

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1936

Αρ. Φύλλου 126

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 126

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1936

Τὸ δεκαδενδήμερον

Διατί παρωπλίσθησαν τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη

‘Ο παροπλισμὸς τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν δὲν ἦτο τὸ ἀπροσδόκητον δι’ ὅσους ἔγγυτερον παρακολουθοῦν τὰ ναυτιλιακά ἡμῶν πράγματα. Θάττον ἡ ὥραδιον ἀνεμένετο νά ἔξιχθῇ εἰς τὸ ἀκρότατον δριον ἡ ἀπόγνωσις τῶν ἐπιχειρήσεων, κανέν τοῦ μέτρον διασώσεως τῶν ύπολειμμάτων τῶν περιουσιῶν αὐτῶν ὅπελεπίτεο, οὐδὲ ἀλλη τις λύσις τοῦ ἀδιεδόου ἀπέμενεν εἰς αὐτάς, παρὰ δὲ παροπλισμὸς τῶν πλοίων των. ‘Η ἐντὸς διλγού χρόνου, ὑπὸ τὸ θάρος ἀνεπανορθώτων ζημιῶν, θά παρίσταντο πρὸ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως τῶν σκαφῶν των ἀπὸ τοὺς γαιαυθρακεμπόρους, τὰς Τραπέζας καὶ τοὺς παντὸς εἰδους πιστωτάς, ἀπὸ αὐτὸς τοῦτο, τέλος, τὸ Κράτος, διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῶν φόρων, ἢ θά τὰ παρέδιδον πρὸς τὴν Κυβέρνησιν μὲν τὴν ρητὴν δῆλωσιν, ὅτι αὐτάς τούλαχιστον αἱ ἐπιχειρήσεις ἀδύνατον πλέον νά συνεχίσουν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των καὶ τὴν διατήρησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ἀναλώμασι τῶν τούσον ἔξαντληθέντων ίδιων οικονομικῶν πόρων.

Ἐπειδὴ μίαν ἡδη δόλοκληρον τριεῖσαν ἄχαραν διεξήγαγεν ἀγῶνα δύνυμοιρος αὐτὸς κλάδος τῆς ναυτιλίας μας, δπως ἀντιμετωπίσῃ τάς ἔχθρικάς ἔναντι αὐτοῦ διαθέσεις τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπηρεσίας, τας καταφώρους ἀδικίας, τὴν ὑπονομευτικὴν τῆς ὑποστάσεως του τακτικήν, ἡν ἀκολουθεῖ ἐπὶ σαφῶς καθωρισμένου σχεδίου ή Διεύθυνσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κάθε μέτρον ἐπιθαρυτικὸν τῶν ἐπιχειρήσων μὲ ἐλαφράν τὴν συνειδήσιν ἔθεσμοθετεῖ καὶ κάθε ἀπαίτησις στρεφομένη κατ’ αὐτῶν εὔμενῶς, ἀπὸ συστήματος, ἐκρίνετο ἀπὸ τὸν κ. Διευθυντὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Περὶ προστασίας τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας, περὶ δικαιασίας ἀποζημίωσεως τῶν πρὸς τὸ Κράτος καὶ τὴν Κοινωνίαν προσφερμένων ὑπηρεσιῶν οὐδὲν καν λόγος ποτὲ ἔγενετο. Τὰ ἔργα καὶ αἱ ἡμέραι τῆς Διεύθυνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῶν κατὰ τόπους ἀκόμη ἐκπροσώπων αὐτῆς, κατόπιν θεβαίων ἄνωθεν ἐντολῆς, περιωρίζοντο στενῶς εἰς τὴν ἔξεύρεων τῶν μεθόδων, αἵτινες τελικῶς θά ἐπέφερον τὴν ἀποούνθειν τῶν ἐπιχειρήσεων. Ν’ ἀναφέρωμεν λεπτομέρως τάς διαυστόλως ἔχθρικάς ἐνεργείας, εἰς ἃς κατὰ καιροὺς προέθη τὸ Κράτος, θά ἦτο μάταιος κόπος. Σωρεία ὑπομημάτων καὶ διαμαρτυριῶν, προφορικῶν καὶ ἔγγραφων, πρὸς τοὺς διαφόρους. Προέδρους τῶν τελευταίων Κυβερνήσεων καὶ τοὺς ἀρμόδιους ὑπουρούς εἰς οὐδὲν ἰσχυσαν. ‘Ανεγνωρίζετο πάντοτε τὸ δίκαιον τῆς Ναυτιλίας, παρείχοντο ἀφειδεῖς ὑποσχέσεις περὶ ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων τῆς, δταν ὅμως αἱ διαμαρτυρίαι αὐταὶ καὶ αἱ ὑποσχέσεις ἔφθανον μέχρι τοῦ Διεύθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, συνήντων πάντοτε τὴν παγεράν ἀδιαφορίαν η τὴν μονόπλευρον ἐκτίμησαν τῶν πραγμάτων.

Τὰ τελευταῖα γεγονότα, ποὺ ὑπέχρεωσαν πλέον τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀντικρύζοντας τὸ οικονομικὸν ἀδιέξοδον νά παροπλίσουν τὰ οκάφη των εἰνε ἀρκετά γνωστά.

Κατόπιν τῆς τελευταίας πανναυτικῆς ἀπεργίας, τὸ Κράτος ἄν καὶ διείστω τὴν ἀδυναμίαν τῶν ἐπιχειρήσεων, δπως παράσχουν τάς ἀξιουμένας αὐξήσεις τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ του ὅπως ἐμφανισθῇ τοῦτο πρὸ τῶν ἐργατικῶν τάξεων ὡς ἐνασκοῦν φιλεργατικὴν πολιτικὴν καὶ ἵνα ἀποφευχθοῦν γενικώτεραι διαταραχαὶ κατὰ τὰς ἡμέρας τοῦ δημοψηφίσματος, προέκρινε καὶ συνεφώνησε μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τους ναυτεργάτας, δπως ὑπόστη τοῦτο τὴν σχετικὴν οἰκονομικὴν ἀπεργίαν, ἐάν ἐντὸς διμῆνου δὲν παρείχετο ὡς ἀντάλλαγμα τῆς αὐξήσεως τῶν μισθοδοσίων τῶν πληρωμάτων ἡ λύσις τοῦ δλου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητῆματος διὰ τῆς καταπαύσεως τοῦ ἔξοντωτικοῦ συναγωνισμοῦ. Τὴν συμφωνίαν ταύτην σαφῶς καθορίζει

ὁ ἀναγκαστικὸς νόμος τῆς 31ης Ὁκτωβρίου 1935.

‘Αλλὰ τὸ διμῆνον παρῆλθε καὶ ὡς ἦτο ἐπόμενον ὁ κ. Διευθυντὴς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ οὐδὲν καν ἐπελήφθη συζητήσεως τίνος διὰ τὴν ρύθμισην τοῦ Ἀκτοπλοϊκοῦ. ‘Αντ’ αὐτοῦ ἔκρινε δίκαιον η Κυβέρνησης Δεμερτζῆ, τῇ εἰσηγήσει, θεβαίως, τοῦ κ. Χρηστοφορίου, ἀθετοῦσα τὴν ἐπίσημον ἐκείνην συμφωνίαν, νά ἐκδώσῃ νέον ἀναγκαστικὸν νόμον, ἀνατρέποντα τὸν προηγούμενον καὶ ἐπιρρίπτοντα τὰς αὐξήσεις εἰς τὸ θάρος τῶν ἐπιχειρήσεων. ‘Ἐπειδάρουν δηλαδὴ αὐτάς, οὗτε διλγού σύτοι προπονοῦσιν δραχμῶν ἐτήσιως.

Δὲν ἡρκει ὅμως τοῦτο. Νέος ἀναγκαστικὸς νόμος ἐπιβάλλει εἰς τὸ Ταμείον ἐκκαθαρίσεως ἐπιβατηγοῦ στόλου ν’ ἀποζημίωση μὲ τάς θετικάς καὶ ἀποθετικάς ζημιας τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοιαὶ η τὰ ἐλληνικά φορτηγά, ὅσα κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἀπεργίας τῶν πληρωμάτων ἀνεγνώρισε τὸ Κράτος ὡς ἐπιθετικά, ἵνα ἐκβάση τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τὴν ἀποδοχήν τῶν αὐξήσεων, δεδομένου, δτι, μετὰ τὴν ἐπελθοῦσαν συμφωνίαν, τὰ σκάφη ταύτα ἐπανῆλθον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν.

Προέδρη δηλαδὴ τὸ Κράτος εἰς τὴν ούσιαστικὴν δήμευσιν δένης περιουσίας, ήτις ἀπέβλεπεν εἰς εἰδικὸν σκοπόν, διὰ νὰ ἀποζημιώσῃ τὰ ίδια αὐτοῦ σφάλματα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐπιβάρυσην τῶν ἐπιχειρήσεων μὲ νέας καταβολᾶς πρὸς τὸ Ταμείον πρὸς ἐξόφλησιν τῶν οὕτω δημιουργουμένων νέων ὑποχρεώσεων αὐτοῦ.

Αὐτά τὰ δύο, ως ἀνωτέρω, γεγονότα ὑπῆρξαν η ἀφορμὴ διά τὰ οὐ περεκχειλίσουν πλέον αἱ πικρίαι καὶ νὰ καταληφθοῦν ἀπὸ τὴν ἐσχάτην ἀπογοήτευσιν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοΐας.

‘Αλλ’ ἀν τελευταία ἀσύνεπεια τοῦ Κράτους καὶ ἡ ἀθέτησις τῶν συμπεφωνημένων ἐπεβάρυναν τὸσον τὰς ἐν τῇ ἀκτοπλοΐας ἐπιχειρήσεων καὶ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων, δὲν είνε καὶ αἱ μοναδικαὶ ἐπιθαρυνσεις, δὸρτος τῶν ὑπὸ τοὺς περιήγαγε τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν εἰς τὴν ἀδυναμίαν νὰ ἐκμεταλλευθῇ τὰ σκάφη τῆς ἀν μὴ κερδοφόρως, ἀλλὰ τούλαχιστον ἀνεύ ζημιῶν.

Θ’ ἀναφέρωμεν ἀνεύ σχολίων τινάς ἔξ αὐτῶν διὰ νὰ καταδείξωμεν τὴν ἀστοργὸν συμπεφωράν τοῦ Κράτους ἔναντι ἐνὸς κλάδου τῆς Ναυτιλίας μας, ἔγγυτατα δρῶντος πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς Χώρας, σημαντικὸν ἐπιτελοῦντος ἔργον, ἀξίου καλυτέρας τύχης καὶ δοτις μὲ ἐλαχίστην, ἀδάπανον ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, μέριμναν διὰ τὰ ζητήματα αὐτοῦ, θὰ ἡδύνατο πολλὰ εἰσέτι νὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προσαγωγὴν τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου.

ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΝ. Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ: Τὸ σύνολον τῶν τελῶν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου διαφόρων ὄγκων συμπεφωράν τοῦ Κράτους ἔναντι ἐνὸς κλάδου τῆς Ναυτιλίας μας, ἔγγυτατα δρῶντος πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς Χώρας, σημαντικὸν ἐπιτελοῦντος ἔργον, ἀξίου καλυτέρας τύχης καὶ δοτις μὲ ἐλαχίστην, ἀδάπανον ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, μέριμναν διὰ τὰ ζητήματα αὐτοῦ, θὰ ἡδύνατο πολλὰ εἰσέτι νὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προσαγωγὴν τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ: ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΜΗ Τῇ ἀνοχῇ καὶ προστασία τοῦ Κράτους, τυγχάνοντα πλήρους φορολογητῆς ἀσυδοσίας, ἀπέβησαν ἀπόνεις ἀνταγωνισταὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. ‘Ωρισμένα ἐμπορεύματα δὲν φορτώνονται ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, εἴστω καὶ δωρεάν ἀκόμη, διότι οἱ φορτωταὶ θὰ προτιμήσουν τὰς ιστιοφόρα, ἔνεκα τῶν ἀσυγκρίτως μικροτέρων ἐργατικῶν φορτοεκφορτώσεων καὶ διότι δὲν ἐπιβαρύνονται μὲ τὰ κρατικά τέλη κομιστρῶν.

ΤΡΙΤΟΝ. Η ΥΔΡΟΛΗΨΙΑ: Τὸ Κράτος εἰς τὰς βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις ἔξεσφαλισεν εἰδικὸν τιμολόγιον μέχρι δραχμῶν 2.50 κατὰ κυβικὸν μέτρον ὕδατος. Αἱ ἀκτοπλοῖαι καὶ ἐπιχειρήσεις, χάρος εἰς τὸ μονοπολιακὸν χορήγησης ὕδατος ἐκ μέρους τοῦ Όργανου Ιμένος Πειραιώς, πληρώνουσι δραχμὰς 20–30 κατὰ κυβικὸν μέτρον. Μόνη η ‘Ακτοπλοΐα τῆς ‘Ελλάδος’ κατὰ τὸ 1935 κατηνάλωσε διὰ τὰ σκάφη της ὕδωρ, παραληφθὲν ἐν Πειραιεῖ, 50.000 τόννων περί-

που. Εύχερες είνε να υπολογισθή ή ασυγχώρητος αυτή άφαίμαξις.

ΤΕΤΑΡΤΟΝ. ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ-ΛΕΒΗΤΩΝ : 'Αποβλέποντες οι ἐν τῇ Ἀκτοπλοΐᾳ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸν ὀπωρόπτην συγχρονιῶμον τῶν σκαφῶν των καὶ τὴν οἰκονομίαν τῆς κανονίου ὥλης, ἐπεξήησάν τινες ἐξ αὐτῶν ν' ἀντικαταστήσουν τὸν γαιάνθρακα διὰ πτερόλαιον. 'Αντι ὅμως τῆς ἐπιδιοικηντῆς οἰκονομίας, παρὰ τὰς δαπάνας, ποὺ ὑπεβλήθησαν τινες ἐξ αὐτῶν, ἐπιβάρυνσιν μᾶλλον ἐπέτυχον, λόγῳ τῆς ἐπιβολῆς ὑπὸ τοῦ Κράτους ὅπως διατηροῦν τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν πληρόματος εἰς τὸ λεβητοστάτιον, ὡς ἔαν οἱ λέβητες νὰ ἔτοφοδοτούντο μὲν γαιάνθρακα, παρὰ τὸν κρατοῦντας συναφεῖς ὄρους συνθέσεως εἰς τὰς σένας ναυτιλίας. Τὸ ἀτμόπλοιον, φέρ', εἰπεῖν, «Δακία τῆς Κρατικῆς Ρουμανικῆς Ἀτμοπλοίας, κεκτημένον ἔκοιτο κλιβάνους, διαθέτει ἐξ θερμαστάς. Εἰς τὸ ἀτμόπλοιον «Φρίντων» τῆς Ἀτμοπλοίας Ἰγγλέση, κεκτημένον δώδεκα μόνον κλιβάνους, ἐπεβλήθησαν ἐννέα θερμασταῖ.

ΠΕΜΠΤΟΝ. ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ: Αἱ κατὰ καιροὺς ἐπιβληθεῖσαι συνθέσεις τῶν διαφόρων κλάδων πλήρωμάτων δὲν ὑπηρεσίησαν ἐκ πραγματικῶν ἀναγκῶν πρὸς ὅμαλην καὶ ἀσφαλῆ λειτουργίαν τῶν οἰκείων ὑπηρεσιῶν, ἄλλα ἐκ σαθρῶν ἀρχῶν Κοινωνικῆς προνοίας.

Κατά τὰς ισχυούσας διατάξεις τὸ ἄπ. «ΚΑΤΙΝΑ Π.», ἐκτελοῦν ως ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ δρομολόγιον ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΜΗΛΟΥ, ηπο πλούν 200 μιλίων, μὲ διημέρευσιν ἐν Πειραιεῖ, πρέπει νὰ ἔχῃ προσωπικον Μηχανῆς 14 ἀνδρῶν. Ἐνῷ τὸ ἰδιον ἀτμόπλοιον ως ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἐκτελοῦν πλοῦν ΟΔΗΣΣΟΥ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ, ηπο πλούν 1900 περίον μιλίων, ἀπαιτοῦντα μὲ μέσην ταχύτητα 9 μιλίων συνεχῆ ἐργασίαν προσωπικοῦ Μηχανῆς 9 ἡμερονυκτιών, ἀρκεῖ νὰ ἔχῃ προσωπικον Μηχανῆς εἰς τὸ ἥμισυ, ηποι ἐπτὰ ἀνδρῶν. Τὸ ἄπ. «ΙΩΝΙΑ», ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς «ΑΚΤΟΠΛΟΥΓΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο, ἐκτελοῦν πρότερον ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν δρομολόγια ΛΟΝΔΙΝΟΥ — ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ, εἰχεν ὀλικὸν σύνθετον 42 ἀνδρῶν, ἐνῷ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπεβλήθη σύνθετος ὅγδοικροντα δύο (82) ἀνδρῶν. Ἐπὶ Ἑλληνικῶν φορτηγῶν μεταφερόντων εἰδή γενικοῦ ἐμπορίου, οὐδόλως διαφερόντων τῶν ἀποτολοῦκῶν τοιούτων ἀπὸ ἀπόψεως φορτίου, οὐδεὶς λογιστὴς ὑπάρχει ἐν αὐτοῖς, ἐνῷ ἐπὶ «Ακτοπλοϊκῶν ἐπιβάλλονται 1—3 τοιούτοι. Οὕτω τὸ ἄπ. «ΕΥΒΟΪΚΟΣ», ὀλικῆς χωρητικότητος 4792 κόρδων, στερεῖται λογιστοῦ, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ ἄπ. «ΚΥΠΡΟΣ» ὀλικῆς χωρητικότητος 1499 κόρδων κεκτημένον ὑποχρεωτικῶς 3 λογιστᾶς, καὶ πρὸς τὸ ἄπ. «ΣΚΥΡΟΣ», ὀλικῆς χωρητικότητος 633, κεκτημένον 2 τοιούτους.

Ἐκ τῶν παραδειγμάτων αὐτῶν καταφαίνεται ἡ σαθρότης τῶν ἀρχῶν δῆθεν Κοινωνικῆς Προνοίας, ἐξ ὧν ὑπηροεύθυνων αἱ περὶ συνθέσεως πληρωμάτων καὶ τὸ εἰς βάρος τῶν ἐπιχειρήσοντο μεγάλους καὶ ποοφανὲς ἄδικον.

ΕΚΤΟΝ. ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ: 'Εξηδηλώθη ἔσχατως διαμαρτυρία διαιφόρων 'Ασφαλιστικῶν 'Ομίλων κατά τῆς καθημερινῆς αἰτήσεως τούτου ἀριθμού τῶν ἐξ ἀσθενειῶν ἀπαγγέλσεων των ἀριθμωτῶν. 'Η διαμαρτυρία συνενάσθη πόδες λήψην μέτρων ἐκ μέρους τῶν ὅμιλων κατά τῶν 'Ελλήνων Ἐωραίων.

Τὸ ζῆτημα πράγματι τῶν ἀπάτησεων ἔξι ἀσθενειῶν ἔχει φύσασεται εἰς τὸ ἀπορῷθετον, διὰ τῆς ἐκμαιευούσης ταῦτας Νομοθεσίας μας, διὰ τῆς ἀνοχῆς τούλαχιστον τῶν Δικαστηρίων μας καὶ διὰ τῆς παντελοῦς ἐλλείψεως οἰασδήποτε κυρίσσεως κατὰ τῶν ἔξι ἐπαγγέλματος ψευδασθενῶν.

Αἱ Ἀποτολῆαι ἐν γένει ἐπιχειρήσεις ἀνέκαθεν καὶ μέχοις ἐσχάτων δὲν ἡσφαλίζοντο κατὰ ικανότηταν ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων πληρωμάτων. Μόλις κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος μερικαὶ τούτων ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν συνεχώς αὔξανομένων ἀπόξημάσεων, κατέφυγον εἰς Ἀσφαλιστικής Ἐταιρίας. Τὸ καταφύγιον ὅμοις τούτῳ δὲν διετηρήθη ἐπὶ πολὺ.

Η «ΑΚΤΟΠΑΛΟΓΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ», συμβληθείσα με άσφαλιστρα 7% έπησίων ἐπὶ μισθοτροφοδοσίας ἔπησίας δρχ. 25 ἔκατ. ειδοποιήθη ὑπὸ τῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἐταιρίας ἐντὸς τοῦ πρώτου ἑξαμήνου ὃι καταγγέλλει αὐτὴ τὴν σχετικὴν Σύμβασιν. Καὶ οὐδεμίᾳ κατόπιν Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρίᾳ ἐδέχθη συζητησιν ἐπανασφαλίσεως, ἐστω καὶ μὲ ἀσφάλιστρα μεγαλύτερα, διότι ἡ ἀνάλαβούσα τὴν ἀσφάλισιν πρώτη Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρία εἶχε καταβάλλει κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον εἰς ἀσθενεῖς καὶ ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΣ ποσὸν ὑπερδιπλάσιον τῶν ἀσφαλιστρούν.

Παραβέτομεν κατωτέρω τὰ ὑπὸ τῆς «ΑΚΤΟΠΑΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» καταβληθέντα ποσὰ διὰ νοσήλεια καὶ ἀποζημιώσεις κατὰ τὴν ἔξατιάν 1930—1935.

ETH

ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΑ ΝΟΣΗΛΕΙΑ
ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

	Δρχ.	447.379.80
1930	»	288.376.—
1931	»	611.202.—
1932	»	1.795.599.—
1933	»	1.479.191.—
1934	»	3.396.640.—
1935	»	

έξ δων 1.500.000.— περίπου θαρύβουν τάς χρήσεις προηγουμένων έτων.
Η συσταθείσα εσχάτως ύπό της Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτρόπη πρὸς ἔλεγχον τῶν ύπηρετούντων ἐπὶ ἀκτοπλοΐῶν πλοίων ἐργατῶν Θαλάσσης, λαβούσα ὑπὲν ὅψιν ἀκριβῆ μητρῷα ἀποξημιωθέντων, τηρούμενα ὑπὸ τίνων ἀποτολῶν, καθητισε πίνακα ἐμφαίνοντα ὅτι ἀπὸ τοῦ 1930 ἀπεξημιώθησαν δι' ἀνικανότητα 231 Ναυτεργάται, μεταξὺ τῶν ὅπιών ὑπάρχουν μερικοὶ ἀποξημιωθέντες ὑπὸ ΠΛΕΙΟΝΩΝ ἀποτολῶν.

Τί δύναμες ν' ἀναφέρωμεν διὰ τὴν ἐσωτερικὴν τάξιν ἐπὶ τῶν πλοί-

ων, τὴν ἔξηρθρωμένην καὶ ἀνάρχικήν, κατόπιν τῆς ἀκατανοήτου προστασίας, μὲ τὴν δύοιν περιβάλλοντα καὶ αἱ πλέον παράδοις ἐγνατικαὶ ἀξιώσεις; Οἱ Διευθυντὴς τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας, κατὰ γενικῶς τηρουμένην τακτικὴν πειραματίζεται νάραμδος ἐπὶ τῶν ἐπιχειρήσεων ταῖς ίδιαις αὐτοῖς κοινωνιολογικαὶ ἀντιλήψεις. Εἴς ἄλλους ἐπιβάλλεται εἰς τοὺς ὑπὸ ναυτοδύγονας ναυτεργάτας προσκόμισις βεβαιώσεως, ἐμφανούσης ὅτι ἀνήκουν εἰς Σωματεῖον ἐκ τῶν τῆς Πανελλήνιον Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, τῆς ἐπιβολῆς ταύτης ἀντικειμένης εἰς τὸν περὶ Σωματείων Νόμον 281 καὶ τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἐργασίας. Κατὰ πάσαν προσαγωγὴν πτάσαντος ναυτεργάτου, ἐνώπιον τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Αιμεναρχείου Πειραιῶς, ὅταν μόνον ἀποδίδεται κατὰ κανόνα δίκαιον εἰς τοὺς ναυτεργάτας καὶ ὅταν ἀκόμη πρόσθεται περὶ καταφόρου διασπαλένσεως ἐκ μέρους τῶν τῆς πειθαρχίας, ἀλλὰ καὶ ἀποδίδεται κατὰ τρόπον ἔξιθωδύντα τὰ πληρώματα εἰς ἀπειθαρχίαν. Τὸ χειρότερον εἶνε ὅτι ἡ τοιαύτη ἐκδήλωσις τῶν Αιμενικῶν ὑπηρεσιῶν ἐκμαίενεται διὰ παρεμβάσεως τῶν Προέδρων Σωματείων, παρισταμένων αὐτοκλήτων συνηγόρων παντὸς παραβιάζοντος τὴν πειθαρχίαν ναυτεργάτου.

• • •
'Ηθελήσαμεν νά παράσχωμεν μίαν δσον ἔνεστι συνοπτικήν εἰκόνα τῆς οἰκτρᾶς καταστάσεως, οἰκονομικῆς καὶ διοικητικῆς, εἰς τὴν ὅποιαν περιήλθον αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις. Πολλὰ εἰσέτι εἶνε τὰ ζητήματα, λεπτομερειακά μὲν, ἀλλ' ὅχι δλιγάτερον ἐπίτιμοι τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους. "Ολῶν αὐτῶν μάτην κατὰ καιροὺς ἔζητηθή ἡ ἐπίλινος, μὲ θάσιον τὸ δίκαιον καὶ τὴν λογικήν, ἀπό τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Αφοῦ τούλαχιστον ὁ κ. Χρηστοφῆς ἐπίστευεν, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς καὶ ἡ ἐκ τούτου οἰκονομικὴ ἐσθλίωσις τῶν ἐπιχειρήσεων ἔδειν ἀπέτελε μόνιμον κατάστασον εἰς τὰς θαλασσαῖς ἑσωτερικαῖς ουγκοινωνίαις, διατί, ὑποχρεώμενος ἄλλως τε ἔξ αὐτῆς τῆς θέσεώς του, ὃς προστάτου καὶ ἀντιλήπτορος τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὴν αὐτὴν ἐμμονήν καὶ μὲ δσην ἐπέδειξε πειματώδη ἀντίδρασον εἰς κάθε προσπάθειαν ρυθμίσεως τοῦ γενικωτέρου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, δὲν ἀνέλαμβανεν ν' ἀνακουφίσῃ τὴν πατωχὴν ἀκτοπλοῖαν ἀπό τὰς παντοίας ἐπιθερύνσεις, ποὺ ἐπεβλήθησαν εἰς αὐτήν; Διατί δὲν ἥθελησε ποτε ν' ἀκούσῃ, μὲ τὴν ἐπιθεβλήμενην εἰς τὴν θέσιν του ἀνωτερότητα, τὰ δίκαια τῶν ἐφοτλιστῶν παράπονα διὰ τὴν διάσωσιν τῶν δσημέραι ἐξαρθρουμένων ἐπιχειρήσεών των;

Μία και μόνη είνε ή απάντησις εις τά άνωτέρω όρων προκαταλήψεις τού κ. Διευθυντού τού Ἐμπορικού Ναυτικού, αι μέχρι προσωπικῆς έξιχθείσα πρός αύτούς ἀντιδικίας, δὲν ἐπέτρεψαν εις αύτὸν νὰ μελετήσῃ ἀντικειμενικώτερον τά πράγματα τῆς Ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας, δὲν ἀφήκαν αὐτὸν ἀνεπηρέαστον εις τὸ σύνολον τῶν διοικητικῶν του ἔνεργειων καὶ τῶν πρὸς τὴν Κυθέρην εἰσηγήσεών του. "Οταν οἱ ἐφοπλισταὶ διεμαρτύροντο διὰ τὸ ἀνέφικτον τῆς συνεχίσεως τῶν ἐργασιῶν των, διὰ τὴν ἑκ τοῦ συναγωνισμοῦ ἔκπτωσιν τῶν ναύλων, δταν ἐπεκαλούντο τὴν παρέμβασιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων των, ἀντίκρυζαν πάντοτε τὸ εἰρωνικὸν μειδίαμα τῆς περιφρονήσεως καὶ τὰς κακάς διαθέσεις τοῦ κ. Χρηστοφῆ. Ωμίλουν αὐτοὶ περὶ ζημιῶν διοσθαστάκτων, ἐτόνιζαν τὴν ἀνάγκην ὑπάρξεως περιθώριου διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ των ὄλικον καὶ ὁ κ. Διευθυντῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔθλεπε διὰ τῆς φαντασίας του τά συμθήτα κέρδη, ποὺ ἀπεκόμιζαν καὶ ἀπέκρυπταν αἱ ἀκτοπλοικαὶ ἐπιχειρήσεις.

Πρό τοι αύτης καταστάσεως πραγμάτων, πρό τῶν ζημιῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, πρό τῶν παρεξηγημένων ἀντιλήφεων τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ποὺ ἐπὶ ματαίω ἡγωνίσθησαν νά τάς μεταθάλουν, κατάκοποι καὶ ἐν ἀπογνώσει πλέον ἀπὸ τῶν διηγεκτή ἀγάνα, ἀντιδράσεων κατὰ τῶν ἀλλοπροσάλλων ἐνεργειῶν τοῦ κ. Χρηστοφῆ, μὲ ξένητλημένην τὴν ὑπομονήν των, οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοίας προετίμησαν νά παραδώσουν εἰς τὸ Κράτος τὰ σκάφη των. Καὶ οὕτω παρώπλισαν αὐτά διά νά ίδωμεν περαιτέρω τὸν κατίφορον πρός τὸν ὄπιον πλέον ἀσυγκράτητος φέρεται ὁ κ. Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

"Ισως τώρα, πού τά πράγματα έφθασσαν εις τό άπροχωρτόν, νά συγκινηθῶν και οι κυθέρωντες και νά θελήσουν ν' ἀναζητήσουν και τοὺς ὑπευθύνους τῆς ὅλης αὐτῆς ἐκρύθμου καταστάσεως.

‘Η ἐπίταξις τῶν πλοίων

Τό Κράτος, καθ' Ἰην εἶχε θεωρίας ὑποχρέωσιν, δὲν ἦδυνατο ν' ἀφίσῃ τὴν Χώραν ἄνευ τῶν τόσον ζωτικῶν δι' αὐτήν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Ἀφοῦ δὲν ἥθελησαν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς καὶ δ' ἀρμόδιος ὑπουργὸς ν' ἀναζητήσουν τὸν ὑπεύθυνον τῆς καταστάσεως, νὰ διατέθουσιν ἐλάχιστον χρόνον, ὅπως μελετήσουν θαύμερον τὰ πράγματα, μακράν δὲ τὴν εἰσηγήσεων τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ νὰ κατίδουν τὸ δύσκολον τῆς θεσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπανορθώσουν, ἃν μή τί ἄλλο, τὰς ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τῆς Κυθερήσεως των προσγενομένας εἰς αὐτὰς ἀδικίας, κατέφυγον εἰς τὴν ἐπίταξιν τῶν πλοιῶν διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Ἡτο ἡ μόνη ἐναπόμενουσα λύσις, ἔστω καὶ ἡ χειροτέρα διὰ τὰ οἰκονομικά τοῦ Κράτους συμφέροντα.

Πέραν δύμως αὐτῆς, ἃς παρακολουθήσωμεν καὶ τὰς ἐνεργείας τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἑπαρκού Ναυτικοῦ, αὐτοῦ, στοις ἀνέλαβε τὴν διεκπεραίωσιν τοῦ ὄλου ἔγχειριθμάτος τῆς ἐκμεταλ-

λεύσεως τῶν ἐπιτάκτων πλοίων διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους.
Οὐ κωδικοποιημένος Νόμος περὶ ἐπιτάξεων ρητῶς καθορίζει τοὺς τρόπους καὶ σαφῶς περιορίζει τάς ἐνεργειάς τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν αὐτήν. Ή διαχείρισις ἀνατίθεται εἰς τὴν εἰδικὴν ὑπῆρεσίν τῶν ἐπιτάκτων πλοίων, μὲ διμεσον προστάμενον ἀνώτερον λιμενικὸν ἀξιωματικὸν καὶ προσθέπεται ἀκόμη πῶς πρέπει νὰ διεδαχθῇ ἡ εἰσπραξίς, ὁ λογιστικὸς ἔλεγχος καὶ ἡ ὅλη ἐποπτεία τῆς ἔκμεταλλεύσεως. Πέραν τῶν οὕτω καθοριζόμενών ὑπὸ τοῦ Νόμου δρίων, οὐδέμιαν ἐλαστικότητα, ὡς ἔνασμενίζεται νά πιστεύῃ αὐτός καὶ μόνος ὁ κ. Χρηστοφόρος, παρέχει εἰς αὐτὸν τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ Νόμου. Ή ἐπρεπεν, ἂν ἄλλο σύστημα ἥθελε προκρίνει ἡ Κυβέρνησις διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν πλοίων νά προβῇ εἰς τὴν ἔκδοσιν ἀναγκαστικοῦ διατάγματος, καθορίζοντος τὴν λυσιτελεστέραν κατ' αὐτὴν μέθοδον διαχειρίσεως, ἡ ἐπρεπε νά προσθωθῇ εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου διαγραφόμενα. Οὔτε τὸ ἔνα πράξειν οὔτε καὶ τὸ ὅλο. Τοῦντον παρεσύρθη εἰς μίαν καταφώρως παράνομον ἐνέργειαν, διὰ τὴν δποίαν ὀπωδήποτε μίαν ἡμέραν θὰ καταστῇ αὕτη δοσίλογος. Ἀμεσον εὐθύνην δὲν ἔχει ὁ Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀφοῦ αἱ ἐνέργειαι αὐτοῦ ἔκαλυψθησαν ἀπό τὰς ἀπόφασεις τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου. Ἀμεσον τοιούτην ὑπέχουν αὐτὴ ἡ Κυβέρνησις καὶ οἱ ἀρμόδιοι πούρογοι δι' ὅσας ζημιαὶ ἥθελεν ὑποστή τὸ Δημόσιον, ὡς, κατωτέρω θὰ ἰδωμεν, ἀπὸ τὴν ἀνατεθεῖσαν εἰς τρίτους διαχειρίσιον τοῦ δημοσίου χρήματος.

"Οοσον ἀφορᾶ τὸν κ. Χρηστοφῆν, αὐτὸς πλέον εἶνε ἀσύδοτος. Ἐπεζήτησεν ἐπὶ μίαν τριετίαν τὴν ἔξαθλίωσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων καὶ δέν ἦδυνατο καὶ ἐν προκειμένῳ ν' ἀποστῇ τῆς γραψίμης, τὴν ὅποιαν ἀνέκαθεν ἡκολούθησεν. Ἐδρεν ἀτυχῶς ἐφοπλιστας τινάς μεμονωμένους τῆς ἀκτοπλοΐας, προθύμους νὰ τὸν ἀκολουθήσουν. Ἐξεμεταλλεύθη, ὡς ἀνέκαθεν ἐπράττε τοῦτο διά νὰ κρατῇ διηρημένους τοὺς ἐν τῇ ἀκτοπλοΐᾳ ἐργαζομένους, τὴν δυσαρέσκειαν τῶν ἐφοπλιστῶν τούτων κατά τῶν συναδέλφων των, λόγω τοῦ μεταξὺ των συναγωγισμοῦ, καὶ ἐναπέθεσεν ἐπὶ τῶν δώμαν αὐτῶν δυσβάστακτον φορτίον εὐθύνων, πιστεύων, δτὶ οὕτω ἥθελε παρασβλάψει τὰ συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστῶν, ποὺ παρώπλισαν τὰ σκάφη των.

Δέν θά ἐνδιατρίψωμεν εἰς τὰς λεπτομερείας τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἀνετέθη εἰς τὰ θύματα αὐτά τῆς πολιτικῆς τοῦ κ. Χρυσοφόρη ἡ ἔκμεταλλευσις τῶν πλοιών. Δέν είνε τοῦτο ἔργον ήμῶν, ἀλλὰ τὸν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων. Κάποτε δῆμως θ' ἀποδειχθῆ, ὅτι τὰ ίδια αὐτῶν συμφέροντα ὑπενόμευον οἱ πέντε αὐτῷ ἐφοπλισταί, ὅταν ἐδέχοντο νά διασχειρισθῶν τὰ πλοῖα τῶν συναδέλφων των καὶ νά ἔξυπηρτησουν τοὺς σκοπούς τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν. Διότι τὰ ζητήματα τῆς ἀκτοπλοΐας είνε κοινά δι' ὅλους τοὺς ἐφοπλιστάς αὐτῆς καὶ τὸ πρόβλημα τῆς αὐτοσυντηρήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων δὲν ἀντιμετωπίζεται μόνον ἀπό τοὺς παροπλίσαντας τὰ οκάφη.

Ανέλαθον, λοιπόν, ἔστω καὶ παρανόμως τὴν διαχείρισιν τῶν ἐπιτάκτων πλοίων οἱ μεμονωμένοι σύντοι ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταῖ. Οὐ κ. Χρηστοφῆς προθύμως παρέσχεν εἰς αὐτοὺς πλήρη τὴν ἐλεύθεριν ἐνέργειας, απεξένωσε τῆς διαχείρισεώς των σκαφῶν των τούς πλοιοκτήτας τῶν ἐπιτάκτων, μὲ τὴν ἐνδόμυχον ἐλπίδα, ὅτι θὰ ἐπιτύχῃ τὴν δύον ἔνεστι ἀποδοτικωτέρων ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, διὰ ν' ἀπόδειξῃ θασίους τούς ισχυρισμούς του, ὅτι ἡ ἐργασία τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ ὑπὸ τῷ καθεστώτῳ ἀκόμη τοῦ συναγωνισμοῦ, είνε ἐπικερδῆς ἐπιχείρησις.

Πόσον δύναται η πατήθη! Τὸ Κράτος καλεῖται ἥδη αὐτὸ πλέον νὰ υποστῆ τὰς θεραπείας ζημιάς ἐκ τῶν πειραματισμῶν τοῦ προϊσταμένου τῆς ἀρμοδίας ύπηρεσίας του.

Διά τούς ἐφοπλιστὰς τῆς Ἀκτοπλοίας, εἶνε εὐτύχημα, ἀνεξαρτήτως τῶν ἑκνύμων ἐνεργειῶν τοῦ κ. Χρηστοφῆ, ὅτι παρέχεται εἰς αὐτοὺς μοναδικὴ εὔκαιρια ν' ἀποδεῖξουν ἐμπράκτως πᾶν δ., τι ἐπὶ σειράν ὅλων ἐτῶν διεκήρυξσον, χωρὶς ἀτυχῶς καὶ νὰ γίνωνται πιστευτοί. Τώρα πού τὸ κράτος εὑρέθη εἰς τὴν ἀναπόδραστον ἀνάγκην νὰ κινήσῃ δι' ίδιον λογαριασμὸν τὰ σκάφη, θὰ καταστῇ δυνατόν, ἐπὶ τέλους, ν' ἀναγνωρισθῇ, ὅτι τὰ ἀμύθητα κέρδη τῶν ἐφοπλιστῶν ἥσαν ἀποκυματά τῆς δρυγιώδους τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ φαντασίας, ὅτι αὐτὴ αὕτη ἡ ἐπιχείρησις τῆς Ἀκτοπλοίας, λαμβανομένη ἐν τῷ συνδόλῳ της, εἶνε παθητική καὶ δυσθάστακτος διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις, ἀν δὲν ἦθελε καταπαύσεις σε ουσαγωνισμός, ἀν δὲν ἦθελον ρυθμισθῆ τὰ τόσα ἄλλα ἔκκρεμοῦντα, ζητήματά της.

Αφοῦ δὲ Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δέν ήθέλησε, παρὰ τὰ ἐπανειλημμένα τῶν ἐφοπλιστῶν διαβήματα, δπως ἔγκαταστησῆ καὶ εἰς αὐτά τὰ γραφεῖα των λιμενικούς ἀξιωματικούς, ἔστω καὶ ως κυβερνητικούς ἐπιτρόπους, ἵνα παρακολουθήσουν ἀμέσωτάτα τὴν δλήν κίνησιν εἰσπράξεων καὶ δαπανῶν καὶ καταρτίσουν στατιστικήν ἀδιάφευστον τῆς δυναμικότητος ἑκάστης γραμμῆς εἰς ἐπιθάτας καὶ φορτία, τῶν ἀναγκῶν εἰς πλοΐα, τῆς ἐπαρκούς πυκνότητος τῶν δρομολογίων καὶ τῶν ἐπιθαρύνσεων τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας, ἀφοῦ δὲ Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, μὴ κατέων οὐδὲ ἐν ἕκ τῶν στοιχείων τούτων ἀπεφαίνετο, δτι τὸ ναυλολόγιον εἶνε ὑψηλόν, δτι οἱ ἐφοπλισταὶ θησαυρίζουν, ἔπρεπε τὸ Κράτος νὰ κληθῇ νὰ καταβάλῃ αὐτὸ τὰς ζημίας, ποὺ οὐ φίσταντο πρὸ τοῦ παροπλισμοῦ αἱ ἐπιχειρήσεις, ἔπρεπε νὰ δαπανθῶν ἀπὸ τὸ Δημόσιον Ταμείον ἐκαπομμύριά τινα, διὰ νὰ πληροφορθῇ τέλος οἱ κ. Χρηστοφῆς τὴν ἐν τῇ ἀκτοπλοΐα κατάστασιν. Διότι ή ἀλήθεια είνε, ἃν παρο-

δε χθῶμεν τὴν καλὴν πίστιν εἰς τὰς ἐνεργείας καὶ τὰς εἰσηγήσεις τοῦ κ. Χρηστοφῆ, ὅτι οὐδὲ κάν ἐγνώριζεν οὗτος τὸ ζῆτημα τῆς ἀκτοπλοΐας, διότι παρηκολούθησεν αὐτὸ διά μέσου τῶν κακοβούλων εἰσηγήσεων ώρισμένων ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν ἔχθρικῶν πρός τοὺς ἑφοπλιστάς τῆς ἀκτοπλοΐας προσωπικῶν του διατέσσεων.

Τώρα δύμας θά δοιλήσουν πλέον τά πράγματα καὶ ή ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταμείου συντελουμένη ἀφάιμαξις. Μετά τινας ἀκόμη ἥμερας θά ἔχῃ ἀποκατασταθῆ εἰς τὸν κανονικὸν τῆς ρυθμὸν ἡ κίνησις τῶν ἐπιθατῶν καὶ τῶν φοτίων, ἡ διαταραχθεῖσα ὅπωσδι-
ποτε, λόγῳ τῆς ἐπὶ τριήμερον διακοπῆς τῶν δρομολογίων ἔκ τοῦ «λόκ - σσούτ» καὶ λόγῳ τῆς κατὰ χρονικὰ διαστήματα ἀραιότερα, διὰ τάς πρώτας ἥμερας τῆς ἐπιτάξεως, ἔξυπηρετήσεως τῶν γραμμῶν ἀπὸ τὰ ἐπίτακτα. Αἱ εἰσπράξεις θὰ καταδείξουν, λαθ-
ανόμεναι εἴτε ἐν συνόλῳ, εἴτε κατὰ γραμμὴν, ἔαν τὰ σκάφη ἀ-
πεκόμισαν κέρδη ἡ ζημίας. Πληροφορούμεν τὸν κ. Διευθυντήν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δόσις πιθανῶν καὶ πρὸς τὴν Κυβέρνη-
σιν ἀκόμη, διὰ ν' ἀποσπάσῃ τὴν ἔγκρισιν τῶν ἐνεργειῶν του, νὰ ἐτόλμησε νὰ παράσχῃ τὴν διαθεσαίων, ὅτι τὸ ἔγχείρημα τῆς ἐπιτάξεως δὲν πρόκειται νὰ ζημιώσῃ τὸ Δημόσιον, ὅτι ἡ ἐκμε-
τάλλευσις τῶν ἐπιτάκτων πλοίων θὰ καταλίπῃ καταπληκτικάς ζημίας εἰς τὸ Κράτος. Παρ' ὅλον ὅτι τηρεῖται ἀπαρεγκλίτως τὸ Ναυλολόγιον χωρὶς καμμίαν ἔκπτωσιν διὰ τάς γραμμάς τῶν ἐπι-
τάκτων - τὰ διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν κινούμενα ἥδη προβαίνουν ἢσι ἔκπτωσεις 20 % - παρ' ὅλον ὅτι ἔξετελέ-
σθησαν κατά τὴν πρώτην ἔθδομάδα τῆς ἐπιτάξεως 10 δρομο-
λόγιοι διλιγώτερα ἔθδομαδιάσις τῶν ὄσων ἔξετελούντο πρὸ τοῦ «λόκ - σσούτ» συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἔκτός τῆς ἐπιτάξε-
ως πλοιών, παρ' ὅλον ὅτι ἀκόμη ἡ τριήμερος διακοπή τῶν δρο-
μολογίων συνεσώρευε περισσοτέραν τῆς κανονικῆς ἐργασίαν
εἰς τὰ πρώτα κινηθέντα ἐπίτακτα, ἡ ἐκμετάλλευσις τούτων, χω-
ρις καὶ τάς συναναχωρήσεις τὰς πρὸ τῆς ἐπιτάξεως, συνυπολο-
γιζομένων τῶν ἔξδόων συντηρήσεως, ἐργατικῶν ἀποζημιώσεων,
φόρων καὶ λοιπῶν προμηθειῶν, θὰ καταλίπῃ παθητικὸν ὑπόλοι-
πον, ἀνευ καὶ τῶν ἔκ τῆς ἐπανδρώσεως τόσων ἀργούντων σκα-
φῶν μισθοτροφοδοσίων καὶ τῶν ἀσφαλίστρων τῶν πλοιών. Αὐ-
ταὶ καὶ μόνον αἱ δύο τελευταῖαι περιπτώσεις θὰ ἐπιθαρύνουν
τὸ Δημόσιον μὲν μίαν δαπάνην τούλαχιστον 2.500.000 δραχμῶν
ἄν μη καὶ πλέον μηνιαίως.

"Ας κρατήσῃ, λοιπόν, δ. κ. Χρηστοφῆς τάς συγκοινωνίας τῆς Χώρας διά λογαριασμὸν τοῦ Κράτους. Εἶνε ἡ μόνη ύπηρσία, ποὺ δύνανται νά τοῦ παράσχουν οἱ ἐφοπλισταὶ διαθέτοντες τὰ σκάφη των. "Ας ἀποστέλλῃ κάθε ἑβδομάδα εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν τοὺς διαχειριστὰς τῶν ἐπιτάκτων διά νά εἰσπράττουν τά ἐλλείμματα. "Άς πληροφορθῆ, πόσον εὔκολον μὲν εἶνε νά ἐκδίη διατάγματα καὶ ἔγκυκλους ἐπιβαρυντικάς τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ πόσον δυσχερές νά ἐφαρμόζῃ τά αὐτά, ὅταν πληρώνῃ τὸ Κράτος. "Ας κρατῇ, τέλος, τὸ Ναυλολόγιον, τὸ ὑψηλὸν καὶ πιεστικὸν τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, τὸ ὄποιον ὅμιλος ἡρεντίον νά διευκολύνῃ τοὺς ἐφοπλιστας διά νά τὸ ἐφαρμόσουν καὶ ἀς πυκνώσῃ μὲ τὴν αὐτὴν ἀνάλογιαν, οἵαν πρὸ τοῦ παροπλισμοῦ, τὰ δρομολόγια ἔκαστης γραμμῆς.

Διαθεσιούμεν αὐτόν, ὅτι οἱ ἐφόπλισται τῆς ἀκτοπλοΐας θάτον ἀφήσουν ἀνενόλητον νὰ ἔνασκηή τὴν πολιτικήν του. Δὲν πρόκειται νὰ λογοδήσῃ ποτὲ εἰς αὐτούς. "Αλλοθεν ὅμως θάτοῦ ζητηθοῦν αἱ εὐθνάται διὰ τὴν τοιαύτην τοῦ χρήματος τοῦ Δημοσίου διασπάθισον. Πρέπει νὰ πειθῇ, ὅτι αἱ ἐπιχειρήσεις δὲν ἔχουν διάθεσιν, διότι στεροῦνται πλέον τῶν οἰκονομικῶν μέσων νὰ ἀναλάβουν δι' ίδιον λογαριασμὸν τὴν διατήρησιν της θαλασσινῶν συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας, ἐφ' ὅσον δὲν ήθελον διακανονισθῆ διοριστικῶς τὰ ζητήματα τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ δὲν ηθελον ἀνακοινωφισθῆ ἀπὸ τὰς ἐπιθερύνσεις, ὅπο τὰς δοπίας στενάζει ἡ ἐπιθατνός Ναυτιλίας.

Ούτως ή δάλως αἱ περιουσίαι τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ἔζανον ἡμέρα τῇ ἡμέρᾳ πρός τὴν ἑκμηδένιον, ἃν ἦθελε συνεχισθῆ ἢ αὐτῇ ἐν τῇ Ἀκτοπλοΐᾳ κατάστασις. Ἐκεῖ, πού ἔφθασαν τὰ πράγματα, δύο μόνον λύσεις ἀπομένουν: "Ἡ τὸ ζῆτημα τῆς ἀκτοπλοΐας ὅριστικας πλέον θα ρυθμισθῇ καὶ ὁ καταλλήλωτερος διά τὴν ρύθμισιν του δὲν είνε, θέσσαια, δὲν Διευθυντής τοῦ Ε. Ν. ή θ' ἀντιμετωπισθῇ ἢ ἀνάγκη τῆς κρατικοποιήσεως τῶν θαλασσών τῆς Χώρας συγκοινωνῶν, ὅποτε ὁ ἀρμοδιώτερος διά τὴν ἔφαρμογήν τῆς λύσεως αὐτῆς είνε ὁ κ. Χρηστοφῆς, γόνιμος δάλως τε εἰς πολυτράγμονας δοξασίας καὶ δότις εἰς τῷ μεταξύ θά ἔχῃ καὶ ἀρκετά καλῶς γνωρίσει τὴν οκληρούν πραγματικότητα..."

Αὐτὸς καὶ μόνος εἶναι ὑπεύθυνος

¹Απηχογήθησαν ίσως ύπερ τὸ δέον αἱ στῆλαι αὐταὶ διὰ τὸ ἀκτοπλοίκον ζῆτημα καὶ πιθανὴ νὰ είνε διὰ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ κατ' αὐτὸν ἡ εὐλογὸς ἀπόρια: Πρὸς τί ὁ καταλογισμὸς τῶν εὐ-
θυνῶν διὰ τὴν ἐκκρεμότητα αὐτοῦ νὰ ἐπιρρίπτεται μόνον εἰς τὸν Διευθυντήν τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ διατὶ αἱ ἐπικρί-
σεις δὲν ἀπευθύνονται μᾶλλον πρὸς τὴν ὑπεύθυνον Κυβερνήσιν
διὰ τὴν κακὴν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους διαχείρισιν τοῦ ὅλου
πάτησαν.

Εις τὴν ἀπορίαν αὐτὴν εἰμεθα ὑποχρεωμένοι ν' ἀπαντήσωμεν, διὰ τὰ μὴ ἀφεθῆ οὐδὲ ἐλαχίστη ἀμφιθολία, ὅτι ἡ κατά τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐ. Ν. ἐπίθεσις τῶν στηλῶν αὐτῶν, ἀσυνήθως δ-

ξεια, δικαιολογείται πλήρως ἐκ τῶν πραγμάτων, ἀφοῦ αὐτὸς καὶ μόνος εἰνε ὑπεύθυνος διὰ τὸ οἰκτρὸν κατάντημα καὶ τὴν ἀποτελμάτωσιν δὲν τῶν ἐκ τῆς κρατικῆς προνοίας ἔξαρτωμένων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἀκεραία ἡ εὐθύνη διαρύνει αὐτὸν, διότι ἡ Ναυτιλία παρεμπιπόντως προσκεκολημένη εἰς τὸ πολεμικὸν Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, δὲν ηὗται σημερον νὰ ἔχῃ προϊστάμενον τῶν ὑποθέσεών της Ὑπουργὸν μὲ ναυτιλιακὴν συνείδησιν, μελετήσαντα τὰ ζητημάτα τῆς καὶ γνωρίζοντα καλῶς τὰς ἀνάγκας τῆς. Αἱ κυβερνητικαὶ ἀνωμαλίας τῆς τελευταίας, περιόδου ἐπέτρεψαν εἰς διαφόρους πολιτευομένους καὶ μὴ νὰ καταλάβουν τὸ ὑπουργικὸν ἀξίωμα, νὰ εὑρεθοῦν μοιραίων εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, χωρὶς τὴν παραμικρὰν κατάρτισιν διὰ τὰ ζητήματα, τὰ διόπια θὰ τοὺς ἀπτροχόλουν. Καὶ εἰδομεν "Ὑπουργούς ἔκφράζοντας τὴν δυσφορίαν των, διότι οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας ἐπεδιώκονταν κάποιαν συνάντησιν μὲ αὐτοὺς διὰ νὰ διαμαρτυρηθοῦν ἢ νὰ ἐκθέσουν τὰ ζητημάτα των. Ἔγνωρισαμεν Ὑπουργούς, διὰ τοὺς ὅποιους θ' ἀπῆτε πολυετεῖς διδασκαλία ἵνα κατανοήσουν καὶ τὰ ἀπλούστερα τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Οἱ Ναύαρχοι τοῦ Β. Ν., ποὺ διῆλθον ὡς Ὑπουργοὶ ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, ἔθλεπον τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν μόνον ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τοῦ ὄγκου αὐτῆς, ὡς μεταγωγικοῦ ἐν πολεμικῇ ὑπηρεσίᾳ μέσου, ἀν δ' ἡ ὑπηρεσιακὴ ἀνάγκη ἐπέθαλλεν εἰς αὐτοὺς νὰ ἐμφανισθοῦν μεριμνῶντες καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἔθλεπον πάντοτε αὐτὸν διὰ μέσου τῶν εἰσηγήσεων, καλῶν ἡ στρεβλῶν, τοῦ ἀρμοδίου Διευθυντοῦ τοῦ Ε. Ν. Νὰ παραλάβουν αὐτοὶ μόνοι ἔνα φάκελλον μιᾶς ὑποθέσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ θελήσουν αὐτοὶ κατ' ιδίαν νὰ μελετήσουν δῆλα τὰ σχετικά ὑπομνήματα, τὰς ὑπηρεσιακὰς ἐπὶ αὐτῶν ἐνεργείας καὶ τὰς ἀπόφεις τῶν ἐνδιαφερομένων οὐδέποτε τὸ ἔπαρξαν.

Ο γράφων τὰς γραμμάς αὐτάς παρηκολούθησεν ἐκ τοῦ σύνεγγυς καὶ τὰς παρασκηνιακάς ἀκόμη ἐνεργείας ἐπὶ δὲν τῶν κατά τὴν τελευταίαν πενταετίαν ἀφορῶντα τὴν Ναυτιλίαν ζητημάτων. Ἡκουσεν Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, δοτὶς κατέθεσε νομοσχέδιον τοῦ κ. Χρηστοφῆ εἰς τὴν Βουλὴν, νὰ δηλώῃ διὰ ἀποδούρη αὐτό, κατόπιν σχετικῆς παρατηρήσεως τοῦ Πρωθυπουργοῦ, μὲ μόνην τὴν δικαιολογίαν, διὰ ὑπέγραψε τὸ Νομοσχέδιον χωρὶς νὰ γνωρίζῃ τὰς λεπτομερεῖας του, παραπεισθεὶς ἀπὸ τὰς εἰσηγήσεις τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡκουσεν Ὑπουργὸν τῶν Ναυτικῶν, ἐν καταπλήξει νὰ πληροφορήται, τὸ πρῶτον ἡδη, λεπομερεῖας ἐπὶ δώρισμένου ναυτιλιακοῦ ζητημάτος, ἐπὶ τῶν ὅποιων διευθυντῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δὲν γνωρίζουμεν διὰ ποιὸν λόγον, δὲν ἥθελησε ποτὲ νὰ τὸν κατατοπίσῃ.

Μὲ τοιούτους Ὑπουργούς, μὴ ἔχοντας οὐδεμίαν πρωτοθουλίαν ἐνεργείας καὶ παραπειθομένους εἰς τὰς εἰσηγήσεις τῶν Διευθυντῶν των, κατ' ἀνάγκην ἡ Ναυτιλία πρὸς τὸν Διευθυντήν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἐστρέφετο πάντοτε διὰ τὴν ἐπιλύσιν τῶν ζητημάτων τῆς, ἀφοῦ ἐκ τῶν διαθέσεων καὶ εἰσηγήσεων μόνον αὐτοῦ ἔξηρτάτο ἡ ἐπιτυχῆς ρύθμισίς των.

Ίδου διατί αἱ προσωπικαὶ ἀντιλήψεις τοῦ κ. Χρηστοφῆ ἐπηρέασαν τὸ σύνολον τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων καὶ αὐτὸς εἰνε δὲν ὅ λόγος, ποὺ αἱ ἐπικρίσεις στρέφονται καὶ αἱ εὔθυναι καταλογίζονται μόνον εἰς τὸν Διευθυντήν τοῦ Ε. Ν.

Ἄν οὗτος καλύπτεται ὑπηρεσιακῶς ἀπὸ τοὺς Ὑπουργούς του, τοὺς ἀγνοοῦντας παντελῶς τὴν Ναυτιλίαν, οὐδεμίαν δύναται νὰ ἔχῃ τοῦτο οὐσιαστικὴν σημασίαν. Ἐν τοῖς πράγμασι αὐτοῖς εἰνε ὑπεύθυνος διὰ τὴν σημερινὴν ἔξαθλίωσιν τῆς ἀκτοπλοΐας, διὰ τὴν διάλυσιν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, διὰ τὴν οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον προώθησιν τῶν καθ' ὅδους ζητημάτων τῆς Ἔπισταηγοῦ Ναυτιλίας, διὰ τὴν διοικητικὴν ἀναρχίαν, ἡτὶς ἐπικρατεῖ σήμερον εἰς τὴν Φορτηγὸν τοιαύτην.

"Ἄν ἔξακολουθήσῃ διευθύνων ὁ κ. Χρηστοφῆς, μὲ τὰς παραδόλους δοσιασίας του καὶ τὴν ἔμμοναν προσήλωσιν του εἰς αὐτάς, τὰς τύχας τῆς Ναυτιλίας, ἀν οἱ παράγοντες αὐτῆς δὲν ἐπιμείνουν σταθεράς εἰς τὴν ἀπαίτησιν τῆς ἀντικαταστάσεως του, πολλάς ἀκόμη συμφοράς καὶ πολλάς ἀκόμη ἔξαρθρώσεις ναυτιλιακῶν δργανισμῶν θ' ἀντικρύσωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον. Ἀρκετά ἔπαθε μέχρι σήμερον ἀπὸ τοὺς αὐτοσχεδιασμούς του ἡ Ναυτιλία, δῶτε νὰ δικαιοῦται ἐπὶ τέλους νὰ ἔχῃ καὶ αὐτὴ γνώμην ἐπὶ τοῦ προσώπου, ποὺ προώρισται νὰ κατευθύνῃ τὰ ζητημάτα τῆς.

Ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ κ. Μιχαλακοπούλου καὶ ὁ κ. Χρηστοφῆς

«Μονόπλευρον» ἔχαρακτήρισεν ὁ κ. Διευθυντής τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸ ἔργον τῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Μιχαλακοπούλου ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὴν πρὸ ἡμέρων συζήτησιν τοῦ Ἀκτοπλοϊκοῦ ζητημάτος ἐνώπιον τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ.

Μονόπλευροι,— κατὰ τὸν κ. Χρηστοφῆν,— ἡσαν αἱ εἰσηγήσεις μιᾶς ἐπιτροπῆς, συσταθείσας ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιώτερους κρατικοὺς λειτουργούς καὶ ἀπὸ δόλους ἔκεινους, τοὺς δόλιγους, ἀλλωτε, παρ' ἡμῖν, οἱ ὅποιοι κατέχουν, μὲ τὴν ἀνωτερότητα τῆς ἐπιστημονικῆς των καταρτίσεως, εἰς πάσας αὐτῶν τὰς λεπτομερεῖας τὰ ναυτιλιακά μας ζητημάτα.

Παρὰ τὴν περὶ τοῦ ἀντιθέτου ὅμως γνώμην τοῦ κ. Διευθυ-

τοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὰ πορίσματα τῆς ἐπιτροπῆς ἐκείνης τὴν πάγκοιν προεκάλεσαν ἀναγνώρισιν καὶ δικαίως δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς καταστατικὸς χάρτης τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιδράξεων.

"Ἄν τὰ προταθέντα τότε ὑπὸ αὐτῆς μέτρα ἐθεομοθετοῦντο ἐν τῷ συνόλῳ των καὶ τὰ Κόμματα κοινὴν ἀπέκτων συνείδησιν αὐτῶν, ὥστε νὰ μὴ ἐπιτρέπεται εἰς οἰονδήποτε Ὑπουργὸν εἴτε καὶ Διευθυντὴν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἡ μεταβολὴ τῶν προγραμματικῶν ἐκείνων κατευθύνσεων εἰς τὴν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν, ἀλλοια σήμερον θὰ ἦτο ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ πολλὰ ἐκ τῶν ζητημάτων, ποὺ σήμερον ἔκκρεμούν ἐν ὅλῃ των τῇ διέύτητη, θά είχον τύχει ίκανοποιητικῆς ρύθμισεως.

"Ἄτυχῶς ὅμως διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας, αἱ ὑποδείξεις ἐκείναι, αἱ φέρουσαι ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς ἐπιστημονικῆς ἔξονυχίσεως δῆλων τῶν ναυτιλιακῶν μας ζητημάτων, ἀλλοι μὲν ἐτέθησαν ἐν ἔφαρμογῇ διὰ νὰ ἀτονήσουν προϊόντος τοῦ χρόνου, ἀλλαι τοιαύτην ὑπέστησαν διαστροφὴν ἐν τῇ ἔφαρμογῇ των, ὥστε οὐσιαστικῶς νὰ μὴ ἀποδώσουν οὐδὲ κατ' ἔλαχιστον τὰ προσδοκώμενα ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ἀποτελέσματα, ἀλλαι τέλος οὐδέ καν ἐκρίθησαν ἀξίαι προσοχής ὑπὸ τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ ἔργον, λοιπόν, αὐτὸ τῆς ἐπιτροπῆς, ἔργον φωτεινόν, ποδηγετηθὲν ἀπὸ τὸν μόνον "Ελλήνα πολιτικόν, δοτὶς κατενόησε τὴν πολυτιμότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος καὶ δοτὶς μὲ στοργὴν ἡσοχολήθη μὲ τὰ ζητημάτα τῆς Εθνικῆς μας Ναυτιλίας, τὸν κ. Μιχαλακοπούλου, ἔρχεται σήμερον ὁ κ. Χρηστοφῆς νά χαρακτηρίσῃ «μονόπλευρον».

Ἐχειάζετο θεοβαίως μίαν δικαιολογίαν διὰ τὸν Διευθυντή τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διότι ἀφ' ὅτου πρὸ τριετίας καὶ πλέον ἀνέλαβε τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας μας, οὐδὲν ἀλλο ἀπειργάσθη, παρὰ τὴν καταστροφὴν, μὲ πείσμονα καὶ κακήν προκαταλήψιν, δῶλον ἔκεινων τῶν μέτρων, ποὺ μέχρι τῆς ἐποχῆς ἔλαχιστον είχον θεομοθετηθῆνταν ὑπὸ τῶν ζητημάτων της πιτροπῆς.

Ἐπίστευεν ὁ κ. Χρηστοφῆς, δοτὶς ἡ σύμβασις μὲ τὴν Εθνικήν Ατμοπλοίαν διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Ὑόρκης δὲν ἦτο ισχυρά καὶ ἐνῷ εύρε ταύτην ἔφαρμοζομένην, οὐδὲν ἀλλο ἐπέτυχεν ἐπιδιόλων τὴν τροποποίησίν της, παρὰ τὴν διακοπὴν τῶν πρὸς τὸν Βόρειον Αμερικήν δρομολογίων καὶ τὴν ἀθέτησιν ὑπὸ τοῦ Κράτους τῶν συμβατικῶν αὐτοῦ ὑποχρεώσεων. Καὶ αἱ μὲν παράβολοι νομικαὶ αὐτοῦ ἀντιλήψεις περὶ τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως, αὐτοῖς, ποὺ εἰσηγήθη εἰς τὴν Κυβερνησίαν τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος, ἀπεδίχθησαν ἔωλοι ἀπὸ τὰς μεταγενεστέρας ἐκδοθείσας διαιτητικάς ἀποφάσεις, ἐπῆλθεν, ὅμως ἐν τῷ μεταξύ, διὰ τὸν διάλυσην τῆς Εθνικῆς Ατμοπλοίας, τὴν δοτὶς παρηκόλουθησεν ὁ Διευθυντής τοῦ Ε. Ν., ἀσυγκίνητος καὶ ἡ διακοπὴ τῆς μοναδικῆς πολυτελοῦς Ἑλληνικῆς γραμμῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ διὰ τῆς πωλήσεως τῆς Πατρίδος.

Κατεπολέμησε τὰς ὑποδειχθείσας ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς λύσεις διὰ τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα, λύσεις προελθούσας ἀπὸ μακράν καὶ ἔξονυχιστικὴν συζήτησιν, καὶ ἐρειδόμενος εἰς τὴν εὐπιστίαν τῶν τότε Κυβερνώντων καὶ τὴν ἀγνοιαν ὑπὸ αὐτῶν τῶν πραγμάτων, ἐπέτυχε τὴν ἀνάκτολην τοῦ νόμου περὶ ἐκκαθαρισμῶν τῶν ὑπερηλκίων σκαφῶν, πολυτίμων δργάνων, ὡς ἐπίστευεν, δῶλο τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας. Μετεχειρίσθη κάθε μέσον, ὥπως διατηρήσῃ καὶ τονόσῃ τὸ καθεστώς τοῦ συναγωνισμοῦ ἐν τῇ Ἀκτοπλοΐᾳ, ἀντὶ δέ, ὑποχρεωμένος ἐξ αὐτῆς τῆς θέσεως του, νὰ προστατεύῃ τοὺς ναυτιλιακούς μας ἔκεινους δργανισμούς, οἱ όποιοι πολλὰ ὑποχνοῦν διὰ τὴν εὐδόνων τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας, μὲ ἀνέζηγην τὸν ἔμμονήν ἀνεζήτησε καὶ ἀναζητεῖ τὰ μέσα διὰ τὴν πλήρη οἰκονομικήν των ἔξαθλίων καὶ τὴν ἐκμέδενισίν των ὡς ἐπιχειρήσεων.

Ἡγόνησεν δῆλα τὰ ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ὑποδειχθέντα διὰ τὴν φορτηγὸν μας Ναυτιλίαν μέτρα προστασίας καὶ δργανώσεως, ἐνῷ, τούναντίον, δὲν παρέλειψεν εὐκαιρίαν διὰ ν' ἀποπειραθῆ καὶ τὴν ἐπιθεολήν εἰς αὐτήν τῶν περιέργων θεωριῶν του.

Καὶ διὰ τὴν προταθέντα αὐτὸς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διατάσσεις διαπράξας... ὑπέρ τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας, ἔρχεται σήμερον ν' ἀποδώῃ τὴν μομφὴν τοῦ «μονόπλευρου» εἰς μίαν ἐπιτροπήν, ἡτὶς συνεκτρώσεων ἐπὶ τὸ αὐτό πᾶν διὰ τὴν εἰσηγήσην τοῦ Ε. Ν., ἡ Χώρα μας εἰς μόρφωσιν, ἀξίαν, κύρος καὶ κατάρτισιν περὶ τὰ ναυτιλιακά πράγματα.

Νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς ὄργανικάς των δέσεις

Ἐκ τῶν σοθαρωτέρων μελημάτων τοῦ νέου ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν δῆλοι εἰνε ἡ ἀποκατάστασις τοῦ ὑπεραισιακοῦ ρυθμοῦ εἰς τὰ ἑσωτερικά πράγματα τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ὅπτη τὴν ἀτύχη ἀντιλήψιν, ἡτὶς ἐπεκράτησεν ἰδίᾳ μετά τὸ κίνημα τῆς Ιησοῦ Μαρτίου, δοτὶ καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, τὸ διαχειρίζομενον στενῶς τὰς διοικητικάς καὶ ὑπεραισιακάς ὑποθέσεις τῆς Ναυτιλίας μας, ἀνήκει καὶ αὐτὸ εἰς τὰς ἐνόπλους τῆς Χώρας δυνάμεις, ἀπέμακρον θησαυρούς τῶν θέσεών των καὶ μισθοδοτούμενοι παραμένουν ἀνεργοί, ἀνώτεροι ἀξιωματικοὶ ἔγωμενης ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως καὶ ἀποδεδειγμένης ίκανότητος. Οὐδεμίᾳ ἀλλη κατηγορία δύναται νὰ προσαφθῇ εἰς αὐτοὺς παρὰ τὸ ὅτι, μὴ ἀναμιχθέντες ἐνεργῶς εἰς τὴν κομματικὴν κρατικά πλευρά των τελευταίων ἐτῶν, δὲν ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν περ-

γαμήνας προσηλώσεως είς τό έν ή τό ἄλλο κομματικὸν συγκρότημα. Οἱ ἀξιωματικοὶ αὐτοὶ, πολύτιμοι παράγοντες διά τὴν διοικητικὴν δργάνωσιν τῆς ναυτιλίας μας, κρίνονται ἀνεπιθύμητοι ἀπό τοὺς διοικοῦντας τὴν ἀρμόδιαν κρατικὴν ὑπεροίσαν, οἵτινες, ἀφοῦ δὲν ἐπέτυχον τὴν διά τῆς ἐκκαθαρίσεως ἀπομάκρυνσιν τῶν, κρατοῦν αὐτοὺς εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ὑπουργείου, ἐνῷ, ἐν τῷ μεταξύ, πληθωρικῶν ἐπυκνώθησαν αἱ τάξεις τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν διά τῆς εἰσιδοχῆς νέων καὶ τοῦ ἀθρόου προσθιασμοῦ τῶν κατωτέρων στελεχών. "Ηδη τάς δργανικάς αὐτῶν θέσεις κατέχουν νεώτεροι καὶ κατωτέροι αξιωματικοί, κατὰ πάντα, πιθανόν, ὑπηρεσιακῶς κατηρτισμένοι, μὴ δυνάμενοι, ὅμως, νά ἔχουν καὶ τὰ προσόντα τῆς πολυετοῦς πειρᾶς καὶ τῆς πλήρους τῶν παρ' ήμιν ναυτιλιακῶν συμθῆκων γνώσεως. Τὴν θέσιν, φέρ' εἰπεῖν, τοῦ Λιμενάρχου Πειραιῶς κατέχει σήμερον ὁ κ. Δουκάκος, ἐνῷ τούναντιόν δργανικῶς ἀνήκει εἰς πλοιαρχὸν. "Η Διοίκησις τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δργανικὴ θέσις πλοιαρχοῦ, ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὸν κ. Δουργούθην, ἀντιπλοιαρχὸν. Τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας πρέπει νά προϊσταται πλωτάρχης καὶ ὅμως διευθύνεται τοῦτο ἀπό τὸν φερέλπιδα ἀνθυποπλοιαρχὸν κ. Παπαθασιλείου.

Ἐπαρκής θεωρίας δικαιολογία τῆς τοιάυτης ἀρρυθμίας ήτο ή κατά τούς τελευταίους μῆνας συνεχής πολιτική διασταραχή. Ὑπὸ ὄμαλάς ὅμιςας συνθήκας διακυβερνήσεως τῆς Χώρας, δὲν δύναται νὰ είνει ἀνεκτός ὁ παραγοντισμός καὶ εἰς τὰ τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Ἀρκετά ἔπαθεν αὐτὴ μέχρι σήμερον ἀπό τὴν κρατικὴν κακομεταχείρισιν τῶν ὑποθέσεών της, ὅστε νὰ δικαιουταὶν ἀπατήσῃ, τέλος, ὡς ἐγγύησιν τῆς καλῆς διαχειρίσεως τῶν ἐμποροναυτικῶν μας ζητημάτων, τὴν ἀνάθεσιν ὑπευθύνου ὑπὲρεσίας εἰς τοὺς ἀξιωματικούς αὐτούς, ἀνέκαρτήτως πάσης ἄλλης οκοπιμότητος, ἡτὶς ἥθελε κακῶς προθλημῆ.

Χαρᾶς εὐαγγέλια

Μετά πολύμηνον σιωπήν, άφού έγκατέλειψεν ἐπὶ τόσον χρόνον ἔκθετον τὴν ὑπογραφεῖσαν σύμβασιν διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης, ίδου καὶ πάλιν ὁ κ. Πρωτοπατᾶς ἐμφανίζεται διὰ τηλεγραφήματός του ἐξ Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Δ.Ε.Ν., ἀναγγέλλων τὴν ἔκει οὐστασίαν Ἐλληνικῆς ἑταίριας διὰ τὴν παρ' αὐτῆς, θάσοι τῆς συμβάσεως, ἀναλήψιν τῆς ἔκτελέσεως τῆς γραμμῆς.

Συγκεκριμένως άναφέρει ούτος, ότι έπανέρχεται κατ' αὐτάς εις Ἑλλάδα και ότι διαπραγματεύεται διὰ την ἑκπλήρωσιν τοῦ πρώτου ὄρου τῆς συμβάσεως, τὴν ἀγοράν ἐνὸς Γερμανικοῦ ὑπερωκεανίου χωρητικότητος 10.000 τόννων.

περιφερειακού ληχτητικού του, 10.000 τόνων.
"Ας άναμενωμεν, λοιπόν, τα πολύφερνον εξ, 'Αμερικής δομογενή. Πρός τί ν' αναζητήσωμεν νά πληροφορηθῶμεν πώς ἐπιχειρηματίας, μέ τὸν ὅποιον τὸ Κράτος συνεψλήθη διὰ τὴν ἀνάληψην ἔγχειρηματος τοσαύτης ἐκτάσεως κεφαλαιῶν καὶ τόσης γενικωτέρας οημασίας διὰ τὴν Ἑλλάδα, δὲν διέθετε τὸ ἐλάχιστον ποσὸν τῆς καθορισθείσης ἔγγυήσεως τῶν δέκα ἑκατομμυρίων δραχμῶν καὶ διατί μέχρι σήμερον δὲν κατέθεσε ταύτην; Πρός τι νά πιστεύσωμεν τας πληροφορίας, δητὶ ὁ κ. Πρωτοπαπᾶς, ἀφοῦ, χάρις εἰς τὴν ἀφελή ἐκ μέρους τοῦ Κράτους διαχειρίσιν τῆς δῆλης ὑπόθεσεως, ἐνεψλάκωσε τὴν οὐμβασιν καὶ ως μεσιτης πλέον μετέθη εἰς τὴν Ἀμερικὴν πρός ἄγραν κεφαλαιούχων;

τυχεν ό κ. Πρωτοπαππάς εις την ἔξεύρεσιν τῶν κεφαλαίων, διότι μᾶς ἐνδιαφέρει κυρίως ἡ ἑκτέλεσις τῆς γραμμῆς. 'Εφ' ὅσον ὁ οἰοσδήποτε κ. Πρωτοπαππάς ή παρ' αὐτοῦ συσταθεῖσα 'Ἐλληνική ἔταιρια,— τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ, δὲν είχεν ἀκόλυτη πρὸ ημερῶν γνῶσιν τῆς τοιαύτης συστάσεως, — ἔρχεται ν' ἀναλάβῃ τὴν συμβατικὴν ἑκτέλεσιν τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς, κατ' οὐδέν τοιούτου αἱ λεπτομέρειαι αὐταὶ.

Τούτο μόνον έχουμεν νά τονίσωμεν και πάλιν πρός τους ἄρμοδίους διά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως. Νά θελήσουν, ἔστω και σήμερον, πρὸ πάσης τελειώσεως συμφωνίας, νά ἔξετάσουν ἐπιστολέμαντος τὴν οἰκονομικὴν ἀντοχὴν τῆς ἀναδόχου ἑταῖριας, τὰς δυνατότητας ἔξευρέσεως παρ' αὐτῆς κεφαλαίων διά τὴν ναυπήγησιν ἢ ἀγοράν μικρᾶς ἡλικίας ὑπερωκεανίων, νά ζητήσουν ὑπευθύνους πληροφορίας περὶ τῶν προσώπων, ποὺ συνεθλήθησαν διά τὴν ούστασιν τῆς ἑταῖριας, ἢν πράγματι συνεστήθη αὕτη καὶ τέλος νά καταθάλουν διαιτιέραν προσοχὴν εἰς τὴν ἕρευναν τῶν τεχνικῶν λεπτομερειῶν τοῦ πρώτου ὑπερωκεανίου, ποὺ διαπραγματεύονται, ὡς ἔξαγγέλλουν, οἱ κ.κ. Πρωτοπαπᾶς και Σία.

Διότι θά δη το ή σχάτη πλάνη χείρων τῆς πρώτης, έαν τελικῶς έτιθεται εἰς ἔφαρμογήν η σύμβασις διὰ νά παραστῶμεν κατόπιν εἰς τὸ Θυλιέρον θέαμα τοῦ κατάπλου εἰς τὰ Ἑλληνικά ύδατα παλαιοτολογικού τίνος κατασκευάσματος, ἀσυγχρονίστου καὶ ἀκαταλλήλου σκάφους, ὅπερ, ὅχι θέσσαια πρὸς τιμὴν καὶ τοῦ ἐπιχορηγούντος Κράτους, θά περιήγη τὴν Κυανόλευκον ἀνὰ τὸν Ἀτλαντικὸν.

Η άνάμηνσης της «Ακροπόλεως» των Αδελφών Μπούρα και αι κωμικοτραγικαὶ σκηναὶ, ποὺ ἐπικολούθησαν τὰ δίλγα ταξίδια τοῦ δῆθεν ὑπερωκεανού τούτου, μᾶς ὑποχρεώνει νά υποδείξωντας πρὸς τὸ Κράτος, δόπως ἔφορεύσθε εἰς τὴν ὄχοράν τοῦ ὑπερωκεανού, ἵνα τοῦτο εἴνε κατάλληλον διά τὴν γραμμήν, διαθέτῃ ἀνάλογον ταχύτητα καὶ ἔχῃ τὴν ἀνωτάτην κλάσιν ἀνεγνωρισμένου ζένου νηογνώμονος, ἀνεξαρτήτως τῆς ἥλικισας αὐτῶν. Τὴν στιγμὴν αὐτῆν ἀθρόως προσφέροντα πρὸς διάλυσιν ὡς παλαιοσιδῆρα λαμπρά ὑπερωκεανία, τὰ δόποια ἡ τεχνικὴ πρόσδος τῶν τελευταίων ἔτῶν κατέτησεν ἀσύμφορο πρὸς ἔκμετάλλευσιν διά τας ζένας μεγάλας ἔταιρίας.

προς, ορμετακουσιν τια της ζενας μεγαλως εταιρια.
"Ας έκλεξῃ ένα ας αυτών δ κ. Πρωτοπαπάς, άφου δμως προηγουμένως υποβάλη τα σχέδια και τα προσόντα του εις την 'Επιθεώρησιν, φέρ' ειπεῖν, τῶν 'Εμπορικών πλοίων, ἵνα καὶ οὐδό την ἀμεσον ἐποτείαν αυτῆς και τῶν ἐπιθεωρήτων ἐνός ένουν ηγονώμονος, προθῆ εἰς τάς καταλήλους μετασκευάς και θετιώσεις, ἀπαραίτητους, καθ' ήματς, ἵνα τὸ σκάφος ἔκτελέσῃ τὸν προορισμὸν του, μέχρις δου ἀτενίσωμεν μετά τοῦ κ. Χρηστοφῆ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν κυματίζουσαν ἐπὶ τῶν νεοτεύκτων ύπερωκασίων τῶν 18-20 χιλιάδων τόννων. Δικαία θὰ είνε τότε ἡ ἀναγνώρισις τοῦ ἔξι 'Αμερικῆς θαυματοποιοῦ δμογενοῦς εις ἑθνικὸν εὔεργετόν.

Δὲν ἀρκοῦν αἱ διαμαρτυρίαι

Δὲν ἀρκοῦν αἱ πλατωνικαὶ διαμαρτυρίαι καὶ αἱ ἀνώνυμοι ἄρθρογραφικαὶ πομφόλυγες τῶν ιθυνόντων τὸ Ἐπιμελήτηριον Πειραιῶς διὰ ν' ἀποκατασταθῆ ὁ ρυθμὸς καὶ ἡ τάξις εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ Λιμένος. Ριζικώτερα ἀπαιτοῦνται μέτρα καὶ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εισαγωγή γαιανθρώπων ὅλων τῶν προελεύσεων.

Ἄνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ύπό όρους λίαν συμφέροντας.

⁹Αυτιπρόσωποι:

EN ΛΟΝΔΙΝΩ;

LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

EN POTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

πρὸ παντός νὰ ξέσακηθῇ πίεσις πρὸς τὴν Κυθέρην, ἵνα ξέανγκασθῇ καὶ ἀποκαθάρῃ τὸ ἄγος αὐτό, ποὺ κατ' εὐφημισμὸν καλεῖται Ὀργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς.

‘Η εύθυνη, ἄλλως τε, τῶν ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ἐπιμελητηρίῳ Πειραιῶν δὲν είνει μικροτέρα διά τὸ οἰκτρόν τοῦ Λιμένος κατάνημα. Μόλις τώρα ἀφιπνίσθησαν οἱ ἐν αὐτῷ, ἐνῷ θὰ ἔπειραν ἀπό πολλοῦ ἡδή διά τῶν ἑκπροσώπων των παρά τῇ Διοικήσει τοῦ Λιμένος νά είχον ἀντιληφθῆ τὸν κατήφορον πρός τὸν ὅποιον ἐφέρετο τὸ κομματικόν κατασκεύασμα τοῦ Ο.Δ.Π.

Όταν ἀνερρίχωντο εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Λιμένος πρόσωπα έξινα, μηδεμιάν ἔτοι μαρελθόντος αὐτῶν ἔχοντα σχέσιν μὲ τὸν λιμενικὸν παλμὸν καὶ τὴν ζωὴν τοῦ πρώτου ἐμποροναυτικοῦ μας κέντρου, ὅταν δικηγόροι, φιλόδοξοι πολιτευόμενοι, δημόσιοι λειτουργοί, ἄμεσα ἔξαρτήματα τῶν κομμάτων, ἀνέλαμβανον τὴν προεδρίαν καὶ τὴν διεύθυνσιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Λιμένος, διοριζόμενοι ύπό τῶν κυθερήσεων, ἀφοῦ παρεῖχον προηγουμένων ὅρκον πίστεως καὶ ἀφοιωσίσεως πρὸς τὸ κόμμα καὶ μόνον πρὸς αὐτό, τί ἐπραξεῖ τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς διὰ νὰ διεκδικήσῃ τὰ δίκαια τῶν παραγωγικῶν τάξεων καὶ νὰ καταδειξῇ τὰ δίκαιαώματα αὐτῶν ἐπὶ τοῦ Λιμένος; Οἱ ἐκπρόσωποι αὐτοῦ ἐπαίζον τὸν ρόλον ὥσθιον προσώπου πρὸ τῶν κομματικῶν ἀσχημάτων, ποὺ καθημερινῶς ἐσμειούντο, ἐνέκρινον διὰ τῆς ψῆφου των προϋπολογισμούς, ὀργιώδους σπατάλης καὶ ἀμφιβόλου ἀποδόσεως, ἀνερχομένους εἰς ἔκατοντάδας ἑκατομμύριών καὶ διὰ τῆς ἀνοχῆς των ἐπέτρεψαν νὰ φθάσῃ ὁ λιμὴν εἰς τὸ ομηρινὸν χάος τῆς ἀναρχίας καὶ τὸ οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον.

Τά μέλη τού Διοικητικού Συμβουλίου τοῦ Ο.Δ.Π., οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐμποροθιμηχανικῶν τάξεων, ἀντὶ νὰ δημηγοροῦν πρὸ τῶν συνελεύσεων τοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὡς συνέθη τοῦτο τελευταῖος, διεκτραγωδοῦντες τὴν κατάστασιν τοῦ Ὁργανισμοῦ θά ἡσαν συνεπέστεροι πρός τὰς ὑποχρέωσεις των ἔναντι τοῦ Λιμένος ἀν ὑπέβαλλον ἀμέσως καὶ ἀθρώως τὰς παραιτήσεις των, ὡς πρώτην διαμαρτυρίαν διὰ τὴν ὀλεθρίαν τοῦ Κράτους παρέμβασιν εἰς τὰ λιμενικά πράγματα. Ἀλλὰ καὶ πέραν τῆς παραιτήσεως ταύτης, οἱ ιθύνοντες τό Ἐπιμελητηρίου θά ἔπρεπε νὰ συγκαλέσουν εἰδικὴν οὔσκεψιν, εἰς τὴν ὄποιαν καὶ νὰ παρίστανται προσκαλούμενοι διοι οἱ Ἀρχηγοὶ τῶν κομμάτων, διοι οἱ ἐκπρόσωποι τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, διὰ ν' ἀκουσθῆ ὡτας ἐντωτέρω καὶ εὑρύτερον ἡ διαμαρτυρία δι' ὅσα διεπράχθησαν εἰς θάρος τοῦ λιμένος καὶ τῆς εὐημερίας αὐτοῦ, διὰ νὰ ζητηθῇ ἡ ἀμεσος διόρθωσις τῶν κακῶν κειμένων κοινῆ τῶν κομμάτων συμφωνία.

Καὶ ἐνθυμούμεθα, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, τοὺς ὡραίους ἀγῶνας, ποὺ διεξήγαγον εἰς τὸ παρελθόν τὸ Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς καὶ ἡ τότε Διοίκησις τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπείας διὰ τὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ λιμένος καὶ τὴν ὄργανων αὐτοῦ. Τώρα, δύτος, ἀλλως τε, συμβάνει καὶ εἰς ὅλας τὰς ἑκδηλώσεις τῆς Ἑλληνικῆς ζωῆς, κυρίᾳ κατευθυντήριος γραμμῇ τῶν πάντων είνει ὁ κομματικὸς ὑπόλογος μόδος, αἱ ἀτομικαὶ ἐπιδιώνεις καὶ ἡ ἀδιαφορία πρὸς τὰ γενικώτερα τῆς χώρας συμφέροντα.

Ὀρθοφρονήσωμεν

Ἐλάσσομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:
Κύριε Διευθυντά,

Κατάπληξιν προσεκάλεσεν ί περιοπή τοῦ ἀρθρίδιου τοῦ κ. Γ. Δρο-
βοννιώτου, ποὺ τόσον ὁρθῶς κατέτριψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς
προηγουμένων τεύχος; οὐτὶ βεβαίως διὰ τὸ κείμενον, τὸ ὅποιον δὲν ἔχει
πον θέσιν, ἀλλὰ διὰ τὸν γράμματα — ἃν ἀληθῶς φέρου τὴν ἐπογρα-
φὴν του, εξ αἰτίας τῆς ὅποιας καὶ μόνης ἀσχολίους έδοι. Διαφορετικά,
τὸ ὅλον κείμενον θ' ἀνήκει ὀπωδήποτε εἰς τὸν καινὸν περιγέλων καὶ
πλέον οὐ.

Είναι περιττόν να διαγράψω έγγο τί έστι πλούσιος, ποιά ή δημοσία άρχη και ή εξουσία, τίλη όποιαν άσκει. "Επράξαν ήδη τούτο πρό πολλούς οι αιώνες, οι νόμοι όλου του Κόσμου, αι ναυτικαία παραδόσεις καὶ ή πολυμακρότητες.

Τὸ διεξήλυσεν ὁ ἀρχιδικαστὴς τῆς Μεγ. Βοειαννίας Jarvis εἰς ὅλιγας λέξεις του:

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND ŚWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

**ΕΦΟΤΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τελευταίας: Konstanzia, Stettin.

KOAIKES

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

«Η ἐντολὴ τοῦ Πλοιάρχου ἀποτελεῖ ἐπὶ τοῦ πλοίου νόμον. Εἰς
ζεῦρις τον εἶνε ἐμπειστεμένη αὐτὴ ή ζωὴ τῶν ἐπιβατῶν καὶ πληρώ-
ματος καὶ ἡ περιονία ἡ ἐμπειστεμένη εἰς ζεῦράς τον εἶνε τεραστίας
οντήμως ἀξίας. «Οὐτος, η ἀσφάλεια τῆς ζωῆς, η μεταφορὰ τῆς περι-
ονίας, τα συμφέροντα πάντον τῶν ἐδιαφερούντον καὶ αὐτὴ ἀκόμη
ἡ ἐπόλημας τῆς σημαίας ἐπὸ τὴν όπιαν πλέιν τὸ πλοίον, ἀπόκεινται
εἰς τὴν ἴερότητα τῆς ἔzonοις τοῦ Πλοιάρχου».

Αλλὰ καὶ ὁ ἴδιος ὁ ζ. Διοσκουρίτης, εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τὸν Κόδικος Δημοσίου Δικαίου τὸν Ἑπορικὸν Ναυτικὸν διεκήφευξεν ὅτι:

«Αφ' ής εναπηγήθησαν πλοιά και ἐπεξιρῆμη ἐπό τῶν ἀνθρώπων ὁ πλοῦς, κατὰ φυσιὴν ἀνάγυρη ἡ πειθαρχία διὰ τῆς ἐποταγῆς τῶν ἐπιβαντῶντος (ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος) εἰς τὸν διοικούντα». Ποιος ζ. Αἰγανούτισθα μὲν ἴμασθη ἐπό δικαίων;

Ελύτε όντως λαζαριώντας να πάρετε τα οφέλη;
Ελύτε όντως λαζαριώντας καθόπου νά έπομπαντας κανείς εις τὸν ἔγκυτον νομομαθῆ δι τὰ οὔτε «διεδική» οὔτε «τριαδική» ἔχουσια, διοίκησις η ἀρ-

Ο δέ «μηχανικός», τὸν ὅποιον τὸ παράδοξον κείμενον συνιστᾶ οὐτε ὑποψήφιον διὰ τὸ φαντασιώδες ὑπονομγάμη, δὲν ἐπάρχει ἐπὶ πλοίον, οὐτε ἐμπορικοῦ, οὔτε πολεμικοῦ. Υπάρχει οὖτε οὐτε μηχανικός καὶ καθ' ἔχης, ὃς ἀφορεῖ ἐπάρχει οὖτε ἀξιοματικός, Βος ἀξιοματικός καὶ καθ' ἔχης, εἰναι δὲ πάντως οὗτοι ἐπλήρωμα, οὔτε ἀντιπλοίαρχοι, εἰναι, οὐτε ἄπο-πλοιάρχοι. Συγκεκριμένως δέ, ὁ νομομαθίς ζ. Ανοβουνιάτης θὰ γνωρίζῃ ὑπόθετο, ὅτι ὁ Λος μηχανικός (ἐὰν τοῦτον ἔννοει διὰ τοῦ δροῦ μηχανικός) ἔπειτα iεραρχικῶς τοῦ Αον ἀξιοματικοῦ, καθόδον ὃ νόμος νοεῖ ὡς Πλοιάρχον τὸν «οὐνόμος ἔναστουντα τὴν διοίκησην τοῦ πλοίου», τούτεστιν — ἀπότον τὸν Πλοιάρχον — τὸν Αον ἀξιοματικόν, τοῦ δροίον τὰς διατάγμας ὀφειλεῖ ἀπόλύτως νὰ ἐκτελεῖ ὁ Λος μηχανικός ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ὃς καὶ πᾶς ἄλλος τοῦ πλοίου ματος, ἄλλως διώκεται καὶ τιμωρεῖται, κατὰ τὸν νόμον οὗτον. Η ἑπονηγητική ἔκθεσις φέρει τὴν ἐπογραφήν καὶ τοῦ ίδιου ζ. Ανοβουνιάτη!

Αυτά ως πρός τον γραφάντα.
‘Ος πρὸς τὰ γραφόμενα, ἃς βεβαιωθοῦν οἱ ἀναγνώσαντες, ὅτι ή
ταῖς τοῦ Πλούτου, τὴν δόπιαν ἡ Φύσις αὐτὴν ἐπέβαλεν, οἱ νόμοι
ἔφουσαν, αἱ παιανίδεις ἐτίμησαν καὶ οἱ αἵρετοι διετήμοσαν, οἱόν

— μέχρι της Δευτέρας τοιδάχιστον Παρονσίας, διαδήποτε καὶ ἄν τινων, δισδήποτε καὶ ἀν λεγθεῖν. Διὰ τὸν ψευδεῖδόν τοῦ Πλουτάρχου στηθεῖται ὅλοκληρον τὸ ναυτικὸν οἰκοδόμημα.

Titolo *titolo*

Φιλοίστατα ὑμέτερος
Πλοίαρχος Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ

Τὰ ἐπασφάλιστρα

Είς πρόσφατον ἑγκύζιον τῆς «Βατικῆς καὶ Διεθνῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως» δίγεται ζήτημα ἐπτάκτου ἐνδιαιρέσθως, ἀφοῦ τὰ ἐπαφάλιστα τῶν σκαφῶν, ἥτιςί αἱ 20 ἔτῶν καὶ ἄνω, ἕτινα παραλαμβάνουν φορτία γωνιαρίων εἰς Δάντογχη η Γδένιας. Ἐξ τὸν διὸ αὐτὸν λαμένων παρέχεται, ὡς γνωστόν, Ιανίνη ἑργασία καὶ πόδες τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, τὴν ὅποιαν, ἡς εἶναι φυσικόν, δὲν δύναται ν' ἀφῆσῃ ἀδιάφορον η ἑγκύζιος τῆς «Βατικῆς Διασκέψεως». Συνιστάται δι' αὐτῆς εἰς τοὺς ἐνδιαιρεομένους πλιωστήτας ν' ἀντιτάξουν ἐπίμονον ἀρνητικόν εἰς κάθε ἀξιώσιν τῶν ναυλωτῶν σκαφῶν διὰ μεταφορᾶς γωνιαρίων εἰς Δάντογχη καὶ Γδένιας, οἵτινες παρεγνέθετον ἀπὸ τούτος εἰς τὰ νωποτομεῖσα νέον ὄφρον, βάσει τοῦ ὅποιον τὰ ἐπαφάλιστα ἥτιςί αἱ, διὰ τὰ πέραν τῶν 20 ἔτων φορτηγά, δέον να καταβάλλονται ἀερίζεις ἀπὸ τοὺς ἑπούλωτάς.

Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἐγκέλδιον ὅτι οἱ δοθοὶ ἀποφασίσ-
ως τῶν ἑπομέλικον τούτων πλοίον ἐπιβαρυνόντων αἰσθητῶς τοὺς πλοιο-
κήτας. Εἰς πλείστας περιπτώσεις τὰ τουαῖς ἐπασφάλιστρα ἀνῆλθον
εἰς σελ. 216 οὗ διὰ σκάψη ἡλικίας 20 ἔως 30 ἑταῖν, ἐνῷ διὰ σκάψη
μεγαλύτερας ἡλικίας ἡ κλίμαξ τῶν ἐπασφαλιστρῶν ἐπαρίεται εἰς τὴν
κρύσιν τῶν ἀσφαλιστῶν. Εἰς τινας ἄλλας περιπτώσεις τὸ 216 τοῖς οὗ
ἐπολογίζεται διὰ κάθε πενταετίας ἡλικίας ἐπειδὴ τὰ εἰσοισιν ἔτη, φαίνεται
δὲ ὅτι τὴν κλίμακα ταῦτην ἐπιδιώκουν ἥτε ἐπιβάλλουν οἱ φορτωταὶ εἰς
τὰ παρ' ἀντὸν γανδώνυμενα πορτηγὰ σκάψη.

Η «Διάστεψης», συνιστώσα εἰς τοὺς ἐποπλιστὰς τὴν ἄρνησιν ἀ-
ποδοχῆς τοῦ νέου δόου, ἵποτηθῆσει ὅτι πρόκειται περὶ ἐπαγθοῦς ἐπιβα-
ίνουσεως, ή δὲ τιχὸν καθιέρωσίς του, ὡχι μόνον ὁ ἀποδῆ ἐπιβλαβῆς
ἢ τὰ ομιφέροντα τὸν πλοιοπτῶν, ἀλλ᾽ ἐνδεχομένοις δύναται νὰ προ-
αλέσουν δρομενή ἀντίτιτον καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς ἔργασιας τῆς φο-
ργοῦ ναυτικίας.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις : «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

TA TEKNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

Αἱ σύγχρονοι πρόοδοι εἰς τὰς δυσδερμαγωγοὺς μονώσεις

Οσημέραι καθίσταται καὶ παρ' ήμιν καταφανεστέρα ἡ ἀποδέτα σημασία εἰς τὴν ἔκτελον ἐπιτυχῶν καὶ ἀποτελεσματικῶν δυσθερμαγωγῶν μονώσων ἐπὶ τῶν ἀποτοπίων, ὡς παράγοντος, κυρίως μὲν, οἰκονομίας καυσίμου, δευτερύθρας δὲ, ὡς συντελεστοῦ καλυτέρων ουνθηκῶν ουντηρήσεως ὥρισμένων, ἐκ τῆς θερμότητος, εὐπαθῶν ουνιστώντων μερῶν τοῦ πλοίου, ὡς π. χ. αἱ κάτωθι τῶν λεθήτων ἔδραι, οἱ νομεῖς, ζυγά, σταθμίδες καὶ φρακτοί λεθητοστασίων καὶ γαιανθρακαποθηκῶν κτλ.
“Ηδη ἀπὸ τίνος χρόνου ἔχει ἀναμφισθήτως ὡρίμασει ἡ, ὅρθι ἄλλωστε, ἀντίληψις, διτὶ ἐπὶ ἀτμοκινήτου γενικῶς πλοίου δὲν δύναται νὰ νοηθῇ ἡ ὑπαρξία οἰουδῆποτε τμήματος μηχανῆς, ἀτμαγωγοῦ σωλῆνος, ἡ λέθητος περιέχοντος ἀτμόν, ἀνευ τοῦ ἀπαραίτητου ἔξατηρικοῦ ουκπληρώματος, ουνισταμένων εἰς δεύτερον περιθέλημα ἐκ δυσθερμαγωγοῦ ούσιας. Διότι ἔαν δὲ προορισμὸς τῶν δργάνων τούτων εἰνὲ ἡ παραγωγή, διοχέτευσις καὶ ἐκμετάλλευσις τοῦ ἀτμοῦ, τὸ μονωτικὸν περιθέλημα τούτων εἰνὲ τὸ μέσον τὸ ἔξασφαλίζον τὴν ἐπιτυχῆ καὶ ἀποδοτικήν ἀντίστοιχον λειτουργίαν ἔκστοι, οὐλογικῶς δὲ τὴν καλύτεραν καὶ οἰκονομικάτεραν ἀπόδοσιν τοῦ μηχανικοῦ ουνόλου. Ἡρχίσαμεν νὰ ἀποθλέπωμεν πλέον εἰς τάς διαφαγύάς θερμικῆς ἐνεργείας, κατὰ τὸν ίδιον τρόπον, καθ' ὃν ἀπεβλέπαμεν ἄλλοτε εἰς τάς διαρροάς αὐτούσιον ἀτμοῦ.

Αλλά καὶ ἔτερος εἰσέτι λόγος, διττῆς μορφῆς, ἀνθρωπισμοῦ καὶ οἰκουμενίας, ὁ ἀφορῶν τάς συνθήκας ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου καὶ λεβητοστασίου, συνηγορεῖ ἀσφαλῶς καὶ οὕτῳ ὑπέρ τῶν δυσθερμαγωγῶν μονώσεων. Διότι καθίσταται δῆλον, ἀφ' ἑαυτοῦ, ὅτι, διὰ τῆς ἐπιτεύξεως ὅμαλωτέρων καὶ ὑγιεινοτέρων συνθηκῶν μετριάζονται σημαντικῶς καὶ αἱ κοπώσεις τῶν ἐν αὐτοῖς ἐργαζομένων, με ἄμεσον συνέπειαν τὴν ἐν γένει αὔξησιν καὶ τοῦ ποιοῦ καὶ τοῦ ποσοῦ τῆς ὑπὸ τούτων παραγομένης ἐργασίας. Δεδομένου δὲ, ὅτι τὰ πλείστα τῶν φορτιγών μας, τακτικῶς ναυλώνονται εἰς ταξίδια συνεπαγόμενα τὴν ἐπὶ ἡμέρας παραμονήν ἐν τοῖς τροπικοῖς ἔνθεν καὶ ἔνθεν τοῦ Ισημερινοῦ, τὸ ἀνωτέρω ἐπιχείρημα ἀποκτᾶ καὶ δι' ἡμᾶς ἴδια-
ζουσαν σημασίαν.

Παρ' ὅλον, δῆμως, ὅτι ἡ γενικὴ ἀντίληψις τῆς ἀποτελεσμα-
τικότητος τῶν μονώσεων είνει διάχυτος, οὐτως εἰπεῖν, παρὰ τῷ
ἥμετέρῳ ναυτικῷ κόσμῳ, ἐλλείπει εἰς τοὺς περισσότερους ἀφ-
ένος μὲν, ἢ σαφῆς ἐπίγνωσις τῶν ὅρων, οὓς αἱ μονώσεις ἀτμού-
δεον νά πληρῶσιν, ἀφ ἑτέρου δὲ ἡ ποοστικὴ ἀντίληψις τῶν
ἐκ τοιούτων ἐπιστημονικῶν ἔφαρμοζομένων μονώσεων, δυναμέ-
νων εὐλόγων νά προσδοκήσωσιν οἰκονομιῶν. Τάς δύο ταύτας
ἐλλείψεις, θέλομεν προσπαθήσεις εἰν τῷ παρόντι ἄρθρῳ, διὰς
ἀντιμετωπίσωμεν κατά τρόπον ἐκλαϊκεύμενον μέν, ἀλλὰ δισον τὸ
δυνατόν σαφέστερον καὶ ἀντικειμενικώτερον.

Γνωστὸν τοῖς πᾶσι τυγχάνει ὅτι ὁ πουδήποτε ὑφίσταται διαφορὰ θερμοκρασίας μεταξύ δύο ή πλειόνων σωμάτων ή μεταξύ σωμάτων καὶ τοῦ περιθάλλοντος αὐτῶν, ὅπερ εἶναι κατά Βάσος τὸ αὐτό, δημιουργεῖται μία ἀναπόθευκτος τάσις ἐπιτεύχεως μιᾶς θερμοκρασίας ἴσορροπίας, κατά τὸν ίδιον τρόπον καθ' ὄν, διά τῆς ἀρχῆς τῶν συγκοινωνούντων δοχείων, ἐπέρχεται ἴσορροπία στάθμης. Δι' ἀπ' εὐθείας λοιπὸν ἀγωγὴ η δι' ἀκτινοθολίας, δημιουργεῖται συνεχῆς ροή θερμότητος ἐκ τοῦ σώματος ὑψηλοτέρας θερμοκρασίας πρὸς τὸ σώμα χαμηλοτέρας, δῆπος εἰς τὸν ἡλεκτρισμὸν ἔχομεν ροήν ἡλεκτρικοῦ ρεύματος ἐκ τοῦ σώματος ὑψηλοτέρου δυναμικοῦ πρὸς τὸ τοῦ χαμηλοτέρου ή δῆπος εἰς τὴν ὑδραυλικὴν ἐκ τοῦ ὑγροῦ ὑψηλοτέρας στάθμης πρὸς τὸ τῆς κατετέρας. Πρόκειται περὶ θασικοῦ, ὃς βλέπομεν, νόμου τῆς φύσεως ποικιλλάς εἰς πάσας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ζωῆς ἔχοντος, ἐφαρμογάς, θασικοῦ δέ, κατά τὸ ὅτι ἀποτελεῖ τὴν κυρίαν αἵτινας τῆς τάσεως διατηρήσεως τῆς ἀρμονίας τοῦ σύμπαντος.

Αντιθερμικήν, λοιπόν, μόνωσιν, ἀποκαλούμενην πάν σύστημα τείνουν νά ἔλαττώσῃ τήν φυσικήν ταύτην τάσιν διαφροής τῆς θερμοκρασίας, είνε δέ φανερόν ώς ἐκ τῆς φύσεως τοῦ φαινομένου, ὅτι ἀπόλυτον παῦσις τῆς ροής ταύτης δέν δύναται νά ἐπιτευχθῇ. πλὴν ὅμως διά τῶν σημειρινῶν ἔξειλγυμένων μεθόδων, αὕτη δύναται νά περιορισθῇ κατά τρόπον ώστε ή διαφεύγουσα πλέον θερμότης νά καθίσταται ἀπολύτως ἀμελητέα.

Ἐξετάσωμεν, νῦν, ποῖοι δέον νὰ είνε οἱ ὄροι οὓς αἱ διὰ ἀντιθεμικάς μονώσεις χρησιμοποιούμεναι οὐσίαι δέον νὰ πληρώσαι.

μωσι. 1) Μικράν ειδικήν θερμότητα, ούτως ώστε ή ιδία ουσία ή χρησιμοποιουμένη διά την μόνωσιν νά μή άπορροφή σημαντικήν ποσότητα θερμότητος. Τούτο έπιχετείται όχι τόσον διά λόγους καθαρᾶς οικονομίας θερμικής ένεργειας, διότι ως γνωστόν ή ούτω άπορροφωμένη θερμότης άποδειτά έν μεγάλω θαθμῷ, ἀλλ' ίδιως διά την έξασφάλισιν συνθηκών θερμικής ισορροπίας έντός αὐτῆς ταύτης της μάζης τῆς μονοτονής ούνσεως.

2) Μικράν θερμικήν άγωγιμότητα.

3) Έπιφάνειαν τῆς μονώσεως τοιαύτην, ώστε νά ἐλαττού-
ται εἰς τό ἔλαχιστον ἡ ἐκ ταύτης ἀκτινοθολία.

4) Ἐνδοδομήν τῆς παρεσκευασμένης ὅλης τοιαύτην, ώστε

νά δημιουργήται πληθώρα άεροθαλασίσκων, τοιούτων όμως ώστε νά καθίσταται άδυνατος ή δημιουργία έσωτερικών θερμικών ρευμάτων. Είνε γνωστάι αἱ ὑψηλαὶ δυσθερμαγωγοὶ ιδιότητες τῶν μικρῶν κλειστῶν χώρων τῶν πληρωμένων δι' ἄέρος, ώστε νά καθίσταται νοητή ή σημασία τοῦ δρου τούτου.

5) Ἀντοχήν εἰς τάς μεταβολάς θερμοκρασίας, νά μη ύφισταται δηλονότι φυσικάς ή χημικάς άλλοιωσεις, κατά τάς μεταβολάς θερμοκρασιῶν τοῦ μονομένου ὄργανου. Εἰς τάς άλλοιωσεις ταύτας ουμπεριλαμβάνεται θεσιώς ως άκραία περίπτωσις και τό ζήτημα τῆς άσφαλείας ἀπό πιθανότητα ἀνάφλεξεως.

6) Ἀντοχὴν εἰς τὴν ύγρασίαν, παντελή, ἡτοι ἔλλειψιν ύγρου ακοπικότητος.

7) Αντοχήν από καθάρως μηχανικής αποφεως, ιδιως κατά κρουσιν, και ποιάν τινα έλαστικότητα, ώστε νά μη ύψισταται εύκλως άλλοιωσεις κατά τάς συστολάς και διαστολάς των μετάλλων.

8) Εύπλακτότης — Νά δύναται δηλωνύτι μή έπιτυχούντεται

σ) ΕΥΠΛΑΣΤΟΤΗΣ.— Ηα συνατή οηλονοτί να επιτυχανεται εύχερως ή πρόσδοσης εις τό μονωτικόν περιβλημα οιουδήποτε έπιθυμητού σχήματος, καθισταμένης συγχρόνως έφικτης τής κατά βούλησιν αφάρεσέως ή έπαναποτοθήσεως τούτου.

9) Η μονωτική ουσία να είνε χημικώς ασφαρτης υφ ολας τάς συνθήκας, ώς πρός το περιβαλλόμενον μέταλλον, άποκλειμένης ούτω πάσης χημικής έπιδράσεως της πρώτης έπι του δευτέρου.

10) Μικρόν είδηκόν βάρος διάφορης είναι φυγεαρόν διτι βάρος

10) Μικροί εισικόν ωραίοι, οιοτε είναι φανερόν οτι ωραία μονωτικά περιθλήματα δημιουργούσι συσθέα προθλήματα στηρίξεως αύτῶν, ιδίως ἐπὶ πλοίων ἔνθα αἱ συνεχεῖς κινήσεις αὐτοῦ προκαλοῦσι δυνάμεις ἀδρανείας, κατ' εὐθὺν λόγον πρὸς τὰς μάζας ποικιλούσσας.

11) Τιμὴν τῆς μονάσσεως φέ και τῆς τοποθετήσεως αὐτῆς

Πάγιαν της μονωσεώς, ως και της ποτοπετρίων αυτής, τοιαύπτην δώσε νά καθισταται δυνατή ή έντος λογικών χρονικών δρίων, έκ της προκυπτούσης οικονομίας άποσθεσις, της διά ταύτην διατιθεμένης δαπάνης.

Επειδή φανεροί στον να ήτο ουσίχερες να ευρεσῃ ουσία, ητις μόνη θά έπληρου δύος άνεξαιρέτως τούς ἀνώτερω δρους και κατά τὸν ἐπιθυμητὸν θαθμόν.

Ο μέχρι πρὸ τινος χρόνου σχεδὸν ἀποκλειστικῶς χρησιμοποιούμενος ἀμίαντος, ἀν καὶ εὐπλαστος καὶ σχετικῶς εὐθηνός καὶ πληρῶν πολλοὺς ἔκ τῶν ὡς ἀνά δρουν, προεκάλεσεν ἀντιρήσεις καὶ ἔκ τοῦ μεγάλου σχετικῶς εἰδικοῦ δρους αὐτοῦ, ἀλλ' ἴδιως ἔκ τῆς μεγαλυτέρας θερμαγωγιμότητος, ἦν, ἐν συγκρίσει πρὸς νέας νῦν ἐν χριστοῖ οὐσίας, ἔχει. Ἰδιῶς ἡ ἑσωτερικὴ ἔνδιοδομὴ τοῦ παρασκευασμένου διὰ τοῦ ἀμίαντου μονωτικοῦ σώματος δέν πληροὶ τὸν ὑπ' ἄριθμον. 4 δρουν, δσον ἀλλαὶ οὐσίαι ὅπως π. χ. ἡ νῦν γενικευμένη ἀνθρακικὴ Μαγνησία.

“Η ανθρακική Μαγνησία δή” ἔτερου, υπό την κρυσταλλικήν αὐτῆς μορφήν, δὲν παρέχει τὴν ἀπαιτουμένην εύπλαστότητα, τῶν κρυστάλλων αὐτῆς στερουμένων τῆς ἀπαιτουμένης διάτην κατασκευὴν πλαστικοῦ σώματος συνοχῆς. Ἀπὸ τῆς ἄλλης πλευρᾶς δύμως πληροὶ ἵκανοπιητικῶς πάντας τοὺς λοιπούς δούσις, προσφερομένη λίαν εὐνοϊκῶς λόγῳ τῆς ιδιαζούσης κρυσταλλώδους ὑφῆς τῆς εἰς τὴν δημιουργίαν μυριάδων μικροσκοπικῶν ἀστροθαλασιτικῶν.

Δεδομένου λοιπὸν ὅτι ἡ χρησιμοποίησις ταύτης, μόνης, δὲν εἶνε κατ’ ἀρχὴν δυνατή, ἀλλ’ ἀπαιτεῖται καὶ πρόσμειξις ἄλλης ούσιας μὲν ὑψηλάς συνδετικάς ιδιότητας, ἀλλὰ καὶ δόσον τὸ δυνα-

τὸν δυσθερμαγωγοῦ, προσφεύγουσι πλέον εἰς προσミξεις Μαγησίας — ‘Αιμάτου κατὰ ποικιλλούσας ἀναλογίας, ἀναλόγως ἡς ἐκ τῶν ἔκαστοτε ἀναγκῶν, ἐπιζητουμένης συνοχῆς.

Ἐπὶ πλέον εἰς πλείστας περιπτώσεις, Ἐνθα λόγῳ τῆς ἐπιωκομένης τελειότητος τῆς μονώσεως, φθάνομεν εἰς οημαντικά τάχη τοῦ μονωτικοῦ περιθλήματος, συνιστᾶται ἡ μεταξὺ τῶν ιασφόρων ἐπιστρώσεων δημιουργία τημπατικῶν θαλάμων πληρούμενων κατὰ τὴν κατασκευὴν δι' οὐσιῶν ἐκ φυτικῶν ἡ ζωή κῶν ίνῶν, ὅπως τὰ διάφορα ἀπόρριμματα μετάξεις π. χ., λόγῳ ἡς ιδιότητος τῶν οὐσιῶν τούτων νὰ δημιουργῶσιν, οὐχὶ μὲν μικροσκοπικούς, ἀλλὰ πάντως πολυαριθμίους λίαν περιώρισμένων διαστάσεων ἀεροθαλαμίσκους, ἐλαστουμένου σύτῳ σημαντικῶν τοῦ ειδικοῦ θάρους τοῦ συνόλου, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἀντοχῆς ώτου.

Ἐπί πλέον διά τὴν πλήρωσιν τοῦ ὄρου τοῦ ἀφορῶντος τὰς
βελτίστας συνθῆκας τάς εὐνοούσας τὴν ἐκ τῆς ἐπιφανείας τῆς
ἰονιώσεως ἀκτινοθολίαν, ἔχουσιν ἐγκαταλειφθῆ πλέον αἱ παλαι-
αι μέθοδοι ἐπενδύσεως λίδαι ἐλασμάτων μικροῦ πάχους καὶ ἔ-
χουσιν ἐπινοηθῆ εἰδικαὶ χρωστικαὶ οὐσίαι πληροῦσαι τὸν ὄρον
οὗτον καὶ συντελοῦσαι εἰς τὴν ἐλάττωσιν κάτω πάσης ἀμελη-
έας ποοδήτης τῆς δὲ ἀκτινοθολίας ἐκφεγγούσης θερμότητος.
Ἡ ἀπόδοσις τούτου τελείων κυρίων τελείων ἦται τοῦ

Η απόδοσης τοιούτων τελείων μονώσεων έχει φθάσει σήμερον τὸν ἀπότελετον ἀριθμὸν τῶν 97,5 % ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὴν ἀλλοτε συνήθη τῶν παλαιοτέρων μονώσεων ἀπόδοσιν τῶν 55-5 %. "Ητοι σήμερον προλαμβάνεται ἡ διαφυγὴ τῶν 97,5 % τῆς κ γυμνῶν μεταλλικῶν ἀγωγῶν διαφευγούσης θερμικῆς ἐνεργείας, ἐνῷ ἀλλοτε διὰ τῶν παλαιοτέρων μεθόδων κατωρθοῦτο ἡ πρόληψης μόνον κατά τι πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν ἀπωλειῶν οὐτων.

ωθέντας: Π. Χ. Ή κάλυψις τῶν κυρίων ἀτμαγωγῶν σωλήνων συνήθους φορτηγού πλοίου 8000 τόννων, μῆκους συνολικοῦ περίπου 25–30 μέτρων, διοχετεύοντων συνήθη κεκορεσμένον ὄτμον, θά ἐπέφερε δι' ἓν ταξίδιον τοῦ Πλέιτ καὶ μόνον, 60 πλευσίμων ἡμέρων, οἰκονομίαν 25 τόν. γαιανθράκων κατά προσέγγισιν. Ἐνῷ ἡ πλήρης καὶ ἀποτελεσματικὴ μόνωσις τριῶν λεβητῶν ἔχυτηρετούντων μηχανὴν 1700–1800 ἐνδεικτικῶν ἵππων, διά κεκορεσμένου ὄτμου καὶ διὰ τὸ αὐτὸ ταξίδιον θά ἐπέφερεν οἰκονομίαν 130–140 τόννων. "Ἄν προσθέσῃ τις εἰς ταῦτα καὶ τὰ ἔκ τῆς καλύψεως τῶν πωμάτων καὶ παρειῶν τῶν κυλίνδρων καὶ τῆς μονώσεως τοῦ προθερματῆρος καὶ σωληνώσεων τροφοδοτικοῦ ὅδατος τοῦ κυρίου ἀτμοφράκτου κτλ., ἡ οἰκονομία δύναται νά ὑπερβῇ τοὺς 220 τόννους. Εὐδόκητον τυγχάνει, ὅτι ἡ οἰκονομία αὕτη ἡθελεν ἐπιτευχθῆ ἐφ' ὅσον αἱ παλαιαὶ μονώσεις ἡθελον εἰνε ἀπολύτως κατεστραμμέναι, ἔλαττονται δὲ εἰς 100 περίπου τόννους εἰς ἡν περίπτωσιν αἱ παλαιαὶ μονώσεις ἡθελον εύρισκεσθαι εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Οὕτως ἡ συνολικὴ κατά ταξίδιον οἰκονομία ἡθελε ποικίλλει ἀπό 100–220 τόννους ἀναλόγως τῆς ποιότητος, καταστάσεως καὶ θαθμοῦ συντηρήσεως τῶν παλαιῶν μονώσεων.

Περαίνων θεωρῶ καθῆκόν μου νά τονίσω, ὅτι διὰ τὴν ἐπιτευχίαν τῶν θελτίστων ἀποτελεσμάτων δέον νά γίνεται ἔκάστοτε λεπτολόγος ἐπιστημονικὴ μελέτη ἀφορῶσα τὰ διάφορα ἐν τῇ ἐκτέλεσι τοιούτων μονώσεων ὑπεισερχόμενα στοιχεῖα, τινά τῶν διόπισιν ἀναφέρομεν κατωτέρω: α') Τὴν ἐκλογὴν τοῦ ἔκάστοτε υἱοθετηθούμενου συστήματος. β') Τὸ θελτίστων πάχος μονώσεων τὸ συνδυάζον ἀπόδοσιν, ἀντοχὴν καὶ οἰκονομίαν. γ') Τὴν μελέτην τῶν καταλληλοτέρων σχημάτων. δ') Τὴν καλυτέραν θέσιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλάμων. ε') Τὰς ληφθησμένας προφυλάξεις διὰ τὴν μή πλήρη μετάδοσιν τῶν διαστολῶν εἰς τὸ περιβλήμα. στ') Τὴν μελέτην τῆς κατασκευῆς κατά τρόπον, ὥστε τὰ μονωτικὰ περιβλήματα νά δύνανται νά ἀφαιροῦνται κατά θούλησιν ἔκει ἔνθα ἐκ τῶν λειτουργικῶν ἀναγκῶν ἡ ἀναγκῶν συντηρήσεως τοῦ οἰκείου ὀργάνου ἐπιθάλλεται τοῦτο.

Τὸ ζῆτημα δύμας τῶν δυσθερμαγωγῶν μονώσεων καθίσταται ἔτι μᾶλλον ἐνδιαφέροντος καὶ ἔκ τοῦ γεγονότος, διὰ ἀπασαὶ αἱ διὰ ταύτας χρησιμοποιούμεναι πρῶται ὅλαι εύρισκονται ἐν μεγάλῃ ἀφθονίᾳ καὶ ἀρίστῃ ποιότητι παρ' ἡμῖν, διότι οὐδὲ κοιτασμάτων ἀμιάντου στερούμεθα, τὰ δὲ δρυχεῖα δολομίτου, ἔξ οὐ κυρίως διὰ φρύξεως παράγεται ἡ ἀνθρακικὴ μαγνησία, ἀφθονίαις ἐν τῇ ἡμέτερᾳ χώρᾳ. Τοῦτο δὲ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ χαμηλὰ παρ' ἡμῖν ἡμερομίσθια καὶ τὸ εύχερες τῆς παρασκευῆς τῶν οὐσιῶν τούτων, ἀνοίγει ἀναψιφισθήτως νέους ὁρίζοντας τόσον εἰς τὴν ἑθνικήν μας θιομηχανίαν, ὅσον καὶ εἰς τὴν γαυτιλίαν μας, δυναμένας καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν νά ἔξυπηρτήσωσιν ἀλλήλας.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ
Διπλωμ. Ναυπηγός — Μηχανικός

Αἱ νέαι μηχαναὶ τοῦ Ἰταλικοῦ Δηζελοκινήτου ὑπερωκεανίου «VULCANIA»

Συμπληρωθείσης κατά τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἀρχικῶν πρωτοτύπων μηχανῶν τοῦ Ἰταλικοῦ Δηζελοκινήτου ὑπερωκεανίου «Vulcania» ἔχετελεσθεν ἡδη τοῦτο λίαν ισανοποητικῶς τὰ δύο πρῶτα αὐτῶν ταξίδια εἰς Βόρειον Αἰγαίον ἀνατο-

ΜΕΤΑΛΛΑ ΛΕΥΚΑ ΚΟΥΖΙΝΕΤΩΝ SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων εἰναι εἰδικαὶ ως ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuīne, διὰ ἀτμομηχανᾶς μεγάλων καὶ

ταχέων ἀτμοπλοίων ως καὶ Τουρουπίνας

DIESEL MARINE Genuīne, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφορους πε-

τρελαιομηχανᾶς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς καὶ πιέσεις.

GOVERNMENT Genuīne, διὰ μεγάλας καὶ πολυστρόφορους πε-

τρελαιομηχανᾶς ἔηρας, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸ καὶ μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα καὶ ἀεροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νά παρουσιάσῃ τοιαύτην ἀντοχὴν καὶ διάρκειαν καὶ νά ἔχητηρετήσῃ ἀσφαλῶς καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μηχανᾶς μεγάλας, πολυστρόφορους καὶ μὲ ισχυροὺς δονισμούς καὶ πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω — τούτων ὑπολογιζομένων ἀποβαίνουσι τὰ εὐθηνότερα ὅλων.

SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.

KENTRIKON PRAKTOREION
KAI APOTHEKHN ELLADOS

N. Θ. KAMMENOΣ

ζαν μέσην ταχύτητα 20,5 κόμβων, παρὰ τὰς ἀντισύνους καιρικὰς συνθῆκας, ὥρ' ἣς ἔχετελεσθεν ἰδίον τὸ πρῶτον ταξίδιον. "Ητοι ταχύτητα κατὰ τρεις περίπου κόμβους ἀνωτέραν τῆς παλαιᾶς μέσης ταχύτητος τοῦ πλοίου. Ἐπίσης ἔχειται ἡ ἀπολύτως ισανοποητικὴ λειτουργία τῶν νέων μηχανῶν ὥρ' ὅλας τὰς ἐπόρεις.

Τὸ ὑπερωκεάνιον τοῦτο ως καὶ τὸ ἀδελφὸν τούτον πλοίον «Saturnia» δὲν ἀπέδωσαν εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς τὰ ὑπό τῶν κατασκευαστῶν προσδοκήνταντα ἀποτελέσματα οὐτε ἀπόφεως ταχύτητος, ἀλλ' οὔτε καὶ ἀπό ἀπόφεως εὐθύμιου καὶ ἀνεν πραδασμὸν λειτουργίας τῶν παλαιῶν προσωπειαστῶν μηχανῶν τού.

Τὸ πρόβλημα τῆς θεραπείας τῶν πραγμάτων ἐτίθετο κατ' ίδιαζοντα τούτον εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, διότι ἐνεδεινότερον δελτίωσις τῆς ταχύτητος διὰ τῆς προδινάμεως καὶ μόνον, διατιθεμένην ἀκριβῶς τοῦ αὐτοῦ ως καὶ πρότερον χώρου διὰ τὰς νέας μηχανᾶς καὶ ἐπιζητημένης τῆς χρηματοποίησεως ἀνεν οὐδεμάτας ἀλλοιώσεως τῶν παλαιῶν προσωπειαστῶν μηχανῶν.

Ἡ παρονταζομένη σχεδὸν ἀθροιμήτως λόσις ἦτο ἡ νίοθέτηση μηχανῶν διχρόνων διπλῆς ἐνεργείας ἀντί τῶν παλαιῶν ἀπλῆς ἐνεργείας περιεπιμένονταν κατὰ τρόπον διότι νὰ προσαρμόζωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀνεν ἀλλοιώσεων τῶν βάσεων καὶ μὲ πρόβλεψιν ἀντικαταστάσεως μόνον τῶν ὠστικῶν τριβέων καὶ ἐλίσιον. Τὸ ἐγγείημα παρονταζεν ἀναμφισθῆτης τεραστίας δροσερείας, διότι τὸ πρῶτον ἀντιμετωπίζετο πρακτικῶς ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν ἡ σύλληψις καὶ ἐπτέλεσης διγρόνων μηχανῶν διπλῆς ἐνεργείας ἵππον.

Ἡ ἑταφία «Fiat» ἐν τῇ ἐπιδιόξει τῆς λύσεως ταῦτης νίοθέτησεν ἥρ' ἐνὸς μὲν τὰ γενικὰ ζητητηριοτικὰ τῶν μηχανῶν τῆς ἀπλῆς ἐνεργείας, ἐφαρμόσασα ταῦτα καὶ ἐπὶ τῶν μηχανῶν διπλῆς ἐνεργείας, ἐπειδέσθεν προτιμούμενος καὶ σειρῶν ὅλων δοκιματικῶν θειαφάματον ἐπὶ μονοεύλινδρον σημειοπήματος διπλῆς ἐνεργείας 2000 ἵππον.

Τὰ ἡδη ἔχαγγελλονταν ισανοποητικὰ ἀποτελέσματα ἥρ' ἐνὸς μὲν

ἐπιστέφουσι μίαν λίαν ἀξέπανον, πρωτοπορειακήν, οὗτοι εἰπεῖν, προσπάθειαν, ἥρ' ἐτέρον δὲ γενικώτερον ἀποδεικνύουν διότι ηγγικε πλέον ἡ ποιηση, καὶ ἡδη ἔπει τοῦ πλοίου τούτου τούτου μονοεύλινδρον σημειοπήματος διπλῆς ἐνεργείας 2000 ἵππον.

Τὰ ἡδη ἔχαγγελλονταν ισανοποητικὰ ἀποτελέσματα ἥρ' ἐνὸς μὲν

ἐπιστέφουσι μίαν λίαν ἀξέπανον, πρωτοπορειακήν, οὗτοι εἰπεῖν, προσπάθειαν, ἥρ' ἐτέρον δὲ γενικώτερον ἀποδεικνύουν διότι ηγγικε πλέον ἡ ποιηση, καὶ ἡδη ἔπει τοῦ πλοίου τούτου τούτου στημάτος καὶ ἐν λειτουργίᾳ. Τὰ «Nautilus Χρονικά» ἔχουσιν ἡδη ἀσχοληθῆ μὲ τὸ ζήτημα τοῦτο, περιγράφαντα τοὺς νέους ἀποτελέσματος, ὥστε νὰ μὴ παρίσταται ἀνάγκη ἐπαναλήψεως. Πάντως ἔκεινο ὅπερ παρονταζει νέον ἀνδιαφέροντα εἰνε τὸ γεγονός, διότι ως ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν κατὰ τὴν κατασκευὴν γενομένων διαπάνω, τὸ κόστος μᾶς προστήριον μηχανῆς διὰ φορτηγὰ 1700—2000 ἵππον ἐλάχιστα ἐπερθωντείν τὸ κόστος ἀντιστοίχων παλινδρομῆς μηχανῆς τῆς αὐτῆς ἵππον.

Τοῦτο, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἀπλοῦ τῆς λειτουργίας, τὴν μηχανὰ σχετικῶς διατάντην συντηρήσεως, ως καὶ τὴν σημαντικοτάτην οἰζονομίαν κανοίσιν ὥλης ἐγγάντας τὴν ενότεραν διάδοσιν τοῦ νέου συστήματος, ίδιος εἰς χώρας ἔνθινοι λόγοι ἐπιβάλλονταν τὴν διατήρησιν τοῦ γανάθρων ως κανοίσιν ὥλης.



των το 1935 θὰ ένεφανίζετο διὰ τὴν ναυτίλιαν χειρότερον τοῦ 1934.

'Η ἀνατίμησις διαφέρουσαν καὶ προϊόντων, ἡ μερικὴ ἐκ τῆς ἐλευθέρους ναυλαγορᾶς ἀπομάχουντος τὸν ἵταλικὸν πλοίον καὶ ἡ αἴξησις τῆς ζητήσεως φορτίων, ἡτος ἡτο ἀμεσος ἀπόφροια τῆς ἐπικαρπούσης εἰς τὴν Εὐρώπην ἀνομάλου πολιτικῆς καταστάσεος, προ-εκάλεσαν τὴν εὐρύτεραν ποικιλίαν τῶν φορτηγῶν πλοίων κατὰ τὸ παρελθόν φυτνόπορον. Οἱ ἀνωτέρῳ παράγοντες, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὰ σχέδια τῶν κατατάτοντος ὄριων, συνετέλεσαν εἰς μίαν γένα, ἀλλὰ παροδικήν κατὰ Δεσμέμονον αἴξησαν τὸν ναυλών, οἵτινες ἔφθασαν εἰς τὰ 90 οὐο τοῦ ἐπιπέδου τοῦ 1929.

Αἱ εἰσαγωγαὶ γεννημάτων εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀνῆλθον τὸ 1935 εἰς 10.1 ἑκατ., τὸν νοὺς, ἔναντι 10.2 τοῦ 1934 καὶ 11.1 ἑκατ. τὸν νοὺς τοῦ 1913, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαὶ Ἀγγλικῶν γαλανθάρων ἔθασαν μόλις εἰς τὰ 38.7 ἑκατ., τὸν νοὺς, ἔναντι 39.7 τοῦ 1934, ἔναντι 60.3 τοῦ 1929 καὶ 73.4 ἑκατ., τὸν νοὺς τοῦ 1913. Αἰσθητὴ ἑπῆρξε καὶ ἡ μειώσις τῶν μπόνκεως γαλανθάρων. Τὰ χορηγούμενά κανόμενα ἥπατα διὰ τὴν πρόσονταν τῶν πλοίων ἐσημείωσαν νέαν αἴξησιν, φθάσαντα εἰς τὰ 48.9 οὐο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἔναντι 47.3 οὐο τοῦ 1934, τὸ δὲ σύνολον τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ μπόνκεως φορτινῶν γαλανθάρων κατῆλθε τὸ π. ἐ. εἰς 12.5 ἑκατ., τὸν νοὺς, ἐν συγκρίσει πρὸς 13.5 ἑκατ. τ. τοῦ 1934.

'Η ἀπότομος ἀφ' ἐτέρου ἐποτίμησις τῶν ναυλῶν κατὰ τοὺς δύο πρότοὺς μῆνας τοῦ 1935, ἡπειρος πρὸς στιγμὴν μὲ ἐπιβλαβὴ ἀντίτυπον τὴν ἐργασίαν τῶν λάΐνερος. Κατὰ φυσικὴν ὅθεν συνέπειαν τὰ φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν ἐπωφελήθησαν ἀπὸ τὰ σχέδια κατατάτοντος ὄριων, ἀρνητικῶς μὲν διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς ἀποτιμήσης πορείας τῶν ναυλῶν, θετικῶς δὲ διὰ τῆς μετέπειτα βελτιώσεως τῶν τιμῶν καὶ διὰ τῆς κατατάσσεως τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν «τράπατσ» εἰς τὰς ἐντὸς τῆς ἀρμοδιότητος τῶν σχεδίων ἀγοράς. Οὕτω, ἀπὸ τοῦ Μαρτίου π. ἐ. καὶ ἐπέκεινα οἱ ναυλοὶ τοῦ σίτου διὰ πλοίων γραμμῆς πηγῆθησαν κατὰ 2) — εἰς τὸ Πλεῖτ καὶ κατὰ 6) — διὰ τὰς ἔξι Αντραλίας φορτώσεις.

Παρ' ὅλην ὅμως — συνεχίζει ἡ ἔνθεσις — τὴν ἴανανοιητικὴν βελτίωσιν τῶν ναυλῶν διὰ τέ τὰ «τράπατσ» καὶ διὰ τὰ «λάΐνερος» φορτηγά, ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἐργασία ἐπῆρξε πτωχή, λόγῳ τῆς ἐλλείφεως ἐπαρκῶν φορτίων ἐν τῆς ἀπραξίᾳ τοῦ διεθνοῦς ἡμιορδίου. Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ περιορισμένου κτίστων τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν ἀντικατοπτρίζονται εἰς τοὺς ἰσολογισμοὺς τῶν ναυτικῶν ἑταφῶν. Η σοβαρὸς οἰκονομικὴ θέσις τῆς ναυτιλίας τῶν «τράπατσ» καὶ ἡ ἔξαντλησης τῶν ἀποθεματικῶν τῆς ἀνεγνωρίσθησαν ἐπὸ τῆς συνεργήσεως κατὰ τὴν ἀρχικὴν ψήφισιν τοῦ περὶ ἐπιχορηγήσεων Νόμου καὶ ἐπότε οὐδεμίαν ἐσημείωσαν βελτίσσιμον. Ἀπὸ τοὺς δημοσιευθέτας ἔξι ἄλλους ισολογισμοὺς προσέπτει, ὅτι μόνον 31 ἑταφία τούμπτες φορτηγῶν, μὲ σύνολον κατατεθειμένων κεφαλαίον 9.4 ἑκατ. λιρῶν, ὁμολογακά δάνεια 3.9 ἑκατ. λιρῶν καὶ ὀνομαστικὴν ἀξίαν τοῦ στόλου του, ἀναγεγραμμένην ἐν τοῖς βιβλίοις 13.2 ἑκατ. λιρῶν, κατώρθωσαν νῦν καλύψουν κατὰ τὸ ἥμισυ τὰ κονδύλια τῶν κανονικῶν αὐτῶν ἀποσθέσεων, ἐνῷ αἱ 20 ἐπ τῶν 31 ἑταφίαν οὐδεμίαν ἐπραγματοποίησαν ἀπόσθεσιν. Ἐξ αὐτῶν 27 ἑταφία κατέβαλον μέρισμα ἀνεργόνενον, κατὰ μέσον δρον, εἰς τὸ ἀσήμιαντον ποσοστὸν 0.46 οὐο. Γενικῶς, κατεβλήθησαν μερίσματα 43.515 λιρῶν μόνον, ἐπὶ συνολικῶν μετοχικῶν κεφαλαίων 9.4 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Αἱ μηνισθεῖσα 31 ἑταφία, εἶναι ἔκειναι, τῶν ὅποιων οἱ ισολογισμοὶ ἐμφανίζουν τὰς ἐπὶ τῶν ταξιδίων κερδοῦμιας χωροτά ἀπὸ τὰ ἔσοδα ἐκ τῶν κεφαλαίων του. Εἰς τοὺς ισολογισμοὺς αὐτῶν, λόγῳ τῆς χρονολογίας ποὺ ἐκλείσθησαν, δὲν περιλαμβάνονται, παρὰ τὶς ἔνδεια μόνον, αἱ πληρωμαὶ ἔξι ἐπιχορηγήσεων. Μετὰ τὴν πρόσλεψην 5 οὐο διὰ κανονικὰς ἀποσθέσεις, ὡς καὶ διὰ τὴν ὑφισταμένης διαφορῶν μεταξὺ μετοχικῶν κεφαλαίων καὶ ὀνομαστικῆς ἐν τοῖς βιβλίοις ἀξίας, διαφορῶν μεταξὺ τῶν κεφαλαίων τὰ ἀποθεματικά ἡ χρήματα προερχόμενα ἐκ δα-

νείσιν, ἐπὶ τῶν ὅποιων δέον νῦν ἐπολογισθῆ τόπος τις, ὑπῆρχε μία καθαρὰ ζημία 600.000 ἔως 700.000 λιρῶν, ἡτος ἡτο διπλασία τοῦ ὄνοματος ἐμφανιζόμενον εἰς τοὺς ισολογισμοὺς κέρδους.

'Η κατανομὴ τοῦ ἐλλείμματος τούτου εἰς μίαν χωρητικότητα λ.η. 4.000.000 τ. γκρός, δικαιομένην ἐπιχορηγήσεως, ὑπὲρ τὸ συνολικὸν ἐλλείμμα διὰ τὰς ἀποσθέσεις εἰς ποσὸν πλέον τῶν 2.000.000 λιρῶν. Ἀποδεινότερα ἔξι ἀπὸ τοῦ ἀλλὰ ἐπὶ τῶν 2.000.000 λιρῶν. Αἱ προσθιέντες προσθιένεται εἰς τὰς τὰς τῶν ταξιδίων κέρδους, δὲν θὰ ἐπηρέξουν διὰ νῦν καλύψθη μία πλήρης ἀπόσθεσις σύντομον μέρος τοῦ κέρδους καὶ τὰς ταξιδίων πρέπει τοῦ 1 οὐο. Εάν ληφθοῦν ἐπ' ὅμην 16 ἑταφία, αἵτινες ἔκαμπνον διάκρισιν τῶν ἐκ τῶν ταξιδίων τον κέρδον, ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τῶν χορηγούμενων κεφαλαίων, καταφίνεται ὅτι ἐπραγματοποίησαν αἵτινα κέρδος ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τον 1.9 ἑκατ. λιρῶν, ὅτι προέβλεψαν δι' ἀποσθέσεις 2.6 ἑκατ. λιρῶν (ἔναντι κανονικῶς ἀπατούμενων ἐκ 3.5 ἑκατ.) καὶ διένειμον μέροσμα 1 οὐο.

'Αφ' ἐτέρου τὸ ποσοστὸν κανήσεως τῶν πλοίων εἰς τὰς δύο Παγκοσμίους ἀρτηρίας τῶν ἐπεορθαλασσῶν μεταφορῶν, τὰς διώρυγας, δηλούντο, Σονές καὶ Παναμᾶ ἔχει ως ἔναντι τοῦ 1934, τοῦ 1929 καὶ τοῦ 1913:

	1913	1929	1934	1935
Διελθόντα ἐκ Σονές	100	167	159	164
Μεταφορὰ φορτίων διὰ Σονές ..	100	134	110	102
Διελεύσεις ἐκ Παναμᾶ	—	100	95	88
Μεταφ. φορτία διὰ Παναμᾶ	—	100	82	87

'Η διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Σονές σημειούμενή κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος αἴξησιν τὸν ἀριθμὸν τῶν διελθόντων σαφῶν ὀφεῖται ἐν μέρει εἰς τὴν Ἰταλοαμερικῆν ὦφεῖται καὶ τὰς μεταφορὰς στρατευμάτων. Λαποίτερος τούτον, ὅτι αἱ ἐκ τῆς διελεύσεως ἐπιβατῶν εἰσπράξεις τῆς διώρυγος ἐδίπλασιασθησαν τὸ 1935.

'Η μειώσις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἔξηκολούθησε κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος, παραλλήλως πρὸς τὴν μείωσιν καὶ τὸν παροπλισμόν τονάγ. Η συνολικὴ χωρητικότητα ἀποπλοίων καὶ μότορων, ἡτο ἀνήσκετο τὸν Ιούνιον τοῦ 1913 εἰς 43.1, τὸν Ιούνιον τοῦ 1929 εἰς 66.4 καὶ τὸν Ιούνιον τοῦ 1931 εἰς 68.7 ἑκατ. τ. γκρός, κατῆλθε τὸ 1934 εἰς 64.4 διὰ νῦν μειωθῆ εἰς τὰ 63.7 ἑκατον. τὸν νοὺς γκρός κατ' Ιούνιον τοῦ 1935. Η κατὰ 5.000.000 τ. γκρός ἐλάττωσις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς διάστημα τεσσάρων ἐτῶν ὀφεῖται εἰς τὴν διάλιτον 6.700.000 τόνων τονάγ ταὶ εἰς τὴν ἀπόλειαν ἐξ θαλασσῶν ἀτυχημάτων 1.400.000 τόνων γκρός, ἡτο εἰς τὴν διαγραφὴν πλοίων 8.1 ἑκ. τ. γκρός, ἔναντι προσθήκης νεοτεύχτων τοιούτων 3.1 ἑκατ. τ. γκρός. Άλλη περισσότερων τῶν διαλύσεων ἀφεύδων ὀφεῖται σκάφη, ὁ δργος τῶν ὀποίων ἐμπειρίη ἀπὸ 14.5 ἑκατ. τ. γκρός κατ' Ιούνιον τοῦ 1932, εἰς 7 ἑκατ. τ. γκρός τὸ 1934 καὶ εἰς 5 ἑκατ. τ. γκρός σύμμερον.

'Ἀποτέλεσμα τούτου ἐπῆρξεν ἡ ἀπὸ τοῦ Ιούνιον τοῦ 1932 μέχρι τέλους τοῦ 1935 αἴξησιν τῶν ἐν κινήσι σαφῶν κατὰ 4.5 ἑκατ. τόνων γκρός. Εἰδικώτερον, ἡ ἀργούσα Βρετανικὴ χωρητικότητα ἡλαττώθη διαρκοῦντος τοῦ 1935 ἀπὸ 1.400.000 τ. εἰς 700.000 τ. γκρός. Λαμβανομένης ὑπὸ δημητρίου τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῆς πολληθείσης καὶ διαλυθείσης εἰς τὸ ἔξωτερον χωρητικότητος καὶ τῆς νεοτεύχτων τοιαύτης,

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



ητις προσετέθη είς τὴν ἐπάρχουσαν δύναμιν, ἡ αὐθησις τῶν ἐργαζομένων Ἀγγλικῶν πλοίων ἀνήλθεν εἰς 328.000 τ. γρόσι, πρᾶγμα ὅπερ ἔσχεν ὡς ἀντίτυπον τὴν μείον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κατὰ 6000, ἢ τοι ἀπὸ 49.831 εἰς 43.967.

'Η συμμετοχή την Αγγλικών τράπατς— συνεχίζει ή ξεθεσίς— είς τὴν κίνησην του Πλέιτ, ἀπὸ 41 ο)ο τοῦ 1934 ἔφθασεν εἰς τὰ 50 ο)ο κατά τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ο συναλογός ἀριθμὸς τῶν βάσεων τοῦ σχεδίου κατοτάτων ὄψιν πραγματοποιηθεῖσῶν τὸ 1935 ναυλώσεων περιελάβει 1482 σκάφη, ἐκ τῶν ὅπεραν τὰ 59 ο)ο ἦσαν Βρετανικά. 'Απὸ 1ης 'Απολίου π. ἔ., ὅτε ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀργούντων πλοίων ἦτο ὁ ἀνώτατος τοῦ ἔτους, ἐστημένῳ καθαρὰ αἴξησις τῆς χονδριμποιηθείσης 'Αγγλικῆς χωρητικότητος ἐξ 57 σκαφῶν 189.000 τ. γραφές, ἦτις καὶ συνεπήγετο τὴν παροχὴν ἐργασίας εἰς 2000 περίπου 'Αγγλον ἀξιωματικὸν καὶ ναύτας.

Λόγῳ τῆς μὴ ἐμφανίσεως ὅμιλος σημαντικῆς τινος ἀδέσπεστος, τοῦ ὅγου τοῦ διεθνοῦς ἑπερθαλασσίου ἐμπορίου, τὸ ἥδη ὑπάρχον πλεόνασμα ζηρυπιστότητος, καίτοι μειώνενον, καθὼς καὶ ὁ παραμενόνων κενὸς χώρος τῶν ἐν νήσισε λάινερος, ἀποτελούν σοβαρὰ ἐμπόδια διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς γαντιλαζής Ἕγαπαις καὶ φρατοῖν εἰς τόσον κληρικάλη ἐπίπεδα τὰ ἐκ τῆς ἐξημεταλλένεσιος τον πλοίων κέρδη.

Θίγεται περιστέρῳ εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ σημβολὴ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν Οἰκουμένα τῆς χώρας. Αἱ ἀγανεῖς ἔξαγωγαὶ ναυτικῶν ἐπηρεσίων ὑπόλογοί εἰσαν, διτὸι ἀνήλικον κατὰ τὸ 1935 εἰς 65 ἐκατ. λιφόν, ἔναντι 64 ἐκατ. λιφόν τοῦ 1934, ἔναντι 59 τοῦ 1933 καὶ 130 ἐκατ. λιφόν τοῦ 1929. Παφαμένει, δηλαδή, ἡ ναυτικὴ διοικητικά ἀνεργίᾳ πάσης ἀλλῆς εἰς ἔξαγωγάς, ὑπερβάνοντα τὴν τοῦ βάμβακος, οὐσίᾳ δὲ ὑπερδιπλακού τῆς τῶν μαλλίνων ἕφασμάτων καὶ περίπου διπλασίᾳ τῆς διοικητικάς τοῦ σιδήρου, τοῦ χάλκεος καὶ τῶν μηχανημάτων.

Τόν Ιούνιον τοῦ 1914 ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία εἶχε δύναμιν 19.3 ἑκ.
τ. γραδὸς εἰς πλοῖα πάσης κλάσεως. Ὁ ὄγκος οὗτος ἦγε ἥητη εἰς 20.4
ἐξατ. τ. τὸ 1930, ὅποτε καὶ ἤρχισε σταθερῶς μειούμενος, διὰ νὰ κα-
τέλημη τὸν Ιούνιον τοῦ 1935 εἰς 17.4 καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937 εἰς 17.2
ἐξατ. τ. γραδὸς. Ἀντιστοιχεὶ τούτῳ εἰς ἐλάττωναν κατὰ ποσοστὸν πλέον
τοῦ 10 οὐ) ἐπὶ τῆς προπολεματικῆς Βρεταννικῆς χωροτικότητος. Ἀντιθέ-
τοις, ἡ χωροτικότης τῶν ἀλλού Κρατῶν, ὁμοὶ λαμβανομένων, ἀνήλθεν
ἀπὸ 29.8 ἐξατ. τ. (τὸ 1913) καὶ εἰς 47.5 ἐξατ. τ. γραδὸς, τὸ 1935. Ἡ αὐ-
τὴν τῶν ἔνοντων ναυτιλιῶν ἐξηρτούμεθαν ἐπὶ δύο συνεχῇ ἔτη, ἀφ-
ούτον ἤρχισε νὰ ἐλαττωνετα ἡ Βρεταννικὴ χωροτικότης. Μετέπειτα, ἤρ-
χισε καὶ ἡ ἔννη χωροτικότης νὰ μειούται, ἀλλὰ μὲ φυσικὸν πολὺ δρα-
δύτερον τῆς Ἀγγλίας.

Έξαρσει της Γερμανίας, οδύνες άλλον κράτους ή ναυτιλία παρουσιάζει μείωσην χωρητικότητος. Ένιων μάλιστα χωρῶν ή αὔξησης τοῦ Ἐθνικοῦ αὐτῶν τοννᾶς φθάνει εἰς τὸ ὑπερβολάσιον τῆς πολεμικῆς πριόδου. Ἐπαροσθέτως, η ἐνέργειας χωρητικότης, η διαθέσιμος διάτην μεταφοράν τροφῶν καὶ πρότων ὥλων εἰς πεπτώσιμο πολέμου (μὴ ἐπολογιζομένων τῶν ἴστοισιν, τῶν τάκεος καὶ τῶν ἐπιβατηργού σκαψῶν), ἀνέρχεται μόνον εἰς 14.2 ἔκατ. τ. γραφός, ἔναντι 16 ἔκατ. κατὰ τὸ 1914, διὰ τὴν Βρετανικήν ναυτιλίαν, ἐνῷ διὰ τὰς λοιπὰς ναυτιλίας συμπλοστάτη εἰς 38.3 ἔκατ. τ. γραφός, ἔναντι 27 ἔκατ. τὸ 1914. Τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος σκαψῶν τῆς Βρετανικῆς αὐτοκρατορίας ἀνέρχεται εἰς 20.5 ἔκατ. τ. γραφός, ἔναντι 21.1 ἔκατ. τοῦ 1914. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπίσης, ὅσημειοθή μια περιοδεών αὐξήσις τῆς συμπετοχῆς τῶν ζενών σημαῖνει εἰς τὸ ἀγγλικὸν ἐμπόριον. Ή αὔξησις αὕτη, ἀπὸ 34.5 ὡς διὰ τὸ ἔτος 1929, σημαῖει τὸ 1935 εἰς τὸ 41.8 ὥστε

‘Η όρθολογιστική κατανομή τοῦ τονγάζ

Αἱ συζητήσεις διὰ τὴν ἔξενθεσιν ἀπότελεσματικοῦ μέσου ἐφαρμογῆς τῆς «διοικούσατικῆς κατανομῆς τῆς Παιγκοστίου χωρικούτητος» —ἀναφέρει ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις — ἔχοντας οὐθίσαν καὶ κατά τὸ παρόλθιν ἄτος, ή δὲ κεβόνησις περιέλαβε τὴν ἀρχὴν ταύτην εἰς τὰς ομίλους προϋπόθεσεις, βάσει τῶν δόσιον παρέσχε τὴν πρὸς τὴν φροντηγὸν ταυτίλιαν ἐπιχορήγησην. Συμφώνως πρὸς τὰς ἐκτεθεῖσας τότε κυβερνητικὰς ἀπάλιψεις, ὅφελον οἱ πλοιοκτήται «πότισ τῶν διενθύνον δραγμάτωσέον των ἢ δι' οὐσιοδηπότε ἄλλον τρόπον, εἴρουσινένον εἰς τὴν διάθεσίν των, ἐπιμείνοισι, πλήσιον τῶν σιναδέλφων των τῶν ἄλλον

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέρας τιμᾶς διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ ουμούλκησιν τῶν πλοίων των εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

·Οπόταν ή στοιβασία ύποχρεούται διά τον ναυλοσυμφώνου, είνε συχνά δυνατόν νά κανονισθούν δροι ἐπωφελεῖς διά τοὺς ἐφορπλιστάς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικήν μὲ λιμενὶ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' ὅλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν κ.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C. 3

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

Τηλεφ.: ROYAL 4954

χωρῶν, διὰ τὴν ἐπίτευξιν συμφονίας δυναμένης νὰ ἑναρμονίσῃ τὴν προσφορὰν καὶ ξήτησον χωρικότητος, ὥστε νὰ συντελέσῃ τοῦτο εἰς τὴν ὑφίσιον τῶν ναύλων εἰς ἐπικερδῆ ἐπίτευξιν.

Μία προκαταρκτική συνέλευσης των έξι προπόνων όλων σχεδίου των ναυτιλιών, πού μετέζουν εἰς τὴν «Διεθνῆ Ναυτικὴν Διάσκεψιν», συνεκλήθη τὸν παρελθόντα Ἰανουάριον εἰς τὸ Λονδίνον καὶ ἔξεπόνησε σχέδιον δοθολογιστικῆς κατανομῆς τῆς ἴνισταμενῆς πληνωρικῆς χορητικότητος. Τὸ σχέδιον τὸ ποτὲ ἐγένετο κατ' ἀρχὴν δεκτὸν καὶ ἐτέθη ἕπο τὴν κρίσιν τῶν κατὰ χώρας Ἐθνικῶν ἑφοπλιστικῶν ἐνώσεων, μὲ τὸν ἀντικεμενικὸν σκοπὸν, ὅπως τὰ πορίσματα τῶν σχετικῶν συζητήσεων ἀποτελέσουν τὸ θέμα τῆς διασκέψεως. Οἱ Ἀγγλοὶ ἑφοπλισταὶ ἐμελέτησαν τὸ σχέδιον ἀρκούντων, οἱ δὲ ἐξ αὐτῶν ἑφοπλισταὶ τῶν «λάινερξ» ἐπέβαλον πρότασιν βασιζόμενην ἐπὶ τῆς προωρετικῆς συνεργασίας, ἣντες ἐποχεωτικῶν συνεισφορῶν ἡ ἀνταλλαγμάτων. Ἐπίστενον, ὅτι ἡ κτηθεῖσα πείρα ἐξ τῆς συνεργασίας τῶν «λάινερξ» καὶ τῶν «τράμπιτς» διαφόρων ἐθνικοτήτων, ἐπὸ τὰ σχέδια κατωτάτων ὅριών ναύλων, ἔπειτε περὶ τοῦ πραγματοποιήσουν ἐνὸς πρωτευτικοῦ σχέδιον δοθολογιστικῆς κατανομῆς. Οἱ ἑφοπλισταὶ τῶν «τράμπιτς» εἶς ἄλλου μολονότεροι ἡ προτίμησις τῶν ἐστρέψετο πρὸς τὴν θελούσιαν βάσιν παροπλισμοῦ, ἵσσαν ἐν τούτοις διατεθειμένον νὰ δεχθούν τὸ ὑποχρεωτικὸν σχέδιον, χάριν ἵσασφαλίσεως τῆς ἐπιτυχίας καὶ ἔξειφοσαν τὴν προθυμίαν των νὰ ἐποτηρίζουν, εἴτε τὴν πρότασιν τῶν «λάινερξ», ἐάν τελικῶς ἐκρίνετο αὕτη ἐψαμμοτέα, εἴτε τὸ διά συνεισφορῶν σχέδιον. Τοιουτόποτε τὸ πρωτευτικῶν σχέδιον προεκρίθη παρὰ τοῦ συνόλου τῶν «Ἀγγλῶν» ἑφοπλιστῶν.

‘Η δριτική Ναυτική διάσκεψης ἐποδόκειτο νῦ συγκληθῆ τὸ παρελθόντων, δότε δῆμος ἐμειούλαβον τὰ γνωστὰ πολιτικά γεγονότα, ἄπινα ἀνέκοντα τὰς περιωτέρα συζητήσεις. Ἐν τῷ μεταξὺ δῆμος ἡ φρασιοναλίσασιόν εἰς τὰς τιμῶν τῶν ναύλων καὶ εἰς τὴν προσφορὰν χωριτυπότητος, ἐπέτυχε τὰ κάτιοι:

- 1) Περιώρισε τὰ ἄνευ φροτίου ταξίδια τῶν πλοίων πρὸς ὅσους τομεῖς φροτώσεως ἐφηρούσαντο τὰ σχέδια επερι κατωτάτων ὁρίων, οὕτω δὲ προελήφθη ἡ ἐπέξημος εἰς διαφόρους ἀγοράς συσσώρευσις διαθεσίμουν χορηγιτούτος.
 - 2) Συντέλεσε καὶ εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἐφαρμογὴν τοῦ σχεδίου ἔχηγάνσεως τοῦ τοννᾶς διὰ τῆς διαλύσεως δύο παλαιῶν τόννων ἔναντι ἕνος νεοτεύκτου.
 - 3) Δημοφάλισε τὴν λειτουργίαν τῶν «Διασκέψεων τῶν λάινερς».
 - Καὶ 4) Διηρζόλυνε τὴν φυσιολογίην ἀνάπτυξιν τῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων τῆς Ναυπίλιας.

Η συνεχίζομένη έναρμόνιση μεταξύ προσφορᾶς και ζητήσεως χωριγικότητος, άπειλείται διστυχώς, από τὴν ἐφαρμοζομένην από τίνος εν Γερμανίᾳ τακτικήν, ητού τείνει εἰς τὴν διενούλωνταν τῆς χορημοποιήσεως τῶν ἐν Γερμανίᾳ «επιλογέων» ζένων κεφαλιών πρὸς τὸν ποιόν τὸν εἰδός Γερμανικῶν ἔξαρχογόνων. Οὕτω, ἀρκετά μέχρι τῆς στυμῆς ἐμπορικαὶ καὶ οἰκονομικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀπόβληποντα εἰς τὴν ἀπελευθέρωσιν τῶν «δεσμευμένων» πρὸς τὴν Γερμανικήν ἀγοράν πιστώσεών των, ἄλλα συγχρόνως καὶ εἰς κερδοσκοπίαν, προέβησαν εἰς τὴν παραγγελίαν δεξαμενοπλοίουν, φροτηγόν, λάινες κ.λ., συνολικῆς χωριτύπητος 400.000 τ. γράφες εἰς τὰ Γερμανικά ναυπηγεῖα. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ μεταπληθυνθοῦν εἰς ναυτικάς ἀταφίας. Ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης χορημοποιήσεως τῶν ἐν Γερμανίᾳ «επιλογέων» κεφαλιών, θὰ είνε νὰ τονοῦθῇ ἡ προσφορά σαφέων εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, νὰ διστρεπανῇ ἡ προσπάθεια ἐλλατώσεως τοῦ ὑπάρχοντος πληθωρικοῦ τονάζ, νὰ καταστῇ προβληματική ἡ ὁδιθλογιστική κατανομή καὶ νὰ διαταραχθῆ ποιώσῃ, ή περατέρῳ ἐπιτυχῆς λειτουργία τοῦ «Διεθνοῦς ποοὶ τῶν τάγματος».

Τονίζεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἔκθεσιν, διὶ μὲν ἐδηλωθεῖσα ἀπαρχῇ διὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ Κόσμου εἰς τὴν οἰζονομικὴν εὐημερίαν, ἐνφάστησην τὴν νωτικὴν βιομηχανίαν ἐπὸ μίαν παραδόξον ἀντίθεσιν. Ἡ νωτικὰ ἴποιζη ἀπὸ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ἐνῷ ἡ οἰζονομικὴ ἀνάρρωσις ἤτοι ἐσορευκῆς κατὰ χώρας φύσεων. Ἡ ἀνατηλώσις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἄλλις ηγούσει διαφανούντων καὶ δὲν δύναται νὰ ἐπεκταθῇ, ἐφόσον αἱ διεθνεῖς συναλλαγαὶ τελοῦνται πέποιστον.

Είναι άλληδες, ότι η άξια των εξαγωγών τοῦ Ὕδραμένου Βασιλείου διηγεύθη τὸ 1934 κατά 30 ἔσατ, λιβόν καὶ τὸ 1933 κατά 59 ἔσατ. λι-
δον, ότι τὸ ἐνδικτονοτοποιοῦντος πατέρα Μαρίνου Δ.

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

TELEGR. ADDR.: HANSEN

Ξηπολούνθησε σταθερώς ἀναπτυσσόμενον, κυρίως ὡς πρὸς τὰς ἐν τῷ Κτήσεον εἰσαγωγάς, ὅτι αἱ βελτιωθεῖσαι εἰς τὰς Ἀποικιας οἰκονομικαὶ συνθῆκαι ἐπέφερον μίαν αἴσχου, καθ' ὃν τὸ ἔτος, τῶν πρὸς αὐτὰς Ἀγγλικῶν ἔξαγωγῶν καὶ ὅτι ἀζόμη αἱ ἐμπορικαὶ ομηροφνίαι μετὰ 19 ξένων χωρῶν ἐτόνουσαν τὸ Ἀγγλικὸν ἐπιπόριον. Μολονότι λαμβάνοντας ὑπὲρ ὅμιλον ὁ ἀνωτέρῳ ἐνόντοις συντελεσταὶ ἐν τούτοις ή ναντική βιομηχανία σφίσσονται ἀζόμη ἀντιμέτωπος τῆς ἀδυναμίας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου νά συμβαδίσῃ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐνδοβρετανικοῦ τοιούτου.

Ο παραπάνω πίνακας δεικνύει το σύνολον των διεθνών έμποριον, των παρουσιαζόμενων έπον μορφήν φρεστών πρόδη μεταφοράν διά θαλάσσης και το σύνολον της συναγωνιζόμενης χωροπιστότητος πρόδη ξεσφάλισιν τῶν μεταφορῶν τούτων, ἐν συγκρίσει πρόδη τὴν 1929 και 1913. (Οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται εἰς ποσοστὸν τοῦ μέσου ὅρου) μὲ βάσιν 100 διά τὸ 1913 και τὸ 1929:

Ποσοστὸν ἔναντι τοῦ 1913 (100) Ποσοστὸν ἔναντι τοῦ 1929 (100)

ETH	"Ούγος διε- θνοῦς έμπορο.	φορτία ἀνά 100 τ. d.w.	"Ούγος διε- θνοῦς έμποροίου	Φορτία ἀνά 100 τ. d. w.
1929	130	118	100	100
1932 (*)	105	151	80	128
1933 (*)	95	163	73	138
1934 (*)	100	151	77	128
1935 (*)	101	146	78	124

Προσκύπτει ἐξ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, ὅτι τὸ Παγκόσμιον ἐμπόδιον ἐμειώθη ἀπό τοῦ 1929 καὶ ἐντεῦθεν κατὰ ποσοστὸν 22 ο), ἐνῷ κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα ἡ καθαρὰ μείωσις τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος ἐπλοξεὶς ποσοστέος τοῦ 4 ο).

Αἱ Βοεαννικαὶ τατικαὶ γραμμαὶ — ἀναφέρει περιώτερο ἡ ἔκθεσις — είνει ἐκτεθειμέναι εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων ἐπιχορηγήσεων, αἵτινες συμποσοῦνται εἰς τὰ 30 περίπου ἑταῖομάρια λιρῶν καὶ αἱ ὅποια, μολονότι ἀποβάννουν ἀπόρως ἐπιζήμιοι δι' ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων, θίγουν ἐν τούτοις περισσότερον τὰ «ἄλινεργα». Κατὰ τὸ διάστημα τῆς τελευταίας τριετίας ἐπανεὐλημμένων ἐξηγγέλη ἀπὸ τοῦ βημάτος τῆς Βούλης τῶν Κοινοτήτων ἡ ἀπόδοσις τῆς Κυβερνήσεως, ἐπόπις μὴ ἀφήσῃ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν νῦν ἔξαφανισθῇ ἀπὸ τὰς θαλάσσας. Ἐτονίσθη ἀδόμη καὶ ἡ κυβερνητικὴ προθυμία, «ὅπως ἔξταθῇ ἡ κατάστωσις ἐνίον μεγάλον γραμμῶν, αἵτινες ἐνόντων διάφορη τημάτων τῆς ἀντοχατορίας καὶ ἀπειλοῦνται ἵπτο τοὺς συναγωνισμοὺς τῶν ἐπιχορηγημένων ξένων πλοίων, προσευκέντων νῦν τύχον ἀποτελεσματῆς βοηθείας διὰ νῦν παρακάμψουν τὰς δισχεφείας των». Τὴν 4ην Νοεμβρίου π. ἡ. ἀρτὸς οὗτος ὁ κ. Προθυπουργὸς ἐπεβεβαίωσεν εἰς Λιβερτούν, ὅτι εἴη κυβερνήσις εἰνὲ ἔτοιμη νῦν συνεννοηθῆ μὲ τὰς ἑταῖας τατικῶν γραμμῶν, ἵνα ἐν κοινῇ συμφωνίᾳ, ἐξενισθῇ τὸν πρακτικότερον τρόπον ἀντιμετοπίσεως παρ' αἵτινα τοῦ ξενιστοῦ συναγωνισμόν.

Θίγεται τέλος έν τη ἔκθεσι καὶ τὸ ζῆτημα τῆς φαρδαίας διογκώσεως τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ώς ἔνα ἀκόμη παράδειγμα κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασιαν. Ἡ Σοβιετικὴ κερδοφόρησις — τονίζεται — πρέπει τὴν φωρητικότητά της ἀπὸ 301.000 τ. γρόφος τοῦ 1927 εἰς 1.350.000 τ. γρόφος τὸ 1935, ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 334 ὁ πο, προτίθεται δὲ νὰ διαφράξῃ ὑπὲρ τῆς σημαίας της μίαν διαφορὰν αἱδεῖσαν ἀνάλογιαν μεταφορῶν φρούτων εἰς τε τάς ἔθνικάς αὐτῆς εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς. Ἡ πρόθεσις αὕτη ἀποκαλύπτεται καὶ ἀπὸ τὴν παρατηρηθείσαν, κυρίως ἐλάττωσιν τῆς ναυλώσεως ἵπτο τῶν Σοβιετῶν Ἀγγλικῆς φωρητικότητος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι τοῦ 1934, διὰ τὴν μεταφορὰν Ρωσικῆς ξιλείας εἰς Ἀγγλικοὺς λιμένας. Εἰς τὴν ἔργασιαν αὐτῆν ἀπησχολήθησαν περίφητοι 196.000 τ. γρόφος Ἀγγλικῶν σπαδῶν, ἔναντι 329.000 τ. κατὰ τὸ 1934.

Δεδομένους δέ, ότι η περιβόλιση της Μόσχας συγχετεύονται επό τον Ελεγχόν της τόσον τάξ εἰς Ρωσίας ἔξαγωγάς, δύον καὶ τάξ εἰς Ἀγγλίας Σοβιετικάς εἰσαγωγάς, καθὼς καὶ τάξ ναυλώσεις σκαφῶν δι' αγριότερας τάξ κατευθύνσεις, φαίνεται προδήλως πιθανόν, ότι τὰ Ἀγγλικά φορτηγά τελοῦνται επό την ἀπειλὴν μιᾶς ἐνδεχομένης ὀλοσχεροῦς ἐκπομπῆς ἀπό τάξ Ἀγγλοσοβιετικάς μεταφοράς, ἐάν δὲν παρέμβῃ δραπτικής καὶ ἐναντίας ἡ γερμανικής.

Περατώτην και εγκαίωνική η προβονήσις.
Περατώτην και εξέθετης άναμενόταν είς διάφισμένα στενών έσωτεροις φύσεως της Αγγλικής Ναυτιλίας ζητήματα, είς τάς διαφόρους έπι-
βαρύνοντες καὶ δικαιώματα δισβάσταχτα πόδες την δυναμικότητα αὐτῆς καὶ
ποδεκνύνει διφισμένα μέτρα διεικολυντικά τοῦ ἔργου της ναυτικῆς βιομη-
γανίας.

(*) Τα έπη των γοργών λέγονται των 300ών Ιονιών.

HARRY A. NIESSINK

ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυάται ἄριστα
ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.
Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175&57.960

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.960
ΤΗΑΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: MINPHOCHAR-ROTTERDAM

Αί αποφάσεις της συνελεύσεως του Επιμελητηρίου

Από την διεζαχθείσαν κατά την 27 Φεβρ. συγέντησαν είς την έτησίαν γενικήν συνέλευσιν τοῦ Ναυτικοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου περὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς διεύθυντις μεταφοράς, τοῦ προστατευτικοῦ διαφόρου ξένων σημαδιῶν και τῆς τάσεως πόρος διαστάλσιον τῶν κατὰ χώρας Ἐθνικῶν μεταφορῶν ὑπέρ τῆς ίδιας αὐτῶν ναυτιλίας, καθὼς καὶ περὶ τῶν ἐνδιεννομένων μέτρων διὰ τὴν ἐπιτυχῆ παρὰ τῶν ἀγγλικῶν πλοίων ἀντιμετόπιση τοῦ τόσου ἐπιζημίου συναγονισμοῦ τῶν ξένων σημαδῶν, προκύπτει τὸ θετικὸν συμπέρασμα, ὃ διὰ Βρεταννικᾶς ἐφοπλισμός είναι ηδη, ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην φρονῶν, ἀποφασισμένους νὰ προσαλέξῃ μάκρης τετιγίσεαν κυριεγγιτικήν παρέμβασιν, ἀποσκοποῦσαν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν δραστικῶν ἐπι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιπέδων ἀντιποίνων. Διὺς ἀπὸ τῶν κυριοτέρους ὅμιλητάς, τὰς γνόμιας τῶν ὁποίων — λόγῳ τοῦ ιδιαίτερου ἐνδιαφέροντος των — παραβέτουν κατόπερ ἐν εὐρωτάτῃ περιήλψει, οἱ κ. κ. Dalglish καὶ Souter, ἀπετέμηξαν ἀπόσκολλετον τὴν ἀνάγκην, ὅπως εἰς τὰς περιπτώσεις ὀφισμένων πρατῶν, ἀτίνα ἀκόλουθον τακτικὴν διαχείσεως σημαίας, μὴ διστάσῃ ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις, κάριν τὸν διακυβερνομένων ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας νὰ προθῇ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἀνάλογουν μέτρων, παραμειζόνουσα τὴν ἀρχὴν «τῆς ἐλευθερίας καὶ ισότητος μεταχειρίσεως τῶν πλώιών ὅλων τῶν σημαδιῶν εἰς ὅλους γενικῶς τοὺς λημένας», ἐκ' ὅσου τὴν ιδιαίτερην ἀρχὴν ἐπαναπορεύεται πρὸ πολλοῦ ἀκόλουθοντας ἄλλα τινές, εἰδίκως κατονομάζεντας, γάρω.

Κατά τὸν ς Dalgliesh καὶ σιμόφωνος πρὸς τὴν παρ' αὐτῷ γενομένην καὶ νίσθετηθεῖσαν πρότασιν, θὰ ἔδει τὸ Ναυτιζὸν Ἐπιμελητήριον, ἀφοῦ ἐνδιαφιστήσῃ τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν ἐκ τῆς ἀνανεώσεως τῶν ἐπιχορηγήσεων βοήθειαν πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράπεζης» καὶ διὰ τὴν διδεῖσαν, συγχρόνων, ἴπποσεσιν ἀνάλαγον βοήθειας πρὸς τὰ λάινερος τῶν πλοιούν, ἡ ἐργασία τελεῖ ἵππο τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων πλοιών, νὰ ζητήσῃ ἐπιπροσθέτους ἀπὸ τὴν Ἀγγλίην κυβερνητισμὸν τὴν λῆψην καὶ ἐπέρων τινῶν ἀπλωμάτητον μέτρων προστασίας. Συνεχίζον τὸ ς Dalgliesh ἑτοίμους, ὅτι εἰς τὰς περιφέρειες μερικῶν ἀρατῶν, ἔνθα περιορίζεται ἡ ἐλευθερία δράσεως τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, λόγῳ τῆς μὲν παροχῆς εἰς αὐτὴν ἰσοτητὸς δικαιωμάτων, εἰνὲ εὐταπίον νὰ ἐγαμοιθῇ σταθερῶς ἡ τακτικὴ τῶν ἀντιποίων, ζηροποιητικῶν μέτρων πρότο τῆς συναλλακτικῆς ικανότητος τῆς Ἀγγλίης ἀγορᾶς καὶ τῆς παροχῆς κεφαλαίων ἡ ἄλλων μέτρων, ικανῶν νὰ ἐπιστρέψουν τὴν εἰλιξιρινή ιδότιμον μεταχείρισιν τῆς Ἀγγλίκης ζωητικότητος.

Η θέσις της Αγγίλικης σημαίας είς τό έμπόδιον μετά της Σοβιετικής Ρωσίας και των χωρών της Ηπειρωτικής Εύρωπης διδει λαβήν ίση σοδαφάντας άνησυχίας, ός έκ της προσφάτου είσετι έντασεως της τατικής τού οίσοντος έθνικισμού. Όπως ούτος έφαμούτεται ηδη είς ή ναυτιλίαν και τό έμπόδιον. Οσον αφορά ειδικώς τά Σοβιέτ — ξενοδούθησεν ο έπιφανης «Αγγλος έφορος της» — ή θέσις, τόσον τῶν τατικῶν Αγγλικῶν γραμμών, οσον και ήργασία τῶν μετανομένων λιονταριτητῶν «τράμπτες», οιτινες άσχολούνται μὲ τὴν μεταφορὰν Ρωσικῆς Σιλείας, πάν άλλο ή ιανοποιητική είνε. Μερικαί Βρετανικαί σημαῖα, ιδρυθείσαι πρό πολλοῦ και ἐπι μαρχών σειράν εἴτον ἔχυτηρετήσαι το μετά της Ρωσίας τατικῶν έπιπον, ξεποτίσθησαν όλοσχεδίως σχεδὸν ἀπό τὴν ἑργασίαν τῶν ταΐτην, ή δὲ συμμετοχὴ τῆς Αγγλίης ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφορὰς Ρωσικῆς Σιλείας εἰς τοὺς Αγγλικῶν μέντας ἐμειωθῇ ἀπό 303.000 τ. τοῦ 1934 εἰς 197.000 τ. μόνον κατά τὸ 1935. Μέγα μέρος της σημαντικῆς ταΐτης είντος ενός διοδεξιαμήνου μεταφορᾶς περιῆλθεν εἰς τὰ Σοβιετικά πολιά, τῶν διοίουν οἱ οριθμοὶ ποὺς τὴν Αγγίλιαν ταξιδίουν διασώζονται.

Μολονότι συνεχίζεται προς τὸ παρόν ἡ ναῦσις Βρεταννικῆς χωματιζότης ἐπὸ τῶν Σοβιέτ εἰς ἄλλους τομεῖς ἑργασίας, τὸ μέλλον ἐν οἵστοις προσιωνίζεται ζωρεύον, λόγῳ τῆς φαγδαίς ἀναπτύξεως τοῦ Σόδοταγγλοτοῦ, δύσις ἀπὸ 301.000 τ. γκρός κατὰ τὸ 1927, ἥρθιμε τὸ αρεβλόν ἔτος μίαν χωματιζότητα 1.350.000 τόνων γκρός. Τὴν στιγμὴν ἐτήν— πίεν— ὁ κ. Dalglish — τελοῦν ἐπὸ κατασκεψην εἰς Ἀγγλικά αντηγεία διὰ λογαριασμὸν τῶν Σοβιέτ ἐπάλι εἰδικὰ φορτηγά διὰ τὰς επαφοῖς ἔνθειας καὶ ἐτέρᾳ τοιά τοῦ ἀντὸν προσφιμοῦ ἐκ τῶν ἐπαγγειωμένον τοῖς τοῦ Οὔλανδιαν.

Η αιγαίνοντις της Μόδας διατίνεται ότι καλύπτει διά των σκα-
ών της τὰ 50 οὐρανού τῶν Σοβιετικῶν ἔξαγωγῶν, είναι δὲ ἀναποιητό-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

*Stevedores of Cargo
—of All Kinds—*

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

τον, ότι ή αείσησις της άναλογίας ταύτης θὰ συνεχισθῇ, μὲ τὴν προφανῆ πρόθεσιν νὰ ἔξασφαλίσῃ σὲν τῷ χρόνῳ διὰ τὴν Ἐθνικήν της σημαντικήν τὴν δύνασιν τοῦ ἀπεριβάσιον ἐμπορίου τῆς Ρωσίας μετά τοῦ ἔξτερεροῦ, καθ' ἓν στιγμὴν ἡ ἔργασία αὕτη δὲν ἀφορᾷ μόνον τὰ Σοβιέτ, ἀλλὰ καὶ τὰς ἄλλας ἀγροφόρους, μεταξὺ τῶν ὄποιον καὶ ἡ Βρεταννίη. Ἐπὶ πλέον ἀποτελεῖται καθέ τις εὐκαιρίας, διὰ νὰ ἴνονομενήσῃ οἰανδήποτε προσπάθειαν συνεργασίας τῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπιδικεῖ νὰ καθιερώσῃ δόρους ναυάλωσεων, ἐντελῶς ἀδικιωλογήτων, καὶ ἀντιτίθεμένος πρὸς τὰ κρατικά τῆς ἔθιμα τῆς ἀγορᾶς, εἰς τὴν ὁποίαν ἀναλαμβάνουν νὰ ἔργασθοῦν.

Οἱ Βρεττανοὶ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ἔργαζονται εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς ἔχονται ἐξ τῆς πείρας πεισθῆ — ἔξηρολούμησεν ὁ κ. Dalglish — ὅτι η Σοβιέτική κυβερνητική, όχι μόνον εἰναι ἡ οὐλοπλείσιον δύνασις ἐπί τοῦ πράξη, ἐφόσον οἱ Ἀγγλῖαι ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ ἔτυχονταν σταθερᾶς ἀπὸ μέσους τῆς κυβερνήσεως τῶν ἑποτηρίζεων. Δὲν ἔχουν δεβαίως τὴν ἀπάτησιν νὰ τεθοῦν οἱ Ἀγγλῖαι πλοιοστήται εἰς πλεονεκτικήν μοίραν. Ἡ ἑλευθερία ὅμως δράσεως καὶ η ἀπέναντι τῶν εὔλικριντς στάσις τῶν ἀνταγωνιστῶν τον, ἡσαν ἀρκετά ἔχεγγυα διὰ νὰ κρατήσουν εἰς τὸ παρελθόν τὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας, ἥπο δὲ τὰς οητὰς αὐτάς προϋποθέσεις δύνανται καὶ εἰς τὸ μέλλον ν' ἀναστήσουν τὸ ἕδαφος τῆς ἀπολεσθεῖσης ἔργασίας των. Πάντως, δὲν εἰναι δυνατὸν εἰς τοὺς Ἀγγλῖους ἐφοπλισταὶ ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν δύναμιν μᾶς κυβερνήσεως, ἵδι μὲν τῆς κυβερνήσεως τῆς Μόσχας, η ὁποία ἔχει ὑπὸ τὸν ἀπόλυτον ἀρχέτονον ἀπό τὴν ἔλεγχον τὸ σύνολον τῶν εἰσαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν τῆς χώρας, συνεπῶς δὲ καὶ τὰς ναυάλωσεις καὶ ἡτοι, ἐν ἀντίθεσι πρὸς τοὺς ιδιώτας ἐφοπλιστάς, διαθέτει τὸ ἀπόδιπον κρατικὸν βαλάντιον.

Συνεχίζων τὸν λόγον τοῦ ὁ κ. Dalglish ἔτονται, ὅτι ἔκεινο ποὺ χρειάζεται σήμερον, εἰναι η ἀποκατάστασις μᾶς ἐλευθερίας δράσεως καὶ η ισότητης μεταχειρίσεως, ὡς ἐθεοπίσθιον διὰ τῶν διεθνῶν συμβάσεων. Τόσον η περὶ «Ναυτικῶν λιμένων» — εἰπε — σημειώνα, δύσον καὶ ὁ Ἀγγλικὸς Νόμος τοῦ 1853 περὶ τελωνείων, προβλέποντα τὴν ἐπιβολὴν ἀντιποίων διὰ κάθε περίπτωσιν παραβιάσεως τῆς ἀνωτέρω ἀρχῆς ἀπὸ οἰανδήποτε χώραν. Εἰς τὴν περιπτώσιν ὅμως τῶν Σοβιέτ είναι προφανές, ὅτι μόνη η ναυτική βιομηχανία, εὑρίσκεται ἐν ἀδρανίᾳ ν' ἐπαναφέρῃ τὴν οἰκονομίαν. Ἐναπότεται δόλεν εἰς τὴν Ἀγγλικήν κυβερνήσεων νὰ ἔξενηρη τὰ ἔνδειγνονά μεταποιητικά μέτρα διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ισότητος μεταχειρίσεως καὶ εἰλικρινῆς συμπεριφορᾶς πρὸς τὰ ὑπὸ Βρεταννικήν σημαίαν πλοῖα.

Αἱ εἰδικαὶ τῆς προσεμένης περιπτώσεις συνθῆκαν ἐπιβάλλονταν νὰ ληφθῇ πρόνοια, δόλος νόσησμένη ἀνάλογία Ρωσικῶν ἐμπορευμάτων, εἰσαγομένων εἰς Ἀγγλίαν, μεταφέρεται δι' Ἀγγλικῶν σκαφῶν. Εἶναι τοῦτο τὸ μόνον διασφαλίσεος τῆς ισότητος. Ἡ Ἀγγλικοσοβιέτική συμφωνία τοῦ 1933 περιλαμβάνει τὸν δόλον αἴξησεως τῶν ὑπὸ τῆς Ρωσίας ἀγροαρμένων Ἀγγλικῶν ἐμπορευμάτων καὶ εὐρυτέρας ἀπασχόλησης τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων. Καίτοι ὅμως η ναυύλωσις Ἀγγλικῶν σκαφῶν ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἔχει θέτει ἱκανοποιητικῶς τὸ 1934, παρέμενεν ἔχτοτε στάσιμος ἡ κατέπεσην δὲν διὰ τὰς μεταφορᾶς ξυλείας ἐμειώθη κατὰ τὸ 113 καὶ πλέον. Ἀποδεικνύεται ἐξ αὐτοῦ, ὅτι κατὰ τὶς οἰνωσιστικῶν, παρ' ὅσον εἰναι οἱ δορι μᾶς ἐμπορικῆς σημειώνας, χρειάζεται νὰ ἔφαμοισθῇ πρὸς διαφύλαξην τῶν

συμφερόντων τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας.

— Ὁ κ. Souter ἐξ ἄλλον, ἑποτηρίζων τὴν πρότασιν τοῦ κ. Dalglish, ἐπειγήσεων ὅτι αὕτη ἀρροφᾷ, κυρίως, τὰ μέχρι 4500 τόννων φορτίον πλοία, ἀπόνα ἀποτέλουν ἔνα κατὰ πολὺ σημαντικότερον τμῆμα τῆς Βρεταννικῆς χωροταξίτητος, παρ' ὅσον γενικῶς ποτεύεται. Ἡ κατηγορία τῶν πλοίων αὐτῶν ὑπερβαίνει, κατ' ἀριθμόν, ἀφετά τὰ πλοία μεγαλυτέρων χωροταξίτητον, εἰναι δὲ πιθανόν, ὅτι τὰ ἐλύτρη μετρίου μεγίσθους σκάψη μεταφέρουν καὶ περισσότερα φορτία, ἔναντι τῶν μεγάλων φορτιών, διότι τὰ ταξιδιά των εἰναι κατὰ πολὺ συντομώτερα. Ἐπιφρόσθετος, ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ μέγεθος των, στοιχεῖδιν ἀκριβῶς κατὰ τὴν τὴν ναυτιλγήσιν των καὶ παρέχουν — ἔν τε τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἐμπειλλέσιν των — ἔργασίαν εἰς περισσότερας κείμας.

Ἀνασκοπῶν τὴν θέσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ιδιαίτερος τῶν μεταφορῶν τοῦ Βρεταννικοῦ γαλάνθρακος, ἔτοισεν, ὅτι η καταστρεπτική πτώσις τοῦ ὅρκου τῶν συναλλαγῶν, κυρίως δὲ εἰπε τῶν γανανθράκων μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Βρο. Εὐρώπης, ἐδημοφύγησε περίοδον σοβαροτάτης κρίσεως διὰ τὰ σχάψη τῶν 4500 τόννων. Ἡ σοβαρότης τῆς κρίσεως ἐπεδεινόθη καὶ ἀπὸ τὴν τακτικὴν τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, διότι διὰ παντὸς μέσου ἐπιφρέάσουν τὴν προτίμησιν τῶν πλοίων εἰς τὰς φορτώσεις γανανθράκων. Οὕτω, εἰς τὴν Γαλλίαν, ἔνθα αἱ μεταφορὰς γανανθράκων ἀπησχόλουν προσετειώδεις Γαλλικὰ σκάψη, ὁσάκις ἐποφέρετο περὶ φορτίων ἀνηκόντων εἰς ἐπιχειρήσεις κοινῆς ὀμελειών, ἥδη διὰ προσφάτου Διατάγματος καθισταταὶ ὑποχρεωτική ἡ ἀπολεσθεῖση χρηματοποίησης τῶν ἔμνισῶν πλοίων καὶ μάλιστα μὲ ναύλους ἀνωτέρους ἔχεινον, οἵτινες θὰ ἡδύναντο ν' ἐπιτευχθοῦν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν παρ' Ἀγγλικῶν πλοίων.

Ἐζομεν ἐπίσης λόγους νὰ πιστεύουμεν — συνέχισε ὁ κ. Souter — ὅτι λαμβάνονται καὶ ἄλλα μέτρα διὰ τὴν μείζονα συμμετοχὴν τῶν Γαλλικῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀγορὰν ταῦτην δαπάναις ἡ βοηθεία τῆς κυβερνήσεως τῶν Παρισίων. Ἀλλὰ καὶ εἰπε ἄλλας χώρας σημαντικαὶ καταβάλλονται προσπάθειας διασφαλίσεως τῶν ἐν προσεμένων εἰς τὰς φορτειώδεις Γαλλικά πλοῖα. Ἡ Ὀλλανδική κυβερνήσεως προτίθεται, ώς ἔγνωσθη, ν' ἀπολογήσῃ τὸ παράδειγμα τῆς Γαλλίας. ἀκόμη δὲ καὶ σήμερον φορτία προοριζόμενα διὰ τοὺς Ὀλλανδικοὺς σιδηροδρόμους η δι' ἄλλους κρατικοὺς δργανισμοὺς μεταφέρονται συχνά δι' Ὀλλανδικῶν πλοίων.

Εἰς τὴν Γερμανίαν, ὃ ἔλεγχος τοῦ συναλλάγματος συντελεῖ σπουδαῖος εἰς τὴν κατανομὴν τῶν διὰ τὴν χώραν ταῦτην προοριζόμενων φορτίων μεταξὺ τῶν Γερμανικῶν σκαφῶν, καταβάλλεται δὲ καὶ προσπάθεια ὑπὸ τῶν ἀρχῶν ν' ἐπιφρέσουν οἱ Γερμανοὶ εἰσαγωγεῖς καὶ ἐξαγωγεῖς, ὁστε νὰ στρέψουν τὴν προτίμησιν των εἰς τὰς Εθνικὰ πλοῖα. Ἡ Πολωνική κυβερνήσης ἔνισχε τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου καὶ σήμερον συναγονίζεται ὅντος εἰς τομεῖς ἔργασίας, οἵτινες ἐδημοφύγησαν διὰ τῶν Βρεταννικῶν προσπάθειών.

Εἰς τὴν Σκανδινανίαν ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἐσημειώθη αἴξοντα τάσις ποὺς ἀγοράν Ἀγγλικῶν γανανθράκων οἱ, αἱ δὲ ναυλώσεις διὰ τὴν μεταφορῶν των ἐπαφίστο εἰς σκάψη τῶν Σκανδιναντικῶν καὶ βορειοπειριοτικῶν ναυτιλιῶν, πρόδημα πὲ σήμανε, τὴν ἀπόλειαν σεβαστῆς ἔργασίας τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυλώμεστον καὶ πρόσκτητον τοιάσιας σημαίας. Θύ δηννάμην, ἔξηλονθησεν ὁ κ. Souter, νὰ ἀναφέρω χωρακτηριστικοὺς ἀριθμοὺς δι' ὅλα τὰ γειτονικὰ πρὸς τὴν Ἀγγλίαν κράτη, τὴν Γαλλίαν, τὸ Βέλγιον, τὴν Ὀλλανδίαν, Γερμανίαν, Πολωνίαν, Φινλανδίαν, Σουηδίαν, Νορβηγί-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΓΡΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

“ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & YIO
ΕΤΑΙΡΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

αν και Δανίαν. Οι αριθμοί αύτοι δεικνύουν ότι είς έκαστην περίπτωσιν ή μείονσις τοῦ ποσοστοῦ χορηγουμοκήσεως τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς μεταφρούκτων ἐμπόριον τῶν γνωσθέρων είνε πολὺ μεγαλύτερη ἢ ἐν τῷ συνόλῳ του. Πάντως, ἀρκεῖ καὶ μόνον νὰ γνωσθῇ, ὅτι οἱ κατάπλοι καὶ ἀπάπλοι σκαφῶν τῶν ἀντέροι χωρῶν εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας ηὔχηθησαν τὸ 1935 ἔναντι τοῦ 1929, παρὰ ἡ γεγονός, ὅτι αἱ ἐξ τῶν ιδίων αὐτῶν χωρῶν Ἀγγλικαὶ εἰσαγωγαὶ ἐκεινώθισαν κατ' ἄξιαν ἀπὸ 226 εἰς 140 ἔκαστομήγα λιδῶν, αἱ δὲ ἔξαγωγαὶ πρὸς αὐτὰς ἡλιαττόθησαν ἐπίσης ἀπὸ 133 εἰς 93 ἔκατ. λιδῶν.

Η Αγγλία συνήρφεν εμπορικές συμφωνίες με τινας τῶν ὡς ἄντοι χωρῶν, παρὰ δὲ τὴν εἰδίκην διάταξιν περὶ αὐτῆσσιν τῶν ἀγορῶν Βρεταννικοῦ γιανύθρακος, δὲν ἐλήφθη πρόνοια διαιρέσεως καὶ τῶν νεανικαρχῶν συμφερόντων εἰς τὰς μεταφοράς. Ή κατάστασις αὕτη, εἶπεν ὁ z. Souter, διεπιστόθη καὶ κατὰ τὴν τελευταῖαν συνεδρίασιν τῆς εἰπιφορῆς ἐπὶ τὸν φροτίον επιστροφῆς, ἥτις ἔλαβεν ὃντιν τῆς τὰς ἀποδόσεις ώφελοντον Ἀγγλικῶν ἑταῖρων, ποὺ ἀποτελοῦν ἐν προκειμένῳ, ἀντιρροσθετικὸν δείγμα τῆς ἀγορᾶς. Εξηγοριζόθη, δηλαδή, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ἐπειδὴν, τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἐνεργάνισε τὴν μειονάσιαν τοῦ 1932, ἔποτε δὲ ἥηρξεν νὰ βελτιώσται βραδέως. Παρὰ ταῦτα, τὸ σύνολον τῶν φροτίων, ἀμίνα μετεφέρθησαν δι' Ἀγγλικῶν πλοίων, ἀνηκόντων εἰς τὰς ἑταῖρους τὰς συναλλασσομένας μὲ τὰς προμνηθείσας ἡπειροτοπικάς χώρας, παρέμεινε σταθερῶς κατὰ τὰ ἔτη 1932, 1933 καὶ 1934 πέριξ τοῦ ἐπιπέδου τῶν 5 ½ ἑκατομ. τόννων, ἔναντι 9 ½ ἑκατ. τ. τοῦ 1929. Τὸ παρελθόν ἐτος ὃ ὅγκος αυτὸς κατέβην αἴφνιδιος εἰς τὰ 4 ½ ἑκατ. τόννων. Ξε τῶν φροτίων αυτῶν, αἱ μεταφοραι γιανύθρακον ἐστρέφοντο γύρω τῶν 3 3/4 ἑκατ. τόννων ἀπὸ τοῦ 1932 μέχοι καὶ τοῦ 1934, κατέπεσαν δὲ τὸ 1935 εἰς τὰ 3 ἑκατ. τόννουν.

Τά ξένα πλοιά — έξηρολογήθησε ό π. Sonter — έλλαμβανον ἐλευθέρως τό μέγιστον τιμῆμα τῶν φορτίων ἐπιστροφῆς ἐν τῇ Βορείου Εἰρώπῃς. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτᾶς αἱ μεταφοραὶ διὰ θαλάσσης, ἀπετέλουν ἀντόχημα οἰσονομικούν πόλεμον, εἰς βάρος τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας. 'Εὰν οὐδεὶς ἐπιταραπῇ ὡ̄ ἀνενόλητος καὶ ἀνετοποίην συνέχισις τοῦ οἰσονομικοῦ τούτου πολέμον, συντόπιος θὰ ἐπιήρθη οἱ κατάσφρεναι σημαντικοῦ τιμῆματος τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας.

Είναι δίσκολον νά καθοδήσῃ τις — έτοιμεν είν συνεχεία ό π. Souter — τὰ προτιμητέα ἀντίδοτα, ἐκτὸς μόνον ἐάν προσφύγωμεν εἰς τὴν κε-
βερηντικήν παρέμβασιν. Επιμνημόνευμαν δοσον οὐδεὶς τὴν ἔλευθερίαν τῶν
συναλλαγῶν, ἀντί της ὅποιας ὅμως συναντοῦμεν διαφορῶν καὶ ἐξ ὄλων
τῶν κατεύθυνσεον ὀλονέν καὶ περισσότερα διαχρίσεις εἰς βάρος τῶν
Βρεταννικῶν πλοίων. Οἱ "Ἄγγλοι" ἐφοπλισταί, είναι γνωστόν, δι τὸ απέ-
χονταν ανέζαυεν τὴν διαχριτικὴν προτιμησιν, διότι ἡσαν πι-
στοὶ θιασῶται τῆς εὐλιξινοῦς καὶ λοιτούμου συναλλαγῆς. Ἡ ἀρ-
χὴ τῆς ἔλευθερίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ ἡρόεις καὶ τῆς ιστήτος ἐν τῷ
μεταχειρίσει τῶν πλοίων κάθε ἐθνικότητος, ἔχει καθοδῆσθαι διὰ τῆς διε-
θύνος συμβάσεως τοῦ 1923 καὶ ἐτηρεῖτο παρ' ὅλων μέχρι πρό τινων ἀ-
κόμη ἐτῶν. Ἐνόπλοι τῆς τελευταίας ἐξελίξεως τῶν ὑπεροχνίων μετα-
φορῶν, εὑνόσονται ἡγαγκασμένοι οἱ "Ἄγγλοι" ἐφοπλισταί νά ξητήσουν
τὴν παρέμβασιν τῆς κυβερνήσεώς των πρὸς ἔξαιράνσιν τῆς ιστούμων
μεταχειρίσεως τῶν Βρεταννικῶν πλοίων, ἡ οποία πρὸς τὸ παρόν δὲν
τοῖς ἀναγνωρίζεται ἀπὸ μέρους ἐνίον τεσσάρων ναυτιλιῶν, ποὺ καταστρα-
τηγοῦν τὴν διεθνῶς καθιερωμένην ἀρχὴν τῆς ἔλευθερίας καὶ τῆς ισό-
τητος.

«Ο τρόπος της έπανόδου είς τὴν ισότιμον μεταχείριστον — ἐπέραννεν ὁ ζ. Souter — δύναται νὰ ποιηθῇ δι' ἔκστην περίπτωσιν καὶ ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συνεννοήσεων μεταξὺ τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας καὶ τῆς κεφερνήσεως. Λέν εἰνε περιώς δρόμων νὰ παραγωρίζεται εἰσέτι ἡ πραγματικότης. Πρόσεται περιτοπισμός σοβαράς, διὰ τὴν ὥποιαν ὑφεῖλει νὰ παρέμβῃ τὸ Κράτος, γάριν τῆς περιφρουρήσεως τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων εἰς τοὺς τομεῖς τῶν φροτίων ἐπιστροφῆς. Εν ἀντίθετῳ περιπτώσει, η πλήρης ἔκπτωσις ἀναμένει τὴν Ἐδνικῶν ναυτιλίαν.

Η Αγγλική συμμετοχή είς Ρωσικάς μεταφοράς

Είς τὴν μητράν «Ἐπιθεώρησιν», τὴν ἐνδιδομένην ὑπὸ τῆς ἐν Λούδινῳ Σοβιετικῇ Ἐμπορικῇ ἀντιπροσωπείᾳ ἀναφέρεται, ὅτι σημαντική, πράγματι, ἐσμιεύθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη αὗτοῖς τῆς γορητότητος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τὸν Σοβιέτ. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐναντιγῆθισαν διὰ λογαριασμὸν τῶν διαμέρων τημάτων τοῦ «Σόδοτοργχολο» ἀφετά σκάφη εἰς τὰ Ρωσίαν, δοσον καὶ εἰς τὸ ἔξωτε-

φισών, ένω και σεβαστός αριθμός μεταχειρισμένων πλοίων ήγορασθή έπειτα από την άλλοδαπτηση, ούτως ώστε η 31η Δεκεμβρίου 1935 είναι την Ρωσικήν για δημιουργία της άνερχομένην τις 1.350.000 τ. γκρός, έναντι 327.000 τ. πολ. ξαταείας.

Παρὰ τὴν ἀνωτέρῳ αἴξησιν, αἱ ναυλώσεις Ἀγγίλων πλοίων ὑπὸ τῶν Σοβιέτ διετηρήθησαν καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος εἰς τὸ αὐτὸ περίον μὲ τὸ 1934 ἐπίτεδον. Οὖτο, τὸ ποσοστὸν τῆς Βρεταννικῆς σμιμετοχῆς εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς σημειώντα μὲ 28.2 ο) διὰ τὸ 1935, ἔναντι 28.3 ο) τοῦ 1934, ἐνῷ οἱ πληρωθέντες εἰς τοὺς Ἀγγλῶν πλοιοτήτας ναῦλοι ἤσαν κατὰ 11.000 λίφας ἐπὶ πλέον. Εφθασαν, δηλαδὴ, εἰς τὸ ποσὸν τοῦ 1.453.000 λιρῶν, ἔναντι 1.442.000 λιρῶν διὰ τὸ 1934.

‘Η σύνδεσις πληρώματος τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων

Ἐπανειλημμένος τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἡσπούληθησαν μὲ τὴν ἀπὸ μηνῶν σημειωμένην ἐν Ἀγγλίᾳ κίνησιν πρὸς διασφάλισιν τῆς ἡσῆς τῶν πληροφόρων ἐν τῇ θαλάσσῃ. Ὡς εἶντι γνωστὸν, κατόπιν τῶν δραματικῶν ναυαγίων Βρετανικῶν τινῶν σχαφῶν καὶ ίδιων «τρόματος» φορτηγῶν εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντιζὸν καὶ τῶν ἐπεριπτώσεων, ποὺ ἐπικαλοῦθησαν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, ἀπεισοδίσθη ἡ ἐνέργεια ἐμπειριστικούμενῆς δικαιοστικῆς ἔργων, ἀποσολούσσης εἰς τὴν ἔξαρθρωσιν τῶν αἵτινων τῶν ἀπολειτῶν καὶ τὴν λίρην τῶν ἐν προσειπένῳ ἐνδεικνυμένουν δραστικῶν μέτων. Ἡ ἀστηρὰ δικαιοστικὴ ἔρευνα διεγήθη ὑπὸ τοῦ λόρδου Merrivale μὲ προσοχὴν καὶ ἀσθενῶν ἀντικεμενικότητα, τὰ δὲ πορίσματά της ἐν' ἔκστις περιπτώσεως κατηστίσθησαν καὶ ἐπεβλῆθησαν πρὸ καιροῦ εἰς τὸ «Board of Trade». Ἡδη ἡ «Συμβούλευτικὴ ἐπιτροπὴ» τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας, μελετήσασε τὰ πορίσματα, σχετικῶς μὲ τὴν ἀπόλειαν τῶν αἱ) πε «Usworth», «Blaigowrie» καὶ «Milpool», ὑπέβαλε τὴν ἔθεσιν της, εἰς τὴν ὥποιαν ἐποδειγμένη τὴν λίρην ἀπαρτιστῶν τινῶν μέτων, κάροιν τῆς μετίσονς ἀσγαλείας τῶν ὄχεων πόλεων φορτηγῶν πλοίων.

‘Η Σιμοδούλευτηκή ἐπιφορή θεωρεῖ ἀναγκαῖον, όπως εἰς ἑκάστην ἀναθεώρησιν τοῦ καταποτημοῦ ἐνὸς πληρόματος δίδεται ἴδιατέρᾳ προσοχῇ εἰς τὴν διακριβωμένην ἀποδοτικότητα τῆς συνθέσεως του, προκειμένον ἴδι γά το πρωτοπιάνη τοῦ καταστόματος. Πόθε τὸν σκοπὸν αὐτὸν προτέταθη ὥδη η τροπολογίας τριῶν παραγόματον τῶν ἐν ισχὺι Κανονισμῶν περὶ συνθέσεως. Οὕτω, τὰ ἐπετελοῦντα πλόας εἰς τὸ ἔξτρεμον τὸν Ἀγγλικά ψωφητηγά χωρητικότητος 700 ἡκος 2500 τ. γκρούς, ὀφείλουν νά ἔχουν, πλὴν τοῦ πλουτάρχου, ἐποπλιδάρχον, ναυτιλίουν καὶ ἔντουρογυν καὶ ἰανόν τινα ἀριθμὸν ἀποδοτικῶν καὶ ἔξειδικευμένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀγδῶν εἰς τὸ πλήρωμα καταστόματος, εἰς τροπὸν ὅπετε νά είνει δυνατὸς ὁ καταμερισμὸς τῆς ἐργασίας εἰς τὰς φράξας, καθοδιζούμενον ἐλαχίστον τροχικού ὄφιον δι’ ἕκαστην. Συγχεζουμένων ὀφείλουν νά ἔχουν ἔνα ειδίζον πτηδαλίουν, ἔνα σκοπισμόν καὶ ἀνά ἔνα ἐπὶ πλέον διαθέσιμον ναύτην δι’ οιανδήποτε παρουσιαζούμενήν ἐργασίαν.

Πλοιά 2500 έως 5500 τ. γκρός, πλήν των ειδικών κατονομαζομένων, δι' ὅλας τὰς κατηγορίας σπασμών, πλοιάρχου, ὑποπλοιάρχου, ναυαγλήρου και
ξελινογροῦ, δέον νά ἔχουν ὡς πλήρωμα καταστόματος οὐχὶ διλγυτέρους τῶν διπλών πεπειραμένουν ἀνδρῶν, οἵτινες νά διαθέσουν δι' οἰανδήποτε παροινομάζομένην ἔργασιαν. Τὰ ἄνω τῶν 5500 τ. γκρός οικάρη θεριέλουν νά ἔχουν δέρα, τούλαστον, πεπειραμένους ἀνδρούς καταστόματος.

«Ούδεις ναυτικός θεωρείται επιτολογίουμος νάυτης καταστόματος», έχει δὲν συμπληρώσει το 1909 έτος της ήλιξιάς του καὶ έχει δέν δύναται συγχρόνως ν' αποδιξή διὰ πιστοποιητικοῦ ἐφαγματοῦ, συμβολών των τολογήσεων ή ἀναλόγων ἐγγράφων, ότι έχει τοτετή ἐνεργούν ὑπερσιανά καταστόματος. «Ἐξαφέσεις ἐπιτέρεστονται διὰ τὰς ἀσκούσθνος περιπτώσεις: Ναυτικοὶ ἥλιξις ἄνω τῶν 17 ἔτων, μὲ προϊτηρειαν ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἀνοτέφαν τοῦ ἐνὸς ἔτους, δύνανται νὰ προσλήψονται, ώς «ἐπιτολογίσιμοι νάυταις κατά τὴν ἔξῆς ἀναλογίαν: Οὐχὶ περισσότεροι τῶν δέο διὰ τὰ πλοῖα 700—2500 τ. γχρός, τῶν τριῶν διὰ τὰ 2500—5500 τ. γχρός καὶ τῶν τεσσάρων διὰ τὰ ἄνω τῶν 5500 τ. γχρός πλοΐα, ἐπὸ τὰς κατιστέρῳ φῆταις προστέθεσις;

COWASJEE & SONS

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

KARACHI, INDIA

Διεφυλάχθη ὁ χῶρος αὐτὸς διὰ τὴν
καταχώρισην τῆς ἀγγελίας των.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΥΒΡΟΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

**ΤΥΠΑΛΟΥΧΩΣΜΑΤΑ:
ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPING.
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΤΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS**

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES κατ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΑΝΔ ΤΟΝ 100

OTANWHITE EIE TOYE K.K. BITUL AC. LIMITE

**BY GECO ESTATE
COLLINGWOOD BUILDINGS**

NEWCASTLE - ON - TYNE
215

**215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E.C.**

ΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΑΝΝΑ ΑΝΤΩΝΑΡΧΟΥΔΗ

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

άντικατάστασιν ένος «έπολογισμού» νάντου καταστρόματος. 6') ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΗ ΣΥΛΑΟΥΡΓΟΣ: Είς τοιούτος ναυτικής εἰς άντικατάστασιν ένος «έπολογισμού» νάντου καταστρόματος; γ') ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΝΑΥΚΑΗΡΟΣ ΚΑΙ ΣΥΛΑΟΥΡΓΟΣ: Διό τοιούτης ναυτικοί εἰς άντικατάστασιν δύο έπολογισμών ανδρῶν καταστρόματος. δ') Είς περιπτώσεις, καθ' ἄς δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὅφη διά την άντικατάστασιν οὐτε οἱ ναυτέληροι, οὐτε οἱ ξυλιοργοί, τότε δύο τοιούτην άντικοι θὰ λογίζονται πρὸς άντικατάστασιν ένος «έπολογισμού» νάντου καταστρόματος.

II. Τοις νωτόπαιδες ἡλίκιαις ἀνο τῷ 16 ἑτῶν, οἵτινες ἔχουν προσαταρξινθήν θαλασσίαν ἔξασην εἰς νωτίζον τινα δργανισμὸν ἢ πλέον τοῦ ἐνὸς ἔτους θαλασσίαν προύτηρεσιάν, δύνανται νῦ γίνονται δεπτοὶ ὡς εἰς νωτίζος διὰ τάς, ὡς ἀντοτέλει, πρώτις περιπτώσεις.

Παρατηρείται έπειτα ότι έξι παραλλήλου πόδις τήν κατά κατηγορίας χωρητικότητα γκρός τῶν πλοίων, ώς αετή καθοφίζεται (700-2500 τ., 2500-5.500 και μένο τῶν 5500 τ.γκρ.), δέον νά λαμβάνεται έπ' ούριν και τὸ μῆκος αὐτῶν διά τὸν προσδιορισμὸν τῶν κατηγοριῶν πλοίων, ἀντὶ τῶν διαφόρων ἐλάχιστον ὄφιον. Η ἐπιτροπὴ — συνεπείᾳ τῆς τελευταῖς ἔξιλίξεων που σχεδίον τῶν πλοίων — ἀγῆκε κενά τὰ δι' ἐράστην κατηγορίαν χωρητικότητος ἀντιστοιχοῦντα μῆκη, ἵνα συμπληρωθοῦν ταῦτα ἐπὶ τοῦ «Board of Trade».

'Αναφέρεται περαιτέρω είς τὴν ἔνθεσιν ή διαπίστωσις τῆς Ἐπιτροπῆς, καθ' ἓν, εἰς τινας κατὰ τὸ παρελθόν περιπτώσεις, εἰς ή περισσότεροι ἀξιωματοῖς καταστόματος οἱ πέραν τῶν δύο ἐγκαραγμάτισθουνας ήσαν ἐπιπολογίσιμοι ἄνδρες τοῦ καταστόματος». Ἐκφράζεται εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο η Ἐπιτροπή τὴν ἰναποτοίην της, διότι ή «Ἐθνικῇ Ναυτικῇ Ἔνωσις» συνέστησε τὴν χρηματοποίησιν τριών ἀξιωματικῶν καταστόματος ἐπὶ πλοίον 2750 τ. γραῦς καὶ ἄνω, καθὼς καὶ διότι ὑπερέιχη εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νῦν μὲν χαρακτηρίζεντα παρ' ἀπόν τοις πλέον τοῦ ἑνὸς ἀξιωματοῖς καταστόματος ὡς ἐπιπολογίσιμοι ἄνδρες καταστόματος», διὰ τὰς περιπτώσεις, λατιναῖς προσβλέπει παλαιοτέρα ἐγκύρωλις. «Ἐλαβεν ἐπίσης εὐχαρίστως γνῶσιν ή Ἐπιτροπῇ μᾶς ἀναγνούσσεως τῶν Ἀγγίλων ἐφοπλατῶν, ὅτι διάσειντα εὐνοϊῶντος πρὸς τὴν γενομένην σύστασιν διὰ τὴν πρόσδηψην τριών ἀξιωματικῶν καταστόματος ἐπὶ σαφῶν 2750 τ. γραῦς καὶ ἄνω καὶ ὅτι θὰ πράξουν πάν τὸ δυνατόν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν της.

Αἱ ἥδη ἴντοβαλλόμεναι ἐπὶ τῆς «Συμβουλευτικῆς Ἐπιτοποῖῆς» τοῦ «Board of Trade» προτάσεις ἀποτελούν τὴν συγχαταρθίμησιν τοῦ ναυάρχου καὶ τοῦ Σελονγοῦ εἰς τὸν προβλεπόμενον ἀμφίμον τὸν ἀπαστομένον· ἐφ' ἑκάστον πλοίον «ἐπιτοπογισμών αὐδόνων καταστροφών», ἀναγνωρίζοντος ὅμως τὸ ἐπιτυγχανόμενον συγκατηγοριατικόν περιθώριον ἀσφαλείας ἐξ τῆς προσλήψεως τῶν δύο τούτων εἰδίκων. Πιστεύει ἀγραδάντως ἡ Ἐπιτοπῇ, ὅτι, χάριν μεῖζονος ἀσφαλείας τῶν ταξιδεύοντων ἀνά τὸ ἔξτεροικὸν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν, δέοντα νὰ προσλαμβάνεται ἐπ' αὐτῷ εἰς εἰδίκος Σελονγός.

Συνάρθηματικῶς ποὺς τὴν ἔκθεσιν τιθήντην, οἱ μετέχοντες τῆς «Σεμιονόλεντικῆς Ἐπιτροπῆς» Πλοιαρχοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, προέβησαν καὶ εἰς τὰς ἀκολούθους ποὺς τὸν Λονδίνειν ναυτικὸν Τόπον ἀνακοινώσεις: «Ἡ παρ' ἡμῖν ὑπογραφὴ τῆς ἔκθεσος δὲν ἐνέχει καὶ τὴν ομιλίαν, ὅτι εἶμεν ἵσανομένοι ἀπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν, δύον ἀρροφῇ τὴν χορηγοποίησιν διπλωματούχων ἄξιονατικῶν ναυτοπλοίας ἐπὶ τὸν ἐπὸν Βρεταννικὴν ομιλίαν πλοιούν.» Εὔχομεν τὴν γνώμην, ὅτι συντόμως πρέπει νὰ ληφθῇ νομοθετικὴ πρόνοια, δηοῦ — ὑπὸ διαιρέμαν τινᾶς προϋποθέσεις — ἀπάντηση τὸν Αγγλίκην ομιλίαν οσκάμη χορηγοποιοῦν ἐξ ίσου διπλωματούχους ἄξιονατικῶν ναυτοπλοίας.

τοντούς αξιοματικών νανοποιώνει.
«Η Ελπιδοφόρη — λέξη που συνέβασαν — άπειροις νά τηγήση τὴν ἔπει-
σίν της ἐντὸς τῶν δρίων κατεύθυνον νόμουν καὶ νά μὴ ἐπεταθῇ ἀμέσως
εἰς τὰς γενικοτέρας ἀπόψεις τοῦ προβλήματος περὶ συνθέσεως τῶν πλη-
ρωμάτων. Ἀποτέλεσμα τούτου ἐπρόξεν, ὅτι δὲν κατέστη δενατόν νά ὑ-
ποδειχθοῦν πλήρους ἐν τῇ ἔπεισί αἱ ἀνάγκαι τῶν ἀξιοματικῶν νανοποιώ-
ας. Ήπιότερον, εἶναι καιρὸς πλέον νά ἐξετασθῇ τὸ ζῆτημα τούτο καὶ γενικό-
τερον καὶ ἀπό ὅλας αὐτοῖς τὰς πλειο-

Τὰ διαμερίσματα τῶν πλοιωνάτων

Ἐπ' εὐναρίᾳ τῶν παφατόνων, ἄτινα διεπιπόθησαν πρό τινος ἐνόπλου τῆς Βοιλῆς τῶν Κοινοτήτων ἀπὸ μέρους τῶν ἐργατικῶν βούλευτῶν, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς δυνατεῖς ὄφους ἐνδιατήσεως τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν «τοιάμπτε» φροτηγῶν, ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸν Λονδίνειον ναυ-

τικῶν Τύπων μερικαὶ ἐνδιαιφέρονται πληροφορίᾳ, σχετικά μὲ τὰ διαιρέσιμα τοῦ πληρώματος, ἅτινα διαβέτει τὸ νεότερυν τον φροτηγὸν «Dumfries» 5143 τ. γκρός, ὅπερ καθειλκύσθη εἰς Τάιν τὴν 17ην Ἰουνίου π. ἔτους.

Τὰ διὰ τὸ πλήρωμα διαιμέσιματα τοῦ σκάφους τούτου εὑρηνται τοποθετημένα εἰς τὴν πρώτην, ἔχουσαν σχῆμα καταδόρυον, καὶ δια-
θέτουν κεντρικήν θέρμανσιν, εἰδίκας αἰθουσάς ἐστιατορίου διὰ τοὺς πατέ-
τας, τοὺς θερμαστάς καὶ τοὺς πλαξιοματικούς, μὲν χωριστοὺς κοιτά-
νας διὰ τοὺς ἐργαζομένους τὴν ἡμέραν καὶ διὰ τοὺς ἐργαζομένους τὴν
νύκτα, μὲν ίδιαίτερα δι' ἔκαστον ἑρμάρια ἱατισμοῦ, ἀδιαβρόχων, ὑπο-
δημάτων κλπ., μὲ στεγνωτήμα διὰ τὰ βορεγμένα ἐνδύματα, θερμούς καὶ
ψυχρούς διώρο, καθὼς καὶ διαιμέσιμα λογτρῶν, μὲ ἐγκατάστασιν καὶ
εντούτοις.

Τά παράθυρα τῶν διαιρεομάτων ἔχουν διάμετρον 12 ἵντσων, ἀντί
9 ὡς πρότερον, ὁ ἀερισμὸς εἶναι ἀφιος χωρὶς νὰ δημιουργῇ φεύγατα,
αἱ δὲ κλίναι, ζάριν πληροεπέσας καθαριότητος, εἶναι μετάλλιναι καὶ το-
ποθετημένα εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον, χωρὶς νὰ πένερχενται ἢ μία τῆς ἄ-
λης. Ό φορτισμὸς δὲ ἡλεκτρικῶν λαμπτήρων είναι ἄπλετος εἰς ὅλη τὰ
διαιρεομάτα, διατίθενται δὲ καὶ λυγνία πετρελαίου διὰ τὴν περίπτω-
σιν ἀνάγκης.

Poujavía

Ἡ διὰ Κωνστάντζης κίνησις

Οι ἄριστοι Ρουμανοί κύριοι παρατηροῦν, ότι αἱ ἑνιστάμεναι δυσχέρειαι εἰς τὴν ἔξαγωγήν πετρελαίων ἐκ Κονστάντζης ἐπηρέασαν σοβαρός τὴν ἐκ τοῦ λιμένος τούτου σίνησι τῶν φορτώσεων. «Εσχάτως μάλιστα οἱ ἔξαγογαι σχεδὸν ἑσταμάτησαν.» Αγιτθέως πρὸς τὰ πετρέλαια, πῆψημεν αἱ διὰ μέσου τῆς Κονστάντζης Τουρκαὶ ἔξαγωγαι πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, ίδια δὲ πρὸς τὴν Γερμανίαν, καθόσον τὸ Τουρκούν ἐμπόδιον ἐστόφαρη πρὸς τὴν συντομοτέραν διὰ Κονστάντζης ὁδόν, ἀντὶ τῆς μεῖζον διὰ τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ διαδρομῆς πρὸς τοὺς Γερμανούς λιμένας. «Η διὰ τῆς Κονστάντζης ὁδὸς προπτάει δι' ὅλα τὰ ἐποκούμενα εἰς ἄλλοισιν εὐπαθῇ φορτιᾶ, ὡς οἱ Ζώδιον, όπωρῶν κἄτε, συντελεῖ δὲ συγχρόνως καὶ εἰς τὴν ἵποστημένην τῆς Τουρκοῦ Ναυτιλίαν, ἡ οποία καὶ ἐπελεῖ ἦδη τὰς μεταφοράς τῶν Ἐθνικῶν προϊόντων μέχρι Κονστάντζης, ἐνῷ τῆς διὰ Μεσογείου πρὸς τὴν Γερμανίαν ἀποστολῆς, ἐπωφελεῖτο μέχρι τοῦδε ἡ Ἰταλικὴ καὶ ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία.

Ἡ ναυσιπλοῖα εἰς τὸν Δούναβιν

Ἡ Εὐφοριαῖ Ἐπιτοποὶ τοῦ Δαινάβεως πρόσκειται νὰ συνέλθῃ ἐντὸς τοῦ Μαρτίου διὰ νὰ λάβῃ ἀποφάσεις ἐπὶ διαφόρων ζητημάτων ἀφορῶντων τὴν ἐν τῷ ποταμῷ ναυσιπλοΐαν, αἱ ἐπὶ τῶν ὅποιων προσωριναὶ λύσεις, αἱ δοθεῖσαι κατά τὸ παρελθόν, οὐδεμίαν πρακτικὴν ὠψέλειαν ἀπέδωσαν. Συγχρεμένος, πρόσκειται νὰ διασφαλισθῇ ὁ διάτλους τῶν ἑβδομάδων τοῦ Δαινάβεων, εἰς Σούνινα, ἀπὸ τὰς συγχρήματα προσχώσεις ἄμφω, αἵτινες ἔξαιρολογώντων ἀπειλούσαν νὰ καταστήσουν, μετά τινα χρόνου, ἀνέψιτον τὸν εἰσπλόντων σκαφῶν εἰς τὸν ποταμόν.

'Επειδή τά διατιθέμενα παρά της 'Επιτροπῆς τεχνικά μέσα είναι άνισχρα για τον άναποδόγνων τάξης προσχώσεις ταύτας, θὰ μελετηθῇ ἐκ νέου τὸ πλαϊσίον σχέδιον περὶ διαφοριμέσεως τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ ἐν Ἀγίῳ Γεωργίῳ, χάριν τῆς νωνιπλοίας, ἔγκατα εἰσομένου τοῦ διαβόλου Σουλιάνα. Ή ἐν προσειπενόν δυσούλια ἔγκειται εἰς τὴν οἰζονικὴν πλευράν, δεδομένου ὅτι ἀπατούντα σεβασταὶ δαπάνα, ή δὲ 'Επιτροπῆς ἐμφανίζει μέγα παθητικὸν μὴ δυναμένη μέχρι τῆς στιγμῆς νά ἔξασφαλίσῃ οὐδὲ' αὕτη τὴν ἀνέλληπτην ἔξινοπέστην τοῦ τόπου τῶν δαγείον της.

Σοβιετική Ρωσία

Μή αγαγκόπησις της υρωτιλιακής προσπάθειας

Εἰς τὸν Γερμανικὸν ναυτικὸν Τέπον δημιουρεύεται, βάσει τῶν ἐξά-
στοτε ἐξ Μόσχας ἀνακοινούμενών πληροφοριῶν, ἐνδιαφέρουσα ἀναστό-
πησις τῶν Σοβιετικῶν προσπλαθείων διὰ ἀνάπτυξιν τῶν Ρωσικῶν
λιμένων, τὴν τόνωσιν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τὴν προοδευτικὴν
ἐνίσχυσιν τῆς Σοβιετικῆς χωροτακτότητος. Τα «Ναυτικά Χρονικά» ανα-

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

AGENCE
Agents for:

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO LTD

The **DATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO LTD**
The **INSURANCE COMPANY "VERITAS" LTD**

Cables & Radiograms—On neybro^s "Sanghaj

είδικως τὰ τῆς ἔξελίξεως τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν, λόγῳ τοῦ ἔξαιρετοῦ ἐνδιαφέροντος, ποὺ ἀνέκαθεν ἐνείχε διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἡ Σοβιετικὴ ἀγορά. Λεδομένου δημοσίου, διὰ εἰς τὸν παρούσαν Γερμανικὴν ἀναστοπήσιν, αἱ ἔκαστοτε σποραδικῶς ἀναγραφόμεναι εἰς τὸν Τέλον τῆς Μόσχας πληροφορίαι ἐμφανίζονται συγκεφαλωμέναι εἰς μίαν πλήρη μελέτην, περὶ τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας τῶν Σοβιέτ, ἐξρίναμεν σκόπιμον, όπως τὴν ἀναδημοποίουμενον.

Οἱ Ἐμπορικὸς στόλος τῶν Σοβιέτ παρουσιάζει κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταῖρην πρωθυμησιν, ἡ οποία καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ὅσον καὶ στρατιωτικῆς τοιωτῆς, εἰναι πράγματα ἀξιοημένωτος, ἐνῷ καὶ ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου λιμενικῶν κέντρων δὲν ὑπῆρχεν εὐκαταφρόνητος. Εὖθης μετά τὸν πόλεμον — τονίζεται εἰς τὴν Γερμανικὴν ἀναστοπήσιν — ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία, λόγῳ τῆς ἀπολείας τοῦ ἐν τῇ Βαλτικῇ λιμένων τοῦ Ρεβάλ, καὶ τῆς Ρίγας, ἔστρεψε τὴν προσοχὴν τῆς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τοῦ Μούρμανσον, τοῦ μόνου ἐξ τῶν Βορείων λιμένος, διότι δὲν ἐπόζεται εἰς πῆξιν κατὰ τὴν ζεμερινὴν περίοδον. Οἱ λιμήνοι οὗτοι, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ δούλου στρατοπεδείων καὶ οἱ ἀποστολούμενοι εἰς καταγνωστικά ἔργα πολιτικοὶ κατάδικοι, ζητημοποιεῖται κυρίως διὰ τὴν ἐμπορικὴν διέξοδον τῶν Βορείων Σοβιετικῶν διαμερισμάτων καὶ ἀπότελε τὴν ἀφετηρίαν πονηροῦ δικτύου τακτικῶν Ρωσικῶν γραμμῶν πρὸς ὅλα σχεδὸν τὰ μέρη τοῦ Κόσμου. Μία ἐξ τῶν σπουδαιοτέρων αὐτῶν γραμμὴν θεωρεῖται καὶ ἡ ἐνώνυμα τὴν Βόρα. Ἀγγλίαν.

Ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία εἶναι σήμερον ἡ σοβαροτέρα ναυτικὴ δύναμις εἰς τὴν Ἀρκτικὴν περιοχὴν καὶ ἡ ἴσχυροτέρα εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, κάθε δὲ προσπάθεια καὶ ἀνάπτυξις τῆς παρασκολούθεται μὲν ἀδιατέραν προσοχὴν ἀπὸ τὰς ξένας ναυτικὰς χώρας καὶ ἰδίως ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Ἡ σημασία τῆς Ρωσικῆς ναυτιλίας καθίσταται μεγαλύτερα ἀπὸ τὴν ὑπαρχεῖν ἵσανον δικτύου ποταμῶν συγκονονιῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἀποτελεσμένην ἐπὸ τῶν Σοβιέτ νέαν διαφρύμησιν καὶ ἐνθυμοῖ τοῦ δικτύου διαφρύμων, μέσῳ τοῦ δούλου θάλασσολυνθῆ ἡ ἐπικονινία τῆς ἀχανοῦς ἐνδοχώρας μὲ τὰ βασικότερα λιμενικά κέντρα. Ὡς εἶναι γνωστόν, ἐνεκανιάσθη τὸ 1933 ἡ διώρυξ Βαλτικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης, χάρις εἰς τὴν δούλου μεταξὺ τῆς Λευκογραδ καὶ Ἀρχαγγέλου ἀπόστασις περιωρισθή ἀπὸ 2840 εἰς 674 μόνον μίλα. Ἡ διόρυξ αὕτη ἐπῆγχε τὴν σημασίαν τῆς Ἀρκτικῆς Θαλάσσης, ὡς μεταφορικῆς ὁδοῦ, διὰ τὴν Σοβιετικὴν Οίκονομίαν. Ἐπανελημμένα ἐπίσης προσπάθεια κατεβλήθησαν, διότι διασφαλισθῆ καὶ ἡ τακτικὴ καὶ ἀκίνδυνος ναυσιπλοΐα διὰ μέσου τῆς Βόρας Θαλάσσης ὁδοῦ, ἥτις συνδέει τὸ Μούρμανσον μὲ τὸν Ἀρχαγγέλον καὶ μὲ τοὺς λιμένας τοὺς κειμένους εἰς τὰς ἐβδολάκας τῶν ποταμῶν Λένα καὶ Γενισέϊ.

Μεζονά, πάντως, σημασίαν διὰ τὴν περιστέρων ἀνάπτυξιν τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας ἔνεχε ἡ σχεδιαζούμενή κατασκευὴ τῆς διώρυγος Βόλγα — Ντόν, ἥτις προώριστα νὰ συνδέσῃ ἀπ' εὐθείας τὴν Βαλτικήν καὶ τὴν Λευκήν Θαλάσσαν μὲ τὸν Ερεξενόν Πόντον. Μέχρι τοῦδε ὁ Βόλγας συνεδέετο μόνον μὲ τὴν Κασπίαν θάλασσαν. Ἡ πραγματοποίηση τοῦ ἀντότεροῦ σχεδίου δὲν ἀναμένεται δεδομένη τεθωναμένη προσεχῆς, διότι ἀφ' ἐνός μὲν ἀπατούντα τεράστια οἰκονομικὰ μέσα, ἄλλα καὶ διότι ἀφ' ἐτέρων αἱ τεχνικαὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐκτέλεσην τοῦ κολοσσαίου τούτου ἔργου δὲν εἶναι σήμερον εύνοικαι, λόγῳ τῆς μὴ διαθέσεως ἐμπειρίου ἐργατικοῦ προσωπικοῦ. Ἀνεξαρτήτος δημοσίου τοῦ μελλοντικῶν Ρωσικῶν σπέρματος καὶ σχεδίου, ἀπίνα ἐμφανίζουν τοὺς ἀντικεμενικοὺς σοσοποὺς τῶν ἀρμοδίων κυρίων τῆς Μόσχας, ὁ σημερινὸς ἐμπορικὸς στόλος τῶν Σοβιέτ δὲν εἶναι ἀκόμη εἰς θέσιν νὰ ἐπαρσέσθη εἰς τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἐξυπηρέτησην τοῦ ἐξωτερικοῦ διὰ Θαλάσσης ἐμπορίου τῆς χώρας. Ἀπο-

τελεῖ ἐν τούτοις χαρακτηριστικὸν γεγονός, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἐθνικῆς σημαίας εἰς τὰς θαλασσικὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς ἐμφανίζεται ἡδη σοβαρῶς ηγέρημένη ἔναντι τῶν προπολεμικῶν ποσοστῶν. Παραλλήλως δῆμος ηγέρηθε καὶ τὸ διὰ Θαλάσσης Ρωσούπον ἐμπόριον. Οὔτω, ἐνῷ κατὰ τὴν περίοδον 1908 ἦν τοῦ 1912 μετεφρέθησαν διὰ Θαλάσσης τὰ 62 ο', κατὰ μέσον δρού, τῶν Ρωσικῶν φορτίων τὸ ποσοστό τοῦτο ἀνήλθε εἰς 93 ο' ο) κατὰ τὸ 1933. Ἡ διαμόρφωσις τῶν νέων Ρωσικῶν συνόρων πρὸς τὴν Δίουν ἔσχεν ὡς συνέπεια τῶν μείσων τῶν οιδηροδομικῶν μεταφορῶν διὰ τῶν δυτικῶν συνόρων καὶ ἀξιοσημείοτον μετάσεων τῆς σχετικῆς κινήσεως πρὸς τὸν λιμένας τῆς Βορά. Θαλάσσης καὶ τοῦ Ερεξενού Πόντου. Λιθαλάσσια μεταφοραὶ συνίστανται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ Σινέιαν, δημητριακά, γανάνθρακας, πετρόλια καὶ ἄλλα ὄμοιοι φορτία. Τὸ 1933 τὰ 94.3 ο') τῆς δῆλης Σοβιετικῆς ἐξαγωγῆς καὶ τὰ 70 ο') τῆς εἰσαγωγῆς, μετεφρέθησαν ἀπὸ θαλάσσης. Ὁ κατιστέρω πάγιας παρέχει σαφῆ εἰδόντα τῆς προοδευτικῆς ἀναπτύξεως τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐπαετίαν, ἔναντι τοῦ 1913, καθὼς καὶ μίαν ιδέαν τῆς αἰσθητῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταῖρην διογκώσεως Σοβιετικῆς χωρητικότητης:

"Ετη	Πλοια	Τ. γραδός	"Εξωτερ. ἐμπόριον	Σύνολον ἐσωτ. καὶ	"Εξωτ. τ. ἐξωτ. ἐμπ. τ.
1913	863	757.000	5.504.000	15.662.000	33.069.000
1928	222	336.000	1.390.000	9.337.000	18.416.000
1929	233	368.000	1.343.000	12.935.000	23.513.000
1930	280	530.000	1.815.000	20.171.000	34.946.000
1931	301	608.000	2.270.000	20.655.000	36.903.000
1932	340	773.000	1.958.000	17.171.000	34.349.000
1933	352	868.000	839.000	16.725.000	33.102.000
1934	375	994.000	823.000	16.127.000	38.752.000

Ἡ ἐμπορικὴ κινήση τῶν Ρωσικῶν λιμένων — προσεμένων διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἐξαγωγὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Σοβιέτ — κατανέμεται εἰς τοὺς ἀπόλοιθους τομεῖς διὰ τὸ 1934 καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τελευταῖον προπολεμικόν ἔτος 1913. (Οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται εἰς χιλιάδες τόννων):

Λιμενικοὶ τομεῖς	1913	1934	1913	1934	1913	1934
Γ. Ποσ. ο') Τ. Ποσ. ο') Τ. Ποσ. ο') Τ. Ποσ. ο')						
Βορείον Θαλάσσης	128	2.3	77	9.4	1506	9.7
Βαλτική Θαλάσσης	4007	72.8	350	42.5	2648	17.0
Ερεξενίου Πόντου	889	16.1	204	24.8	10861	69.8
Κασπία Θαλάσσης	103	1.9	57	7.0	121	0.8
"Απο" Ανατολής	377	6.9	134	16.3	423	2.7

Σύνολον: 5504 100.— 823 100.— 15559 100.— 16127 100.—

Τὰ σημαντικότερα ἐξ ἄλλου εἴδη τῆς Σοβιετικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν καὶ τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως σημειωθεῖσαν διὰ τὸ 1934 μὲ τὴν ἀπόλοιθον κατανομὴν ἀνά τὰ διάφορα Ρωσικά λιμενικά κέντρα, μέσοις τῶν ὀποίων διωγτεύεται ἐξωτερικοῦ :

Μ.Θάλ."Αζοφ. Κασπία Βαλτική Β. Θάλ." Α.Π.Ανατ.
Σύνολον κινήσεως : 26.103.5 13.416.0 4.472.2 3.870.6 2.785.7
"Εξ ὁν: Πετρόλια 18.531.3 12.056.5 182.7 6.8 287.3
Γανάνθρακες 2.552.7 3.1 30.5 154.3 388.3
Σινέια 625.9 366.9 3.029.1 2.701.4 162.5
Δημητριακά 1.702.7 214.8 308.9 62.4 788.1
Μεταλλεύματα 1.214.5 0.0 75.1 7.4 23.8
Μέταλλα καὶ προϊόν. 591.6 62.3 195.7 40.3 273.9
Προϊόντα μεταλλ. 551.7 38.8 22.2 33.8 133.8
Μηχαναλ - ἐργαλεῖα 48.1 14.4 41.6 10.0 10.0
"Άλας 274.4 72.5 56.2 43.5 73.1
Ζάχαρις 98.8 54.6 0.0 2.1 46.0
Τζετίς 143.4 65.8 28.8 153.0 198.7

Προσέπτει ἐξ τῶν ἀνωτέρων στατιστικῶν ἀριθμῶν, ὅτι πολὺτην φοράν ἀπὸ τὸ 1930 ἡ κίνηση τῶν ἐμπορευμάτων παρουσίασε αὐξησην καὶ ὅτι ἀπὸ τὸ 1931, λόγῳ τῶν ἐπιβληθέντων περιορισμῶν εἰς τὰς εἰσα-

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 ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ
ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HAROWBY ST, CARDIFF
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

γονάς τῶν διαφόρων χωρῶν ἔξεδηλώθησαν αἱ πρώται τάσεις μειώσεως. Οἱ λιμένες τῆς Βαλτικῆς καὶ τοῦ Εὐξείνου Πόντου συγκεντρώνουν τὰ 83 οἱ τῆς δόλης (ἀπὸ ξηρᾶς καὶ Θαλάσσης) εἰσαγωγαῖς καὶ ἔξαγωγαῖς κινήσεως ἐπορευμάτων, οἱ δὲ τοῦ Εὐξείνου Πόντου είνε ταῦτα μέρας λιμένες ἔξαγωγῆς δημητριακῶν καρπῶν, γαναθράκων, μεταλλευτικῶν προϊόντων καὶ πετρελαίων ἐκ τῆς Νοτίου Ρωσίας, καὶ οἱ τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς Βορ. Θαλάσσης είνε, κυρίως, λιμένες ἔξαγωγῆς ξύλειας.

'Ο Σοφιετικός έμπορικός στόλος δὲν είναι εἰς θέσιν, ώς προανεφέρθη, νὰ διεξαγάγῃ μόνος όλοζηρον τὴν διὰ θαλάσσης κίνηση τῶν Ρωσικῶν μεταφορῶν 'Ο πόλεμος καὶ ὁ μὲν ἀπὸ τῆς επακούσου θήσης ἐν Ρωσίᾳ ἐμφύλιος σπαραγμὸς σπουδαῖος ἔχημώσαν τὸν 'Εθνικὸν ἑμιπορικὸν στόλον. Οἱ λιμένες ἔξεινηδενισθήσαν εἰς ἐγκαταστάσεις φορτεψι-φορτώσεων, αἱ διώρυγες παρημελήθησαν, αἱ λιμεναποθήκαια συνσκευασίαις καὶ ἀποταμεύσεως κατεστράφησαν, τὰ κορηπίδωματα καὶ αἱ δεξαμεναὶ ὑπέστησαν μεγίστην φυδραν. Δέκα ἀκόμη ἦτη μετὰ τὴν ληξίν τοῦ πολέμου ὁ σοβιετικὸς στόλος ἥτισθε 222 μόνον πλοῖα, ἔναντι 863 τοῦ 1913, μὲν ψφρητικότητα 336.000 τ., ἔναντι προπόλεμης 757.000 τόννων. Δι-αρκοῦντος τοῦ πρώτου καὶ τοῦ δευτέρου πενταετοῦ σχεδίου ἡγανάκτησθησαν τὰ Σοβιέτ, χάριν τῆς ἔξεινονομήσεως μεγάλου ποσοῦ συναντατάσ-τος — ἀτία σημειωτέοντος ἀνήρχοντο ἐτησίως εἰς 100 ἢ 150 ἔταποι. φορτίων διὰ τὴν ναύλωσιν ἔγινες χωρητικότητος — νά στρέψουν τὴν προσοχήν του εἰς τὴν ἀνάδομασιν φοργαντών τοῦ 'Σόβιτοργκफλοτο' καὶ εἰς τὴν δράγμασιν τῶν 'Εθνικῶν λιμένων.

Εις τὸ τέλος τοῦ 1934 ἡ Σοβιετικὴ χωρητικότης ὑπερέβανε διά πρώτην φοράν τὸ 1.000.000 τ. γκρός, κατὰ δὲ τὸ 1935 ἐφάσαι—κατὰ τὰς βεβαιώσεις τοῦ Ὀργανισμοῦ τοῦ ἔξωτερικοῦ Ρωσικοῦ ἐμπορίου— εἰς 1.350.000 τ. γκρός, μὲ 375 πλοία, ἄντια είνε μὲν διλγύθεα τῶν προπολεμικῶν, ἀλλὰ μεγαλύτερά τοιτον, ἐμπαντζόντα μέσον δροῦ μεγέθους 2600 τ. γκρός. Ἡ ἀνανέωσις τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας ἐπραγματοποιήθη κατὰ μέγα μέρος δι' ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ συνγχρόνως διὰ τῆς αἰὲνησεως τῶν εἰς τὰ Ρωσικὰ ναυπηγεῖα κατασκευῶν ἔνινον ἀτμοπλοίων, μότορων, παγιθαραντικῶν καὶ τάνκεος.

Μέχρι τέλους τοῦ 1932 ἡ γορόσιμησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς σκάφη 139.129 τ. γκρός, ὡς ἔξης:

To 1926	τ.	21,066	To 1930	τ.	55,590
> 1927	▷	7,680	> 1931	▷	31,100
> 1928	▷	3,970	> 1932	▷	18,100

» 1929 » 1.623 Σύνολον τ. 139.129
Είς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς δέον νῦ προσθεῖν καὶ ἐπὶ παραγγελίη
ναυπηγήσεις εἰς τὸ ἔξωτερον, αἵτινες ἀνῆλθον μέχρι τέλους τοῦ 1932
εἰς 10 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 35.117 τ. γκρός. Ἀπὸ τοῦ 1933
μέχρι τέλους τοῦ 1934 ἡγοράσθιαν ἐξ τῆς ἀλοδαπῆς σκάφη 90.000
τ. γκρός, διὰ δὲ τὸ 1935 εἶχε διατεθῆ πλάτωσις 264 ἑκατ. φουβλίου πρὸς
ἐνίσχυσιν τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ποταμοπολίας. Ἕγοράσθιαν πράγματι
κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος — ἐξ Γερμανίας καὶ Ὀλλανδίας κυρίως — 70
φορτηγά, χωρητικότητος 250.000 τόννων, 13 φορτηγίδες καὶ ἀρκετά
φυματικά καὶ ναυαγοσωστικά. Ἐκ τῶν νέων ἀγορῶν, 77 σάκηα χωρη-
τικότητος 150.159 τ. γκρός κατενεμήθησαν εἰς τὰς Σοβιετικάς ὑπηρε-
σίας τῶν Ἀνατολικῶν τομέων καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Ἄφ' ἑτέρου,
αἱ δοθεῖσαι εἰς τὸ ἔξωτερον νέαι Σοβιετικά παραγγελίαι, ἀφοροῦν
13 φορτηγά, εἰδικά διὰ τὴν μεταφοράν ἔντειας. Ἐξ αὐτῶν 7 κατασκευ-
ᾶσθντα εἰς τὴν Ἀγγλίαν, 3 εἰς τὴν Ὀλλανδίαν καὶ 3 εἰς τὴν Δανίαν.
Εἰς τὰ Ρωσικά ναυτηγεῖα πατεούνεσθιαν κατὰ τὴν ἐπτάστιαν 1926
— 32 τὰ ἀλόνουμα σάκηα: Τὸ 1926 τόννοι 6.000. Τὸ 1927 τόννοι 15.370.
Τὸ 1928 τόννοι 23.000. Τὸ 1929 τόννοι 41.393. Τὸ 1930 τόννοι 24.984.
Τὸ 1931 τόννοι 38.468 καὶ τὸ 1932 τόννοι 40.300. Ἐναυπηγήσθιαν,
τούτεστιν, ἐν Ρωσίᾳ κατὰ τὴν ἀντέρειο περιόδον 67 σάκηρ 189.525
τόννων. Κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη δὲν ἐπήρχονται αὐθεντικοὶ ἀριθμοὶ περὶ τῆς
ποτειας τῶν ναυπηγείων, εἴμι μόνοι οἱ προϋπόλογοισθέντες. Οὕτω τὸ
1935 εἶχε καθορισθῆ νῦ ναυπηγήσθων σκάφη 41.000 τόννων.

Καταφένται ἐπί τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν ἡ μεγάλη Σοβιετική προσπάθεια διὰ τὴν δημιουργίαν ἀξιολόγου ἐμπορικοῦ στόλου, ἡ αὗξησις τοῦ ὅποιον ἀπὸ τοῦ 1927 μέχρι καὶ τοῦ 1934 περιέλαβε πλοῖα 330.000 τ. ἐξ ἀγορῶν καὶ ναυπηγήσεων ἐν τῇ ἀλλοδαπᾷ καὶ 325.000 τ. ἀπὸ κατασκευῆς εἰς τὰ Ρεσοσκάνα ναυπηγεῖα. Παραποτέται ἀδύνατον ἄποτινται ἡ κατασκευὴ φυσικῶν τύπων πλοίων, εἰς τούτους τὰ συγ-

φη ένος καὶ τοῦ ἀπὸ τού πάντων ἀντιπροσωπεύοντον σῆμερον τὰ 350) ο τῆς Σοβι-
ετικῆς χωρητικότητος. Προτίμους ἐπίσης παρατηρεῖται εἰς τὴν ναυτῆ-
γηνσιν μότοφατε, τῶν ὅποιών τὸ ποστόν αὐγήλην ἀπὸ 9 εἰς 32 ο ὁ
ἐπὶ τῆς δύλικῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος, μὲν αἰσθήην αὔξησιν καὶ
τοῦ μέσου δροῦ τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος ἀπὸ. Τὸ 1934 ἑπό-
χαν ἐν ὑπεροείδι 360 Σοβιετικὰ πλοῖα, ἐκ τῶν ὅποιών τὰ 130, χωρητι-
κότητος 477.677 τ. γραφός, ἔξυπηρτον τὸ ἔξιτερικὸν ἐμπόριον. Ἀνα-
φέρεται ἀκόμη, ὅτι τὸ δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν ἐπεξετάθη κατὰ τὰ
τέσσαρα τελευταῖα ἔτη καὶ ὅτι ὁ Ρωσικός ἐμπορικός στόλος μετέφερε
κατὰ τὸ 1934 ποστότητα 7.2 ἑκατ. τ. ἐμπορευμάτων, ἐξ ὧν 2.89 ἑκατ.
τ. ἀφεύδονταν κίνησιν μετὰ τοῦ ἔξιτερικοῦ. Ἀναλυτικώτερα εἰκὼν παρέ-
ζεται ἀπὸ τὸν κατιστέον συγκριτικὸν πίνακα τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας
κατὰ τὰ ἔτη 1929 καὶ 1934:

Ἐξαγ.-Ἔλαχ. Ἀποστ. Καρα δύον μὲ ἀπότλ. 1929 1934 1929 1934 1929 1934

Σύναψη ἐν ὑπηρεσίᾳ: — 130 — 5 — 360
 Μεταβολή: — 15755 — 15750 — 749304

Μεταφροθ. ἐπωρ. εἰς τ. —	477677	—	15750	—	749.394
Ἀποτολῆσαι γραμματικήν	866	1096	—	8	4855 10737
Ἐπιτ. κίνησ. εἰς γιλιάδ. τ. 1772	—	2872	—	206	3275 7205
Μέση μεταφ. ἐπώτ. πλοίου	2834	3774	—	3156	1600 2298
Μῆλα ἐκ πλοίου ἀνά 24ωρ.	193	209	—	160	191 199
Μίλια κατά ταξίδιον	1743	1971	—	2138	1042 1509
Διαδικασία τῶν Σοβιετικῶν ποσταράδων μέτρονον ἀνθυπ.					

Αντικείμενον των Σοβιετικών προσπάθειών αποτέλεσαν ακούη η
βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητος των Ρωσικών πλοίων, ίδια
ὅσσον άφοδε την άπωλειαν χρόνων κατά την φρόντιση, ό συγχρονισμός
των λιμένων κ.λ., περὶ τῶν δόποιν καὶ ἐλήφθησαν κατά τὸ παρελθόν
τοῖς ἀξιόλογα νομοθετικά μέτρα. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο συνεκλήθη συνέ-
διον τῶν σπουδαιωτέρων ὁργανισμῶν τῆς ναυτιλίας, ἀποτέλεσμα τοῦ
ὅποιν ἐπῆρξεν ἡ ἔδοσις δύο Διαταγμάτων περὶ ἀσφαρίας καὶ περὶ ἐλα-
ττώσεως τῶν ὕδων σταλίας. Οἱ παρατίθεμενοι ἀφ' ἑτέρων πίνακες δει-
κνύντων τὴν σημειωτὴν τῶν διαφόρων σημάδων εἰς τὰς κατὰ θάλασσαν
ιεπαφοράς τοῦ ἔξτρεμούν ἐμπορίου τῶν Σοβιέτ:

	ΕΞΑΓΩΓΑΙ			ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ		
	Ποσ.	Ποσ.	Εις	Ποσ.	Ποσ.	Εις
Σημαῖαι	1932	1934	1934	1932	1934	1934
	ο)ο	ο)ο	1000 τ.	ο)ο	1000 τ.	ο)ο
Σύνολον :	100.—	100.—	16.127	100.—	100.—	823
Σοβιετική	5.1	16.6	2.674	41.6	82.9	682
Αγγλική	12.9	12.4	2.004	21.5	6.2	51
Γερμανική	9.4	8.4	1.348	15.3	3.6	30
Ελληνική	12.2	14.9	2.406	—	0.9	7
Ιταλική	16.9	11.2	1.802	0.3	0.4	3
Νορβηγική	14.3	11.7	1.885	8.1	0.7	6
Λαϊκή	3.9	4.2	671	4.5	0.7	6
Γαλλική	3.8	2.6	416	0.1	—	—
Σουηδική	4.7	3.8	612	0.6	1.3	11
Ιαπωνική	5.4	1.2	194	1.3	1.0	8
Άλλες παραγόμενες	11.2	12.0	2.116	6.7	2.2	19

"Οσον άφορα επίδιπλης τάξ Σοβιετικής έξαγωγών μόνον ή συμμετοχής έκστης ομηρίας, κατά τη διάρκεια της οποίας, η έξαγωγική τομείς, έμφανται από τον άλλονθινο πίνακα διά το 1944 και είς γιλιάδας τόνυμα έμπτευμάτων

Σημαῖα	Δευτ. Θ.	Βαλτική	Μαύρη Θ.	Αζοφ.	Ειρην.	Σύνολον
ένοντ., ἐμπορ. τ.	2871	3907	7532	1352	517	16127
ΣΕ θν ἡ Σοβιετική	355	1081	796	224	50	2673
Αγγλική	455	281	883	201	183	2004
ερμανική	125	1064	136	—	23	1348
Χλλανδική	347	51	96	—	—	493
ανική	229	401	33	—	8	671
ορθηγική	795	155	881	38	16	1885
ουηδική	147	363	89	—	14	612
επτονική	154	165	—	—	—	319
ανιλανδική	93	248	33	—	—	372
Χλληνική	110	27	1584	685	—	2406
ταλική	—	—	1673	129	—	1802
αλλική	—	—	380	24	13	416
απονική	—	—	—	—	193	193

Κατά την χρονική περίοδον 1929—34 κατόρθωσαν τα Σοβιέτ να πάρουν σημαντικώς την παρ' αύτων χρηματοποίησην ξένης χωρητικότης. Ή συγκεκρινή της Σοβιετικής σημαίας έπι τον συνόλου των διά πλάσης είσοδων άνηλθεν από 41.6 εις 87.7 ο) και έπι τον συνόλου την έξαγωγών από 7 εις 10.6 ο). Κατά το 1935 έξι άλλων μετεφέρθηκαν έκανε Ρωσίας εις το έξωτερον την πάνταλη διά Ρωσικών σταθμών πορεύματα 5.000.000 τόνων. Διά το 1936 το ποσόν τούτο προβλέπεται ανέχθη εις 7.000.000 τ. Ή Σοβιετικής άποτοπία άφ' έτερον μετέχει τας έκπτωσικές μετασορός κατά ποσοτήν 45 ο).

τας επονετικές μεταφοράς πάντα ποσούσιον 45 σ.ο.). Είς τας ένδιαιφερούσις αὐτάς πληροφορίας καὶ στατιστικάς προστίθενται καὶ ἡ λεπτομέρεια, διτὶ Σοβιέτ ἐπιδίωκου τὴν σύναψιν νέων ἐμπορῶν συμφωνιῶν διὰ νῦν προστατεύοντας εἰς εὐρυτέραν κλίμακαν τὰ συμφωνώντα τοῦ ἐμπορικοῦ ἀντὸν στόλον. Ελεῖ γεγονός ἐν προζευμένῳ, διτὶ, ὃν ἀμορφᾶ τὰς ναυτικὰς ὑπηρεσίας, εἰς οὐδέμιαν υποχώρησιν προσβαίνουν Σοβιέτ, παρ' ὅλην τὴν καταβαλλομένην προσπάθειαν ὑπὲρ τῶν συμβαλλόντων χωρῶν, ὅπως ἐπιτύχουν ικανά ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας των ἀνταλλάγματων εἰς τὰς Σοβιετικὰς μεταφοράς.

Ξύλινον ἔξερευνητικὸν πλοῖον

Εις τὸ Τεχνικὸν Ἰνστιτοῦτον τοῦ Λένινγραδ πρόκειται συντόμως νά συμπληρωθῇ ἐνδιαφέρουσα μελέτη, ἀφορώσα τὴν κατασκευὴν ξυλίνων πλοίων, προοριζομένου δι' ἔξεργενητικούς πλόας ἀνά τὴν Ἀρκτικήν Θάλασσαν, ἔχοντος ἐκτόπισμα 1000 τόννων καὶ ἐφωδιασμένου μὲν



ARE THE MOST EFFECTIVE
GENERAL - REPRESENTATION
SINCE 1897

F.R. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR: CRIANSEN

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΕΦ 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ 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 παθέλκυσις τοῦ «Σταμάτιος Γ. Έμπειρικός»

Ένεχει ιδιαίτερον διά τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἐνδιαφέρον καὶ ποέπει νὰ χωρεύσῃ, ώς μία ενοίωνος ἀπαρχή, τὸ γεγονός τῆς καθελκύσιος τοῦ πρώτου ἀπὸ τὸ 1930 καὶ ἐντέθεν, νεοτείκτου Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Πρόσκειται περὶ τοῦ παραγγελθέντος διὰ λογαριασμού τοῦ ἐπόπλου τοῦ Οίκου «Σ. Γ. Έμπειρικός, Ltd» φορτηγοῦ «Σταμάτιος Γ. Έμπειρικός», δύπερ καθελκύσθη τὴν 22αν π. μ. ἐκ τῶν ἐξ Σόντερλαντ ναυπηγείων «Short Brothers». Ἡ ἀπόκτησις συγχρονισμένων μονάδων ὑπὸ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, λαμβανομένων ὑπὲρ ὅψιν καὶ τὸν δύο παραγγελῶν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ, καθὼς καὶ τῆς ἀγορᾶς παρ' ἑταῖρον ἐφόπλιστων σκαψῶν τινῶν νεοτείρας ἡλικίας, δημιουργεῖ διὰ τὴν Ἔθνικὴν σημαίαν τὸν πρώτην ἔχγράνσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὥλικον καὶ παρέχει τὴν ἐλπίδα — ἐάν η ἐπανετὴ προσπάθεια συνεχίσῃ — διὰ θά δηνηθῇ σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ή ναυτιλία μας νὰ παροντασίῃ ἀξιόλογον τι ποσοστὸν εἰς κανονικὴν πλοΐα.

Τὸ καθελκυσθὲν φορτηγόν, ναυτηγήθεν βάσει τῆς νέας ἀρχῆς τοῦ ἑνὸς κυρίου ἀνθεκτικοῦ καταστρώματος (single deck principle), ἀν καὶ εἶναι τέτοιον σύλτεροντες, μὲ πρόμναν καταδοφικοῦ, πλωτούσιμον μὲ δῆλα τὰ νεώτερα δεδομένα τῆς ναυτηγίης καὶ μηχανολογικῆς ἐποιτήμης θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσιστον τοῦ μὲ μηχανάς τριπλῆς μὲν ἐπτονόσεως, ὅλλα προσηρμοσμένων εἰς δῆλας τὰς τελειοποιήσεις καὶ ἐφαρμογάς, αἵτινες ἔγγινῶνται λίαν χαμηλῶν κατανάλωσιν κανονίου ὥλης, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀναπτυσσόμενην ταχύτητα. Ἡ πρωστήριος μηχανὴ τοῦ «Σταμάτιος Γ. Έμπειρικόν» κατεσκενάσθη, ώς γνωστόν, ἀπὸ τὰ παγκοσμίου φήμης μηχανορογεία τῆς «North — Eastern Marine Eng Co, Ltds. Λί διαστάσεις τοῦ σκάψου είναι αἱ ἀξόλουσθοι: Μῆκος 400 ποδῶν, πλάτος 53 καὶ κούλον (βάθος) 33.9' ποδῶν, μὲ πέντε ἀνοίγματα κετῶν καὶ ψωρηπότητα 7750 τ. φορτίου.

Τὸ Ταμείον Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων

Ἀπὸ τοὺς κατεψιθέντας ισολογισμοὺς τῶν δύο Ταμείων Προνοίας ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ E. N. διὰ τὴν λῆξασαν χρῆσιν τοῦ 1935, προσύπτει, διὰ τὰ κεφάλαια τοῦ μὲν Ταμείου Ἀξιωματικῶν ἀνὴρθον ἀπὸ 24.240.399 δρ., εἰς 30.611.423 δρ., τοῦ δὲ Ταμείου Ταμείου Κατωτέρων πληρωμάτων ἀπὸ 11.458.000 εἰς 19.416.255 δραχμῶν. Βοηθήματα διενεμήθησαν κατὰ τὸ ἀπὸ ἔτος εἰς μὲν τοὺς ἀξιωματικῶν ἐκ δρ., 2.337.938, εἰς δὲ τὰ πληρώματα ἐκ δρ., 1.344.133, μὲ μέσον δρον δοηθήματος 62.655 δρ., διὰ τοὺς ἀξιωματικῶν, ἔναντι καταθέσεων 9.605 δρ., καὶ 13.688 δρ. διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα ἔναντι καταθέσεων 1252 δρ.

Ἀποδεινύνεται ἐκ τῶν ἀφιμούν αὐτῶν ἡ ἀρχετά ἴγανοποιητικὴ κατάστασις ἀμφοτέρων τῶν Ταμείων, λαμβανομένων ἐπ' ὅψιν, διὰ τὰ 18 οὐ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τὰ 35 οὐ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Εἴτοιν καὶ λαμβάνοντα σόνταξιν, εἰς ἡλικίαν κατωτέρων τῶν 50 ἑτοῦ. Εἰς τὴν ἔνσχυσιν τῶν κεφαλῶν τῶν δύο ταμείων συντετέλεσεν ἀρκούντως καὶ ἡ ἐντατικὴ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κίνησις τῆς ναυτιλίας μας, πλαϊλήλως καὶ πρός τὰ ληφθέντα ἐπὸ τῶν διοικήσεων τῶν Ταμείων μέτρα. Τὰ ἀποθεματικὰ κεφάλαια τῶν ἐν λόγῳ ίδρυμάτων ναυτικῆς προνοίας, ἀνερχόμενα εἰς 55.000.000 δρ., θὰ ἐπενδύσουν κατὰ τὸ ἥμισυ εἰς Ἐθνικά χρέογραφα καὶ κατὰ τὸ ἐπόλοιπον ἥμισυ μὲν διατεθοῦν εἰς ἐννότηρα δάνεια.

Ἐνώσις Ἀξιωματικῶν καταστρώματος

Περὶ τοὺς ἔστρων ἀξιωματικῶν Καταστρώματος ποντοπλοίας συνελόντες τὴν Ιην Μαρτίου συνέπλεξαν ἐπαγγελματικὸν σωματεῖον ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐνώσις Ἀξιωματικῶν Καταστρώματος Ποντοπλοίας» σοὶ πολὺ ἔχουσα τὴν διὰ παντὸς νομίου μέσου ἐξεπιστήσην τῶν συμφέροντων αὐτῶν. Μετὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ ίδρυμάτος ποντοκόλλου, ἐξελέγη προσωρινὴ Ἐπιτροπή, ἥτις μὲν ἐπιμελήθη τῆς ἐγκρίσεως τοῦ καταστρικοῦ ἀπὸ τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς.

"Ιδουσις νέας ἑταιρίας

Τοῦ τὴν ἐπωνυμίαν «Leith Hill Steamship Company, Ltd» καὶ μὲ δηδούλων τὸ Λονδίνον, ιδρύθη νέα ἑταιρία, σκοπὸς τῆς ὅποιας είναι ἡ διεύθυνσις ἑπολιτικῶν ἔργων, ναυλώσεων, ἀνθρακεύσεων, πρακτορεύσεων, ἀγοραπωλησίων ἀπομολίων κλπ. Τὰ κεφάλαια τῆς νέας ἑταιρίας ἀνέρχονται εἰς 20.000 λίρας, διευθύντα δ' αὐτῆς είναι οἱ κ. Ζ. Εμμ. Η. Κουλουζούνης καὶ Βασίλ. Μ. Μαυρολέων. Ή διεύθυνσις τῶν γραφείων τῆς ἑταιρίας ἐν Λονδίνῳ είναι: «Bury Court House 7—8, Bury Court, E. C. 3».

Διοικητικαὶ ἀποφάσεις καὶ διατάγματα

Τὴν 28ην Μαρτίου μὲν ἐκδικασθοῦν ὑπὸ τοῦ συμβούλιον τοῦ E. N. αἱ ὑποθέσεις τῶν πλοίων καὶ Γεωργ. Λαμπού, κατηγορούμενον ὅτι τὸν Ιούλιον τοῦ 1935 ἔλαβεν ἀπὸ τὴν προξενικὴν ἀρχὴν τοῦ Νοῦστρου ναυτιλιακὴν ἔγγραφα, χωρὶς τὸ πλήρωμά του νὰ ἔχῃ κανονικὴν σύνθεσιν, Ίων. Γιακουμῆ, διότι ἀπειθίσαεν ἐκ τοῦ ἀπὸ τὸν Ιούλιον τοῦ 1935 ἀθροεπειστήσασται εἰς τὸν Παλαιστίνην, Σπυρ. Χαροκόπου, διότι μὲ τὸ ἀπομολίον «Ελλάς» συνηγονίζετο εἰς ταχύτητα μὲ τὸ ἀπὸ τὸν Ιούλιον τοῦ 1935 «Ελλήσ» καὶ Ἄντ. Σολούνια, διότι ἀντικατέστησεν ἀνδρας τοῦ ἀπὸ τὸν Ιούλιον τοῦ 1935 «Αλμπέρτα», χωρὶς νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν ἐν τῷ ναυτολόγῳ ἔγγραφην τούτην.

Εἰς τὸν πλοιάρχον τοῦ φορτηγοῦ «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» ἐπεβλήθη μηνιαία στέρησις τοῦ διπλώματος τοῦ διὰ παράβασιν τῆς συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως κατὰ ἐν ταξίδιον τοῦ σκάφους τούτου ἐξ Μπουνέος «Ἄρδες δι' Ἀβονάμονθ».

Εἰς τὴν ἑξεταστικὴν ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῆς χορηγήσεως διπλωμάτων πλοιάρχων προσετέθη εἰς εἰδικός ἑξετοτῆς διὰ τὸ μάθημα τῶν ομάτων.

Οἱ ἀνθυπολοίδαιοις λιμενικὸς κ. Ιων. Βενιέρης ἐποιοθετήθη ἀπολιμενάρχης Καλαμῶν.

Προήχθη εἰς ἀρχιπλοιογόνον Σύνορον ὁ μέχρι τοῦδε πλοιηγός κ. Ἄντ. Τζουμάνης.

Διὰ τὴν νηολόγησιν ἐπιβατηγῶν πλοίων

Ἐδημοσιεύθη πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» Διάταγμα καθορίζον τὰ ὑποβλητέα εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ στοιχείου διὰ τὴν παροχὴν ἔγγρισεως πρὸς ἀναγγώρισιν ἐπιβατῶν ἀπομολίων, ώς Ἑλληνικῶν. Τὸ ἐν λόγῳ Διάταγμα βασίζεται εἰς τὸ ἀρχόν τοῦ Νόμου 6059 περὶ ἀποτολοίδων συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν καὶ ἐξεδόθη κατόπιν σχετικῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ συμβούλιον τοῦ E. N. καὶ τοῦ συμβούλιον τῆς Ἐπιχείρειας. Οἱ ζετεῖται δι' αὐτοῦ διὰ, διὰ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀναγγώρισις, ώς Ἑλληνικοῦ, ἐνός ἐπιβατηγοῦ ἀπομολίου, ὃς εἰπεῖται ὁ ἐνδιαφερόμενος πλοιοστήτης η ὡς ἀντιπόδωσης αὐτοῦ νὰ ἀποβάλῃ τὰ ἀκόλουθα σχεδίαγράμματα, προδιαγραφάς κλπ. στοιχείων.

α') Ἐπίσημον βεβαίωσιν περὶ τὸ τόπον ναυτηγήσεως, τῆς ἐποχῆς καθελκύσεως, τῆς ὀλικῆς, καθαρᾶς καὶ εἰς φορτίον (d.w.) χρητικότητος τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ περιγραφὴν τῶν διαστάσεων αὐτοῦ

HEMPEL'S SHIP'S PAINTS

Ο Ἐπιτυχέστερος Συνδυασμὸς Ἀνωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Υφάλων καὶ Εξάλων.

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

Ιδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ Πετρελαιοφόρα Πλοῖα.

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

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

(μῆκος, πλάτος καὶ βάθος). 6') Σχέδιον τῶν ναυπηγικῶν τοῦ σκάφους γραμμῶν (εἰ δυνατόν). γ') Σχέδιον τῆς διαιρίκους τοῦ πλοίου τομῆς. δ') Σχέδια τῶν κατόψεων, ὑπερστεγασμάτων, ὑπερχατασκενασμάτων, καταστρωμάτων, κυτῶν καὶ διπυθμένων (ἐὰν ἐπάρχωσι τοιάντα). ε') Σχέδιον διαφρονήμισεως τῶν πάσης χοῖσεως διαιρεσιμάτων τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος καὶ ἐν ὅ δεον γ' ἀναγράφονται καὶ αἱ διαστάσεις ἔκαστον διαιρεσίσματος. στ') Σχέδιον καμπυλῶν εὐσταθείας τοῦ πλοίου (εἰ δυνατόν). ζ') Σχέδιον τοῦ μεγίστου νουέως. η') κλιμακαὶ βυθισμάτων εἴτε σχέδιον καμπύλης ἐκτοπίσματος (εἰ δυνατόν) ἐμφροτον καὶ ἄφροτον βυθισμα πρώθας καὶ πρώτης καὶ ἀντίστοιχον ὑψος ἐξάλον. θ') "Υπολογισμὸν καταπλέσεως στεγανῶν διαιρεσιμάτων μετὰ διαγράμματος ἀντιστοίχων ισάλων καὶ ἐνδείξεως θέσεων παραστιδῶν, θυρίδων καὶ λοιπῶν ἀνοιγμάτων ὑπερένθη τῆς ἐμφροτον ἰσάλου. ι') Περιγραφὴν τοῦ τρόπου τοῦ ἀφριμοῦ, τῶν εἰδους καὶ τῶν διαστάσεων τῶν ἐπωτιδίων λέμβων, τῶν σχεδίων καὶ τῶν λοιπῶν πλευτικῶν συσκευῶν τοῦ πλοίου. ια') Περιγραφὴν τοῦ τρόπου τοῦ ἀφριμοῦ, εἰδους καὶ τόπου τῶν μηχανῶν καὶ τῆς δυναματῆς καὶ ἐνδείξεως ἵπποδυναμεως τούτων. ιγ') Περιγραφὴν τοῦ ἀφριμοῦ, εἰδους καὶ τοῦ τύπου τῶν λεβήτων, τῆς ἐπιφανείας τῶν ἐσχαρῶν, τῆς ὀλιζῆς θερμανομένης ἐπιφανείας, τῆς ἀρχῆς καὶ τῆς κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ὑποβολῆς τῶν τὸ παρὸν στοιχείων πεσεως τούτων ὡς καὶ περὶ τῆς ἐποχῆς τῆς ἐν τῷ πλοιῷ ἐγκαταστάσεως των. ιε') Περιγραφὴν τῆς συνήθους καὶ μεγίστης ταχύτητος τοῦ πλοίου εἰς μῆλα καὶ τῶν ἀντιστοίχων στροφῶν μηχανῆς καὶ τῆς κατανάλωσεως γιανθράκων ἢ πετρελαίου ἀνά εἰσοστετράωρον. ιστ') Περιγραφὴν τῆς χωρητικότητος τῶν γιανθράκωποτηκῶν ἢ πετρελαιοδεξαμενῶν εἰς τόννους. ιζ') Σκαριφήματα τῆς διατάξεως τῶν μηχανῶν, λεβήτων, δυνητικῶν μηχανημάτων καὶ γιανθράκωποτηκῶν ἢ πετρελαιοδεξαμενῶν τοῦ πλοίου. ιη') Περιγραφὴν τοῦ ἀφριμοῦ τῶν βαρούνικων καὶ φορτωτήρων καὶ τῆς ἴσχυος ἔκαστον τούτων εἰς τόννους. ιθ') Περιγραφὴν τῆς εἰς πόσιμον καὶ τροφοδοτικὸν ὑδωρ χωρητικότητος τῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου. ιχ') Περιγραφὴν τῶν πρόσ έκδοσιν ἀδειας ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτων ἀπατουμένων στοιχείων, περὶ ὃν τὸ ἀπό 7 Σεπτεμβρίου 1934 Διάταγμα επερι ἀπαλλαγῆς ἐπιβατηγῶν τινων ἀτμοπλοίων τῆς ὑποχρεωτικῆς ἐγκαταστάσεως ἀσυρμάτων καὶ καθορισμοῦ συναφῶν λεπτομερειῶν.

Τὰ περὶ ὃν ἡ προηγούμενή παράγραφος στοιχεῖα, ἔξαιρεσι τοῦ ἐδαφίῳ α' μηνιονευομένου, δέον δπος ὑποβάλλοντα εἰς τὴν Α.Ε.Ν. εἰς διπλοῦν.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ πωληθὲν εἰς "Ελληνας Γαλλικὸν φορτηγὸν «Kamsa» 1986 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Α. Παπαδάκη καὶ θὺ παραληφθῆ εἰς Ρούέν.

— Τὰ φορτηγά «Γερμανία» 2080 τ. γκρός (τοῦ 1914) τοῦ κ. Μιχ. Βαλμα καὶ «Ολλανδία» 1516 τ. γκρός (τοῦ 1906), τοῦ κ. Δημ. Ν. Κορφοῦ κλπ., ἀτινα είλον ἐνοικιασθῆ ὑπὸ τῆς ἑταφίας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ελληνική», λινθέντα τῆς μισθώσεως, μετονομάσθησαν καὶ πάλιν «ΛΕΩΝΙΔΑΣ Μ. ΒΑΛΜΑΣ» τὸ πρῶτον καὶ «ΗΡΩΝ» τὸ δεύτερον.

— Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «Κινστ. Βαγιάννης» μετονομάσθη «ΕΒΗ». —

— "Εδεξαμενήσθησαν πρὸς καθαρισμὸν ἡ ἐποχενάς ἐν "Αγγλίᾳ τὰ φορτηγά «Ερηνοῦλας» καὶ «Ορος Ιθώμορ» εἰς τὸ Μπλάσθ καὶ τὸ τάνκερ «Μαρία Νικολάου» εἰς Νιούπροτ.

Μετεγράφησαν ἐκ Λονδίνου εἰς Πειραιὰ τὸ φορτηγὸν «Βέλλιγον» 2844 τ. γκρός, τῆς ἑταφίας «Ελληνική» Α.Ε. καὶ ἐπὶ τῶν νηολογίον Πειραιῶς εἰς τὰ τοῦ Ἀργοστολίου τὸ φορτηγὸν «ΣΠΥΡΟΣ» 2107 τ. γκρός.

— Ή ἐγγεγραμμένη ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΦΩΦΩ ΜΑΚΡΗ» 1195 τ. γκρός ὑποθήκη ἐν δρ. 350.000 ἥρθη, ἐνεγράφησαν δ' ἐπὶ τοῦ ίδιου φορτηγοῦ δύο νέων ὑποθήκηα ἐν δρ. 400.000 ἥ μια καὶ 220.000 ἥ ἕτερα.

— "Επίσης ἐνεγράφη ὑποθήκη καὶ ἐπὶ τοῦ ἀπὸ «ΒΕΛΟΣ» 2081 τ. γκρός διὰ δρ. 220.000.

— Τὰ 32 ½ ορο τὸ φορτηγὸν «ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ ΙΙ» 1012 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Αντ. Χάλαρη εἰς τοὺς κ. κ. Εμπ. Πλατείαν καὶ Γεώργ. Α. Χάλαρη ἀντὶ δρ. 424.125.

— "Επίσης, 5 ορο τὸ φορτηγόν «ΗΡΩΝ» (ex «Ολλανδία») 1579 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοῦ κ. Δημ. Α. Μαρίνον εἰς τὸν κ. Ν. Πα-

παδάτον ἀντὶ 100.000 δρ.

— Τὸ μικρὸν ἀπὸ «ΝΕΑ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ» 91 τ. γκρός ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Λουκᾶν Νομίκον εἰς τὴν κ. Μαριάνθην Κορσάλα ἀντὶ 100.000 δρ.

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» 1476 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Ηλίαν Π. Αγγελῆν εἰς τὴν κ. Ιωάνναν Ἡλ. Αγγελῆ (45 ορο) Αθηνῶν Ἡλ. Αγγελῆ (30 ορο) καὶ Θεώνην Ἡλ. Αγγελῆ (25 ορο) ἀντὶ 1.300.000 δρ.

— "Επίσης τὸ φορτηγὸν «ΛΙΜΝΗ» 1406 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Γεώργ. Α. Φώκαν καὶ Σία εἰς τὸν κ. Δημ. Β. Μανωλᾶν ἀντὶ 1.310.000 δρ. καὶ μετωνομάσθη «ΑΙΓΑΙΟ».

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

«JACATRA» Όλλανδιζόν, ἡγοράσθη ἀντὶ 12.500 λιρῶν παρὰ τὸν κ. Ρεθύμνην καὶ Κονιόντοντῆ καὶ θὺ παραληφθῆ εἰς Ρόττερνταμ. Πρόσειτα περὶ φορτηγοῦ 5883 τ. γκρός, 3708 τ. νέτ καὶ 9400 τ. φορτίου, ναυπηγηθέντος τὸ 1914 εἰς τὰ ναυτηγεία τῆς Βρεμέης. "Εχει κλάσιν Γερμανικοῦ Λόνδ καὶ διαβέτει χώρων διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζέμα 522.000 κ. π., διὰ δέματα 466.000 κ. π. καὶ διὰ μπόνκες 36.000 κ. ποδῶν.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 422.5 ποδῶν, πλάτους 56.2 καὶ πλευρικοῦ ὑψος 29.6, μὲ πρόστεγον μήκους 60 ποδῶν, μεσόστεγον 126 καὶ ἐπίστεγον 52 ποδῶν. Άλι μηχαναὶ του, Γερμανικῆς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 418 ὄνομ. ἵππον, εἰνε τριπλίνιδρο, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 28'' 7.10, 46'' 4.5, 75'' 3.5 καὶ διαδρομὴς ἑβδόμηδον 53'' 9.10 ἵππον.

«COODWOOD» Αγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου τοῦ κ. Ν. Λυσιαρδοπούλου ἀντὶ τιμῆς 42.500 λιρῶν. Πρόσειτα περὶ φορτηγοῦ 5008 τ. γκρός, 3089 τ. νέτ καὶ 9000 τ. φορτίου, μὲ κλάσιν 100A1 παρὰ τῷ Λγγίλικῳ Λόνδη, ἔχοντος ἐμφροτον βύθισμα 24.0% ποδῶν καὶ ναυπηγηθέντος τὸ 1928 (Φεβρουάριον) εἰς τὰ ναυτηγεία εἰ. Readhead & Sons, Ltd., τοῦ Σάονθ Σηλδε. "Ερμα ὑδατος χοημοποιει 2254 τόννους.

Φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 401.2 ποδῶν, πλάτους 55 καὶ πλευρικοῦ ὑψος 25.6 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 34, μεσόστεγον 254 καὶ ἐπίστεγον 31 ποδῶν. Άλι μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυτηγείων καὶ δυνάμεως 423 ὄνομ. ἵππον, εἰνε τριπλίνιδρο, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 40'' 3.4, 67'' καὶ διαδρομὴς ἑβδόμηδον 45'' ἵππον. -Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσεως 200 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ὕπηκον.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

"Εὰν ἔξωροί τις μερικὰς σποραδικὰς ἀγοραπωλησίαις φορτηγῶν σκαψῶν νεοτέρας ἡλικίας, οὐδὲν κατὰ τὰ ἄλλα ἐνδιαφέρον συνεκέντωσε κατὰ τὸ παρελθόν 15θμερον ἡ ἀγορά τῶν πρὸς περιστέρων ἐκμετάλλευσιν πολυομένων σκαψῶν. Άτι τιμαὶ παρέκειναν ἀνεν οὐσιώδους μεταβολῆς εἰς τὰ ἄλλα τινῶν μηνῶν ὑπηρήσαν ἐπίπεδα. Οὕτω μικρῶν σκάψων 2700 τ. φορτηγοῦ καὶ ναυπηγηθέντος τὸ 1927 ἐπωλήθη ἀντὶ 28.500 λιρῶν, φορτηγοῦ 9000 τόννων (τοῦ 1928) ἐπωλήθη ἀντὶ 42.500 λιρῶν, ἔτερος δὲ

**D. AMOUDJAS.
ΝΑΥΤΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ**

5° BATTERY PLACE NEW YORK
SHIPCHANDLER:

"Αγαλαμβάνω ὑπὸ τοὺς ἐνοικιωτέροντος ὅρονς ἐπτελέσων χωρισμάτων διὰ φορτωσιν σιτηρῶν.

TELEPHONE Bwling Green 9-9818
Cable Address. (MUDJAS. New York)

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

TELEPHONE:

AVENUE 4941

ΔΑΝΕΙΑ

**ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ**

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 42633

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

7750 τ. (τοῦ 1928) ἀντὶ 37.500 λιρῶν. Καὶ τὸν παλαιότερας ἡλικίας φορτηγὸν αἱ τιμαὶ ἡσαν ἀρχετὰ διατηρημένα, ἐπολήθησαν δὲ ἔν φορτηγὸν 8271 τ. (τοῦ 1920) ἀντὶ 26.000 λιρῶν καὶ ἔτερον 3000 τ. (τοῦ 1920) ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

Παρ' Ἰταλὸν παρελήφθη εἰς τὴν Νότιον Οὐαλλίαν ἑνα φορτηγὸν Ἀγγλικὸν 6500 τ. φορτίου, ὅπερ εἶχεν ἀγορασθῆ πρὸ μηνός, ἐπὸ Γιουγκοσλαβίᾳν δὲ πλοιοκητῶν ἡγοράσθη ἀντὶ 490.000 φράγμων καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς Φρ. Γαλλίαν, τὸ φορτηγὸν «Emile Delmas» 3400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914. Παρ' Ἐλλήνων ἐξ ἄλλου ἐφοπλιστῶν διετέθησαν κεφάλαια 55.000 λιρῶν διὰ τὴν ἀγορὰν δύο φορτηγῶν συνολικῆς χωρητικότητος 10891 τ. γκρός, ἣτοι ἐνὸς Ἀγγλικοῦ 5008 τ. γκρός (τοῦ 1928) ἀντὶ 42.500 λιρῶν καὶ ἐνὸς Ὀλλανδικοῦ 5883 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀντὶ 12.500 λιρῶν.

Αἱ συνιδέσμοι ἀγοραποληρίσια φορτηγῶν, αἱ ἀναγγελθεῖσαι κατὰ τοῦ α' 150ῆμερον τοῦ Μαρτίου, ἥσαν αἱ ἀζόλονθοι:

«ALMAZORA» Ἀγγλικόν, 1536 τ. γκρός, 2700 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1927, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 17 ποδῶν ἐφοπλιστῶν διετέθησαν κεφάλαια 55.000 λιρῶν διὰ τὴν ἀγορὰν δύο φορτηγῶν συνολικῆς χωρητικότητος 10891 τ. γκρός, ἣτοι ἐνὸς Ἀγγλικοῦ 5008 τ. γκρός (τοῦ 1928) ἀντὶ 42.500 λιρῶν καὶ ἐνὸς Ὀλλανδικοῦ 5883 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀντὶ 12.500 λιρῶν.

«ARDENHALL» Ἀγγλικόν 5074 τ. γκρός, 8271 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλιον ἀντὶ τιμῆς 26.000 λιρῶν.

«EMILLE DELMAS» Γαλλικόν, 2317 τ. γκρός, 3400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1914, ἡγοράσθη παρὰ Γιουγκοσλαβίᾳν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 490.000 Γαλλικῶν φράγμων.

«KAWATIRI» Νεοζηνιλανδικόν, 3127 τ. γκρός, 5100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἡγοράσθη ἀπὸ Ἰάπονας ἐφοπλιστὰς πρὸς περιστέρῳ ἐχεμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 9.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Οὐελλίγκτων. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε πολιηθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1934, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἀντὶ 13.000 λιρῶν.

«UNYO MARU No6» Ιαπωνικόν, 2747 τ. γκρός, 4670 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, ἐπολήθη πρὸς περιστέρῳ ἐχεμετάλλευσιν ἀντὶ 280.000 γιέν, ἣτοι ποὺς 60 γιέν κατὰ τὸν φορτίου.

«OFFHAM» (ex «Pentynne») Ἀγγλικόν, 4062 τ. γκρός, 7750 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1928, μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1932, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλιον ἀντὶ 37.500 λιρῶν.

«AURORA» Νορβηγικόν, 4037 τ. γκρός, 8230 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1932, πολλήθεν εἰς ἑτέρους Νορβηγοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς γύρῳ τῶν 50.000 λιρῶν, παρεδόθη εἰς τὸ «Οσλό» καὶ μετωνομάσθη «Nordnes».

«LEIF» Νορβηγικόν, 1925 τ. γκρός, 3000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπολήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντὶ 15.000 λιρῶν.

«VIKVALL» Σουηδικόν, 1524 τ. γκρός, 2200 τ. φορτ., καὶ ναυπηγήσεως 1884, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1933, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς περιστέρῳ ἐχεμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 4000 λιρῶν.

«TORSOL» Νορβηγικόν, 1940 τ. γκρός, 3180 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπολήθη ἀντὶ 250.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν.

παραλαβὴν εἰς Κάονες καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Santa Aurora» Ἀγγλικόν, 4278 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ τιμῆς 8750 λιρῶν.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ ἐπό σημαίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀτμόπλοια «West Hika» 5275 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 31.000 δολλαρίων καὶ «Pere Marquette 15» 2443 τ. γκρός (τοῦ 1896) ἀντὶ 12.500 δολλαρίων, καθὼς καὶ τὸ Παναμαϊκόν «Henry Holmes» 978 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ 7800 δολλαρίων.

ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Βρεταννικὸν τάνκερ «Saxieaw» 5693 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἀντὶ 9850 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Ὁζάρα καὶ τὸ Ιαπωνικὸν «Jogusan Maru» 1258 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ τιμῆς 180.000 γιέν.

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Νορβηγικὸν φαλανοθηρίον «Falk» 4503 τ. γκρός (τοῦ 1891) ἀντὶ 7500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς ἕνα λιμένα τῆς Νορβηγίας καὶ ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ μικρὰ Ἰταλικὰ ἀτμόπλοια «Rodis» 878 τ. γκρός (τοῦ 1900) ἀντὶ μῆ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ «Peppino» 2411 τ. γκρός (τοῦ 1891) ἀντὶ 130.000 λιρετῶν.

KINEZOI ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Κινέζικὸν ἀτμόπλοιον «Pei Tai» 2044 τ. γκρός (τοῦ 1879), ΙΝΔΟΙ ΔΙΑΛΑΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ μῆ γνωσθείσης ἐπίσης τιμῆς τὸ «Ολλανδικὸν ἀπὸ «Gouverneur General Paul Beau» 1066 τ. γκρός (τοῦ 1890) καὶ τέλος Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ Ιαπωνικὸν ἀτμόπλοιον «Balt» 1193 τ. γκρός (τοῦ 1881) ἀντὶ τιμῆς 35.000 λεσσετῶν.

Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα

Ἡ πυρκαϊά τοῦ φορτηγοῦ «Ἄγ. Σπυρίδων»

Τὴν 11.05' π. μ. τῆς 10ης Μαρτίου ἐξερράγη μεγάλη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ», καθ' ὃν χρόνον ἐτέλει ἐν Λαυρίῳ ἐπὸ ἐκσρότων ἐμπορεύμάτων μεταφεύθεντον ἐν Μασσαλίᾳ. Τὸ φορτηγόν μας τοῦτο, ἀνήκει εἰς τὸν π. Βλάσην, εἶχε παραλάβει γενικὸν φορτίον ἐν Μασσαλίᾳ δι' Ἐλλάδα, προσεγγίσαν δὲ εἰς Ζάκυνθον καὶ ἄλλους λιμένας διὰ τηματικάς ἐφορτώσεις κατέπλευσε τέλος εἰς Λαύριον μὲ ἐπόλειστον 1555 σιδηρῷν βαρελίον περιεχόντων διεθεῖτὸν ἄνθρακα, εἰς παραλαβὴν τῆς ἐν Ἀθήναις ἐδρευόντης ἑταίριας ὁ Προμηθεύς».

Ἐξ τοῦ φορτίου εἶχον ἐχεφοτωθῆ εἰς τὸ Λαύριον 456 βαρέλια, ὅτε ἐπημεώθη ἀνάφλεξις εἰς τὸ κέντος Νο2, προσαλέσσασα μεγάλη πυρκαϊάν. Λόγῳ τοῦ ἐνφλέκτου ἐμπορεύματος μετεδόθη τὸ πῦρ ταγήτατα εἰς τὸ κέντος Νο 3, ἐξηλάσθη δὲ ἀλληλοιδιάδοχος εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὸ λεβητοστάσιον, εἰς τὰ διάμφορα ἐποτερεύκια διαιρεόματα, ἵνα δὲ εἰς τὸ κατάστροφα καὶ τὰς γεφύρας. Τὰ πτωχά πυροσβεστικά μέσα τοῦ πλοίου, ὡς σημειωθεῖσι πανίκος τῶν εὑρετῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀνδρῶν πινάκων τοῦ πληρωμάτος τοῦ καὶ ἡ ἔλλειψης ἀμέσου βοηθείας ναναγοστικῶν συνετέλεσαν εἰς τὴν πλήρην καταστροφήν.

«Οταν κατέστη προσανής ὁ σίνδονος νά βινθισθῇ τὸ πλοίον ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Λαυρίου, τὸ ἐπει τεσσάρων ορμούντων «Ζωοδόχος Πανή» τὸ προσέδεσε καὶ τὸ ἀπελάσκον. Τὸ καιώμενον σκάφος προσηράγθη μεταξὺ Λαυρίου καὶ Σουνιάδος ἄπρος, εἰς ἀμμώδη θέσην τῆς ἀπῆς «Γαϊδονόρμανδρα», δύποι καὶ ἡμεινθίση. Τὰ καταπλεύσαντα ἐν Πειραιώς ναναγοστικά εὑρόν τὸ φορτηγόν σχεδὸν κατεστραμμένον ἐν Τούρκοις, τὸ θεωρός, δέ ὡς «εὐλίκην ἀπώλειαν».

Τὸ ἀπὸ «Ἄγιος Σπυρίδων» (ex «Μίμης Χανδρῆς») ἡτο 1581 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1892 καὶ ἡτο ἡσαλισμένον διὰ τὸν σίνδονον ὀλικῆς ἀπώλειας. Ἡ ἀξία τοῦ σκάφους ἐκνιμάνετο γύρῳ τῶν 3000 λιρῶν, ἡ δὲ ἀξία τοῦ καταστραφέντος φορτίου πέριξ τῶν 800.000 Γαλλικῶν φράγμων.

Ἐξ τῶν ἐνεργηθεῖσῶν προανακρίσεων ἐπό τοῦ Τελέων Λαυρίου, δῆται, ώς γνωστόν, ἐκτελεῖ καὶ καθίκοντα λιμενάρχον, προέκυψεν, δῆται ἡ πυρκαϊά ὀφείλετο πιθανὸν εἰς σπινθῆρα προσλήνετα ἐκ προστριβῆς τῶν βαρελίων, ἀπάντα περιεχοντας εὐφλέκτους ὄλας. Ἡ Διεύθυνσις τοῦ E. N. διέταξεν ἀνότερον λιμενικὸν ἀξιωματικὸν νὰ μεταβῇ εἰς Λαύριον ποὺς ἐνέργειαν αἴστηρον ἀνακρίσεων.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ. ΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

NAYTΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

XANIA—PEΘΥΜΝΟΝ—ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ
KRHTΗΣ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. ΕΥΑΧΑΜΑΡΑΚΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: K. A. BOGIATZOGLOU

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

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ»: Προερχόμενον εξ Αμερικανών κατέλειπεν είς Αμερικάνους, όπου και έδειξαν την πρόσκευην την πλατφόρμα του. Διά την συμπλήρωσην των έποκευνών απότηθη χρονικόν διάστημα μάς έδομάδος.

(Φεβρ. 27)

«ΤΑΧΗΣ»: Έπειθεωρηθέν είς την Θεσσαλονίκην ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας και ἀπέλειπε διά της Καλάμας, ἀφοῦ προηγουμένως ἐπεσκευάσθησαν ἔλαφρα ζημία τον πηδαλίον του. (Φεβρ. 27—29)

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΚΩΣΤΟΜΕΝΗΣ»: Κατά την συμπληρωματικὴν ἀναρρών τον πλωτόροχον τοῦ Αμερικανικοῦ λάινερ «City of Newport News», ὅπερ διέσωσε τὸ πλήρωμα τοῦ καταποντισθέντος εἰς τὸν Ατλαντικὸν ὥσπερνόν φροτηγὸν «Στέφανος Κωστομένης», ἐγκατελεῖφθησαν



Τὸ διασωθὲν πλήρωμα τοῦ «Στέφ. Κωστομένη» ἐξ 33 ἀνδρῶν φωτογραφούμενον μετὰ τῶν σωτῆρων των ἐπὶ τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους.

πέριξ τῆς θέσεως τοῦ ναυαγίου καὶ τρεῖς σωσίδιοι λέμβοι τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου, αἵτινες είχον φιγθῆ ἐπὸ τῶν ναυαγίου εἰς τὴν θάλασσαν.

(Φεβρ. 28)

«ΤΣΙΡΟΠΙΝΑΣ»: Ένῷ ἐφόρτων Καναδικὸν σῖτον εἰς τὸν λαμένα τῆς Βοστόνης, παρετηρηθῆ ἔλαφρὰ διαφορὴ εἰς τὰ πρωραῖα τάνας. Τὸ σκάφος, δεξαμενισθὲν ἀμέσως, ἐπεσκευάσθη, μεθ' ὁ συμπληρῶσαν τὴν φόρτωσίν του ἀπέλειπε διὰ Πειραιᾶ.

(Φεβρ. 29)

«ΑΠΟΙΚΙΑ»: Καταπέλειπε τὸν λιμένα τῆς Σύρου παρεσύθη, καθ' ὃν χρόνον ἡγυιδοβόλει, ἀπὸ τὸν πνέοντα σφοδρὸν ἀνέμον καὶ

προσέρχονταν ἐπὶ τοῦ ἡγυιδοβόλημένου φροτηγοῦ «Πόλι». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἔλαφρὰ ζημίας.

(Μαρτ. 1)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ»: Κατευθυνόμενον ἐπὶ Μίδδλεσφρο πεντὸν εἰς Ντόβερο πόρος φόρτωσιν γιανθράκων καὶ ἐνῷ προσῆγγιζεν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν εἰσόδον τοῦ Ντόβερο μὲ περιωρισμένην, λόγῳ τῆς ὁμήλῃς, ὀφατότητα, ἔψασε διὰ τῆς ἀφίστεας πλευρᾶς τὸ ἄκρον τοῦ συμπλωθεάσαντο καὶ ὑπέστη δλάβας εἰς τινὰ ἐλάσματα τοῦ Νο 3. Ἡ πρόσωρον διάφορον τοῦ φροτηγοῦ εἶναι ἔλιγμὸν τοῦ φροτηγοῦ, ἵνα ἀπογύγη σύγκρουσιν πρὸς ἔτερον ἀτόπλοιον.

«ΙΘΑΚΟΣ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐνφορτώσεως φροτίου παλαιοσιδήρων εἰς Πόρτο Βέζιο, ἐπερχότας κακοκαιρία καὶ θαλασσοταραχῇ, λόγῳ τῆς ὅποιας τὸ φροτηγὸν «Ιθακος», ζάρων τῆς μετζονᾶς ἀσφαλείας, ἡναγκάσθη νὰ διασύρῃ τὴν ἐξαφάτωσίν του καὶ νὰ μετασταθεῖ εἰς Πόρτο Φεραγάνη. Κατὰ τὸν ἀπόλον του ἐπὶ τοῦ πρότον λιμένος ἀπόλεσε τὸ σκάφος μίαν τῶν ἀγκυδῶν του μετὰ 30 δρυγιῶν ἀλλάσσεις. (Μαρτ. 2)

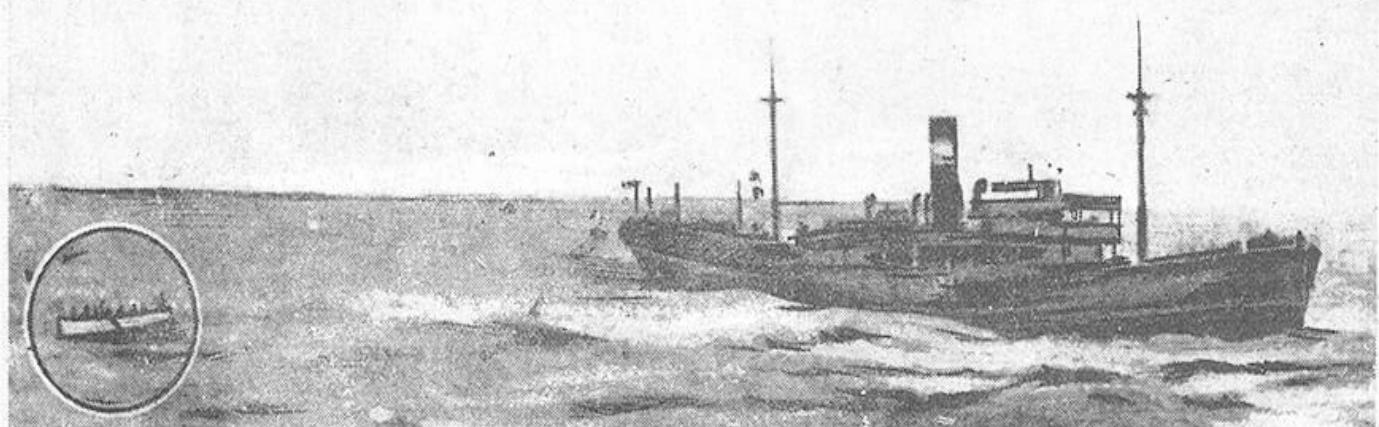
«ΠΟΛΥΜΝΙΑ»: Έποκενάσαν προχειρῶς εἰς Ινιά τὰς ἐπισαράξεως ζημίας τον καὶ ἐπιθεωρηθέν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ Γένοβαν. Διαρκοῦντος τοῦ ταξιδίου τὸ σκάφος εἰδοποίει διὰ τοῦ ἀσυμμάτου περὶ τῆς ἐξάστοτε θέσεως του, μέχρι ὅτον κατέλειπεν εἰς Γένοβαν. Μετὰ τὴν ἐξαφάτωσί του θὰ ἔχετεσσι διατικάς ἐποκενάσεις. (Μαρτ. 2-4)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: Ένῷ διέπλεε τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου μὲ φροτίου γιανθράκων διὰ Πειραιᾶ προσέρχοντας καὶ προβένησε μικράς τινας ζημίας εἰς ἓν πλευρούμενον «ferry—boat». Τὸ σκάφος ἔξηκολούθησε τὸν πλοῦν του ἀφοῦ προηγουμένως κατέτεθη ἐγγύησις 300 μάρκων. (Μαρτ. 6)

«ΑΤΤΑΛΣ» (τάκνερ): Κενὸν ἐπι Πειραιῶς διὰ Κονστάντζαν πόρος φόρτωσιν πετρελαϊον ἐξητησεν ἐπειγόντως διὰ τοῦ ἀσυμμάτου του βοήθειαν ἐπι θέσεως 45 μιλίων Β.Α. τοῦ Καρπερώς. Βραδύτερον τὸ σκάφος καθορίζον ἐπακιθῶς τὴν θέσιν εἰς 20 μίλια Ν. Α. τῆς Αίγανου, ἐξέπεμψε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. μὲ τὴν λεπτομέρειαν, ὅτι παρέμενεν ἀσυνέντητον, συνεπείδη σοβαρᾶς βλάβης τῶν μηχανῶν του. Ἐξ τῶν κατευθυνθέντων πόρων τὸ «Αγιος Γεώργιος», ὅπερ προσέδεσε τὸ ἀσυνέδροντον πλοῖον καὶ ἤχισε νὰ φυμονίζῃ πρὸς τὸ Μούδρον τῆς Αίγανου. Κα-

τὰ τὴν εἰσόδον εἰς Μούδρον τὸ σημουλζόμενον δεξαμενόπλοιον «Αττάλη» προσέρχονταν ἐπὶ ἔφαλον καὶ ὑπέστη ζημίας. Λόγῳ τῆς ἐπαγολούθησάσης διαφορῆς παρέστη ἀνάγκη νὰ προσαράχθῃ τὸ πλοῖον εἰς ἀμμόδηθ θέσιν. Οἱ δύται ἐπεσκευάσαν κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας τὰς βλάβας τῶν ἡράλων, τὸ σκάφος κατέστη ἐπι νέου στεγανὸν καὶ ἀνεκνυθέν ἡγυιδοβόλησεν εἰς Μούδρον. Εἰς τὸ διάστημα αὐτὸν ἐπεσκευάσθησαν καὶ αἱ ζημία τῶν μηχανῶν του, ἀφοῦ δὲ ἐπειθεωρηθῆ καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυτιλίας ἀνεχώρησε διὰ Κονστάντζαν.

(Μαρτ. 1—10)



Τὸ φροτηγὸν «Στέφανος Κωστομένης» βιθιζόμενον δλίγον μετὰ τὴν ἐγκατάλειψί του.

ΜΙΑΔΕΤΤΑ
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 Bu-
te 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 Terrenaakker.

HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovenfleth 12.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

MARSEILLE: CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue
Beaucaen No. 9.
B. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette.

GENOVA: U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1
VENICE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallaresso 1318
TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallaresso 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 Maré-
chal Bosquet.

ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.
GIBRALΤAR: 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: LORENTZOTOS 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.
(AUSTRALIA) Flinders Lane.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

ΑΜΕΡΙΚΗ

MONTEVIDEO: STAMATIOS ELEUTHERIOU Calle
(URUGUAY) Piedras, 336.

PANAMA: PAN-AMERICAN ORANGE-CRUSH CO
INC. Apartado 62.

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

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS, 89 Rue Coli.

Ναυτικαί Δίκαι

—Ναυαγιαιρεσία διαρκούσης ρυμουλκήσεως

Τό Ιταλικόν ναυαγοσωστικόν «Μανίν ΙΙ.» είχεν αναλάβει την ρυμούλκησιν τοῦ Πορτογαλικοῦ ἀτμοπλοίου «Porto», προσριζομένου πρὸς διάλυσιν, ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς Λισσαθῶνος διὰ τὴν Σπέτζιαν, ὅπερι συμβολαῖον περιλαμβάνοντος τὸν γνωστὸν ὄρον «πο εὔρε πο ραγ». Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ρυμούλκησεως ἔθραυσθησαν, συνεπείᾳ σφοδροτάτης τρικυμίας, τὰ σχοινία προσδέσεως, καὶ τὸ ναυαγοσωστικόν ἔγκατελειψε τὸ «Porto», διὰ περ δύμως ἐπέτυχε διὰ τῶν ίδιων του μέσων νὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ στενοῦ τοῦ Γιθραλτάρ, ἐνθα καὶ ἔξωκει δὲ λίγον ἔξωθι τῆς εἰσόδου τοῦ ἑκεὶ λιμένος. Ἐπενέθη τότε τὸ ναυαγοσωστικόν καὶ κατώρθωσεν ἐντός ἡμισείας ὥρας ν' ἀνελκύσῃ τὸ «Porto» ἀνευ ζημιῶν, μεθ' ὃ τὸ προσέδεσεν ἐκ νέου, ἐπανέλαβε τὴν διακοπεῖσαν ρυμούλκησιν καὶ τέλος τὸ ὀδηγησεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σπέτζιας.

Τὸ ναυαγοσωστικόν, μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ σκάφους, ἀπῆτησεν δχι μόνον τὴν πληρωμὴν τῆς ρυμούλκησεως ἀπὸ Λισσαθῶνος εἰς Σπέτζιαν, ἀλλὰ καὶ τὴν καταθόλην σώστρων διὰ τὴν ἔξωθι τοῦ Γιθραλτάρ ἀνέλκυσιν τοῦ προσαράξαντος «Porto». Οἱ πλοιοκτῆται· ἥρνηθησαν τὴν πληρωμὴν σώστρων διὰ τὴν ναυαγιαιρεσίαν καὶ ἡ ὑπόθεσις ἤχθη ἀνέπιον τῶν Ιταλικῶν δικαστηρίων, ἀτίνα ἀπέρριψαν τὴν ἀπαίτησιν τῶν ναυαγοσωστῶν. Τὸ Εφετεῖον δύμως, πρὸ τοῦ ὅποιου ἔφθασεν ἡ διαφορά, ἐδέχθη τὴν ἀποψιν τῶν ναυαγοσωστῶν, στηριχθεῖ εἰς τοὺς ὄρους τῆς Διεθνοῦς συμβάσεως Βρυξελλῶν. Τέλος, ὁ Ἀρειος Πάγος ἀνέκοψε τὴν ἔφεταιακήν ἀπόφασιν, ἀποκλείσας τὴν ἐν προκειμένῳ παραδοχὴν τῶν διατάξεων τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν.

Τὸ Εφετεῖον τοῦ Τουρίνου, εἰς τὸ ὅποιον παρεπέφθη ἡ ὑπόθεσις πρὸς ἐπανασυζήτησιν, διὰ τῆς ἐκδοθείσης πρὸ τίνος ἀπόφασεώς του ἐτερμάτισε τὴν διαφοράν ταῦτην. Τὸ δικαστήριον, λαθον ὑπ' ὄψιν τὸν ὄρον τοῦ συμβολαίου «πο εὔρε πο ραγ», καθόρισεν, ὅτι ἡ πρᾶξις τῆς ναυαγιαιρεσίας περιελαμβάνετο εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ναυαγοσωστῶν, ἀκριβῶς καὶ μόνον διὰ νὰ δημιουργήσῃ ὑπὲρ αὐτῶν τίτλον πληρωμῆς τῶν ρυμούλκιστικῶν δικαιωμάτων των, δεδομένου μάλιστα, ὅτι ἀνευ τῆς τοιάτης ναυαγιαιρεσίας, θά ἔχασε τὸ «Μανίν» κάθε λόγον ἀπατήσεως νὰ πληρωθῇ διὰ τὸ ἔργον, τὸ ὅποιον παρέσχε καὶ διὰ τὸ ταξίδιον, τὸ ὅποιον ἀνέλαβε.

Ἐξ ἀλλού τὸ Εφετεῖον ἀπέφανθη δτι, ἐφόδον τὸ Ἀκυρωτικόν ἀπέκλεισε τὴν ἐν προκειμένῳ ἔφαρμογήν τῆς Διεθνοῦς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν, ἡ πρᾶξις τῆς ναυαγιαιρεσίας ἔδει νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὸ ὄρθρον 121 τοῦ Ιταλικοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος, τὸ ὅποιον παρέχει δικαίωμα ἀποχημισθεως διὰ ναυαγιαιρεσίαν, ἐν ἡ μόνον περιπτώσει ἡ παροχὴ τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ἔγενετο πρὸς διάσωσιν σκάφους τελοῦντος ἐν κινδύνῳ θυθίσεως, δόπτε λαμβάνοντα ὑπ' ὄψιν οἱ κίνδυνοι, ποὺ διέτρεξε τὸ πλοῖον ἡ τὸ παρασχὸν τὴν θοήθειάν του ναυαγοσωστικὸν καὶ τὸ ἐπ' αὐτοῦ πλήρωμα.

Δεδομένου δύμως ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον «Porto», ἀν καὶ προσηργμένον, δὲν διέτρεχεν ὅμεσον κίνδυνον καταβυθίσεως καὶ ὅτι τὸ ναυαγοσωστικόν «Μανίν», διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀνέλκυσιν, οὐδόλως διεκινδύνευσε, ἀλλ' ἡδυνήθη, τούναντιον, νὰ φέρῃ εἰς πέρας τὴν ναυαγιαιρεσίαν ἐντός ἡμισείας μόνον ὥρας καὶ νὰ ἐπαναλάβῃ τὴν διακοπεῖσαν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν ρυμούλκησιν μέχρι

τῆς Σπέτζιας, δὲν ἦδυνατο νὰ στηριχθῇ αἴτησις πληρωμῆς σώστρων ὑπὲρ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ. Καὶ ἔτι περισσότερον μάλιστα, καθόσον ἡ ἐν προκειμένῳ ἀνέλκυσις δὲν ἀπέτελε, παρὰ μίαν ρητὴν προϋπόθεσιν ἐκπληρώσεως τῆς ἀποστολῆς τοῦ ναυαγοσωστικοῦ, ἡ ὅποια καὶ συμβατικῶς εἶχε καθορισθῆ διὰ τοῦ ὅρου «πο εὔρε πο ραγ».

—Τὰ ἀπρόοπτα τῆς ἀνελκύσεως τοῦ χρυσοῦ τῆς **«Αίγαυπτου»**

Τὸ τολμηρὸν ἐγχείριμα τῶν Ιταλῶν ναυαγοσωστῶν διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ χρονοῦ τοῦ ὑπερφωκείου «Egypt» ἐδημιούργησε, πρὸς τοῖς ἄλλοις καὶ διάφορα νομικὰ ζητημάτα, ἀν μή, τούλαστον διὰ πρώτην φορά, πάντως δικιος τοῦ προσώπου τοῦ Ναυτικὸν Δίκαιον. Μεταξὺ τῶν ζητημάτων αὐτῶν ἐνείχεν ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον τὸ τελευταίως ἐκδικασθέν ὑπὸ τῶν δικαστηρίων τῆς Γένοβας ἐν σχέσει μὲ τὰ περιφερειακά τραπέζογραμμάτια τοῦ Ἰνδικοῦ κράτους Χαϊντεραμπάντ, ἀπίνα ἡσαν ἐποχεμένοι νὰ ἀνελκύσουν πρότον οἱ διτα τοῦ «Artiglio», διὰ νὰ δυνηθοῦν κατόπιν νὰ φέρουν μέχρι τοῦ κάτωθι αὐτῶν τέρσιοκομένου πολύτιμου, ἐκ ὁρθῶν χρυσοῦ, θηγανοῦ.

—Η ἀπασχολήσιμα τὴν Ιταλικὴν διαποσύνην ὑπόθεσις ἔχει ως ἔχης: Τὰ ἐνδύγαντα τοῦ Αγγλικοῦ ζαφτονομίσματα είχον κατασκευασθῆ παρὰ τὸ γνωστοῦ Αγγλικοῦ ἔχρισταί Ονάτερο, παρὰ τὸ ὅποιον καὶ ἀπεστέλλοντο εἰς Χαϊντεραμπάντ, διὰ νὰ τεθοῦν εἰς κυκλοφορίαν. Η κατόπιν τόσων ἐτῶν, μετὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Egypt», διάσωσίς των καὶ ὁ κίνδυνος νὰ τεθοῦν εἰς κυκλοφορίαν προσεκάλεσε σοβαράς ἀνησυχίας εἰς τὸ ἐνδιαφέρομένον Ἰνδικὸν Κράτος, τὸ ὅποιον ἀπῆτησεν ἀπὸ τὴν ναυαγοσωστικὴν ἐταιρίαν «Sorinīa» τὴν ἀπόδοσιν αὐτῶν πρὸς καταστοφὴν των. Τοκούτοτόποις θ' ἀπεγνύετο ἡ κυκλοφορία των, ἥτις, ἐπὸ τὴν παρθένην μεταπολεμικὴν οἰσονομικὴν κατάστασιν, σηματικῶς ὑπὲρ παρέβλαπτε τὰ δημιουρονομικά συμφέροντα τοῦ Χαϊντεραμπάντ.

—Η ὑπόθεσις περιεπλάκη ἔτι πλέον, ἐκ τοῦ ὅπι τὸ Αγγλικὸν ἐργο-

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. addr. GUISPARD, London

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος
δι' AMBOYRΓΟΝ - POTTERΔΑΜ - AMBERΣΑΝ καὶ τάνάπαλιν.
Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδιναυΐαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορῶν σεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

στάσιον Ονάτερλω είχεν ασφαλίσει τήν τότε πολύτιμην άξιαν τών τραπεζογραμμάτων εις τήν «Commercial Union», ήμα τή φροτώσει τής χοματαποστολής έπι τού «Egypt». Μετά τὸ νανάγιον τοῦ πλοίου και ἐν τῷ λογικῇ πετούμησει, ὅτι ἔπειτε τά χαρτονομίσματα ταῦτα νὰ θεωροῦν, ὡς ὁριστικῶς κατασταφέντα, εἰσέπαρξε τήν σχετικὴν ἀποζημίωσιν, χωρὶς και νὰ προδῆ εἰς πρᾶξιν ἐγκαταλείψεως, δεδομένου ὅτι οὐδὲ ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἑταῖριν ἐχῆτης τοιούτον τι, πεπισμένην περὶ τῆς ὁριστικῆς ἀπολείας. 'Αλλ' οὔτε και τὸ κράτος τοῦ Χαίντεραμπάντ ἀπησχολήθη ἔπειτε μὲ τὴν ἀπόθεσην ταῦτην, προσέδη εἰς τήν ἔκδοσιν νέων χαρτονομίσματων, χωρὶς ποτὲ νὰ ἀπολογήσῃ, ὅτι ηδύνατο κάποτε νὰ ἔλθουν εἰς τήν ἐπιφάνειαν τὰ ἀπολεσθέντα και νὰ καταστήσουν οὕτι ἄκυρον τὴν εἰς διπλοῦν πλέον ἔκδοσιν τῆς ίδιας σειρᾶς τραπεζογραμμάτων.

'Η ναναγοσωστικὴ ἑταῖρια ἔξι ἄλλου δὲν ηδύνατο νὰ ἀγνοήσῃ τήν οὗτον κτηθείσαν περιουσίαν, καρπὸν τῶν κινδύνων, κόπων και οἰκονομικῶν θυσιῶν, ἐφόσον μάλιστα κανεὶς δὲν ἐσκέψη νὰ τὴν προειδοποιήσῃ, ὅτι τὰ χαρτονομίσματα δὲν θὰ είχον καμίαν ἀξίαν και ὅτι συνεπῶς παρεῖλαν ἡ διάσωσί των. 'Η περιεργος αὕτη ἐπόθεσεις ἀποσχόλησε τὰ 'Ιταλικὰ δικαστήρια, ως τὰ μόνα ἀρμόδια νὰ κοίνουν ἐπ' αὐτῆς, λόγῳ τῆς ἔθνικότητος τῶν ναναγοσωστικῶν. 'Απληθύνθησαν εἰς τὰ 'Ιταλικὰ δικαστήρια τὸ Κράτος τοῦ Χαίντεραμπάντ, τὸ 'Αγγλικὸν ἐργοστάσιον τῆς κατασκευῆς τῶν χαρτονομίσματων και ὡς ἡ 'Αγγλικὴ ἀσφαλιστικὴ ἑταῖρια, αἰτοῦτα, ὅχι μόνον νὰ ἐποχεσθῇ ἡ «Sorima» εἰς τήν ἐπιστροφήν ἡ καταστροφὴν τῶν χαρτονομίσματων, ἄλλα και εἰς τὴν πληρωμὴν ἀποζημίωσεως, διότι ἀπὸ τὰ διασωθέντα χαρτονομίσματα διένειμε μεριά, ως δῶρον, εἰς τὰ πληρωμάτα τῆς και οὕτω τὰ ἔθεος πράγματα εἰς κινδύνοφορίαν.

Προδικαστικῶς, καθιστοῦθεν τὸ νόμιμον ἡ μὴ τῆς παρεμβάσεως εἰς τήν ἐπόθεσιν ταῦτην και τῆς ἀποδοχῆς, ως ἐναγόντων, τῶν ἀσφαλιστῶν και τοῦ ἐργοστασίου Ονάτερλω, δεδομένου, ὅτι οἱ δύο οὗτοι παράγοντες ήσαν ξένοι τοῦ λοιποῦ πρὸς τὰ ἀπορρόντα ἐπ' τῆς ἐν λόγῳ ἐπόθεσης συμφέροντα. Τὴν ἀποφίην ταῦτην ἐπεστήφιζεν ἡ ναναγοσωστικὴ ἑταῖρια, ὡς δούλια διὰ τῶν προτάσεων τῆς ἀπέκλειεν ἀπὸ ἐνάγοντας τὸ 'Αγγλικὸν Οἴκον και τὴν ἀσφαλιστικὴν ἑταῖριαν, ἐδέχετο δὲ μόνον τὸ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενον Ίνδικὸν κράτος.

Τὸ δικαστήριον διὰ τῆς ἀποφάσεως του καθόρισεν, ως ἀρχήν, ὅτι, ἐφόσον δὲν ἐπάντειν πρᾶξις ἐγκαταλείψεως ἐνὸς ἀντικειμένου ἀπό μέρους τοῦ ἰδιοκτήτου του, ταῦθε τοιούτον ἀντικειμένου, ποὺ εὑρίσκεται εἰς τὸν βυθόν, λόγῳ ναναγίου, ἔχασολονθεὶ νὰ παραμένῃ ἐπὸ τῆς ἀπόλυτην κυριότητα και διεκδίκησην τοῦ ἰδιοκτήτου του, οἰοσδήποτε δὲ θὰ τὸ διέσωζε, δὲν θὰ ηδύνατο νὰ τὸ κατακρατήσῃ ἀνεν τῆς συγκαταθέσεως τοῦ πραγματικοῦ ἰδιοκτήτου. Εἰς τὴν προσεκμένην δύος εἰδικῆν περίπτωσιν ἀνέγνωσε τὸ δικαστήριον δὲ, ἐφ' δοσον ἡ ναναγοσωστικὴ ἑταῖρια ἀνέλαβε τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ χρυσοῦ τῆς «Alignto», κατόπιν συμφωνίας μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἀσφαλιστάς, εὐρέθη εἰς τὴν ἀναπότελτον ἀνάγκην ν' ἀνασύρῃ πρῶτον τὰ ἐπερχόμενα κινήτια τῶν Ίνδικῶν χαρτονομίσματων, διὰ νὰ ἐπιληρῷσῃ κατόπιν τῶν κύριον σκοπὸν τῆς ἀναλημφθείσης ναναγιαφεσίας, δοτις ἀπέβλεπεν εἰς τὴν

διάσωσιν τοῦ ὑπὸ τὰ κινήτια ταῦτα εἴναισκομένον χρυσοῦ.

'Ανεγνώσιεν οὕτον τὸ δικαστήριον εἰς τήν «Sorima», λόγῳ τῆς εἰδικῆς ταύτης περιπτώσεως, τὸ δικαίωμα μερικῆς τινὸς ἀποζημιώσεως διὰ τὰς καταβληθείσας δαπάνας, ὅπος ἀρρῃ τὸ ἐμπόδιον, ὅπερ ἐδημούργησεν τὰ κινήτια τῶν χαρτονομίσματον διὰ τὴν ἐπιπλόρωσην τῆς κυρίας ἀποστολῆς τοῦ ναναγοσωστικοῦ της «Aristiglio», οὐαὶ ἦτο ἡ διάσωσις τοῦ χρυσοῦ. Διετέποσεν ἐπίσης τὸ δικαστήριον τῆς ζημίας, ὅτι ἡ ἀνέλκυση τῶν χαρτονομίσματον ἐδημούργησε μὲν μίαν ζημιάν, ἀλλὰ τὰν τούτων καὶ ἔνα δηρέλος εἰς τὸ κράτος τοῦ Χαίντεραμπάντ. Διὰ τὴν ζημιάν, οὐδεμία εὐθύνη ηδύνατο νὰ καταλογισθῇ εἰς τὴν ναναγοσωστικὴν ἑταῖριαν, λαμβανομένης ἐπ' ὄψιν τῆς ἀνάγκης, εἰς τὴν ὁποίαν εὑρέθη ν' ἀνασύρῃ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὰς φοιτιαίς, ως ἀπορέουσαν ἀπὸ μίαν ἀπρόσποτον περίπτωσιν, και ἀπὸ ἀνωτέραν διαν.

Δὲν ἀπέδεχθη ἐπίσης τὸ δικαστήριον τὴν αἴτησιν περὶ καταδημοσίου εὐθύνης εἰς τὴν ναναγοσωστικὴν ἑταῖριαν διὰ τὴν ἐπιχώσην μέρους τῶν χαρτονομίσματον εἰς τὸ προσωπικὸν της, ἐφόσον αὕτη ἐγένετο καλῇ τῇ πίστει. Διατάσσον, ἐπομένως, τὸ δικαστήριον τὴν ἀπόδοσιν τῶν χαρτονομίσματον εἰς τὸ κράτος τοῦ Χαίντεραμπάντ, κατέδικαν αὐτὸν εἰς τὴν καταβολὴν ἐνὸς ποσοῦ 150.000 λιρετῶν, βασισθὲν ἐπὶ τῆς ἀφορῆς ὅτι, ἐὰν τὸ κράτος τοῦτο δὲν κατέβαλλε τὴν ἀποζημίωσιν ταῦτην, δὲ ἀπελάμβανεν ἐνὸς ἀθεμίτου κέρδους, συνισταμένου εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἔπαιε πλέον ὁ κίνδυνος νὰ ἴδῃ τὰ ἀπολεσθέντα και μετὰ ἔτη διασωθέντα χαρτονομίσματα τοῦ τιθέμενα εἰς κυκλοφορίαν.

"Οσον αἱροῦται τὰ δικαστικά ἔξοδα, κατενεμίθησαν ταῦτα μεταξὺ τῶν διαδίκων μερῶν συμπειθαδικανούμενών και τῶν ἀπολεσθέντων τῆς διαδικασίας 'Ασφαλιστῶν και κατασκευαστῶν τῶν χαρτονομίσματων.

ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ Α)Π «Σ.Τ.ΚΩΣΤΟΜΕΝΗΣ»



Ο Πλοίαρχος κ. Μαυραντώνης ἐναγκαλίζομενος τὸν σωτῆρα αὐτοῦ και τοῦ πληρώματος 'Αμεριζανὸν πλοίαρχον τοῦ λαϊκοῦ «City of Newport News» κ. Robert H. Wright.

Τὸ δεκαπενδήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

'Η θέσις τῆς διευθοῦς ναυλαγορᾶς περιῆλθε πλέον εἰς ἀνησυχαστικὸν σημεῖον μετὰ τὴν ἀπὸ μηνὸν ἥδη συνεχιζομένην ἀπρᾶξιαν εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ κέντρα πορτώσεων. 'Η ἐπερροσφορὰ καροτικότητος ἔξαπολονθεὶ πέζουσα δλους τοὺς τομεῖς, δι' ὁρισμένους δ' ἐξ αὐτῶν, ὅποιον δὲν ἐνέσταγτα προστατευτικὰ τῶν ναύλων σχέδια, αἱ τιμαὶ κατῆλθον εἰς τὰ κατώτατα τῶν τελευταίων ἐπὸ πεπέδα. 'Η ἐλλειψης ἐνδιαφέροντος εἰς τὴν σιταγοφάν, ἡ ἐφερτικότητα τῶν ἀγοραστῶν, λόγῳ τῶν Εὐρώπης πολιτικῶν ἀνομαλιῶν, ή ἀζητησία τοῦ 'Αργεντινοῦ ἀραβοσίτου, αἱ κατὰ τῆς 'Ιταλίας συρροίς και ὡς ἡ 'Ιαπωνικὴ ἐπανάστασης, ἵππορξαν οἱ κύριοι παράγοντες, οἱ συντελεστοὶ τῆς παραπτησιμένης ἐπιώσεως τῶν ἀγορῶν τῶν ναύλων.

'Ἐει δύοις, δύοις κυρίοις τραγικὴ ἀντικαποτρίζεται διὰ τοὺς πλοιοκτήτας και ταῦστασίος, εἰνὲ ή ἀγορὰ τοῦ Πλεύτη, ή δοια διὰ πρότινην πορτώσεων εἰς τὰς ἔργασιας τῆς τόσου μακροχρόνου στασιμότητα. Τὰ ἐει ἔπαια πλοῖοι ἀνέρχονται εἰς 35 περίπον και ἐπολογίζεται ν' ἀναβιβασθοῦν εἰς 100, ἐει διὰ τὰ 39 'Ελληνικά, ἐὰν συνεχισθῇ μέχοι τῆς 15ης 'Απριλίου ή ἐπιχροτούσαν σύμερον ἀποταξία. 'Αναφέρεται, διη σύντητη τινὰ ἀνερχόμενα κενά ἐπ τοῦ πλούτος πρὸς ἀναζήτησην ἐφρασίες εἰς ἀλλοὺς τομεῖς, χωρὶς δύοις νὰ καθίσταται και εὐχεροῖς ή ἐξενέρεις τῆς λόγῳ τῆς γενικῆς κατεξίας. Μόνη διαφαινομένη ἐλπίς ἔχεται εἰς τὴν ἐνδεχομένην ζωηρότητα πορτώσεων τῶν συνισταμένων ἐν 'Αργεντινῇ σημαντικῶν ἀποθεσίτον παλαιᾶς ἐσοδείας.

Τιμαὶ διὰ τὰς σποραδικῶς κλιεσθείσας ναυλώσεις ήσαν αἱ τῶν κατωτάτων δρόμων τὸν σχεδὸν, ἐνῷ διὰ τοὺς ἔπαιδες τὸν σχεδὸν προσοργομένης ἀναφέρεται ή δύναμιστικὴ ἐπίσης τιμὴ τῶν σελ. 14/3 δι. 'Ηνωμ. Πολιτείας (λέμενας Ελφηνικοῦ). Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ σελ. 17) — διὰ Κόντινεντ.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
HAMBURG - AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMNAN LINE, DEUTSCHE OST-
AFRIKA LINIE

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικὰ και εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝΗ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

"ΕΛΛΑΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693
ΤΑΞΙΔΙΑ-ΕΚΔΡΟΜΑΙ-ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

‘Η Βόρ. Αμερική μὲ μικράν τινά έφορασιν, λόγω δύος της άθραδάς προσφοράς τοννάς, οὐδεμίαν καὶ οἱ ἔπειθεν ναῦλοι ἐνεφάνισαν σταθερότητα. Κάποια ἀπασχόλησις χωρητικότητος ἐσημειώθη ἀπὸ τὸ Βανκούμερο (γενικὰ καὶ σιτηρά) δι’ Ἀπὸ Ανατολὴν εἰς τὰς γνωστὰς κατ’ ἀποκοπὴν τιμάς. Ἀπὸ τὴν Βρεταννικὴν Κολομβίαν (γενικὰ φορτία) δι’ Ἐφόποτην εἰς τὰ 19)6 φίο, Απρίλιον. Τὸ Μόντρεαλ ἐπίσης ἐπλειστος μερικά πλοῖα διὰ φόρτωσιν Μαΐου εἰς τιμὰς τοῦ σχεδίου, διαγράφονται δ’ ἐλπίδες μᾶς ζωηροτέρας ἔπειθεν ἐφορασίας ἐπὶ Καναδικοῦ σίτου διὰ τὴν νέαν περιόδου, λόγω τῆς ἐπιποτήσεως εἰς τὴν ἑκεὶ οιταγοφὰν συναγωνιστικῶν τιμῶν. Τὸ παλαιοσιδήρα μὲ σποραδικὰς διαταγὰς εἰς τὰ 13)6 ἐπὶ Κόλπου δι’ Ἀγγλίαν. Διὰ γαλάνθρακας ἐπὶ Χάμπτον Ρόδες ἐπληρώθησαν δολ. 2,75 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ γεννημάτα ἐπὶ Νόρδερον Ρέιντς δι’ Ἐλλάδα σελ. 2)5 τὸ κουώδετο. “Οσον ἀφορᾷ τὴν κίνησιν ζωχάρεον Κονέβας, ὑπῆρξεν αὕτη κάποιος ζωηρότερα, ἀλλὰ σπασμοδικῇ, μὲ τιμὰς 13)3 ἕως 13)6 δι’ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

Τὸ μόνον φωτεινόν ποις σημείον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ἡτο ἡ κατὰ τὰς πρότις ἥμέρας τοῦ 15θημέρου ἀσθητὴ ζήτησις χωρητικότητος καὶ μὲ σταθεροὺς ναῦλους, διὰ φορτία Μαντζουριανῶν κνάμων. Λόγω, δύος, τῆς πολιτικῆς ἀβεβαύτητος ἀπὸ τὴν Ἱαπωνίκην ἐπανάστασιν, ἡ κίνησις αὕτη ἀνεκόπη. Πάντως, ἐκλείσθησαν ἀφετά σκάψῃ μέχρι τῶν 27)—, ἐνῷ δι’ Ἀπρίλιον ἐπληρώθησαν 25)6 ἕως 26)6 διὰ Ρότερνταμ ἡ Ἀμβούργον. Καλὴ ἐπίσης ὑπῆρχεν ἡ ζήτησις διὰ φορτία δροᾶς εἰς τὰ σελ. 26)3 (μέσῳ Σούνεζ) καὶ 24)3 (μέσῳ Κέιτ) διὰ Βόρ. Γαλλίαν, Απρίλιον. Δι’ ἀνθρακίτην Ἰνδοκίνας ἐπληρώθησαν 23)—διὰ Γαλλίαν λιμένας Ἀτλαντικοῦ, ἀπὸ δὲ τὸ Βεζαγκατατάμ (μεταλλεύματα) σελ. 17)—διὰ Καλαί ἡ Δουνγκέρην. Η παραλία Μαντράς ἐπλήρωσε διὰ φωτίας ἡ λιναρόπορον 24)6 ἕως 25)—δι’ Ἀγγλίαν—Κόντινεντ. Η Αντσαλαμινὴ οιταγοφὴ ἀσήμιαντον ἀριθμὸν σκαψῶν ἀπησχόλησε, μὲ τιμὰς ναῦλους εἰς τὰ κατωτάτα δριὰ τοῦ σχεδίου καὶ ὄψιν δι’ Ἀπὸ Ανατολὴν. Η Μεσόγειος ἀνεν ἴδιατέρους ἐνδιαφέροντος, πλὴν τινῶν ποροδικῶν ἐπ. Κύπρου καὶ Μάρκης φορτώσεων μεταλλευμάτων καὶ σπόρων. Ἐκ Κοσσεροῦ (φωτόφατα) σελ. 10)—δι’ Ιαπωνίαν. Η Νότιος Ρωσίας ἀφαστὸς διὰ γεννημάτα, χωρὶς καὶ καυμάτων πρόβλεψην μελλοντικῆς ἐφορασίας. Διὰ Ρωσικὰς ζωχάρεις (320.000 κ. π.) ὑπῆρχε μία διαταγὴ ἐξ Ὁδησοῦ ἡ Νοβορωσίσκης διὰ Περσιῶν κόπλου, μὲ προσφερόμενον κατ’ ἀποκοπὴν ναῦλον 3000 λιρῶν, φίο, ἐνῷ οἱ πλοιοκτῆται ζητοῦν 5.000 λίρας. Εάν ἡ διαταγὴ αὕτη ἐξαλλῆθη μέχρι τῆς στιγμῆς, δὲν ἐγώσθη. Διὰ γαλάνθρακας καὶ ἀνθρακίτην μὲ προσφοράν τὴν Βόρ. Αμερικήν, οὐδεμίᾳ ζήτησις προέκυψε, οἱ δὲ Ρωσοί ναῦλωται, ἵνα μὴ πληρώσουσι τοὺς ναῦλους τοῦ σχεδίου ἐξητησαν διὰ 1—15 Ἀπρίλιον ἀπ’ 7500 τ. τάμη-τσάφτερο εἰς τὰ σελ. 2)4)½. Η μέθοδος αὕτη φαίνεται νά ἐπιβαρύνῃ περισσότερον τὴν μεταφοράν καὶ συνεπῶς δὲν ἀποκλείεται — ἔαν μάλιστα δὲν ὑπάρξῃ καὶ διαβεσίουν Σοβιετικὸν πλοίον—νὰ πληρωθοῦν ἐν τέλει αἱ τιμαὶ τοῦ σχεδίου. Λέγεται ἐξ ἄλλου, διὰ ἐναὐλῶθη παρὰ «φόρτῳ» ἀγοραστῶν ἀπ’ 5500 εἰς τὰ σελ. 4)9 φίο ἐξ Θεοδόσιας διὰ Πειραιᾶ. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ‘Αρχαγγέλου Σκλείαν) ἐκλείσθησαν δύο Ἐλληνικὰ φορτηγά (μετρίου μεγέθους) εἰς τὰ σελ. 40)—καὶ 41)—, βάσιν Χούλλ, ἥτοι εἰς τιμὰς κατωτέρας τοῦ σχεδίου. Διὰ μεταλλεύματα ὑπάρχουν μερικαὶ διαταγαὶ διὰ Β. Αμερικῆς μὲ προσφερόμενον ναῦλον γάρω τῶν 12)—, συνήθεις δρους. Ο δούναβις ἔν πλήρει ἀπράξια.

Δι’ Ἀγγλίκους γαλάνθρακας ἐξακολουθεῖ ἡ ζαλαρότης καὶ ἀπράξια διὰ Μεσογειακοὺς προφορισμούς, μὲ ἐλαχιστὰς ναῦλωσεις καὶ μὲ τιμὰς 5)10)½ διὰ Δ. Ιταλίαν, 6)—διὰ Πόρτ Σάδ, 6)6 διὰ Πειραιᾶ, 7)6 Βραζιλίαν, 7)9 Μοντεβίδεο καὶ 8)6 διὰ Μπονένος ‘Αθρες.

Ναῦλωσεις Ελληνικῶν ἐκλείσθησαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι:

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 6000 τ. δι’ Ἀγγλίαν 18)—, Μάρτιον «ΝΙΚΟΣ» ἀπὸ Νεοτοσέα 5500 τ. δι’ Ἀμβέρσον 17)3, Ρότερνταμ 17)6, ἀμφοτέρους 17)9, Μάρτιον 17—23. «ΑΞΙΟΣ» ἐπὶ Μ. Θαλάσσης 7800 τ. μετρ. σιδήρου δι’ Ιαπωνίαν 15)—, Ἀπρ. 1—10. «ΓΕΩΡΓ. ΜΑΝΤΑΚΑΣ» ἐπὶ Μάρκης 6000 τ. φορτίου διὰ Νοσθηγίαν 6)—φίο, Μάρτιον.

«ΓΙΑΝ. ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐπὶ Κύπρου 3800 τ. μεταλ. διὰ Ρότερνταμ 8)3, καντσέλιο 29 Μαρτ. «ΦΛΩΡΑ Νομούπον» ἐπὶ Σφάξ 2900 τ. φορτίου δι’ Ἀλικάντε 26.50, Μαρτ. 25—‘Απρ. 10. «ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ» ἐπὶ Δάντοικη 5000 τ. γαλανθ. διὰ Ροζάριο 10)—, ἔαν Σάντα Φέ 11)—, Ἀπρ. 20—Μάιον 5. «ΚΩΝΣΤ. ΛΟΥΔΟΥΔΗΣ» ἐξ Ονάλλιας 6000 τ. γαλανθ. διὰ Ρίον Ιανείρου ἡ Σάντος 7)6, ‘Απρ. 20—30.

«ΛΕΩΝ ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐπὶ Κάρδιφ 6000 τ., «ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐπὶ Μπλάρων 5800 τ. σελ. 8)6 καὶ «ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐπὶ Νιούπορτ 5000 τ. 8)9, ἀπαντα διὰ Μπ. ‘Αθρες, ἡ φ. «ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» ἀπὸ Σαγγάρων 5500 τ. δρυζῆς διὰ Β. Γαλλίαν 26)3 (μέσῳ Σούνεζ), ‘Απρίλιον. «ΝΙΚ. ΠΙΑΓΚΟΣ» ἀπὸ Χαϊδρών 7500 τ. ἀνθρακ. διὰ Β. Γαλλίαν 23)—φίο, ‘Απρ. 20—Μάιον 5. Καὶ «ΥΔΡΑΙΟΣ» ἐπὶ Νόρδερον Ρέιντς 35.000 κονώδετος σίτου δι’ Ἐλλάδα 2)5 τὸ κουώδετο, καντσέλιο 10 ‘Απρίλιον.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις Ελληνικῶν ἀπ’ εἰνε αἱ κάτωθι :
Επ. Ρίβερ Πλέϊτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

«ΦΑΕΘΩΝ» ἀπὸ ἔαν τέσσαρας λιμένας Χιλῆς 5000 τ. γεννημάτων διὰ Μασσαλίαν — Γένοβαν 18)6, συμπλήρωσιν 2000 τ. ἀπὸ Νεοτοσέα 19)—, ἔαν ἀπὸ Μπλάρων Μπλάργκαν 17)9, δύο λιμένας ἐφορτώσεως 9 πέννας ἔξτρα, ὄψιν τῶν ναῦλων δι’ 6500 τ. ἐπὶ Χιλῆς 18)3 φόρτωσις 28 Μαρτίον — 10 ‘Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κονδ.) ἐπὶ Ροζάριο 5500 τ. δι’ Ἀγγλίαν 18—, φόρτωσις 10 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Γονλανδῆ) ὅχι ἄνω τοῦ Ροζάριο 5500 τ. δι’ Ἀγγλίαν 18)—, φόρτωσις 9—31 Μαΐου.

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἀπὸ Νεοτοσέα καὶ Μπλάρων Μπλάργκαν 6600 τ. δι’ Ἀγγλίαν 18)½, φόρτωσις 16—21 Μαρτίον.

— ‘Επ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ» ἐπὶ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. γενικὰ ἐμπορεύματα διὰ Βλαδιβοστόκ 14)7)½ φίο, καντσέλιο 18 Μαρτίον.

— ‘Επ Μεσογείου

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐπὶ Δραπετσώνος 6500 τ. λιμανάριτων καὶ γενικῶν διὰ Ρότερνταμ 6)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΔΑΜ. Ι. ΠΕΙΘΩΗΣ» ἐπὶ Χονέλβας 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γάνδην 8)4)½, καντσέλιο 16 Μαρτίον.

«ΤΑΣΟΣ Κ.» ἐπὶ Χονέλβας 6000 τ. μεταλλευμάτων δι’ Ἀμβέρσον 5)6, ἀμεσος φόρτωσις.

‘Α)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐπὶ Κάρδιφ 2850 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, ἀ.φ.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐπὶ Ρότερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανείρου 7)6, φόρτωσις 16—28 Μαρτίον.

«ΟΡΟΣ ΑΥΚΑΒΙΤΤΟΣ» ἐπὶ Εμδεν 6200 τ. διὰ Ρίον Ιανείρου 7)6, φόρτωσις 16—30 Μαρτίον.

«MILL HILL» ex «Peebles» (Ρεθ.—Κονδ.) ἐπὶ Ρότερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανείρου 7)6, Μαρτίον 5—20.

«LEITH HILL» ex «Fife» (Ρεθ.—Κονδ.) ἐπὶ Χούλλ. 6500 τ. διὰ Μπλονένος ‘Αθρες ἡ Λά Πλάταν 8)6, φόρτωσις 1—10 ‘Απρίλιον.

— ‘Εξ Αγγλίας ἡ Κόντινεντ (Διὰ γαλάνθρακας)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐξ Ιμμαγχαρ 6000 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)—, ἀ.φ.

«Α)π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐπὶ Κάρδιφ 2850 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, ἀ.φ.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐπὶ Ρότερνταμ 6000 τ. διὰ Ρίον Ιανείρου 7)6, φόρτωσις 16—28 Μαρτίον.

«ΟΡΟΣ ΟΛΥΜΠΟΣ» ἐπὶ Δυτ. Αντσαλίας 7100 τ. γεννημάτων (ζῆμα) διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόντινεντ 24)6 (ζῆμα) καὶ 27)—εἰς σάκκους, ὄψιν δι’ Ἐλλάδα 2)9 ἔξτρα, φόρτωσις 10—25 ‘Απρίλιον.

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ» ἀπὸ Σαγγάρων 5400 τ. δρυζῆς διὰ Γαλλίαν 26)3 (μέσῳ Σούνεζ) ‘Απρίλιον.

«ΝΗΡΕΥΣ» (συμπλήρωσις) ἀπὸ τρεῖς θέσεις Μαντράς 4000 τ. φευτικῶν διὰ Χούλλ. καὶ ἔαν λιμένα ἀπὸ Δονυγκέρης — ‘Αμβούργον φέντες ἡ Δανίας 23)6, φόρτωσις 15—30 ‘Απρίλιον.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἀπὸ Τετιύη Βαγ 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μαριανούπολιν σελ. 26)9 φίο, καντσέλιο 25 ‘Απρίλιον.

— ‘Επ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ ΒΡΟΝΤΙΣΗ» ἐπὶ Βορείου Θαλάσσης 975 στάνταρτος ζηλείας δι’ Αγγλίαν — Κόντινεντ (τρία συνεχῆ ταξίδια) σελ. 41)—βάσιν Χούλλ. συνήθεις δρους, Μάιον — Ιούνιον.

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐπὶ Βορείου Θαλάσσης 1250 στάνταρτος ζηλείας δι’ Αγγλίαν — Κόντινεντ (τρία συνεχῆ ταξίδια) σελ. 40)—βάσιν Χούλλ. συνήθεις δρους, Μάιον Ιούνιον.

«ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» (ex «Oil — Shippers») ἀπὸ Αρούμπα ἡ Κουραζάρ 8600 τ. πετρελαϊων δι’ Αγγλίαν — Κόντινεντ 11)6, Μάρτιον — ‘Απρίλιον.

«ΜΑΡΙΠΤΤΑ» ἀπὸ ἔαν θέσεις Βρεταννικῆς Κολομβίας 7000 τ. γενικῶν εἰδῶν καὶ ζηλείαν (μὲ συμπλήρωσιν εἰς Πόρτλαντ) διὰ τέσσαρας λιμένες Ιαπωνίας, μὲ ὄψιν Τοιγκτάρο ἡ Τακο Βαγ ἡ. στ. 4.800 φίο, πατ’ ἀποκοπή, φόρτωσις 10—25 ‘Απρίλιον.

«ΧΑΛΙΩΤΗΣ» 7980 τ. φορτίου, τάμη-τσάφτερο δι’ ἔαν ταξίδιον Ειρηνίκων σελ. 2)6, παφαλαβή εἰς Νόρφολκ 15—31 Μαρτίον καὶ παραδοσίς εἰς ἔαν λιμένα Αγγλίας ἡ Κόντινεντ.

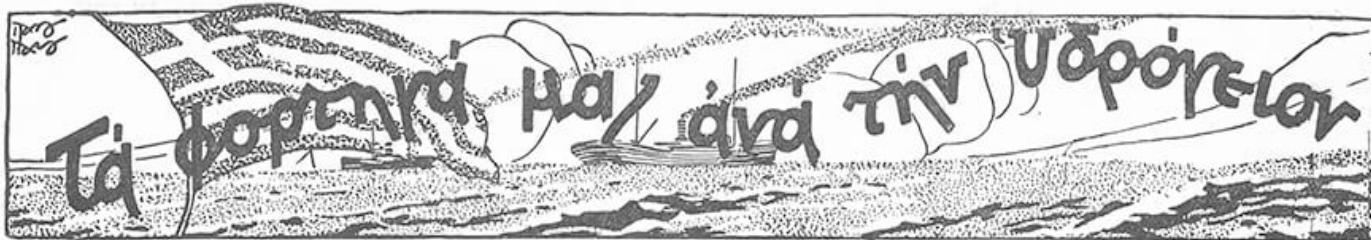
ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κονδ.) ἀπὸ Τάμπαν 8000 τ. φορμάτων διὰ Ταραγόναν—Βαρεζέλωνη ἡ Αλικάντε 11)9, φόρτωσις 10 Αἴγυπτον στον — 5 Σεπτεμβρίου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἐπὶ Χάμπτον Ρόδες 7000 τ. γιανθράκων διὰ Περναβούπολιν 9)—, φόρτωσις 10—20 ‘Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ 3050 τ. φορτίου, τάμη-τσάφτερο εἰς ταξίδια Βαλτικῆς — Αργεζής Θαλάσσης διὰ 4 ἕως 6 μῆνας, ἡ. στ. 500 μηνιαίων, παφαλαβή εἰς Λένινγκραδ 10—28 Μαΐου καὶ παραδοσίς μετὰ τὴν λήξην τῶν συμβολαίων εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ.

Διὰ «ναυπήγησιν» βάσει τοῦ ‘Αγγλικού σχεδίου

Τὸ ‘Αγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Santa Aurora» 4278 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἀγγέλλεται ὅτι ἡγοράσθη ἀντὶ 9000 λιρῶν παρ’ Αγγλικῆς ἑταίριας δειυθυνομένης ὑπὸ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντῆ, Ltd, τοῦ Λονδίνου, ἵνα διαλυθῇ θάσει τοῦ Βρεταννικοῦ σχεδίου «διαλύσεων—ναυπηγήσεων».



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυπ.
γνω.

"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	άνεγ.	Πειραιᾶ 7 Μαρτ., Κονιάν 9 διὰ Θεοδόσιαν		
"Άγιοι Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Πατέρα	17	4592	εἰς Σάρπηνς ἀπὸ 25 Ιαν.			
"Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	ἀγρεῖ Χίον ἀπὸ 31 Δεκ.			
"Άγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἔφθ. Μπονένος "Άρρες 27 Φεβρ.			
"Άγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀγρεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Δεκ.			
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	ἀγεργ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. δι' Ἀγκῶνα			
"Άγια Βαρθέλεμα	Λ. Λογοθέτη— Μ. Φακῆ	13	4572	ἔφθ. Γόρδυνα 8 Μαρτ.			
"Άγια Θαλασσούνη	Λ. Κεράνη	11	3809	διῆλθε Φερον. Νορόνγα 5 Μαρτ. διὰ Δανίαν			
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διῆλθε Νίτον 9 Μαρτ. δι' Ἀμστερνταμ			
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἔφθ. Ἀλεξανδρειαν 28 Φεβρ.			
"Άγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαρτ.			
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεγ. Ροζάριο ἀπὸ 13 Φεβρ. διὰ Λάς Πάλμας			
"Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάση	92	1581	ΑΠΕΤΕΦΡΩΘΗ ΕΙΣ ΛΑΥΡΙΟΝ 10 Φεβρ.			
"Άγιος Σπυρίδων	'Ηλ. Ἀγγελῆ	89	1476	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Δεκ.			
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντῆ	99	3240	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Ιαν.			
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν. 1934			
"Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ιαν.			
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	'Αθ. Πειθῆ	08	4537	ἔφθ. Αιδόρον 25 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 6 Μαρτ. διὰ Χονέλβαν			
"Άδελφότης	άδ. Καρρᾶ	17	5838	ἀνεγ. Πόρτο Νατάλ 27 Φεβρ. διὰ Κολόμπο			
"Άθανάσιος	Ν. Λυκαρδοπούλου	07	4295	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Φεβρ.			
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἀνεγ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ. διὰ Ζουγκουλδάκ, ἔφθ. 9			
Αίγαλι	Δημ. Β. Μανωλᾶ	96	1406	ἔφθ. Ἀλεξανδρειαν 26 Φεβρ. καὶ Π. Σάιδ 7 Μαρτ.			
Αίγαλιον	'Ετ. «Αίγαλον» Α. Ε.	19	5285	ἀνεγ. Μπ. "Άρρες 20 Φεβρ. διὰ Γιοζοχάμαν			
Αίγαλιον	Πελοποννησίου Σκριβάνου	12	1735	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Φεβρ.			
Αίγεινος	άδ. Πατέρα	17	3792	ἔφθ. Πόρτλαντ (Β. 'Αμερ.) 4 Μαρτ.			
Αίκατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἀνεγ. Νικολάεφ 8 Μαρτ. Πειραιᾶ 12 διὰ Βόρ. 'Αμερικῆν			
Αίκατερίνη Τ.	Λ. Τερμάζου	17	2719	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διὰ Charente			
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἀνεγ. Μπάζ. Μπάγκαν 28 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα			
Αίκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	ἀνεγ. Μελβούνην 3 Μαρτ. δι' Ἐλλάδα			
Αίμιλιος	Στεριώτη καὶ Σία	98	3691	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ			
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	εἰς Καλκούνταν ἀπὸ 16 Φεβρ.			
"Αίς Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Πόρτ Σάιδ 2 Μαρτ.			
"Άδαμας	Μιχ. Λαϊμοῦ	18	4144	ἀνεγ. Σάντα Φὲ 29 Φεβρ. διὰ Ροζάριο, ἔφθ. 2 Μαρτ.			
'Ακτή	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἀνεγ. Μπ. "Άρρες 19 Φεβρ. διὰ Δουνγκέρην			
'Αλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	ἀνεγ. Ρίον 'Ιανέριον 28 Φεβρ. διὰ Δουνγκέρην			
'Αλεξάνδρος	Μ. Α. Ταχιμιτζῆ	06	4343	ἀνεγ. Ιμπαγχαν 20 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον			
'Αλίκη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	ἀνεγ. Κάρδια 29 Φεβρ., Μαδέρας 6 Μαρτ. διὰ Πλέιτ			
'Αλκιμος	Σκριβάνου — Ραντοπούλου	20	2003	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Δεκ.			
'Αλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	ἀνεγ. Theneward 3 Μαρτ. δι' Ἐλλάδα			
'Αναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ιαν.			
'Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Δεκ.			
'Ανδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	ἀνεγ. Τοκοπόλλα 6 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν			
'Ανδριώτης	Νικ. Καυνιέως	12	4393	ἀνεγ. Ζαράτ 16 Φεβρ. δι' Ενδόποτην			
'Αννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	εἰς Βύλλαν Κ)σον ἀπὸ 8 Φεβρ.			
'Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διῆλθε Σούες 2 Μαρτ. δι' Ινδίας			
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἀνεγ. Πονέρτο Ουμπλιγκάντο 7 Μαρτ. διὰ Ντακάρ			
'Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔφθ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ.			
'Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Πειραιᾶ 9 Μαρτ. δι' Απο 'Ανατολήν			
'Αννα Τ.	Λ. Τεργιάζου	06	2728	ἀνεγ. Λίμαχαν 5 Μαρτ. δι' Εμδεν, ἔφθ. 9			
'Ανθίππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἀνεγ. Σέρταν 4 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 διὰ Γάνδην			
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934			
'Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.			
'Αντώνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	11	4410	ἀνεγ. Ν. 'Υδρην 2 Μαρτ. διὰ Τζάσσονβιλ.			
'Αντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	ἀνεγ. Αμέρεσαν 29 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Σαβόνναν			
'Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ιαν.			
'Αντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 19 Φεβρ. διὰ Τενερίφαν			
'Αξιός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθεν 'Οράν 8 Μαρτ. διὰ Γένοβαν			
'Αποκία	Σ. Βαλμᾶ	05	3607	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 28 Φεβρ.			
'Αργεντίνα	'Αντ. Ρούσου	12	4248	ἀνεγ. Μπ. "Άρρες 29 Φεβρ. διὰ Βραΐλαν			
'Αργυροκίδης	Μαρη̄. Εμπειρίου	21	4786	ἀνεγ. Σάγγον 22 Φεβρ. καὶ Κολόμπο 9 Μαρτ. δι' Εβρόποτην			
'Αρέθουσσα	Νικ. Καυπούνη	11	3693	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 2 Μαρτ. διὰ Μαδέρας			
'Αριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαϊμοῦ	12	4745	ἀνεγ. Κάρδια 4 Μαρτ. δι' Ιμπίζων			
'Αριάδνη Παντελῆ	έτ. «Μαρμαρά»	10	4445	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 4 Φεβρ.			
'Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἀνεγ. Ντόβερ 13 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ			
'Αρτεμις Πήγητα	Πήγητα	06	1433	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 15 Ιαν.			
'Αρχάγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	διῆλθεν 'Αγ. Βιζέντιον 2 Μαρτ. διὰ Μπ. "Άρρες			
'Αρχων	Κωστή Λαϊμοῦ	21	1364	ἀνεγ. Πειραιᾶ 11 Μαρτ. διὰ Κ)ντζαν			
'Ασημίνα Μπάκια	Π. Μπάκια	95	1344	ἀνεγ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ. διὰ Γάφαν			
'Ασπασία	I. Γαλάζη	14	4211	ἔφθ. 'Αμστερνταμ 1 Μαρτ.			
'Αστερία	I. Α. Ταχιμιτζῆ	04	3313	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 27 Φεβρ., Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Σονσάκ			
'Αστήρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Φεβρ.			
'Ατλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἔφθ. Γιεράταν (Αντσαλ.) 6 Μαρτ.			
'Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 12 Μαρτ. εἰς Κ)ντζης			
'Αττικός	A. Λούζη	06	1078	ἀνεγ. Ροζάριο 29 Φεβρ. διὰ Ντακάρ			
'Αρρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	ἔφθ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ.			
'Αφρόσεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	ἔφθ. Τένιδα 5 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 8 δι' Αμπερντιν			

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ιαν.
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	ἀνεχ. Κάρδιφ 14 Φεβρ. διὰ Βίλλαν Κ) τούσιον
Βασ. Α. Πολέμης	Γι. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Ιαν.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	διῆλθε Κ) λιν 7 Μαρτ. δι' Αμβούργον
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	ἀνεχ. Πάτρας 7 Μαρτ. δι' Αμβούργον
Βικτωρία	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 7 Ιαν.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	ἀνεχ. Σαΐγκον 7 Μαρτ. διὰ Βορδὼ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	ἔφθ. Σούνες 24 Φεβρ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	ἀνεχ. Ροζάριο 21 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο καὶ Β. Αμερικήν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἔφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 1 Μαρ.
Βόλγας	Πεπλαδητήριον	92	2505	διῆλθε Σύρον 22 Φεβρ., Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Μίδδλεστρο
Βόρις	έτ. «Βλάσποβ»	17	5166	ἀνεχ. Γένοβαν 26 Φεβρ., Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Γδενία
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Νοεμβρ. 1935
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	ἔφθ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	ἀνεχ. Μπάρου 4 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανεῖον
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ., Ντούτζενες 8 δι' Ελλάδα
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	ἀνεχ. Μπόναν 27 Φεβρ. καὶ Τόνιδα 4 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἔφθ. Ιωαννίδη 9 Μαρ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	άργει Σύρον ἀπὸ 8 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Βαγκούβερο 6 Μαρτ. (διὰ Γκάρστον)
Γεώργ. Μ. Λιθανάς	άδ. Λιθανάον	28	3831	ἀνεχ. Γδενίας 6 Μαρτ. διὰ Μπ. "Αύρες
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 12 Φεβρ.
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἀνεχ. Τραγανά 2 Μαρτ., Γιβραλτάρ 12 δι' Εμδεν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ. ΕΝΑΥΛΩΘΗ
Γκρήκη Μάρινερ	έτ. Νέλι — Παντελή	14	3714	ἔφθ. Σαβόνιαν 1 Μαρτ.
Γρανικός	Μ. Λύρα	16	3689	διῆλθε Πόρτο Ντάλ 22 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Αμβέρσαν 6 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
Δανάος	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	ἀνεχ. Βαρκελώνην 9 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
Δάναπτης	άδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	εἰς Μπέργκεν 10 Μαρτ.
Δάρμας	άδ. Πίττα	83	1595	άργει Χίον ἀπὸ 13 Ιαν.
Δάρφη	Ν. Λυκιαρδοπούλουν	18	3798	ἔφθ. Σάντος 26 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Άνδρεάδη	06	3816	ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	ἀνεχ. Ροζάριο 17 Φεβρ. διὰ Μαδέρας
Δέσποινα	Κοσμά καὶ Γεωργιλή	09	4461	ἀνεχ. Βρέμην 15 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀνεχ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ. καὶ Ντόβερ 4 διὰ Τοιβιταβένιαν
Δέσποινα Α. Παπά	Α. Παπά	04	4649	εἰς Τεργεστήν ἀπὸ 2 Φεβρ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	ἔφθ. Παλέρμο 21 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Δεκ.
Δημ. Ν. Βογιατζήδης	Ν. Δ. Βογιατζήδη	08	3444	έφθ. Ρίον Ιανεῖον 6 Μαρτ.
Δημ. Ιγγλέσης	νίων Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἀνεχ. Καλκούνταν 26 Φεβρ. διὰ Σαΐγκον, ἔφθ. 10 Μαρτ.
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	ἀνεχ. Μοσταγκανέμ 24 Φεβρ. δι' Άλγεριον
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 22 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανεῖον
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Νοεμβρ.
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εἰς Πεσαρά 10 Μαρτ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διῆλθε Περίμ 4 Μαρτ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	άργει Οινόνδας ἀπὸ 30 Ιαν.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ. ΕΝΑΥΛΩΘΗ
Δούναβης	Αεσον. Α. Εμπειρίκου	15	5604	διῆλθε Πόρτο Ντάλ 17 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Δύο Φίλοι	Ραπτάν καὶ Ρούσσου	03	3547	άργει Σύρον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζήλια	17	4604	ἔφθ. "Άλματαν (Αίστραλ.) 7 Μαρτ.
"Εθη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	ἀνεχ. Τάιν 5 Μαρτ. διὰ Βραζιλίαν
Είρηνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Μπάρου 6 Μαρτ.
Είρηνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διῆλθε Λάς Πάλμας 8 Μαρτ. δι' Εργάτων
Είρηνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Φεβρ.
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	εἰς Σαγγάρην ἀπὸ 23 Φεβρ. Επισκευή
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διῆλθεν 'Άλγεριον 7 Μαρτ. διὰ Βραζιλίαν
Έλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ.
Έλένη	Δ. Λώς	01	1882	άργει Χίον ἀπὸ 23 Δεκ.
Έλένη	Ρεθύμνη Κουλουκουντή	21	1138	άργει Γαλάτοις ἀπὸ 19 Ιαν.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	ἀνεχ. Σαΐγκον 1 Μαρτ., Βαταβίαν 7 διὰ Χάρην
Έλένη Τ.	Δ. Τεργιάζου	97	3039	ἀνεχ. Στρατούν 12 Μαρτ., Πειραιᾶ 14 διὰ Ρούεν
Έλένη Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	4528	ἀνεχ. Ντάφεν 29 Φεβρ. δι' Αμβούργον
Έλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Ντακάρ 26 Φεβρ. διὰ Μάντζεστερ, ἔφθ. 10 Μαρτ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	διῆλθε Ηγεράτα 4 Μαρτ. διὰ Γάνδην, ἔφθ. 12
Έλλενικ	Μ. Ι. Λύρα	09	4404	ἔφθ. Κάρδιφ 9 Μαρτ.
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4577	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 7 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	εἰς Τοιβιταβένιαν 1 Μαρτ.
Έλπις	I. N. Γούλανδρη	12	3651	διῆλθε Λάδσεντ 10 Μαρτ. διὰ Κάρδιφ
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	A. Πεζά	19	1492	διῆλθε Κονγκούλιν 7 Μαρτ. διὰ Ρωσίαν
Έρηνοιούλα	νίων Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 12 Φεβρ.
Εύθοικος	Ν. Τσατσόμοιρου	05	2715	ἀνεχ. Μπλάνθ 5 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
Εύγενον Καμπάνη	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	ἀνεχ. Σαΐγκον 4 Μαρτ. δι' Εργάτων
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Γ. N. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
Εύγενια Χανδρή	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	ἔφθ. Βαγκούβερο 6 Μαρτ. (διὰ Γκάρστον)
Εύηνος	'Ηλ. Χανδρή	20	4862	ἔφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
Εύθαλια	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	ἔφθ. Τριγιό 2 Μαρτ.
Εύθαλια Μαρή	άδ. Γουλανδρή	18	3553	ἔφθ. Μπάρου 7 Μαρτ.
Εύρος	N. Μαρή	19	4196	διῆλθε Κονγκούλιν 5 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
Εύρυμέδων	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. 'Άλεξανδρειαν 19 Φεβρ.
	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχια	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	ἀργεῖ Βενετίαν ἀπὸ 5 Δεκ. 1932
Εύτυχη, Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἀνεγ. Ραβένναν 8 Μαρτ. διὰ Σφάξ
"Εψιλον	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου	11	4120	ἔφθ. Λισσαδόνα 29 Φεβρ.
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	εἰς Θεσσαλονίκην ἀπὸ 6 Φεβρ.
Ζαννῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	ἔφθ. Γένοβαν 26 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 6 Μαρτ. δι' Ἰνδίας
Ζερμαΐν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Πλότ "Αρδονρ 4 Μαρτ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζήλια	20	4279	ἔφθ. Ροζάριο 26 Φεβρ.
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἔφθ. Πόρτ Νατάλ 22 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἀνεγ. Ρόπτεροντα 28 Φεβρ., Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	ἔφθ. Ἀβονιάνθ 21 Φεβρ.
"Ηρών	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
"Ηφαιστος	νίων 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 26 Δεκ.
Θάλεια	'Ηλία Ξελά	17	4574	ἀνεγ. Μπάχ. Πλάγαν 9 Μαρτ. διὰ Σάντα Φὲ
Θάσος	«Πατριωτικῆς»	19	1565	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.
Θεδόλ. II.	Θωμά Ν. Ἐπιφανιάδη	10	657	εἰς Βάρναν ἀπὸ 20 Φεβρ. Ἐπισκεψή
Θεμύνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἀνεγ. Βρέμην 27 Φεβρ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 13 διὰ Κονν) τζαν
Θεόδωρος Τ.	Α. Τεριάζου	12	3409	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
Θεοφανώ	ἀδελφοί Αθαναοῦ	17	4240	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 1 Μαρτ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Νεκοτέσα 28 Φεβρ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ἰαν.
Θέτις	Ε. Χατζήλια	30	4123	ἀνεγ. Ρόπτεροντα 6 Μαρτ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Φεβρ.
Θράκη	Δ. Τεριάζου	17	982	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Ἰαν.
Θρασύδουλος	Δ. Βογιατζίδη	12	3693	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
"Ια	Π. Χατζήλια	17	4860	ἀνεγ. Μπάρον 22 Φεβρ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον
"Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Φεβρ.
"Ιγκόρ	Πεζά καὶ Σία	07	2693	εἰς Κυμάσι ἀπὸ 20 Φεβρ.
"Ιθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4916	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ἰαν.
"Ιθακος	Σ. Βλασπούλου	11	4083	ἔφθ. Πόρτο Βέζκιο 29 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 11 Μαρτ.
"Ιλισσός	'Ιω. Γ. Αθαναοῦ	15	4724	ἔφθ. Λίβεροπούλ. 8 Μαρτ.
"Ιουλία	'Ηλ. Χατζήλια	14	4352	ἔφθ. Ἀμπεροντιν 7 Μαρτ.
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 27 Φεβρ. δι' Ενδόπομην
"Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	εἰς Μασσάβαν ἀπὸ 9 Φεβρ.
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Γαλάται 5 Μαρτ.
"Ιωάννης	Δ. Δάμπατη	09	3667	ἔφθ. Λονδίνον 11 Μαρτ.
"Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διὰ Γιοζοζάμαν
"Ιω. Καρράς	ἀδελφ. Καρρά	17	3527	εἰς Ρίον Ἰανέτιον 10 Μαρτ.
"Ιω. Εμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 10 Μαρτ.
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Σφάξ 4 Μαρτ. καὶ Ρέθυμνον 12
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	Άδ. Γονλανδρῆ	10	3750	διῆλθε Φ. Νορόντζα 9 Μαρτίου διὰ Μοντεβίδεο
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 20 Φεβρ.
"Ιωλκός (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	6987	ἀνεγ. Νέαν Όρλεάνην 2 Μαρτ. διὰ Σπέντζιαν
"Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	16	5845	ἔφθ. Πόρτ Ντέκ Μπούζ 5 Μαρτ.
"Ιωσηφόδηλος (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	4680	ἔφθ. Πόρτ Ντέκ Μπούζ 2 Μαρτ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Δεκ.
Καδιώ	άδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Κ) τζαν 24 Φεβρ. καὶ Κ) λιν 29
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ἰαν.
Καθαριώτισσα	νιοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἀνεγ. Ρόπτεροντα 3 Μαρτ. διὰ Μεσσήναν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἔφθ. Στέττιν 24 Φεβρ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	εἰς Ρίον Ἰανέτιον 10 Μαρτ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἀνεγ. Τάμπα 2 Μαρτ. δι' Ἀρντόδοσσαν
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεγ. Νορφάλκ 21 Φεβρ., Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν
Καπετάν Στρατής	Ξενίδες—Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	ἔφθ. Λάρουμαν 4 Μαρτ.
Καρλόβασι	Υιοί Δ. Τυγγέση	20	707	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 10 δι' Ἀλεξάνδρειαν
Καρρᾶς	άδ. Καρρά	18	5234	ἔφθ. Μπάχ. Μπλάγκαν 5 Μαρτ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 8 διὰ Βραΐλαν
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	εἰς Μπουνένος "Αἴρες ἀπὸ 16 Φεβρ.
Κάτε	N. Λυκαριδοπούλου	18	5197	ἀνεγ. Αδελαΐδα 5 Μαρτ. διὰ Τενερίφφαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. "Πετρέλαια	87	2495	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. 1935
Κατίγκω	K. Χατζηπατέρα	96	2578	ἀνεγ. Ρέτζιο 28 Φεβρ. διὰ Σφάξ—Πειραιᾶ, ἔφθ. 7 Μαρτ.
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 10 Φεβρ.
Κείπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Σένου	05	3890	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
Κεραμές	N. Λυκαριδοπούλου	17	5085	ἀνεγ. Πόρτ Νατάλ 26 Φεβρ. διὰ Σιγκαπούρην
Κεχρεάς	Θ. Ἐπιφανιάδη	12	1968	ἔφθ. Ἐλευσίνα 3 Μαρτ.
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζίδη	11	4153	ἔφθ. Γάνδη 28 Φεβρ. καὶ Γδήνια 6 Μαρτ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 Φεβρ.
Κονίστρα	Θωμάς Ἐπιφανιάδη	07	3530	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Ἰαν.
Κορινθιακός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	10	3562	ἀνεγ. Ἀμβερόσαν 27 Φεβρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Κόρθιον	Γ. Ν. Λουλούδη	09	2116	παρέμενε Νάντην 8 Μαρτ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κνρ. Σένου	15	4914	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Ἐμπειρίκου	25	3598	ἔφθ. Γένοβαν 29 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 10 Μαρτ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἀνεγ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ. δι' Ἀλεξανδρούπολιν
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	3994	ἔφθ. Μπλέσταν 5 Μαρτ.
Κύμα	N. Λιθανού	11	3959	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 12 διὰ Ρωσίαν
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ἀνεγ. Ἐλευσίνα 14 Μαρτ. διὰ Καλάμας
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαιμού	18	4340	ἀνεγ. Μπάρον 26 Φεβρ., Μαδέρας 3 Μαρτ. διὰ Μπ. "Λιθρες
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ήλιοπούλου	05	2527	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Φεβρ. Ἐπισκεψή
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γονλανδρῆ	22	4697	ἀνεγ. Νεκοτέσα 6 Μαρτ. διὰ Ρούνεν
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	ἀνεγ. Πότι 4 Μαρτ., Κωνγλαν 9 διὰ Βαλτιμόρην
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	διῆλθε Περιη 20 Φεβρ. διὰ Σαργιόν
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	ἀνεγ. "Εμδεν 4 Μαρτ. διὰ Περναπούζον
Λακωνικός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	14	3803	ἀργεῖ Βραΐλαν ἀπὸ 17 Ἰαν.
Λέρος	Ίω. Θεοχαρίδη	99	846	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἰαν.
Λέσθος	'Αδ. Σιφαίσου	10	1005	εἰς Ἐλευσίνα ἀπὸ 12 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Ἀθονιάνθ 29 Φεβρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμάς	14	2080	άργει Πειραιάς ἀπό 28 Ιαν.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιόν. Λ. Κονδύλη	12	3923	ἀνεγ. Ραβένναν 11 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶς
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς Βοστώνη 1 Μαρτ.
Λίμνη	Γ. & Α.Α. Φώκια & Σία	96	1346	"Ιδε: «ΑΙΓΑΙΙ», σημαία 'Ελληνική'
Λουκία, (τάνκερ)	Ι. Μαυρή καὶ Σία	10	2143	ἀνεγ. Κυνέαν 23 Φεβρ. δι' Ἀλεξανδρείαν
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	έφθ. Στάβαγκερ 29 Φεβρ. καὶ Skaw 7 Μαρτ.
Μαίηντ όφ Σάμος	νιοί Δ. Γονιλανδρή	01	1190	ἀνεγ. Πειραιᾶς 2 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Θεοδόσιαν 4 Μαρτ. καὶ Κοννήλιν 10
Μαίρη II	Ν. Λιβανοῦ	20	1517	ἀνεγ. Θόμαν 20 Φεβρ. καὶ ἐξ Μασσαλίας 4 Μαρτ.
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀνεγ. Μπάζ. Μπλάγκαν 22 Φεβρ. διὰ Ντακάρα
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εἰς Μασσάβαν ἀπό 21 Φεβρ.
Μαίδης	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	εἰς Πειραιᾶς 10 Μαρτ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἀνεγ. Μπλαπάρ 29 Φεβρ. δι' 'Υμονίντεν, ἔφθ. 5 Μαρτ.
Μαλιάκος	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3903	έφθ. Ρούνεν 2 Μαρτ. καὶ Αμέρισαν 9
Μαλέας	Κουμανταρέα κλπ.	17	5709	έφθ. Βοστώνη 28 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 7 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶς
Μαννούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 1 Φεβρ.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορθόλου	17	6694	ἀνεγ. Μπ. 'Αϊρες 6 Μαρτ. διὰ Μπ. Μπλάγκαν, ἔφθ. 9
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2331	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 6 Φεβρ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	άργει Πειραιᾶς ἀπό 28 Δεκ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 29 Φεβρ. διὰ Ρίο Γκράντε
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διὰ Τοιβιταβέζιαν
Μαρία	Σ. Περή-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεῖ Χίον ἀπό 17 Ιαν.
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	έφθ. Μπ. 'Αϊρες 29 Φεβρ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	N. Νικολάου	27	5525	ἀνεγ. Νιούπορτ 4 Μαρτ. δι' Αγιάνα
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Κυνέαν 5 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έταρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διῆλθε Σαμπλάγκ 9 Μαρτ. διὰ Σιγκαλούδην
Μαρίετ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἀνεγ. Πόρτ Λίνκολν 12 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	13	6042	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 5 Μαρτ. διὰ Βρεταν. Κολομβίαν
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	έφθ. Αμερίσων 19 Φεβρ.
Μαριόγκα	άδ. Πρωπίου	12	4236	εἰς Γένοβαν ἀπό 7 Φεβρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 5 Δεκ.
Μαριόγκα I. Καΐρη	'Ιω. Δανιόλου	13	5143	ἀνεγ. Ιμαγχαμ 22 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διῆλθε Λάδσεντ 8 Μαρτ. διὰ Φάλμουθ
Μάριος Τ.	Δ. Τεριάζου	04	1128	έφθ. Σουέζ 5 Μαρτ.
Μαρουλίώ	Μιχ. Κυδωνιέως	02	4215	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Κούλονθρου - Έμπειρικού	07	3556	ἀνεγ. Ρότερνταμ 19 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γονιλανδρή	12	4669	έφθ. Βοστώνη 4 Μαρτ.
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	ἀνεγ. Υμουνίτεν 3 Μαρτ. δι' Αντιτραλίαν
Ματθαίος	Η. Μ. Λώς	04	2434	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 8 Ιαν.
Ματρόνια	N. Βογιατζίδη	02	2846	ἀνεγ. Στέττιν 5 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
Μεμάς	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	εἰς Μπάρον 9 Φεβρ. 'Εποσενή
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Θήρων 9 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶς 13
Μερόπη	Άνδρ. Παππᾶ	11	4181	ἀργεῖ Τάιν ἀπό 4 Φεβρ. 'Εποσενή
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	έφθ. Θήρων 9 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶς 13
Μίμης	Γ. Γεωργαντῆ	07	3227	ἀργεῖ Στέττιν 5 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
Μιμόδα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς Τάιν ἀπό 30 Ιαν.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	διῆλθε Κοννήλιν 2 Μαρτ. διὰ Σιγκαλούδην
Μίνα Λ. Καμπάνη	άδηρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἀνεγ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαρτ. διὰ Σιγκαλούδην
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Βύλλαν Κυτούσιον 19 Φεβροναρίου
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	εἰς Λάζ. Πλάτανον ἀπό 5 Φεβρ.
Μιχάλης	Δ. Φατούη	12	3646	διῆλθε Λάζ. Πάλμας 6 Μαρτ. διὰ Μπέλφαστ
Μιχάλης Πουτούς	Μ. Μουτούς	14	4810	ἀνεγ. Επάνω 5 Μαρτ.
Μιχαλίδης	άδ. Συλᾶ	08	3742	εἰς Πέναθ 2 Ιαν.
Μιχαλίδης Ξυλᾶς	άδ. Συλᾶ	06	3828	διῆλθε Κοννήλιν 8 Μαρτ. διὰ Σιγκαλούδην
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἀνεγ. Ροζάριο 14 Φεβρ. δι' Ενέρωπην
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀργεῖ Πόρτ Σαΐδ 2 Ιουν. 1934
Μύκονος	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική	99	1802	ἀνεγ. Μπ. "Αϊρες ἀπό 17 Φεβρ.
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	έφθ. Σουέζ ἀπό 12 Ιαν.
Νατίν	έτ. Βλάσσοβ	04	3582	έφθ. Ζουγκούλδας ἀπό 11 Φεβρ.
Νάυαρχος Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	εἰς Παγίας 1 Μαρτ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	διῆλθε Περιμ 27 Φεβρ. διὰ Κονιπαν
Ναυοικά (τάνκερ)	Κυρ. Βενιζέλου	22	5005	ἀνεγ. Πειραιᾶς 8 Μαρτ. διὰ Κυνέαν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γονιλανδρῆ	04	3531	έφθ. Ζουγκούλδας ἀπό 3 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	έφθ. Παντούρη 6 Μαρτ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διῆλθε Κοννήλιν 11 Μαρτ. ἐξ Ρωσίας
Νέλλυ	άδ. Π. Μαργαρώνη	13	4826	ἀνεγ. Βιντηργύ 1 Ανθο. 8 Μαρτ. διὰ Κέρκυραν
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	εἰς Μασσάβαν ἀπό 2 Ιαν.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διῆλθε Σουέζ 7 Μαρτ. δι' Αμβούργον
Νέοτος	Ν. Λιβανοῦ	19	4399	διῆλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διὰ Τοκογύμα
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	διῆλθε Περιμ 10 Μαρτ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	διῆλθε Κολόμπα 2 Μαρτ. διὰ Ινδίας
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀνεγ. Χούελβαν 4 Μαρτ., Νίτον 10 δι' "Αμστερόνταμ
Νίκη	Άνδρ. Βαλσαμάκη	17	958	έφθ. Πειραιᾶς 3 Μαρτ.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωράτη	21	3576	έφθ. Ροζάριο 18 Φεβρ.
Νίκος	A. Γουνάπου	14	3892	έφθ. Μπ. "Αϊρες 28 Φεβρ.
Νίκος Τ.	'Ελενθ. Τρικόγλου	19	5175	ἀνεγ. Σαγγάκων 4 Μαρτ. δι' Ενέρωπην
Νικόλαος Αθανασούλης	άληρο. Αθανασούλη	01	3575	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	διῆλθε Κολόμπα 2 Μαρτ. διὰ Βόλον
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιγάλου	13	4342	ἀνεγ. Στέττιν 1 Μαρτ., Ντόβερ 5 διὰ Πειραιᾶς
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	1912	ἀνεγ. Πειραιᾶς 11 Μαρτ. διὰ Κύπρον
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Μαρτ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀργεῖ Πειραιᾶς ἀπό 31 Δεκ.
Νικόλαος Φιλήνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	ἀργεῖ 'Αλεξανδρείαν ἀπό 30 Δεκ.
Νικόλαος "Αγγελος	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 5 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	Ίω. 'Αγγέλου	12	4351	έφθ. Ιμπίζον 11 Μαρτ.
	άδελφοι Πατέρα	10	4362	έφθ. Βενετίαν 6 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεξ. Μπουένος 8 Μαρτ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Ρουέν, έφθ. 10 Μαρτ.
'Ολλανδία	Δημ. N. Κουφούς κλπ...	06	1516	Μετωνομάσθη «ΗΡΩΝ»
"Ολγα	I. N. Βλασσοπούλου	05	677	έφθ. Χάιφαν 6 Μαρτ.
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου	νιών 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	άνεξ. Στέττιν 25 Φεβρ. διά Πειραιά, έφθ. 12 Μαρτ.
"Ολυμπος	Κουλούθουρος - Έμπειρικου	18	5249	άνεξ. Μασσί 24 Φεβρ. διά Λονδίνου
"Ομόνοια	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άφετε Πειραιά από 21 Ιαν.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	άνεξ. "Εμδεν 25 Φεβρ. διά Μπ. "Αϊρες
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	άνεξ. Πόρτ Άλμπερνι 5 Μαρτ. διά Γκάρστον
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» A. E.	18	5242	διήλθε Κολόμπο 22 Φεβρ.
"Ορος "Ελίκων	«Τράμπ. Co»	18	5525	άνεξ. Γένοβαν 27 Φεβρ. διά Βενετίαν, έφθ. 4 Μαρτ.
"Ορος "Ιδη	Κομμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	έφθ. Βενετίαν 4 Μαρτ.
"Ορος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	είς Μπλάνη έπισενή
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ. Co»	12	3876	διήλθε Λάζ Πάλμας 18 Φεβρ. διά Ροζάριο
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ. Co»	18	5188	άνεξ. Μπ. "Αϊρες 23 Φεβρ. διά Σάρπνες
"Ορος Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» A.E.	17	4292	διήλθε Μαδέρας 28 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 10 Μαρτ.
"Ορος Μυρτώ	Κομμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	έφθ. Βίλλαν Κ) τούσιον 8 Μαρτ.
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	άνεξ. "Εμδεν 29 Φεβρ., Νίτον 2 Μαρτ. διά Τέιμπλ. Μπαίν
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» A.E.	19	4817	διήλθε Κέπι Τάουν 4 Μαρτ. δι' Αντραράιαν
"Ορος "Ουσας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	άνεξ. Γκέραλτον (Αντραράια) 4 Μαρτ. διά Φοήμαντλ, έφθ. 6
"Ορος Παρνασσός	άδ. Π. Μαργαρώνη & R.K.	15	3660	άνεξ. Ροζάριο 20 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
"Ορος Πέρα	Κομμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 5 Μαρτ.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	άνεξ. Μπ. "Αϊρες 29 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	είς Πλέιτ 14 Μαρτ.
"Ορος Ροδόπη	άδ. Π. Μαργαρώνη	19	5182	έφθ. Μπ. "Αϊρες 28 Φεβρ.
"Ορος Ταῦρος	«Ατλαντικός» A. E.	20	6696	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 28 Φεβρ. διά Βίλιμπετον
"Ορος Υμηττός	Κουλουκουντή	21	6388	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 29 Φεβρ.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άργει Μοντεβίδεο από 27 Δεκ.
Παγακοητικός	Μαρή Έμπειρικού	14	3477	διήλθε Νταζάρ 22 Φεβρ. δι' Εθνόπλιν
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός κλπ...	20	2012	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ., Νίτον 10 διά Λονδίνον
Παναγής	N. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	διήλθε Π. Νατάλ 21 Φεβρ. διά Λονδίνον — 'Αμβούργον
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κουτσούκου...	15	4661	άνεξ. Μαντράς 8 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
Πάνις	A. 'Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Γκόττεμπονδργκ 12 Μαρτ.
Παντελής	K. Λαιμού καὶ I. Ποντικού	11	3845	άνεξ. Τέλασονβιλ 17 Φεβρ. διά Γένοβαν
Παντιάς	έτ. «Όκεανός» A. E.	12	5146	έφθ. Νιούπορτ 8 Μαρτ.
Παπαλεμός	Γ. A. Γεωργιλή	10	3748	άργει Τάϊν από 26 Ιαν.
Πάραλος	K. A. Πετρούτση	06	3435	είς Ζουγκουλδάς από 24 Φεβρ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	άνεξ. Σονές 3 Μαρτ.
Πάτρα	Τσαμιδάνη—Κωνιγκίδη	96	3256	άργει Πειραιά από 2 Νοεμ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άργει Επιρροή από 9 Δεκ. ΕΝΑΥΛΩΘΗ
Περσέν	A. 'Ανδρεάτου	18	5172	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Πεσσάδες	Δ. Βαλασαμάρη	17	1957	είς Μπρίστολ από 19 Φεβρ.
Πεταλίοι	Μαρή Έμπειρικού	17	5126	διήλθε Μαδέρας 24 Φεβρ. διά Σαμγζόν
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόνι»	03	4634	άνεξ. Γκάρστον 25 Φεβρ. διά Πειραιά, έφθ. 10 Μαρτ.
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικού	06	4418	έφθ. Σμύρνη 13 Φεβρ.
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γονιλανδρή	23	4693	άνεξ. Χούλι 29 Φεβρ., Μαδέρας 7 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	διήλθε Κονιγκίλιν 12 Μαρτ. διά Βόρ. Αμερικήν
Πήγασος	Γ. N. Λουλούδη	15	1795	άνεξ. Κέαν 8 Μαρτ. διά Βορδώ—Ρουέν
Πηλεύς	E. Χατζηλήμα.	28	4695	άνεξ. Ρότερνταμ 7 Μαρτ. διά Μπ. "Αϊρες
Πηγελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	έφθ. Ροζάριο 26 Φεβρ. καὶ Σάν Νιζολάς 7 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	άργει Σύρον από 5 Φεβρ.
Πόλι	M. N. Ροδάδη	97	2861	άργει Σύρον από 16 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άργει Σάντος από 28 Ιαν.
Πολύμινα	E. Μιχαλτσιάνου	07	4937	έφθ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
Πόντος	έτ. Βεργιωτή	12	4013	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άργει Πειραιά από 23 Φεβρ.
Ποσειδών	άδ. Ηήττα	09	3895	άνεξ. Μπάρον 20 Φεβρ. διά Περναμπούκον
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	διήλθε Μαδέρας 15 Φεβρ. διά Πλέιτ
Πρέκλα	Θ. Έπιφανιάδη	12	1820	άνεξ. Πειραιά 2 Μαρτ., Κονιγκίλιν 5 διά Θεοδόσιαν
Προμηθεύς	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρικού	11	4346	άνεξ. Khoramshahr 15 Φεβρ. διά Σαμγζόν, έφθ. 10 Μαρτ.
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	έφθ. Γάφαν 20 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	διήλθε Μαδέρας 23 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέιρον
Ρόκος	«Ιόνιον» A. E.	18	4781	έφθ. Λός Αντζελες 24 Φεβρ. καὶ Ταζόμα 7 Μαρτ.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτής» A.E.	19	5637	διήλθε Σέονταν 18 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέιρον
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Λεμπούσον 7 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρικού	12	3548	διήλθε Σονές 7 Μαρτ. διά Βομβάνη
Σιφίος	Θερμ. Σταφύλοπατή	17	2290	άργει Πειραιά από 18 Ιαν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	έφθ. Σπαλάτο 21 Φεβρ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεξ. Μπάχ. Μπλάγχαν 25 Φεβρ. διά Λάζ Πάλμας
Σούνιον	Μαρή Έμπειρικού	19	3054	άργει Κ) ντζαν από 29 Ιαν.
Σύπορος	«Αίγαιον» A. E.	18	5153	έφθ. Πόρτ Νατάλ 1 Μαρτ. καὶ Λορέντζο Μαρκές 8
Σύπορος	Παντ. 'Αντύπα	04	2108	έφθ. Κύπρου 1 Μαρτίου ώπο φόρτωσιν
Σταμ. Γ. Έμπειρικος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικού»	36	4000	καθειλύσθη 22 Φεβρ. είς Σόντερλαντ
Στάμος	Δ. Φαφαλίου	14	3801	άνεξ. Βαλαραίσο 3 Μαρτ. διά Καλλάο, έφθ. 10
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	Ένωνάγησεν ανοικτά τού Νόφολων 18 Φεβρ.
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	διήλθε Νταζάρ 29 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
Στύλιανη	άδ. Πειθή	93	1828	άνεξ. Σονές 8 Μαρτ. διά Μασσάβαν
Σύλθα	A. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	άνεξ. Αμέρεσαν 26 Φεβρ., Μαδέρας 4 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	είς Καλάμας 1 Μαρτ.
Τάμεσις	Λεων. A. Έμπειρικού	14	3942	διήλθε Π. Σαΐδ 5 Μαρτ. διά Μπόναν
Τάνατος	άδελφοι Συνοδινού	07	1545	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
Ταξιάρχης	άδελφοι Λεμού	13	4221	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 26 Φεβρ. διά Βορδώ
Τάσις	«Μυρτών» A.E.	13	4706	άνεξ. Λούσιμπονγκ 25 Φεβρ., Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Γένοβαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάσος Κ.	Έμμ. Καραβία	01	3634	Έφθ. Χοινέλιαν 4 Μαρτ.
Ταῦγετος	Κούνούθρου - Εμπειρίκου	18	4295	άνεγ. Φλόσιγγ 4 Φεβρ. δι' Αντιρρίου
Τζέννυ	Ίο. Λιβανού	12	1859	Έφθ. Μασσάβαν 28 Φεβρ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	διηλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Βενετίαν
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	Έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ. καὶ Κονγκίλιαν 13
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	άνεγ. Σαΐνη Νάζαρ 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ. Έφθ. 9
Τρεγκόδναν	Σαραβάνου	03	3075	άνεγ. Σονέτ 2 Μαρτ. διά Μασσάβαν
Τρίαινα	Γ. Λαμπού	00	4358	άνεγ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Γλασκώβην
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Γένοβαν
Τσιροπινάς	Κ. Α. Τσιροπινάς καὶ Υιοί	14	3895	άνεγ. Βοστώνιαν 25 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	2689	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Ιαν.
Υδραίος	Α. Κουνούρα καὶ Κ. Σένου	02	4476	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
Υδρούσσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	Έφθ. Λαύριον 27 Φεβρ.
Φαέθων	άδ. Λιβανού	13	4168	έφθ. Μπ "Άρδες 29 Φεβρ.
Φαίξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	διηλθε Κίγκστον 24 Φεβρ. διά Λίβερπούλ
Φανερωμένη	Α. Βλαχάτη	08	3501	διηλθε Φάλμουθ 22 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
Φλοιμήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	εἰς Μασσάβαν ἀπό 2 Φεβρ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	Έφθ. Βάτιζα 10 Μαρτ.
Φλώρα Νομικού	Λουάτα Νομικού	21	2012	έφθ. Ζουγκούλας 1 Μαρτ.
Φοίνιξ (τάνκερ)	Βλαβιανού — Νικολάου	20	5907	διηλθε Κωνιγκόνιαν 1 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 διά Χάδρην
Φραγκούλα Βροντίσι	Βροντίσι—Γούναρη	04	2083	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Δεκ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	διηλθε Παναράν 24 Φεβρ. διά Βαγκούνεο
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνεγ. Βενετίαν 13 Μαρτ. διά Μπόναν
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	Έφθ. Μπούνεος "Άρδες 7 Μαρτ.
Φωφά Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 Φεβρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	διηλθε Λορέντζο Μαρκές 8 Φεβρ. διά Βιλμπρτων
Χαράλαμπος	νιοί Άντ. Γιαννουλάτου	01	4389	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Φεβρ.
Χατζηπατέρας	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	διηλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Βόλον
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	εἰς Μογκαντίτον ἀπό 11 Νοεμβρ. 1935
Χίος	Σ. Περρή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 Νοεμ.
Χλόδη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	άνεγ. Μπάρου 5 Φεβρ. διά Μαντράς (μέσφ Κέπτ)
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	Έφθ. Όδησσον 2 Μαρτ.
Χρυσόπολις	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	Έφθ. Σατήγον 8 Μαρτ.
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	έφθ. Μπούνεος "Άρδες 8 Μαρτ.
Ωνάσση Πηγελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	Έφθ. 'Ανάβνεσον 3 Μαρτ.
Ωνάσση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	Έφθ. Μυτιλήνην 5 Μαρτ.
Ωρίων	Πολ. Λύρα	09	4798	Έφθ. Κάρδιφ 5 Μαρτ.
Ωρωπός	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	διηλθε Πόρτ Νατάλ 2 Μαρτ. διά Γαλλίαν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αίγαιον (Άγγλικόν)	άδ. Κουρούκλη—Αθίνη & Σία	10	1673	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Ιαν.
Άπόστολος (Κυπριακόν)	Δ. Τσιρίδη	89	498	Έφθ. Αλεξανδρειαν 23 Φεβρ.
Μαρτῆς (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκούντη	94	2483	άργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Ιαν.
Μπέατσα (Άγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	έφθ. Κουρούνναν 3 Μαρτ.
Μιρουπάνου (Άγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	έφθ. Ζουγκούλας 24 Φεβρ. καὶ Μασσάβαν 9 Μαρτ.
Μυριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ)	Β. Ι. Β. Σ.	21	7012	έφθ. 'Αλγέριον 6 Μαρτ.
Νέλσων, (Άγγλικόν)	Σταύρος Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. Σονέτ 7 Μαρτ.
Νέλδας Πήττας, (Άγγλ.)	άδ. Πήττα	12	1864	άργει Χίον ἀπό 23 Νοεμβρ.
Νοέμη—Τζουλία (Άγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	άργει 'Αμπέρσαν ἀπό 2 Ιαν.
Όλτόλη, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	20	4308	εἰς Γδύνια 5 Μαρτ. (διά Γένοβαν)
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	22	3609	έφθ. Γένοβαν 2 Μαρτ.
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς πλόας 12νήσων—Αίγαυπτος
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	Α. Βλάσσοβ	12	3629	έφθ. Γένοβαν 6 Μαρτ.
Τουσσίκα (Άγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άνεγ. Γαλάτο 4 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
Fife, (Άγγλ.)	Ρεθύμνη — Κούνουκοντη	29	4233	Μετονομάσθη «Leith Hill», σημαία 'Αγγλική
Glenluce (Άγγλ.)	"Ελλήνες άγορασται	20	6755	έφθ. Γένοβαν 22 Φεβρ.
Goodwood (Άγγλ.)	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	5008	διηλθε Μαδέρας 1 Μαρτ. διά Φάλμουθ
Indianie (Σουηδ.)	Α. Λούζη	08	4360	εἰς Γλασκώβην 14 Μαρτ.
Jactra (Όλλανδ.)	Ρεθύμνη — Κούνουκοντη	14	5883	εἰς Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. ὑπὸ παραλαβὴν
Peebles (Άγγλ.)	Ρεθύμνη — Κούνουκοντη	30	4318	Μετονομάσθη «Mill Hill», σημαία 'Αγγλική

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
 Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
 Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
 θεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
 Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. ὁδο-
 φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

ΤΗΛΕΦ. 36939
 15819 HIGH ST

THA. ACUTE-HULL
 28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "**STEPSOL**," BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΑΖ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)