οικαφῶν μας, ἀν μὴ τι ἀπρόσποτον καὶ ἔκτακτον γεγονός δὲν ἐπιτρέψῃ τὴν ζωηροτέραν κίνησιν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, εἶναι ἀμφιθόλον, ἀν θὰ δυνηθῶμεν νὰ διατηρήσωμεν τὸν σημειριόν ναυτιλιακὸν μας ὅγκον. "Ἐνδεικτικὰ σημεῖα τῶν δυσοιωνῶν προβλέψεων μας ἔχομεν ἀπειρατὰ σημειώσουμεν. Παρέλκει νὰ τ' ἀναφέρωμεν, διότι γνωρίζουν αὐτὰ περισσότερον ἡμῶν οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί. Πρὸ ημερῶν ἀκόμη μάτην προσεφέρετο διὰ τὴν ναυλωσιν ἐκ Σαΐγκον Ἑλληνικὸν πλοίον ἔστω καὶ μὲ εὐθηνότερον ναυλον. "Απερρίφθη τοῦτο ἀπὸ τὸν ναυλωτὰς ὡς ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν εἰκοσιν ἔτῶν.

Παρὰ τὰῦτα, ὅμως, ἀφοναὶ εἰσέτι διαβέτει τὰ στοιχεῖα τῆς ἀμύνης ἡ Ναυτιλία μας. "Αφοῦ νικηφόρως διεξῆλθεν αὐτὴ τὴν δέξιτη τῆς τετραετοῦς κρίσεως, διατί καὶ τώρα νὰ μὴ ἀντιπλασίσῃ τελεσφόρως;

Ἄλλα διὰ νὰ τονωθῇ ἡ μαχητικότης τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, προσπαιτεῖται, ὅπως ὅλαις αἱ δυνάμεις αὐτοῦ συσωματωθοῦν, κοινὴν κατεύθυνσιν ν' ἀποκτήσουν ὅλοι οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας, νὰ συναισθανθοῦν τὸν κίνδυνον τὸ Κράτος, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται.

Μὲ τὴν εὐψυχίαν τῶν ναυτιλομένων μας, τὴν οἰκονομίαν τῆς διαχειρίσεως, τὴν θαθμιαίαν, δὸν ἔνεστι, γοργήν, ἀνανέωσιν τῶν πλοίων μας, τὴν δριστικὴν κατάπαυσιν τῶν διενέξεων καὶ τῶν ταξικῶν ἀγώνων καὶ τὴν ἀποφυγὴν πάσος κακῆς τοῦ Κράτους παρεμβάσεως, εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ κατισχύσῃ καὶ πάλιν ἡ Ναυτιλία μας. Πιθανὸν νὰ περιορισθῇ αὐτὴ εἰς ὅγκον, θὰ είνει ὅμως καλύτερον ὡργανωμένη, μὲ ἀνθεκτικῶτερον εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν πλωτῶν ὄλικον. Θὰ ἔχῃ ισχυροποίηση τὴν μαχητικότητα αὐτῆς ἀπὸ τὴν τόσον μακράν πρὸς ἀντίδοσυν περιστάσεις πάλην. Μέχρι τότε ἴσως καὶ καλύτεραι ἡμέραι ἀνατείλουν εἰς τὴν Διεθνῆ Οἰκονομίαν, ὥστε νὰ ἔχουν ἐκλείψει τὰ ἐπικρατοῦντα νῦν συστήματα τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπαρκείας, κάθε λαὸς νὰ ἔχῃ ἀποσυρθῆ ἐις τὰ συμφῆ μὲ τὸν χαρακτήρα καὶ τὰς ροπάς του ἐργα, διὰ νὰ ὑπάρξῃ ἐπαρκεῖς ἔδαφος καὶ εἰς τὴν σημαίαν μας, ἵνα προσφέρῃ τὰς ναυτικὰς τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον.

Ἡ ναυτεργατικὴ ἀνεργία

"Η προαγγελθεῖσα σύσκεψις διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας δὲν ἐλάθεν εἰσέτι χώραν, εἶναι δ' ἀμφιβολον ἀν καὶ τελικῶς θὰ πραγματοποιηθῇ. "Ἡ συνεχίζομένη, ἄλλως τε, πολιτικὴ ἐκκρεμότης δὲν ἐπιτρέπει νὰ ἐλπίζωμεν, ὅτι ἡ κρατικὴ μέριμνα διὰ τὰ γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας μας προβλήματα θὰ ἐκδηλωθῇ λίαν συντόμως, πρὸ τοῦ καταρτισμοῦ δηλαδὴ κοινοθουλευτικῆς Κυβερνήσεως, ἡτις θ' ἀνελάμβανε τὴν ἐπίλυσιν τῶν τόσων ἐκκρεμούντων ἀπὸ μακροῦ ζητημάτων τῆς ὅλης Οἰκονομίας μας.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ διάλυσις ἀφ' ἐνὸς τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας, ἡτις προεκάλεσε τὴν πώλησιν τῆς «Πλατείδος» καὶ τὸν παροπλισμὸν τοῦ «Βύρωνος» καὶ τῆς «Ἀνδρου», ἡ ἀναγκαστικὴ ἀργία πλείστων ἀκτοπλοϊκῶν οικαπῶν καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἀφ' ἐτέρου κρίσις, ἡτις ἐντονωτέρα ἥρχισε σημειουμένην ἀπὸ διμήνου εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὸν φυσιολογικὸν περιορισμὸν κατὰ τοὺς μῆνας αὐτοὺς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἐπέφεραν τὴν εἰς δευτέραν μορφὴν ἐκδήλωσιν τῆς ἀνεργίας τῶν πλωτωρῶν. "Ωρισμένοι μάλιστα ναυτεργατικοὶ κλάδοι ἔχουν ἡδη ἀπὸ μακροῦ ἔνα μόνιμον πυρῆνα ἀνέργων, ἡ μελλοντικὴ ἀπασχόλησης τῶν ὥστειων καθίσταται προβληματική, δὸν καὶ ἀσιστοδέξως προσθέψωμεν εἰς τὴν ἔξειδιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

Δὲν ἀναμένουμεν θεοῖς ἀπὸ τὸ Κράτος, πολὺ δὲ περισσότερον ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, προκειμένου περὶ τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας, νὰ ἔχῃ ὀπωσθῆποτε σαφῶς διαγράψει τὰς κατεύθυνσις καὶ νὰ ἔχῃ μελετήσει τὰ ριζικά μέτρα τῆς ἀντιμετώπισεως ἐνὸς τόσου σοθαροῦ ζητήματος, γενικωτέρου κοινωνικοῦ ἐνδιαφέροντος.

Διότι πῶς θὰ δυνηθῇ νὰ μελετήσῃ μέτρα καὶ νὰ λάθῃ ἀποφάσεις ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, χωρὶς τὰ θασικά ἔκεινα στοιχεῖα, ποὺ προϋποτίθεται, ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ κατέχῃ, ἵνα ἐκτιμήσῃ τὴν ἔκτασιν τῆς σημειριῆς ἀνεργίας καὶ τὴν πιθανήν εἰς τὸ μέλλον ἐπαύξησιν τῆς; Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἐλλείπουν πλήρως ἀπὸ αὐτὴν καὶ οἱ ἀριθμοὶ τούς πιθανὸν νὰ ἔχῃ ὑπὸ δψιν τῆς,— τὸ ἐτοίσαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας,— ἀσφαλῶς θὰ είναι μακράν τῆς πραγματικότητος.

Ἄλλα δὲν είναι μόνον ἀνέτοιμος ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ ἀντιμετωπίση τὸ ζητῆμα τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτιλομένων μας. Αἱ ἔμμονι καὶ στρεβλαὶ ἀντιλήψεις, ἀπὸ τὰς ὁποίας διακατέχεται αὐτὴ δὲν τῆς ἐπιτρέπουν τὴν ὁρίζοντα πραγμάτων ἐκτίμησιν, ἵνα θάσει αὐτῆς εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβερνήσειν τὰ μέτρα ἔκεινα, ποὺ θὰ ἡδύναντο θετικῶς, δοον τοῦτο εἰναι ἐφικτόν, νὰ περιορίσουν τὴν εἰς μεγαλύτερον θαμμὸν πύκωναι στῶν τάξεων τῶν ἀνέργων.

"Οταν διεύθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ πρεσβεύῃ, διτι δύναται εὐχερῶς νὰ μεταβάλῃ εἰς ἀγρόποτην ἡ καριοβοσκὸν ἀκόμη τὸν ἔξ απάλων ὄνυχων ἐργάτην θαλασσῆς, τὸν ἀνδρώθεντα εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ διτι δην ἐπιτύχη ν' ἀποκαταστήσῃ τὸν ἀγροτικῶν εἰς τὰς χέρους τῆς Μακεδονίας, φέρ' εἰπεῖν, ἐκτάσεις, πῶς νὰ πιστεύσωμεν, διτι δην τοιάτας τόσον ἀφισταμένας τῆς πραγματικότητος ἀντιλήψεις τοῦ Προστατεύοντος τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας θ' ἀντιμετωπισθοῦν λυσιτελῶς τὰ ζητῆματα τῆς ἀνεργίας καὶ τὸν ἐπαγγελματικοῦ ὑπερπληθωριοῦ τῶν ναυτιλομένων μας; Αὐτάς τούλαχιστον τὰς παραθόλους σκέψεις διεπύωσεν δ. κ. Χρηστοφῆς πρὸ ημέρων εἰς ἐκπροσώπους τῶν ναυτεργατικῶν ὡργανώσεων, οἵτινες ἀκριθῶς τὸν ἐπεσκέφθησαν διτι νὰ λάθουν παρ' αὐτοῦ παρήγορόν τινα πληροφορίαν διτι τὸ ζητῆμα τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς, τῆς ὁποίας ἡ διακοπή θέσειν εἴτε εἴσεσθαι εἴκοσι τοῦ ημέρων εἰς τὴν ναυτεργατικῶν δρυγανώσεων, οἵτινες ἀκριθῶς τὸν ἐπισκέφθησαν διτι νὰ λάθουν παρ' αὐτοῦ παρήγορόν την Νέαν Υόρκην δρομολογίων καὶ ἡ ἀποκατάστασις, κρατικῆς ἀρωγῆς, τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν, ὑπεδειξεν ὡς μόνην διεξόδον τῆς σημειριῆς τῶν ναυτεργατῶν κακοδαιμονίας τὴν... ἀγροτικὴν ἀποκατάστασιν, τὴν ὁποῖαν, κατ' αὐτοῦ, πρέπει νὰ ἐπιδιώσουν οἱ ἀνεργοὶ ἐργασίαν. "Αντι, ὡς ὁ φειλέ, νὰ ὑποσχεθῇ πρὸς αὐτούς, ὑποχρεωμένος πρὸς τοῦτο ἔξ αὐτῆς τῆς θέσεως του, διτι, μὲ τὸν σημειωτισμὸν τῆς νέας Κυβερνήσεως, θὰ καταβάλῃ πᾶσαν προσπάθειαν, — ἔσαν καὶ τότε δην προισταταται τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, — δην πανάληψις τῶν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην δρομολογίων καὶ ἡ ἀποκατάστασις τῶν πλοίων της στροφῆ των, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ὑποδειξωμεν, ἀν μὴ πρὸς αὐτού, ἄλλα πρὸς τοὺς ναυτεργάτας, τὰ δισα μέτρα, τούλαχιστον ημέραις, πιστεύομεν ίκανά νὰ πρωθήσουν τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνάπτυξιν, ἄλλα καὶ τὴν ἔθνικὴν παραγωγὴν, διτι νὰ πλέονται παράσχουν οὕτω, συνεχῆ ἐργασίαν εἰς σεθαστὸν ἀριθμὸν ναυτεργατῶν, νὰ περιστείλουν δ' ἔξ, ἄλλου καὶ τὸν κίνδυνον τῆς μελλοντικῆς πληθωρικότητος τῶν διπλωματούχων ναυτιλομένων μας.

Πρῶτον μέτρον ἡ ἀπογραφὴ

"Ως ἀπαρχὴν θασικὴν οἰωνδήποτε ὑπέρ τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων μέτρων θεωροῦμεν ἀναγκαίαν τὴν ἀπογραφὴν τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτεργατῶν κατ' εἰδικότητας καὶ χρόνον ὑπηρεσίας. Εἶναι τοῦτο μία ρητὴ προϋπόθεσις, δην πότη τὸ Κράτος, θάσει τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀπογραφῆς αὐτῆς, ἀποκτήσῃ σαφῆ τὴν ἀντιλήψην τῆς συνθέσεως τοῦ ἐμπύχου τῆς Ναυτιλίας μας ὄλικον, τῆς πραγματικῆς καὶ κατὰ κλάδους ἐκτάσεως τῆς ἀνεργίας, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχόλουμένων ἡδη, τοῦ χρόνου τῆς ἀπασχολήσεως των καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν ἀναγκῶν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς πληρώματα, ἀναλόγως τῶν πιθανῶν προβλέψεων διτι τὴν ἔξειδιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

Χωρὶς τοὺς ἀριθμοὺς καὶ τὰ συμπεράσματα τῆς ἀπογραφῆς, καθίσταται ἀδύνατον νὰ λάθῃ τὸ Κράτος μέτρα ἀναστατικά τοῦ πληθωρισμοῦ, ἔτι δὲ δυσχερέστερον εἰς τὰς ναυτεργατικὰς ὡργανώσεις νὰ ὑποστηρίξουν μὲ διδιάψευστα στοιχεῖα τὰ γνωστὰ αἰτιμάτα των περὶ τῆς μὴ εἰσόδου νέων διπλωματούχων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, περὶ τῆς προστασίας τῶν ἀνέργων καὶ περὶ τῆς ἔξόδου τῶν ὑπερτλίκων.

"Ἄς λαθωμεν ὡς παράδειγμα τοὺς ἀσυρματιστάς, τὸν διλογομελέστερον, ἄλλως τε, μεταξύ τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων κλάδων καὶ τῶν καλύτερον συγκεκριμένον εἰς ἐπαγγελματικήν ὄργανωνσιν. "Ο Πρόεδρος τῆς ὡργανώσεως των προθάλλει ἐκάστοτε εἰς τὰς διαφόρους ἐνεργείας του διτι τὸν περιορισμὸν τῶν νέων διπλωματούχων τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνέργων ραδιοτηλεγραφητῶν. Οι ἀσφαλισταὶ ἀφ' ἐτέρου, ἄλλα καὶ αὐτὸ τὸ Κράτος, δὲν ἀποδίδουν θάσιμον πίστιν εἰς τοὺς προθαλλομένους ἀριθμούς καὶ συνέπεια τούτου δὲν εἰναι ἄλλη, παρό νὰ διεξάγωνται τὰ διπλώματα νὰ παρέχωνται ἀφειδῶς. Προτάσσεται τὸ ἐπιχείρημα ἀπὸ μέρους τῶν ἀφοπλιστῶν, δητι πολλάκις σημειούται σπάνις ἀσυρματιστῶν καὶ δητι πλεῖστοι δοι οἱ ἔκφειδοι τῶν ὑπολογιζομένων ως ἀνέργων, ἔχουν ἐγκαταλείψει

πρό πολλού στὸ ἐπάγγελμα καὶ ἔχουν τραπῆ πρὸς ἄλλα ἔργα.

Τίς θὰ ἡδύνατο δῆμος ν' ἀμφισθήτη τοὺς ἀριθμοὺς τῆς ἐπισήμου ἀπογραφῆς, ήτις θὰ κατεδίκνυνε δχι μόνον τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνέργων, ἀλλ' ἀκόμη καὶ ἀν οὗτοι πράγματι εὐρίσκωνται ἐν ἐνεργείᾳ, δηλαδὴ ἐντὸς τοῦ ἐπαγγέλματος, ἢ ἔξεκλιναν τούτου, ἐφ' ὅσον η τελευταία ναυτολόγησίς των θὰ ἔχρονολογεῖτο ἀπὸ ἑτῶν;

"Ἄν τότε ἐκ τῶν ἀριθμῶν ἀπεδεικνύετο, δτὶ η προσφορά ἐργασίας εἰς τὰς τάξεις λ. χ. τῶν ἀσυρματιστῶν εἶνε κατὰ πόλυ μεγαλυτέρα τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας, ὑπολογιζομένου καὶ ἐνὸς ἀκόμη περιθωρίου ὡς ἐφεδρείας, λόγω ἀσθενεῶν κλπ., ὑποχρέωσις τῆς Κράτους θὰ ἦτο καὶ δικαιον θ' ἀνεγνωρίζετο παρὰ πάντων τὸ αἵτημα τῶν ἀσυρματιστῶν, ὅπως μὴ ἐπιτρέψῃ δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα τὴν εἰσόδου νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἀφοῦ, δεδομένης καὶ τῆς προβλέψεως περὶ τοῦ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητὸς μας, οἱ νέοι διπλωματοῦχοι δὲν θὰ καταστοῦν μόνον μίαν ἡμέραν ἀνεργοὶ καὶ δυσχερεῖας εἰς τὴν ἐξεύρεσιν ἐργασίας θὰ δημιουργήσουν εἰς τοὺς παλαιοὺς συναδέλφους των. Τὰ αὐτὰ δύνανται τις νά εἴπῃ καὶ δι' ἀλλούς κλάδους τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, κυρίως δὲ τῶν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος, ὅπου ὁ πληθωρισμὸς ἀναμφισθῆτών εἶνε μέγας.

Μετὰ τὴν ἀπογραφὴν ἐπομένως, ήτις δύναται ἐντὸς μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος νὰ διενεργηθῇ, διὰ τῶν κατὰ τόπους λιμεναρχείων, Προξενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῶν πλοιάρχων δι' ὅσα σκάφη κατὰ τὴν τακτὴν τῆς ἀπογραφῆς ἡμέραν θὰ εὐρίσκωνται ἐν πλῷ η εἰς λιμένας μὴ κεντρικούς, ὅπου δὲν ὑπάρχει Ἐλληνικὸν Προξενεῖον, καὶ τὴν συγκέντρωσιν τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν καὶ συμπερασμάτων, τὸ δύνανται νὰ τεθούν ὑπὸ συζήτησιν τὰ πρῶτα μέτρα τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἐπαγγελματικοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῆς ἀποτροπῆς τῆς εἰς τὸ μέλλον μεγαλυτέρας ἐκτάσεως τῆς ἀνεργίας.

Τὰ μέτρα αὐτὰ θὰ εἶνε ἡ ἔξοδος τῶν ὑπερηλίκων, δῶν δηλαδὴ ἔχουν ηδη κλείει τὴν συντάξιουν ὑπηρεσίαν των, καὶ ἡ ἀπογραφεὶς δι' ὠρισμένον χρόνον τῆς εἰσόδου νέων, ἔξαιρουμένων θεοβαίως τῶν προαγωγικῶν ἔξετάσεων εἰς ἔκεινους τοὺς κλάδους, οἵτινες θὰ ἐνεφάνιζαν ὑπερεπαρκῆ ἀριθμὸν διαθεσίμων διπλωματοῦχων ἡ κεκτημένων πτυχιών ἱκανότητος.

Θά μᾶς προβλέψῃ ίσως τὸ ἐπιχείρημα, δτὶ δὲν εἶνε ὀρθὸν καὶ σκόπιμον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἐπίδοσιν, οὐδὲ δικαιον καὶ νόμιμον νὰ παρεμποδίσωμεν τοὺς νέους νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Τὸ ἐπιχείρημα διαμένει τοὺς τοῦτο καταπίτε αὐτὸν, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, δτὶ η ἀπαγόρευσις αὐτὴ θὰ εἶνε περιωρισμένης διαρκείας διὰ νὰ ἀπορροφηθοῦν ἔν τινι μέτρῳ τὰ διαθέσιμα στελέχη καὶ δτὶ τὸν πάντων θὰ προθλεφθῇ η συμπλήρωσις μὲν κάπτοντο εὐρὺ περιθώριον τῶν κενῶν, που πιθανὸν νὰ σημειωθοῦν, ἐφ' δοσον θὰ ισχύῃ τὸ περιοριστικὸν τοῦτο μέτρον. Πρέπει διμως ἀκόμη τοῦτο, τὸ καὶ σημαντικότερον, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, δτὶ καμμία ναυτιλία ἐν τῷ κόσμῳ δὲν ἐσημείωσε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν διόγκωσιν τῆς ιδικῆς μας, δτὶ καμμία δὲν κατέχει εἰς τὸν μέγα ποσοστὸν ὑπερήλικα σκάφη καὶ δτὶ αἱ προθλέψεις δλων ἔκεινων, που ἔγγυτερον παρακολουθοῦν τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα εἶνε, δτὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ὁ δύκος θὰ περιορισθῇ. Τὸ πρόβλημα, συνεπῶς, τῆς ἀνεργίας εἰς τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις, λόγω τῆς πιθανῆς περιστολῆς τῆς χωρητικότητός μας, πολυπλοκώτερον θ' ἀνακόψῃ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον, τὸ δὲ Κράτος ἐξ αὐτοῦ τοῦ προορισμοῦ τοῦ ἔχει καθῆκον νὰ προλάβῃ τὴν δημιουργίαν κοινωνικοῦ ζητήματος γενικωτέρας μορφῆς, τοῦ δποίου ἀργότερον η ἐπίλυσις καὶ δυσχερής θὰ εἶνε καὶ σημαντικὰ ύλικα μέσα θ' ἀπαιτήσῃ.

Ἡ ἀλιεία ὡς μέσον βιοπορισμοῦ τῶν ἀνέργων

"Ἀλλ' ἂν τὸ μέτρον τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀθρόας εἰς τὸ μέλλον εἰσόδου εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ τῆς ἔξουσον τῶν ὑπερηλίκων δύναται ὀπωδήποτε ἀνακουφιστικῶς νὰ ἐπιδράσῃ ἐπὶ τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων, δὲν εἶνε καὶ τὸ μόνον θεραπευτικὸν τοῦ ζητήματος μέσον. 'Ἐφ' δοσον ηθελε διαπιστωθῇ ἐκ τῆς μελέτης τῶν παρ ἡμῖν ναυτιλιακῶν συνθήκων, δτὶ ἐκ τῆς εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον μειώσεως τῆς χωρητικότητός μας αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων κατ' ἀνάλογον μοῖραν ήθελον πυκνωθῆ, τὸ Κράτος ἔχει προφανῆ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐξεύρῃ αὐτὸ τὰ μέσα διὰ τῶν δποίων οἱ ἀνεργοὶ θαλασσινοὶ θὰ διοχετεύσουν δλίγον κατ' ὀλίγον εἰς ἄλλας ἐργασίας παραγωγικάς, συμφυεῖς διμως πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἵνα ἀποδοτικῶς οὗτοι προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των.

Δέν εἶνε θεοβαίως ἔργον ήμων η πλήρης τῶν μέσων τούτων ὑπόδειξις. 'Ἐξ δῶν διμως δυνάμειθα νὰ κατέχωμεν στοιχείων, πιστεύομεν, δτὶ καὶ η ἀναδιοργάνωσις ἐνὸς παρημελημένου, ἀλλ' πολλὰς περικλείοντος πιθανότητας ἀναπτύξεως, κλάδου τῆς θαλασσινῆς ήμων ζωῆς, τῆς ἀλιείας, δύναται σημαντικῶς νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἀπασχόλησιν καὶ τὴν ἀποδοτικὴν ἐργασίαν τῶν ναυτικῶν μας.

Πολλὰ ἔχουν γραφῆ κατὰ καιρούς καὶ ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς, διὰ τὴν ἀνάγκην, πως καὶ η Ἐλλάς δργανώσῃ ἐπὶ συγχρονισμένων θάσεων καὶ ἔκμεταλλευθὴ τὸν ἐνάλιον πλοῦτον αὐτῆς. Κάθε ἐπαύθησις τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, κάθε ἀνασυ-

κρότησις τῶν μέσων τῆς ἀλιείας εἶνε ἀναντίρρητον, δτὶ θὰ ἀπαιτήσῃ, ἐργατικάς χειρας, ἔξειδικευμένας εἰς τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα, προσφόρους εἰς τὸ τραχὺ τοῦ ἀλιέως ἔργον. Διατί οἱ ναυτεργάται ἔκεινοι, που ὑπωδήποτε στεροῦνται ηδη ἐργασίας καὶ ματαίως ἀναζητοῦν ταῦτην εἰς τοὺς διαδρόμους τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, ἀλλά καὶ ἔκεινοι ἀκόμη, ποὺ ἀργότερον θὰ προστεθοῦν εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων, νὰ μὴ ἀποτελέσουν κατὰ ποσοστὸν τι τὸν πυρῆνα τῆς ἀλιευτικῆς μας ἀνασυκροτήσεως; Εἰς ποῖον παραγωγικώτερον καὶ ἐπωφελέστερον διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ἔργον θὰ ἡμποροῦσε νὰ χρησιμοποιηθῇ, ἀν μὴ θεοβαίως δλος, ἀλλά σημαντικός τις ἀριθμὸς τῶν πολυτεμῶν αὐτῶν ἐργατικῶν χειρας; Καὶ πρὸς τι νὰ μὴ ἐλπίσωμεν, ἀλλά θωμαῖς ὑπ' ὄψιν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν ἀλιευτικὴν θιμηχαίαν διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ αὐτὴν τὴν Γιουγκοσλαβίαν, δτὶ δλίγον κατ' ὀλίγον αὐτὴ καὶ μόνη η ἀλιεία θ' ἀπησχολεῖ τὰ περισσεύματα τῶν εἰς πληρώματα ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας;

'Ο κ. Διευθυντὴς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τόσον συμπαθῶς ἀποδέπτων εἰς τὴν ἀγροτικὴν τῶν ἀνέργων θαλασσινῶν μας ἀποκατάστασιν, είχε καὶ ἀλλοτε καταρτίσει, μὲ τὴν γνωστὴν νομοπαρασκευαστικὴν του μανίαν, σχέδιον νόμου, δι' οὗ, χορηγίᾳ τοῦ Ν.Α.Τ. παρεχωροῦντο καὶ δάνεια πρὸς ἀγορὰν κτηνῶν καὶ ἀγροτικῶν ἐργαλεών εἰς τοὺς ἀποκατισταμένους ἀγροτικῶν ναυτικούς μας; Τὸ Νομοσχέδιον ἔκεινο δὲν ἔθεσαν οὐδὲ μέχρι τῶν προθαλάμων τῆς Βουλῆς. 'Απεσύρθη ἀπὸ τὸν τότε ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν ὑπὸ τὰ εἰρωνικά μειδιάματα δσῶν ἔτυχε νὰ τὸ ἀναγνώσουν.

Διατυπώνομεν διμως ηδη τὴν σκέψιν: Διατί τὸ Ν.Α.Τ. δὲν θὰ ἡδύνατο τὰ χρήματα, που ἔδειχετο τότε νὰ χορηγήσῃ διὰ τὴν ἀγορὰν ἀποτριώντων κτηνῶν, νὰ μὴ τὰ παραχωρήσῃ πρὸς ἀλιευτικούς συνεταρισμούς, τῶν δποίων μέλη θὰ ήσαν οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοί μας; Καὶ τοῦτο, ἐφ' δοσον τὸ Κράτος διὰ γενικωτέρας νομοθετικῆς προνοίας θὰ προέδαινεν εἰς τὴν πλήρη τῆς ἀλιείας μας δργανώσιν, ὥστε θασίμως οἱ συνεταρισμοὶ αὐτοὶ νὰ εἶνε ἀποδοτικοί καὶ τὰ κεφαλαία τοῦ Ν.Α.Τ. ἔησφαλισμένα.

'Η πρὸς τὴν ἀλιείαν στροφή, τμῆματος ἔστω, τῶν ἀργούντων θαλασσινῶν μας δὲν θ' ἀποδώσῃ μόνον ἐργασίαν καὶ τὰ μέσα συντηρήσεως εἰς πολυπληθεῖς ναυτικάς οἰκογενείας, δὲν θὰ συμβάλῃ ἀπλῶς εἰς τὴν προαγωγὴν τοῦ έθνικοῦ ἡμῶν, εἰσοδήματος, ἀλλά θ' ἀποτρέψῃ καὶ τὸ κίνδυνον τῆς εἰς τὸ μέλλον δημιουργίας ἐνὸς κοινωνικοῦ ζητήματος, τοῦ δποίου η δεύτης δλονέν θὰ ἐντείνεται, ἀφοῦ δλοι γνωρίζουμεν πόσον κακοὶ σύμβουλος δι' ἔνα πενόμενον καὶ ἀτυχῆ ἐργάτην εἶνε η ἀνεργία.

'Η ἀναδιοργάνωσις θεοβαίως τῆς ἀλιείας δὲν εἶνε ἔργον τῆς σήμερον οὔτε καὶ τῆς ἀμέσου αὔριον. Θ' ἀπαιτήσῃ χρόνον ίκανὸν καὶ τὰ προσφορώτερα δι' αὐτὴν μέσα χρήζουν ξένουχιστικῆς μελέτης. Πρέπει διμως καὶ νὰ σημειωθῇ, δτὶ καὶ η δυστέρα προφορὴ τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας δὲν πρόκειται νὰ ἐκδηλωθῇ ἀμέσως, ἀλλά προϊόντος τοῦ χρόνου, ἐφ' δοσον ἐν τῷ μεταξὺ θὰ ἐπέρχεται η ἔξυγισσις τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὰ ὑπερηλικα σκάφη καὶ η ἀναπτύξετος προσαρμογή της εἰς τὴν γενικήν της ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ τάσιος. Βαθμιαῖς ἐπομένως θὰ εἶνε η διόγκωσις τῆς ἀνεργίας καὶ θασμηδὸν δύναται νὰ ἐπέλθῃ η πρὸς τὴν ἀνασυγκροτουμένην ἐν τῷ μεταξὺ ἀλιείαν διοχέτευσις τῶν ἀνέργων.

Αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ καὶ η ἀνεργία

Παρὰ τὴν πρόβλεψιν διμως τοῦ περιορισμοῦ τῆς φορτηγοῦ μας χωρητικότητος καὶ τὴν ἐξ αὐτοῦ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐτῶν ἀποστέρησιν τῆς ἐργασίας τριῶν καὶ πλέον χιλιάδων ναυτεργατῶν, δὲν δπείλιτον καὶ αἱ δυνατότητες τῆς ἐπιτυχοῦν πρὸς ἀλλούς κλάδους τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας κατευθύνσεως τῆς δραστηριότητός μας. 'Ἐχομεν πρὸ ημῶν εὐρὺ τὸ σάδιον ἀναπτύξεων τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ πέραν αὐτῶν τὴν ὑπερωκεάνιον γραμμήν, τῆς δποίας η διακοπή δὲν δφείλεται παρὰ εἰς αὐτοῦ τοῦ Κράτους τὴν ἀσυνέπειαν.

Μικρά, ἔναντι τῆς μεγάλης παραγωγικῆς ἀλιείας, ἐνίσχυσις ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἀπαιτεῖται διὰ νὰ ἀναλάθουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας τὴν προσπάθειαν τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς μετά τοῦ ἔξωτερικοῦ θαλασσούς ἐπικοινωνίας τῆς Χώρας δι' Ἐλληνικῶν πλοιῶν. Αἱ γραμμαὶ τῆς Μασσαλίας, τῆς Κύπρου, τῶν Δωδεκανησών, τῆς Συρίας καὶ Παλαιστίνης, τῆς Ἀλεξανδρείας, καὶ τῆς Ἀδριατικῆς, ἀκόμη δὲ τῶν Τουρκικῶν λιμένων καὶ τῶν τῆς Μαύρης θαλάσσης, προωθούμεναι ἀπὸ τὴν κυθερωτικήν ἐνίσχυσιν καὶ μὲ τὴν θασμηδίαν πρόσκτησιν τοῦ καταλλήλου δι' αὐτάς πλωτοῦ ύλικοῦ, δύναται νὰ ωντεργάτας καὶ μάλιστα τῆς εἰδικότητος τῆς ἐπιβατηρίου ναυτιλίας, που καρίων αὐτοὶ ἐπλήγησαν ἀπὸ τὴν διάλυσιν τῆς Ἐθνικῆς Ατμοπλοΐας καὶ τὴν περιστολὴν τῆς ἐπι Μεσογειακή ναυτιλιακῆς μας δράσεως.

'Αλλά μήπως η γραμμή τῆς Νέας Ύδρης μὲ τὴν δρομολόγησην εἰς αὐτήν, ὡς ἀλλας τε προεβλέπετο διὰ τῆς μὴ ἐφαρμοσθείσης συμβάσεως, ἐνὸς μεγαλυτέρου τοῦ «Βύρωνος» ὑπερωκεανίου καὶ τῆς διατηρήσεως ἀκόμη ἐνὸς δευτέρου τοιούτου ὡς ἐφεδρικοῦ, μικράν ηθελε παράσχει ἀνακούφισιν εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτεργάτας μας;

'Ανεξαρτήτως ἐπομένως δλων τῶν ἀλλων γνωστῶν λόγων, ποὺ συνηγοροῦν καὶ ἐπιβάλλουν τὸ Κρατικὸν ἐνδιαφέρον,

όπως άποκατασταθή ή σημαία μας είς τὴν ἐμπρέπουσαν δι' αὐτὴν θέσιν εἰς τὰ Μεσογειακά υδατα, δὲν είνε δύλιγώτερον ἐπιτακτική ή κρατική ἐν προκειμένῳ μέριμνα ἐκ τῆς ἀνάγκης τῆς ἔξευρεσεως ἐργασίας εἰς τὰ ἀνεργα πληρώματα. Δὲν θά ἡτο ἀνδασίμος ὁ ὑπολογισμός, διὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτεργατῶν, ποὺ θ' ἀπησχολοῦντο εἰς τὰ ἔκτελοντα τὰς γραμμάς ταύτας σκάφη θά ἀνέλθῃ εἰς ὑπερχιλίους ἔξι δλων τῶν κλάδων. Καὶ διὰς ή Μεγάλη Βρετανία μὲ τὸν ναυτιλιακὸν τῆς δύκον ἔρχεται νὰ δηλώσῃ διὰ τοῦ ὑπουργοῦ ἐπὶ τοῦ Ἐμπορίου ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, διὶ ὡς ἔξαιρετη ἐπιτυχία τῶν πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἐπιχορήγεων πρέπει νὰ θεωρῆται ἡ ἀπασχόλησις δύο χιλιάδων ἀνέργων ναυτεργατῶν, τίς θά ἡδύντο νὰ μὴ ἀποδώσῃ τὸν δίκαιον ἔπαινον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔκεινην Κυβέρνησιν, ποὺ θὰ προήρχετο ἀρωγὸς εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας δι' δλιγών ἔκτομμαρίων, μολις ἀνερχομένων εἰς τρεῖς δεκάδας, χάριν τῆς ἔκτελεσεως δλων τῶν ἀνωτέρων γραμμῶν, ἀτίνες προώρισται νὰ παράσχουν ἐργασίαν εἰς χιλίους ναυτεργάτας;

'Ἄλλη' ή κρατικὴ μέριμνα δύναται ἀπὸ τοῦδε νὰ ἔκταθῇ καὶ πρὸς ἔτεραν ἀκόμη κατεύθυνσιν, ἵνα ἐπιτύχῃ τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἡδη ἀνέργων ναυτεργατῶν. Ἐντατικώτερα πρέπει νὰ στραφῇ ἡ προσοχὴ καὶ ἡ παροκολούθησις τῶν ἀριθμῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν ἀμιγῆ ἔξι Ἑλλήνων ναυτιλλομένων σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν μας. Εἶναι ἀνάγκη νὰ μελετηθοῦν τὰ μέτρα, ποὺ θὰ διευκολύνουν τὴν ἀντικατάστασιν, χωρὶς δύως, προσθέτους τῆς Ναυτιλίας μας δοπάνας, τῶν εἰς τοὺς ἔνοντας λιμένας ἀπολυμένων πληρωμάτων διὸ ἄλλων, εἴτε ἔξι Ἑλλάδος ἀποστελλομένων εἴτε καὶ προσλαμβανομένων ἐκ μονίμου τινὸς πυρήνος διαστηρουμένου πρὸς τοῦτο εἰς τὸ Κάρδιφ ἢ καὶ εἰς ἔνα τοῦ Κόντινεντ λιμένα.

Εἶναι θεβαίως ἀληθές, διὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας πολλάκις ὑπεχρεώθησαν νὰ προσλάθουν, παρὰ τὴν θέλησιν τῶν, ἔνοντας εἰς τὰ πλοιά των, εἰς τινας μὲν περιπτώσεις, διότι εὑρέθησαν πρὸς ἀπατήσεων μισθῶν κατ' ἔλαχιστα δικαιολογουμένων ἀπὸ μέρους ναυτεργατῶν εὐρισκομένων εἰς τὴν ἔνην, εἰς ἄλλας δὲ περιπτώσεις, λόγῳ τῶν ἀθρόων δραπετεύσεων εἰς τοὺς Βορειοαμερικανικοὺς ίδιοι λιμένας, δόπτε ἡνακόσθησαν ν' ἀναλάθουν ὑποχρεώσεις ἔναντι τῶν ἔνων, ποὺ ἔναυτολόγησαν διὰ νὰ ἔκτελέσῃ τὸ ταξιδίον του τὸ πλοῖον. Δὲν δυνάμεθα ἄρα νὰ καταλογίσωμεν τὴν εὔθυην τῆς προσλήψεως ἔνων εἰς μόνους τοὺς ἐφοπλιστάς. Πολλάκις καὶ αὐτοὶ οἱ ναυτεργάται δραπετεύοντες ἡ ἔχοντες ὑπερβολικὰς ἀξιώσεις μισθοῦ ἐπιφέρουν τὴν συμπλήρωσιν θεσέων, ποὺ ἀνήκουν εἰς αὐτούς, διὰ ἔνων. Πάντως ὅμως ἀνεξαρτήτως τῶν ἔκτακτων περιπτώσεων τῶν δραπετεύσεων, δὲν δυνάμεθα νὰ δικαιολογήσωμεν τὴν διατήρησιν ἔνων ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοιών, καθ ἣν στιγμὴν εἰς τὴν παραλίαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς περιδιαβάζουν ἀργόσχολοι "Ἐλληνες ναυτεργάται". Ή μέριμνα μας καθέ ένοντας ἔναντι τοῦ δοπάνου δὲν ὑπάρχουν συμβατικοὶ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοκτήτου, ὥπως κρατήσῃ αὐτὸν ἐπὶ δριμομένον χρονικὸν διάστημα, εἰναι ἐπιθετικήν ἔξι αὐτῆς τῆς γενικωτέρας σκοπιμότητος ὥπως παρασχεθῇ ἐργασία εἰς ἔνα ἐπὶ πλέον "Ἐλληνα ναυτιλλόμενον.

Πίστις καὶ δημιουργικὴ πνοὴ

Δὲν ἔνασμενιζόμεθα θεβαίως νὰ πιστεύωμεν, διὰ τῶν ἀνωτέρω ἔκομίσαμεν γλαῦκα εἰς Ἀθήνας. "Ὑπεδειξάμεν ἀπλῶς

ΜΕΤΑΛΛΑ ΛΕΥΚΑ ΚΟΥΖΙΝΕΤΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἰναι εἰδικαι ὡς ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuine, διὰ ἀτμομηχανὰς μεγάλων καὶ ταχέων ἀτμοπλοίων ὡς καὶ Τουρουπίνας

DIESEL MARINE Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφους πετρελαιομηχανὰς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

GOVERNMENT Genuine, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφους πετρελαιομηχανὰς ἔηρᾶς, μεγάλα Μοτέο, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νὰ ἔξυπημετήσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐπὶ μαρῷ χρόνον Μηχανὰς μεγάλας, πολυστρόφους καὶ μὲ ἰσχυροὺς δονισμοὺς καὶ πιέσεις δσον τὰ ἀνωτέρω - τούτων ὑπολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηνότερα δλων.

SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.

KENTRIKON PRAKTOREION
KAI ATTOΦHKK ELLADOS

N. Θ. KAMMENOΣ

τὰ μέσα, ἀρκετὰ ἄλλως τε γνωστά, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἐπευχάνετο ἡ ἀνακούφισις τῆς παρούσης καὶ ἡ περιστολὴ τῆς εἰς τὸ μέλλον μεγαλυτέρας ἀνεργίας τῶν πληρωμάτων. Τὸ Κράτος ἔχει πρὸ αὐτοῦ ἀκόμη δόλον τὸν ἀπατούμενον καιρὸν, ὥπως μελετήσῃ αὐτὰ ἡ καὶ ἄλλα, ποὺ πιθανὸν ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία νὰ ἔχῃ ὑπὸ δικαιούσης. Πάντως εἰναι τόσον στενῶν συνυφασμένα μὲ τὴν γενικωτέραν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας δυνάμεων, ώστε ἡ τυχὸν ἐφαρμογὴ τῶν διτῆν τὴν ὀφέλειαν νὰ προσπορίσῃ. Καὶ τὴν ἀνεργίαν θὰ θεραπεύσῃ καὶ τῆς ναυτιλίας μας τὴν προαγωγὴν εἰς τὰς γειτονικὰς ἡμῶν θαλάσσας θὰ ἐπιτρέψῃ, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπὶ συγχρονισμένων καὶ ἐπιστημονικῶν θάσεων ἐνός πόρου τῆς οἰκονομίας μας, τῆς ἀλιείας, τελούντος ἡδη ὑπὸ μαρασμῶδη κατάστασιν, θὰ καταστῇ ἐφικτήν.

'Ἄλλα διὰ νὰ προκληθῇ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον, διὰ νὰ κατανοήσουν οἱ κυβερνῶντες τὴν ζωτικὴν σημασίαν τῶν προτεινομένων μέτρων, ἀπαιτούνται εἰσηγήσεις τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων οσφεῖς καὶ διαφωτιστικαί, καταδεικνύουσαι τὴν γενικωτέραν ἐπιτακτικὴν σκοπιμότητα. Προσπατεῖται πότισ καὶ ἐπίμονος προσπάθεια, διότι πολλαὶ καὶ πάλιν θὰ εἰναι αἱ ἀντιδράσεις, πλεισταὶ δσαι αἱ δυσχέρειαι, ποὺ θὰ προκληθοῦν ἀπὸ στρεβλάς ἀντιλήψεις. Τὰ στοιχεῖα τῆς πίστεως καὶ τῆς ἔμμονού προσηλώσεως εἰς τὰς δυνατότητας τῆς περαιτέρω ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως πρέπει κυρίως, νὰ προϋπάρχουν εἰς αὐτὴν τὴν κρατικὴν ὑπηρεσίαν τὴν τεταγμένην νὰ μελετῇ, νὰ εἰσηγήσῃ, νὰ ἐπιζητῇ πάση θυσία καὶ νὰ προσπίζῃ τὴν διεύρυνσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. "Ἐργον αὐτῆς εἰναι νὰ ἐμπνέη, νὰ προσδιδῃ τὰς κατευθύνσεις, ν' ἀνταρέπῃ τὰ προσκόμματα διὰ νὰ χαράξῃ τὸ Κράτος τὰς μεγάλας γραμμὰς τῆς ἐμποροναυτικῆς του πολιτικῆς.

Πῶς θὰ ἡδη δμας δυνατὸν νὰ τύχουν εύμενος ὑποδοχῆς καὶ νὰ συναντήσουν τὴν πρόθυμον τῆς ὑπηρεσίας ταύτης ὑποστήριξιν τὸ ὑποδεικνύουμενα μέτρα, μέτρα τοιαύτης δημιουργικῆς πνοῆς, διὰ τὸν Ὁ Προϊστάμενος τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς, δὲ Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, οὐδεμίαν ἄλλην ὀλέπη διέξοδον τῆς συμερινῆς ναυτιλιακῆς μας κακοδαιμονίας καὶ τῆς ἐκ ταύτης ἀνεργίας τῶν ναυτεργατῶν παρὰ νὰ ἐγκαταλείψωμεν τὴν θάλασσαν διὰ νὰ στραφῶμεν πρὸς τὰ Μακεδονικὰ ὑψίπεδα;

Πῶς θὰ ἐλπίσωμεν, διὰ τὸ Διευθυντής αὐτός θὰ καταστῇ ὁ ὑπέρμαχος τῶν συμφερόντων τῆς ναυτιλλομένης τάξεως, συμφερόντων ποὺ τόσον ἀρρήκτως συνέδονται μὲ τὴν ὅλην τύχην τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ τὸν διασθέπη πλέον τὰς δυνατότητας τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς καὶ τῶν Μεσογειακῶν τοιούτων, διὰ τὸν ἐν ἐλύγῳ δὲν πιστεύει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν;

Εἰς δλους ἐπομένως ἔκεινους, ποὺ δὲν ἔπαυσαν νὰ πιστεύουν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς, εἰς τοὺς ναυτεργάτας πρώτους καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, μία καὶ μόνη ἐπιθάλλεται ἐνέργεια. Νά ζητηθῇ ἐπιμόνως ἀπὸ τὴν οἰσανδρήποτε Κυβέρνησιν, ποὺ θὰ σχηματισθῇ τελικῶς, ἡ ἀντικατάστασι τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὸ ἄλλου ἀξιωματικοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, δστις θὰ ἐνστερνισθῇ μὲ περισσοτέραν ζεσιν τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας. Χωρὶς τὴν προύποθεσιν αὐτὴν οὐδὲν τὸ καλὸν πρέπει ν' ἀναμένεται ἀπὸ τὴν κρατικὴν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέριμναν. Θ' ἀφεθῇ αὐτῇ καὶ τὸ ἐμψυχον ύλικόν της εἰς τὸν μοιραίον τῆς ἐκπτώσεως δρόμον.



Τὰ ζητήματα τοῦ λιμένος Πειραιῶς

Ο Ναύαρχος κ. Στ. Μαυρομιχάλης, Πρόεδρος τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, εἰς ἀπάντησιν τῶν γραφέντων εἰς προηγούμενον τεῦχος μας σχετικῶς μὲ τὰς ἐπιβαλλομένας κατευθύνσεις διὰ τὴν προ-αγωγὴν τοῦ πρώτου λιμένος τῆς Χώρας, μᾶς ἀπέστειλε τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον δῆθρον του.

Ἐπὶ τῇ εὐκαρίᾳ, δ. κ. Μαυρομιχάλης μᾶς ἀπῆντυνε καὶ μαρτὰν ἐπιστολήν, ἐν τῇ ὁποίᾳ τονίζει τὴν ἀνάγκην, «ὅπως ἐνισχυθῇ ἡ προσ-πάθεια τῶν ἀγωνιζομένων εἰς τὸν Ο. Λ. Π. ἐν μεσῷ φοβερῶν πράγματος ἀντιδράσεων καὶ ἀντιπερισπασμῶν διὰ τὴν τάξιν καὶ τὴν νοικο-κυρωσίνην τοῦ λιμένος».

«Ἐλεν ἀνάγκη, — μᾶς γράφει, — ὅπως οἱ φορεῖς τοῦ ὑγιοῦς πνεύματος διὰ τοῦ ἀδιαλείπτον ἐνδιαφέροντός των ἀντενεργήσοντον ἀφ, ἐνδος μὲν κατὰ τῆς χαρακτηριζούσης ἀδιαφορίας τοὺς πλείστους τῶν ἐνδιαφερομένων κύπρων διὰ τὰ λιμενικὰ πράγματα, ἀφ' ἐτέρου δὲ, κατὰ τῆς καὶ ἔνεργως ἐκδηλουμένης ἀντιδράσεως ὅμαδων καὶ προσώπων τινῶν, ἔξ δὲ αἱ μὲν ἔχουν κάθε λόγον νὰ διαιωνίσουν τὴν ἐπικρατοῦσαν εἰς τὸν Ο. Λ. Π. ἀταξίαν, τὰ δὲ ἀδυνατοῦν νὰ ἔξαρθον ὑπεράνω τῶν στενωτέρων συμφερόντων αὐτῶν, ἀτινα ἐνδεχόμενον νὰ πλήσσῃ κάθε ἀνασυγκρότησις καὶ νὰ συλλάβουν τὰ γενικώτερα τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μας συμφέροντα».

Τὸ δῆθρον τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο. Λ. Π. ἔχει ως ἔξης:

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ φύλλον τῆς 15ης Ἰανουαρίου ὑπὸ τὸν τίτλον «Διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς» ἡχολήθησαν, ἐν τῷ ἀμεριστῷ ἐνδιαφέροντι τῶν διὰ τὰ μεγάλα ἐμπορικά, ναυτικά καὶ ἐν γένει οἰκονομικά συμφέροντα τῆς χώρας, μὲ τὸ ἐμφανιζόμενον εἰς τὸν Ὀργανισμὸν Λιμένος σοθαρὸν πνεύμα ἀνασυγκροτήσεως, ἐκφρασιν τοῦ ὁποίου ἀποτελεῖ ἡ ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων δργάνων αὐτοῦ μελέτη τῆς καταστάσεως του καὶ ἡ σύνταξις τῆς οχετικῆς ἐκθέσεως ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς θέσεως αὐτοῦ καὶ τῶν λη-πτέων μέτρων.

Ἡ κρίσις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀναφέρεται εἰς δύο σημεῖα. Πρῶτον μὲν εἰς τὸ κύριον μέρος τῆς ἐκθέσεως τὸ ἔχον σχέσιν μὲ τὴν σημειρίνη, οὐδαμῶς εὐχάριστον, οἰκονομικὴν κατά-στασιν καὶ ἀνεπάρκειαν τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ τὰ ἐνδεικνύμενα διὰ τὴν θελτίων καὶ διόρθωσίν της μέτρα, διεύ τῶν ὄποιων οὐδέποτε δ. Ὁργανισμὸς θά καταστῇ δυνατόν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς ἀνάγκας του πράγματοποίησεως τῶν τεχνικῶν ἔκεινων ἔργων καὶ ἔγκαταστάσεων, ἡ κατασκευὴ τῶν ὄποιων, προσαρμοζόμενη φυσικά πρὸς τὰς καθορισθομένας ὑπευθύνσεις κατευθύνσεως τοῦ Λιμένος, θέλει τοῦ ἐπιτρέψει τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν οἰκονομικῶν ἔθνικῶν σκοπῶν του. Ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὸ μέρος, τὸ ὑποδεικνύον ὅπως δ. Ὁργανισμὸς Λιμένος ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηραν μᾶς γε-νικῆς κρατικῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐλληνικοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ τὴν ἀπόδοσιν τοιουτοτρόπως εἰς τὸν Πειραιά τοῦ χαρακτήρός του ως διαμετακομιστικοῦ κέντρου τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Καὶ δοσον ἀφορᾶ μὲν τὸ κύριον μέρος τῆς ἐκθέσεως τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δὲν ἐκφράζουν διαφωνίας. Ἀντιθέτως ὑπομνήσουν, διὰ τὴν εὐκαρίαν τῆς ἐγκρίσεως τοῦ προϋπολογισμοῦ 1935 τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν παρέλειψαν τὰς αὐτὰς περίπου νὰ διατυπώσουν παραπτήσεις. «Οσον ἀφορᾶ ὅμως τὸ μέρος τῆς ἐκθέσεως τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, ἐκφράζουν ἀντιθιθεμένας ἀντιλήψεις. «Κακῶς πιστεύεται καὶ ματαίως ἐπιδιώκεται, γράφουν, ὅπως δ. Λιμένης τοῦ Πειραιῶς καταστῇ διαμετακομιστικοῦ κέντρον τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου».

Ἀνεξαρτήτως τῆς ἐμφανιζόμενής περὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου ἀσύφωνας, ὄφειλο νὰ τονίσω, διὰ τὸ ζῆτημα τοῦτο τίθεται ἀπὸ μέρους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς τὴν πρέπουσαν θάσιν. Συνήθως μέχρι τούδε, ἐφ' δοσον γνωρίζω, αἱ πλείσται σχετικαὶ συζητήσεις περιεστράφασσαν κυρίων εἰς τὸν θεομόν τῆς Ἐλευθέρας Ἐμπορικῆς Ζώνης τοῦ Πειραιῶς, ἐνῷ τὸ θασικῶς ἐνδιαφέροντας καὶ πρὸς ἐπίλυσιν τιθέμενον ζῆτημα εἶνε τὸ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ὡς πηγῆς ἐμ-πορικῶν κερδῶν διὰ τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ δοτού, ἀν κριθῇ κατὰ θάσιν ἐπιδιώκειμος, θὰ είνε ἀποτέλεσμα πολλῶν γενικῶν κρατικῶν μέτρων, ἐκ τῶν ὄποιων ἐν καὶ μόνον ἀποτελεῖ ἡ ὑπαρξία καὶ ἐνίσχυσις τῆς Ἐλευθέρας Ἐμπορικῆς Ζώνης.

Οσον ἀφορᾶ τὰς δυνατότητας ἀναπτύξεως τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου πρέπει νὰ ὑποδέιξω, καθὼς καὶ εἰς τὴν ἐκ-θεσιν ἀναφέρεται, διὰ τὸν φαντάζομαι τῶν Πειραιᾶς ὡς τὴν προ-πολεμικήν Τεργεστήν. Πάντως ὅμως δὲν ἀποκλείω καθόλου τὰς δυνατότητας ἀναλόγου πρὸς τὴν οἰκονομικήν δυντότητα καὶ τὴν οἰκονομικήν φύσιν τῆς χώρας μας αὐξήσεως τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ὑπὸ τὸν δρόν νὰ ἐνδιαφερθῇ αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος καὶ τὰ ληφθσόμενα μέτρα νὰ ἐφαρμοσθῶν μὲ τὴν καὶ σύστημα.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει νομίζω, διὰ δ. Ὁργανισμὸς Λιμένος, ἀφού ἀντιμετωπίσῃ τὰς πλέον ἐπειγούσας καὶ ἀμέσους ἀνάγκας ἀνασυγκροτήσεως του, πρέπει νὰ δημιουργήσῃ τὴν κίνησιν κείκενην, ἡ ὅποια ὑδατοπέψην τὴν ἐμπειροστάσιμένων μελέτην καὶ τὴν λῆψιν δημοσιεύσεων ἐπὶ ἐνός ζῆτηματος, ποὺ ἄλλοι τὸ φαντάζονται ὡς ἀσήμαντον διὰ τὴν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν, ἄλλοι ὡς μεγίστης σημασίας καὶ ἄλλοι ὡς ζῆτημα σπουδαίοτητος κειμένης εἰς τὸ μέσον τῶν δύο ἀνωτέρω ἄκρων γνωμῶν.

Καὶ ταῦτα μὲν δοσον ἀφορᾶ τὸ ζῆτημα τοῦ διαμετακομιστι-

κοῦ ἐμπορίου. «Ἄς ἔλθω νῦν εἰς τὴν διατυπουμένην ἀντίληψιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» περὶ τοῦ διὰ τὸ «Διάλογον τοῦ Πειραιῶς.... δύναται πράγματι νὰ προσαχθῇ καὶ νὰ εὐημερήσῃ, ἀν στρέψουν οἱ διοικοῦντες αὐτὸν ἀμειώτων τὴν προσοχὴν των εἰς τὸ να κα-ταστήσουν τὸν Λιμένα ἀρτιον πράγματι πρόστιμον μὲ πλήρη τὴν ἐπάρκειαν δηργανωμένης θιομηχανίας, ἐπισκευῶν τῶν πλοίων καὶ δεξα-μενῶν».

Δέν ἔχω καθόλου τὴν διάθεσιν νὰ ἀμφισθητήσω ταῦτα. Θὰ ἐπεθύμουν μόνον νὰ παρατηρήσω διὰ τοῦτο οὐδαμῶς ἐμποδίζεται απὸ τὸ πρῶτον. Ἀντιθέτως καὶ ἐνισχύεται ὑπ' αὐτοῦ, διότι εἴναι φανερόν, διὰ τὸ διαμετακομιστικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Πειραιῶς πράγματι είναι καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως αὐτοῦ, πράγματι ὡς περι καθιστᾶ ἐπὶ ἐπιβελημένην τὴν ικανότητά του ὡς σταθ-μοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων, ἐπισκευῶν αὐτῶν τοιούτων.

Τὸ γεγονός, διὰ εἰς τὴν συνταχθεῖσαν οἰκονομικὴν ἔκθεσιν δὲν γίνεται ίδιος περὶ αὐτοῦ λόγος δὲν οημαίνει υποτιμήσιον τῆς σπουδαίοτητος αὐτοῦ. Ἡ οἰκονομικὴ ἔκθεσις ὡς θάσιν τῆς ἀπα-σχολήσεως τῆς είχε τὴν ἀνάπτυξιν τῆς σημερινῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Λιμένος καὶ τῶν μέτρων διὰ τὴν διόρθωσιν τῆς. Πάντα τὰ ἄλλα ζῆτηματα, ἀκόμη καὶ τὸ τοῦ διαμετακομι-στικού ἐμπορίου, ἐθίγονται τελείων παρεμπιπτόνων.

Οι «Ἐλληνες ναυτικοὶ τῆς παλαιότερας ἐποχῆς, θετικοὶ καὶ σώφρονες, ἀνεγνώρισαν διὰ τὴν Ναυτιλία, διὰ νὰ είναι πραγματικῶς πάγιος πόρος εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ πηγὴ πλούτου, δεφείλε νὰ σημηρίζεται ἐπὶ διαργανωμένης σιδηροθιομηχανίας, διὰ τὴν συντήρησιν, ἐπισκευὴν καὶ κατασκευὴν τῶν σιδηρῶν πλοίων, ἀτινα-χριστούντων τὰς τοιούτων ἄλλων μικρῶν ναυτικῶν Κρατῶν.

Οι «Ἐλληνες ναυτικοὶ τῆς παλαιότερας ἐποχῆς, θετικοὶ καὶ σώφρονες, ἀνεγνώρισαν διὰ τὴν Ναυτιλία, διὰ νὰ είναι πραγματικῶς πάγιος πόρος πάγιος εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ πηγὴ πλούτου, δεφείλε νὰ σημηρίζεται ἐπὶ διαργανωμένης σιδηροθιομηχανίας, διὰ τὴν σημηρίησιν τῶν σιδηρῶν πλοίων πλοιών, ἀτινα-χριστούντων τὰς τοιούτων ἄλλων μικρῶν ναυτικῶν ναυτικῶν Κρατῶν».

Παρῆρθεν ἔκτοτε σχεδὸν ἡμίσυς αἰώνων καὶ ἐνῷ δ. Ἐλλάς ἔ-χει ἀπετελέσει τόσα κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ πατού πολιτισμοῦ, εἰς τὴν ἔκτελεσιν ἔργων πολιτισμοῦ, ἔχει χάσει δ-ληγ της τὴν ροτῆν, τὴν ὄποιαν οἱ πρωτεργάται ἔκεινοι τοῦ Ἐμ-πορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἔδωκαν διὰ τῆς Σύρου καὶ τοῦ Πειραιῶς. Οἱ ἀνδρες ἔκεινοι τοῦ 1890, τῶν ὄποιων ίσως ἡτύχησαν τινες, οἱ ὄποιοι είδον ὃς φυσικὴν ἔξελιξιν τὸ 1893 νὰ κατασκευάζηται ἐν Ἐλλάδι τὸ πρῶτον σιδηρόδρομον πλοίον μήκους 162 ποδῶν, — τὴν «Ἀθηνᾶν» τοῦ Τζών—, δὲν θὰ ἐφαντάζοντό ποτε, διὰ, ἐπειτα ἀπὸ 45 ἔτη περίπου, δὲν θὰ είχε κατασκευασθῆται οὔτε τὸ δύμοιον ὄποιον σιδηρόδρομον σκάφος, οὔτε διὰ τὸ σιδηροθιομηχανίαν θὰ εύρισκετο εἰς κατωτέρων σημείων ὄργανωσεως ἀπὸ ἐκεῖνο, εἰς τὸ ὄποιον τὴν ψυ-σαν αὐτοῦ τότε.

Ἐάν ουγκρίων σήμερον τὴν Ἐλλάδα μὲ τὰ ἄλλα μικρὰ ναυτικά κράτη θὰ ίδωμεν τεραστίαν διαφοράν. Καὶ ὅμως ἔκεινη τὴν ἐποχὴν ἔξεκινήσαμεν διὸν σχεδὸν ἐκ τῆς αὐτῆς ἀφετηρίας. Ποιαν σημαίαν ἔχει τοῦτο καὶ ἀπὸ ἀπόφεως πολεμικῆς εἶνε προφανές. «Ἐν μόνον ἀρ-κεῖ νὰ προσθέσωμεν διὰ τὸ ἔξελιξις τῶν ἄλλων μικρῶν ναυτικῶν κρατῶν, ἥτο τοιούτη διότι καὶ σήμερον καὶ πρὸ ἐτῶν πολλῶν, νά είνε εἰς τὸν διάστημα τῆς θεομόν της Ζώνης τοῦ Πειραιῶς καὶ προσθέτω τὸν διάστημα τῆς Ελευθέρας Εμπορικῆς Ζώνης τοῦ Πειραιῶς, ἥτο τοιούτη διότι καὶ σήμερον καὶ πρὸ ἐτῶν πολλῶν πολλῶν μικρῶν ναυτικῶν κρατῶν, τὸ πρῶτον σιδηρόδρομον πλοίον μήκους 162 ποδῶν, — τὴν «Ἀθηνᾶν» τοῦ Τζών—, δὲν θὰ ἐφαντάζοντό ποτε, διὰ, ἐπειτα ἀπὸ 45 ἔτη περίπου, δὲν θὰ είχε κατασκευασθῆται οὔτε τὸ δύμοιον ὄποιον σιδηρόδρομον σκάφος, οὔτε διὰ τὸ σιδηροθιομηχανίαν θὰ εύρισκετο εἰς κατωτέρων σημείων ὄργανωσεως ἀπὸ ἐκεῖνο, εἰς τὸ ὄποιον τὴν ψυ-σαν αὐτοῦ τότε.

Ἐάν ουγκρίων σήμερον τὴν Ἐλλάδα μὲ τὰ ἄλλα μικρὰ ναυτικά κράτη θὰ ίδωμεν τεραστίαν διαφοράν. Καὶ ὅμως ἔκεινη τὴν ἐποχὴν ἔξεκινήσαμεν διὸν σημαίαν, πολιτικήν καὶ πολεμικήν σημασίαν, διὰ τὸν Πειραιεὺς τὸ ναυτικὸν κέντρον τῆς Ἐλλάδος θὰ ἐστήριζε τὴν εὐημερίαν τοῦ ἐπί τοπερών θάσεων, χωρὶς αὐτὸ νὰ ἐμποδίσῃ καὶ τὴν συν-τρέχουσαν ἐμπορικήν του ἀνάπτυξιν.

Βεδαίως ποτὲ δὲν είναι ἀργά. Σήμερον μάλιστα δη προσπά-θειος μας αὐτή δύναται νὰ συνδυασθῇ καὶ μὲ τὴν διαρκῶς ἀνα-πτυσσομένην καὶ ισχυροποιουμένην λόγῳ τῆς γενικῆς καταστά-σεως εἰς τοὺς κύκλους τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Κρά-τους πεποιθήσιν περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀποκτήσεως σιδηροθιομη-χανίας καὶ ναυπηγείσων διὰ τὴν ικανοποίησιν πολεμικῶν ἀναγ-κῶν.

Ἐν τούτοις δημος δηφείλει κανεὶς νὰ τονίσῃ, διὰ τὸν Κύριον προσπάθεια, τόσην θασικήν διά τὴν χώραν ἔχουσα σημασίαν, οὐδαμῶς δύναται νὰ καταβληθῇ προχείρως καὶ μεμονωμένως, δηθὰ ἥτο λ. χ. δη παραγγελία μᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς, διὰ τὴν ἀγοράν της δημοσίας προεθέλεπτο δάνειον εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1935-1936.

Τόσον ή πρός αύτην τήν κατεύθυνσιν καταθολή προσπαθεί-
ας, όσον πρός τήν τοῦ διαιμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ δλων
τῶν ἄλλων μεγάλων ζητημάτων, ποὺ ἀπασχολοῦν τὸν Λιμένα
καὶ ἔφαπτονται τοῦ γενικωτέρου κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος, θά
γύνη κατόπιν ἐνδελεχοῦς μελέτης αὐτῶν τούς ἀπὸ μέρους τοῦ
Ο.Λ.Π., δοσον, καὶ τῇ ὑποκινήσει αὐτοῦ, ἀπὸ ἄλλα κρατικὰ ἀρ-
μόδια ὅργανα καὶ λοιπούς παράγοντας καὶ κατόπιν τῆς λήψε-
ως ὁριστικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν κατευθύνσεων
τοῦ Λιμένος θά προσδώμεν εἰς τήν πραγμάτωσιν των, διατηρού-
μένης τῆς ἀρχῆς τῆς ἀναλογικότητος ἐν τῇ πραγματοποίησι
των ταύτη. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως μάλιστα ταύτης αἰσθάνομαι ἀ-
δήριτον ἐγένετο ἀνάγκην, ὅπως ἐνέργησαν ἐν τῷ ὅργανομῷ πάντα
ἐκεῖνα, τὰ δόπια θέλουν ἐπιτρέψει εἰς αὐτὸν τὴν φωτισμένην ἐ-
πιστημονικήν μελέτην καὶ λύσιν δλων ἐκείνων τῶν προβλημά-
των, ποὺ ἀπασχολοῦν τὸ μέγα αὐτὸν οἰκονομικὸν μας κέντρον.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗΣ
Ναύαρχος, Πρόεδρος τοῦ Ο. Λ. Π.

• • •

Τὰς ἀγαθὰς τοῦ κ. Μαυρομιχάλη προθέσεις, ὅπως ἐφεξῆς
πνεῦμα περιουσλογῆς καὶ νοικοκυρωσύνης ἐπικρατήσῃ εἰς τὸν
Οργανισμὸν τοῦ Λιμένος Πειραιῶς, τόν τόσον κακοπαθήσαντα
ἀπὸ τὰς ἀσυστόλους καὶ τοῦ προσφάτου ἀκόμη παρελθόντος
κομματικάς παρεμβάσεις, οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον θέτομεν ἐν ἀμφι-
θόλῳ.

Ορθῶς ἔξ ἄλλου ὁ κ. Μαυρομιχάλης ἐπικαλεῖται τὸ ἀμεσώ-
τερον ἐνδιαφέρον τῶν παραγωγικῶν τάξεων καὶ τῶν «ύγιῶν σκε-
πτομένων» διὰ τὰ λιμενικὰ πράγματα, διότι καὶ ἡμεῖς πιστεύο-
μεν, ὅτι αἱ προθέσεις τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π., δοσον καὶ ἀν
ἐνέργειτην ἀσκήσουν ἐπίδρασιν εἰς τὴν διοικήσεως τοῦ λι-
μένος, δὲν δὴ τελεσφόρησον, χωρὶς τὴν στενὴν συνεργασίαν
καὶ τὸ ἀδιάλειπτον ἐνδιαφέρον τῶν παραγωγικῶν τάξεων. Εἰς
τὰς τάξεις αὐτὰς ἄλλως τε — τὸ ἐτονίσαμεν ἐπανειλημένων —
κατά κύριον λόγον ἀνήκει ὁ λιμὴν καὶ αὐταὶ πρῶται θέλουν ἀ-
ποκομίσει τὰ ὠφελήματα ἐκ τῆς εὐημερίας καὶ τῆς προσδόου του.

Ἄλλα τὸ ἐπιειδελμένον τοῦτο ἐνδιαφέρον ἔχει ἀτυχῶν ἐκ-
λείψει ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ Ο.Λ.Π. 'Αφ' οὗτος ὁ λιμὴν ἀπώλεσε
τὴν διοικητικὴν του αὐτοτέλειαν καὶ περιῆλθεν εἰς τὴν ἀμεσον
τοῦ Κράτους ἐποπτείαν, ή δὲ Διοίκησις αὐτοῦ κατέστη ἔξαρτη
μα τοῦ ἀκάστοτε κρατούντος κόμματος, αἱ παραγωγικαὶ τάξεις,
αἱ ἀμεσώτερον θυγόμεναι ἀπὸ τὴν σημειωνὴν αὐτοῦ λιμενιών, παρ-
στανται ἀσυγκίνητοι θεαταὶ τῆς κακῆς τῶν λιμενικῶν πραγμάτων
διαχειρίσεως καὶ δὲν ἕτερα φωνὴν διαμαρτυρίας διά τὴν κα-
ταστρεπτικὴν τοῦ Κράτους παρέμβασιν εἰς τὸ τοῦ λιμένος.

Διότι δὲν ὑποφέρει σῆμερον ὁ λιμὴν ἀπὸ μόνην τὴν ἀνεπάρ-
κειαν τῶν οἰκονομικῶν του μέσων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν
πολλαπλῶν του ἀναγκῶν, πλεισται τῶν δοπίων ἀλάχιστα ἀπο-
δοτικαὶ, ἐπεισωρεύθησαν εἰς αὐτὸν ἀπὸ στενούς κομματικοῦ ὑ-
πολογισμού. Δὲν εἴνε μόνον τὰ γενικώτερα ζητήματα τοῦ λι-
μένος, ποὺ παραμένουν ἀλυτα, οὐδὲ ή ἔλλειψις σαφῶν κατευ-
θύνσεων, ποὺ παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν του. 'Ο λιμὴν τοῦ
Πειραιῶς πάσχει κυρίως διοικητικήν. Βαίνει γοργῷ τὸ θῆμα
πρὸς τὴν πλήρη διοικητικὴν ἀποσύνθεσιν, ἀν μέτρα ἀμεσαὶ καὶ
ἀποτελεσματικά, τὰ δοπίσια πιθανῶς νά θέξουν πρόσωπα καὶ ὑπο-
πτα ἀκόμη συμφέροντα δμάδων καὶ ἀτόμων, δὲν ηθελον λη-

φῆ, ἀν ἐν ἐνὶ λόγῳ δι λιμὴν δὲν χειραφετηθῆ, δὲν καταστῇ αὐ-
τόνομος, πράγματι, 'Οργανισμός.

Δὲν θ' ἀντιμετωπίσῃ μόνον εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλ-
λον τὸ οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον ὁ 'Οργανισμός τοῦ Λιμένος Πει-
ραιῶς. 'Αντιμετωπίζει δηδη — τὸ καὶ χειρίστον, — τὴν προσδόσαν
τῆς διοικήσεως αὐτοῦ ἀρρυθμίαν, τὴν ἔλλειψιν τῆς πειθαρχημέ-
νης ἀποδοτικῆς ἐργασίας, ἀνευ τῆς δόπιας δὲν δύναται νά νο-
ηθῆ ἀρτία λιμενικὴ ὁργάνωσις. "Οσοι ὅπωσδήποτε ἔχουν σχέσιν
μὲ τὸν λιμένα ή ἐγγύτερον παρακολουθοῦν τὰ τῶν ἐργασιῶν
αὐτοῦ, δύνανται αὐτοὶ νά διατητώσουν δχι μόνον τὴν ἀσύνδοσιν
τὸν ἐργατικὸν παράγοντος, ἀλλά καὶ τὴν ἔλλειψιν πάσης οὐσια-
τικῆς ἐποπτείας. 'Η ἐργασία συντελεῖται πλημμελέστατα. 'Η
φθορά τῶν ἐμπορευμάτων, παρὰ τὰ συγχρονισμένα μέσα ἐκφο-
τώσεως καὶ ἐναποθηκεύσεως είνε μεγάλη, τὸ κόστος τοῦ λιμένος
θαίνει συνεχῶς ύψουμενον καὶ τὸ ἐμπόρευμα, ἐφόσον δύναται,
ἀποφέγει τὸν λιμένα Πειραιῶς, τρεπόμενον πρὸς ἄλλας κατευ-
θύνσεις.

'Η κατά μέσον όρον ἀπόδοσις τοῦ μισθωτοῦ ἐργάτου ἔχει
κατέλθει αἰσθητῶς. Καὶ ἐνῷ δι Ο.Λ.Π. μισθοδοτεῖ σήμερον ὑπερ-
τρισχιλίους ἐργάτας καὶ ὄμοιογούν οἱ διοικοῦντες αὐτὸν, διό
διαστατάκτως ὑπεράριθμοι είνε οι τακτικοὶ ἐργάται, προσλαμ-
βάνονται ἀθρώας ἔκτακτοι τοιούτοι διά νά ἐπαρκέσουν εἰς τὰς
φορτεκφορτωτικὰς ἐργασίας τοῦ λιμένος. Εἰς χιλίους καὶ πλέο-
ν ὑπολογίζονται μετά τῶν σημειωτῶν οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Ο. Λ.
Π., χωρὶς οὐδ' αὐτὴ διοίκησις νά ἔχῃ σαφῆ γνῶσιν, εἰμεθα
θέσαιο περὶ τούτου, ποθεν προήλθεν η στρατιαὶ αὐτὴ χρησίμων
καὶ ἀχρήστων μισθωτῶν καὶ τὸ ἐργον, ποὺ ἀποδίδουν οὐδόν.

Τὸ πρῶτον ἐπομένως μέλημα τοῦ κ. Μαυρομιχάλη, ἀν αι-
σθάνεται τὰς δυνάμεις αὐτοῦ ἰκανάς, διά νά χωρήσῃ πρὸς τὴν
πραγματοποίησιν τῶν προθέσεών του, δὲν είνε ἄλλο παρά, μὲ
τὴν ἐπικουρίαν δλων ἐκείνων, ποὺ ἔχουν θαθεῖσαν τὴν συναίσθη-
σιν τοῦ σημειωνού χάσουν τοῦ λιμένος καὶ τῶν διαγραφομένων
ἔξ αὐτοῦ κινδύνων, νά ἀναλάβῃ τὴν σώτειραν προσπάθειαν τῆς
διοικητικῆς πρὸ παντός ἀνασυγκροτήσεώς του.

"Ἀν ἐπ' ὀλίγον ἀκόμη δηδη ευνεχισθῇ ἡ σημειριή κατά-
στασις, δι λιμὴν τοῦ Πειραιῶς θ' ἀντιμετωπίσῃ τὸν μαρασμὸν
καὶ δάντι νά προσφέρῃ τὰς εὐεργετικὰς του ὑπηρεσίας εἰς τὴν Οι-
κονομίαν τῆς Χώρας, θ' ἀποδῆ πληγὴ χαίνουσα καὶ πυορροού-
σα διά τὴν οἰκονομικήν ζωὴν αὐτῆς.

Τὸν κίνδυνον αὐτόν, τὸν ὅποιον φαίνεται νά διασιθάνεται καὶ
δ. Κ. Πρόεδρος τοῦ 'Οργανισμοῦ — κατ' οὐδέν, ἄλλως τε, ὑπεύ-
θυνος αὐτὸς διά τὴν σημειριήν διοικητικήν ἔξαρθρωσιν, — ἐπι-
θάλλεται εύρυτερον καὶ πρὸς τὴν Κυθέρην σιν καὶ πρὸς τὰς πα-
ραγωγικὰς τάξεις νά σημάνῃ οὐδόν.

Κράτος, 'Ἐπιμελητηρία καὶ αὐταὶ ἀκόμη αἱ λιμενεργατι-
καὶ δργανωσεις πρέπει νά ἀποκτήσουν τὴν ἐπίγνωσιν τοῦ λιμενι-
κοῦ κατανήσασι καὶ δλοι δμοῦ μὲ τὴν ἀνωτέραν ἀντίληψιν
τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τοῦ λιμένος, νά μελετήσουν τὰ
μέσα τῆς ἀποτροπῆς τῆς ἐκπτώσεως αὐτοῦ.

Καὶ δταν δι λιμην δργανωθῇ διοικητικῷ, δταν τελεσφορή-
σουν αἱ προσπάθειαι τῆς χειραφετησεως αὐτοῦ ἀπὸ τὸ κακὸν
παρελθόν, τότε θά καταστῇ δυνατόν εἰς δλους ἐκείνους ποὺ
όπωδήποτε ἐνδιαφέρονται διά τὸν Πειραιαῖ νά συζητήσουν τὰς
κατευθύνσεις, αἱ δποιαὶ πιθανῶς νά θέξουν πρόσωπα καὶ
καταστρεπτικήν τοῦ λιμένος τοῦ.

TA TECHNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

Tὸ πρόβλημα τῆς διαβρώσεως τῶν χαλυβδίνων
έλασμάτων τῆς γάστρας τῶν πλοίων

Θησιν, δτι τοῦτο ἔχει ἀναμφισθήτως ἡλεκτροχημικὴν τὴν προ-
έλευσιν αὐτοῦ, δὲν διδαιτέρα εύπαθεια τοῦ rimming steel ἐδραίων
τὴν ἀποψιν, δτι τόσον δι τρόπος παρασκευῆς, δσον καὶ δη πει-
ρετικότης τοῦ χάλυβος εἰς διάφορα συστατικά, δέον δπως μὴ
παρορῶνται ως παράγοντες ἐπηρεάζοντες γενικῶς τὸ φαινόμε-
νον τῆς διαβρώσεως.

Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτή, ἐκτὸς ἄλλων γενικωτέρων συμπερασμά-
των, ηχθη τότε καὶ εἰς τὴν, υιοθετησαν δλως τε ἐκτοτε, σύ-
στασιν τῆς τελείας ἐγκαταλείψεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ
rimming steel. 'Ο χάλυβος οὐδός παρήγετο συνήθως διά τῆς ἀπο-
χύσεως αὐτοῦ ἐ ἀφρόδει καταστάσει, πράγμα δπε τε είχεν ως
ἀποτέλεσμα τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀκαθαρσιῶν τοῦ χάλυβος εἰς τὸ
κέντρον τῆς χειλώνης, ἐνῷ διέρει τοῦ ἀκαθάρτου πυρῆ-
νος μᾶς παρουσιαζεν ἐξαιρετικὰς ἰδιότητας, καθαριότητος καὶ
ἀντοχῆς. Τὰ ἐκ τοιούτου χάλυβος κατασκευαζόμενα κοινωμά-
τια, ἐκτὸς τοῦ δτι ησαν οἰκονομικώτερα τὴν κατασκευήν, λόγω
τῆς ἀπορρίψεως πολὺ μικροτέρου ποσοστοῦ ἐκ τῆς χειλώνης τοῦ
μετάλλου, παρουσιάζουν καὶ ἐξαιρετικήν εύχερειαν καὶ ἀσφά-
λειαν ἐν τῇ ποποθετησει αὐτῶν, ως μὴ υποκείμενα εἰς τοὺς συνή-
θεις κινδύνους τῆς δη ὑπερθερμάνσεως καταστροφῆς δη δια-
σχίσεως τῆς κεφαλῆς αὐτῶν. "Ολοι οι ἀνωτέρω λόγοι ἥγανον
εἰς εύρειαν δπωδήποτε χρησιμοποίησιν κοινωματίων ἐκ rimming
steel ἀμέσως μετά τὸν πόλεμον.

Πλεῖσται δ' οσαι πειρπτώσεις ἀναφέρονται, καθ' ἄς εἰς διά-
στημα ἔλασσον τῆς τετραείας αἱ κεφαλαὶ τοιούτων κοινωματί-
ων είχον τελείων, ἐξαφανισθῇ ἐπὶ ἐπισκευασθέντων τμημάτων
τῶν ψάλλων πλοίων, ἐνῷ παρακείμενα κοινωμάτια κατὰ πολὺ
παλαιότερα διετηροῦντο εἰς ίκανοποιητικήν κατάστασιν.

"Οτι το φαινόμενον της διαθρώσεως είνε ήλεκτροχημικής μορφής, αποδεικνύεται, ούτως είπειν, καὶ διὰ της εἰς ἄποπον απαγωγῆς, καθ' ὅτι είνε παγκοίνων γνωστόν, διτο πολίτα ταξιδεύοντα συνεχῶς ἐντὸς γλυκέων υδάτων ἐλάχιστα ἐκ διαθρώσεως υπόφερουσι. Τὸ θαλάσσιον ὑδωρ ἐπομένων δέον νά θεωρηθῇ ὡς πάζον πρωτεύοντα δόλως ρόλον ἐν τῇ δημιουργίᾳ τοῦ ἡλεκτροχημικού τούτου φαινομένου. "Ολοι γνωρίζομεν, διτι ή ἐμβάπτισις στερεῶν ἀγωγῶν μεταλλικῶν ή μη ἐντὸς δξείνου ύγρας διαλύσεως δημιουργεῖ διαφορά δυναμικοῦ μεταξὺ τῶν στερεῶν ἀγωγῶν, ήτις ποικιλλεῖ κατ' ἔντασιν, ἀναλόγως τῆς χημικῆς συστάσεως καὶ τῆς φυσικῆς καταστάσεως τῶν ἀγωγῶν. Η οὔτω παραγομένη ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια ή ἐμφανίζομένη ύπο τὴν μορφὴν γαλβανικοῦ ρεύματος ρέοντος ἐκ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἀγωγοῦ τοῦ ἔχοντος τὸ μεγαλύτερον δυναμικὸν πρός την ἐπιφάνειαν τοῦ χαμηλότερον δυναμικοῦ, λαμβάνεται ἐκ τῆς ὥλης τοῦ ἀγωγοῦ τοῦ μεγαλύτερου δυναμικοῦ μὲ ἀποτέλεσμα τὴν διά διαθρώσεως φθοράν τούτου.

Δυστυχῶς οἱ λόγοι οἱ δυνάμενοι νὰ προκαλέσωσι τοιαύτην διαφοράν δυναμικοῦ εἰνε πάμπολοι εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑφάλων πλοίου, ὅπει εύθὺς ἀμέσως νὰ καθίστανται δῆλοι αἱ δυσχέρειαι ριζικῆς ἐπιλύσεως τοῦ ζητήματος.

Ο ναυπηγικός χάλυψ, δέν είνε φυσικά, ἀπολύτως ὁμοιογενῆς, ή ἐπιφάνεια δὲ τῶν ἔξ αὐτοῦ ἔλασμάτων δέν είνε δυνατὸν ή νὰ καλύπτεται ύπο στρώματος, κατά τὸ μᾶλλον ή ἡπτὸν λεπτὸν ὀξεῖδιον τοῦ σιδήρου, ὅπερ ὅμως δέν δύναται νὰ είνε νὰ διατήρηται πάντοτε ἀπολύτως συνεχές: δεδομένου δέ ὅτι τὸ μέταλλον τοῦτο είνε ἡλεκτροθετικὸν ὡς πρὸς τὸ ὀξεῖδιόν του, είνε φυσικὸν νὰ προκαλῇ γαλβανικάς διαβρώσεις εἰς τὰ ομεῖνα λύσεως συνεχείας τοῦ στρώματος. Ἡ διαφορὰ θερμοκρασίας εἰς τὰ διάφορα ἔλασματα, λόγῳ τῆς γειτνιάσεως, μερικῶν ἔξ αὐτῶν εἰς τὰ θερμότερα ὅργανα κινήσεως τοῦ πλοίου, προκαλεῖ ἐπίσης ἡλεκτρικὸν ρεῦμα ύπο μορφὴν θερμοκρασίας, ἐπιφέρον τάς τόσους χαρακτηριστικάς διαβρώσεις εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λεβητοστασίου καὶ μηχανοστασίου.

Λεπτομερῆ πειράματα ἔχουσιν ἔξ, ἀλλού ἀποδείξει, ὅτι μέταλλα ὑπόσταντα μεγάλας κοπώσεις, πέραν τοῦ δρίου ἐλαστικότητος αὐτῶν, εἰνεὶ ἡλεκτροβετικά ὡς πρὸς τὰ αὐτά μέταλλα τὰ μὴ ὑπόσταντα τοιαύτας κοπώσεις, πράγμα οὐπερ ἔξηγει τὴν ἔντασιν τῶν διαθρώσεων εἰς τάς ἄκρας τῶν ἐλασμάτων καὶ εἰς τὸ χειλή τῶν διπῶν τῶν κοινωματίων. Τέλος εἰνεὶ ἐπίσης γνωστόν ἐκ τῆς μικρογραφικῆς ἔξετάσεως τοῦ χάλυβος, ὅτι οὗτος παρουσιάζει σημαντικήν ἀνομοιογένειαν συστάσεως, τῶν κόκκων καθαρού σιδήρου ἐναλασσοσμένων κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥπτον κανονικῶς μὲν κόκκους ἀνθρακούχων ἐνώσεων αὐτοῖς· τούτῳ προκαλεῖ τὴν δημιουργίαν ὑψηλοτέρου δυναμικοῦ εἰς τοὺς κόκκους τοῦ σιδήρου, συνεπαγόμενον οὕτω τὴν ὑπαρξίαν μυριάδων γαλβανικῶν μικροστηλῶν, αἱ ὅποιαι ὀσυνδήποτε μικραὶ καὶ ἀν εἰνεὶ προκαλοῦσι τὴν θαμιαίαν διάλυσιν τοῦ σιδήρου. Εἰς τὰ ἐλασμάτα ἔθισαν ἀλλοὶ πλειόνες καὶ ισχυρότεροι λόγοι διαθρώσεως δὲν ὑφίστανται δημιουργούνται ὡς ἔκ τοῦ τελευταίου τούτου λόγου διαθρώσεις ὑπὸ μορφὴν εὐλογιάσεως τοῦ μετάλλου.

"Ηδη ίδωμεν τί δύναται νά γίνη διά τήν ἀποτροπήν του δυσαρέστου φαινομένου τούτου. Οι αὐθόρμήτως, ἐκ τῆς ως ἄνω ἀναλύσεως τῶν αἰτίων, παρουσιαζόμενοι τρόποι είνε οι ἔξης:

α) Παρασκευή μετάλλων όμοιογενεστέρων και ύποκειμένων δλιγώτερον εἰς γαλβανικάς ἐπιδράσεις.

β') Δημιουργία δι' έξωτερικών τεχνητών αιτίων ήλεκτρικού ρεύματος άντιρρόπου του γαλβανικού ρεύματος του προκαλούντος τάς διαβρώσεις.

γ') Ἀποτελεσματική και πλήρης ἀπομόνωσις τῶν ὑπὸ ἔπιδρασιν ἀγωγῶν ἐκ τῆς δέξείνου διαλύσεως (θαλασσίου ὅδατος).

Ἡ παρασκευὴ μετάλλων καὶ δὴ χάλυβος πληρούντων τοὺς ὑπό στοιχεῖον α') δρους εἶνε πρᾶγμα μεταλλουργικῶς λελυμένον, καθ' ὅτι εἶνε γνωστὸν, δὲτι ὑπάρχουσι πλέοντα δσσα κράματα, ἐνώσεις ὡς καὶ ποικιλίαι χάλυβος που παρουσιάζουν λίγαν υψηλὸν θαυμόν ἀντοχῆς εἰς τὰς ἐν γένει διαβρώσεις. Πλήν δύμως ἀπασαὶ αἱ ἐν λόγῳ ποικιλίαι παρουσιάζουσι τὸ βασικὸν μειονέκτημα τῆς μεγάλης δαπάνης, ἢν ἡ παρασκευὴ των συνεπάγεται. Ἐσχάτως γίνεται λόγος διὰ τὴν πρόδημειν χαλκοῦ, μόνου ἢ ἐν συνδυασμῷ πρὸς χρώμιον ἀμφοτέρων εἰς ἔλαχίστα ποσοστά, εἰς τὰ ἐλάσματα τῶν πλοίων, ὡς δυναμένην νά ελαττώσῃ σημαντικῶς τὰς διαβρώσεις. Τὰ μέχρι σήμερον γενόμενα πειράματα δὲν ἀποδεικνύουσι τοῦτο ἀπολύτως σαφῶς. Πάντως οἰαδήποτε καὶ ἄν εἶνε ἡ ἐκ τῶν προσμικών τούτων πηγάζουσα προστασία, δὲν δύναται ἡ νά εἶνε λίαν μικρά, ἐν συγκρισεί πρὸς τὴν ἐπὶ πλέον δαπάνην ἥν ὑιοθέτησις τοιούτων ἐλασμάτων διὰ τὰ ὅφαλα μέρη πλοίου θά συνεπάγετο.

"Η ίδεις τῆς δημιουργίας, δι' ἔξωτερικῶν τεχνητῶν μέσων, αιτίων ἡλεκτρικοῦ ρεύματος ἀντιρρόπου τοῦ γαλβανικοῦ ρεύματος, ἔχει ἀπό τινος χρόνου ριφθῆ, ιδίως διά τὴν περίπτωσιν διαβρώσεων τῶν δεξαμενοπλοίων, πλὴν ὅμως δὲν φαίνεται μέχρι τῆς στιγμῆς νῦν ἔχη ἐφαρμοσθῆ. Η μέθοδος αὕτη ή ἀποτελοῦσσα ἀναμφισθήτως την ριζικωτέραν καὶ κομψοτέραν τῶν ἐπροκειμένων λύσεων, δὲν είνει ἀπίθανον νά μᾶς ἐπιφυλάττῃ ἐπειδή τοις ταῖς προτεραιότηταῖς τοιαῦτα τέλος τελεῖται.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος δύμως, δὲν μᾶς ἀπομένει εἰμὴ μόνον ἡ ὑπὸ στοιχείον γ' λύσις, ἡ ἀνέκαθεν χρησιμοποιουμένη μέθοδος τῆς διὰ εἰς αὐτήσεις χρωστικῶν οὐσιῶν ἀπομονώσεως τῶν ἀγνωμάτων ἀπό τοῦ θαλασσίου ὄντας.

Είνε εὐλογονέπομένως, νάστρέφεται ή προσοχή τῶν εἰδικῶν ἀκεραία ἀφ' ἐνδός μὲν πρὸς τὴν μελέτην τῶν ιδιοτήτων, ἃς ὀφείλουσι νάπληρων γενικῶν τὰ προστατευτικά χρώματα, ἀφ' ἔτερου δέ, πρὸς διερεύνησην τῶν θελτίστων συνθήκων χρησιμοποιήσεως τούτων, τόσον ἀπό ἀπόφεως καταστάσεως ἐλασμάτων, δυον καὶ ἀπό ἀπόφεως τῶν χρωμάτων, αὐτῶν καθ' ἔκατῶν.

¹³ Ἐκ τῆς ἔξετάσεως δὲ ταύτης ἐξάγονται τὰ ἔδη συμπερά-
σματα:

1) Παρόλον, ότι πολλοί παραγωγοί και παρακευαστοί χρωμάτων ισχυρίζονται ότι τάχρωματα αύτών άρουνται τάς προστατευτικάς ιδιότητάς των εκ της χημικῶν άντιδρσεων αύτών, ἐν τούτοις τούτο φαίνεται μᾶλλον ἀπίθανον καὶ ή θασική ἐπιθυμητή ιδιότης τῶν χρωμάτων παραμένει τὸ ἀδιαπέραστον αὐτῶν ὑπὸ τοῦ θαλασσίου ὅρατος.

2) Ἐπίσης ἐπιθυμητὴ ιδιότης τῶν χρωμάτων είνε ἡ ἐλαστικότης τοῦ ὑπὸ αὐτῶν σχηματιζομένου στρώματος, οὕτως ὥστε νὰ μὴ ὑπόκειται τοῦτο ευκόλως εἰς διάρρηξιν.

3) Ἐπί πλέον εύνόητον τυγχάνει, ὅτι τόσον αἱ χρωστικαὶ οὐσίαι, σύνον καὶ οἱ διατάξαι αὐτῶν πρέπει νὰ είνε τὸ δυνατότερο διατάξιον διατάξεων.

Αἱ ἀνωτέρῳ τρεῖς θασικαὶ ἴδιοτητες δύνανται ν' ἀποτελέσωσιν ἀντικείμενον εὐκόλων δοκιμῶν, μήτ χρηζουσῶν περιπλόκων ἐργαστηριακῶν μεθόδων, διά τὴν οὐγκρισιν τῆς σχετικῆς καταλληλότητος τῶν χρωμάτων.

“Οσον ἀφορᾷ τὰς στηθίκας τοποθετήσεως τοῦ προστατευτικοῦ χρώματος, ἀπὸ ἀπόψεως καταστάσεως τοῦ ἐλάσματος, εἴλεν αναμφισθήτητον, ὅτι ἐπιθέλλεται ἡ, ὃσον ἔνεστι, τήρησις τῶν ἀκολούθων δύο θασικῶν προϋποθέσεων:

ἐπὶ τῶν τελείων καινούργῳ ἐλασμάτων ὑπάρχοντος ἐλαφροτάτου στρώματος ὁξείδιου, τοῦ προερχομένου ἐκ τῆς δι' ἐλάσσεως παραγωγῆς τοῦ ἐλάσματος.

2) Αποστέγνωσις της μελλουστης να χρωματισθή ἐπιφανείας πρὸ τῆς τοποθέτησεως τοῦ χρώματος.

Η επιτευξίς των συνών ορών, είναι φανέρον, ότι είνε λίαν δυσχερής, και λίαν δαπανηρά. Και δύον μὲν ἀφορᾶ τὸν πρώτον δρόν ἔχουσιν ἐφαρμοσθῆ ἐν Ἀγγλίᾳ μεμονωμέναι περιπτώσεις ἀφαιρέσεως ἐπὶ καινουργῶν ἐλασμάτων, τοῦ ἐλαφροῦ στρώματος δεξιδίου, τόσον διὰ καταλλήλων χημικῶν ούσιων ὥσταν καὶ διὰ θαλαίας προσβολῆς ἅμμου δι' εἰδικού ἀκροφυσίου (sand blasting), μὲν λίαν ἵκανοττικά ἀποτελέσματα, είνε δὲ θέσθαιον, δτι μία ἐκ τῶν δύο μεθόδων τούτων καθισταμένη ἐκ τῆς ἑξελίξεως οίκονομικωτέρα θά γενικευθῆ ἵσως καὶ ἐπὶ τῶν παλαιῶν δεξιδιωμένων ἐλασμάτων.

"Οσον δ' ἀφορᾷ τὴν ἀποστέγνωσιν τῶν ἐλασμάτων πρὸ τῆς ἐπαλίψεως αὐτῶν διὰ χρώματος, αὕτη ἐνῷ δὲν παρουσιάζει δυσχέρειάν τινα διὰ τὰ καινούργια πλοιά, πρὸ τῆς καθελκύσεως αὐτῶν, καθίσταται οχεδόν ἀνεφάρμοστος, ίδια παρ' ήμιν κατά τὸν δεξαμενισμὸν τῶν πλοίων. Εἰς τοῦτο κατά τὴν ταπεινήν μου γνώμην ὑπάρχει εὔκολως ἔφαρμοςόμενον ἀντίδοτον συνιστάμενον εἰς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν παλαιὰν μέθοδον, τῆς ἔφαρμογῆς τῶν ὑφαλοχρωμάτων ἐν θερμῷ, δύος ἐγίνετο μέχρι πρὸ δίλιγων ἔτων. "Οτὶ η μέθοδος αὕτη προσέδιδεν ἀσυγκρίτων μεγαλυτέραν διάρκειαν εἰς τὸ προστατευτικὸν χρῶμα τῶν ἐλασμάτων τῆς γάστρας τυγχάνει ἀναμφισθήτητον, ὡς θάλαττοι ένθυμουνται καὶ οι πλείστοι παλαιότεροι τῶν περὶ τὰ ναυτικά ἀσχολουμένων.

Ν. Ι. ΚΩΣΚΟΡΟΣ
Διπλωμ. Μηχανικός — Ναυπηγός

Ἡ προστασίᾳ τῶν ἔλαφρῶν κραμάτων
ἀργιλίου (άλουμινίου)

Μάς ἐδόθη καὶ πατέ τὸ παρελθὸν ἡ εὐκαιρία νὰ γράψωμεν περὶ τῶν πλεονεκτημάτων, ἄτινα παρουσιάζουσι τὰ ἔλαφρὰ κράματα ἀργυρίου ἀπὸ ἀπόφεως χρησιμοποιήσεώς των εἰς τὰς ναυπηγικὰς κατασκευὰς ἐν γένει, ἀλλὰ καὶ νὰ τονίσωμεν συνάμα τὰς δυσχερεῖς ἃς παρουσιάζει τὴν γρηγοριοπόησις αὕτη, λόγῳ τῆς καταστρεπτικῆς ἐπιδράσεως ἐπὶ τῶν κραμάτων τούτων, τῶν ἀλλακτικῶν ἐν γένει διαλύσεων καὶ δοῦλοι μας γνωρίζουμεν τὴν ὑψηλὴν περιεκτικότητα τοῦ θαλασσίου ὄντας εἰς ἄλλακτι.

Ἄπο ἐτῶν διεξάγονται συστηματικὰ πειράματα διὰ τὴν καλυτέ-
ραν προστασίαν τῶν κραμάτων τούτων, κυρίως ύπό τῶν ἀσχολουμέ-
νων μὲ τὰς ἀεροναυπηγικὰς κατασκευάς, ἅτινα δημοσίως, οὐχὶ ἀπλώς
παρεμπιπτόντως, ἐνδιαφέρουν καὶ τὴν ναυπηγίαν.

Εις τὸ γαλλικὸν περιοδικὸν «Revue de l' Aluminium» ἐδημοσιεύθη ἐσχάτως ἀρθρον ἐν ᾧ ἔξεταζονται ἐμπειριστατομένως αἱ ἐσχάτως ἐπιτευχθείαι πρόσδοι εἰς τὴν προστασίαν τῶν ἐλαφρῶν τούτων κρα-

Αἱ πάλιν ἀποστολαῖς μέδοι περιπτέριαν εἰς τὴν

Αι μάλλον αποτελεσματικαι μεθόδοι προστασίας είναι αι αποδέπουσαι εις τὴν ἀνησυχίαν ἐπὶ τὸν ἑπιφανεῖς τοῦ κράματος ἔνος στρώματος ἀερίδιον τοῦ ἀργύριον, σώματος ἔξαιρετικῶς σκληρού, παντοειδῶς ἀνθεκτικοῦ και χρησικῶς μάλλον ἀδρανοῦς. Διὸ δὲ καριός είναι οι δυνατοὶ τρόποι ἀνησυχίας τοῦ στρώματος τούτου, ὅτι ἡ χρησική μεθόδος και ἡ ἀνοδική ἡ πλεκτρολυτική τοιαύτη. Ἐκ τούτων προσφίνεται ἀπολύτως ἡ δευτέρα, καθ' ὅσον ἡ πρώτη ἐπὸς τοῦ ὅτι είναι ἔναστροι μάρτυρες μόνον ἐπὶ καθαροῖς ἀνοικίαις και κομμάτον ἀγάντων

μή περιεχόντων ποσώς χαλκόν, ἔχει καὶ τὸ μειονέκτημα νὰ μὴ ἐπιτρέπῃ τὴν ἐπικάθησιν ίκανώς παχέος στρώματος τοῦ ὁξειδίου. Ἀντιθέτως ἡ διὰ τῶν ἡλεκτρολυτικῶν μεθόδων ἐπιτυγχανομένη ἐπιφανειακὴ ὁξειδώσις καὶ παχεῖα εἰνε, παρουσιάζει δὲ τὴν εὐχέρειαν προστήσεως κατὰ βούλησιν τριών διαφόρων ἀποχρώσεων ἀναλόγους τοῦ ὑγροῦ τοῦ χρησιμοποιουμένου ὡς ἡλεκτρολύτου, ὑδροχρωμικοῦ, θειικοῦ ἢ ὁξαλικοῦ ὁξεός, πράγμα ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν εὐχέρειαν χρησιμοποιησιν τῶν οὐτών ἐπεξειργαμένων κραμάτων διὰ διακοσμητικὰς ἔργασίας.

Τοιαύτη ἀνοδικὴ ὁξειδώσις διὰ τῆς ὡς ἄνω μεθόδου ἔχει ἐφαρμοσθῆ καὶ ἐπὶ δύο διαφερομέτρων, δοκιμαστικῶν, ἐπὶ τοῦ ὑπεροκεντίου «Νορμαδία». Τὰ πορίσματα τῆς παρακολούθησεως τῆς συμπεριφορᾶς τῶν συνιστώντων μερῶν τῶν δύο τούτων διαφερομέτρων θέλουσιν ἀναμφισθῆτως πρίνει τὴν περαιτέρω τύχην τοῦ μετάλλου τούτου ὡς βοηθητικοῦ ναυπηγικοῦ ὄλικον.

Τὸ ὁξείδιον τοῦ ἀργιλίου, ἔχει ἄλλον, δὲν είνε μόνον προστατευτικὸς παράγον, ἀλλὰ ἀποτελεῖ καὶ ἰδεώδη βάσιν, ἐφ' ἣς ἐπικάθητα στερεώς τόσον τὰ βερνίκια, ὅσον καὶ ὅλαι ἐν γένει αἱ χρωστικαὶ οὐσίαι, συνάμα δὲ είνε καὶ λιαν δυσηλεκτραγογόνων σώματα ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ βασικὸν μέταλλον αὐτοῦ ἀργιλίου, ὅπερ είνε ἐκ τῶν πλέον καλῶν ἀγωγῶν ὑστεροῦν μόνον τοῦ ἀργιλοῦ καὶ τοῦ χαλκοῦ.

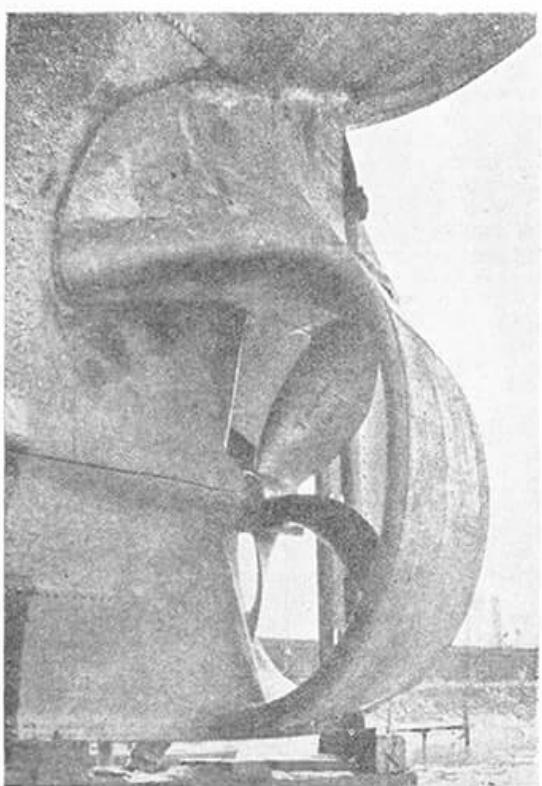
Ολαὶ αἱ ἀνωτέρω ἴδιότητες τῆς δι᾽ ἡλεκτρολύτους προστασίας τοῦ ἀργιλίου, λαμβανομένου ὑπὲρ ὅψιν καὶ τοῦ μικροῦ εἰδικοῦ βάρους αὐτοῦ, ἀνοίγουσιν ἀναμφισθῆτης εὐνυτάτους ὁρίζοντας διὰ τὴν γενικοτέραν χρησιμοποίησιν τῶν ἐλαφριῶν κραμάτων αὐτοῦ, ἐφ' ὅσον ἡ ἐν λόγῳ προστασία ηθελεν ἐκ τῆς πείρας ἀποδειχθῇ πράγματι ίκανοποιητική.

'Ο Δακτύλιος KORT (KORT NOZZLE)

Ίκανὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζουσι μετρήσεις γενούμεναι ἑσχάτως ἐν Γερμανίᾳ ἐπὶ τῆς αὐξήσεως τῆς ώστικῆς δυνάμεως, τῆς δυνάμενης νὰ προέλθῃ ἐκ τῆς τοποθετήσεως πέριξ τῆς Ἐλίκου, τοῦ δακτύλου Kort.

Αἱ περὶ ὃν ὁ λόγος μετρήσεις ἀφορῶσιν εἰς τὴν προκειμένην περίτωσιν τὴν Ἐλίκα ἀλιευτικοῦ πλοίουν ἱποδυνάμεως 400 ἵππων, καὶ ἀποδεικνύνουσιν, ὡς ἔξαγεται ἐκ τῶν δημοσιευθέντων ἀριθμῶν, ὅτι ἐν γένει ἡ ώστικὴ δύναμις τοῦ πλοίουν ὑφίσταται πράγματι αὐξῆσιν, χωρὶς νὰ είνε καταφανῆς ἡ ἀντίστοιχος αὐξῆσις τῆς ἀντιστάσεως ἡ πηγάζουσα ἐκ τῆς προσθήκης τοῦ προσθέτου τούτου σώματος.

Τὸ σύστημα τούτο (Kort Nozzle) ὡς γνωστόν, ἔχει ηδη ἐφαρμο-



Δακτύλιος Ἐλίκος Kort. Ἐφαρμογὴ ἐπὶ ἀλιευτικοῦ 400 ἵππων.

οῦτι καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐπὶ ρυμουλκῶν πάντοτε μὲ ίκανὴν ἐπιτυχίαν, ὡς λέγεται. 'Ο κυλινδρικὸς οὗτος δακτύλιος ὁ περιβάλλον τὴν Ἐλίκα είνε ἀεροδυναμικῆς τομῆς κατὰ τὰς γενετείρας αὐτοῦ καὶ σχηματίζει ὄχετόν, ἐντὸς τοῦ ὅποιον λειτουργεῖ ἡ Ἐλίξ. Σχηματίζει δύνειν σωλήνα Venturi, εἰς ὃν, κατὰ τὸ γνωστὸν θεόρημα τοῦ Bernoulli, ἡ ταχύτης ροῆς τῶν ὑδρονημάτων ὑφίσταται καὶ αὐξῆσιν, ἀλλὰ καὶ διοικοφορτέαν κατανομήν κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἐπιπέδου περιστροφῆς τῆς Ἐλίκου. Ἀποτέλεσμα τούτου δὲ είνε ἡ ἀναμφισθῆτης αὐξῆσις τῆς τιμῆς τῆς ὕσεως καὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς Ἐλίκου, ἐφ' ὅσον ἡ ἐκ τοῦ δακτύλου προκύπτουσα ἀντίστασις προώσεως δὲν ισούται πρὸς ἡ ὑπερβαίνει τὴν προκύπτουσαν ὥφελειαν. 'Ως ἐκ τούτου είνε φανερόν ὅτι

ἡ χρησιμοποίησις τοιούτου δακτύλου μόνον διὰ πολὺ μικρᾶς ταχύτητας δύναται νὰ γίνη ἐπωφελής. Ἰδιαίτερως δὲ ἐπὶ ρυμουλκῶν ρυμουλκούντων ἄλλα σκάφη εἰς μικράν ταχύτητα ἐνεργεῖ ἐπιτυγχέστερον ἔτι, διότι ἡ Ἐλίξ τοῦ ρυμουλκοῦ λειτουργοῦσα μὲ ἔξαιρετικῶς μεγάλην τιμὴν ὀλισθήσεως, δημιουργεῖ σημαντικοτάτας ἀνομαλίας εἰς τὴν ροήν τῶν ὑδρονημάτων τῆς περιοχῆς τῆς πρώμης ἡς ἡ παρονοία τοῦ σωλήνος τούτου τοῦ Venturi δὲν δύναται ἡ νὰ μετράσῃ σημαντικῶς, ἐφ' ὧφελειά τῆς ἐν γένει ἀποδόσεως τῆς προώσεως τοῦ ρυμουλκοῦ καὶ τοῦ ρυμουλκούντου.

'Η ἐφαρμογὴ τῆς αὐτογενούς συγκολλήσεως εἰς τὰς ἐπισκευὰς ἐλίκων

Μία λίαν ἐνδιαφέρουσα ἀναζούντως εἰς τὸ ἐγγένετο ἑσχάτως εἰς τὸ Ηαριστίου Συνέδριον τῆς «Société des Ingénieurs Soudeurs» ἐπὸ τοῦ μηχανικοῦ κ. Maurice Lebrun ἀφορόσα τὸ ζῆτημα τῆς ἐπισκευῆς τῶν διαβρωθέων τῶν Ἐλίκων δι' αὐτογενούς συγκολλήσεως. Τὸ πόσον ἐνδιαφέρον είνε τὸ ζῆτημα τοῦτο φαίνεται ἀμέσως ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ ἐπερωκέραν «Bremer» μέχρι τῆς στιγμῆς ἔχει ἄλλαξει τέσσαρας φορές τὰς ἐκ διαδροσίων φθαρείσας Ἐλίκες του. Αἱ παλαιότερα μέθοδοι ἐπισκευῆς Ἐλίκων συνίσταντο εἰς τὴν ἀπόχυνσην νέου μετάλλου ἐπὶ τοῦ διαδροσιθέντος τιμῆστος, μέθοδος ἡ οἵ τις ἐπόμενης ἀπόφεως ἀντοχῆς ἀτελείας τῆς ἀπότι καὶ τὴν ἐξαγωγὴν καὶ μετρηφορὰν τῆς Ἐλίκου διὰ τὴν ἐπέτελεσιν τῆς ἐν λόγῳ ἐποκενῆς. 'Ο κ. Lebrun ἀνέφερε τὰ πλεονεκτήματα τῆς νέας ἐφαρμοζομένης μεθόδου τῆς δι' αὐτογενούς παρονόμου, συγκολλήσεως, ἐποκενῆς τῶν πτερυγίων ἀναφερόεις εἰς συγκριμένας περιπτώσεις, καθ' ἡς ἐφημούσθη ἡ μέθοδος αὕτη μετὰ πλήρους ἐπιτυχίας.

Ἡ μέθοδος ἄν καὶ ἐπινοθεῖσα ἐπὸ τοῦ Zerener τὸ 1899, δὲν ἐφημούσθη ἐπιτυχῶς, παρὰ τὸ 1926, ὅποτε ὁ Langmuir δημηρύνησε πλήρως τὸν φόλον, ὃν παῖει τὸ ὑδρογόνον κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς δι' ἡλεκτρικοῦ τοῦ ζέστου συγκολλήσεως. Τὸ διατομών μόριον, ὡς γνωστὸν ἐδρογόνον H₂ διατομώντων μόριον, ὡς γνωστὸν ἐδρογόνον ἐν φυλήν θεομοκασίων εἰς μονατούσα στοχεία 2H, ἐνεργεῖ διπλῶς, ἀφ' ἦνος μὲν ὡς ἀναγωγικός παράγον, ἀνάγον εἰς καθαρὸν μέταλλον τὰ κατὰ τὴν πράξατον παραγόμενα ὀξείδια, ἀφ' ἦνερον ἐν ἐπαφῇ μετά τοῦ μετάλλου ἐπανενοῦται εἰς διατομῶν μόρια ἐπιστρέψοντας τὴν ἐνέργειαν τῶν ἀπατηθείσαν διὰ τὴν διάσπασίν τον, καθισταμένης οὗτος δενατῆς τῆς ἐπειρεύεως λίαν ὑψηλήν θερμοκρασίαν.

Ἡ ἐν λόγῳ μέθοδος ἄν καὶ εἰνίσοκεται εἰσέπειται ἐν τῷ πειραματικῷ ἀπῆτη σταδίῳ, ἐπόσχεται πολλά, τοσον ἀπὸ ἀπόφεως αὐξήσεως τῆς διασκείας, ἀποδόσεως καὶ τοιοῦτος τῶν Ἐλίκων, δοσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως αὐξήσεως τῆς ἀποδόσεως ὡρισμένων ἐλαττωματικῶν Ἐλίκων διὰ τῆς διά προσθήκης μετάλλου ἀλλαγῆς τῶν στοιχείων των.

ZEISE PROPELLERS
FITTED ON MANY GREEK VESSELS

ARE THE MOST EFFECTIVE
GENERAL - REPRESENTATION
SINCE 1897

FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR: CRIANSEN

SPEZIERT 8

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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



Αίγυπτος

Διά τήν διώρυγα τοῦ Σουέζ

Εις Παρισίους διεξάγονται, ώς έγγνωσθη, διαπραγματεύσεις μεταξύ της Αίγυπτικής κυβερνήσεως καὶ τῆς ἑταῖριας Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἀντικειμενικός σκοπὸς τῶν ὅποιων εἰναι ὁ διορισμὸς Αἰγυπτίου ἐπλοστόρων εἰς τὸ συμβούλιον τῆς ἑταῖριας, ἡ καθιέφωσις τιμολογίον προτιμήσεως εἰς τὰ διαπλέοντα τὴν διώρυγα Αἰγυπτιακὰ πλοῖα καὶ ἡ ἔξαστησις εἰς Αἰγυπτίους ἑπάληλους ὥρισμένων θέσεων εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ἑταῖριας. Αἱ πληροφορίαι αὗται, ὑψηλόμεναι εἰς τὸ πρακτορεῖον Ρώπτερ καὶ δημοσιευθεῖσαι εἰς τὸν Λονδίνειον Τόπον, προεξάλεσσαν ἔμπειρον διάφερον ἀπὸ τὴν ἐν Παρισίοις διορίσην τῆς ἑταῖριας, ἐν μέρον τῆς ὅποιας ἐδηλώθη ἀπλῶς, ὅτι «ἡ Αἰγυπτιακὴ κυβερνήσης ἐπεχειροῦσα νὰ προέλθῃ εἰς διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς ἑταῖριας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ».

Ἡ Αἰγυπτιακὴ πρεσβεία τῶν Παρισίων ἔξ αὖτε ἀνεκοινώσει ὅτι ἄγνοε καθὲ προσέδειναν διαπραγματεύσεων καὶ οὐδὲ συγχρόνος ἀμφεβαλεῖν, ἐὰν ἡ παροῦσα ἀντηρειακὴ Αἰγυπτιακὴ κυβερνήσης ἡτο διατεμένη νὰ ἐπληρθῇ ἐνὸς τόσον περιπλόκου ζητήματος, οἷον εἰναι τὸ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Τονίζεται ἐπ' εὐχαριστίᾳ ἐπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κύριων, ὅτι τὸ ζητήμα τῆς ἐπλοστόρων τῆς Αἰγύπτου εἰς τὸ συμβούλιον τῆς ἑταῖριας ἀνεκινήθη τὸ πρώτον ἵπο τῆς κυβερνήσεως Σίδη Πασσά, τὸ 1930, ὅποιας ἡ ἀπάντησις τῆς ἑταῖριας περιωρίσθη εἰς μίαν «εὐγενικὴν ἄρνησιν». Τὸ προνόμιον τῆς Ἐταιρίας λήγει τὸ 1968, τότε δὲ καὶ μόνον ἡ διδοῦσα θὰ περιέλθῃ ὑπὸ τὴν πλήρην κυριότητα τῆς Αἰγύπτου. Μέχρι τῆς χρονολογίας ἐτείνεται, βασίμως προβλέπεται, ὅτι οὐδεμία τροποποίησις θέλει σημειωθῆναι εἰς τὸ Καταστατικὸν τῆς Εταιρίας.

Γερμανία

Ο συναγωνισμὸς τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων

Εἶναι γνωστὰ τὰ παρόπανα τῶν «Αγγλῶν» ναυπηγῶν, οἵτινες ἀπόλεσσαν κατὰ τὸν τελευταῖνον μῆνα ἀρκετὰς παραγγελίας ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἐξ αὐτῆς τῆς Αγγλίας, ἔξαστησαντείσαις καὶ τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία, συνεπειὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἐν Γερμανίᾳ εμπλοκές πιστόρων δι' ἔξαγωγας εἰς εἶδος. Τὰ παρόπανα ταῦτα εἴρονται ἀπίσχησιν εἰς τὸν Λονδίνειον Τόπον, ἀπὸ δὲ τῶν στηλῶν τῶν «Τάμεων» παρέχει μερικάς ἐνδιαφερούσας πληροφορίας καὶ γνούμονας ἡ ἐπιφάνειας «Αγγλος ἐμπειρογνόνων» σιρ Archibald Hurst. «Αγγλέροι οὗτοι, ότι κατὰ τὸ 1914 ἡ ἀναλογία τῶν διδούμενων παραγγελιῶν εἰς τὰ Βρεταννικὰ ναυπηγεία ἐκ μέρους τῶν ζένων ἐφοπλιστῶν ἐξάλεπτα τὰ 25 ο), ἐπὸ τοῦ συνόλου τῶν ἐργασιῶν τῆς Αγγλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἐκ δὲ τοῦ ποσοστοῦ αὐτοῦ τὰ 2.2 ο) μόνον προϊσχοντο ἐκ παραγγελιῶν ἀπὸ τὰς Βρεταννικὰς ιτήσεις. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλὰ ἐκ τῶν ἐξιστοῦντος διαβιβασθείσεων παραγγελίας ἐξάλεπτον μόνον τὰ 14 ο), ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 9 ο) προϊσχοντο ἀπὸ τὰς Κτήσεις καὶ μόλις 5 ο) ἀνεφέροντο εἰς παραγγελίας ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ σημαντικὴ ἀπῆτη ἀπόλεια ἔργων εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεία ἀποδίδεται, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὸν Γερμανικὸν συναγωνισμόν, δότις διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν «εμπλοκέων» ἐν Γερμανίᾳ ζένων περιπλανῶν, θέτει εἰς ἀρκετά μειονεκτικὴν θέσην τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, χωρὶς καὶ νὰ ἐπάρῃ πρακτική της διέξοδος τῆς τελευταίας ἀπὸ τὸν ἐμπιστάμενον φαύλον κύριον, ἐφόσον ἡ Γερμανία — βάσει τῶν ἐκ τῶν ἐμπορικῶν αὐτῆς συμφορῶν — ἀφίνει εἰς τὸν πιστώσεων τον. «Ο σίρ Archibald Hurst ἐπικρίνει τοὺς συνηγοροῦντας διὰ μίαν ἐπέμβασιν τῆς Αγγλικῆς κυβερνήσεως δεδομένου ὅτι ἡ ἐνδεχομένη καταρροφή τῶν ἐκ τῶν ἐμπορικῶν συμφορῶν θ' ἀπέβαινεν ἐπιζημία διὰ τὰ συμφέροντα τῶν ζένων πιστώτων τῆς Γερμανίας, κυρίως δὲ τὸν Αγγλικόν. Αντὶ τοιάτης τινὸς ἐνεργείας, σηνιστὰ τὴν παροχὴν κρατήσεις θοηθείας εἰς τὰ Βρεταννικὰ ναυπηγεία, εἰδίκως δέ, τὴν καθιέρωσιν ἔμμεσον πρὸς αὐτὰ ἐπιχορηγήσεων.

Οἱ ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγοὶ κύριοι σχολιάζοντες τὴν ἀντότερο πρότασιν περὶ ἐπιχορηγήσεων ὑποδειγμάνων, διὰ ἡ πραγματοποίησίς της θὰ ἔθεται τὴν διεθνὴ ναυπηγικὴν βιομηχανίαν ἐπὸ ἔναν σκληρὸν δίλημμα: «Ἐνδεχομένη, δηλονότι, ὥλική ἀφογῆ ἀποσκοποῦσα νὰ καταστήσῃ τὰ Αγγλικὰ ναυπηγεία ίσαντα νὰ προσέρθουν εὐθυντότερα τιμάς, θὰ ἡ νάγκαζεν ἀναποτέλετως καὶ τὰ ναυπηγεία τῶν ἀλλων χωρῶν νὰ ἐπιδιώξουν ἀνάλογον ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις τῶν ἐνίσχυσιν. Εἴναι δέ ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τῆς Αγγλικῆς ἀφογῆς ἐτίθετο ἡ διεύρυνσις τῶν ἐργασιῶν τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων, τότε ἡ σύγχυσις θὰ ἥτο ἀκόμη μεγαλύτερα. Τὴν σημερινὴν σχετικὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν θὰ διεδέχετο μία γενικὴ ὑποτιμητικὴ τάσις, ἀποτέλεσμα τῆς ὅποιας θὰ ἥτο ἡ ταχεία ἐξάντλησις κάθε περιθωρίου κερδῶν, εἰς βάρος πάντοτε τῶν φορολογημένων πολιτῶν, οἵτινες, ἀπαξὲ ἔτι, θὰ ἐκαλοῦντο νὰ ὑποστοῦν τὰς «δαπάνας μᾶς νέας προστατευτικῆς παραφροσύνης».

«Ηδη καταβάλλεται προσπάθεια ὅπως τὰ συνδικάτα τῆς ναυτιγῆς βιομηχανίας ἀπὸ κοινῷ μεταξὺ τῶν Αγγλῶν ἑφοπλιστῶν προσοῦν εἰς διάβιημα παρό τὴν κυβερνήσει μεταξὺ τῶν σοβαρότητα τῆς ἀπολεσθεῖσης ἔργωναίς. Ἀναλυτικότερον, αἱ ἐκ τοῦ ξεποτεφροῦ παραγγελίαι εἰς Βρεταννικά ναυπηγεία ἀντιπροσωπεύουν ἔξαγογήν νεοτεύχτων πλοίων ἀξίας 20.000.000 λιρῶν κατὰ τὸ 1930, ἔναντι 1.760.000 λιρῶν τὸ 1934 καὶ 3.077.897 λιρῶν τὸ 1935. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος θεωρεῖται ἐντελῶς ἀπίθανον νὰ σημειωθῇ αἰσθητὴ αὔξησις, ἔναντι τοῦ 1935, λόγῳ τῆς συνεχιζόμενης ἀδρόας τοποθετήσεως ζένων παραγγελιῶν εἰς τὴν Γερμανίαν.

Πρόσεκται — γράφει ἡ «Journal of Commerce» — περὶ πραγματικοῦ ναυπηγικοῦ «εντάπιτηγ», καθόδον μέγα μέρος τῆς διδομένης ἔργων δὲν ἀρρεύεται εἰς τὴν κάτινθην ὑφισταμένων ἀναγκῶν, ἀλλ' ἀπετελεῖ ἔμμεσον τρόπον διαδέσσεις τῶν «εμπλοκέων» πιστώσεων, μὴ δυναμένων νὰ ἔχαγθον ἐν Γερμανίᾳ, συνεπειὰ τῶν ἐισιτήρων συναλλαγματικῶν περιορισμῶν. «Ἡ εἰς εἶδος πληροφορία τῶν Γερμανικῶν εἰσαγωγῶν δημιουργεῖ σημαντικὰ προβλήματα, εἴαν δὲ συνεχισθῇ ἐπ' απειρον, θὰ ἔχῃ σπουδαῖον ἀντίτυπον επὶ τῆς ἔργωνας διασφόρων ζένων.

Παρατηρεῖται, ὅτι διάφοροι ζένοι εἰσαγωγεῖς, μὴ δυνάμενοι ἀλλας νὰ πληρωθοῦν τὴν ἀξίαν τῶν ἐμπορευμάτων τῶν, ἀναγκάζονται νὰ ναυπηγοῦν εἰς Γερμανίαν πλοία, τὰ ὅποια μεταπωλοῦν κατόπιν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν καὶ ἔξαστηλον τοινοτοπούτως τὴν ἀνάληψην τῶν δεσμευμένων κεφαλαιῶν τον. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος παρηγγέλθησαν εἰς τὰ Γερμανικά ναυπηγεία 34 πλοία ὀλίκης χωρητικότητος 386.000 τόνων, ὡς ἔγγιστα, παρ' ἀλλοδαπῶν ἑταῖρων, ἐκ δὲ τῶν ἥδη ὑπὸ κατασεύνην ἐν Γερμανίᾳ πλοίων, τὰ 75 ο), ἤτοι 350.000 τ. γκρός ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν ζένων. Εἰς τὰ πληροφορίας καὶ κρίσεις της «Journal of Commerce» προσέβεται καὶ τὴν ἐνδιαφερόντων λεπτομέρειαν, καθ' ἓν «Ἄγγλοι οιεῖσθαι προσέφεραν τελευταῖς πρὸς πώλησιν τὰ συμβόλαια παραγγελίας 6 ἵπο τατακενήν τὸν ἐνδιαφερόντων τον εἰς τὴν Γερμανίαν φορητηγῶν εμπόρωσις», 8500 τ. ἔκαστον καὶ ταχύτητος 13 ½ ἐως 14 μιλίον. Τὰ πλοία αὐτὰ κατασεύνονται διὰ λογίουν «Άγγλων ἐμπόρων, οἵτινες ἐπιδιώκουν νὰ εἰσπράξουν τὴν ἀξίαν τῶν εἰσαγόμενων εἰς τὴν Γερμανίαν ἐμπορεύμάτων τον.

Ιαπωνία

Η ναυτιλιακὴ δραστηριότης

«Ο ζένος ναυτικὸς Τόπος ἀσχολούμενος μὲ τὴν ὅλην βιομηχανικὴν δραστηριότητα τῆς Ιαπωνίας ἀφιερώνει ιδιαίτερας γραμμάς καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς αὐτῆς πρόσδους, εἰς τὴν ἐνταπιάδην, ἀλλὰ καὶ ἐπιτυχῶς διασφαλίζομένης ὅσημεραν τοῦ Ιαπωνικοῦ πλοίου εἰς τὰ ὄντα τῆς Απο 'Ανατολῆς καὶ τὴν ἐπιζινδυνον τοῦ ἐξάπλωσίν τον εἰς τὸν ἀντανακονιστικὸν στίβον τῶν διεθνῶν γραμμῶν καὶ μεταφορῶν, ιδίᾳ δὲ εἰς τὸν Ειρηνικὸν καὶ τὴν Ανταρκτικὴν. Πρὸς ἀπόδειξιν τῶν ἀντοτέρω, δημιουργοῦνται καὶ ζαρακτηριστικά τίνα παραδίγματα καὶ πληροφορία, καταδεικνύοντα τὴν καταβαλλομένην ὑπὸ τῆς Ιαπωνίας προσπάθειαν.

Οὕτω καθιέρωση ἡ πρὸ τίνος πρόγραμμα ναυπηγήσεων δέκα, τούλαστον, μεγάλων μότορ-τάκεων, ταχύτητος 15 ἐως 19 μιλίον, ἐπὸ τῶν ὅποιων τὰς ἐενίσθουνται ηδη ἐπὸ κατασεύνην. Τὰ σκάφη ταῦτα ἐσχεδιάσθησαν ποιοτοπούτως, ωστε εἰς περιπτώσιον ἀνάγκης, νὰ καθισταται τὰ εὐχερῆς ἡ χρησιμοποίησίς τον πρὸς ἀνεφοδιασμὸν διὰ κανάλιον ὑλιών τοῦ Ιαπωνικοῦ στόλου. «Ἡ ναυπηγήσης τῶν συντελεῖται μετὰ πάσης δυνατῆς ταχύτητος καὶ ἐπὶ τῇ βάσει κυβερνητικὸν ἐπιχορηγήσεων, τὸ δὲ πρώτον τῆς ὅλης σειρᾶς, δύνασθεν «San Limon Maru», καταδεικνύοντα τὴν καταβαλλομένην ὑπὸ τῆς Ιαπωνίας προσπάθειαν.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

“WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

τασκεναζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεία «Mitsubishi», θ' ἀναπτύσσοι ταχύτητα 15 μίλιων. Λέγεται, ότι τὸ δεξαμενόπλοιο τοῦ πρόσεκτα ν' ἀποτελέσῃ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ἔξελίξεως τῶν τάγνεως, ἐφοδιαζόμενον μὲ νέον εἶδος μηχανῶν Ντίζελ, τίτον «Mitsubishi». Μέσω συντήματος ισχυροτάτων ἀντιλόπων θὰ δίναται ἐντὸς 5 μόνον ὥρων νᾶ παραδίδῃ καὶ νᾶ παραλαμβάνῃ φορτίον 13.500 τόννων.

Πρόσκειται ἐξ ἄλλου ν' ἀνανεωθῇ σιντόμοις, διὰ τοίτην ἥδη φοράν, τὸ σχέδιον «εδιαύσθεον»—ναυπηγήσεον. Θὰ προσέλεψῃ τοῦτο τὴν διάλογον παλαιῶν Ἰαπωνικῶν σκαφῶν 50.000 τ., γχρός ἀκόμη καὶ τὴν ἄντ' αὐτῶν κατασκεψήν ίσης χωρητικότητος, μὲ δάσιν κρατικῆς ἀρωγῆς 30 γιὲν κατὰ τόννον. Τὸ σχέδιον θὰ ὀλοκληρωθῇ ἐντὸς διετίας, διὰ δὲ τὴν ἐφαρμογὴν θὰ παράσῃ ἡ κυρεόντης τοῦ Τόκιο πίστωσιν 650.000 γιὲν διὰ τὴν χρήσιν 1936—37 καὶ 850.000 γιὲν διὰ τὴν χρήσιν 1937—38.

Ζωηροτάτη είναι ἡ σημερινὴ δραστηριότης τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων. Τὰ περισσότερα τῶν ναυπηγείων ἐργάζονται μὲ πλήρη ἀπόδοσιν τῆς παραγωγικῆς τῶν δεναμικότητος, μερικὰ δὲ μάλιστα ἐξ αὐτῶν εἰσέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀπορρίψουν ώμοιμένων παραγγελίας. Ή ζωηρότες αὕτη δημιουρίες, κυρίως, εἰς τὰς πλαισιωθείσας εὐνολίας πρὸς τοὺς ίδιώτας ἐφοπλιστὰς καὶ τὰς ναυτικὰς ἑταῖρας διὰ τῶν κυβερνητικῶν σχεδίων διαλύσεων — ναυπηγήσεων. Αἱ νέαι κατασκεψαὶ ἀναφέρονται, κατὰ πλειονότητα, εἰς σκάφη ἀνωτάτης πλάσεως. Τὰ «Εδρονιαδιαία» Ἰαπωνικά Χρονικά ἀναγράφουν ἐν προσεμένῳ ἐνδιαφερόντως πληροφορίας ἐπὶ τῶν σχεδιαζομένων νέων ναυπηγήσεων ἐπὸ τῶν διαφόρων ναυτικῶν ἑταφίδων.

Σημαντικός πρὸς τὰς πληροφορίας αὕτας, δύο ἑταῖραι ἀνήκουσσαν εἰς τὸ ὅμιλον «Daido Kaiun», πρόσκειται νᾶ κατασκεψάσσουν ἀρχετά σκάφη 10.000 τ. ἔσπαστον, χάριν τῆς ἔξτρεπτησησος μᾶς νέας γραμμῆς πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην. Ή «Osaka Shosen Kaihatsu» ενίσκεται εἰς διαπλαγματέσσις μὲ τὰ ναυπηγεία «Mitsubishi» διὰ τὴν κατασκεψήν μεριδῶν φορτηγῶν 8800 τ., φροτίον ἔσπαστον, ή δὲ «Nippon Yusen Kaihatsu» σκέπτεται νᾶ παραγγειλῆ νέαν τινὰ χωρητικότητα διὰ τὴν ἀνακαίνων τῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην γραμμῶν της. Τὴν στιγμὴν αὕτην τελοῦν ἀκόμη οὐ πέρι κατασκεψήν εἰς τὰς ναυτικές της τάσης προστίθεται τὸν πρώτην ἀναποδηληθόν τρία πλοῖα, μὲ πρώτην ἀναγροφὴν ἐν Γοργοζάμας τὴν 22αν Μαρτίου διὰ τοῦ λαίνερ «Calcutta Maru», ὅπως δ' ἀνεκοινώθη, ή νέα αὕτη ὑπηρεσία ἐγκαθίσταται μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν οποῖον νάυπαθη ἐπάρχοντα καὶ διὰ τῶν σκαφῶν 8000 τ. ἔσπαστον ἔξτρεπτησησος της κατασκεψῆς τῶν πλοίων αὐτῆς ἀποκτήσουν τακτικὴν ἀλ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν καὶ μετὰ τῆς Διτυητῆς αὔτης τῆς Ανταρκτικῆς. Αὐτούλεπεν ἀκόμη ή νέα αὕτη γραμμὴ καὶ τὸν πρὸς τὰ ἐσεὶ διεύθυνον τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐμπορίου.

Η ἑταφία «Kawashiki Kaihatsu», τοῦ Σιμονοζέζι, πρόσθιη ἐξ ἄλλου τελευταίως εἰς τὴν παραγγελίαν ἐνός ἐργοστασίου διύλισεων ἐλαϊού φαλαίνης. Θὰ κατασκεψάσθη τοῦτο εἰς τὰ ναυπηγεία «Kawasaki» τοῦ Κόμπε καὶ θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 22.000 τόννων.

Τὸ ἐν λόγῳ φαλαίνησθιον θὰ παραδοθῇ, κατὰ φήμην σημαντίαν, περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου, ὅπου νὰ ἐργασθῇ διαρκούσης τῆς νέας ἀλιευτικῆς περιόδου, λέγεται δέ, ὅτι η παραγγελία αὕτη προσεφέρθη ἀρχικῶς εἰς Βρεταννικὸν ναυπηγείον, τὸ βόριον καὶ τὴν ἀπέρροφη, ὡς μη δυνάμενον νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν εἰς τόσο δραζὲν διάστημα κατασκεψήν του.

'Ιταλία

Τακτικὴ γραμμὴ ὁ περίπλους τοῦ Κόσμου

Ἡ περίσσεια χωρητικότητος καὶ η ἀναζήτησις ἐργασίας πρὸς ἀπασχόλησιν τῶν διαθεσίμων «λάινερ» ἐδημιουργήσης καὶ ἐν Ἰταλίᾳ τὴν ἀνάγκην νέων γραμμῶν καὶ ἐστρέψει τὴν προσοχὴν τῶν ἑταρῶν πρὸς τὴν ἔξελίσσειν νέων τομέων δράσεως. Ὁ ὅμιλος τοῦ «Λόδιο Τριεστίνο», ἐν συνδιασμῷ μετὰ τῆς «Ιτάλιας σκέπτεται νά ἐγκανιάσῃ προσεχῶς μίαν ταχικὴν γραμμὴ δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα, ἥτις θὰ ἐνεργήῃ τὸν περίπλου τοῦ Κόσμου, βάσει δρομολογίου ἀρχομένου καὶ καταλήγοντος εἰς τὴν Γένοβαν, ἐναλλάξ μὲ τὴν Τεργέστην.

Τὰ διατεθησόμενα εἰς τὴν νέαν ταῦτην υπηρεσίαν Ἰταλικὰ λάινερς «Roma», «Augustus», «Conte Grandes», «Conte Verde» καὶ «Conte Rosso», ἀναχωροῦντα ἐξ Γένοβας η Τεργέστης, θὰ προσεγγίζουν εἰς Νεάπολην καὶ Μασσάβαν, ὅποθεν θὰ κατευθύνονται εἰς Βοϊδάνην, Κολόμπο, Σιγκαπούρην, Βαταβίαν, Μανύλαν, Χόγκ-Κόργκ, Σαγκάρην, Γιοκοζάμαν, Άγιον Φραγκόπον, Λός «Αντζέλες, Σάν Ζοζέ, Κολόν, Κίγκοτον, Χαΐνανναν καὶ Νέαν Υόρκην. Έκ τοῦ τελευταίου τούτου λιμένος θὰ ἐπιστρέψουν κατ' εὐθείαν εἰς Ἰταλίαν.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ πρὸς τὰ «τράμπες» ἐπιχορηγήσεις

Οὐαλόν ἐνώπιον τῆς Βούλης τῶν Κοινοτήτων, ἐξ μέρους τῆς Κυβερνήσεως ὁ z. Burgin, ἴνφεπουργὸς τοῦ Ἑμπορίου, διὰ τὴν γνωστὴν ἀπόδοσιν περὶ παρατάσσεως καὶ κατὰ τὸ 1936 τὸν πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπες» κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐτόνεσσεν διὰ δοθῆ καὶ ἐφέτος ποσὸν μὴ ὑπερβαύον τὰ 2.000.000 λιρῶν, ὑπὸ τοὺς ίδιους καὶ κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος ὄφους, μὲ ἐλαφράς τινας μάνον τροποποιήσεις. Ή ἀρχικὴ κατὰ τὸ 1935 ἐπιχορηγήσις ἐδόθη δι' ἓνα μόνον ἔτος, ἐν δὲ τῆς ἀνανεώθεσσις πιστώσεως οὐδὲν κονδύλιον δὲν ἐπληρώθη εἰσέπι, ὡς αἰσιοδή τοις ταξίδιον ἐξετεθέντων ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν. Κατὰ τὸ χρονικὸν τούτο, συνεπώς, διάστημα τὰ «Ἀγγλικά» φορτηγὰ εἰργάσθησαν χωρὶς καμμίαν ἐπιχορηγήσιν.

Η καθερόωσις τῆς κυβερνητικῆς λίπιδης ἀφογῆς πρὸς τὰ «τράμπες» είχε προσκύθη μὲ τὴν δάσκαλον ἐλπίδα, διὰ δοθῆ ἐπανέφερε τὴν ἐμπιστοσύνην ἐπὶ τὸν κύλιδον αὐτῶν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, διὰ δοθῆ ἔνδεισε τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν καὶ διὰ δοθῆ συνέπειαν θὰ ενθίσειν ἀπασχόλησιν μεγαλύτερος ἀφιθός ἐξ τῶν ἀνέρων Βρετανῶν ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν. Ανεμένετο ἀκόμη, διὰ δοθῆ τὸν φορτηγὸν θὰ ἐλάμβανε τόσηη ἐνθάρρυνσιν, ὥστε δοθῆ ἀπερίσπατος νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ἀναδιογανοσεώς τῆς διὰ τῆς δελτιώσεως τῶν συνθηκῶν ἐργασίας της καὶ τῆς καταπάνεσεως τοῦ ἐπωτερικοῦ συναγονισμοῦ διὰ τῆς συνεργασίας.

Δύναται δηδὴ νὰ λεχθῇ, ἐξηκολούθησεν ὁ z. Burgin, διὰ η ἐπιχορηγήσις, η δοθεῖσα κατὰ τὸ πρώτον ἔτος, ἀνταπεκρίθη εἰς τὰς προσδοκίας τῆς κυβερνήσεως. Ή τόσον ἐπιζημία πτώσης τοῦτος ἐπιπλέον τῶν ναυτιλία τῶν φορτηγῶν φορτηγῶν τοῦ «τράμπες» ἀνεγάπησθη, παραγωγήσασα τὴν θέσιν τῆς εἰς μάν τάσιν ἀνατυπωτήν. Η σημειωθεῖσα εἰδικῶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος αἴσησις τοῦ ἀφιθοῦ καὶ τῆς ἀναλογίας τῶν ναυτιλώθεντον Ἀγγλικῶν πλοίων, ὑπῆρξεν ἀρχετά πανοποιητικῇ, ἔναντι τοῦ 1934. Παρὰ ταῦτα, δῆμος, ἀπέμενον ἀκόμη καὶ ἄλλοι συντελεσταῖ, οἵτινες ἐπρεπε νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς καὶ σημασίας εἰς τὴν ζωτικὴν ταύτην βιομηχανίαν, η ὁποία αὐτὴν καὶ εἰστήν εἰσίσκετο ἐπὸ τὴν πίεσιν τῆς μειώσεως τοῦ ὄγκου τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῆς ἐνθασμένης πληθωρικῆς χωρητικότητος.

Τὸ σύνολον τοῦ Παγκοσμίου τοννά, καίτοι μειώθηκε κατὰ τὰ διοτρία τελευταῖα ἔτη, παραμένει καὶ σήμερον ἔτι ημεζημένον κατὰ πο-

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



σοστὸν 40 ο) ἔναντι τοῦ 1934, μὲ σημαντικὴν μᾶλιστα ὑπεροχὴν τῶν σημερινὸν πλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προπολεμικῆς ναυτικῆσεως, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν μεταφορικὴν δυναμικότητα. 'Ο δόγκος ἀφ' ἑτέρου τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, μολονότι ἐλαφρῶς αὐξήθεις, ἡτο παραπλήσιος πρὸς τὸ τοῦ 1914' συγκεκριμένως δὲ ἑπάλυπτε τὸ 3/4 τοῦ ἐμπορίου τοῦ 1929. Κατὰ ταῦτα, δὲν ἐπῆργε μόνον πλεόνασμα χωρητικότητος καὶ ἀνεπάρκεια φορτών, ἀλλὰ καὶ τὰ ὀλέθρια ἀποτελέσματα τῶν διαπορθέντων ἐπὸ τῶν διαφόρων ζένων ναυτιλίῶν ἐπιχορηγήσεων. Πρὸς ἀντιμετώπισιν τόσης σωρείας δισμενῶν πλαγάγνων, δὲν ἦτο βεβαίως ἴκανη, ἀνεν κρατικῆς ἐποπτείας, ἡ ναυτιλία τῶν ετράπτες. Άλι πρὸς ἀντίθετον ὅθεν ἐπιχορηγήσεις ἤσαν ἀπαραίτητοι καὶ ἡ ἀνανέωσίς τῶν ἐνδεδειγμένη.

Συνεχίζων δὲ κ. Burgin ἐτόνισεν, ὅτι τὸν συνδιώτερον ὥδον εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν ἐπιτευχθέντα ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, διεδραμάτισεν ἡ ἔξασφαλισθεῖσα συνεργασία τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου κατατάτων ὁρίων ναῦλων. Πρωτικός, ἀλλως τε, δῆρος παροχῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων είχε τεθῆ ἐπὸ τῆς Ἀγγλικῆς ναυδρονίστως, ἡ συνεργασία, ὡστε διὰ τῆς καταπαύσεως τοῦ συναγωνισμοῦ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ κλάδου τῶν φορτηγῶν, ἡ ἀπαναφορὰ τῶν ἐργασιῶν τῶν ἐντὸς οἰκονομικῶν πλαισίων καὶ ἡ ἀπαρχόληπτη περισσότερον Ἀγγλικῶν φορτηγῶν σκαφῶν. 'Ἐπι πάντων τούτων, ἐδιαφάνησαν αἱ ἀρχαὶ προβλήψεις, ἐφ' ὅσον — ὡς ἀναφέρεται καὶ ἡ ἔκθεσις τοῦ 6' ἔξαμπλων ἐπὶ τὸν περιοργάνων τῆς ἐπιχορηγήσεως — ὑπῆρχον τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1935 ἐν κινήσει 57 ἐπὶ πλέον ἄγγιλα καὶ φορτηγά, ἔναντι τῆς 1ης Ἀπριλίου π. ἔ., συνολικῆς χωρητικότητος 188,000 τόννων. Εἰς τὰ πλοῖα αὐτὰ εἴθον ἐργάσιαν 2000 περίπου ἀξιοματικοῖς καὶ ναῦταις ἐπὶ τῶν ἀνέγρων. Επιπρόσθιτος, πλὴν τῆς ἀπαρχῆς ἐξηγάνωσες τῆς ναυτιλίας τῶν ετράπτες, ὑπελήφθησαν ἀπὸ τὰ επατωτάτα δριαντά, ἀλλ' ὅτι, χάρις εἰς αὐτὰ, ἡ διεθνῆς συνεργασία ὑπῆρχεν ἰκανοποιητικὴ διά τε τὸ Ἐμπόριον καὶ τὸν Ναυτιλίαν, ὅπως ἀλλως τε ἐμφανίζεται σιμέστερον ἀπὸ τοὺς κατωτέρῳ στατιστικοὺς ἀριθμούς.

'Εξαπολονθόν δὲ κ. Burgin ἐπέσθε τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν γενομένων ἐλαφρῶν τροποποιήσεων ὅρων τινῶν τῶν ἐπιχορηγησέων, ἀναφορικῶς, πρῶτον μὲ τὴν ἐπαγωγὴν ἐντὸς τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Νόμου ὁρισμένων πλοίων, μὴ ἐποικελωμένων μέχρι τοῦδε τοῦ ἐνεργετικώτας τῆς Κρατικῆς ἀρογῆς καὶ δεύτερον μὲ τὴν δυνατότητα, ὅπως ὁ χρόνος παραμονῆς ἐνὸς φορτηγοῦ, κατὰ τὸ διάμεσον μεταξὺ δύο ταξιδίων διάστημα, εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερον, λογίζεται ὡς ἀποτέλοντα μέρος τοῦ ταξιδίου. Συμφένως πρὸς τὸν Νόμον τοῦ 1935, τὰ διάμενα νὰ καρπωθοῦν τοῦ ενεργετικοῦ πλοίου ἤσαν ἔτενα, ἀτίνα εὐφορίσοντο ἐπὸ Ἀγγλικὴ σημαία πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1934. Τὸ μέτρον αὐτὸς ἀπεσκόπει νὰ παρεμποδίσῃ ὁρισμένα ζένα σκάφη νὰ ὑφίσουν τὴν Ἀγγλικὴ σημαίαν διὰ νὰ μετάσχουν τῶν ἐπιχορηγησέων. 'Ἐν τούτοις εἰς τὴν καθερωθείσαν ἀπαγόρευσιν ἐχρύπτετο τὸ ἀζόλωντὸν μειονέκτημα: Παρημποδίζετο ἡ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν πλοίων.

Μερικὰ ἐκ τῶν φορτηγῶν αὐτῶν, ἀτίνα ἐπεδιώκετο νὰ ἵσταχθον εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἐταξίδευον μὲ διφισμένον ἀριθμὸν ζένων μεταξὺ τοῦ πληρώματος τού, ἐνῷ ἐὰν ἐπετρέπετο νὰ μετάσχουν τοῦ ενεργετικοῦ πλοίου, ὡς παρέχον ἐργασίαν εἰς 130 Ἀγγλικῆς ναυτιλίοντος. Τὰ πλοῖα ταῦτα ἀνήρχοντο εἰς 557.

'Η δευτέρᾳ μετατροπῇ ἀφέωρα τὴν περιόδον παραμονῆς τοῦ ἐπιχορηγημένου φορτηγοῦ εἰς διάμεσον λιμένα τοῦ ἔξωτερον κατὰ τὸν μεταξὺ δύο ταξιδίων τοῦ χρόνου. 'Η περίοδος αὕτη θὰ θεορηθεῖ ἡδη, ὡς ἐπόπλων τὸ σκάφος διατηρητὸς ἀκέρων τοῦ πληρώματος τοῦ καὶ τελῆ ἐν ἀναμονῇ ναυλώσεως, οὐχὶ δὲ ὅταν ἡ παραμονή τοῦ εἰς τὸν λιμένα εἴνει ἀπόφοιτο ἀνάγκης πρὸς ἐκτέλεσιν ἐποχενῶν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συζητήσεων ἐπὶ τοῦ σχετικοῦ μὲ τὴν παράτασιν τῶν ἐπιχορηγησέων νομοσχεδίου, τοῦ ψηφισθέντος ἡδη εἰς 6' ἀνάγνωσιν, δὲ κ. Burgin ἀνενοίνισεν, ὅτι διὰ τὰ τρία πρῶτα τοιμῆνα τοῦ 1935 πατερλήθησαν εἰς 396 ἐφοπλιστάς, ἴδιοκτήτας 2,037 φορτηγῶν πλοίων £ 1,250,000. Αἱ ἐποδηλήσεις αἵτησες πρὸς ἐπιχορηγησήν ἀνερέφοντο εἰς 8,541 ταξίδια, ἐκ τῶν ὅπουν ἀπερρίθησαν 250 αἵτησες μὴ καλέπτοντας τὰς προϋποθέσεις τοῦ Νόμου.

A. E. SHEPPARD

'Εξασφαλίζει εἰς τὸν π. κ. 'Εφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμᾶς διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ συμόλκησιν τῶν πλοίων των εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

'Οπόταν ἡ στοιβαία ὑποχρεοῦται διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἶνε συχνὰ δυνατὸν νὰ κανονισθῶν δροφελεῖς διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων διὰ ὅλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν π.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE

Τηλεγρ.: GUISPARD, London LONDON E.C. 3
Τηλεφ.: ROYAL 4954

'Η ἔκθεσις τῆς «ΔΙΟΙΚΗΤΙΚῆς ἘΠΙΤΡΟΠῆς»

Ἡ εὐεργετικὴ ἐπίδρασις, τὴν ὥποιαν ἡσκήσαν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς ναυτιλίας τῶν «τράπτες» αἱ ἐκ 2,000,000 λιρῶν κυβερνητικαὶ ἐπιχορηγήσεις, ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὴν δευτέραν ἔκθεσιν τῆς «ΔΙΟΙΚΗΤΙΚῆς ἘΠΙΤΡΟΠῆς τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας», ἡτοις ὑπεβλήθη εἰς τὸ Board of Trade καὶ ἐδημοσιεύθη πρὸ ὥμερον εἰς τὰ κυκλοφορήσαν «Λευκὸν Βίβλου». Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρεται εἰς τὰ περιστημένα τοῦ δευτέρου ἔξαμπλου τοῦ 1935, πρότον ἔτους τῶν ἐπιχορηγήσεων, καὶ συγχρόνως ἀνανεώνεται τὸ ὅλον ἐγένετο τῆς 'Ἐπιτροπῆς.

Οὗτον διαγράφεται ἐν πολύγρῳ μὰ εἰκὼν τῆς καταστάσεως τῆς ναυτικῆς βιομηνίας εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ π. ἔ., ὅταν ἀκόμη ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ὑπερέβαινε κατὰ πολὺ τὰς τότε μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ ἐπερθαλασσίου ἐμπορίου. Κατὰ τὴν κρίσιμον ἐξείνην περιόδον — τοῖντος ἡ ἔκθεσις — ἐπετεύχθη ἡ συμφωνία τῶν επατωτάτων ὁρίων ναῦλων εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλεύτη. Ἡ 'Ἐπιτροπὴ ὑπογράμμιζει ἰδιωτέως τὰ κατιστάτατα δυνατά, καὶ ὡς ἐπὸ τούτων πολλάκις, διακρίσθηται τῆς ἐφαρμογῆς τῶν φορτηγῶν, ἡ προτεύθησαν περιπλόκεις διά τὸν Πλεύτη. Η 'Ἐπιτροπὴ ὑπογράμμιζει τοὺς τομεῖς δριαντά, ἥσαν πράγματα τὰ κατιστάτατα δυνατά, καὶ ὡς ἐπὸ τούτων πολλάκις, διακρίσθηται τῆς ἐφαρμογῆς τῶν φορτηγῶν, ἡ προτεύθησαν περιπλόκεις διά τὸν Πλεύτη.

Οὗτως, εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλεύτη ἡ ἀνάλογία τῶν ναῦλωνθεντον τῶν πλοίων προσθέτων ηδη 41 ο) τοῦ 1934 εἰς 50 ο) τοῦ 1935. ἔναντι 557 πλοίων ἐπὸ συνόλου 1343 κατὰ τὸ 1934, ἔναντι 578 πλοίων τοῦ 1935 (14 Φεβρουαρίου — 31 Δεκεμβρίου) 578 Βρετανικά πλοία ἐπὸ συνόλου 1125. Αἱ ὀλοκλήρωσην τοῦ 1935 ἀνεγονώθησαν εἰς τὴν 'Ἐπιτροπὴν 1482 κλεισθεῖσα ναῦλοστες, ἐκ τῶν δρομίων τὰ 59 ο) ἀφέωρων Ἀγγλικά σκάφη.

Τὰ ναῦλωνθεντον τὸ 1935 σκάφη, κατανέμονται εἰς τὰς ἀκόλουθους σημαῖας, ἐν συγκρίσει παρὸς τὸ 1934:

ΣΗΜΑΙΑΙ	1934	1935	ΣΗΜΑΙΑΙ	1934	1935
Ἀγγλική	557	578	Γιουγκοσλαβίκη	58	75
Ἐλληνική	472	334	Τιτανική	96	11
Γερμανική	66	73	Λοιπαὶ σημαῖα	94	54

Σύνολον ναῦλωνθεντον ἐπὸ τοῦ Πλεύτη σκάφων : 1343 1125

Ὦζ πρὸς τὴν τοιωτὴν διεύρυνσιν τῆς ἐργασίας τῶν Ἀγγλικῶν τράπτες, ἀναφέρεται ἐν τῷ ἐπέδεσι, ὅτι εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1935 εὑρίσκονται παροπλισμένα εἰς τοὺς 'Εθνικοὺς λιμένας 83 Βρετανικά φορτηγά ἐπεργοντίουν ταξίδιον, ὥλικος κωδικούτητος 306,275 τόννων γράφει. Τὴν 1ην Ἀπριλίου ὁ ἀριθμὸς ὅστος ἐφθασεν εἰς τὰ 126 πλοία 396,077 τ. γράφει, τὴν δὲ 31ην Δ. δρομίαν, ὅτι μετὰ 10½ μηνῶν ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου επατωτάτων ὁρίων ναῦλων, εἰλέτη περιορισθῆται εἰς 30 μόνον φορτηγά, ὥλικῆς κωδικούτητος 93,454 τόννων γράφει.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνοτέρου χρονικῆς περιόδου — λαμβανομένον ἐπὶ ὄψιν τῶν διαγραφῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, συνεπείδεια διαλύσεως, ναυαγίων καὶ πωλήσεων εἰς ἀλλοδαπούς, καθὼς καὶ τὸν νέον προσθηκόν — ἐμειώθη ὁ Ἀγγλικὸς ἐμπορικὸς στόλος τῶν «τράπτες» κατὰ 39 σκάφη 114,761 τ. γράφει. 'Ἄπο τῆς 1ης ὥμους Ἀπριλίου καὶ ἐπέκεινα, ηδη ἡ ἀριθμὸς τοῦ τόνου ἐφαρμοσμένων σκαφῶν κατὰ 57 πλοία χωρητικότητος 188,000 τ. γράφει. Ἐπ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν 57 αὐτῶν ἐπὶ πλέον σκαφῶν, εἴησαν 2000 περίπου τούτων ἀνεργοὶ 'Αγγλικοὶ ἀξιοματικοὶ καὶ ναῦται.

Περιστέρῳ ἡ ἔκθεσις θίγονται τὸ ζήτημα τῆς δρομολογιστικῆς κατανομῆς τῆς Διεθνοῦς χωρητικότητος, τοῖντος ὅτι δὲν περιῆλθον μέχρι σήμερον εἰς χεῖρας τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, εἰποῦ ἐλάχιστον μόνον ἀπαντήσεις ζένων τῶν πολλών τοῦ Βρετανικοῦ σχεδίου, τοῦ προβλέποντος τὸν παροπλισμόν, ἀνεν τῆς καταβολῆς εἰσαφορῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἐνικήσεων πλοίων. 'Ἐνέχει μᾶλιστα ἐν προκειμένῳ σύναψιτην σημασίαν τὸ γεγονός ὅτι μία χώρα ἐπεδιέξειν εἰς τὴν ἀπάντησιν της, ὅτι δὲ ἡδύνατο ἐγχερεστερον νὰ ἐπετεύχῃ ἡ κατανομὴ διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀνεν φορτίουν ταξίδιον τῶν φορτηγῶν. Τοῦτο ἀριθμὸς καὶ καθώρωσεν ἡ «ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ἘΠΙΤΡΟΠΗ» τοῦ σχεδίου, διὰ δοσῶν τομεῖς ἐφαρμόζονται τὰ κατιστάτατα δριαντά. Πάντως — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — δὲν είνει δινατὸν νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἀπολύτως οἱ

C. K. HANSEN

STEAMSHIPOWNER, COALMERCHANT
STEAMSHIP-, AVERAGE-, INSURANCE
AND CHARTERING-AGENT
SALE & PURCHASE

COPENHAGEN

TELEGR. ADDR.: HANSEN

τοιούτοι περιοδισμοί είς τὴν κίνησιν τῶν «τράμπτες», διότι θὰ ἔθετον, ἐνδεχομένως, ἐν σινδύνῳ τὴν καθιερώθεισαν διὰ τῶν σχεδίων διεθνῆ συνεργασίαν.

Οσον ἀφορᾷ τὴν πιστήν ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐφαμογὴν τῶν σχεδίων, διαπιστώντα ἐν τῇ ἐκθέσει μία μόνον περίπτωσις Βρεταννικοῦ πλοίου καταστρατήσαντος τάξ προύποθεσεις, βάσει τῶν ὅποιων ἐδικαστοῦ νά λάβῃ ἐπιχορήγησην, ἐνῷ κανένα Αγγλικὸν σκάφος δὲν παρέβη τὸ σχέδιον κατωτάτου ὄριον, ναυλώθεν εἰς τιμᾶς κατωτέρας. Σπάνια ἐπίσης ἥσαν καὶ αἱ μεμονωμέναι περιπτώσεις ξένων τινῶν φροτηγῶν, ἄπαντα ἐδέχθησαν νά ναυλώθην εἰς μικροτέρα τὸ σχέδιον τιμᾶς. Σημειωτέον ἀκόμη, διό τὸ ἀποτέλεσμα τῶν «κατωτάτων ὄριων ναυλών» ὑπῆρξεν εὐεργετικότατον διὰ τὴν φροτηγὸν ναυτίλιαν, δεδομένου διό κατὰ τὸ 1935, ἐὰν δὲν ἐλευθόργονταν τὰ σχέδια, θὰ ἦτο ἀναπόδευτος ἡ πτῶση τῶν τιμῶν, λόγῳ τῆς ἀζητησίας χωρητικότητος καὶ τῆς ἀθρόας προσφορᾶς τοιντῆς. Χάρις εἰς τὸν Νόμον περὶ ἐπιχορηγήσεων καὶ εἰς τὴν αστηριὰν ἐφαμογὴν τῶν σχεδίων, ἀπετέρα ἡ ἀποτίμηση τῶν ναυλῶν. Εἰς δύσους τομεῖς τῆς Διεθνοῦς ναυλαγορᾶς — ἀναφέρει ἡ ἔνθεσις — ἐλευθόργησαν τὰ σχέδια, οἱ ναῦλοι ἀνῆλθον κατὰ 4½ οἱ, ἐνῷ τούναντίον εἰς τοὺς λοιποὺς τομεῖς ἐπέστησαν μείον 1 οἱ, ἥτις καὶ θὰ ἦτο ἀκόμη μεγαλύτερα, ἐάν αἱ βασικαὶ διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν φροτηγῶν ἀγοραὶ, ὡς ἡ, τὸ Πλέιτ καὶ τινες ἄλλαι, δὲν διετηροῦντο εἰς τὰ κατωτάτα δρα τιμῶν.

Μὲ τὴν ἐφαμογὴν ἐξ ἄλλου τῶν ἐπιχορηγήσεων οἱ μεμονωμένοι Βρεταννοί ἐφοπλισταὶ ὑπερχρεώθησαν νά χρησιμοποιοῦν εἰς τὰ σκάφη τῶν «Ἀγγλοὺς ἀπρόκοντες», τοῦτο δὲ καὶ συνετέλεσεν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ἀνέργων ναυτικῶν. Τέλος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔνθεσιν, διό ὁ μέσος ὄρος τοῦ ἀπειπέδου τῶν ναῦλων κατὰ τὸ 1935 ἦτο ἀκόμη 24 οἱ ἀπωτέρος τοῦ ἀπιπέδου τοῦ 1929, ἐπὶ τοῦ ὅποιον καὶ βασίζεται ἡ καταβολὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων. Παρὰ τὴν ἐντατικότερα ὥμοις ἐργασίαν τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας καὶ τὴν κυβερνητικὴν ἐπιχορηγήσειν, ἡ ἔνθεσις τονίζει, διό οἱ «Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ διὰ κατωτόθων» διὰ κατωτόθων νά καλύψουν τὸ ποσοστὸν 5 οἱ τῆς συνήθεως ἀποσέβεσσος τῆς ἀξίας τῶν πλοίων τῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον ν' ἀπομείνῃ περιθώριον το εἰς ἀποτέλεσμα τοῦ διὰ τὸν τόπον τῶν ἀπωτόλογμένων κεφαλαίων. Η συνέχιση, διότι, τῶν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὸ 12ημηνον τοῦ 1936, ὑπὸ τοὺς ἴδιους γενικοὺς ὄρους, ἀνενέσονται τὴν πάσιν πρὸς τὴν διομηχανίαν τῶν «τράμπτες» καὶ δημοφάλισται τὴν θέσιν καὶ τὴν ὄργανωσιν τῆς.

Ἐθελτιώδη τὸ μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων

Αἱ ἀπὸ μηνῶν διεξαγόμεναι ἐν Λονδίνῳ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν δελτίων τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων τῶν Βρεταννικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατέληξαν πρὸ ἡμερῶν εἰς συμφωνίαν, γενομένων ἀμφοτέροισθεν ἀποδεκτῆς μᾶς νέας μισθολογίκης κλίμακος, ἐνῷ ἀρχικῶς ἐπειδόκετο ὑπὸ τῶν πληρωμάτων ἡ ἀπόδοσις εἰς αἵττα τοῦ ἐξ 1½ οἱ ὑπολοίπου τῆς κατὰ τὸ 1932 περιποτῆς τῶν μισθῶν κατὰ ποσοστὸν 10 οἱ. Εἰς ἐπίσημους ἀνακοινωθὲν τῆς «Ἐθνικῆς Ναυτικῆς Ἐνώσεως» ἀναφέρεται, διό κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς μιττῆς, ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν ἀξιωματικῶν καταστροφικῶν καὶ μηχανῆς καὶ ἐφοπλιστῶν «Ἐπιτροπῆς διεκανονίσθη διφτικτῶς τὸ ζῆτημα τῆς μισθοδοσίας τῶν ἀξιωματικῶν».

Οἱ ἐπιρροστοι τῶν ἐφοπλιστῶν ἐδήλωσαν ἀρχικῶς, διό δὲν ἐπεθέμονται νά τεθῇ, ὡς δάσις τῶν σιντητήσεων, ἡ κατάργησης τοῦ ὑπολοίπου τῆς περιποτῆς τοῦ 1932, ἥτις — ὡς γνωστὸν — ἐπεδίληθη ἐν τῆς ἐπιχρωτούσης τότε σοβαρωτάτης οἰκονομικῆς κρίσεως τῆς ναυτικῆς βι-

ομηγανίας. Διετιγός, ἐπονίσθη παρ' αὐτῶν, ἡ κρίσις ἐξαπολογεῖται εἰσέτι, μία δὲ αἴτησις αἰξήσεως δὲν θὰ ηδύνατο νά χωριστηρισθῇ ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ὡς δικαιολογημένη ἐπαρκῶς. Προντάθη ὡς ἐξ τούτον, εἰς τὸν ἀντιρροστον τῶν ἀξιωματικῶν (καταστροφικῶν καὶ μηχανῆς) ἔνα ἐξ ὀλοκλήρου νέον μισθολόγιον, βάσει ἐδόμαδιών καὶ μηνιαίων ταξιδίων. Τὸ νέον μισθολόγιον θὰ ισχύσῃ ἀπὸ τῆς 23ης Μαρτίου.

Λι ανέψιστες τῆς νέας κλίμακος δὲν ἐβασίσθησαν εἰς τὴν οἰκονομικὴν διαπιστώτητα τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρησεων, ἀλλ' εἰς τὴν ἀναγνώσιν τῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀφοσίωσεως τῶν ἀξιωματικῶν κατὰ τοὺς χαλεποὺς καφούς τῆς ἐντόνου κρίσεως, τοῦ ἐπικρατήσαντος πνεύματος συνιδιαλλαγῆς, τῆς ταττότητος ἀντιλήψης, ἥτις ἀπὸ σειρᾶς ἐπώντας ἐπιχρατεῖ ἐν τῇ «Ἐθνικῇ Ναυτικῇ Ἐνώσει» καὶ τέλος κάριν τῆς ἐναρμόνισεως τῆς δεσμανάδης μισθολογίου μισθοματικῶν καὶ ναυτικῶν. Εἰς τὸ νέον μισθολόγημα αἰνιγματικά περιτίθενται κατηγορίαι, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, ηγεμόνησαν δέ, εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, οἱ συντελεσταὶ ἀρχαριτότητος ἐπηρεούσας καὶ χωρητικότητος καὶ γενικῶς ἐδόθη εἰς κάθε ἀξιωματικὸν ἔνα ὑπηρότερον ἐπίπεδον μισθοδοσίας, ἔναντι τοῦ μισθολογίου μισθοματικῶν κατὰ τὴν περίοδον 1925-32.

Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀξιωματικὸν μηχανῆς τῶν μότοφοις, οἵτινες εὑρίσκονται εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν ἔναντι τῶν συναδέλφων τῶν ἀμφιμανικῶν, προντάθη ἐπὸ τὸν ἐφοπλιστῶν ἡ ἀξιομοίωσις τῶν πρώτων μὲ τοὺς διντέσσοντας καὶ καθοδίσθη μισθολόγους διάμφοτέρους κατὰ τὶς ἀνότερον ἐκείνον, ὅπερ ἐλάμβανον μέχρι σήμερον οἱ μηχανῖς τῶν μότοφοις. Οἱ ἀντιρροστοι τῶν μηχανικῶν εὐχαριστῶς ἀπεδέχθησαν τὴν πρότασιν καὶ ἐθεωρίσαν τὴν χωρητικότητα, ηγεμόνησαν δέ, εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, οἱ συντελεσταὶ ἀρχαριτότητος ἐπηρεούσας καὶ χωρητικότητος καὶ γενικῶς ἐδόθη εἰς κάθε ἀξιωματικὸν ἔνα ὑπηρότερον ἐπίπεδον μισθοδοσίας. Εἰλαρά τις διαφωνία ἐπεχράτησεν ὡς πρὸς τὸ μισθολόγημα τῶν μηχανικῶν τῶν μότοφοις, ἥτις ὅμως καὶ ηφῆ μεγάρως διὰ τῆς παροχῆς μισθῶν τίνος καὶ εἰς αὐτοὺς ἀείσπεσες.

Κατόπιν τῆς ἐπελθούσης, ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων δάσεων, συμφωνίας, ἡ νέα μισθολογίκη κλίμαξ κατηγράφεται ὡς ἐξής: Διὰ τοὺς αἱ ἀξιωματικοὺς τῶν πλοίων τῶν ὑπερτεύοντων εἰς σκάφη χωρητικότητος 5001 ἔως 7000 τ. γκρός, βασικὸς μηνιαῖς μισθός λ. στ. 20.5.0, δοτικὸς μετὰ τριετῆ συνεχῆ ἐπηρεούσαν ἐν τῷ ἰδίῳ πλοίῳ θὰ αἰνέντων εἰς 22.7.6. λίρας. Διὰ σκάφη 7001 ἔως 9.000 τ. γκρός λ. στ. 21.5.0 καὶ μετὰ τριετίαν λ. στ. 23.7.6. Διὰ σκάφη 9001 ἔως 12.000 τ. γκρός λ. στ. 22.5.0 καὶ μετὰ τριετίαν λ. στ. 24.7.6. Καὶ διὰ σκάφη ἄνω τῶν 12.001 τ. γκρός λ. στ. 23.5.0 καὶ μετὰ τριετίαν λίρα 25.7.6.

Οἱ 6' ἀξιωματικοὶ καταστροφικοὶ, κατὰ τὴν ἰδίαν ὡς ἄνω κατηγορίαν μεγεθῶν τῶν πλοίων, θὰ λαμβάνονται, διὰ τὴν αἱ ἀξιωματικοὺς τῶν πλοίων τῶν ὑπερτεύοντων εἰς σκάφη χωρητικότητος 5001 ἔως 7000 τ. γκρός, βασικὸς μηνιαῖς μισθός λ. στ. 20.5.0, δοτικὸς μετὰ τριετῆ συνεχῆ ἐπηρεούσαν ἐν τῷ ἰδίῳ πλοίῳ θὰ αἰνέντων εἰς 22.7.6. λίρας. Διὰ σκάφη 7001 ἔως 9.000 τ. γκρός λ. στ. 21.5.0 καὶ μετὰ τριετίαν λ. στ. 23.7.6. Διὰ σκάφη 9001 ἔως 12.000 τ. γκρός λ. στ. 22.5.0 καὶ μετὰ τριετίαν λ. στ. 24.7.6. Καὶ διὰ σκάφη ἄνω τῶν 12.001 τ. γκρός λ. στ. 23.5.0 καὶ μετὰ τριετίαν λίρα 25.7.6.

Οἱ 6' ἀξιωματικοὶ καταστροφικοὶ, κατὰ τὴν ἰδίαν ὡς ἄνω κατηγορίαν μεγεθῶν τῶν πλοίων, διὰ τὴν αἱ κατηγορίαν λίρας 15.15.0, διὰ τὴν β' λίρας 16.5.0, διὰ τὴν γ' 16.5.0 καὶ διὰ τὴν δ' κατηγορίαν 17.5.0. Τέλος οἱ γ' ἀξιωματικοὶ θὰ λαμβάνονται λίρας 11.15. Οἱ διαφοραὶ τῶν πλοίων τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς: Εἰλαρά τις διαφωνίας τῶν μηχανικῶν τῶν μότοφοις, ηγεμόνησαν δέ, εἰς ώρισμένας περιπτώσεις, οἱ συντελεσταὶ ἀρχαριτότητος τῶν μηχανικῶν μηχανῆς 17.5.0. Τέλος οἱ γ' ἀξιωματικοὶ θὰ λαμβάνονται λίρας 12.15.0 διὰ τὴν γ' καὶ δ' κατηγορίαν.

Εἰς ἔτεραν συνεδρίασιν τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς ἐπετεύχθη συμφωνία καὶ διὰ τὰ μισθολόγια τῶν ναυτῶν, θερμαστῶν καὶ τροφοδοτῶν, ἀπανταὶ τῶν πλοίων τῶν σιντητῶν εἰς σκάφη χωρητικότητος 5001 τὸ 1932. Τὸν Μάρτιον τοῦ 1935 είχον καὶ αἵτιοι περιποτῆς κατὰ 10 οἱ τὸ 1932. Τὸν Μάρτιον τοῦ 1935 είχον καὶ αἱ πλοδοθή τὰ 2 ½ οἱ τῆς περιποτῆς, ηδη δὲ συνεφωνήθην ὡς ἀποδοθῶν, ἀπὸ τὸ ὑπόλιπον, 2 ½ οἱ ἀπὸ τῆς 24ης Φεβρουαρίου καὶ ἔτερα 2 ½ οἱ ἀπὸ τῆς 1ης Ιουνίου. Η ἀπόδοσις τῶν τελευταίων 2 ½ οἱ πρὸς ὀλοκλήρωσιν τῆς καταργήσεως τῆς περιποτῆς τοῦ 1932, συνεφωνήθη νά σινητηθῇ δραδύτερον.

Ἀπειρασίσθη τέλος ὁ ἀμερικανικός καταργητικός Επιτροπῆς πρὸς μελέτην.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

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

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΜ

I. D. KOPKOΔΕΙΛΟΣ & YIOI
ΕΤΑΙΡΙΑ

την τής δινατότητος μιᾶς πρακτικῆς σιγμαφονίας, ἡπειρού μέχρι όριστικός τὸ ζῆτημα τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ μὴ καθοδῆσῃ τὰς ὥρας ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων.

Τὸ πολυδάπανον τῶν «σοῦπερ-λάΐνερς»

Πολυποίκιλα εἰνε τὰ σχόλια τοῦ 'Αγγλικοῦ ναυτικοῦ. Τέπου ἐν σχέσει μὲ τὴν γνωσθεῖσαν ἀπόφασιν τῆς «Κιοῦναρ Λάιν», δῆλως ναυτηγῆση ἔνα ἀδελφὸν πρὸς τὸ «Queen Mary» σάρφος. Τὸ «Fairplay» προσβάνει σχετικῶς εἰς μίαν ἀνασκόπησιν τῆς μεταπολεμικῆς ἐξέλεξης τοῦ ἑπερωτεανὸν πλοίου διὰ ν' ἀποδεῖξῃ, ὅτι ἡ κατασκεψὴ τῶν πολεματάνων αὐτῶν κολοσσόν, γάριν τῆς διατηρήσεως τῶν δόπιον τόσον ἐπιβαρύνοντα τὰ κρατικὰ Θησαυροφυλάκια, δὲν ἐπεβάλλετο ἀπὸ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐργασίας, ἀλλ' ἀπὸ τὸ συναγωνιστικὸν πνεῦμα ποὺ ἔντονον ἀνέκαθεν ἐσμειούσθη μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν.

"Όλαι κατὰ κανόνα αἱ ναυτικαὶ ἑταῖραι, γράφει τὸ «Fairplay», προκειμένον ν' ἀντικαταστήσειν τὴν ἀπόλεσθεῖσαν, διαρροῦντος τοῦ πολέμου, χωρητικοτήτα τον, ἐφρόντιζαν νὰ προσθέτουν εἰς τὰ νεοναυτηγόμενα πλοιά των ἔνα ἡ δύο μίλια ταχύτητος ἐπὶ πλέον καὶ 1000 Ἰων. 2000 τ. γράφει, ὡς πρὸς τὸ μέγεθος. 'Αντιθέτως οἱ φροτώτατοι δὲν ἐπλήρωσαν μεγαλυτέρους ναύλους διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φροτώτων των, ἄλλ' οὔτε καὶ οἱ ἐπιβάται ἑπερχόμενοι εἰς ἀκριβοτέρα εἰσιτήρια. 'Αποτέλεσμα τούτων ἕπιδρον αἱ προκύπτασαι μεγάλα ζημιά τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων, ἐφόσον μᾶλιστα δὲν ἐπαγματοποιήθησαν καὶ αἱ προβλεπόμεναι βελτιώσεις εἰς τὰς συνθήκας τῆς ναυτιλιακῆς ἐν γένει ἐργασίας.

"Ως ἡτο ἐπόμενον, τὸ κόστος τῶν ναυτηγήσεων ὑφόθη δι' ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων, πρᾶγμα ποὺ συνετέλεσε, βοηθοῦντος καὶ τοῦ ἐπικρατησάντος συναγωνισμοῦ εἰς δύο τοὺς τομεῖς, εἰς τὴν ἀναναμάν τῶν ἑταῖρων νὰ πληρώσουν μέρισμα εἰς τοὺς μετόχους των. Παράδειγμα ἐν προσεμένῳ ἡ «P. & O.», τὸ ἑπερωτεανό τῆς δόπιας ἐκδόσιαν πρὸ τοῦ πολέμου 20 λίρας κατὰ τὸν γράφος, ἐνῷ μεταπολεμικῶς τὸ ναυτηγούν τοῦτο κόστος ἐπολλαπλασίασθαι. 'Επιπροσθέτως ἴνα δυνηθῇ ἡ μνησθεῖσα ἑταῖρα ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἑπιχορηγούμενον ξένον λάινερος ἑπερχόμενη βαθμηδὸν νὰ διαθέτῃ πολυτελέστερα καὶ ταχύτερα πλοῖα.

"Ως πρὸς τὴν «επατείνιν καὶ πτωχήν» ναυτιλίαν τῶν «τράμπας» ἀναφέρεται, ὅτι τὸ 1908 ἔνα φορτηγὸν 10,000 τόννων ἑναυτηγείτο μὲ 5 λίρας κατὰ τὸν πόλεμον d.w., ἐνῷ σήμερον διὰ τὸ ίδιον πλοίον 0' ἀπτετέτο διπλάσιον ποσόν. Τὸ σημειούν, βεβαίως, φροτήγον μὴ ἡτο κατὰ πολὺ ἀνώτερον τοῦ προπολεμικοῦ, χωρὶς δῆμος καὶ νὰ ἀποφέρῃ εἰς τὸν πλοιοκτήτην τοῦ τόσα, δοῦ μὲν ἀπέτερο τὸ 1912 παρόμοιον φροτήγον μὲ κόστος ναυτηγήσεως 5 μόνον λίρας.

Γενικῶς πλέον ἀναγνωρίζεται, ὅτι τὰ πολυτελῆ καὶ ταχέα καὶ συνεπῶς δαπανηρὰ ἑπερωτεανία, μόνον γάριν εἰς τὰς κρατικὰς ἑπιχορηγήσεις εἰνε δυνατὸν νὰ διατηρηθῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. 'Απόδειξις τούτων, ὅτι δῆλα σχεδὸν τὸ ἑπιβατήγαν «λάινερος» τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, 'Αγγλικά η ξένα, ἑπιχορηγούντων ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις των, διότι ἄλλως τε δὲν μὲν εἶνε ισανά, μὲ τὰς σημειούντας τιμάς τῶν εἰσιτροίων καὶ τὴν ἑφισταμένην πτωχήν μεταναστευτικήν καὶ τοροστικήν κίνησιν, ν' ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς μεγάλας δαπάνας τῆς κινήσεως των.

Χάριν τῆς ιστορίας ἀναφέρεται, ὅτι πρότη η 'Αγγλία ἀνέλαβε νὰ παράγῃ τὴν ὑλικὴν πρατικὴν ἀφογὴν διὰ τὴν ναυτηγήσιν μεγάλων ἑπερωτεανίων τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ. Συνέδη τοῦτο κατὰ τὴν ναυτηγήσιν τῶν λάινερος «Λουτετίανα» καὶ «Μαριτάνια», ὅποτε τὸ Βρεταννικὸν Θησαυροφυλάκιον ἐδάνεισεν εἰς τὴν «Κιοῦναρ» τὰ ἀπαιτήμενα κεφάλαια διὰ τὰς τῶν κατασκεψην τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἡπειρογατοποιήθη ἐπὸ περιστροφῆς ἔξαρσετικάς. 'Επιστένετο τότε, ὅτι αἱ διαγέρειαι ήσαν παρδικαὶ καὶ ὅτι εἰς τὸ μέλλον δὲν μὴ συνέτρεχον λόγοι παρομοίων κυβερνητικῶν ἐνίσχυσεν.

"Η ναυτηγήσις μετὰ τὸν πολέμον τῶν Γερμανικῶν ἑπερωτεανίων «Bremen» καὶ «Eliogora» ἀνεπτέρωσε τὸν πόλεμον στιγμὴν ἀτονήσαντα ἀνταγωνισμόν, ἀπόρροια τοῦ δόπιον ὑπῆρξεν ἡ κατασκεψὴ τῶν Ιταλικῶν «σοῦπερ-λάινερς», «Rex» καὶ «Conte di Savoia», ἡ ἐπακολούθησαν ναυτηγήσις τῶν κολοσσῶν «Normandie» καὶ «Queen Mary» καὶ μὲν ἡ ὑπὸ τῶν Ήνομένων Πολιτειῶν σχεδιαζόμενη κατασκεψὴ ἔνθε, ἔτι μεγαλυτέρων ἀπόμην, ἑπερωτεανίων, μολονότι ἡ σκέψις αὗτη θεωρεῖται ἀπαγματοποιητοῦ. 'Ο πρόθεδος τῆς «P. & O.» είχε πρὸ τοῦ πολέμου τούτου εἴτε ἔσαστον λάινερο τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ ἐπερεπε σὸν τῷ χρόνῳ ν' ἀντικαθίστατο δι' ἄλλων μεγαλυτέρουν, ταχύτερουν, περισσότερον πολυτελοῦς καὶ συνεπῶς δαπανηροτέρουν.

"Ηδη δικις διεφωτῶνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι κατὰ πόσον ἀρά γε, ὑπῆρξεν εὐστοχος ἡ τοιαύτη μεταπολεμικὴ προσπάθεια, ἡ τείνοντα εἰς τὴν προοδευτικὴν αἵξησιν τῆς ταχύτητος καὶ τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, δῶλων γενικῶς τῶν κατηγοριῶν, ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν.

"Η ἀνακίνησις τοῦ ζῆτηματος περὶ τοῦ ἀντιοκονομικοῦ χαρακτῆρος τῶν πολυδαπάνων «σοῦπερ - λάινερς» προήλθεν ἀπὸ τὴν ἐπίσημον ἀνανοίνωσιν τῆς «Κιοῦναρ Λάιν», ὅτι προσέβη αὕτη εἰς προκατωτικάς βολίδοσποτήσεις τεσσάρων ναυτηγείων διὰ τὴν ἐνδεχομένην μελλοντικὴν κατασκεψὴν ἐνός ἀδελφοῦ ἑπερωτεανοῦ πρὸς τὸ «Queen Mary». Οἱ ἐπαρκίται τῶν πλω-

τῶν κολοσσῶν φέρουν εἰς πίστωσιν τὸν ἐπιχειρημάτων τῶν τὸν ἀκόλουθον σειλογισμὸν.

Τὸ Βρεταννικὸν «Queen Mary»— λέγοντας θὰ κοστίσῃ, φέρει εἰπεῖν, 5.000.000 λιρῶν, ἱπο τὸ ίμιν περίπου τοῦ δαπανηθέντος διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ Γαλλικοῦ «Normandie», ἀμφότερα δὲ τὰ κολοσσαῖα ταῦτα σκάφη δὲν μὲν εἰνε ἐμπορικῶς ἐκμεταλλεύσιμα, ἀνεν τὴς κυβερνητικῆς ἀφογῆς καὶ ἐφόσον δὲν δύνανται ν' αἰσθανθοῦν πλήρως ἐν τῇ ἀγορᾷ, ἐνῷ ὁ κίνδυνος πατά τὴν ἐμπειρίαν τῶν εἰνε πολὺ μεγαλύτερης παραγόντος περιφερεάντια. Οὐον δήποτε σοβαρὸν ἀπίγιμην τῶν προώπισταν ν' ἀποβιηταὶ λίαν δαπανηρὰ ἐπόθεσις.

"Ἐπὶ πλέον, κάθε σοβαρὰ μείωσις τῶν ἐσόδων τῶν μὴ ἔχῃ καὶ σοβαρὸν ἐπίσης ἀντίτυπον. Διὰ νὰ ἔξασταισιθῇ λ. γ., ἀπόσβετις 5 οἱ ἑτησίως τῆς ἀξίας των καὶ 5 οἱ διά τοκους τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίων, πρέπει τὸ «Queen Mary» νὰ πραγματοποιῇ ἔβδομαδιαῖς καθαρὰς κέρδη γύρω τῶν 96.000 λιρῶν, νὰ συνεχισθῇ δὲ ἡ τοιαύτη ἀπόδοσίς του ἐπὶ μίαν ὀλόλιθον εἰσοδατικήν. Διὰ τὸ «Normandie» θ' ἀπατηθῇ διπλάσιον ποσὸν μέσον δροῦ ἔβδομαδιαῖς καθαρῶν κεφαλῶν. Οἰσούθεν νοεῖται, ὅτι τὰ ποσὰ ταῦτα αἱξάνονται ἔτι περιστέρω, ἐνὸν ληφθῆντας διά τὸν ίδιον οὐρανού τοῦ περιοδοῦ.

Αἱ πρώται δοκιμαὶ τοῦ «Queen Mary»

Εἰς τὰ ναυτηγεῖα τοῦ Clyde ἔλαβον κύρων πρό τινων ήμερῶν αἱ δοκιμαὶ τῶν μηχανῶν πρώπεσι τοῦ Βρεταννικοῦ κολοσσοῦ «Queen Mary». 'Ανέπτυξαν αὖτα μίαν πρώπεσικήν δύναμιν 200.000 ἵππων χορδῶν νὰ παρατηθῇ προδαμασμὸς τοῦ σχάρων. Αἱ πρώται δοκιμαὶ, μὲ τὰς ἔλιξες ἐν ἀκινησίᾳ, ἀπέδειξαν, ὅτι οἱ Βρεταννοὶ ναυτηγοὶ κατέθυσαν νὰ κατασκεψον — ώς ἀνεκοινώθη — ἔνα γιγαντιαῖον πλοῖον μὲ μειούμενον τὸν κραδασμὸν τοῦ σχάρων εἰς τόσους αἴσημαντον δροῦ, δοτε νὰ καθίσταται ἐντελῶς ἀνεπασθητός. Τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα ἑπερβολικάν προβλέψεις τῶν ναυτηγῶν τοῦ πλοίου. Αἱ δοκιμαὶ μὲ τὸ σχάρος ἐν κινήσει πρόσεξεται νὰ ἔχεταισθαι τοῦ πλοίου τοῦ 24ην Μαρτίου, ἐπ' εὐναυπίκια τῆς ἀναγωρήσεως τοῦ «σοῦπερ - λάινερος» ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Τζέν Μπράνιον διὰ τὸν λιμένα τοῦ Σαούθαμπτον, ὅπου καὶ δεξαιρεισθῇ.

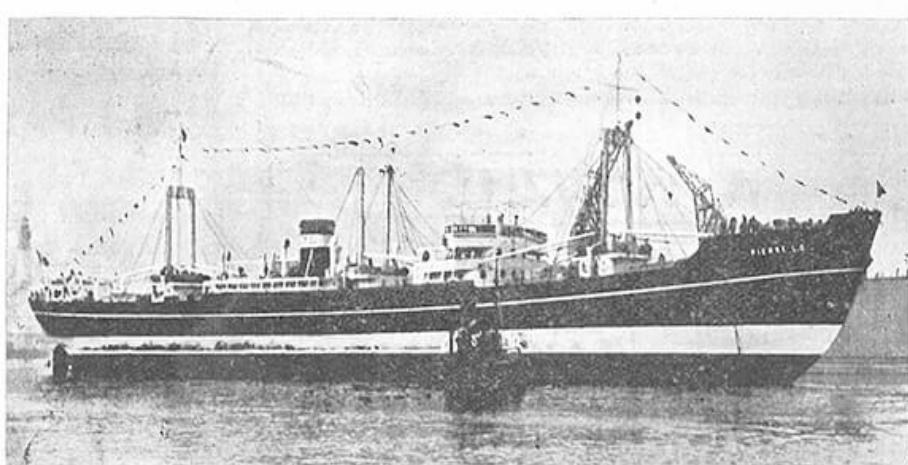
"Η κατασκεψή, ἐκ τοῖν περιωρισμένων τημμάτων, τοῦ κυρίου καταστρόματος τοῦ σχάρους, συντελεῖ καὶ αὕτη ἀναμετρητήτος εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ κραδασμοῦ. Τοῦτ' ἀπὸ ἐφαρμόζεται, ώς γνωστόν, καὶ εἰς τὰς μεγάλας ἐν τῇ ξηρᾷ γεφύρας, προσεμένῳ νὰ δοθῇ εἰς αὕτας ἡ ἀναγκαῖα ἀπαραίτηση, ὅταν ὑπέρκειται εἰς τηνεύτερας προβλέψεις τῶν ναυτηγῶν τοῦ πλοίου. Τὰ μεταξὺ τῶν τριῶν τηνῶν τημμάτων τοῦ κυρίου καταστρόματος τοῦ «Queen Mary» διάκενα ἔξασταισιθῶν ἐπιπρόσθετος εἰς τὸ σχάρος τὴν ἐπιτυχὴ ἀντιμετώπισην βαρυτάτης θαλάσσης, εἰς στυμάς ἔξαρσετικῆς καρκωαφίας, ἀνεν τινῶν ὑπέρβοληκῆς κοπώσεως ἢ διαρρήξεως τοῦ καταστρόματος, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν πλήρη ἀντιμετώπιον μεγάλων διαφορῶν διεμορφωσίας.

Αἱ ἀπόδοσεις τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν

Αἱ μεγάλαι τεχνικαὶ πρόδοαι, αἱ πραγματοποιηθεῖσαι κατὰ τὰ τελεταῖαν ἐτη εἰς τὴν ναυτηγικὴν διοικησίαν, τόσον ώς πρὸ τὴν οἰκονομίαν κανονίσουν ἡλιξης, δοσον καὶ ὡς πρὸ τὴν ταχύτητα, ἐπέτευχον τὴν κατασκεψην τὴν σχαρῶν, ἀπέντας ἀπὸ ἀπόφεως ἔξαρσετα, ώς γεφύρας, προσεμένῳ νὰ δοθῇ εἰς αὕτας ἡ ἀναγκαῖα ἀπαραίτησης ἀποσθέσεως τῆς ἀξίας των — δύνανται εἰνε τερετίνων τῶν νεωτέρων ἐφαρμογῶν, οἷα εἰνε τὸ σχῆμα τοῦ σχάρους, ὁ τίπος τῶν ἔλικων καὶ τὸ πηδαλίου, αἱ νεώτεραι μηχαναὶ προώπεσι καὶ αἱ βοηθητικαὶ τοιαῦται.

Πρὸ τῶν ἐφαρμοστῶν ἐπομένων, τὸ ζῆτημα τῆς ἀγορᾶς ἐνὸς σχάρων τίθεται ώς ἔχει: "Η νὰ προτιμήσῃ παλαὸν πλοίον, δοτε νὰ τοῦ περιστέρως

ΤΡΑΜΠΣ



Tὸ πρό τινων ἰμερῶν παραδοθὲν ἐξ τῶν Γαλλικῶν ναυτηγείων τῆς Δογκζέρων φορτηγὸν — μότοριστ «Pierre L. Dreyfus». Εἶνε χωρητικότητος 9.000 τ. φορτίον, μὲ μηχανὰς Σοῦλτζερ 5000 ἵππων καὶ ταχύτητος 14 κόμβων. Φέρει ἔνδειξαν ἐν ὅλῳ ἡλεκτρικούς γερανούς, 10 τῶν 5 τόννων καὶ ἔνα τῶν 15 τόννων.

εχή τα πλεονεκτήματα χαμηλού κόστους και μικρών άποσβεσεων, έναντι μεγαλυτέρων όμως δαπανών έξιμεταλλεύσεως ασφαλίστρων, έξόδων συντηρήσεως κλπ. ή νάνιαντης νέον σκάφος, με νηφάλιον, βεβαίως, κόστος και σημαντικάς άποσβεσεις — ιππολογιζούμενας διά μίαν 20ετιάν — άλλα με έξοδα έξιμεταλλεύσεως αισθητώς μειωμένα, προσεμένου ίδια διά τὴν καύσιμον ἥην, τὰ ασφάλιστρα και τὴν οίκονομίαν άκομή εἰς άριθμὸν ἀνδρόν τοῦ πληρώματος.

Η τελευταίως σημειωθείσα άναβοσις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἀποδεικνύει — κατά τὸν Ἀγγλικὸν τέπον — ὅτι η πλειονότης τῶν ἐφοπλιστῶν προτιμᾷ τὴν δευτέραν λένιν. "Αγγλος ἐφοπλιστῆς διετύπωσε πρὸ τὴν ημέραν τὴν γνώμην, ὅτι καὶ μὲν νᾶλον 13) 6 ἐτοῦ Πλέετ, ὁ λογαριασμὸς ἔνος νεοτεύκτου «τράπτε» μὲν ἡτο τελείως ισοσκελισμένος, ἔναντι τῶν 17) — καὶ 18) — τῶν ἐν ισχὺν κατωτάτων διών σχεδίου. Η δήλωσις αὕτη προεξαίσεν, ώς ἡτο φυσικόν, ἀφετεῖ σχόλια εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν Τέπον.

Τὸ «Fairplay» πλαδέζεται, ὅτι ἔνα «τράπτε» φορτηγὸν τοῦ μᾶλλον συγχρονισμένου τύπου, ἀποτέλεον κενὸν διά Πλέετ, φορτῶν εἰς τὸν πλέον συμφερότερον λιμένα, πραγματοποιῶν τὸ ικανοποιητικότερον «εντίστατ», ἐπειδόντος τὸ ταξίδιον τοῦ ὑπὸ τὰς εὐνοίστερας καρικάς συνθήκας καὶ παραδίδον τὸ φορτίον τοῦ εἰς τὸν μᾶλλον πλεονεκτικὸν λιμένα, ὃν δικαίως, ἐνδεχομένως, νάμαται συμφερότερον λιμένα, μὲν νᾶλον 13) 6. Πάντως δημος, ἡ ἀντιπεινευτική καὶ γενικοτέρα ἔξτασις τῶν πραγμάτων πειθεῖ, ὅτι ἡ ἀντιτέρῳ ἔξτιμης εἰνεὶς ἔξιαρτειαίς αἴσιοδος. Τὸ τόσον τυχηρὸν ταξίδιον ἀποτελεῖ περίπτωσιν σπανιότατη. Μὲν ἔνα σύγχρονον φορτηγόν, τὸ μετ' ἐπιστροφῆς ταξίδιον τοῦ Πλέετ δύναται νὰ ἔκτελεσθῇ ἐντὸς 90 ἡμερῶν, πολλάκις δημος καὶ εἰς 125 ἡμέρας.

Ἐξεταστέα ἀκόμη καὶ ἡ μέθοδος ἔξαστον ἐφοπλιστοῦ διὰ τὸν ἀπολογισμὸν τῶν δαπανῶν ἐξιμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου τοῦ. Μερικοὶ πλοιούτηται συμπειριλαμβάνουν εἰς τὸν λογαριασμὸν τὸν τὰς δαπάνας ἐπιθεωρήσεως, διαχειρίσεως καὶ συντηρησίσεως τοῦ σκάφους των, ἐνῷ τοῦνταντον ἄλλα παραλείπουν τὰ έξοδα ταῦτα ἀπὸ τὸν λογαριασμὸν τῶν ταξίδιων. Ἐπηρεάζουν ἐπίσης τὸν λόγον καὶ τὰ ασφάλιστρα, ἐφόσον ἀπόρχουν ἐφοπλισταί, οἵτινες πληρώνουν 20 ἐως 50 οἱ ἐπὶ πλέον ἄλλον συναδέλφων των.

Τὸ «Fairplay» ἀναφέρει δύο περιπτώσεις φορτηγῶν τῆς αὐτῆς ἡλικίας καὶ χωρητικότητος, ἀτίνα παρέλαβον τὰ αὐτὰ εἰς εἰδος καὶ ποσότητα φορτίου ἐκ τοῦ Πλέετ καὶ τὸ μὲν πρότον παρέμεινεν εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀργεντινῆς 35 ἡμέρας, ἐνῷ τὸ δευτέρον μόνον 3 ἡμέρας. Εἰς "Αγγλος ἐφοπλιστής" — γράψει τὸ ίδιον περιοδίον — τοῦ ὑποίον ὁ στόλος περιλαμβάνει σκάφη τινὰ ἀπὸ τὰ πλέον συγχρονισμένα, ἐπεδείξεν εἰς τὸν ἀρθρογράφον τοῦ «Fairplay» λογαριασμὸν διαφόρων ταξίδιων. Ἀπεδεικνύετο ἐξ αὐτῶν, ὅτι τὰ νεότερα φορτηγά τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστοῦ ναυλωνόμενα εἰς τὰ 18) — μετὰ κόπου παροντιάζουν λομούς παταλήγοντα εἰς ικανοποιητικὸν ἀποτέλεσμα.

Συμβαίνει πολλάκις τὸ ταξίδιον ἐνὸς φορτηγοῦ νὰ ἐπηρεασθῇ ἀπὸ δυσμένες «εντίστατ», εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως. Η ἐξιμεταλλεύσης ἔνος συγχρονισμένου σκάφους τοῦ ἐφοπλιστοῦ τούτου ἀπέφερε κατά τὸ 1935 — ἀραιούμενης τῆς ἀποσβεσεως καὶ τόσου τινὸς διά δανειακάς ὑποχρεώσεως — ζημιὰν μερικῶν ἐκαποντάδων λιόνων. Κατὰ τὸ τελευταίον ταξίδιον τοῦ ίδιου πλοίου, ἐπολογιζούμενης μᾶς ἀποσβέσεως 5 οἱ), συμπειριλαμβανομένης δὲ καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως, κατέλιπε καὶ κέρδος 5 οἱ). Ἐτερον ἐξ τῶν πλοίων τοῦ ίδιου πλοιούτητον φορτώσαν εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἐδαπάνησεν 820 λίρας, ἐνῷ ἄλλο φορτηγόν τοῦ τῆς χωρητικότητος, φορτώσαν εἰς τὸ Ροζάριο, ἐδαπάνησεν 617 μόνον λίρας. Τὸ πρότον σκάφος ἔξεργοφτοσεν εἰς Κόδον ἐπιβαρυνθὲν μὲν 905 λίρας, ἐνῷ τὸ δευτέρον ἔκφορτώσαν εἰς Χούλι, ἀπαλάνησεν μόνον 672 λίρας.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἐξ 195 λιρῶν διαφορά μεταξὺ Βίλλας Κονστιτούσιον καὶ Ροζάριο προήρχετο ἀπὸ ἐπιτάχυνσιν φορτώσεως, τὴν ὅποιαν ὁ ἐφοπλιστής ἐπερχόμενη νὰ πληρώσῃ εἰς τὸν πρότον λιμένα. Κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ π. ἔ. — καταλήγει τὸ «Fairplay» — τὰ ἀποτέλεσματα τῶν ταξίδιων τὸν ὑπόδειξαν περισσότερον ικανοποιητικά, παρόσον κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1935, θὰ ἡτο δημος παρασεινόντευμένον νὰ συμπεράνῃ τις, ὅτι, προσειμένου περὶ τῶν συγχρονισμένων σκαφῶν, μετὰ τὴν ἀραιεσιν τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως καὶ τοῦ 5 οἱ δι' ἀποσβεσεως, θὰ ἀπέμενεν ἔνα κέρδος 5 οἱ εἰς τὸ ἐφοπλιστή.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ	ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ
A. ΛΟΥΖΗΣ	
11 & 12 BURY STREET LONDON E.C. 3	
TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)	
ΔΑΝΕΙΑ	A. LUSI ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ	
27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΠΑΝΟΥ ΑΘΗΝΑΙ	
ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ	
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ	

Αἱ ἐργασίαι τῶν φορτηγῶν γραμμῆς κατὰ τὸ 1935

Ἡ ἑτησία ἔχθεσις τῆς «Ἐνόσεως Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπολη», ἡτος ἀναμένεται πάντοτε μὲν ἐνδιαφέρον ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς κύκλους, διότι παρέχει ἀξιόλογα στοιχεῖα περὶ τῆς θέσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἐδημοσιεύθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τόπον. Ἀνασκοποῦντα ἐν αὐτῇ τῷ περιοργέμενα εἰς τὸ παρελθόντος ἔτοντος καὶ παρατίθεντα πάντας, ἀναμένεται εἰς τὸ ὑπερόπτηνον ἐμπλόφορον τῆς Ἀγγλίας, ἐκ τῶν ὅποιων ἐμφανίεται, ὅτι ἡ χορηματοποιηθεῖσης κορυτιζότητος 63.628.000 τόνων διὰ τὰς Ἀγγλικὰς εἰσαγωγὰς, οἱ 36.110.000 τ., ἡτο τὰ 56.7 οἱ ἀρεώρων Ἀγγλικὰ πλοῖα καὶ 27.518.000 τ. ξένα τοιαῦτα, ὡς καταφαίνεται ποτὸν ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τῆς λιμενικῆς κινήσεως. Ἡ σύγχρονης τῶν ἀντωτέρων αἱμάτων δεινοῖσι τῆς Ἀγγλίας συμμετοχῆς ἔναντι τοῦ 1913, ὅτε ἐπὶ χορηματοποιηθεῖσης χορητιζότητος 49.064.000 τόνων, οἱ 32.292.000 τ., ἡτο τὰ 65.8 οἱ ἀρεώρων Ἀγγλικὰ πλοῖα καὶ 16.772.000 τ. ξένα τοιαῦτα. Τὸ δάραος ἀπ' ἐτέρου τῶν μεταφερθέντων τὸ 1935 ἐμπορευμάτων, κατ' ἀναλογίαν 100 τ. χωρητικότητος, ἀνήρχετο εἰς 99 τ., ἔναντι μέσου δροῦ 114 τ. διὰ τὸ 1913.

Αἱ Ἀγγλικαὶ ἔξαγωγαί κατέπεσαν ἀπὸ 16.937.000 τ. τοῦ 1913 εἰς 11.500.000 τ. κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος. Τοιοῦτα ἀξόητο εἰς τὴν ἔχθεσιν, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1935 ἀπῆρχαν μεγαλύτερα ἢ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη, αἱ δὲ ἔξαγωγαὶ μισθότερα ἔναντι τῶν ἐτῶν 1929 καὶ 1913, εἰς τόπουν διότε ἐξαγωγαὶ μόνον τὰ 63.6 οἱ ποτὸν εἰσαγωγῶν, ἔναντι 68.7 οἱ ποτὸν 1929 καὶ 82.6 οἱ ποτὸν 1913. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχοληθέντων σαφῶν εἰς τὸ ἔξιτερον δύναται ποτὸν τῆς Ἀγγλίας παρασχοληθέντων μείονται ποτὸν τοῦ παρελθόντος ἔτος βελτίωσίν τινα εἰς τὴν ἀναλογίαν μεταξὺ ἐργαζομένων καὶ ἀργονύτων πλοίων. Ὁ χῶρος ἐπίσης ἐφ' ἔξαστον φορτηγοῦ γραμμῆς, δύστις παρέμενε κενός, ἡτο καὶ κατὰ τὸ 1935, ὁ ἰδίως. Ἡ σύγχρονης τῶν Ἀγγλικῶν εἰσαγωγῶν ποτὸς τὰς τοῦ 1913, ἐπῆρξε τὸ παρελθόντος ἔτος μεγαλύτερα κατὰ 12 οἱ, ὡς ποτὸς τὸν ὄγκον, ἐνῷ ἡ χορηματοποιηθεῖσα χορητικότης ἡτο 29 οἱ μεγαλύτερα. Ἀντιθέτως ἡ σύγχρονης τῶν ἔξαγωγῶν παροντοίσεως μείονται ποτὸν 31 οἱ ὄγκον, ἔναντι τοῦ 1913, ἐνῷ ἡ ἀπασχοληθέντων χωρητικότης ἡτο μεγαλύτερα κατὰ 17 οἱ. Ὁ χορηματοποιηθεῖσα, δηλαδή, τοννᾶς, διὰ τὸ ἔξιτερον δύναται τῆς Ἀγγλίας κατὰ τὸ 1935, συγκρινόμενον ποτὸς τὸ τοῦ 1913, ἀγέτε εἰς τὸ συγκριόμενα. ὅτι διαθέσιμος χῶρος διὰ μεταφορῶν φορτίων 17 δύλων ἐκατομμυρίων τόνων, ἀφεύθη τὸ 1935 ἀ-χορηματοποίηστος. Ἡ διαφορά αὕτη πολὺ μὲν ἀντωτέρω τῶν συνήθων ὑπὸ δημιουρίας περιστάσεις ἀναλογίων τῶν κενῶν χώρων, πειθεῖ περὶ τοῦ ἀδυνάτου τῆς χορηματοποιηθεῖσας περιστάσεως.

Ἀναφερομένη περιωτέρῳ ἡ ἔχθεσις εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ περιορισμοῦ τῆς πληθωρικῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, τοννᾶς, ὅτι ἡ «Ἐνοσοῦ» ἔστεφε τὴν προσοχὴν τῆς εἰς δύο, κυρίως, σημεῖα : Πρῶτον, ὅτι κανένα σχέδιον ὁθολογιστικῆς κατανομῆς δὲν παρουσιάζει πιθανότητας ἐπιτυχίας, ἐπόσον θὰ ἡγούνει τὰς ὑπισταμένας ποικίλας συνθήκας εἰς τοὺς πολνασθίμους καὶ διαμέροντας ἀπ' ἀλλήλων τομεῖς ἐργασίας τῆς διεθνοῦς ναυτικῆς βιομηχανίας καὶ ὅτι ἡ παρονταί κατάστασις τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου — συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπεροπτῶν πετασμάτων τοῦντων, ὥστε νὰ ἐνδείχνυται ὡς συντονισμὸς τῶν ἐνεργειῶν τῆς ἐφοπλιστικῆς ὀλότητος, εἰς τὴν προσπάθειαν γ' ἀπονοθῆ ἡ καταφανῶς πλεονάζουσα χωρητικότης. Ἀναφέρεται μᾶλιστα συγκεκριμένως, ὅτι οιδαίποτε πρότασις ἐθελοντοῦ παροπλισμοῦ προθύμως θὰ συνεχείται παρὰ τὸν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπολη. Τὸ δευτέρον σημεῖον ἀφορᾷ τὸ πρόδηλη τῆς ὁθολογιστικῆς κατανομῆς τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος ἐν συνδυασμῷ ποτὸς τὰς ἐπιχορηγήσεις πολνασθίμων τὰς ἀπολαμβάνουσαν τὰ ξένα πλοῖα γραμμῆς. Ἡ δάσις τῶν γνωστῶν σχεδίων τῆς «Ερασιοναλιζαπού» ἡτο ἡ ισότης τῶν μετεχόντων. Τοιαύτη δημος ἴσοτης θεωρεῖται ἀνέψικτος, ἐψόσον εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς ἐργασίας παρονταίζονται πλοῖα, νωπηγηθέντα ποτὸς καὶ κινούμενα, βάσει ἐπιχορηγήσεων.

Κατὰ τὰς ἀντιτάληψεις τῆς «Ἐνόσεως» οίσοδηποτε σχέδιον, μὴ βασιζόμενον εἰς τὸν διαγανονισμὸν τοῦ τοννᾶς καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἐπιχορηγήσεων, θ' ἀπέβανεν εἰς ὄφελος τῶν ἐπιχορηγημένων σκαφῶν καὶ εἰς μεζοναὶ ζημιάν τῶν στενῶν ἐπὶ τῶν ίδιων ἀντῶν δραμάτων

W. J. PARNIS ENGLAND LTD M A L T A	
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	

στηριζομένων πλοίων Θάλασσαν ταῦτα διὰ τοῦ ισοτίμου πρὸς τὰ ἐπιχορηγούμενα παροπλιούν, περισσότερον ἔδαφος ἐργασίας. Πραγματεύεται ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις καὶ πολλὰ ἄλλα θέματα, προσκύναντα κατὰ τὸ ἑπτάνηστρον ἔτος καὶ τὰ ὅποια γενικῶς ἐνδιαφέρονταν τὴν Ἀγγλικὴν ναυτικὴν διοικητικὴν, τὰ δὲ συμπεράσματά της ἀπὸ τὰ περιαγμένα τοῦ π. ἔ. παρέχουν τὸ ἐνδόσιμον, ὅπιο πολὺ ἀπέχει ἀπόμη διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν εὐημερίαν.

Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸ 1935

Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπλοΐων κατὰ τὸν μῆνα Δεκεμβρίου, συμφόνως πρὸς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Δόιδη Ρέτζιστερ» περιέλαβον 16 σκάφη ὀλικῆς ψωματικότητος 26.765 τ. γκρός, ἔναντι 15 σκαφῶν 45.055 τ. ἀπολεσθέντων τὸν Δεκεμβρίου 1934 καὶ 10 σκαφῶν 18.170 τ. ἀπολεσθέντων τὸν Δεκεμβρίου τοῦ 1933. Αἱ ἀπώλειαι αὗται κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους σημαίας:

'Ην. Πολιτ.	5	τ. γκρ.	5.061	Γαλλικά	1	τ. γκρ.	2.382
Σουηδικά	2	»	4.337	Κινεζικά	1	»	1.359
Χιλής	1	»	4.316	Βραζιλίας	1	»	1.348
'Ιταλικά	1	»	3.817	Γερμανικά	1	»	865
'Ιαπωνικά	2	»	2.735	Νορβηγικά	1	»	545

Σύνολον ἀπολεσθέντων μηνὸς Δεκεμβρίου: 16 » 26.765

Αἱ κατὰ τὸν μῆνα σημειωθεῖσαι ὀλικαὶ ἀπώλειαι καὶ μερικαὶ ἀβαιρίαι ἀνὴρθρον εἰς 541, ἔναντι 518 τοῦ Δεκεμβρίου 1934, ἔναντι 569 τοῦ Δεκεμβρίου 1933 καὶ 507 τοῦ Δεκεμβρίου 1932. Αἱ ἀβαιρίαι αὗται κατανέμονται εἰς τὰς κατοτέρῳ περιπτώσεις:

Ζημία συνεπείᾳ τρικυμίας	57
Νανάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	1
Ζημία συνεπείᾳ προσαράξεως	56
Ζημία κατόπιν συγκρούσεων	156
Πνευματικά καὶ ἐκρήξεις	41
Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανδροὶ ἀπώλεια)	2
Ζημία μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηδαλίων	93
Ἐξ παντού τῶν ἄλλων ἀφοριῶν	136

Σύνολον ἀβαιρίων μηνὸς Δεκεμβρίου: 541

Μεταξύ τῶν σημαντικοτέρων ἀβαιρίων περιελαμβάνοντο εἰς τὸν πάντα τοῦ Λόιδη καὶ τοῖς, ἀφοροῦσαν Ἑλληνικά φορτηγά, ἢτοι ἡ προσάρξης εἰς Burnham τοῦ ἀπὸ π. «Μιχάλης Πουτούς», ἡ πρόσσωσης ἐπὶ δράζων εἰς Keelung τοῦ ἀπὸ π. «Έκατοντάρχος Δραγούλης» καὶ ἡ πυρκαϊά τοῦ ἀπὸ π. «Ἄγιος Μαρίνας».

Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπλοΐων, διαφρούντος τοῦ 1935 περιέλαβον 111 σκάφη 265.473 τ. γκρός, ἔναντι 107 πλοίων 308.062 τ. τοῦ 1934 καὶ 113 πλοίων 324.090 τ. γκρός τοῦ 1933, κατανέμονται δὲ εἰς τὰς ἀκολούθους κυριωτέρας σημαίας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗΝΑΙ ΤΤΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
20-151 & 20-152 40-748 & 41-614 8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:

HAMBURG - AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMANN LINE, DEUTSCHE OST-
AFRIKA LINIE

Κατ'εύθειαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ κατ'εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— —

"ΕΛΛΑΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693

ΤΑΞΕΙΔΙΑ·ΕΚΔΡΟΜΑΙ·ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

τὰ προηγούμενα δύο ἔτη:

Σημαία	Πλοῖα	Τ. γκρός	Πλοῖα	Τ. γκρός	Πλοῖα	Τ. γκρός
'Αγγλική	26	78.186	24	75.836	18	53.376
'Ιαπωνική	13	36.106	9	23.644	14	40.773
'Ην. Πολιτειῶν	11	21.148	7	26.748	11	25.465
'Ιταλική	4	20.498	6	20.721	4	9.908
Νορβηγική	11	13.668	16	29.186	14	39.192
'Ἑλληνική	4	13.363	4	16.307	10	26.766
Σουηδική	6	10.873	3	3.540	4	6.888
Γαλλική	3	10.302	7	10.733	4	53.129
Γερμανική	4	7.725	5	23.130	2	1.317
'Ισπανική	3	7.274	3	5.525	8	10.925
'Ολλανδική	—	—	2	10.524	—	—
Δανική	—	—	2	5.345	3	2.965
Βελγική	—	—	2	1.179	—	—
Λοιπά σημαία	26	46.330	17	55.644	21	53.386
Σύνολον:	111	265.473	107	308.062	113	324.090

Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι καὶ μερικαὶ ἀβαιρίαι ἀνὴρθρον κατὰ τὸ π. ἔ. εἰς 5560, ἔναντι 5203 τοῦ 1934, ἔναντι 5072 τοῦ 1933 καὶ 4956 τοῦ 1932, κατανεμόμενα ώς ἔξης:

Ζημία συνεπείᾳ τρικυμίας	524
Νανάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	23
Ζημία συνεπείᾳ προσαράξεως	1098
Ζημία κατόπιν συγκρούσεως	1349
Πνευματικά καὶ ἐκρήξεις	292
Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανδροὶ ἀπώλεια)	7
Ζημία μηχανῶν, ἀξονῶν καὶ πηδαλίων	856
Ἐξ παντού τῶν ἄλλων ἀφοριῶν	1411

Σύνολον ἀβαιρίων τοῦ 1935: 5560

Αἱ ναυλώσεις Ἰταλικῶν «τράμπες»

Εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων "Αγγλος βούλευτης ἐπιφρότησης τὸν ἐποιηργὸν τῶν 'Εξωτερικῶν, ἔναν ἵτο ἐν γνώσει, ὅτι 'Αγγλοι οἶστοι προέβησαν εἰς ναυλώσεις Ἰταλικῶν «τράμπες», παρέχοντες οὕτω τὴν εὐχαρίστησιν εἰς τὴν Ἰταλίαν νὰ πραγματοποιῇ σοβαρᾶς ἀμανεῖς ἔξαγογάς, καθὼς καὶ ἐὰν θὰ ἐλαμβάνοντο μέτρα ἔναντι τῆς τοιαύτης καταστρατηγησεως τῶν πνεύματος τῶν ἀποφάσεων τῆς Κ.Τ.Ε., δούν ἀφοῦ πά τὰς κυρωσίσει.

"Απαντῶν ὁ ἐποιηργὸς τῶν 'Εξωτερικῶν κ. "Ηντεν ἐτόνισεν, ὅτι δὲν είχεν ἐπίσημον γνώσιν τῆς πληροφορίας καὶ διὰ ἂν ἵτο εὐτυχής, ἐὰν ὁ ἐπεφωτῶν βούλευτης ἥδυνατο νὰ τῷ παράσχῃ συγγενούμενά στοιχεῖα. "Οσον ἀφοῦ πά τὴν λῆψιν μέτρων, δημερίσινεν, ὅτι παρόμοια συναλλαγάς δὲν ἀντίστηται πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῆς 'Επιτροπῆς ἐπὶ τῶν κυρωσεών, οὕτω πρὸς τὰς Ἀγγλίας ληφθέντα μέτρα πρὸς ἔκφρασην τῶν ἁδίων.

Ἡ ἀσφάλεια τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ

Εἰς σχετικὴν ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων ἐπεφρότησιν περὶ τῆς μετεπομένης Νομοθετικῆς προνοίας διὰ τὴν κατοχήνων τῶν Κανονισμῶν, οἵτινες διέπουν τὴν πρὸς ναυσιπλοίαν ἴσανότητα τῶν 'Αγγλικῶν πλοίων καὶ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν, παρέσχεν ὁ κ. Burgin ἐκ μέρους τοῦ 'Board of Trade' τὴν δεβαίσιν, ὅτι αἱ ἀμφιδια ἐπιφρό-

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ

ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ

TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HAROWBY ST., CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF η SUNDERLAND

παί άσχολούνται έντατικώς με τὴν ἔξέτασιν τῶν δύο τούτων ζητημάτων.

Αἱ ἔκθεσις καὶ τὰ πορίσματα τῶν ἐνδελεχῶν μελετῶν ἐπὶ τῷ προτυπεῖον συντήματος τοῦ πηδαλίου καὶ τῆς ἀριθμητικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων πρόσεται συντόμως νά ὑποβληθῶν ἀπὸ τὰς ἀμοδίας Ἐπιτροπᾶς εἰς τὸ «Board of Trade», παρὰ τοῦ ὅποιον καὶ θά δημοσιευθῶν. Τοῦτον αὐτὸν θὰ συμβῇ καὶ μὲ τὴν ἔξέτασιν ἐπὶ τῶν συνεννοήσεων μὲ τὰς ἑταφίας Νηγονομόνων διὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων. Ἐτονίσθη τέλος ὑπὸ τοῦ κ. Bury, όπι θὰ ληφθοῦν ἐν καιρῷ, ὅλα ἕκείνα τὰ μέτρα, αἵτινα ἥψελον προσκατῆ διὰ τὴν διασφάλισιν τῆς ναυτιλίους τῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν καὶ τῆς ζωῆς τῶν πληρωμάτων τῶν.

Ρουμανία

‘Ο Δούναβις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος

Εἰς τὸ «Danube Market & Shipping Reports» δημοσιεύονται ἀναλυτικοὶ πίνακες τῆς ναυτιλίας καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως (πυμεριλαμβανομένων καὶ τοῦ Σούνιν) κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Οὕτο, οἱ ἀπόπλοι ἀνήλθον τὸ 1935 εἰς 363 πλοία χωρητικότητος 582.484 τ. νέτ., ἔναντι 421 πλοίων 748.016 τ. διὰ τὸ 1934 καὶ 551 πλοίων 1.059.125 τ. νέτ. κατὰ τὸ 1932. Αἱ πρώτα κατὰ σειρὰν πέντε σημαία, αἵτινες συνεκέντρωσαν τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν ἔχουν δέ ἔχεις, ἐν συγκρίσει καὶ πόδες τὰ δύο προηγούμενα ἔτη:

	1935	1934	1933
Σημαία	Πλοία	Τ. Ποσ.	Πλοία
		Πλοία	Τ. Ποσ.
	vēt	o/o	vēt
Ἐλληνική	120	153.904	26.42
Ρουμανική	62	137.414	23.60
Ιταλική	61	123.197	21.15
Ἀγγλική	32	60.460	10.38
Γερμανική	32	46.068	7.91

Αἱ ἔξαγωγαὶ ἐκ τοῦ Δουνάβεως ἀνήλθον τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 558.142 τ. γεννημάτων, 31.455 δαγ., ζυλείας καὶ 58.940 τ. γεννικῶν ἐμπορευμάτων, αἱ δὲ φορτώσεις αὗτων ἥσαν κατὰ σημαντικὸν ποσούτον κατώτερον τῶν τοῦ 1934, ὅπε ἔξηγήσαν 807.888 τ. γεννημάτων, 37.247 δαγ., ζυλείας καὶ 77.265 τ. γεννικῶν ἕδον. Αἱ γεωφύτεραι φορτώσεις κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι σημαίων:

Σημαία	Πλοία	Γεν. τ.	Ξύλ. τ.	Πλοία	Γεν. τ.	Ξύλ. δ.	Γεν. τ.
Ἐλληνική	120	176.894	12.409	10.258	135	247.752	13.093
Ρουμανική	62	61.467	8.417	12.386	65	76.288	8.115
Ιταλική	61	143.575	—	667	11.455	83	161.963
Ἀγγλική	32	70.679	2.704	8.717	39	81.480	4.800
Γερμανική	32	70.018	1.071	13.965	28	85.264	777
Αιγαπτιακή	17	—	4.933	608	34	14.932	7.803
Βουλγαρική	5	14.287	238	—	2	2.260	103
Ούγγρική	16	11.704	95	1.031	7	21.190	—

Ἡ μείωσις τέλος τῆς ναυτιλίας κινήσεως καὶ τῶν ἐκ Δουνάβεως ἔξογμῶν ἀπὸ τοῦ 1930 καὶ ἐντεῦθεν ἡμεραῖται παραστατικότατα ἀπὸ τῶν ἀκόλουθων στατιστικῶν πίνακα:

Έτη	Πλοία	Τ. νέτ	Γεννική. τ.	Ξυλεία δαγ.	Γεννικά. τ.
1930	845	1.482.411	2.743.171	37.779	42.467
1931	690	1.165.789	2.055.981	32.224	40.159
1932	558	1.001.257	1.656.144	31.224	50.454
1933	551	1.059.125	1.755.146	30.892	67.201
1934	421	748.016	807.888	37.247	77.265
1935	363	582.484	558.142	31.455	58.940

Τουρκία

‘Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κων/λεως

Διηλθον ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Κονσταντινούπολεως κατὰ τὸ παρελθόντα. Ιανουάριον 624 ἀτμόπλοια καὶ μότοροις, καθαρὰς χωρητικότητας.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΑΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING.
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΤΠΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΟΔΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΑΝΔ ΤΟΝ 100

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E.C. 3

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC,"

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
7, BURY COURT, LONDON E.C. 3

τος 1.261.857 τ. νέτ., ἐκ τῶν ὅποιων 300 πλοία 621.050 τ. προήγοροντο ἐκ Δαρδανελλίων καὶ 324 πλοία 640.807 τ. ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὴν Κονσταντινούπολιν προσήγγισαν πρὸς διενέγειαν ἐμπορικῶν πράξεων 201 μόνον σκάφη, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 423 διῆλθον ἐκεῖθεν τράνχτο. Ἡ ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις πατενέμετο εἰς 23 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ δέξα πρότατα κατὰ σειρὰν ἦσαν αἱ ἀκόλουθοι:

Νοθρηγική	57	τ. νέτ	194.843	Τουρκική	103	τ. νέτ	132.493
Σοβιετική	89	>	186.472	Ρουμανική	34	>	70.751
Αγγλική	85	>	172.082	Γαλλική	13	>	40.144
Έλληνική	104	>	162.765	Οὐλλανδική	16	>	36.986
Ιταλική	65	>	143.357	Γερμανική	19	>	33.599

“Ἐναντὶ τοῦ προηγούμενον μηνὸς Δεκεμβρίου ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἐνεγάντισε μείωσιν κατὰ 55 πλοία καὶ 90.398 τ. νέτ., ἡ Ἀγγλικὴ μείωσιν κατὰ 17 πλοία καὶ 71.475 τ. νέτ., ἡ Ιταλικὴ μείωσιν κατὰ 12 πλοία καὶ 49.789 τ. καὶ ἡ Γαλλικὴ κατὰ 12 πλοία καὶ 29.330 τ. νέτ. Αὔξησην ἐσημείωσαν ἡ Ρουμανικὴ σημαία κατὰ 11.817 τ. νέτ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 12 πλοία καὶ 10.749 τ. καὶ ἡ Σονηδικὴ κατὰ 1 πλοίον καὶ 1949 τ. Ἡ Νοθρηγικὴ σημαία είλην αὔξησην κατὰ 2 πλοία καὶ μείωσιν τῆς χωρητικότητός της κατὰ 9.471 τ. νέτ., ἡ δὲ Οὐλλανδικὴ καὶ ἡ Γερμανικὴ μὲ μείωσιν κατὰ ἕνα πλοίον ἔχαστη, είλην αὔξησην 3064 τ. νέτ. ἡ πρώτη καὶ 4785 τ. ἡ δευτέρα.

Ἐνεπιφέρει τὸ προηγούμενόν μηνὸς Δεκεμβρίου ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἐνεγάντισε μείωσιν κατὰ 55 πλοία καὶ 90.398 τ. νέτ., ἡ Ἀγγλικὴ μείωσιν κατὰ 17 πλοία καὶ 71.475 τ. νέτ., ἡ Ιταλικὴ μείωσιν κατὰ 12 πλοία καὶ 49.789 τ. καὶ ἡ Γαλλικὴ κατὰ 12 πλοία καὶ 29.330 τ. νέτ. Αὔξησην ἐσημείωσαν ἡ Ρουμανικὴ σημαία κατὰ 11.817 τ. νέτ., ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 12 πλοία καὶ 10.749 τ. καὶ ἡ Σονηδικὴ κατὰ 1 πλοίον καὶ 1949 τ. Ἡ Νοθρηγικὴ σημαία είλην αὔξησην κατὰ 2 πλοία καὶ μείωσιν τῆς χωρητικότητός της κατὰ 9.471 τ. νέτ., ἡ δὲ Οὐλλανδικὴ καὶ ἡ Γερμανικὴ μὲ μείωσιν κατὰ ἕνα πλοίον ἔχαστη, είλην αὔξησην 3064 τ. νέτ. ἡ πρώτη καὶ 4785 τ. ἡ δευτέρα.

Ἐίναι οἱ προηγούμενοι μηνοὶ Δεκεμβρίου ἡ Ἐλληνικὴ σημαία μετέστη εἰς τὴν τετάρτην δέσιν, ἐνῷ σημῆνος κατεῖχε τὴν πρώτην ἡ τὴν δευτέραν καὶ ὅτι ἡ Σοβιετικὴ σημαία κατέλαβε τὴν δευτέραν δέσιν, ἐνῷ μέχρι πρὸς ἔτους ἀκόμη ὄφελον ἔβδομη. Ἡ μείωσις τῆς διελθουσῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος, ὀφελεῖται εἰς τὴν παντελή Ἐλλειψιν ἐργασίας τὸν Δουνάβεος καὶ εἰς τὸν παθητόν, λόγῳ τῆς ἐποχῆς, περιορισμού τὸν ἐξ Νοτίου Ρωσίας φορτώσεων. Λί Σοβιετικὴ ἐξαγοραὶ δημοφαίσθησαν, κατὰ σημαντικοὺς ποσούτον, εἰς τὴν παντηγόριαν 19 μιστῶν ἀτμόπλοιον, μὲ μηχανὰς συνολικῆς δυνάμεως 8700 ἵππων, 136 ρυμουλζῶν, 150—400 ἵππων δυνάμεως ἔχαστον καὶ μὲ συνολικὴν τοιάστην 43.900 ἵππων, 15 ἐσκαφέαν τῶν 100—250 τ. μ. καθ' ὥραν, μὲ ὀλικὴν ώριαν ἀπόδοσην 3.100 τ. μ. καὶ περὶ τὰ 20 σλέπαι, συνολικῆς χωρητικότητος 2000 κυβ. μέτρων. Ἀνεκούνθη ἐξ ἄλλου, ὅτι ναυτιλγοῦντα ἦδη εἰς τὴν Ιαπωνίαν μερικά «ferry boats» ἔναντι τῆς ἀξίας τῶν ἔξαγορασθέντων ὑπὸ

HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

‘Ο Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμός Ἀνωτάτης Ποιότητός καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Υφάλων καὶ Εξάλων.

Δεδοκιμασμέναι Συνδέσεις Ασφαλούς Συντηρήσεως εἰδικαὶ δι' ἔκαστον μέρος τοῦ πλοίου.

Ιδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοία.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ HEMPEL'S · COPENHAGEN
WOOD-HEMPEL'S LONDON

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξ διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

τῆς Ιαπωνίας Μαντζουριανῶν σιδηροδρόμων καὶ ὅτι παρηγγέλθησαν, ἐν Ιαπωνίᾳ ἐπίσης, ποταμώπολι τίνα καὶ τρεῖς ἑκατοφετις μὲν ὡριαίων ἀπόδοσιν 250 κ. μ., καθὼς καὶ τρία σλέπια μεταφορᾶς ίδιος, μὲν χωρικότητα 300 κ. μ. ἔχαστον.

Περισσότερον φορτίον ἀντὶ «μπῶνκερς»

Ο Σοβιετικὸς Τέρος ἀσχολεῖται ἀπό τίνος εὐρύτατα καὶ μὲ τὴν εἰς τὸ ναυτιλιακὸν ἐπίπεδον ἐμφοργὴν τοῦ συστήματος Stakhanov, τῆς ἐντατικοτέρας, δηλαδὴ, ἀποδόσεως ὅλων τῶν κλάδων τῆς Ρωσικῆς Οἰκονομίας. Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὰ πορίσματα μαζὶ εἰδίκῶς πρὸς τοῦτο συσταθεῖσας ἐπιφορῆς, δύναται ν' αὐξηθῇ σημαντικῶς ἡ σημερινὴ μεταφορικὴ ἵκανότης τῶν Σοβιετικῶν πλοίων, ὅχι μόνον διὰ τῆς κατέτετας κατανομῆς τῶν φορτίων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς παραλαβῆς τῶν ἀπαραιτήτων παρ' ἔκαστου σκάφους μπόνκερς, δόπτε θὰ ἔξικονομηθῇ χῶρος διὰ περισσότερον φορτίου. Ἀναφέρεται ἐν προειπένε, ὡς παραδείγμα, τὸ ἀπὸ «Tiflis» 11.800 τ. φορτίου, τὸ δόποιον ἐφόδωσε τελευταῖς 8435 τ. ἐμπορευμάτων, ἐνῷ ἦποι εὑνοίκας συνθήκας ἡδύνατο να παραλάβῃ 10.342 τ., καὶ ὥπο τὰς πλέον δισμενεῖς τοιαύτες 8700 τ.

Τούτεται σχετικῶς, διτὶ παρουσιάζεται σοβαρῶς μειομένη ἡ ἵκανότης τῶν Ρωσικῶν σκαφῶν, ἐξ ἀφορμῆς — κυρίως — τῆς ἐσφαλμένης ἀντιλήψεως τῶν Ὁργανισμῶν Μαύρης Θάλασσης καὶ Βαλτικῆς, ὡς πρὸς τὴν προμήθειαν μπόνκερς διὰ παραλαβῆς ταξίδια. Τὰ πλοῖα ἐφοδίαζονται καὶ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν των, εἰς βάρος πάντοτε τοῦ ναυλῶν καὶ τοῦ ποσοῦ τῶν μεταφοριμένων φορτίων, μόνον δὲ εἰς τὰς περιπτώσεις γενικῶν φορτίων μεγάλου κυβισμοῦ, εἶναι συμφέροντα ἡ προμήθεια μπόνκερς καὶ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν, ἐφόσον δὲν πρόκειται νὰ μείνῃ τὸν χώρον τοῦ φορτίου. Εἰς ὅλας τὰς λοιπὰς περιπτώσεις ἡ τοιαύτη πρόνοια ἀποβάίνει ἐπιχειρία διὰ τὴν ἀνάλαμψην μεταφορῶν.

Τὸ ἀσύμφορον τῆς ἀπολογισμένης τακτικῆς ἀποδεινύεται καὶ ἀπὸ τὸ παραδείγμα τῶν φορτηγῶν, τύπου «Minsk», διὰ ταξίδια Μαύρης Θάλασσης — Αγγλίας, μετ' ἐπιστροφῆς. Παραλαμβάνουν ταῦτα 2000 τ. μπόνκερς, ἐνῷ διὰ τὴν μέροις Αγγλίας διαδρομήν των κατανάλουν 900 τ. καὶ τοιουτούρπος ζάνουν 1000 τ. φορτίου κατὰ ταξίδιον, ἀντιστοιχούντος μὲν ἀπόλειαν ναῦλον 400 λιρῶν. Ή ἐν τῷ ἔχοντερικῷ

προμήθεια γιανθράκων διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς θ' ἀπήτει δαπάνην 470 λιρῶν. Συνεπῶς, ἡ ἐπὶ πλέον διαφορὰ 70 λιρῶν θὰ συντείται εἰς τὴν μειονάδα ἀφ' ἐνὸς τῶν ναυλώσεων ξένων πλοίων καὶ ἀφ' ἐπέριον εἰς μίαν αἴξησιν τῆς ποσότητος τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὴν ἀστροφήν κατανάλωσιν Ρωσούπον γιανθράκων. Τὰ ὀφελήματα ταῦτα θὰ είναι ἔτι μεγαλύτερα, ἐάν η ἀνθράκευσις διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς δὲν γίνη εἰς λιμένα τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ἀλλ' ἐν Αγγλίᾳ, ἐνθα διητή τὸν μπόνκερος εἶναι κατά 25 οἰο εὐθύνοτέρα.

Τὰ ἀνωτέρω πορίσματα τελοῦν ηδη ὑπὸ τὴν ἔξετασιν τοῦ ἀμοδίου ὡς τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτόπου.

Ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὰς Ἀρκτικὰς δαλάσσας

Τὸ σχέδιον τῶν διὰ θαλάσσης ὑπερθροείων Ρωσικῶν μεταφορῶν προβλέπει τὴν ἀπασχόλησιν κατὰ τὴν προσεχῆ περιόδον τῆς ναυσιπλοΐας τοτάκοντα περίπου Σοβιετικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν ξύλειας, οἰκοδομικῶν ὑλῶν, μηχανημάτων, ἀλευτικῶν καὶ κυνηγετικῶν ἄντικῶν καὶ ὄργανων εἰς τὰς Ἀρκτικὰς Ρωσικάς περιοχάς καὶ ἐξ αὐτῶν διὰ διαφόρους προορισμούς. Τὸ συνόλον τῶν προβλεπομένων νὰ μεταφεύθων κατὰ τὸ 1936 φορτίον διὰ τὸν Βορείον Παγωμένον ώκεανον, λέγεται ὅτι θὰ ὑπερθρῇ τοὺς 250.000 τόννους.

Κατεστρόθησαν ηδη αἱ λεπτομέρειαι ὀρτώ πλήρων ταξιδίων ἀπὸ Βλαδιβοστόκ διὰ Λένινγκραδ καὶ τάναπαλιν, τὸ δὲ φορτηγὸν «Robotshi» πρόκειται νὰ ἔπειται τὸ προσεχὲς θέρος τὸ ἔτον, διὰ τῆς Ἡράκτικης ζώνης, ταξίδιον του πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, μὲ ἀναχώρησιν περὶ τὰ τέλη τοῦ 'Ιουνίου ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Ἀρχαγγέλου. Μετ' αὐτὸν θ' ἀπολεύσονται καὶ τὰ εἰδικὰ διὰ ξύλειαν φορτηγά «Volodarski», «Sacco», «Vanjetis» καὶ «Kuibyshev», ἀπίνα καὶ θὰ ἐπιστρέψουν περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου κομίζοντα φορτία ξύλειας καὶ διαφόρων πρώτων ὑλῶν.

Ἐπίσης ἐπὶ τοῦ Σοβιετικοῦ φορτηγοῦ «Desna» πρόκειται νὰ φορτωθοῦν ἐξ Ἡράκγελον πλέον τῶν 1500 τόννων τροφίμων καὶ παντοῖον προμηθεύον διὰ τὴν ἐπιστημονικὴν ἀποστολήν, ήτις πρόκειται νὰ διαχειμάσῃ εἰς De Laigue, B. A. τῶν νήσων Novosibirsk, ὃπου πρόκειται νὰ ἐγκαταστήσῃ πολικὸν σταθμόν.

N.V. CORNS.SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS CHAPPY

(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 & Co

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

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

'Ιδιοκτήται ἡ λεπτομέρειαν μεταφορέων φορτίου 15 τόννων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τὸν γιανθράκων, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χῦμα φορτία.

Ἐνδύτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἐπαρκοῦς βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἐγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδούς.

Παραλαβὴ δὲ ὅλα τὰ εῖδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ὑγγημένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χῦμα σιτοφορτία εἰκαρπώνονται διὰ τῶν «σιλός».

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

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕλ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΑΦΑ
P. O. Box 775-ΧΑΙΦΑ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1^η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1935 ΜΕΧΡΙ 31^η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1935
ΕΤΟΣ ΔΕΚΑΤΟΝ ΟΓΔΟΟΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

'Ασφαλιστική τοποθέτησις — εἰς χρεώγραφα	458.225.—	
Ταμείον καὶ Τράπεζα	1.308.965.95	
καὶ Λ. στ. 1429.10.11	594.037.45	1.903.003.40
'Ενυπόθηκα Δάνεια	500.000.—	
Χρεώγραφα εἰς χρούδην καὶ Δραχμάς	3.731.863.50	
Χρεώσται διάφοροι	919.144.70	
Γραμμάτια εισπρακτέα	50.027.80	
'Επιπλα καὶ έγκαταστάσεις	13.651.—	
Μείον άποδεσίς	13.650.—	1.—
	Δρ. 7.562.265.40	

ΠΙΑΘΗΤΙΚΟΝ

Κεφάλαιον Μετοχιζόν	2.000.000.—
'Αποθεματιζόν τακτιζόν	1.805.350.—
'Αποθεματιζόν έξτατον	1.550.000.— 3.355.350.—
Πιστωτικά Διάφοροι	212.543.20
ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ 1935:	
Διά ζημίας έκκρεμεις Θαλάσσης	300.000.—
Διά πινδόνος ἐν ίσχυΐ Θαλάσσης	200.000.—
Διά πινδόνος ἐν ίσχυΐ Περός	750.000.—
Διά διαφοράς χρεωγράφων καὶ Συναλ.) τος	300.000.— 1.550.000.—
Μέρισμα παρελθοντών χρήσεων	15.775.—
Μέρισμα χρήσεως 1935	240.000.— 255.775.—
Ποσοστά Δ. Συμβούλιον καὶ Διευθύνσεως	46.082.90
Φόρος Κ. Π. ἑ) Μερίσμ. καὶ Ποσοστών	67.770.—
Φόρος 'Ασφαλιστών Δ' Τριμ. 1935	48.600.— 116.370.—
Ζημία καὶ κέρδη ἐπόλοιπον εἰς Νέον	26.144.30
	Δρ. 7.562.265.40

ΧΡΕΩΣΙΣ**ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ "ΚΕΡΔΗ & ΖΗΜΙΑΙ,,****ΠΙΣΤΩΣΙΣ**

'Αντασφάλιστρα Θαλάσσης	178.834.35	
Μείον Προμήθεια	43.601.30	435.233.05
Προμήθεια Πρακτορείου		194.693.—
Πληρωθείσα ζημία Θαλάσσης:		
'Εκ τῆς κρατήσ. ζημιῶν έκκρεμών	105.065.85	
Τοῦ ἔτους 1935	308.657.45	413.723.30
Μείον εισπραχθείσα παρ' ἀντασφ.	66.057.—	
εισπραχθησόμενα	104.135.—	170.192.— 243.531.30
'Αντασφάλιστρα Πυρός		925.248.90
Μείον Προμήθεια		367.364.20
		557.884.70
Προμήθεια Πρακτορείου		310.780.20
Πληρωθείσα ζημία Πυρός:		
'Εκ τῆς κρατήσ. κινδύνων ἐν ίσχυΐ	123.819.35	
Μείον εισπραχθείσα παρ' ἀντασφ.	95.339.20	28.480.15
Κρατήσεις 1935:		
Διά ζημίας έκκρεμεις Θαλάσσης	300.000.—	
Διά πινδόνος ἐν ίσχυΐ Θαλάσσης	200.000.—	
Διά πινδόνος ἐν ίσχυΐ Περός	750.000.—	
Διά διαφοράς χρεωγρ. καὶ Συναλ.) τος	300.000.— 1.550.000.—	
Φόροι Δημοσίου πληρωθέντες	202.971.10	
Φόροι Δημοσίου διφειλόμενοι	48.600.—	251.571.10
Διαφορά χρεωγρ. καὶ Συναλ.) καὶ Γενικά ἔξοδα κλπ.		116.64.90
'Απόσθ. 'Επιπλών καὶ Έγκαταστ.		588.936.70
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ πρός διανομήν		13.650.—
		599.997.20
	Δρ. 4.891.022.30	

Τόποι καὶ τοκομερίδια	395.967.85
-----------------------------	------------

Δρ. 4.891.022.30

ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΔΡ. 599.997.20

'Αποθεματιζόν Τακτιζόν 20 ορο	120.000.—
'Αποθεματιζόν Έξτατον	100.000.—
Μέρισμα τακτιζόν 5 ορο	100.000.—
Μέρισμα πρόσθετον 7 ορο	140.000.— 240.000.—
Ποσοστά Διοικ. Συμβούλιον 10 ορο	37.999.70
Μείον φόρος	7.277.70
	30.722.—
Ποσοστά Διευθύνσεως 5 ορο	18.999.80
Μείον φόρος	3.638.90
	15.360.90
Φόρος Κ. Π. ἑ) Μερίσματος	56.853.40
Φόρος Κ. Π. ἑ) Ποσοστών	10.916.60
	67.770.—
'Υπόλοιπον εἰς Νέον	26.144.30
	Δρ. 599.997.20

Τὸ Μέρισμα ἐξ Δραχ. 60, κατὰ Μετοχὴν, ἔλευθερον φόρον, πληρωθήσεται μετὰ τὴν ἔγγοντιν τοῦ ισολογισμοῦ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων καὶ ἀπὸ τῆς ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον ὁρισθησομένης ἡμέρας, ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ τῆς ἐπ' ἀριθμ. 16 Μερισματαποδείξεως.

'Ο Πρόεδρος
ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

'Ο Διευθυντής
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ. ΠΑΝΟΥΤΣΟΣ

'Ο Διευθυντής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΥΤΣΗΣ

'Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Π. ΜΟΥΝΤΑΝΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΗΛΕΦΑΡΟΣ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Ι

ΤΗΑΞΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 — ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD 6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C.3 TELEPHONE: ROYAL 4954

'Από τήν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας**'Η άπογραφή τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πληρωμάτων**

'Η ὑπὸ τὴν ποεδρείαν τοῦ πλωτάρχου - λιμενικοῦ κ. Σαμαρτζούνον καταρτισθεῖσα ἐπιτροπὴ διὰ τὴν ἔκκαθάσιν τῶν ἔργατον θαλάσσης τῶν ναυτολογούμενον εἰς τὰ ἐπιβατήγα σκάρη τῶν ἀκτοπλοίκων καὶ Μεσογειακῶν γραμμῶν, (κατωτέρων πληρομάτων) ἐπέβαλε πρὸ ἡμερῶν τὸ πρόσιμα τῆς εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν. 'Η ἐπιτροπὴ ἐξῆλγεν ἐν ὅλῳ 1475 ναυτικῶν φυλλάδια, δύο δηλαδὴ φυλλάδια προστέμοισαν αὐτοῖς οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν, ὑπελόγισε δὲ εἰς 150 περίπου τοὺς ναυτεργάτας ἐξείνους, σίτινες ἐγγάριντα μὲν ἐπὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ἄλλα δὲν κατέθεσαν πρὸς ἐλεγχον τὰ ναυτικὰ αὐτῶν φυλλάδια. Τὰ ἐλεγχθέντα φυλλάδια ἀνύκτια εἰς 71 ναυτικῶν καὶ ὑποναυτάρχων, 320 ναύτας καὶ ναυτόπαιδες, 42 ἀρχιθεμαστάς, 77 λιπαντάς, 241 θερμαστάς, 115 ἀνθρακαῖς, 234 ἀρχιθεμαστάς καὶ θαλαμητάρχων, 120 ἐπικούρους, 96 μαγείρους καὶ 46 χυτροσαθαμιστάς.

Μετὰ τὸ πέρας τοῦ ἐλέγχου κατητίσθησαν 24 στατιστικοὶ πίνακες, ἐκ τῶν ὅποιων προστέπτει, διὰ τὸ θέρος, ὅποτε τελοῦν ἐν κυνήσῃ 48 ἓντος 50 ἀποβατήγα σκάρη, ἐγγάριντα κατά προστέγουν, 75 ναύληροι καὶ ὑποναυτάρχοι, 326 ναύτας καὶ ναυτόπαιδες, 48 ἀρχιθεμαστάς, 81 λιπαντάς, 244 θερμαστάς, 136 ἀνθρακαῖς, 112 θαλαμητάρχοι, 222 δοῦλοι θαλαμητάρχοι 134 ἐπίκονδροι, 102 μαγείρους καὶ 66 χυτροσαθαμιστάς, ἥτοι ἐν ὅλῳ 1546 ναυτεργάτας. Παραμένουν, ἐπομένων, κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον 79 ἀνέργοι. Κατὰ τὴν περίοδον δύος τῶν χειμερινῶν μηνῶν, λόγῳ περιορισμοῦ τῶν ἐν κυνήσῃ σκαφῶν εἰς 36 περίπου, ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς οιγκωνινὰς 1343 μόνον ναυτεργάτας, κατανεμούνται εἰς 54 ναυτικῶν καὶ ὑποναυτάρχων, 443 ναύτας καὶ ναυτόπαιδες, 35 ἀρχιθεμαστάς, 63 λιπαντάς, 175 θερμαστάς, 97 ἀνθρακαῖς, 85 θαλαμητάρχοι, 166 δοῦλοις θαλαμητάρχοις, 100 ἐπικούρους, 76 μαγείρους καὶ 49 χυτροσαθαμιστάς. Οἱ ἀνεργοί, οὖν, τῆς χειμερινῆς περιόδου ὑπολογίζονται εἰς 282.

Διὰ τοῦ ὑπερῆλικας δῶλον τῶν πλάδων (55 ἑτῶν καὶ ἄνω), ἀνεργούμενος εἰς 55, ἐξέφρασεν ἡ Ἐπιτροπὴ τὴν εὐέργην, ὅπως κατὰ τὴν ὁριστικὴν ἐπέλιντον τοῦ ὅλου ἀκτοπλοϊκοῦ ἡγεμονατος, ληφθῆ πρόδνοι πέραπορος συνταξιδιοτήτησώς τον καὶ ἐξόδου τοῦ ἀπὸ τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα, ἐφόσον ἡμεῖλον κριθῆ ὑπὸ τῆς ἱγνειονομικῆς ἐπιτροπῆς, ὡς ἀνίσταντο πρὸς περιτέρων ἐργασίαν. Τὸ ἴδιον μέτρον προστείνειν ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ διὰ τοὺς τυχόντων αὐτούντων τοὺς ὑπερβάντας τὸ δῶλον ἐτοῦ τῆς ἡλικίας τον. Λόγῳ τῆς συντάκτουν χρονικῆς διαρκείας τῶν ἐργατῶν τῆς δὲν ἡδονήθη ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ ἐξασφισθῇ τὸν ἀριθμὸν καὶ τὸ ὄνοματεπώνυμον τῶν καθ' ἐποτροπὴν καταδικασθέντων ἐπὶ λαθορευτικὴν ναυτεργάτων παρὰ τῶν διαφορῶν δικαιοτητῶν τοῦ Κράτους.

Οὕτω ἡ ἀνεργία τῶν ἔργατον θαλασσῆς κατὰ μὲν τὴν χειμερινὴν περιόδον ὑπερῆλικας καλύπτεται ποσοστὸν 17.32 οὗ ἐπὶ τὸν συγκεκριμένον ἀριθμὸν αὐτῶν, ἔνω τὸ θέρος, ὅποτε δρομολογούντα 12 ἐπὶ πλέον σκάρη, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀνέργων μειοῦντα εἰς 4.88. οὗ μόνον. Κατ' οὖσαν — ἀναφέρει ἡ Ἐπιτροπὴ εἰς τὸ πόρισμά της — δὲν ἐφίσταται κακὴ ἀνεργία τὸ θέρος, διότι τὸ ποσοστὸν 4.88 οὗ ὑπολογίζεται, χωρὶς νὰ ληφθῶν ὃν ὄφιν οἱ παράγοντες ἀσθενεῖς, γήρατος, οἰκογενειῶν λόγων κλλ. οἵτινες ἀναγκάζουν ωρισμένον ἀριθμὸν ναυτεργάτων νὰ παραμένουν ἐν τῇ ἔποιᾳ ἀναπολόγητοι.

Ἐὰν καταστῇ δυνατὴ ἡ ἀναστάσις τῶν γραμμῶν Μασσαλίας — Πειραιῶς — Αλεξανδρείας καὶ Πειραιῶς — Νέας Υόροκης, — καταλήγει ἡ Ἐπιτροπὴ — ὅχι μόνον ἀνεργία δὲν θὰ βεβίσταται εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ἄλλα τούναντιν ἔλλειψις θὰ παρατηρεῖται καὶ κατὰ φυσικὴν συνέπειαν θὰ παρουσιάζεται ζῆτησις ἐργασίας, ἀντὶ προσφορᾶς τοιαύτης. Δέον πρὸς τούτοις νὰ ἡγθῇ ἵτε ὄφιν, ὅτι, κατόπιν τῆς ἐπαγγείλσιος τοῦ Νόμου «περὶ προστασίας τῶν φυματιών ναυτεργατῶν», θὰ ἐξέλθῃ τοῦ ἐπαγγέλματος, συνταξιδοτημένος ἐπὶ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἔνας σημαντικὸς ἀριθμὸς ἐργατῶν θαλάσσης.

'Η ἔξοφλησις τῶν ναυτολογίων

'Η διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ. προήλθεν εἰς τὴν λῆψην διαμόρφων μέτρων διὰ τὴν ἔγκαρδον καὶ ἀστριθή ἐξόφλησιν τῶν ναυτολογίων. Πρός τὸν σούλον αὐτὸν συνετάχθησαν πίνακες ἐμφανίνοντες, ἀναλόγως τῆς χρονικότητος, τὸν συντελεστὸν καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πληροφόρατος, τὰ καταβλητά τέλη τῶν Ναυτικῶν Ταμείων. Προνοίας καὶ Ν.Α.Τ., ὡς καὶ τοῦ φόρου καθαρᾶς προσδόκων. Οἱ ἐν λόγῳ πίνακες ἀναφέρονται εἰς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενιακὰς ἀρχές, εἰς τρόπους ὥστε νὰ μὴ προτάσσεται τοῦ λοιποῦ ἡ δικαιολογία ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς λιμενικούς ὑπαλλήλους, τοὺς προξενούς καὶ ὑποπροξενούς, ὅπις δὲν ὑπελόγισαν ὅθως τὰ ὄφελά μεν. Θὰ ἀποφευχθῇ ἐπίσης ἡ καθιντεύσις τῶν ἐσόδων τῶν Ταμείων καὶ συγχρόνως τὰ ἐγκάτοτε ὄφελά μεν ταῦτα πολλάκις δυσχερής ἡ καταβολὴ τῶν ἀπὸ τοὺς ηγεμόνας ποσών. Θὰ παρέχεται τέλος καὶ ἡ εὐέργεια τῆς ἀπὸ τὸν έθνειαν ἐξοφλήσεως τῶν ναυτολογίων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐπὶ τῶν πλιοντητῶν.

Μία ἐνδιαφέροντα δίκη

'Υπὸ τοῦ Πρωτοδικείου 'Ηρακλείου ὁρίσθη διὰ τὴν 27ην Μαΐου ἡ ἐκδίκαιας τῆς ἀγωγῆς τῆς «Ἐνώσεως Κτητοραπαγωγῶν Κορήτης ἐναντίον τῆς «Γερμανικῆς Ἀνατολικῆς Ἀτμοπλοίας» καὶ τῆς «Βασιλικῆς Ὀλλανδικῆς Ἀτμοπλοίας» διὰ τὴν παρὰ αὐτῶν εἰσπράξιν πηγένειν ναύλων πρὸς μεταφορὰν τῶν κίτρων. Η ἐνάγοντας «Ἐνώσεις» εἶχε προέλθει εἰς συμφωνίαν μὲ τὰς δύο ταῦτας ἐταιρίας, δύος διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν κίτρων καταβάλλουν τοὺς ναύλους εἰς γαρίνας λίρας καὶ δολάρια μὲ τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, παρὰ δὲ τὴν συμφωνίαν ταῦτην ἀντέτοπον ἐταιρία ιπτεχέων ποσών 1.000.000 δρ. ἐπὶ πλέον τοῦ συμφωνηθέντος.

'Ιδρυθη «Ἐνώσις Ναυλομεσιτῶν»

Περὶ τοὺς τίκοις ναυλομεσίτων τοῦ Πειραιῶς συνελθόντες πρὸ ἡμέρων συνέπικαν ἐπαγγελματικὸν συμμετείον ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐνώσεως 'Ελλήνων Ναυλομεσιτῶν». Μετὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ ἰδιωτικοῦ προτοτάλλου, ἐξελέγη προσωπικὴ διοικούσα ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν κ.κ. Θ. Γιαννούλατον, Π. Πάσον, Μάνον Κρητικοῦ, Β. Σταφυλάτον, Κ. Καλετανάκη, Μ. Κονσταντινίδη, Ήρ. Καλέτη καὶ Κ. Πετροπούλου. Η ἐπιτροπὴ αὗτη θὰ ἐπιμεληθῇ τῆς συντάξεως τοῦ Καταστατικοῦ τῆς 'Ενώσεως καὶ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ ἀπὸ τὸ Πρωτοδικείον Πειραιῶς.

'Η ύπόθεσις τοῦ ἀπὸ «Δημ. Παντελῆς»

Καθ' αὐτὴν ἀναστονοῦται, ἡ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἐκπρεμούσα ὑπόθεσις ἀποζημιώσεως τοῦ ναυαγήσαντος εἰς τὰς νήσους Πρασίνου 'Αρχοτηρίου φορτηγού «ΔΗΜ. ΠΑΝΤΕΛΗΣ», διεκανονίσθη πρὸ τοῦ συμβιβαστικοῦ μεταξὺ τοῦ ἐνδιαφερούμενον πλιονιστητῶν καὶ τῶν 'Αγγλων ἀσφαλιστῶν τοῦ σκάφους.

Διοικητικὴ ἀποφάσεις καὶ Διατάγματα

Δ' ἀποφάσεως τοῦ κ. ἐπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν ἐνεργούθη ἡ ἀποστολὴ, δαπάνως τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», εἰς Κάρδια τεσσάρων φαδιοτύπευσητῶν τοῦ Ε. Ν. ποὺς ναυτολόγησον ἐπὶ τῶν ἐκεῖ καταπλέοντων 'Ελληνικῶν φορτηγῶν.

— 'Εξῆτηθη ἐξ ἄλλου ἡ συγκατάθεσις τῆς Ὀλλανδικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀποστολὴν καὶ παραμονὴν εἰς Ρόττερνταμ πέντε πλιόρων τοῦ Ε. Ν. καὶ τεσσάρων φαδιοτύπευσητῶν, πρὸς ναυτολόγησον ἐπὶ φορτηγῶν μαζ, ἀπεινανταπλέοντας εἰς λιμένας τοῦ Κόντινεντ καὶ ἔχοντας ἀνάγκην πλιοράχου η φαδιοτύπευση τοῦ προσταταστασίου ἐπέφερεν η συμπλήρωσιν κενῶν θέσεων.

Προσήγουσαν εἰς ἀρχιπλοίονς οἱ πλιόρων κ.κ. Ήλ. Παπαγεωργίου τοῦ σταθμοῦ Πειραιῶς, Ήλ. Μιχαλόπουλος τοῦ σταθμοῦ Πατρών καὶ Νίκης τοῦ σταθμοῦ 'Ηρακλείου.

— 'Εδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» τὸ ἐπειτακόν διάταγμα τοῦ Νόμου «περὶ μέτρων προστασίας τῶν φυματιών ναυτεργατῶν», διὰ τοῦ ὅποιον προβλέπεται ἡ κορήγησης εἰς αὐτοὺς τοιηδιμάτων ἐπὶ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

— 'Υπὸ τοῦ ἀναστοτικοῦ συμβούλου τοῦ Ε. Ν. ἀπηλλάγη ὁ πλοιαρχὸς κ. κ. Σωσσάνδης, διοτες κατηγορεῖτο δι' ἐξέλθοισι τῆς προξενίας

LIVERPOOL

REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo
— of All Kinds —*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

μας ἀρχῆς τοῦ Μπουένος "Αἴρες.

"Υπὸ τοῦ ιδίου συμβούλιον ἐπεβλήθη πρόστιμον 150 δρ. εἰς τὸν φαδιοτῆλεγχαφτήν κ. Μασοῦντον κατηγορηθέντα ἐπὶ παραβάσει τῆς διεύθυνσις συμβάσεως φαδιοτῆλεγχαφαῖς.

— Τὸ συμβούλιον ἀγόνων γραμμῶν τοῦ ὑπονομείου τῆς Συγκοινωνίας πρόσθη εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν δρῶν τῆς δημιοπρασίας διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς τακτικῆς ἔξυπηρετήσεως τῆς μεταξὸν Πειραιῶς — Δωδεκανήσου καὶ Κύπρου συγκοινωνίας. Οἱ δροὶ τῆς σχετικῆς διαπρούσεως ἐγκριθέντες, ἀδημοπριθέντας εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ή δὲ δημοπρασία διὰ τὴν μίσθωσιν ὥρισθη τὴν 20ὴν Μαρτίου.

— Ἐτοποθετήθησαν εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Νάυτου» οἱ λιμενικοὶ ἀξιοματικοὶ κ. κ. Ἐμπ. Κανακάρης καὶ Δ. Βασιλειάδης, προσεμένουν νὰ ἐνεργήσουν τὸν ἔλεγχον τῶν πιστοποιητικῶν τῶν ἵπτον συνταξιοδότησιν τελούντων φυματικῶν ναυτεργατῶν.

— Ἐνώπιον τοῦ Ἀνακριτικοῦ συμβούλιον τοῦ Ε.Ν. παραπέμποντα διὰ τὴν 5ην Μαρτίου οἱ ἀνδρες τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗ» οἵτινες είζον στασίσει τὸ 1934 εἰς Λιβύον, ἔνθα καὶ ἐφιλακισθήσαν ἐπὶ τι διάστημα ἐπὸ τῶν Ἰταλικῶν ἀρχῶν. Διὰ τὴν αὐτὴν αἵτιαν καὶ τὴν ιδίαν ἡμέαν παραπέμποντα καὶ τινες ἄνδρες τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «ΝΙΤΣΑ».

— Παρεπέμψῃ ἐπίσης εἰς ἀνακριτικὸν συμβούλιον διὰ τὴν 9ην Μαρτίου ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀ) π. «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» κ. Σπ. Μαγτζαΐδης κατηγορύμενος διὰ παράδαινος τῆς συμβάσεως περὶ «γραμμῆς φορτώσεως». Ἐπίσης καὶ ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀ) π. «ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ» κ. Γ. Λαμπός διὰ παράδαινος τοῦ Νόμου περὶ συνθέσεως τοῦ πληρώματος. Διὰ τὴν δευτέραν ταῦτην ἐπόθεσαν δὲν ὥρισθη εἰσόει ἡ ἡμερομήνια τῆς παραπομῆς.

— Ἀνεκοινώθη ἀρμοδίωσις, ὅτι ὁ βλάσεις ἐφινθός φανὸς τῆς Κύμης ἐπεσκευάσθη καὶ ἥξατο λειτουργῶν κανονικῶς.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Μετεγράφησαν ἐπὶ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὰ φορτηγά «ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» 3714 τ. γκρός, τῆς ἑταρίας «Νήλ.-Παντελῆς (Ἐλλάς) Α.Ε.», «ΕΑΠΙΣ» 1492 τ. γκρός, τῶν κ.κ. Ἀλεξ., Πριγκεπᾶς καὶ Ἀθαν. Ἀναστασίου, «ΒΑΣΟΣ» (τάνκερ) 4622 τ. γκρός, τοῦ κ. Ιω. Δ. Χανδρή κτλ. καὶ «ΕΛΕΝΙΚ» 4403 τ. γκρός, τοῦ κ. Μάρου Λάρα κτλ.

— Ἐξ Σύνφορος μετεγράφη εἰς Πειραιᾶ τὸ ἀ) π. «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 4108 τ. γκρός, τῆς κ. Ζωγραφίας Νικολάου.

— Ἐνηρογήσθη εἰς Πειραιᾶ τὸ φορτηγόν «ΣΠΥΡΟΣ» 2107 τ. γκρός, τοῦ κ. Σταύλ. Π. Ἀντόπλα.

— Ἐπίσης ἐνηρογήσθη ἐν νέου εἰς Πειραιᾶ, τὸ δυνάμει 'Αναγν. Νόμου ἀποδοθὲν εἰς τὸν κ. Κνο. Βενιζέλον τάνκερ «ΝΑΥΣΙΚΑ» 5005 τ. γκρός (τοῦ 1922). Τὸ σάκαρος τοῦτο ἐνεγράφη ἐπὶ δύναμι τῆς κ. Μαρίας Κ. Βενιζέλον, διαρόνται δὲ μὲν ἐποθήκην ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἐν δρ. 2.247.757.40.

— Τὸ μικρὸν ἐπέβατηγόν ἀ) π. «ΕΡΜΗΣ» 404 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Τσούτα, μετονομάσθη «Στυλιανός».

— Διεγράφῃ ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς, ὡς ποληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς, τὸ μικρὸν φορτηγόν «ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ» 408 τ. γκρός.

— Ἀπτλείθουσαν αἱ ἐγγεγραμμέναι ἐπὸθῆκαι ἐπὶ τῶν ἀ) π.: «ΝΕΑ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ» 169 τ. γκρός, διὰ δρ. 205.000 καὶ λίρας 113, «ΕΛΕΝΗ Τ.» 3038 τ. γκρός, διὰ δρ. 105.578, «ΒΥΡΩΝ» 9272 τ. γκρός, διὰ δρ. 212.561, «ΑΙΜΙΑΛΙΟΣ» 3637 τ. γκρός καὶ «ΙΣΜΗΝΗ» 2399 τ. γκρός (ἐπὶ τῶν 16 ο) ποτῶν) διὰ δρ. 265.000.

— Ἐνεγράφησαν ἐξ ἀλλού ἐποθῆκαι ἐπὶ τῶν ἀ) π. «ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΠΑΝΤΕΑΝΗ» 4445 τ. γκρός, διὰ 1650 λίρας, «ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» 3714 τ. γκρός, διὰ 20.000 λίρας, «ΕΛΕΝΗ» 509 τ. γκρός, διὰ 800.000 δρ., «ΕΑΠΙΣ» 1492 τ. γκρός, διὰ 1500 λίρας καὶ «ΕΡΜΗΣ» 404 τ. γκρός, διὰ 1.000.812 δρ.

Τὰ 45 ο) ποτῶν τοῦ ἀ) π. «ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ Η» 1012 τ. γκρός, ἐπολήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Ἀντ. Χάλαρην εἰς τὸν κ. Ιω. Δασοντόνον ἀντὶ

δρ. 643.950.

— Ἐπίσης τὰ 10 ο) ποτῶν τοῦ ἀ) π. «ΜΙΜΗΣ» 3227 τ. γκρός, ἐπολήθησαν ἀπὸ τὴν κ. Εὐγ. Ι. Χανδρή εἰς τὸν κ. Πρόιαν Ν. Κανάλην, ἀντὶ 126.500 δρ.

— Διετάχθη, δυνάμει τοῦ γνωστοῦ Ἀναγκαστ. Νόμον, ἡ ἀναγνώρισις, ὡς Ἐλληνικοῦ, τοῦ ἀ) π. «ΒΕΛΟΣ» 2082 τ. γκρός (τοῦ 1906), τοῦ κ. Παντ. Ι. Μαροῆ καὶ ἡ ἐγγραφή του, ὡς φορτηγοῦ, εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶν.

— Εξετέλεσαν τελευταῖς ἐποκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά «Ἐφονόλα», «Οօρος Ίθόμη» καὶ «Ποσειδώνια» εἰς Μπλάθ, «Δάφνη» εἰς Μπάρον, «Σύλια» εἰς Σούντερλαντ, «Βασ. Δεστούνης» καὶ «Ιο. Π. Γουλανδρῆς» εἰς Κάρδια καὶ «Ζεύς», «Μερόπη», «Μίνα» καὶ «Παπαλεμέδης» εἰς Τάιν.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ. Πολ. Λάρα Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Highland Prince» 4798 τ. γκρός (τοῦ 1909), παραληφθὲν εἰς Μάντζεστερ, ἐπέθη ἀπὸ Ἐλληνικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθη «ΩΡΙΩΝ».

— Τὸ ποληθὲν εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, φορτηγὸν «ΑΙΜΙΑΛΙΟΣ» 3638 τ. γκρός (τοῦ 1898) ἀντὶ 7.500 λιρῶν, ἐπανεπωλήθη παρὰ τὸν Ἀγγλὸν εἰς Ολλανδίαν διαλυτός ἀντὶ 5.600 λιρῶν, μὲν παράδοσιν εἰς Ρόττερνταμ.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ. Πολ. Λάρα Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ελένη» 509 τ. γκρός, παραληφθὲν εἰς Μάντζεστερ, ἐπέθη ἀπὸ Ελληνικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθη «ΩΡΙΩΝ».

— Τὸ ποληθὲν εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, φορτηγὸν «Lady Charlotte» 3874 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1915, παραληφθὲν εἰς τὸ Κάρδιαν ὑψωσε τὴν Ἐλληνικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθη «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ». Τὸ σκάφος τοῦτο ἡγοράσθη ἀντὶ 15.250 λιρῶν, είχε δὲ ποληθῆ ἐπὶ τὸ παρελθόν, τὸν Ιανουάριον τοῦ 1922 ἀντὶ 45.000 λιρῶν, τὸν Μάιον τοῦ 1917 ἀντὶ 130.000 λιρῶν καὶ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1917 ἀντὶ 150.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ ἀγόρασθὲν ἀπὸ τοὺς κ.κ. ἀδελφοὺς Συνοδινοῦ Νορβηργίων φορτηγὸν «Saima» 2113 τ. γκρός (τοῦ 1914) παραληφθὲν εἰς Μπέργκεν, ἐπέθη ἀπὸ Ἐλληνικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθη «ΔΑΝΑΝΠΡΙΣ».

— Τὸ μικρὸν ἀπτοπλοῖον φορτηγὸν «ΕΥΡΩΤΑΣ» (εκ «Κρήτη») τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Κονιμαντάφων, μετατραπέν εἰς πετρελαιοκίνητον μετονομάσθη «ΕΛΠΙΝΙΚΗ».

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ.κ. Ρεθύμνη — Κονιουροντῆ καὶ Σία «Αγγλικὸν» ἀ) π. «Port Curtiss» 8287 τ. γκρός (τοῦ 1920) παρέμεινεν ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθη «Tower Dale». Ὅπλος Ἀγγλικὴν ἐπίσης σημαῖαν θὰ παραμείνουν καὶ τὰ ἀγόρασθέντα ὑπὸ τῶν ιδίων Ἀγγλικὰ φορτηγά «Fife» 4233 τ. γκρός (τοῦ 1929) καὶ «Peebles» 4318 τ. γκρός (τοῦ 1930).

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«PEEBLES» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κονιουροντῆ ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν. Πρόσειται περὶ φορτηγοῦ 4318 τ. γκρός, 2594 τ. νέτ καὶ 7775 τ. φορτίου, μὲν ἐμφορτον τύθισμα 23.914 ποδῶν. «Εχει παρὰ τῷ Λόνδον κλάσιν 100ΑΙ, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1930 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «W. Doxford & Sons, Ltd», τοῦ Σούντερλαντ καὶ διῆλθε σερβεῖο No 1 τὸ 1934. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χρέα διαθέτει 436.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 398.000 κ. π., κηρυσμοποιεῖ δὲ ἔχομα ὑδατος 1208 τόννων.

Φέρει ἔντι κατάστρωμα καὶ πρόμναν καταδρομικοῦ, ἔχει δὲ διαστά-

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἐλλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδιναντῖαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτεροικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: **Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

σεις μήκους 370.4' ποδῶν, πλάτους 55.9' καὶ πλευρικοῦ ὑψους 24.9', μὲ πρόστεγον μήκους 30 ποδῶν, μεσόστεγον 230 καὶ ἐπίστεγον 34 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «G. Clark, Ltd», τοῦ Σόντερλαντ καὶ δυνάμεως 368 ὀνομ. ἵππον, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 25'', 41'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45'' ἵντον. Λέβητας φέρει τρις, πέσεως 120 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντον.

«FIFE» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῷ κ. κ. Ρεθύμνην καὶ Κοντονοῦτῇ ἀντὶ τιμῆς 36.500 λιρῶν. Εἶναι σκάφος 4233 τ. γκρός, 2626 τ. νέτ καὶ φορτίου 7933 τ., μὲ ἔμφροτον βάθισμα 24.1 ½ ποδῶν. «Εχει παρὰ τῷ Λοῦδ κλάσιν 100A1, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1929 (Μάρτιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Burntisland καὶ διῆλθεν ἐπιθεώρησιν Νο1 τὸ 1933. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζέμα διαθέτει 436.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 408.000 κ. π. χορηφοποιεῖ δὲ ἔργα ὅπερας 1404 τόννων.

Φέρει ἐν κατάστρομα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 370.9 ποδῶν, πλάτους 51.4 καὶ πλευρικοῦ ὑψους 25.1, μὲ πρόστεγον μήκους 35 ποδῶν, μεσόστεγον 233 καὶ ἐπίστεγον 29 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς «D. Rowan & Co, Ltd», τῆς Γλασκώβης, καὶ δυνάμεως 331 ὀνομ. ἵππον, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 23'', 39'', 65'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45'' ἵντον. Λέβητας φέρει δύο, πέσεως 200 λιτρῶν καὶ ἔνα βοηθητικόν, πέσεως 120 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντον.

«GLENLUCE» Ἀγγλικὸν μότοροπιλ., ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 20.000 λιρῶν. Πρόσκειται περὶ σκάφους 6755 τ. γκρός, 4120 τ. νέτ καὶ φορτίου 9075 τ., μὲ ἔμφροτον βάθισμα 25 ποδῶν. «Εχει παρὰ τῷ Λοῦδ κλάσιν 100A1, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1920 (Ιανουάριον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Harland-Wolff», τῆς Γλασκώβης, διῆλθε σερβέν Νο2 τὸ 1935 καὶ χορηφοποιεῖ ἔργα ὅπερας 1984 τόννων. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων διαθέτει 477.000 κ. π. καὶ διὰ δέματα 445.000 κ. π.

Φέρει δύο καταστρόματα καὶ «σπέλετο-νέτε», ἔχει δὲ διαστάσεις μήκους 405.9' ποδῶν, πλάτους 54.2' καὶ πλευρικοῦ ὑψους 32.9', μὲ πρόστεγον μήκους 43 ποδῶν, μεσόστεγον 81 καὶ ἐπίστεγον 48. Εἶναι ἐφοδιασμένον μὲ πετρέλαιομηχανάς 12κυλίνδρους, διαστάσεων 36 3/8X39 3/8 καὶ δυνάμεως 810 ὀνομ. ἵππον, φέρει δὲ δύο ἔλικας.

«KAMSA» Γαλλικόν, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς γέρῳ τῶν 5500 λιρῶν καὶ ὃν παραληφθῇ κατόπιν δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπιθεώρησεως εἰς Ρουέν. Εἶναι σκάφος 1986 τ. γκρός, 1183 τ. νέτ καὶ φορτίου 3100 τ., μὲ κλάσιν 100A1, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1919 εἰς Καναδάν. «Εχει διαστάσεις μήκους 250.7 ποδῶν, πλάτους 43.1 καὶ πλευρικοῦ ὑψους 20.7 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους 25, μεσόστεγον 68 καὶ ἐπίστεγον 20 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ δυνάμεων 184 ὀνομ. ἵππον, εἶναι τρικύλινδροι μὲ διαστάσεις κυλίνδρου 21'', 33'', 54'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 40''

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Ἡ ἀγορὰ τῶν πωλουμένων πρὸς περιστέρῳ ἐμμετάλλευσιν μεταχειρισμένων φορτηγῶν σκαφῶν, μολονότι περιωρισμένη εἰς δόλγας ἀγοραπωλησίας, συνενέπεσεν ἐν τοῖς ἀρκετὸν ἐνδιαφέροντες ἐξ ἀφορμῆς τῆς πωλήσεως πλοίων τινῶν νεωτέρας ἡλικιας. Οὗτοι σκάφοι 4233 τ. γκρός (τοῦ 1929) μὲ σερβέν Νο1 τοῦ 1933, ἐπολήθη ἀντὶ 36.500 λιρῶν, ἐνῷ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1932 είχε πωληθῆ ἀντὶ 29.000 λιρῶν, ἔτερον δὲ φορτηγὸν 4318 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἐπολήθη ἀντὶ 40.000 λιρῶν, ἔναντι προηγούμενῆς πωλήσεος τοῦ πατέρα Δερμέθρου τοῦ 1933 ἀντὶ 30.000 λιρῶν. «Ενε τρίτον φορτηγὸν 3865 τ. γκρός (τοῦ 1929) καὶ μὲ σερβέν Νο1 τοῦ 1933, οὗτον τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἀνήρχετο εἰς 80.000 λίρας, ἐπολήθη ἥδη ἀντὶ 29.500 λιρῶν.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων διετηρήθησαν εἰς ἴνητὴν ἐπίπεδα, προειμένου καὶ διὰ σκάφη μικρῶν χωρητικότητος. Οὕτον φορτηγὸν 1259 τ. γκρός (τοῦ 1913) μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1934, ἡγοράσθη ἀντὶ 6000 λιρῶν, ἔτερον δὲ φορτηγὸν 1885 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἐπολήθη εἰς Ἑσθονίους ἀντὶ 8900 λιρῶν. Φορτηγά, λίκιδας 14—18 ἑτοῖν ἐπολήθησαν πέντε, εἰς ιζανοποιητικάς τιμάς. Λ. χ. Ἀγγλικὸν σκάφος 9005 τ. φορτίου (τοῦ 1922) μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1934, ἐπολήθη ἀντὶ 31.000 λιρῶν, ἔτερον 6240 τ. φορτίου (τοῦ 1920) μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1932, ἐπολήθη ἀντὶ 18.000 λιρῶν καὶ ἔναντι Ἀμερικανικὸν 8578 τ. φορτίου (τοῦ 1918) ἄνευ σερβέν, ἐπολήθη πρὸς περιστέρῳ ἐμμετάλλευσιν, μὲ παραλαβὴν, ὃς ἐστὶ καὶ ἔνδισκεται ἀντὶ 71.500 δολαρίων.

Τὰς κυριότεράς ἀγορᾶς ἐπαγματοποιήσαν «Ἐλλήνες ἐπολιτισταί, οἵτινες, διαθέσαντες κεφάλαια 96.500 λιρῶν, ἡγόρασαν τρία φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος 15.306 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν τὸ ἔνα, 6755 τ. γκρός, 9075 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1935, εἶναι διπλέλικον μὲ πετρέλαιομηχανάς. Τὸ ὑπόλιπα δύο φορτηγά, ναυπηγήσεως 1929 καὶ 1930, τὰ παραμένουν, ἀτυχῶς, ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημάδια. Παρ' Ἐλλήνων πλοιοκτήτον παρείληθησαν ἐξ ἄλλου τῷ πρὸ μηνὸς παρ' αὐτῶν ἀγορασθέντα φορτηγά «Saimas», «Highland Prince», «Port Curtis», «Oil Shippers» (τάνκερ) καὶ «Lady Charlotte», τελοῦν δὲ ὑπὸ διαπραγμάτευσιν πρὸς ἀγοράν καὶ δύο εἰσέτι σκάφη μετρίαις χωρητικότητος.

Αἱ κατὰ τὸ 6' 15θημέρον τοῦ Φεβρουαρίου ἀναγγελθείσαι σημαντικότερα πολύσημες φορτηγῶν πλοίων ἥσαν αἱ ἀπόδουλοι:

«YSEL» Ὁλλανδίκων, 1259 τ. γκρός, 2005 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέν Νο2 τοῦ 1934, ἐπολήθη ἀντὶ 6.000 λιρῶν. «ERIK B. Δανικόν, 2191 τ. γκρός, 3000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1897, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1934, ἀναλεβήτωσεν τοῦ 1925, ἐμφορτον δύθισμα 18 ποδῶν καὶ ταχύτητα 8 1/4 μιλίων, ἐπολήθη εἰς Δανοὺς ἀντὶ 140.000 Δανικῶν χορωνόν καὶ μετωνόμασθη «Asko».

«STEGELBORG» Δανικόν, 1885 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίου, μὲ ἔμφροτον δύθισμα 18.6 ποδῶν, ναυπηγήσθεν τὸ 1906 καὶ διελθὼν σερβέν Νο3 τοῦ 1931, ἐπολήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 8900 λιρῶν.

«ZENT» Ἀγγλικόν, 5362 τ. γκρός, 6240 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1932, ἐπολήθη εἰς Αμερικανοὺς ἀντὶ 18.000 λιρῶν.

«BRAEMAR» Νορβηργίας, 1009 τ. γκρός, 1500 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1897, ἐπολήθη εἰς Φινλανδοὺς πρὸς περιστέρῳ ἐκμετάλλευσιν καὶ μετωνόμασθη «Anna».

«PACIFIC COMMERCE» Ἀγγλικὸν μότοροπιλ., 5089 τ. γκρός, 9005 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1934, ἐπολήθη εἰς Αγγλίους ἀντὶ τιμῆς 31.000 λιρῶν.

«GAMBIA» Ἀγγλικόν, 3865 τ. γκρός, 6530 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ σερβέν Νο1 τοῦ 1933 καὶ ταχύτητος 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 23 τ. γωνιαθράσκον, ἐπολήθη εἰς ἑταϊρίαν τῆς Βομβάς ἀντὶ 29.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐκπόσιος 60.000 λιρας, είχε δὲ πολήθη τὸν Μάρτιον τοῦ 1933 ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

«WEST LASHWAY» Αμερικανικόν, 5637 τ. γκρός, 8578 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπολήθη ἀντὶ 71.000 δολαρίων.

«GUDRUN MAERSK» Δανικόν, 4932 τ. γκρός 8600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπολήθη ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Χάρις εἰς τὰς ἀναγγελθείσας ἀδόφους πωλήσεις Ἀμερικανικῶν πλοίων τοῦ κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, πρὸς διάλυσιν εἰς τὰς Ἡνωμένης Πολιτείας, ζωηρὰ ποὺς ἡτού σίνησεν εἰς ἀγορὰν τοῦ παλαιοστίου θεοφόρου ποληθείαν τοῦ Φεβρουαρίου. Αντιθέτως ὅμως πρὸς τὴν ζωηρότητα τῶν Αμερικανικῶν πωλήσεων, οἱ διάλυται εἰς τὰς λοιπὰς ἥσαν ἐπιφυλακτικοὶ καὶ δὲν ἔχεισαν, εἰμὶ τὴν ἀπαραίτητον διά τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν παλαιῶν χωρητικότητα. Οἱ Ἰταλοὶ διάλυται μάλιστα, λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν τῶν δυσχερεῶν, ἐπέδειξαν πλήρη ἀπολύτων.

Αἱ τιμαὶ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν ἐσημείωσαν αἰσθητὴν ὑποχώρησιν κατελθούσα ἀπὸ 446 σελ. κατὰ τ. γκρός εἰς 38)—, καὶ τοῦτο διότι οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ ἔπανταν ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἀμεσον ἔξαρσάλισιν παλαιῶν τονάκων, ἵνα τὸ χονησμοτοῦσον, βάσει τοῦ σχεδίου «διαλύσεων—ναυπηγήσεων».

Δεδομένης ἀλλωστε τῆς διαφορᾶς τιμῆς ἀγορᾶς παλαιῶν πλοίων καὶ πολήσεων αὐτῶν εἰς τοὺς διάλυτας προβλέπεται καὶ περιστέρῳ ἀδόμη πτώσης τῶν τιμῶν παλαιῶν σκαφῶν. Σημειωτέον, διτὶ ἐξηκολούθησεν ἡ πόλησης εἰς ἀλλοδαποὺς διάλυτας ὄπετεν σκαφῶν, ἀπαν εἰζον προσφάτως ἀγορᾶ παρ' Ἀγγλον πρὸς σημειοτούρην εἰς τὸ σχέδιον ναυπηγήσεων. Οὕτω, τὰ Γερμανικά «Nordsees» καὶ «Marie Schröder» καὶ «Hedwig» ἐπανεπωλήθησαν εἰς Γερμανικὸν διάλυτας, τὸ ἀπ. «Tiber», ὅπερ είχεν ἀγορασθῆ ἀντὶ 2750 λιρῶν ἐπανεπωλήθη εἰς Δανοὺς ἀντὶ 2.100 λιρῶν, τὸ ἀπ. «Havil-dale» ἀγορασθὲν ἀντὶ 9500 λιρῶν, ἐπανεπωλήθη εἰς Πάπονας διάλυτας ἀντὶ 8000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Βομβάνην καὶ τὸ ἐσχάτως ἀγορασθὲν «Elliottines» ἀπὸ 7500 λιρῶν, ἐπανεπωλήθη εἰς Ολλανδίαν ἀντὶ 5600 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ρότερνταμ.

Κυριώτερα πωλήσεις ἥσαν ἡ τοῦ Αμερικανικοῦ ὑπερφοκεανίου «Minnekhida» 17.281 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ 105.000 δολαρίων, πρὸς διάλυταν εἰς Ἀγγλον διάλυτας καὶ ἡ τοῦ ἀποτεφρωμένου Γαλλικοῦ λάντερ «L. Atlantique» 42.512 τ. (τοῦ 1930). Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐγράφθη παρ' Ἀγγλον ἀντὶ 57.000 λιρῶν καὶ ὃς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται εἰς τὸ Χερσονήσον, ὅποθεν ὃς ὁμονόληπτη πρὸς διάλυσιν εἰς τὴν Γλασκώβην. Δύο ἄλλα μεγάλα ἐπεργαστάντα πρὸς διάλυσιν εἰς τὴν Σαουθάμπτον, ἔνθα παραπλίσθη ἀπὸ τοῦ 19ης Φεβρουαρίου.

Διαπούτον τοῦ 6' 15θημέρον ἐπολήθησαν πρὸς διάλυσιν 27 ἐπὸ σκάφη 153.289 τ. γκρό. ἀνίκοντα εἰς τὰς ἀκολούθους ἐπὶ τὰ σημάδια: «Αμερικανικά 15 τ. γκρ. 81.122 Γερμανικά 1 τ. γκρ. 4.433 Γαλλικά 1 1/2 » 42.512 Γονγκοσολαντζά 1 » 4.295 «Ἀγγλικά 4 » 12.526 Δανικά 1 » 1.343 «Ολλανδικά 1 » 7.058

Σύνολον: 27 » 153.289

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

Τὰ σαφή ταῦτα (έξαιρεσι 3 Γερμανικῶν) ἐπωλήθησαν ἀντὶ 500,000 δολαρίων 102.100 λιρῶν, εἰς διαλεῖτάς 6 χωρῶν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 375 γιλ. δολ. τὰ ἀργοῖντα ἀπὸ τοῦ κεβερητικοῦ στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν «Ambridge» 6631 τ. γρούς (τοῦ 1912), «Cohasset» 5268 τ. γρούς (τοῦ 1918), «Eastern Crag» 3826 τ. γρούς (τοῦ 1919), «Eastern Maid» 3141 τ. γρούς (τοῦ 1920), «Eastern Sea» 5838 τ. γρούς (τοῦ 1918), «Englewood» 4746 τ. γρούς (τοῦ 1918), «Innokos» 6093 τ. γρούς (τοῦ 1919), «Morriston» 4726 τ. γρούς (τοῦ 1918), «North Pole» 4131 τ. γρούς (τοῦ 1918), «San Pedro» 2235 τ. γρούς (τοῦ 1918), «Santa Ana» 4847 τ. γρούς (τοῦ 1918), «Santa Elisa» 5004 τ. γρούς (τοῦ 1919), «Santa Tecla» 2492 τ. γρούς (τοῦ 1918) καὶ «Yukon» 4843 τ. γρούς (τοῦ 1918). Τὰ σαφή ταῦτα θὰ παραληφθοῦν εἰς οἷαν καταστασῶν εὑρίσκονται.

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ ἀπὸ «Whitby Abbey» 1188 τ. γρούς (τοῦ 1908) ἀντὶ 3000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Μπλάιθ, «Steersman» Ἀγγλικόν, 594 τ. γρούς (τοῦ 1902) ἀντὶ 1000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Χούλι, «Bakar» Γιονγκοσλαβικόν, 4295 τ. γρούς (τοῦ 1906) ἀντὶ 8500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Σοράνη καὶ τὸ κατεστραμμένον ἐκ πορώντος Γαλλικόν ὑπερισκέπτον «L' Atlantique» 42.512 τ. γρούς (τοῦ 1930) ἀντὶ 57.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν, ώς ἔστι καὶ εὑρίσκεται εἰς Χερσοποίγον.

ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ 'Αγγλικὸν τάνκερ «Achatinia» 5833 τ. γρούς (τοῦ 1921) ἀντὶ 11.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν καὶ τὸ ἀπὸ «Havildar», τοῦ 'Ινδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, 4911 τ. γρούς (τοῦ 1911), ἀντὶ τιμῆς 8000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Καλκούταν.

ΟΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 11.500 λιρῶν τὸ 'Ολλανδικόν ἀπὸ «Djember» 7058 τ. γρούς (τοῦ 1914), ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀπὸ 'Αγγλικὸν ἑπολιτικὸς τὸ ἑσζάτιον πολιηθέντα πρὸς διάλυσιν ἐν 'Αγγλίᾳ, βάσιον τοῦ σχεδίου, Γερμανικὸν ἀπὸ «Nordsee» 1293 τ. γρούς (τοῦ 1890), «Marie Schröder» 742 τ. γρούς (τοῦ 1889) καὶ «Hedwig» 1827 τ. γρούς (τοῦ 1892) ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς. Ηγόρασαν ἐπίσης τὸ Γερμανικόν ἀπὸ «Jacoba» 571 τ. γρούς (τοῦ 1891) ἀντὶ 950 λιρῶν. Τέλος ΔΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Δανικόν ἀπὸ «Tiber» 1343 τ. γρούς (τοῦ 1899) ἀντὶ 2100 λιρῶν.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Η σύγκρουσις τοῦ ἀπὸ «Μαριέττα» εἰς 'Αμέρισταν.

Ἐνόπλον τῶν 'Αγγλικῶν δικαστηρίων ἐξεδικάσθη πρὸς ἥμερῶν ἡ ὑπόθεσις τῆς συγχρούσεως, παρὰ τὰ ντόπια τῆς 'Αμερικῆς, τοῦ φρεγτηγοῦ «Μαριέττα» μετὰ τοῦ Σοβιετικοῦ ἀπὸ «Angara». Ἐνάγοντες ἥσαν οἱ 'Ελληνες πλοιούχται, οἵτινες καὶ ὑπεστηρίξαν, διὰ τὴν σημειώθεισαν τὴν 4ην Μαΐου 1934 σύγχρονης, ώφελετο εἴς δύο λόγην εἰς ἑσπαλμένων χειρισμῶν τοῦ Ρωσικοῦ σκάφους, ἐνῷ οἱ ἑναγόμενοι ἀπέδουσαν ἀντιθέτως τὴν εὐθύνην τοῦ ἀτυχήματος εἰς τὸ 'Ελληνικὸν φρεγτηγόν. Σημειώτεον, διὰ τὴν ἀμφότερα τὰ πλοία κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συγχρούσεως ἐπέβανον πλοηγοί.

Μετὰ τὴν λῆψην διαφόρων μαρτυριῶν καταθέσεων καὶ τὴν περιώσιμην τῆς ἀζροματικῆς διαδικασίας, διὰ δικαστῆς κ. Buekennill ἐξόδιον τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀνεσόπτησης τὴν δῆλην ὑπόθεσιν, μὲ τὴν παρατήρησιν, διὰ τὴν ἀγωγὴν τῶν ἑναγόντων διὰ τὴν ἀπάτησιν τῶν κατετέθηται μεγάλην καθυστέρησιν. Λίον ἔτη—εἰπε— μετὰ τὸ ἀτυχήματα, ἐξλήθησαν ἐνόπλοιον τοῦ δικαστηρίου οἱ πλοηγοί, οἱ πλοιαρχοί, καὶ οἱ αἱ ἀξιωματικοὶ τῆς «Μαριέττας», διὰ νὰ καταθέσουν τὰς σινθήκας ἕπος τὰς δύοις ἐσημειώθη ἡ σύγχρουσις, ἐνῷ εἴς ἄλλον δὲν παρέστη ὁ πλοιαρχος τοῦ «Angara», οἵτινος ἀπλῶς ἀντιγνώσθη ἡ ἔγγραφος κατάθεσις.

Ἡ ἀντιληφτής τοῦ Δικαστοῦ ἐν τῆς κατ' ἀντιπαράστασιν ἐξετάσεως τῶν δύο πλοηγῶν ἦτο, διὰ ἀμφότερον διετέρουν εἰς τὴν μηνύμην τῶν συγχρεψάντων τὰ γεγονότα. Ἡ κατάθεσις τῶν κατόπιν τούτων δὲν ἐστηρίζεται εἰς τὴν πραγματικότητα, ἀλλ᾽ εἰς θῶμα, μετὰ σύζητην, ἐνώπιον, διὰ την συνέθησαν ἡ δικαστής ηγούμενος ὁ 'Αγγλος δικαστής καὶ εἰς τὰ προκύπταντα ἀπό

τὰς μαρτυρικὰς καταθέσεις, προσεπάθησε δὲ νὰ μορφώσῃ θετικήν τινα γνώμην ἐν τῆς ὑποθέσεως ἐκ τῶν ἐγγράφων στοιχείων καὶ ἐκ τῶν παθανῶν ἀρρομάνων τῆς συγχρούσεως. Ἐπεισθην—εἰπε— διὰ τοῦ δρόμου τὸ ἀπὸ «Μαριέττα» εὐρίσκετο εἰς ἀρκετὴν ἀπόστασιν, κατεύθυνομενον πρὸς τὰ «εντόκε» τῆς διώρυγος τῆς 'Αμερικῆς, τὸ ἀπὸ «Angara» ἐπλέει πρὸς αὐτὸν μὲ μικράν, ὀποσδήποτε, ταχύτητα, προτιθέμενον νὰ ἐλαχθῇ περὶ ἕνατὸ καὶ νὰ λάβῃ κατεύθυνσιν πρὸς τὴν κεφαλὴν τοῦ κορπούδιατος. 'Υποτίθεται, διὰ τὴν πορείαν αὐτὴν τὸ Σοβιετικὸν πλοίον διὰ νὰ προσεγγίσῃ τὸ κορπίδιον πρὸς τὸν 'Ελληνικοῦ.

Τότε ὅθεν καταρριφθεῖ τὸ «Angara», διότι ἐπεισθεσεις νὰ ἔλιγηθῇ περὶ ἕνατό, καθ' ἦν στιγμὴν τὸ «Μαριέττα» προσήγγιξε διὰ νὰ τὸ προσπεράσῃ. Ἐάν τοῦτο ἐστὸ Ρωσικοῦ σκάφους οὐ δέοντα προσοχὴ εἰς τὰ πέριξ αὐτοῦ συμβαίνοντα, μὲν ἐγίνετο ἀποληπτόν, διὰ τὸ ἀπὸ «Μαριέττα» ἐχειρίζει διὰ νὰ προσπεράσῃ καὶ ὅτι συνεπώς τὸ «Angara» δὲν ἔχει τὸ ἀπατούμενον καρδὸν νὰ ἔστελέσῃ ἀπότομον στροφὴν ἔναντι τοῦ ντόξ. Διὰ τὸ 'Ελληνικὸν φρεγτηγὸν ὁ 'Αγγλος δικαστής διεπιστοσεν, διὰ τὴν ἐξηρούσθει τὸν πλοῦν του, βάσει τῆς ζαφαγμένης πορείας του, χωρὶς νὰ δώσῃ καμίαν σημασίαν εἰς τὸ προπορευόμενον καὶ προτιθέμενον νὰ πλευρίσῃ εἰς τὸ ντόξ ἀπὸ «Angara». Ολίγας μόνον στιγμαὶ πρὸ τῆς συγχρούσεως ἀπελήφθη τὸ ἀπὸ «Μαριέττα», διὰ δὲν ἀπένενεν ἵσανς χρόνος καὶ ἀπόστασις διὰ νὰ προσπεράσῃ.

Θού ἀδύνατο τότε νὰ συρίξῃ ἄπαξ, εἰς προειδοποίησιν, διὰ νὰ διαχώῃ τὸ «Angara» τὸν ἐπιχειρούμενον ἔλιγμον του. Τοιούτον τι ὅμοιος δὲν συνέβη καὶ ή σύγχρονοις ἐπῆλθε. 'Ο δικαστής κ. Bucknell κατελόγισαν, συνεπείς τῶν ἀνωτέρῳ ἀντιληφτεών του, ἰσην εὐθύνην εἰς ἀμφότερα τὰ πλοῖα.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Α.Ε.

ΠΡΟΣ ΚΛΗΣΙΣ

Καλοῦνται οἱ κ. κ. Μέτοχοι εἰς Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τὴν 14ην Μαρτίου ἐ. ξ. ημέραν Σάββατον καὶ ώραν 11ην π. μ. ἐν τῇ ἐπιστροφή της Πειραιεί τέλρα τῆς ἑταῖριας (Μέγαρον Λαϊκῆς Τραπέζης — δόδος Ναυαρίνου).

Θέματα:

1ον) 'Ακρόασις 'Εκθέσεων Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ 'Ελεγκτῶν.

2ον) 'Απόφασις ἐπὶ τοῦ Γενικοῦ Ισολογισμοῦ τοῦ ἔτους 1935 καὶ ἐπὶ τοῦ διανεμένου μερίσματος.

3ον) 'Απόφασις περὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν ἀπό πάσης εὐθύνης των ἐν τῇ σχετικῇ διαχειρίσει.

4ον) 'Εκλογὴ 'Ελεγκτῶν διὰ τὸ ἔτος 1936 καὶ ὀρίσμος τῆς ἀποζημιώσεως των.

5ον) 'Αντικαταστασίς δύο (2) Συμβούλων δυνάμει τοῦ ἀρθρου 11 τοῦ Καταστατικοῦ, ως ληξάσης τῆς θητείας αὐτῶν καὶ δυναμένων νὰ ἔπανεκλεγώσιν.

Οι κ. κ. Μέτοχοι δοφείλουσι νὰ καταθέσωσι τὰς Μετοχάς των παρὰ τὴν Διευθύνση τῆς ἑταῖριας (Μέγαρον Λαϊκῆς Τραπέζης — δόδος Ναυαρίνου) ή νὰ προσαγάγωσι αὐτῇ ἀπόδειξιν καταθέσεως αὐτῶν παρὰ τινι ἀνεγνωρισμένων Τραπέζων τὸ δραδύτερον μέχρι τῆς 9ης Μαρτίου ἐ. ξ. καὶ λάθωσιν ἀπόδειξιν, χρησιμοποιηθησμένην ως εἰσιτήριον εἰς τὴν Συνέλευσιν.

Ἐν Πειραιεί 7 Φεβρουαρίου 1936 'Ο Πρόεδρος τοῦ Δ. Συμβουλίου
ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

XANIA—ΡΕΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

ΚΡΗΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΕΥΑΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

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 GHEFOO.

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

Agents for;

The BATAVIA SEA & FIRE IN SURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros" Shanghai

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ



ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΚΑΙ ΘΑ ΕΥΡΗΤΕ ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ",

TPANZITO

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

- LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street E.C. III.
 CARDIFF: CALLINICOS A. & CO. 47 George Street. HELLENIC STORES LTD. (THE) Canal Wharf East. MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 Butte Street. VRETTOS D. LTD. 45-47, South William Street.
 HULL: HULL SHIP STORES LTD. River Wharf, North Bridge Charlotte St. SHARP E. E. & SONS, 158-9 High Street
 NORTH-SHIELDS: POLITIS N.V., 28 Clive Street, VRETTOS & SHARP, New Quay.
 ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terwesenakker.
 HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

- MARSEILLE: CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue Beauvean No. 9. R. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette.
 GENOVA: U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1
 VENICE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318
 TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318, Venice.
 ZARA: GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13
 MALTA: MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco.
 CORSICA: MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse Marseille.
 ALGER: COMTE TINCHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet.
 ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.
 GIBRALTAR: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli, Casablanca
 ALEXANDRIA: CIGARETTES «NESTOR GIANAGLIS» S.A.E. Rue Noubar Pacha 9.

PORT-SAID: CIGARETTES «NESTOR GIANACLIS» S.A.E. (DIAMANDIS SYRIGOS) P.O. Box N. 237 Rue Prince Farouk

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ (ΚΟΛΠΟΣ ΑΔΕΝ)

- ADEN CAMP: MOHAMED OMER BAZARA
 DJIBOUTI: BAROZZI B. VOZIKIS & CO. P.O.Box No. 68.

Ν. ΑΦΡΙΚΗ

DAR-ES-SALAAM: MOHAMED THAROO & SONS, P. O. Box No. 64. TANGA
 TANGA: * * *

SABANG (Sumatra): JEAN ALBERTI
 BOMBAY (India): RODOCANACHI & CO. 17, Ravelin St. Fort.

ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

- PORT-SUDAN: LORENTZATOS BROS P.O.Box. No.19
 MASSAWA: MOHAMED ALI BAZARA

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

- SHANGHAI: CH. A. DOUCAKIS, P.O.Box No.1924,
 DAIREN: CH. A. DOUCAKIS, Kaida-Cho No.82.
 MELBOURNE: S. PHOTIOS & CO. PTY. LTD. 306. Flinders Lane. (AUSTRALIA)

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

- MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU Calle Piedras, 336. (URUGUAY)
 PANAMA: PAN-AMERICAN ORANGE-CRUSH CO INC. Apartado 62.

BUENOS AIRES: ROBERTO HERMANN, Castelli 249. (ARGENTINA)

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

Η ἀδιάλειπτος πρὸς τὸ κῦμα πάλη

Δύο ἀκόμη δραματικά γεγονότα, δύο θαλάσσιαι τραγωδίαι, ἥλθον καὶ πάλιν νὰ μᾶς ὑπενθυμίσουν τὴν ἀέναον πάλην τῶν ναυτιλῶν μας πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον. Ἀπὸ τὸ Βόρειον Αἰγαῖον, ὅπου ἐμάινετο ἡ χιονοθύελλα τῆς 10ης Φεβρουαρίου καὶ ἀπὸ τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, συγκλονιζόμενον τὴν 18ην τοῦ ίδιου μηνός, ἀπὸ μίαν θιαστάτην τρικυμίαν, ἐναγώνια ἔξαπεστέλλοντο τὰ σήματα τοῦ κινδύνου καὶ αἱ ἐπικλήσεις παροχῆς θοηθείας, ἀπὸ κινδυνεύοντας θαλασσινοὺς μας. Συγκλονιστικοὶ σκηνῆ, ἀλλὰ καὶ πράξεις ἥρωϊκης, διόπου εἶχεν ἔξοκεῖται τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν «Παναγῆ», ἐνῷ ἀνοικτὰ τοῦ Νόρφολκ, εἰς τὸν ἀναταραγμένον ὥκεανόν, ἐναὶ ἄλλῳ πλοιόν μας, τὸ «Στέφανος Κωστομένης» ἐπάλαιεν ἀπεγνωμένως μὲ τὴν δρμὴν τῆς τρικυμίας, ἔως ὃτου κατεποντίσθη εἰς τὰ ὑγρὰ τοῦ Ποσειδῶνος διάρασθαι.

Διὰ τὴν δραματικὴν περιπέτειαν τοῦ πληρώματος τοῦ «Παναγῆ» καὶ τὸν τραγικὸν θάνατον τοῦ πλοιάρχου τοῦ Γερασίμου Φωκᾶ, δλίγα τινὰ μόνον γνωρίζει ἡ ναυτικὴ μας οἰκογένεια καὶ πολὺ ὀλγήτερα ἡ Ἑλληνικὴ κοινὴ γνώμῃ. Πρόκειται περὶ μᾶς ἐντελές ἔξαρετικῆς περιπλάσεως, ἀποτελούσθη ἀπὸ τῆς ἀφοισιώσεως πρὸς τὸ καθήκον δεῖγμα, ἀλλὰ καὶ χαρακτηριστικῆς ἔκδηλωσιν τοῦ πόνου τοῦ πλοιάρχου, προτιμήσαντος νὰ ἐνώσῃ τὴν τύχην του καὶ τὴν ζωήν του μὲ τὴν τύχην τοῦ ναυαγισμένου πλοίου του. Ἰδοὺ πῶς συνέθη ἡ τραγωδία τῆς Ἐπανωμῆς.

Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Παναγῆ», κατευθυνόμενον ἀπὸ τὴν Καθάλλαν μὲ φορτίον καπνῶν εἰς τὴν Θεσσαλονίκην καὶ καταληφθὲν ἀπὸ μίαν πρωτοφανοῦς οφοδρότητος χιονοθύελλαν ἔξωκειλεν εἰς τὴν ἀθαβὴν θραχώδη θέσιν πρὸ τοῦ φάρου τῆς Ἐπανωμῆς. Τὸ πλοίον ἐκτυπώτα ἀπὸ πελώρια κύματα, συγκλονίζεται ἀπὸ τὸν δρμητικὸν καὶ θυελλώδην Βόρειον ἄνεμον, ὑποστάν δὲ ρήγματα εἰς τὰ ὑφαλά του, κατεκλύζεται ἀπὸ τὴν ἀκτάσχετον διαρροήν. Ἡ πίπουσα ἀφθονὸς χιῶν περιώριζεν εἰς τὸ μηδὲν τὴν δρατότητα, ἡ ὅλη δὲ εἰκὼν τῆς δραματικῆς ἐκείνης νυκτός, παρουσίαζε πραγματικὴν κόλασιν. Τὸ πλοῖον ἦτο καταδίκασμένον εἰς δλίκην ἀπώλειαν. Τὰ κύτη του ἐπληρώνυτο ὄδατάν του, ἀλληλοιδιαδόχως, αἱ πυραι τῶν λεθήτων ἐσθόσθησαν, ὁ ἀτμὸς μὲ τὴν πάροδον τῶν ὥρων ἔξελιπε, ἡ δὲ παροχὴ ἀμέσους θοηθείας ἀπὸ τὸ σπεῦσαν ἔκ Θεσσαλονίκης ναυαγισσωστικὸν «Μίμης» ἥτο ἀνέφικτος καὶ ἡ διάσωσις τοῦ πληρώματος προβληματική, δυσχεραινόμενή καὶ ἀπὸ τὸ ἐπικρατοῦν δριμύτατον ψύχος.

Ὑπὸ τὰς δραματικὰς αὐτὰς συνθήκας καὶ κατόπιν συνεχοῦς ἀγωνίας δλοκλήρων ὥρων, ὁ δεῖμινηστος πλοιάρχος Γεράσιμος Φωκᾶς διέταξε τὴν ἔγκαταλειψην τοῦ σκάφους, τὸ δὲ πλοιόρωμα συνεκεντρώθη πρὸς ἐπιθέσιαν ἐπὶ τῆς θεντινάκατον τοῦ ναυαγισσωστικοῦ, διὰ τῆς ὅποιας μίᾳ ἀπελπίτικῇ καὶ κατεβάλλετο προσπάθεια διαπεραιώσεως εἰς τὴν ξηράν. Ἡ στιγμὴ τῆς ἔγκαταλειψῆς ἥτο ἐκτάκτως τραγική. Οἱ ἀνδρες εἰσήρχοντο ὁ εἰς μετὰ τὸν ἄλλον εἰς τὴν θεντινάκατον, ὅπου ἔστησαν ἀπό τὴν δέσμην τοῦ πλοιάρχου, ὁ ναύκληρος τοῦ ἐφώναξε δακρύων:

— Καπετάνιε, θά ἔγκαταλειψω τὸ καράβι μας;

Πόσον ἡ μοιρία ἔκεινη ἔρωτοις τοῦ ἀπλοίου ναύτου ἐπηρέασε καὶ συνεκίνησε τὴν ψυχὴν τοῦ πλοιάρχου, ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν αἰφνίδιαν μεταλλαγὴν τῶν ἀποφάσεων τοῦ καλοῦ ἔκεινου «καπετάνιου».

— Θά μείνω στὸ καράβι, τοὺς εἶπε...

Καὶ ἔμεινε, μὲ σύντροφον τὸν ἀπλοίον, ἀλλὰ τόσον γενναῖον, ναύκληρον Σπυράτον, τὸν α' μηχανικόν, τὸν δόκιμον μηχανικὸν καὶ ἔνα θερμαστήν. Θά κατέβαλλον οὗτοι μίαν ὑστάτην προσπάθειαν διασώσεως τοῦ πλοίου. Οἱ ἄλλοι ἀπειθάσθησαν σῶοι εἰς τὴν ξηράν, ὁπόθεν παρηκολούθουν τὸ δράμα τοῦ ἔγκαταλειψμένου καὶ ἡμιθυμημένου πλοίου. Μίαν ἡμέραν θραδύτερον, ὅπου ἡ θιαστὴ τῆς χιονοθύελλης ἐκόπασε, ἡ ἴδια καὶ πάλιν θεντινάκατος τοῦ ναυαγισσωστικοῦ ἐφθασε μέχρι τοῦ «Παναγῆ». Διὰ νὰ παραλάβῃ καὶ διασώσῃ τοὺς ὑπολειπόμενους πέντε ἄνδρας. Καὶ τότε ἀπεκαλύφθη, ἐν ὅλῃ τῇ φρίκῃ της, ἡ τραγωδία πού ἔγραφη ἐπάνω εἰς τὸ μοιραίον πλοίον. Οἱ ναύκληρος παραφρονήσας ἀπὸ τὴν ἀγωνίαν, τὴν πάλην πρὸς τὸν θάνατον καὶ τὸ ψύχος, είχε ριθῆ εἰς τὴν θάλασσαν ὁ ἀτυχῆς καὶ ἐπιγύης. Ο πλοιάρχος Φωκᾶς εύρεθη ἐπὶ τῆς γεφύρας, νεκρός ἐκ ψύξεως καὶ παρ' αὐτόν, νεκρός ἐπίσης καὶ ὁ θερμαστής. Οἱ δύο ἄλλοι, ὁ ἀρχιμηχανικός καὶ ὁ δόκιμος μηχανικός, μετεφέρθησαν εἰς τὴν ξηράν ημιθανεῖς ἀπὸ τὸ ψύχος, συνήλθον δὲ κατόπιν παροχῆς θοηθείας καὶ τεχνητῶν ἀναπονῶν!...

Θύματα τοῦ καθηκοντος, οἱ τρεῖς οὗτοι ναυτίλοι μας, ἀπέθησαν δείγματα ὑπερόχου αὐταπαρήσεως καὶ γενναιοψυχίας. Ἀντεμετώπισαν τὸν κινδύνον μὲ περιφρόνησην πρὸς τὴν ζωήν, χάριν τῆς διασώσεως τοῦ πλοίου των καὶ ἐπέδειξαν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν τὰ ὑψηλὰ αἰσθήματα, ἀπὸ τὰ ὅποια ἐμφορεῖται ὡς Ἐλλήν θαλασσινός ἐν τῇ ἐνασκῆσει τοῦ σκληροῦ, τοῦ γεμάτου πικρίας ἐπαγγέλματός του.

— Δραματική ἔξη, ἀλλου ὑπῆρχε καὶ ἡ περιπέτεια τοῦ πληρώματος τοῦ ποντοπόρου φορτηγοῦ μας «Στέφανος Κωστομένης». Τὸ σκάφος τοῦτο ἀποπλεύσαν ἐκ Τάμπας τὴν 5ην καὶ ἔκ Νόρφολκ τὴν 14ην Φεβρουαρίου μὲ 8000 τ. φωσφάτου διὰ Ρότερνταμ, κατελήφθη εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανόν ὑπὸ σφοροτάτης τρικυμίας καὶ ὑπέστη ζημίας τῶν ὑφάλων του, συνεπείτε-

τῶν ὅποιων παρουσιάσθη σοθαρά διαρροή. Κατ' ἀρχὰς αἱ ἀντιλίαι τοῦ πλοίου τεθεῖσαι εἰς λειτουργίαν κατώρθωνταν νὰ προλαμβάνουν τὰ εἰσέροντα ὕδατα, λόγω δύμως τῆς ἔξαιρετικῆς κακοκαιρίας αἱ ζημίαι τῶν ὑφάλων ἐπεξετάθησαν καὶ ἡ διαρροή ἀπέθη αἰκατάσχετος, θέτουσα τὸ σκάφος εἰς ἀμεσον κίνδυνον καταποντισμοῦ.

Οταν δὲ πλοιάρχος κ. Μαυραντώνης ἀντελήφθη τὸ ἀδύνατον τῆς διασώσεως τοῦ πλοίου του, διέταξε τὴν ἐκπομπὴν τῆς ύστατης ἐπικλήσεως θοηθείας. Τὸ ἐναγώνιον S.O.S. ἥρχισε διαβιβάζομενον τὴν 2.10' μετὰ μεσονύκτιον τῆς 17ης πρὸς τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ὅποτε τὸ «Στέφανος Κωστομένης» εύρισκετο εἰς θέσιν 33-3' Βορ. πλάτους καὶ 67-53' Δυτικοῦ μῆκους, κειμένην 350 μίλια Ανατολικῶν τοῦ Ακρωτηρίου Ήπειρου καὶ 180 μίλια Ν. Α. τοῦ φαροπλοίου «Nantucket». Εἰς θοηθείαν τοῦ ὀτυχοῦ Ἐλληνικὸν φορτηγοῦ ἐποευσαν ἀμέσως ἐπτά σκάφη, μεταξὺ τῶν ὅποιων κατελέγοντο δύο πλοῖα τῆς ἀκτοφυλακῆς τῶν 'Ην. Πολιτεῶν, τὸ φορτηγόν «Gateway City» καὶ τὸ Ἀμερικανικὸν λάινερ «City of Newport News» 8424 τ. γκρός.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ θέσις τοῦ «Στέφ. Κωστομένη» καθίστατο ἀπελπιστική. Αἱ μηχαναῖ τοῦ ἐπαυσαν νὰ λειτουργοῦν καὶ τὸ σκάφος ἥρχισε κλίνον πρὸς τὴν πλευράν, θυθίζομενον θραδέως. Ραδιοτηλεγράφημά του, ἐκπεμφθὲν τὴν 8.24' πρωινὴν τῆς 18ης Φεβρουαρίου ἀνέφερεν: «Η τρικυμία ἔξακολουθεῖ σφοδρά. Πλέομεν θραδύτατα πρὸς τὸ Chesapeake, στερούμενοι εἰσὶ θοηθείας. Ἡ διαρροὴ ἔξακολουθεῖ ἀσυγκράτητος. S. O. S.» Όρας τινάς τραδύτερον ἔξαπεστάλη τὸ τελευταῖον ραδιοτηλεγράφημα ἔχον ώς ἔξη: «Εύρισκόμεθα εἰς κατάστασιν θυθίσεως εἰς θέσην πλάτους 37-30 Β. καὶ μῆκους 67-30 Δ. Ἐτοιμαζόμεθα πρὸς ἔγκαταλειψην τοῦ πλοίου.

Περὶ τὴν 2.30' ἀπογευματινὴν ὥραν τῆς 18ης Φεβρουαρίου τὸ «City of Newport News» εύρισκετο ἐν ὅψει τοῦ «Στέφανου Κωστομένη» καὶ περὶ τὴν 3.30' μ.μ. ἔφθασε πληρίσιμον του. Τὴν στιγμὴν ἐκείνην τὸ κατάστρωμα τοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν ἦτο ὑπὸ τὰ ὕδατα, τὸ δὲ πληρωματοῦ είχε κατορθωσεῖ νὰ ριψῇ εἰς τὴν θάλασσαν μίαν ἀπὸ τὰς μεγάλας σωσιδίους λέμβους. Τὸ ἔργον τῆς θαλασσοῦ εἶχεν διασπασμένη τὸν ναυαγῶν, τριάκοντα ἐν δλῷ, συνετέλεσθη μὲ ταχύτητα, παρὰ τὴν κακοκαιρίαν, χάρις εἰς τὴν ἀπέλπιδα προστάθησαν αὐτῶν τῶν ναυαγῶν καὶ εἰς τὴν ἀπιδειχθείσαν αὐτῶν τῶν Αμερικανῶν ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν, οἵτινες καθειλκυσαν μίαν λέμβον τοῦ πλοίου των.

Οταν ὅλοι οἱ ἀνδρες εύρισκοντο πλέον ἐπὶ τοῦ «City of Newport News» τὸ Αμερικανικὸν λάινερ ἥρχισεν ἀπομισκρυνόμενον τῆς θέσεως τοῦ ναυαγίου μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Νόρφολκ, ἐνῷ δὲ Ἀμερικανὸς πλοιάρχος ἀπέστελλε τὸ ἀκόλουθον ραδιοτηλεγράφημα πρὸς τὰ λοιπά πλοῖα, ὅπια ἔσπειρον εἰς θοηθείαν. «Ολόκληρον τὸ Ἐλληνικὸν πλήρωμα εύρισκεται ἐν ἀσφαλείᾳ ἐπὶ τοῦ σκάφους μου. Κατεύθυνομαι πρὸς τὸ Νόρφολκ πρὸς ἀποθέσιαν τῶν ναυαγῶν. Τὸ ἔγκαταλειψθὲν φορτηγόν εύρισκετο εἰς κατάστασιν θυθίσεως. Οταν μὲ τὸ λυκόφως, τὸ παρετηρήσαμεν διὰ τελευταῖαν φοράν, ἔφερε τὴν σημαίαν του κυματίζουσαν καὶ τὰ πλοϊκά του φῶτα καταφανῆ.»

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

ΜΕΜΑΣ: 'Αγνιγοδοῦν εἰς Μάρρον προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προθέτης καὶ ὑπέστη ζημίας τινάς εἰς τὰ πτερύγια τῆς θύλικος του.

(Φεβρ. 11)

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ: 'Ανερχόμενον τὸν ποταμὸν διὰ Σάρπινες πρὸς δεξιανεισμὸν ἀπώλεσε μίαν τῶν ἀγκυρῶν του.

ΟΡΟΣ ΑΤΛΑΣ: Συνεκρούσθη εἰς Βαγκούνερ μὲ σιδηρᾶν φορτιγίδα, ήτις καὶ ὑπέστη ζημίας κατὰ μῆκος τῆς ἀριστερᾶς αὐτῆς πλευρᾶς. Τὸ φορτηγὸν δὲν ἐβλήθη, ἔλαβε δὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας.

(Φεβρ. 13)

ΠΟΛΥΜΝΙΑ: Κατεύθυνόμενον ἐξ Βορ. Ἀμερικῆς εἰς Δυτ. Ιταλίαν μὲ φορτίον παλαιωσιδήρων, ἐξέπειψε τὴν 6.15' μ.μ. τῆς 12ης Φεβρουαρίου τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. καλοῦν εἰς θοηθείαν. Ἡ θέσις τοῦ κινδύνου του ἦτο εἰς Punta Rotja, εἰς τὴν Νότιον ἀπτή την νησίδος Formentera. Λόγῳ τῆς ποικιλῆς διόληξης, τὸ φορτηγόν είλεν ἐξοπλεῖται ἐπὶ δραγώδους αὐτῆς καὶ ἐποστάν ζημίας εἰς τὰ φωτά διέρρεε. Ἐξ 'Αλμέριας ἐπεστησαν ψημονάκια εἰς θοηθείαν, ἀπινα δύο δὲν ηδύνηθησαν νὰ συνεχίσουν τὸν πλοῦ των, λόγῳ τῆς κακοκαιρίας. Κατόπιν τούτου ἐκλείσθη συμβόλαιον, τύπου Λδᾶ, μὲ τὴν ἐταιρίαν «Svitzer», ἀπέλευσε δ' ἐπὶ Μασσαλίας πρὸς ἀνάληπην τῶν ναυαγισθεισῶν ἐργασιῶν τὸ ναυαγισσωστικὸν «Geir». Τὸ σκάφος ἐπικληθηται εἰς δραγώδη θυδόντα ἀπὸ τῆς πρώσας μέχρι τῶν ὑφάλων του κύντος No. 2. Τὸ φορτηγό διαφράση, ταπελείσθησαν δὲ τὰ πρωδαία κύτη. Ἡ ἀνέλκυσις προεβλέπεται εὐχερής, καθ' ἣν περίπτωσιν διετηρεῖτο καλὸς ὁ καιρός. Εἰς τὰς Λονδίνεις ἀντασφαλεῖας ἀνεγράφη μὲ 25 οδο γκρέες, ἀπολούθιος μὲ 15 οδο καὶ ἐπανήλθεν εἰς τὰς 25 οδο, ὅταν ἐπήλεγαρφήθη, διετένεσεν εἰποτε τὸ βαρόφετρον.

Πράγματι τὴν 16ην Φεβρουαρίου, ἐνῷ τὸ ναυαγισσωστικὸν ἀνέλκυσεν ἔργασιαν καὶ ἔργιφθη μία ἀγκυρα ἀπὸ τὸ μέσον τοῦ πλοίου πρὸς διευκόλυνσην τῆς ἀνελκύσεως, ἥρχισε νὰ ἐπικρατῇ Ν. Δ. ἔως Δ. ἀνεμος μὲ ἐλαφρὸν κυματισμόν, διαφράση ἀπολέσθη, ἔπιπενθεῖσης τῆς θέσεως τοῦ σκάφους. Τὴν ἐπομένην 17ην Φεβρουαρίου οἱ ναυαγισσωσταν, δονθούμενοι ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ἥριζεν τὰ πρωμαία κάτη καὶ ἥρχισαν νὰ φίπτων φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν, μετεκάλεσαν δὲ καὶ ἔργατας ἐκ τῆς ξηρᾶς. Ἡ ἔργασια αὕτη, λόγῳ τοῦ εἰδούς τοῦ φορτίου, ἥριζεν τὰ πρωμαία κάτη καὶ ἥρχισαν νὰ φίπτων φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν, μετεκάλεσαν δὲ καὶ ἔργατας ἐκ τῆς ξηρᾶς. Ἡ ἔργασια αὕτη, λόγῳ τοῦ εἰδούς τοῦ φορτίου, ἥριζεν τὰ πρωμαία κάτη καὶ ἥρχισαν νὰ φίπτων φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν, μετεκάλεσαν δὲ καὶ ἔργατας ἐκ τῆς ξηρᾶς, ἓντος δὲ μίας ημέρας 15 τόννοι παλαιωσιδήρου ἔρριφθησαν εἰς

την θάλασσαν. Μία νεοτέρα προσπάθεια, καταβληθείσα ἐν τῷ μεταξὺ, πρὸς ἀνέλκυστον τὸν πλοῖον ἀπέτυχε.

Κατὰ νεοτέρας πληροφορίας, ὡς κακοκαρία ἐπειδεινῶθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου, ὅτε καὶ αἱ ἀντασφάλειαι τοῦ πλοίου ἀνῆλθον εἰς Λονδίνην εἰς 30 οὐρανός γνινέας. Αἱ ἔργασια ἐν τούτοις οὐδὲν διεσπότησαν. Τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ναυαγοσθῶται ἐξηκολούθουν νὰ φίτοντο φορτίον εἰς τὴν θάλασσαν, δραδεῖς μὲν, ἀλλὰ συνεχεῖς, ἔως ὅτου ἐφθασαν 36 Ἰσπανοὶ ἐργάται, οἵτινες καὶ ἐπεδόθησαν συστηματικῶς εἰς τὴν ἔργασιαν ταῦτην. Ἐν τούτῳ τῷ μεταξὺ οἱ ναυαγοσθῶται κατέστησαν στεγανά τὰ διαρρέοντα τάντος, τὴν δὲ τὴν πρωινὴν τῆς 21ης Φεβρουαρίου, κατόπιν ἐπιτυχοῦς ωμονήσιμεως, ἐπέτευχον τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ φορτηγοῦ. Εἰς τὴν θάλασσαν ἐρριφθεῖσαν ἐν δισὶ 600 τ. παλαιοστίχον, τὸ δὲ σκάφος, μὲ ἐλαφρῶς μόνον ζημίας τῶν ἴνδιλων τον καὶ διατηρούμενον εἰς γενεκήν κατάστασιν καλήν, κατέπλευσε εἰς Ιβίζα, συνοδεύμενον ὑπὸ τοῦ ναυαγοσθωτικοῦ, προσειμένον νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ ὑπόστη τὰς δύοντας προσωρινὰς ἐπισκενάς. (Φεβρουαρίου. 12—23)

«ΑΝΤΩΝΗΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ»: Ἐπισκενάσαν τὰς ἑκατὸν τῆς τριζημίας ζημίας τοῦ πηδαλίου καὶ τοῦ καταστρώματός του, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαγούλωις καὶ ἀπέλευσεν ἀπὸ τὰς Βεργουδάς διὰ Βόρειον Ἀμερικήν.

Τὸ σάφος κατέπλευσεν εἰς Βαλτιμόρην, κατόπιν δὲ καθιστήσθησες μᾶς ἡμέρας, συνεπειὰ τῶν πάγων, εἰσῆλθεν εἰς τὸν λιμένα πρὸς ἐκφότωσιν. (Φεβρ. 13—23)

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.»: Προσηργαμένον εἰς τὴν Δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Κιμωλίου, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Τὴν ἀνέλκυσιν ἀνέλκυσιν, βάσει ουμβολῶιν, τέτοιον Λόρδον, τὸ ναυαγοσθωτικὸν «Viking». Τὸ σκάφος ἐπεκάθητο εἰς μῆκος δύο ποδῶν ἐπὶ σκληροῦ διυθοῦ καὶ εἰσίσκετο εἰς θέσιν ἐξτεθειμένην εἰς τὴν τριζημίαν. Μετὰ προσπαθείας ἀφετάς τὸ φορτηγὸν ἀνειλίχθητο καὶ ἐφομονήσθη εἰς Κιμωλὸν. Ἐκείνεν τὸ φορτηγὸν, ὑπὸ ίδιου ἀτύχου καὶ ουνοδεύμενον ἐπὸ τοῦ ναυαγοσθωτικοῦ, μετεστάθησεν εἰς Μήλον, ἔνθα ἐπεισθεῖσῃ ἐπὸ δύτων καὶ ἐστέλεσε προσωρινάς ἐπισκενάς. Η διαρροὴ συνεχεῖται, τὰ δὲ μισῶν ὥρης πάγων τοῦ φόρου καὶ τοῦ τάντος Νοεμβρίου ἐφράγμησαν διὰ τοιμέντον. Ἀκολούθως τὸ «Κωνσταντίνος Η.» κατέπλευσεν εἰς Πειραιὰ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ὄριστικὰς ἐπισκενάς. (Φεβρ. 13—23)

«ΦΟΙΝΙΞ» (τάνκερ): Κατευθύνομενον ἐξ Χάρφορς εἰς Αλγερίου μὲ φορτίον πετρελαίου καὶ δεντρίνων κατέπλευσεν εἰς τὸν Ἀλγερίον μὲ ἀκτὰς ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐκ τῆς σφραγίδας τριζημίας, τὴν ὁποίαν συνήντησε κατὰ τὸν πλοῦν. Μεταξὺ τῶν ἄλλων συνετρίβη μία κλίμακα καὶ ἐθνάσκη ἡ ἄλυσις τοῦ βοηθητικοῦ πηδαλίου. Αἱ δέονται ἐπισκενάς ἐξετέλεσθησαν εἰς τὸν Ἀλγερίον, τὸ δὲ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαγούλωις καὶ ἀνέγραψεν διὰ Μήλον. (Φεβρ. 13—15)

«ΘΕΔΟΛ Π.» ex «Πετρολίνα» (τάνκερ): Κενὸν ἐξ Πειραιῶς διὰ Κωνσταντίνεαν πρὸς φόρτωσιν πετρελαίου, ἐξώκειλεν ἐπὶ βραχώδους ἀκτῆς, ὡς ἀνεγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, τεμένης παρὰ τὴν Καλλίδραχον καὶ ἀσριθμὸς 2 μίλια ἀνατολικῶς τῆς Καβάρας. Η θέσης αὕτη ἦταν ἐξετημένη εἰς τὴν τριζημίαν. Εἰς βοήθειαν τοῦ προσηργαμένου σκάφους ἐφθασεν ἐξ Κωνσταντίνης τὸ ἀγγλικὸν ναυαγοσθωτικὸν «King Lear», ὅπερ καὶ ἀνέλαβε τὴν ἀνέλκυσιν, κατόπιν ἐτογραφῆς ουμβολῶιν τέτοιου Λόρδον. Η πρώτα τοῦ πλοίου εἴρεσθαι ὑψηλήν γένωμαν κατὰ 3 πόδας ἐπεράνο τοῦ κανονιστοῦ, ὅπαν ἡρισταν αἱ ἔργασια τῆς διασύνεσις, τὸ δὲ σκάφος, ἔχον τὴν πρώταν πρὸς Διονάσιο, ἐνεφάνιζε πρὸς τὸ πλεῖστον τὴν πλευράν ἀπὸ τοῦ μῆκος. Τὸ φόρτιον ἐποστάν σφήματα εἰς τὰ ὄντα εἶχε κατακλυσθῆ ἀπὸ τὰ εἰσερεύσαντα ὄντα. Τοποθετήθησαν ἀντίτια τὸν 6 ἵντσον ἥσαν δύο, ἡττήσαν πρὸ πρῶτον τὸ ἔξι ὕδατος ἔρια καὶ κατόπιν τὰ ὄντα τοῦ φόρου, τὴν δὲ 4.45' μ. μ. τῆς 16ης Φεβρουαρίου ἐπετένθη ἡ ἀνέλκυσις καὶ ἡ ωμωνύμησις τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Βάρης. Η ἔλιξ τοῦ σκάφους ἀπολέσθη. Εἰς τὴν Βάρην τὸ δεξαμενόπλοιον θὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ κατόπιν θὰ ἐξτέλεσην ἐπισκενάς ἐν δεξαμενῇ. (Φεβρ. 13—17)

AMERICAN (ATLANTIC & GULF) & CANADIAN PORTS

JOHN W. MCGRATH CORPORATION
Operating at
NEW YORK and ALBANY, N.Y.

ATLANTIC & GULF STEVEDORES INC.
Operating at
BALTIMORE, PHILADELPHIA,
NORFOLK, NEWPORT NEWS,
PORTLAND ME, NEW ORLEANS,
GALVESTON, HOUSTON, TEXAS CITY
CORPUS CHRISTI.

ATLANTIC & GULF STEVEDORES LTD.
Operating at
MONTREAL, ST. JOHN, QUEBEC & SOREL

STEVEDORES & GRAIN FITTERS
Competitive rates or lumpsum quotations
on application to London Agents:

A. E. SHEPPARD & Co.,
6, Lloyd's Avenue, LONDON E.C. 3.

Telephone: Royal 4954 Teleg. add. GUISPARD, London

«TITAN» (Πλιωτὸς γερανός): Ρεμούλκούμενος εἰς Κρήτην, ἐγκατελείφθη συνεπείᾳ ἀποκοπῆς τὸν κάλο προσδέσεως, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας τριζημίας καὶ ἐξώκειλεν εἰς βραχώδη ἀκτὴν παρὰ τὴν θέσην Μαριάδοι, τῆς Πάρου. Ο πλιωτὸς οὗτος γερανός ἦτο ἡσαλισμένος εἰς τὰ Λόρδ'ς ἐντὸς 4000 λιρῶν, ὅλιγον δὲ μετὰ τὴν προσάραξην τὸν πλιωτὴν σοβαρὰ φίγματα εἰς τὰ ὄντα καὶ ἡμεινθίσθη. Τὸ σκάφος εἶναι ἔνδινον καὶ ἡ ἀνέλκυσις τοῦ δύσοκλος, λόγῳ τῆς θέσεως εἰς ήν ενίσκεται καὶ τὸν ἐκτεταμένον ζημιῶν, ποὺ ὑπέστη. Προσπάθεια μόνον καταβάλλεται πρὸς διάσωσιν τῶν μηχανιμάτων. (Φεβρ. 10—18)

«EKATONTAPRHOΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ»: Αφίκετο εἰς Keelung ἐπιθεωρητῆς ἐξ Σαγκάης, διπὺς καὶ ἔξητας τὸ πλοῖον. Κατόπιν ἐξουσιοδοτήσεως τῶν πλιωτητῶν ἡρισαν ἐπετελούμενα ἐποκεναὶ εἰς εὐντέρων κλίμακα, μετὰ τὴν συμπλήρωσην τῶν δύοιων καὶ ὑπὸ καλὸν παρόν, θὰ κατευθυνθῇ τὸ φορτηγὸν ὑπὸ ίδιον ἀτμὸν εἰς τὴν Σαγκάην δύον καὶ θὰ δεξαμενισθῇ διὰ ὄριστικὰς ἐπισκενάς. Πράγματι τὸ σκάφος ἀπέλευσε τὴν 22ην ἐξ Keelung διὰ Σαγκάην. (Φεβρ. 13—23)

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΟΥΤΗΣ»: Ξεστάσαν πρὸς ἀνθράκεντον. Καθ' ἀνέφερεν ὁ πλοίαρχος εἰς τὰς ἑκατὸν ζημίας ἀρχάς, διπὺς τὸ φορτηγὸν διηρχετο ἐξ Κωνσταντινούπολεως ὑπὸ σφράδων χιονοθέλλα, ἡγαγάσθη νὰ ποντίῃ ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύδας τον πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως μετ' ἄλλου πλοίου. Ή μία ἀγκύρα ἐβλήθη, πρόκειται δὲ ν' ἀντικατασταθῇ ἀπὸ τὴν ἐνάρχουσαν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφεδρικὴν τοιωτήν. (Φεβρ. 18)

«ΣΟΥΝΙΟΝ»: Διαπούσης μᾶς σφράδας χιονοθέλλης εἰς Κωνσταντινούπολεως τὰ σχοινία προσδέσεως τοῦ φορτηγοῦ «Σούνιον», ἡ πρώτη τοῦ ὄποιον ἐπέτηπεσεν ἐλαφρῶς εἰς τὸ κορπίδωμα. Μετὰ πολὺωρον προσπάθειαν διὰ ωμονήσιδων τὸ σάφος μετεφέρει εἰς ἀσφαλέστερον ἀγνυποδόλων. (Φεβρ. 18)

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ»: Δύο φορτηγίδες μὲ 100 τ. γωνινθράκων διὰ τοῦ πλοίου τοῦ ιανέαν διηρέουσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης κατὰ τὴν τελευταίαν χιονοθέλλαν καὶ καθ' ὅν γρόνον ἀπεμαρτίνοντο ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Ζάννες Γούναρης». (Φεβρ. 18)

«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Μαύρων μὲ φορτίον γωνιανθράκων εἰς Μοντεβίδεον, ἀνήγγειλε διὰ τὸν ἀσφαλάτων τοῦ 17ην Φεβρουαρίου εἰς Μοντεβίδεον, ἀνήγγειλε διὰ τὸν ἀσφαλάτων τοῦ 17ην Φεβρουαρίου, διπὺς τὸν λιμένα τοῦ Οδζάν. Ἐν συνεχείᾳ ἀνέφερεν, διπὺς ἀδυνατεῖ νὰ συνεχίσῃ τὸν λιμένα Αμερικὴν πλοῦν τον καὶ διπὺς ἀνακρύσσονται πρόγευσην εἰς τὸ Φάλμου. Πράγματι τὴν 20ην π.μ. ἐφθασεν εἰς Φάλμου, ἐπεσκενεῖ τὰς ζημίας τοῦ πηδαλίου τον καὶ μετὰ δύο ἡμέρας ἀνεγόντος διὰ τὸν προσφισμὸν τον, ἀφοῦ προηγούμενος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτοπλοίου. (Φεβρ. 17—23)

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (πετρελαιωκόντον): Ἐλληνεινόμενον εἰς Σίγρο παρευσθησεὶς συνεπειὰ τῆς τριζημίας ἐξ τοῦ ἀγνυποδόλων τον καὶ ἐξώκειλε. Τὸ σκάφος ἐφέρε φορτίον 50 τόνων ἀγαθώποτον πετρελαίου εἰς βάρελλα καὶ τοὺς καὶ 30 τόνων εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου. Εἰς βοήθειαν τὸν ἀπεστάλησαν ἑννακανδρῶν μετὰ καταδυτικῆς μηχανῆς καὶ τὸ πετρελαιοφόρον «Απόστολος» 120 τόνων. Τὸ «Κατερίνα» ἦτο ἀσφαλάτων, τὸ φορτίον τοῦ ὄμως εἶχεν ἀσφαλισθῆ. (Φεβρ. 22)

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Μὲ φορτίον μεταλλεύματος ἐξ Χονέλαβα διὰ Γάνδην προσέρχονται ἐπὶ τινῶν πλωτῶν λιμενικῶν μηχανημάτων κατὰ τὴν προσέγγισιν τον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Φίλων. Πράγματι τὴν 20ην π.μ. ἐφθασεν εἰς τὸν Φάλμου, ἐπεσκενεῖ τὰς ζημίας τοῦ πηδαλίου τον καὶ μετὰ δύο ἡμέρας ἀνεγόντος διὰ τὸν προσφισμὸν τον, ἀφοῦ προηγούμενον ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτοπλοίου. (Φεβρ. 21—23)

«ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ»: Τὸ φορτηγὸν «Τάξης» καταπλέοντεν εἰς τὴν Θεσσαλονίκην συνεκρούσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος μὲ τὸ πετρελαιωκόντον «Αγιος Παντελεήμων», φέρον 40 τ. γενικοῦ φορτίον. Τὸ πετρελαιωκόντον ἐποστάν φῆμα εἰς τὴν πλευράν ημεινθίσθη. (Φεβρ. 23)

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΚΩΣΤΟΜΕΝΗΣ»: Εγκατελείφθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου εἰς τὸν Ατλαντικὸν ωπενγόν, βυθιζόμενον. Λεπτομερεῖας τοῦ ναυαγίου τον παραβέτομεν εἰς τὰς πρώτας σελίδας μας. Τὸ σκάφος τοῦτο ἦτο δισορθού 600 τ. γρούς καὶ ναυτηγήσεως τοῦ 1911, ἀνήκει εἰς τοὺς κ. κ. Ε. Κουλουκοντήν καὶ Σ. Κωστομένην καὶ ἦτο ἡσαλισμένης ἀξίας 21.000 λιρῶν.

D. A. SYRIOTIS

COALING AGENT

SHIPCHANDLER & GENERAL PROVIDER

UL. 10 LUTEGO 21, PIETRO III. TEL 22-26

Cable address: DEMASYR GDYNIA

G D Y N I A POLAND

D. AMOUDJAS.

NAYTOMΗXANIKOS

5^o BATTERY PLACE NEW YORK

SHIPCHANDLER:

Αναλαμβάνω ὑπὸ τὸν εὐνοϊκωτέρους ὅρους ἐπτέλεσην χωρισμάτων διὰ φόρτωσιν σιηηρῶν.

TELEPHONE Bowling Green 9-9818
Cable Adress. (MUDJAS. New York)

Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Καμία ούσιώδης έπει τὰ βελτίω μεταβολὴ οὐτε καὶ κατά τὸ παρελθόν 15θήμερον ἐστημένη εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγορᾶν. Ή κυριότερον διαταγῶν ὑπῆρχε γενικὸς περιωρισμένη σκάφη δὲ κανὶ ἀθρόως προσερέφοντο πρὸς ναῦλωσιν εἰς δύον τοὺς μαρχινοὺς τομεῖς. Ή ἀπὸ μηνῶν ἔξακολουθῶν πτωχεῖα τῶν μεταφορῶν καὶ κυρίος ἡ ἀπραξία τῆς ἀγορᾶς γεννημάτων, ἔσχον ἐντονέστερον τὸν ἀντίτυπον τὴν ἔργασίας τῶν φορτηγῶν, πλεῖστα τῶν ὅποιων — ἐν οἷς καὶ ἀρχετὰ Ἑλληνικά — παρωπίσθησαν εἰς τὰς βάσεις των ἡ κατευθύνονται εἰς αὐτὰς πρὸς παροπλισμόν. "Οἶοι οἱ τομεῖς πέντενται ἀπὸ τὴν πληρωμῆν, δυσανάλογον πρὸς τὴν ἐλασίστην ζήτησην, χωρητικότητα. Ηθέσις τῶν πλιωστητῶν, οἵτινες ἔχουν διαθέσιμα σκάφη εἰς τὸ Πλέιτ διαγράφεται δύονεν καὶ γειοτέρα. Άλλειστον κανῆσσε κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἑπτοῖς ἑλάσιτοι, διὰ τε τὰς ἕγγυς καὶ τὰς ἀποτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως, τὸ ἔτοιμον τοννᾶς καθημερινῶς διογκόται καὶ οἱ ναῦλωται ἀστιμαντον ἐπιδεινύνουν ἐνδιαφέρονται διὰ δύο τοὺς ἑπτὸς σχεδίου προσομοίων. Άλιττα κατέπεσαν εἰς τὰ 14)3 ἐπὸ Πλέιτ δι' Ἕν. Πολιτείας (λιμένεως Εἰρηνίου) ἐνῷ διὰ Τοκετόγιο ἐγένοντα δεκτά καὶ σελ. 13)6, διὰ δὲ τὴν Μασσάβαν ἢ Μογαντίτοιο 17)6. Ή μόνη ἀπομενασ ἐλπίς διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ εἰνε ἡ διαφανώμενη ἥδη ἐντονοτέρᾳ ζήτησις ἀπὸ τὰς Ἐφωτιάς Ἀγορᾶς Ἀργεντινοῦ ἀφασίστον. Φάνεται πράγματι ὅτι τὰ ἀποθέματα τόσον τῆς Γαλλίας, δύον καὶ τῆς Γερμανίας τείνουν νὰ ἔχανται ηδη.

Ἄπραξία παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰ νιτράτα Χιλῆς, διὰ τὰ ὄποια οἱ ναῦλοι ἔφθασαν κάτω τῶν 18)— δι' Ἡλειφωτιούς λιμένας. Ἐστερημένη ἐνυπτέρας κινήσεως καὶ ὁ Βόρ. Ἀμερική, ἔξαρσει μόνον μᾶς συμπτωματικῆς ζωηρότητος εἰς φορτώσεις γανανθράσων ἐπὸ Νόδερον Ρέιντς διὰ Δυτ. Ἰταλίαν, εἰς τὰ δολ. 2.75. Τὰ παλαιοσίδηρα ἀνεν ἐνδιαφέροντος — ἐν συγχρίσει πρὸς τὴν κίνησιν τοῦ Ἰαννοναρίου — ἐπληρώνοντο δὲ ἀπὸ ἓνα λιμένα Κόλπου διὰ δύο λιμένας Ἀγγλίας 13)3 φίο. Εξ Ἀγίου Λαυρεντίου, διὰ φορτώσεις γεννημάτων νέας ἐσοδείας, ἀσήμαντος ζήτησις, αἱ δὲ ζακχάρεις Κοΐβας μὲν σποραδικάς διαταγῆς εἰς τὰ σελ. 13)— (μεγάλα σκάφη) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Καὶ αὐτὸς ἔπι ὁ Βόρ. Ειρηνίκος, δύοτις ἐν ἀρχῇ τοῦ 15θημέρου ἀπέρριψεις χωρητικότητά τυνα διὰ ζηλείαν, γεννήματα καὶ γενικά φορτές περιέπεσε κατόπιν εἰς γαλαφότητα ζητησεως σκαφῶν. Λια σκάφος 8000 τ. ἐπληρώθησαν 18)6 μόνον δι' ἓνα λιμένα Ἀγγλίαν, ἀπὸ δὲ τὴν Βρεταν. Κολομβίαν 19)6 φίο (γεννικά εἴδη) δι' ώφισμένους λιμένας Ἀγγλίας.

Άλιττα ἀγορᾶ — πομά τὴν ἀπονοίαν κάθε ζητησίως ἀπὸ τὴν Αύστραλίαν — τῶν ὅποιων ἡ κατάστασις δὲ παροντιάθη καὶ τόσον ἀπελπιστική, ἵσταν αἱ τῆς Ἀπω. Ἀνατολῆς. Δι' ὄρηζαν, κύνημον καὶ φυσικά ἐκνυλορύσσοντας ἀφεταὶ διαταγαῖ, λέγεται δὲ μάλιστα, ὅτι οἱ ἔκει φορτεῖται πρόσκειται ν̄ ἀποφράσουν καὶ νέαν χωρητικότητα. Οἱ ναῦλοι ὅμως, λόγῳ τῆς ἀθρόως προσφορᾶς σκαφῶν κενῶν, ἴδια ἐπὸ Μεσογείου διετηρήθησαν εἰς τὰ γαλαφά ἐπίπεδα τῶν σελ. 26)— ἀπὸ Νταλύν διὰ Ρόττερνταν ἢ Ἀμβούργον (Μάρτιον), 23)6 ἀπὸ Σαγκόν διὰ Β. Γαλλίαν (Μάρτιον) καὶ 25)— (Ἀπρίλιον) μέσω Κείτ, 24)6 ἀπὸ Βομβάρη — Μοριογάκω (φυσικά ἢ λιναρόδοσπον) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 22)— ἔναν Μεσόγειον, Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ἀπὸ Μαρτσάς 24)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἐπληρώθησαν δὲ τελευταῖς καὶ 25).

Η Μεσόγειος μὲ συνήθη πτωχὴν ἐργασίαν. Ή ἐπὸ τοῦ Δοναύβεως ἀπράξια συνεχίζεται, ἐνῷ καὶ οἱ Ρόδοι ναῦλωται εἰς οὐδεμίαν πρέβησαν ναῦλωσιν διὰ γεννήματα. Μεγάλα ἀποθέματα γανανθράσων, λέγεται ὅτι ἐπάρχονται εἰς Θεοδόσιαν, φορτώσεις ὅμως δὲν ἀνηγγείλθησαν πλήρη τινων διὰ φορτά ἀγοραστάς. Εἰνε γεγονός ἐπίσης, ὅτι ἡ Ἰταλία περιώρισε τὰς εἰς γανανθράσων εἰσαγωγάς της, καθὼς καὶ ὅτι ἐπάρχονται διαταγαῖ τινες διὰ Ταζόνα καὶ Νόδερον Ρέιντς (8—10.000 τ.) μὲ φόρτωσιν Μάρτιον — Ἀπρίλιον ἐξ Ὁδησσοῦ. Νοθορωσσίσης ἢ Πότι, μὲ προσφερομένους ὅμως ναῦλους ἐπὶ σελ. 10)— φίο διὰ Ταζόνα (1000 τ. φόρτ. καὶ 1000 τ. ἐκρότ.) καὶ 11)9 διὰ Νόδερον Ρέιντς, μὲ 700 τ. φόρτωσιν 1)6 καὶ 1500 τ. ἐξη. 216 (περιλαμβανομένων διωισμάτων γεωνῶν).

"Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς φορτώσεις γανανθράσων ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ, γαρατζήσονται ἀνταὶ ἀπὸ πτωχείαν διαταγῶν καὶ γαλαφάς τιμάς ναῦλων, λόγῳ τῆς πληρωμῆς προσφορᾶς χωρητικότητος. Ἀπὸ Δάντινη — Γδονίαν ἐπληρώνοντο διὰ Πειραιῶν 7)4½ καὶ διὰ Δ. Ἰταλίαν 6)9. Ή Ρόττερνταν διὰ Μπ. "Αὔρες 8)6 ἔως 9)6, ἐξ Ειδεν διὰ Βραζιλίαν 8)6 καὶ ἐπὸ Ρόττερνταν διὰ Βραζιλίαν 7)6.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναῦλωσεις Ἑλληνικῶν ἀπὸ εἰνε αἱ κάτωθι :
Ἐκ Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονλ) ἐξ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Ἰολανδίας) σελ. 18)3, Μάιον 5—15.

«ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Μπάσιας Μπλάγκας 6800 τ. διὰ Μασσάβαν 17)6, καντούσιο 10 Μάρτιον.

«ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ» ὅρι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρσεις Σλίγκο, Τούλε καὶ Γρούγκανή) σελ. 18)—, Μάιον 1—15.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.» ἐξ Ροζάριο 6000 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξαρσεις Ιολανδίας) σελ. 18)—, μὲ ὄφιὸν Μεσογείου, Ἀδριατικῆς, Ἐλλάδος, ἀ. φ.

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» ἐξ Ροζάριο 5500 τ. δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Ιολανδίας) σελ. 18)3, μὲ πλήρη ὄφιὸν, Ἀπρίλιον 14—Μάιον 15.

— Ἐξ Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαύλανθρωπας)

«ΚΑΕΑΝΘΗΣ» ἐξ Γδένιας 6600 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)4½, ἀ. φ.

«ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣΣΑΛ» ἐξ Ρόττερνταν 2600 τ. δι' Ὁνελία 6)9, μὲ 6½ πέννες ἐνφροτωτάκα, ἀ. φ.

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» ἐξ Μπάρον 6300 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 9)—, ἀ. φ.

«ΚΩΣΤΗ» ἐξ Ειδεν 4400 τ. διὰ Περναυτούνον 8)6, Μαρτίον 5.

Α)π ΡΕΘ.—ΚΟΥΛ. ἐξ Ἀμπερνταν 6500 τ. διὰ Ντορντιάν 7)6, Μάιον 5.

«ΙΟΥΛΙΑ» ἐξ Βρέμης 6400 τ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον 7)6, Μαρτίον 15—30.

«ΠΗΛΕΥΣ» ἐξ Ρόττερνταν 7000 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 8)6, Μαρτίον 2—15.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐξ Δάντινη — Γδένιας 7000 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)6, ἀρχαὶς Ἀπρίλιον.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Δάντινη — Γδένιας 7500 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)3, Μάρτιον 10—20.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐξ Ρόττερνταν 6000 τ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον 7)6, Μαρτίον 1—15.

«ΠΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Νιούπλαρ 6400 τ. διὰ Μοντεβίδεο 9)6, Μάρτιον 5—15.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κονλ.) ἐξ Νόφντεγκαμ 8000 τ. διὰ Σπαλάτη 7)6, ἀ. φ.

«ΖΕΥΣ» ἐξ Ρόττερνταν 6000 τ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον 7)6, Μαρτίον 1—15.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἑλληνικὸν) ἐξ Κάρδιφ 5000—5500 τ. διὰ Περναυτούνος ἢ Ρίον Ἰανέτιον 7)6, ἀ. φ.

— Ἐκ Μεσογείου

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Θεσσαλονίκης 7250 τ. μεταλ., δι' Ἀμβέρσαν 6) — ἀ. φ.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Ἀλγερίας 1485 τ. οιτηρῶν δι' Ἐλλάδα 30 φρ., ἀ. φ.

«ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ» ἐξ Ελλάδος 2000 τ. γενικὰ διὰ Ρομανίαν (berth).

«ΡΟΥΛΑ» ἐξ Σπαλάτων 1500 τ. τοιμέντων διὰ Κέρδον — Παλαστίνην 7) — ἀ. φ.

«ΔΙΩΝΗ» ἐξ Σαράξ 6500 τ. φοσφάτων διὰ Βορδό — Νάντην φρ. 27,50, Μάρτιον.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἀπὸ Τραγανά 7000 τ. μεταλ., δι' Ἔιδεν 5)10½, ἀ. φότωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 350.000 κ. π. βαμβαζούσιον διὰ Χούλλ. 7)10½ τοὺς 60 κιβ. πόδας, φόρτωσις Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ἑλληνικὸν) ἐξ Μπιζέρτας 6500 τ. μεταλλέψιος διὰ Barrow 6)3, Μάρτιον.

«ΑΝΩΠΙΠΗ Χ. ΜΙΧΑΛΟΥ» ἐξ Σέπτας 4800 τ. μεταλλέψιος διὰ Γάνδην ἢ Αμβέρσαν 6)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΣΠΥΡΟΣ» ἐξ Κέρδον 3000 τ. μεταλλέψιος διὰ Ρόττερνταν 9) — ἀ. φ.

— Ἐκ Δουνάβεως

«ΚΑΛΩΣ» ἐξ Κοννυτίνης 1500 τ. κριθῆς διὰ τρεῖς λιμένας Ἐλλάδος 8)3, ἀ. φ.

— Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

Α)π ΡΕΘ.—ΚΟΥΛ. ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Βλαδιβούτος 14)7½ φίο, Μάρτιον 1—18.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» ἐξ Θεοδόσιας 6000 τ. γανανθράσων διὰ Νόδερον Ρέιντς 11)6, Μάρτιον.

— Ἐκ τῆς Ἀπω. Ἀνατολῆς

«ΚΑΤΙΝΑ ΒΟΥΛΑΓΡΗ» ἐξ Βομβάρη — Μοριογύαδο 7000 τ. λιναροσφόρον διὰ φυσικών δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 22)—, ὄφιὸν ἀπὸ Μαρτσάς 24)6, Ἀπρίλιον.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 8000 τ. φορτίον; τάμη-ταύροτερο 4)—, παράδοσις Τατιανίαν, παραλαβὴ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Ἀπρίλιον.

«ΕΛΕΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐξ Ντάρφεν 7200 τ. Μαντζουριανῶν κυάνων διὰ Ρόττερνταν — Ἀμβούργον 27)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΗΡΕΥΣ» (ἢ ἔτερον) ἐξ Μουλεν καὶ Ραγγόν 6000 τ. (τημῆ φορτίον) διὰ Wasklet 26)3, φόρτωσις 15 Μάρτιον — 15 Ἀπρίλιον.

«ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΑΓΡΗ» ἐξ Βομβάρη — Μοριογύαδο 7000 τ. φεστίκαια ἢ λιναρόδοσπον διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 22)6, Μάρτιον.

«ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» ἐξ Βομβάρη — Μοριογύαδο 5200 τ. λιναροσφόρον διὰ φυσικών δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 24)—, Μάρτιον 15—31.

— Ἐκ διαφόρων ἀλλων ἀγορῶν

«ΦΟΙΝΙΞ» (τάνκερ) ἐξ Κονσταντίνης 7500 τ. πετρελαίον διὰ δύο λιμένες Βορ. Γαλλίας 13)3, Ἀπρίλιον.

«ΜΥΡΙΑΜ» (τάνκερ) ἐξ Χάιφας — Τριπόλεως 9000 τ. πετρελαίον διὰ Σενερίφαν 27)—, Ἀπρίλιον.

«ΜΑΚΗΣ» ἐξ Μπλάτρα 5500 τ. μεταλ., δι' Υμούντεν 4)9, ἀ. φ.

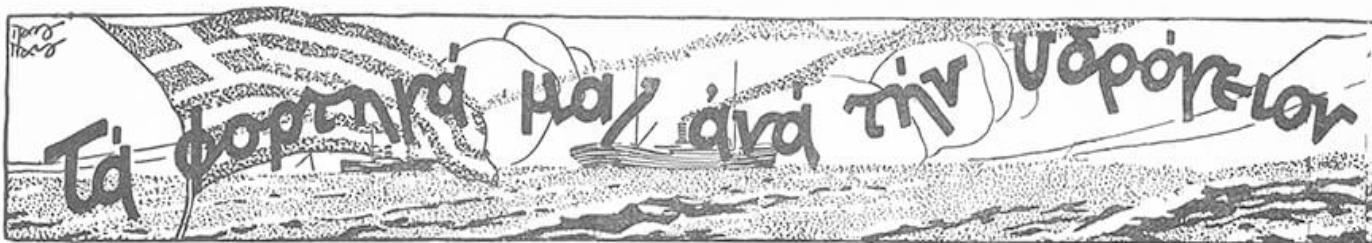
«ΥΔΡΟΥΣΑ» ἀπὸ Ἀγτούα 3000 τ. μεταλ., διὰ Καλαί 7)1½ ἀ. φ.

«ΡΟΚΟΣ» ἐξ Βοτανικῆς Κολομβίας 450.000 κ. π. (9000 τ.) Σητείας καὶ γενικῶν εἰδῶν διὰ τέσσαρας λιμένες Ιαπωνίας, λ. στ. 4500 κατ' αποκοπή φίο, φόρτωσις 1—15 Μάρτιον.

«ΦΟΙΝΙΞ» (τάνκερ) ἐξ Κονσταντίνης 8000 τ. πετρελαίον διὰ Χάδρην 11)6, Μάρτιον.

«ΚΛΑΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ» ἐξ Χάππουν Ρόδης 7500 τ. γανανθράσων διὰ Γένοβαν, Σαβόναν, Σεπτέμβριαν, Λιβόρνο ἢ Νεάπολιν δολ. 2.85, ἀ. φόρτωσις.

«ΙΩΣΗΦΟΓΑΛΟΥ» (τάνκερ) ἐξ Χάιφας 6000 τ. πετρελαίον διὰ Πόρτ Ντε Μπούν 7)6, ἀμεσος φόρτωσις.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656	άργει Πειραιάς άπλο 28 Δεκ.
"Άγιοι Βίκτωρες	νιοί N. Πατέρα	17	4592	εις Σάρωντες άπλο 25 Ιαν. Έπιστρεψή
"Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	άργει Χίον απλό 31 Δεκ.
"Άγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	Έφθ. Ρίον Ιανείδον 15 Φεβρ. καὶ Μπ. "Άγρες 27
"Άγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πειραιάς άπλο 17 Δεκ.
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	εις Μίδδλεσμπρο άπλο 7 Φεβρ.
"Άγια Βαρθάρα	Δ. Λογοθέτη—Μ. Φακῆ	13	4572	Έφθ. Γουόροκιγκτον 21 Φεβρ.
"Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3809	άνεξ. Ροζάριο 21 Φεβρ. δι' Esbjerg
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Σάσσος»	12	4151	άνεξ. Μπ. "Άγρες 7 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τελλέβα	19	4514	Έφθ. Χάιραν 17 Φεβρ.
"Άγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικού	99	1106	άνεξ. Σφάξ 20 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶς, έφθ. 24
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεξ. Ροζάριο 13 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας
"Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	92	1581	Έφθ. Μασσαλίαν 16 Φεβρ.
"Άγιος Σπυρίδων	Ηλ. Αγγελή	89	1476	άργει Πειραιᾶς άπλο 20 Δεκ.
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3240	άργει Πειραιᾶς άπλο 31 Ιαν.
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	άργει Πειραιᾶς άπλο 15 Ιανου. 1934
"Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3443	άργει Πειραιᾶς άπλο 17 Ιαν.
"Άδαμ. Ι. Πειθής	"ΑΘ. Πειθή	08	4537	άνεξ. Άμερσον 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διὰ Λιβύδον
"Άδελφόθης	άδ. Καρρά	17	5838	Έφθ. Πλότ Νατάλ, 17 Φεβρ.
"Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	άργει Πειραιᾶς άπλο 2 Φεβρ.
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	άργει Πειραιᾶς άπλο 19 Ιαν.
Αιγαίον	'Ετ. «Αιγαίον» Α. Ε.	19	5285	άνεξ. Μπονέρος "Άγρες 20 Φεβρ. διὰ Γιοζοχάραν
Αιγαίον	Πελοποννησίου Σκριβάνου	12	1735	Έφθ. Πειραιᾶς 12 Φεβρ. καὶ άνεξ. 16 διὰ Πάτρας
Αιγαύς	άδ. Πατέρα	17	3792	διηλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. διὰ Βοστόνην
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άργει Πειραιᾶς άπλο 19 Ιαν. ENAYLΩΘΗ
Αικατερίνη Τ.	Λ. Τεριάζουν	17	2719	άνεξ. Πειραιᾶς 22 Φεβρ. διὰ Τονναγ Charente
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	Έφθ. Μπάγ. Μπλάγκαν 24 Φεβρ.
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	διηλθε Κέιτ Τάουν 27 Ιαν. δι' Ανστραλίαν
Αιμιλίος	Στεριώτη και Σία	98	3691	άργει Πειραιᾶς άπλο 30 Δεκ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΛΙΑΛΥΣΙΝ
Άινος	Α. Λούζη	10	3554	Έφθ. Σηκουάνταν 16 Φεβρ.
"Άις Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	Έφθ. Πειραιᾶς 14 Φεβρ.
Άδαμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144	Έφθ. Σάντα Φέ 17 Φεβρ.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνεξ. Μπονέρος "Άγρες 19 Φεβρ. διὰ Λονγκέρην
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρά	13	4355	Έφθ. Ρίον Ιανείδον 18 Φεβρ.
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχμιντέη	06	4343	άνεξ. "Ιμψιγκαν 20 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανείδον
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	Έφθ. Κάρδια 23 Φεβρ.
Άλκιμος	Συριβάνου — Ραντοπούλου	20	2003	άργει Πειραιᾶς άπλο 11 Δεκ.
Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	άνεξ. "Άλμπαν (Ανστραλ.) 19 Φεβρ. διὰ Τηνενταρ
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	άργει Πειραιᾶς άπλο 5 Ιαν.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Πειραιᾶς άπλο 13 Δεκ.
Άνδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	άνεξ. Τοκούλα 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	άνεξ. Ζαρά 16 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	Έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 8 Φεβρ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	Έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ. καὶ άνεξ. 22 δι' Ινδίας
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	Έφθ. Ροζάριο 17 Φεβρ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διηλθε Ντατάρ 14 Φεβρ. δι' Εργόποιην
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	εις "Άγιαν Μαρίναν 15 Φεβρ. ἐπλογοτοισιν
Άννα Τ.	Λ. Τεριάζουν	06	2728	Έφθ. Λιμναΐη 27Φεβρ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	Έφθ. Μασσαλίαν 5 Φεβρ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶς άπλο 15 Ιαν. 1934
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	άνεξ. Στέττιαν 13 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶς
Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμού	11	4410	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. καὶ Ν. Υόρκην 26
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3511	άνεξ. Χονέλιαν 14 Φεβρ., Γάνδην 21 καὶ Άμερσον 23
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Πειραιᾶς άπλο 16 Ιαν.
Άντωνιος Γ. Λεμός	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεξ. Σάν Νιζολάς 19 Φεβρ. διὰ Τενερίφαν
Άντωνιος Σταθάτος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διηλθε Παναράν 12 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Άξιος	Σ. Βαλμά	05	3607	έφθ. Πόρ. Σαΐδ 19 Φεβρ. καὶ Σύρον 28
Άποικια	'Αντ. Ρούσσου	12	4248	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 20 Φεβρ.
Άργεντίνα	Μαροή Έμπειρίου	21	4786	έφθ. Σάγγην 22 Φεβρ.
Άργολικός	Νικ. Καμπούρη	11	3693	έφθ. Σάν Νιζολάς 19 Φεβρ.
Άρέθουσα	I. Νικηφόρου—Ε. Λαμπού	12	4745	έφθ. Όντάνιος 9 Φεβρ. καὶ Κάρδια 25
Άρισδηνη	έτ. Μαρμαρά	10	4445	έφθ. Γένοβαν 4 Φεβρ.
Άρισδην Παντελή	E. Γουλανδρή	05	3470	έφθ. Μίδδλεσμπρο 14 Φεβρ. καὶ άνεξ. 27 διὰ Ντόβερ
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Πήττα	06	1433	άργει Χίον απλό 15 Ιαν.
Άρτεμις Πήττα	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	άνεξ. Γδύνια 13 Φεβρ. Λάδσεντ 20 διὰ Μπ. "Άγρες
Άρχαγγελος	Κωστή Λαμπού	21	1364	έφθ. Πειραιᾶς 26 Φεβρ. καὶ Κοννήλιν 24 διὰ Κ)ντζαν
Άρχων	Π. Μπάκια	95	1344	εις Πειραιᾶς 20 Φεβρ.
Άστιμίνα Μπάκια	I. Γαλάκη	14	4211	διηλθε Τενερίφαν 20 Φεβρ. δι' Αμστερνταμ
Άστρασια	I. A. Ταχμιντέη	04	3313	έφθ. Ρόττενταμ 18 Φεβρ.
Άστρη	Θεμ. Σταφυλούπατη	96	1335	άνεξ. Μπιέρταν 21 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶς, έφθ. 27
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	διηλθε Κέιτ Τάουν 10 Φεβρ. δι' Λαδσεντ
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	άνεξ. Πειραιᾶς 27 Φεβρ. διὰ Κ)ντζαν
Άττικός	A. Λούζη	06	4078	έφθ. Ροζάριο 13 Φεβρ.
Άϋρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	4652	διηλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ διὰ Μάλταν, έφθ. 23
Άφροεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'ΑΘ. Ζωϊστούλου	10	1354	άργει Πειραιᾶ απὸ 26 'Ιαν.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	άνεξ. Κάρδιφ 15 Φεβρ. διὰ Βύλλαν Κ) τούσιον
Βασ. Α. Πολέμης	Γι. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιᾶ απὸ 4 'Ιαν.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	4733	Έφθ. Βατούμ 27 Φεβρ.
Βέλγιον	«Ελληνική Α. Ε.	19	2844	Έφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 29 διὰ Κρήτην
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 7 'Ιαν.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	διῆλθε Κολόμπο 18 Φεβρ. διὰ Σαύγχον
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	άνεξ. Κενν) ντζαν 14 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ. έφθ. 24
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	Έφθ. Ροζάριο 6 Φεβρ. καὶ Μοντεβίδεο 24
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	Έφθ. Μπουένος 'Αργες Ρόδης 20 Φεβρ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	Έφθ. Κύπρουν 15 Φεβρ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	Έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ.
Βύρων	'Εθνικῆς	14	9272	άργει Πειραιᾶ απὸ 9 Νοεμβρ. 1935
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	Έφθ. Σάντος 3 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 22 διὰ Ηλέιτ
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτον	88	2282	άργει Πειραιᾶ απὸ 9 'Ιουν. 1934
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαιμού	14	4708	Έφθ. Αμβέρσαν 16 Φεβρ. καὶ Μάρρον 27
Γερμανία	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ. Μετων. «ΛΕΩΝ Μ. ΒΑΛΜΑΣ»
Γερμανίας	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	Έφθ. Βρέμην 27 Φεβρ.
Γεώργιος	Ν. Λαγούνη	10	2216	Έφθ. Μπλόνικαν 18 Φεβρ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμαπον	18	4289	Έφθ. Χούλλ. 7 Φεβρ.
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ απὸ 27 'Ογκ. 1930
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διῆλθε Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταυ, έφθ. 26
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άργει Σύρον ἀπὸ 8 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. Έμπειρικού	21	5728	Έφθ. Βαγκούδεο 20 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Λιβανός	άδ. Λιβανοῦ	28	3831	Έφθ. Κοτεγγάνην 19 Φεβρ. καὶ 'Αζους 24
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	Έφθ. Ρόττερνταυ 12 Φεβρ.
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου π.λ.π.	05	4391	έφθ. Τραγανά 25 Φεβρ.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέη — Παντελῆ	14	3714	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Γρανικός	Μ. Λύνα	16	3689	άνεξ. Πόρτ Νατάλ. 22 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Αμβούργον 21 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 27 διὰ Ρόττερνταυ
Δαναδός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άνεξ. Σέπταν 21 Φεβρ. διὰ Βαρκελώνην, έφθ. 23
Δάναπτης	άδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	εἰς Μπέργκεν ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Χίον ἀπὸ ἀπὸ 13 'Ιαν.
Δάρφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	άνεξ. Μπάρρον 2 Φεβρ. διὰ Σάντος
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἄνδρεάδη	06	3816	άνεξ. Ροζάριο 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαιμού	15	4739	άνεξ. Ροζάριο 17 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλῆ	09	4461	άνεξ. Βρέμην 15 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	έφθ. Ρουέν 21 Φεβρ.
Δέσποινα Α. Παπᾶ	Α. Παπᾶ	04	4649	έφθ. Τεργέστην 2 Φεβρ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Παλέρμο
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Δεκ.
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	διῆλθε Ντούτσενες 8 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Δημ. Ιγγλέσης	νίῶν Δ. Τγγλέοη	18	5275	εἰς Καλκούταν ἀπὸ 18 'Ιαν.
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	άνεξ. Όράν 23 Φεβρ. διὰ Μοσταγκανὲμ
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	άνεξ. Μπ. "Αργες 23 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταυ
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρας	17	4990	έφθ. Αμβέρσαν 19 Φεβρ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμπορουν	03	2281	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Νοεμ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	άνεξ. Ρόττερνταυ 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Πεσκάρα
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διῆλθε Κονγκλίν 21 Φεβρ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Δίρφυς	Βασ. Πατέρας καὶ Σία	06	2795	άργει Οινόντας ἀπὸ 30 'Ιαν.
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	έφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ.
Δούναβις	Λεων. Α. Έμπειρικού	15	5604	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 17 Φεβρ. διὰ Λίβερπούλ
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσσουν	03	3547	έφθ. Σύρον 16 Φεβρ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεξ. Μπάρρον ἀπὸ 18 'Ιαν. δι' Αντιρραίαν
"Εθη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	13	4521	έφθ. Ρόττερνταυ 11 Φεβρ. καὶ Τάιν 21
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διῆλθε Λάς Πάλμας 14 Φεβρ. διὰ Σάροντες, έφθ. 23
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεξ. Σάν Νικολάς 7 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	Στ. 'Εμπειρικού	27	4164	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 22
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Σαγκάη 23 Φεβρ. δι' έποσενάς
Έλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	άνεξ. Ροζάριο 1 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διῆλθε Ντακάρ 12 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταυ, έφθ. 26
Έλένη	Δ. Λως	01	1882	άργει Χίον ἀπὸ 23 Δεκ.
Έλένη	Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	21	1138	άργει Γαλάται ἀπὸ 19 'Ιαν.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμαπον	19	5260	έφθ. Σαγγάν 21 Φεβρ.
Έλένη Τ.	Λ. Τεργιάζου	97	3039	άργει Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4523	έφθ. Ντάρεν 20 Φεβρ. (δι' Ενδώπιον)
Έλισσαβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεξ. Σάν Νικολάς 3 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	άνεξ. Μεσσήνην 24 Φεβρ. διὰ Γάνδην
Έλλενικ	Μ. Ι. Λύνα	09	4404	έφθ. Αλγερίου 6 Φεβρ. καὶ Μασσαλίαν 23
Έλλην	Στ. 'Εμπειρικού	13	4577	έφθ. Μπούενος 'Αργες Ρόδης 13 Φεβρ.
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	έφθ. Ταϊτιταένιαν 13 Φεβρ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άνεξ. Μοντεβίδεο 3 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Έπαμ. Κ. Έμπειρικος	Α. Πεζᾶ	19	1492	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Χαλκίδα, έφθ. 25
Έρηνούλα	νίῶν Έπ. Έμπειρικού	27	4385	έφθ. Βύλλαν Κ) σιν 12 Φεβρ.
Εύσοικος	Ν. Τσατσόμπορου	05	2715	εἰς Μπλάσθ ἀπὸ 27 'Ιαν.
Εύγενα Καμπάνη	Μαρῆ 'Εμπειρικού	22	4792	έφθ. Σαγγάν 23 Φεβρ.
Εύγ. Σ. Έμπειρικού	Γ. Ν. Έμπειρικού	98	3470	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 15 Φεβρ.
Εύγενια Χανδρῆ	Στ. 'Εμπειρικού	20	4882	διῆλθε Κρίστομπαλ 8 Φεβρ. διὰ Βαγκούδεο
Εύηνος	Ίω. Χανδρῆ	20	4862	διῆλθε Λάς Πάλμας 23 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Εύθαλλια	Σ. Λιβανοῦ	19	5627	άνεξ. Μοντεβίδεο 7 Φεβρ. διὰ Λοτα
Εύθαλλια Μαρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	έφθ. 'Αθονιάνθ 25 Φεβρ.
Έθρος	N. Μαρῆ	19	4196	έφθ. Νικολάεφ 22 Φεβρ.
Εύρυμέδων	άδ. Λιβανοῦ	18	5283	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 19 Φεβρ.
	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεὶ Βενετίαν ἀπὸ 5 Δεκ. 1932
Εύτυχη Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. δι' Ἀγκώνα, ἔφθ. 24
"Εψιλον	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου	11	4120	διῆλθε Λάζ Πάλμας 23 Φεβρ. διὰ Ρουέν
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 6 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διὰ Γένοβαν
Ζερμαΐν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ. διὰ Πόλης Ἀρθουροῦ
Ζεύς	Ἡλ. Χατζηλία	20	4279	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες 26 Φεβρ.
Ζέφυρος	Α. Λουζη	09	4796	ἔφθ. Πόλης Νατάλ 22 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνον»	06	2947	ἔφθ. "Αμστρατεια 24 Φεβρ.
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	διῆλθε Τενερίφαν 12 Φεβρ. δι' Ἀβονιάνθη
"Ηφαιστος	νιῶν 'Αντ. Γιαννούλατου	12	3793	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 26 Δεκ.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	4574	ἔφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 17 Φεβρ.
Θάσος	«Πατριωτική»	19	1565	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.
Θεδόδη ΙΙ	Θωμάς Ν. Ἐπιφανιάδη	10	657	εἰς Βάρναν 20 Φεβρ. Ἐπισκενή ζημιῶν
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἔφθ. Βρέμην 20 Φεβρ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Πόρτο Νογκάρα 12 Φεβρ.
Θεόδωρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Πιριανᾶ
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιθανού	17	4240	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Νεκοτσέα 24 Φεβρ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαήσουν—Σ. Μενδρινού	11	3726	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ἰαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. Ντεπλην 13 Φεβρ.
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Φεβρ.
Θράκη	Α. Τεριάζου	17	982	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Ἰαν.
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἔφθ. Μπόναν 17 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 21, Γιβραλτάρ 25 διὰ Πλέιτ
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεχ. Μπάρρου 22 Φεβρ. διὰ Ρίον Ἰανέζον
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Φεβρ.
Ιγκόρ	Πεζά καὶ Σία	07	2693	ἔφθ. Κυράρι 20 Φεβρ.
Ιθάκη	Σ. Βλασπούλον	11	4916	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ἰαν.
Ιθακος	Σ. Βλασπούλον	11	4083	ἀνεχ. Γένοβαν 17 Φεβρ. διὰ Πόρτο Βέζκαιο
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιθανού	15	4724	ἀνεχ. Chicama 8 Φεβρ., Παναμᾶν 14 διὰ Λίβερπολην
Ιούλια	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διῆλθε Μαδέρας 21 Φεβρ. δι' Ενρόπον
Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	ἀνεχ. Μπ. "Αἴρες 5 Φεβρ. δι' Ἀγ. Βιζέντιου
Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	ἔφθ. Μασσάβαν 9 Φεβρ.
Ιωάννα	'Ἐλ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Σύρου 15 Φεβρ. καὶ Κονγκίλιον 24 διὰ Δούναβιν
Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	διῆλθε Φερνάντο Νορόνγα 15 Φεβρ. δι' Εδρόπον
Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διὰ Γιοζοχάμαν
Ιω. Καρράς	ἀδελφ. Καρράς	17	3527	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διὰ Ρίον Ἰανέζον
Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	ἀνεχ. Κάρδιρ 6 Φεβρ. διὰ Βύλλαν Κ) τούσιον
Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	ἔφθ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	10	3750	ἀνεχ. Μπάρρου 20 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 20 Φεβρ.
Ιωλόκος (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	6987	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διὰ Περουβίαν
Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	16	5845	ἀνεχ. Κυρασαίον 9 Φεβρ. διὰ Πόρτο Ντέ Μπούζ
Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	4680	ἀνεχ. Λαύριον 18 Φεβρ. διὰ Χάϊφαν καὶ Πόρτο Ντέ Μπούζ
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Δεκ.
Καδιώ	ἀδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Κ) ντζαν 24 Φεβρ.
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ἰαν.
Καθαριώτισσα	νιολ Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Brussels 19 Φεβρ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διὰ Στέτιν, ἔφθ. 24
Καλλιώπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἀνεχ. Βρέμην 1 Φεβρ. διὰ Ρίον Ἰανέζον
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 5 Φεβρ.
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεχ. Νόρφολ 21 Φεβρ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν
Καπετάν Στρατής	Ξενίδος—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ.
Καρλόβασι	Υιοι Δ. Ἰγγλέση	20	707	ἔφθ. Σέτταν 14 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 22 διὰ Σάμον
Καρράς	ἀδ. Καρράς	18	5234	ἔφθ. Μπονέννος "Αἴρες Ρόδης 15 Φεβρ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. (διαταγάζεις)
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἔφθ. Μπονέννος "Αἴρες 16 Φεβρ.
Κάτε	N. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	διῆλθε Κέτι Τάσον 1 Φεβρ. δι' Ἀδελαΐδα
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. 1935
Κατίγκω	K. Χατζηπατέρα	96	2578	ἔφθ. Ρέτζιο 22 Φεβρ.
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἔφθ. Γένοβαν 10 Φεβρ.
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Βόλον 20 Φεβρ.
Κεραμές	N. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	ἔφθ. Πόρτο Νατάλ 22 Φεβρ.
Κεχρεά	Θ. Ἐπιφανιάδη	12	1968	ἔφθ. Θεοδόσιαν 25 Φεβρ.
Κλεανθής	Α. Βογιατζίδη	11	4153	ἀνεχ. Χονέλιαν 19 Φεβρ., Λάδσεντ 24 διὰ Γάνδην
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Ρίον Ἰανέζον 11 Φεβρ. καὶ Μοντεβίδεο 24
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπιφανιάδη	07	3530	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ἰαν.
Κορινθιακός	Μαρή Ἐμπειρίκου	10	3562	ἔφθ. Λονδίνον 13 Φεβρ. καὶ Ἀμβέρσαν 19
Κόρθιον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	ἀνεχ. ἐπ Νάντης 12 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διῆλθεν Όραν 17 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 23
Κουμουνδούρος	Υιοι Επ. Ἐμπειρίκου	25	3598	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ἰαν.
Κῦμα	I. Χαδούλη — Μ. Στινά	12	3994	ἔφθ. Τεργέστην 15 Φεβρ.
Κῦμα	N. Λιθανού	11	3959	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Πιριανᾶ
Κυρά — Παναγιά ΙΙ	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Ἰαν.
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμού	18	4340	ἔφθ. Μπάρρου 20 Φεβρ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ. Ἐπισκενή ζημιῶν
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γούλανδρη	22	4697	ἔφθ. Νεκοτσέα 1 Φεβρ.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	4684	ἀνεχ. Πρέβεζαν 22 Φεβρ. διὰ Πότι
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	ἀνεχ. Π. Σαδά 14 Φεβρ., Περίμ 20 διὰ Σαΐγκον
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	ἔφθ. Χούλι 13 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 28 δι' "Εμδεν—Βραζιλίαν
Λακωνικός	Μαρή Ἐμπειρίκου	14	3803	ἄργει Βραζιλίαν ἀπὸ 17 Ἰαν.
Λέρος	'Ιω. Θεοχαρίδη	99	846	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἰαν.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	εἰς Ἐλευσίνα ἀπὸ 12 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Μπρίστολ 28 Φεβρ. διήλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διὰ Βενετίαν, έφθ. 26 εἰς Βοστόνην 20 Φεβρ. ἀργεὶ Σουέζ ἀπὸ 23 Δεκ. έφθ. Κυντζαν 20 Φεβρ.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιῶν Λ. Κονδύλη	12	3923	
Λίλη	Χαρ. Πατέρα	20	5719	
Λίμνη	Γ. & Α.Α. Φώκια & Σία	96	1346	
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μανδῆ καὶ Σία	10	2143	
Μακιανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διήλθε Ρόττερντα 24 Φεβρ. δι' Eshjerg
Μαΐηντ δφ Σάμος	νιῶν Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Ιαν.
Μαίρη	N. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Μεταλήνην 2 Φεβρ.
Μαίρη II	N. Λιβανοῦ	20	1517	έφθ. Θήρων 19 Φεβρ.
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 22 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 16 Φεβρ.
Μαϊώτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	εἰς Γιάφαν 1 Φεβρ.
Μάκης	E. K. Βλασποτούλου	06	3546	ἀνεγ. Νάντην 21 Φεβρ. διὰ Μπλιμπάο, έφθ. 22
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3903	έφθ. Ντακάρ 8 Φεβρ. καὶ Ρούέν 23
Μαλέας	Κουμανταρέα ηλπ.	17	5709	ἀνεγ. Αμβέρσαν 9 Φεβρ. διὰ Βοστόνην
Μανούλας	νιῶν Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Φεβρ.
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	έφθ. Μπ. Αὔρες 27 Φεβρ.
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2331	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Φεβρ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανού	89	2187	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιθωλάρη	13	4584	ἀνεγ. Εμδεν 18 Φεβρ., Λάδσεντ 22 διὰ Ρίο Γράντε
Μαρία	Σ. Βλασποτούλου	07	4225	ἀνεγ. Ρόττερντα 18 Φεβρ. διὰ Τοιβιταβέζιαν
Μαρία	Σ. Περή-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεὶ Χίον ἀπὸ 17 Ιαν.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	K. H. Λαμπού	12	4707	ἀνεγ. Βαλτιμόρην 29 Ιαν. διὰ Μπ. "Αὔρες
Μαρία Νομικού	N. Νικολάου	27	5525	έφθ. Νιούπορτ 24 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ.
Μαριέτ Νομικού	έταρ. Δ. A. Σταθάτου	19	5269	διήλθε Κονιάν 13 Φεβρ., Περιμ 22 διὰ Σιγκαπούρην
Μαριέττα Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	έφθ. 'Άλεδαίδα 22 Φεβρ. καὶ Πόρτ Λίγκολην 24
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	N. Ενσταθίου	13	6042	ἀνεγ. Αμβέρσαν 20 Φεβρ. δι' Εμδεν, έφθ. 22
Μαριόγκα	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	έφθ. 'Αμβέρσαν 19 Φεβρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Πρωτίου	12	4236	έφθ. Γένοβαν 7 Φεβρ.
Μαριόγκα I. Καίρη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	'Ιω. Δανιήλου	13	5143	ἀνεγ. Τιμαγχαν 22 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Μάρτησσα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεγ. Βύλλαν Κ τούσιον 8 Φεβρ. δι' Εδρόπιην
Ματθαίδης	Δ. Τεριάζου	04	1128	έφθ. Πόρτ Σουάνην 20 Φεβρ.
Ματρόννα	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	διήλθεν "Αγιον Βιζέντιου 18 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
Μεμάς	Κουλούθρου - Έμπειρίκου	07	3556	ἀνεγ. Ρόττερντα 19 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέριουν
Μέντωρ	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	διήλθε Flores 20 Φεβρ. διὰ Βοστόνην
Μερόπη	N. Ενσταθίου	19	5476	έφθ. 'Αμβούργον 17 Φεβρ. καὶ Υμούντεν 24
Μεσσαριά Νομικού	H. M. Λώς	04	2434	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ιαν.
Μίμης	N. Βογιατζίδη	02	2846	έφθ. 'Οντάνης 11 Φεβρ.
Μιμόζα	«Αίγαιον» A.E.	00	4359	έφθ. Μπάρρον 9 Φεβρ.
Μίνα	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	Άνδρ. Παππᾶ	11	4181	εἰς Τάνη ἀπὸ 4 Φεβρ. 'Επισενή
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Έτ. «Π. Νομικός» A. E..	95	985	έφθ. Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Μιχαλάκης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Ιαν.
Μιχάλης	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Ζογκουνδάκης 15 Φεβρ.
Μιχάλης Πουτούνς	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ.
Μιχαλιώς	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Βύλλαν Κ τούσιον 19 Φεβρ.
Μιχαλιώδης Ξυλάς	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Άλα Πλάταν 5 Φεβρ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	N. Ενσταθίου	19	5234	ἀνεγ. Άλα Πλάταν 10 Φεβρ. διὰ Λάζ Πάλιας
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	Λ. Φατσή	12	3646	έφθ. Μαδέρας 16 Φεβρ. καὶ Ντακάρ 22
Μύκονος	M. Μουτούνς	14	4810	εἰς Πέναρθ ἀπὸ 2 Ιαν. 'Επισενή
Ναγός	άδ. Ξνλά	08	3742	ἀνεγ. Ροζάριο 13 Φεβρ. διὰ Μαδίρας
Ναντίν	άδ. Ξνλά	06	3828	ἀργεὶ Γένοβαν ἀπὸ 2 Ιουλ. 1934
Ναντίν	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Νιούπορτ 23 Φεβρ.
Ναντίν	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	εἰς Μπ. "Αὔρες ἀπὸ 17 Φεβρ.
Ναντίν	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	έφθ. Τρίπολην 11 Φεβρ.
Ναυτίν	I. Λιβανοῦ	12	1926	ἀργεὶ Σουέζ ἀπὸ 12 Ιαν.
Ναύαρχος Σαχτούρης	έτ. Βλάσσος	04	3582	έφθ. Ζογκουνδάκης 11 Φεβρ.
Νάρκισσος	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἀνεγ. έξ 'Άλεξανδρέττας 12 Φεβρ. διὰ Παγίας
Ναυσικά (τάνκερ)	Γ. N. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ.
Ναυτίλος	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Φεβρ.
Νέστος	Δ. I. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Ζογκουνδάκης 4 Φεβρ.
Νέστος	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού	12	3451	εἰς Ζογκουνδάκης 26 Φεβρ. ὑπὸ φότωσιν
Νήσιον	A. Καλλινίκου	19	5263	ἀνεγ. Τιμαγχαν 23 Φεβρ. διὰ Ρωσίαν
Νηρέυς	άδ. Π. Μαργαρώνη	13	4826	διήλθε Κέπια Τάσην 4 Φεβρ. δι' Αντσαλίαν
Νηρίτος	έτ. Η. Νομικού	03	2759	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 2 Ιαν.
Νίκη	Γ. N. Σταθάτου	19	5101	διήλθε Σαμπάγκ 16 Φεβρ. δι' Αμβούργον
Νίκοκλης	N. Λιβανοῦ	19	4399	διήλθε Σούεζ 15 Φεβρ. διὰ Τορογγάμα
Νίκος	A. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Οδησσόν 16 Φεβρ.
Νίκος T.	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	ἀνεγ. Αμβέρσαν 19 Φεβρ., Νιόβερ 21 δι' Ινδίας
Νικόλαος 'Αθανασούλης	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Αλγερίου 22 Φεβρ.
Νικ. Γ. Κουλουκούντης	'Ανδρ. Βαλσαμάη	17	958	εἰς πλάς ἐν Ελλάδι
Νικόλαος Μίχαλος	N. G. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Ροζάριο 18 Φεβρ.
Νικ. Μπάκικας	A. Γρυπαίου	14	3892	διήλθε Φερνάντο Νοσόνγκα 16 Φεβρ. διὰ Πλέι
Νικόλαος Νομικός	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διήλθε Σαμπάγκ 13 Φεβρ. διὰ Σαΐγκον
Νικ. Πιάγκος	κληρον. 'Αθανασούλη	01	3575	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικόλαος Φιλίνης	έτ. Ατλαντικός	17	3201	ἀνεγ. Geraldton (Αντσαλά.) 15 Φεβρ. διὰ Βόλον
Νικόλαος Αγγελος	K. Μιχάλου	13	4342	έφθ. Στέπτην 15 Φεβρ.
Νικόλαος Πατέρας	Ποθ. Μπάκια	20	1912	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Ιαν.
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικού	99	625	εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Νικόλαος Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Δεκ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φίλην	04	3111	ἀργεὶ 'Άλεξάνδρειαν ἀπὸ 20 Δεκ.
Νικόλαος Τούλην	B. S. Ρωσολόμου	10	4540	ἀνεγ. Μπάρρον 8 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέριουν
Νικόλαος Αγγελος	Τι. Αγγέλου	12	4351	ἀνεγ. Κάρδιφ 7 Φεβρ. δι' Ιμπίζονι
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἀνεγ. Αμβέρσαν 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διὰ Βενετίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν. ναυπ. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νίκος	άδ. Γιανναγά	15 4732	έφθ. Ροζάριο 24 Φεβρ.
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21 4504	διήλθε Γερμανία 26 Φεβρ. διά Ρούεν
"Ολλανδία	Δημ. Ν. Κουφού ήλ.π..	06 1516	έφθ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ. καὶ Κονγκόνιαν 26
"Ολγα	Ι. Ν. Βλασσοπούλου	05 677	εἰς Χαϊφαν 24 Φεβρ.
"Ολγα Ἐπ. Ἐμπειρίκου	νιών Ἐπ. Ἐμπειρίκου	22 4677	έφθ. Στέττιν 13 Φεβρ.
"Ολυμπος	Κουλούθρου - Ἐμπειρίκου	18 5249	έφθ. Μασσίο 16 Φεβρ.
"Ομδόνια	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08 3699	ἀργεῖ Πειραιῆ ἄπ. 21 Ιαν.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	13 3578	έφθ. Ύμουντεν 10 Φεβρ. καὶ Ἐμδεν 25 (διά Πλέιτ)
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	16 5647	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 22 Φεβρ. (διά Γράφστον)
"Ορος Δίρφες	'Ατλαντικός" Α. Ε.	18 5242	ἀνεξ. Καράτοι 12 Φεβρ. διά Κολόμπο, ἔφθ. 22
"Ορος Ἐλικών	«Τράπη, Σο»	18 5525	έφθ. Γένοβαν 15 Φεβρ.
"Ορος Ἰδη	Κοσμέτου-Κουλουκούντη	20 5210	έφθ. Βαλέντιανος 13 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 19 διά Τεργέστην
"Ορος Ἰθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	14 4191	εἰς Μπλάιθ 24 Φεβρ. ἄπ. ἐπισκενήν
"Ορος Κιθιαρών	«Τράπη, Σο»	12 3876	διήλθε Λάζ Πάλμας 18 Φεβρ. διά Ροζάριο
"Ορος Κύνθος	«Τράπη, Σο»	18 5188	ἀνεξ. Μπ. "Αὔρες 23 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
"Ορος Λυκαθήττος	«Ατλαντικός" Α.Ε.	17 4292	ἀνεξ. Μπ. "Αὔρες 1 Φεβρ. διά Νίτον (διαταγάς)
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	19 5658	διήλθε Μαδέρας 8 Φεβρ. διά Μπ. "Αὔρες
"Ορος Ὁλυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	20 5166	έφθ. Λονδίνον 19 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 23 δι' Ἐμδεν
"Ορος Ὁρθρυς	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε.	19 4817	ἀνεξ. Ἀμβέρσαν 4 Φεβρ. δι' Ανστραλίαν
"Ορος "Οισα	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	18 5201	ἀνεξ. Ἀμβέρσαν ἄπ. 10 Ιαν. δι' Ανστραλίαν
"Ορος Παρναυασός	ἀδ. Π. Μαργαρώνη ε. R. K.	15 3660	ἀνεξ. Ροζάριο 22 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	18 5208	έφθ. Βαγούνερο 20 Φεβρ. (διά Βοστώνην)
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκούντη - Κωστομένη	17 5791	έφθ. Ροζάριο 6 Φεβρ. καὶ Μπ. "Αὔρες 19
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	10 3986	διήλθε Φλόσιγκ 4 Φεβρ. διά Πλέιτ
"Ορος Ροδόπη	ἀδ. Π. Μαργαρώνη	19 5182	διήλθε Περναυπούζο 17 Φεβρ. διά Μπ. "Αὔρες
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός" Α. E.	20 6696	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 25 Φεβρ. διά Βίλμαγκτον
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	21 6388	ἀνεξ. Βρέμην 11 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13 4979	ἀργεῖ Μοντεβίδεο ἄπ. 27 Δεκ.
Παγασητικός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	14 3477	διήλθε Ντακάρ 22 Φεβρ. διά Β. Γαλλίαν
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός ήλ.π.	20 2012	έφθ. Θήραν 17 Φεβρ. (διά Λονδίνον)
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου	20 5187	διήλθε Πόρτ Νατάλ. 21 Φεβρ. διά Ντακάρ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12 5839	διήλθε Γιβραλτάρο 17 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 23
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούκου	15 4661	έφθ. Μαζούλπατούν 16 Φεβρ.
Πάνις	Α. 'Αναστασάτου	06 1781	ἀνεξ. Καζαπιτάγγαν 11 Φεβρ. διά Ρούεν — Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 24
Παντελῆς	Κ. Λαιμού καὶ Ι. Ποντικοῦ	11 3845	ἀνεξ. Τζάσονβιλ. 15 Φεβρ. διά Γένοβαν
Παντιάς	έτ. «Ωλεανός» Α. E.	12 5146	έφθ. Σάρπινες 25 Φεβρ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10 3748	εἰς Τάιν ἄπ. 26 Ιαν. Ἐπισκενή
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη	06 3435	έφθ. Ζουγγονίδας 24 Φεβρ.
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08 3189	ἀργεῖ Σονέζ ἄπ. 19 Δεκ.
Πάτρα	Τσαμικράνη-Κεων)νίδη	96 3256	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἄπ. 2 Νοεμ.
Περράκης Α. Καμπάνης	ἡλ.ρ. Λ. Καμπάνη	10 3584	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἄπ. 9 Δεκ.
Περσεύς	Α. 'Ανδρεάτου	18 5172	ἀνεξ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
Πεσσάδες	Δ. Βαλσαμάκη	17 1957	έφθ. Μπρίστολ. 19 Φεβρ.
Πεταλοί	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	17 5126	ἀνεξ. Ἀμβέρσαν 16 Φεβρ., Μαδέρας 24 διά Σαΐγζον
Πετροί (τάνκερ)	έτ. «Τρανσποτρόνι»	03 4634	έφθ. Μπλέφαστ 19 Φεβρ. καὶ Πρέστον 23
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06 4418	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 15 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 24
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	23 4693	ἀνεξ. Σουντερόλαντ 23 Φεβρ. διά Χούλι. ἔφθ. 24 (διά Μοντεβίδεο)
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13 4044	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15 1795	ἀνεξ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ. διά Ρογμανίαν
Πηλεύς	Ε. Χατζήλια	28 4695	έφθ. Ἀμβέρσαν 2 Φεβρ.
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19 4786	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 15 Φεβρ. διά Μπ. "Αὔρες
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09 1457	έφθ. Σύρον 5 Φεβρ.
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97 2861	έφθ. Βενετίαν 5 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14 4077	έφθ. Σάντος 28 Ιαν.
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07 4937	εἰς Ίβηζα 26 Φεβρ. Ἐπισκενάζει ζημίας
Πόντος	έτ. Βεργοντή	12 4013	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 19 Φεβρ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96 1594	έφθ. 'Ελευσίνα 8 Φεβρ.
Ποσειδῶν	ἀδ. Πήτα	09 3895	ἀνεξ. Μπάρρι 20 Φεβρ. διά Περναυπούζον
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργογοπούλου καὶ P.-K.	09 3681	διήλθε Μαδέρας 15 Φεβρ. διά Μπ. "Αὔρες
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12 1820	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἄπ. 18 Δεκ.
Προμηθεύς	νίδην 'Αντ. Γιαννούλατου	12 4340	ἀνεξ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ. διά Θεοδόσιαν, ἔφθ. 23
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	11 4346	έφθ. Κλοραμάστη 6 Φεβρ.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01 2495	έφθ. Φαμαγούσταν 7 Φεβρ. καὶ Γιάμαν 20
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14 4648	ἀνεξ. Ἐμδεν 11 Φεβρ., Μαδέρας 23 διά Μπ. "Αὔρες
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18 4781	διήλθε Κρίστομπαλ. 7 Φεβρ. διά Τασόμα
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α. E.	19 5637	διήλθε Γιβραλτάρο 10 Φεβρ. διά Ρίον Τανέζον
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99 1044	εἰς Βιρμπτόν 16 Φεβρ.
Σαρωνικός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	12 3548	έφθ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ. καὶ Κονγκόνιαν 23
Σίφνος	Θεμ. Σταψιλοπάτη	17 2290	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἄπ. 18 Ιαν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99 1518	εἰς Σπαλάτο 20 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 22 διά Λεμησόσ
Σουλιώτης	Μαλάμου	17 4300	ἀργεῖ Μπάζ. Μπλάγγαν ἄπ. 16 Δεκ.
Σούνιον	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	19 3054	ἀργεῖ Κυντζαν ἄπ. 29 Ιαν.
Σύρος	«Αίγαιον» Α. E.	18 5153	έφθ. Τέμπλ. Μπαίη 16 Φεβρ. καὶ Πόρτ Ελισσάβετ 23
Σύρος	Παντ. 'Αντύπα	04 2108	έφθ. Κύπρον 24 Φεβρ.
Στάδιος	Δ. Φαφαλιού	14 3801	ἀνεξ. Τάλατ. 19 Φεβρ. διά Σάν 'Αντύπιο
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12 5528	ἀνεξ. Μπάζ. Μπλάγγαν 10 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκούντη	11 5409	Ἐνανάγγησεν ἀνοικτά τὸν Νόρδον. 18 Φεβρ.
Στρυμών	Στ. Λιθανού	19 5250	ἀνεξ. Τορρενίεja 20 Φεβρ., Γιβραλτάρο 22 διά Γιοζοζάμαν
Στυλιανή	ἀδ. Πειθῆ	93 1828	έφθ. Σονέζ 7 Φεβρ.
Σύλθα	Α. Καλλέργη καὶ Σία	14 4202	ἀνεξ. Σουντερόλαντ 15 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 17 (διά Βραζιλίαν)
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04 1698	έφθ. Θεσσαλίαν 22 Φεβρ.
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14 3942	διήλθε Σαμπάγκ 14 Φεβρ., διά Β. Γαλλίαν
Τάναις	ἀδελφοί Συνδοτινοῦ	07 1545	έφθ. 'Αλεξανδρούπολιν 13 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 27
Ταξιάρχης	ἀδελφοί Λεμού	13 4221	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 23 Φεβρ. διά Ντακάρ
Τάσις	«Μυρτών» Α. E.	13 4706	ἀνεξ. Νέαν 'Υδρων 18 Φεβρ. διά Λούισμπουργκ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάσος Κ.	'Εμπ. Καραβία	01	3634	άνεγ. Πόρτ Μπούν 27 Φεβρ. διά Χονέλ.βαν
Ταύγετος	Κουλούθρον - Έμπειρίκου	18	4295	διήλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. διά Αντραλίαν
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανού	12	1859	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 28 Νοεμβρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Βενετίαν
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεγ. Αμέρερσαν 14 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, τιθάνει 1 Μαρτ.
Τουρλιανή	Γ. Ασημομύτη	19	2486	εἰς Σάιν Ναζάριο 20 Φεβρ.
Τρεγκόδναν	Σαραβάνου	03	3075	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 1 Φεβρ.
Τρίτων	νιοί Γ. Γρέτσον	14	4211	άνεγ. Νέαν Όφελάνην 11 Φεβρ. διά Γένοβαν
Ταϊροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάς καὶ Υιοί	14	3895	ἔφθ. Βοστώνην 9 Φεβρ.
Τάνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Ιαν.
'Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	διήλθε Κονιάνην 19 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
'Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 26 διά Αγιστάν
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	άνεγ. Ταλκαζούναν 14 Φεβρ. διά Magallanes
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	διήλθε Κίγκστον 23 Φεβρ. διά Λίβερπούλ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3501	άνεγ. Μπάρρον 15 Φεβρ. Φάλμουθ 22 διά Μοντεβίδεο
Φιλομήτα	Σ. Καταπόδη	98	3175	ἔφθ. Μασσάβαν 2 Φεβρ.
Φιλόρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	ἔφθ. Ραβένναν 27 Φεβρ.
Φιλόρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	άνεγ. Σφάλιον 18 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 24 διά Ττορχίαν
Φοίνιξ (τάνκερ)	Βλαβιανού — Νικολάου	20	5907	άνεγ. Μπόναν 19 Φεβρ. διά Καναρίων
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Δεκ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διήλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Βενετίαν, ἔφθ. 24
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	διήλθε Μαδέρας 14 Φεβρ. διά Πλέιτ
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	διήλθε Λορέντζο Μαρζές 8 Φεβρ. διά Βίλιμπορτον
Χαράλαμπος	νιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ.
Χατζήπατέρας	νιόν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	άνεγ. Μπ. Αλέρες 9 Φεβρ. διά Ελλάδα
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	εἰς Μουγκαντίσιον ἀπό 11 Νοεμβρ. 1935
Χίος	Σ. Περοή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Νοεμβρ.
Χλόδη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	άνεγ. Μπάρρον 5 Φεβρ. διά Μαντράς
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	άνεγ. Γένοβαν 21 Φεβρ., Κονιάνη 28 διά Οδησσόν
Χρυσόπολις	'Ετ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	ἔφθ. Πόρτ Κάμπα 20 Φεβρ.
Ωκεανία	Μ. Καριδάλη	07	4843	άργει Ρίον Ιανέριδον ἀπό 28 Δεκ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	άνεγ. Λάζ Πάλμας 20 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διά Πειραιᾶ
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	άνεγ. Λάζ Πάλμας 20 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διά Πειραιᾶ
Ωρίων	Πολ. Λύρα	09	4798	εἰς Μάντζεστερ 24 Φεβρ.
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρίκου	13	3475	διήλθε Βαταβίαν 6 Φεβρ. διά Γαλλίαν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν)	άδ. Κουρούκλη-'Αθίνη & Σία	10	1673	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν.
Γαλάτεια Τ. (Κυπριακόν)	Δ. Τζιρίτη	89	408	εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ.
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Ιαν.
Μπεάτσα ('Αγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	εἰς πλάς Ονάλλιας — Βαρ. Γαλλίας
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	άνεγ. Γαλάται 20 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	ἔφθ. Βατούν 20 Φεβρ.
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρο. Χριστοφορίδη	96	1437	άνεγ. Σουέζ 22 Φεβρ. διά Πόρτ Σονδάν
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.)	άδ. Ηήττα	12	1864	άργει Χίον ἀπό 23 Νοεμβρ.
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσσάνου	95	2499	άργει Α' Αμέρερσαν ἀπό 2 Παν.
'Ολτύλ., (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	άνεγ. Γόρτερνταμ 23 Φεβρ. διά Γόρνια
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	άνεγ. Γόρνια 14 Φεβρ. διά Γένοβαν
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλάς 12νήσων — Αιγάπτον
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	άνεγ. Γόρνια 18 Φεβρ. διά Δυτ. Ιταλίαν
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άνεγ. Ζαρζία 21 Φεβρ. διά Γαλάτοι
Fife, ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	29	4233	άνεγ. Λάζ Πάλμας 20 Φεβρ., διά Γαλάτοι
Glenluce ('Αγγλ.)	"Ελλήνες άγορασται	20	6755	άνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 9 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Highland Prince, ('Αγγλ.)	Πολ. Λύρα	09	4798	ἔφθ. Γένοβαν 24 Φεβρ.
Indianie (Σουηδ.)	Α. Λούζη	08	4360	"Ιδε: «ΩΡΙΩΝ», σημαία 'Ελληνική
Lady Charlotte ('Αγγλ.)	Δημ. Α. Κυδωνίεως	15	3874	εἰς Γλασκώνη 28 Φεβρ.
Oil Shipper 'Αγγλ. (τάνκερ)	Ν. Νικόλαου καὶ Σίας	27	5525	"Ιδε: «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ», σημαία 'Ελληνική
Peebles ('Αγγλ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	30	4318	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ», σημαία 'Ελληνική
Port Curtis, ('Αγγλ.)	Πολ. Λύρα	20	8287	ἔφθ. Αμέρερσαν 21 Φεβρ.
Saint Chamond, (Γαλλ.)	έτ. Ελληνική Α.Ε.	09	1977	"Ιδε: «TOWER DALE», Μετωνομ.
Saima (Νορβηγ.)	άδ. Συνοδινού	14	2113	"Ιδε: «GERMANIA», σημαία 'Ελληνική

KIEL - KANAL

Διὰ τὴν πρακτόρευσιν τῶν ἀτμοπλοίων σας κατὰ τὴν δίοδον τῆς διώρυγος τοῦ ΚΙΕΛΟΥ παρακαλεῖσθε ὅπως ἀπευθύνεσθε εἰς τοὺς κ.κ.

SARTORI & BERGER
SHIP-BROKERS

(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1854) KIEL
καθώς καὶ εἰς BRUNSBUETTELKOOG καὶ HOLTENAOU
(Διώρυγα Κέλου)
Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «SARTORI» Kiel
» » » Kielholtenau
» » » Brunsbüttelkoog

ΤΗΛΕΦ. 36939
15919 HIGH ST

THA. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΑΙΝΑΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΑ (ΑΓΓΛΙΑΣ)