

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1936

Αρ. Φύλλου 128

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΣΤ'. ΑΡΙΘ. 128

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1936

Πρός άντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας

Μία συνομιλία μὲ τὸν κ. Ρεδιάδην

"Όταν πλέον παρήλθον αἱ πρώται ήμέραι τῶν φιλοφρόνων ἐπισκέψεων καὶ τῶν ἔθιμοτυπικῶν συγχαρητηρίων, ὁ κ. Ρεδιάδης ἀνέλαβε τὰ καθήκοντα τοῦ 'Υφουπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μὲ τὰς ἀγαθωτέρας τῶν διαθέσεων διὰ τὴν ὑπόθεσίν της, μὲ τὸν θερμότερον ζῆλον, δπως συμβάλῃ καὶ αὐτὸς εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τῆς.

"Ἡ ἑκδηλωθεῖσα, ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ κ. Ρεδιάδη, ὅμοθυμος ἰκανοποίησις τῆς κοινῆς γνώμης ἐπὶ τῇ ἀνάληψι τοῦ πατριός αὐτοῦ τοῦ νεοπαγοῦς 'Υφουπουργείου καὶ ἡ ἐπιδειχθεῖσα πρὸς αὐτὸν ἐκτίμησις καὶ ἐμπιστοσύνη ἀπὸ τὴν ὀλότητα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἐπιμαρτυροῦν τὸ εὔστοχον τῆς ἐκλογῆς καὶ διαπιστώνουν πόσας ἐλπίδας ἔμπνει, εἰς δόλους ἀνέξαιρέτων, ἡ ἐκ μέρους τοῦ σώφρων καὶ καρποφόρος διασχείρισις καὶ ἐπίλυσις τῶν ποικιλῶν καὶ πολυμόρφων τῆς ναυτιλίας μας ζητημάτων.

"Ἐπιθυμοῦντες, εὐθύς ἄμα τῇ ἐνάρει τῆς ἐνασκήσεως τοῦ ὑπουργήματός του, νὰ ἔχωμεν τὰς γενικὰς γραμμάτας τῶν σκέψεων καὶ κατευθύνσεων τοῦ νέου 'Υφουπουργοῦ ἐπεκέφθιμεν τὸν κ. Ρεδιάδην εἰς τὴν ἐν Πειραιεῖ οἰκίαν του καὶ μακράν ἔσχομεν συνομιλίαν μετ' αὐτοῦ ἐπὶ δόλων τῶν ἀφορώντων τὴν Ναυτιλίαν μας προβλημάτων καὶ εἰδικότερον ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων, ἀτίνα θὰ ήδυναντο νὰ συντελέσουν εἰς τὴν προσαγωγὴν ἐκάστου κλάδου, ιδίατέρως, τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Ρεδιάδη ἔχει οὐσιαστικῶς μεταβληθῆ εἰς παράρτημα τοῦ ὑπουργείου. 'Ἡ ἀλληλοδιάδοχος προσέλευσις ἐπιτρόπων ἀπὸ ἑκπροσώπους ὅλης τῆς ναυτιλιακῆς ἱεραρχίας, προδίδει εὐθύς ἀμέσως καὶ πείθει διατί τὸ 'Υφουπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, ἡ Διεύθυνσις τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ὅλοι ναυτιλιακῆς χροιᾶς ὀργανισμοί, ὑπηρεσίαι καὶ ίδρυματα, ἐπρεπε νὰ ἐστεγάζοντο εἰς τὸν Πειραιᾶ, τὴν μητρόπολιν αὐτῆς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, δπου ἐδρεύουν αἱ περισσότεραι ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ ὅπου κατά κανόνα κατοικεῖ ἡ ὀλότης σχεδὸν τῶν ναυτιλούμενών μας. 'Ἡ μεταφορά τῶν ἀνωτέρω ὑπηρεσιῶν εἰς Πειραιά ἐπιθάλλεται ξέ, αὐτῶν τῶν πραγμάτων. 'Απειρος θά είνει ἡ εὐγενικούση τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου πρὸς τὸν κ. Ρεδιάδην, ἀν ἐπιτύχῃ ταύτην.

"Ἐνας ὀλόκληρος κόδων πτωχῶν ναυτεργατῶν καὶ συνταιξιούχων εὐρίσκεται εἰς τακτικήν συναλλαγὴν μὲ τὴν Δ)σιν τοῦ Ε. Ν. καὶ μὲ τὸ Ν.Α.Τ., ἀναγκάζεται δὲ διὰ μίαν ἀπλῆν πληροφορίαν, δι' ἓνα ἀπλοῦν πιστοποιητικόν, ἡ διὰ μίαν χλισχρὸν πληρωμὴν νὰ ταλαιπωρήται ἐπὶ ἡμέρας ἀνερχόμενος εἰς τὰς 'Αθήνας, μὲ ἀπώλειαν πολυτίμου χρόνου, ὑποθαλλόμενος εἰς δαπάνας ἀδικαιολογήτους. Οἱ ἀνεργοὶ ναυτεργάται δανείζονται πολλάκις ἀπὸ συναδέλφους των τὸ εἰσιτήριον των διὰ νὰ ἀνέλθουν εἰς 'Αθήνας, ἐνώ ὦ ναυτικοί, τῶν δοιῶν τὰς μακράν ἀπουσίαν σταθεύουν δι' ὀλίγας ὥρας εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα, δὲν δύνανται νὰ ἐπωθελθοῦν τῆς εὐκαιρίας καὶ νὰ τακτοποιήσουν εὐχερῶς καὶ ταχέως τὰς ὑπόθεσεις των, ἀπὸ τὰς ὅποιας πολλάκις ἔξαρτῶνται σοθαρά ύλικά ἡ ἐπαγγελματικά τῶν συμφέροντα.

Στερρά είνει ἡ πεποίθησίς μας, ποὺ ἀπεκομίσαμεν ἀπὸ τὴν μακράν συνομιλίαν μας μὲ τὸν κ. 'Υφουπουργὸν ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ διακατέχεται οὗτος ἀπὸ τὴν εὐγενῆ φιλοδοξίαν νὰ ὑπηρετήσῃ μὲ πίστιν τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικὸν καὶ ν' ἀπόθεσῃ εἰς τὴν ὑπόθεσίν του ἔκτυπον τὴν σφραγίδα τῆς ἐκ τοῦ ὑπουργείου διαθέσεώς του.

Ὑπόσχεται πολλά, ἀλλὰ ζητεῖ καὶ τὴν ἀπαραίτητον πίστωσιν χρόνου. Είνει, ἀλλως τε, τόσον λεπτά καὶ εὐπαθῆ τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς ψιλομηχανίας, ἀλλὰ καὶ τόσον ἔχουν ἀποτελ-

ματωθῆ ἀπὸ τὸ ἀστοργον παρελθόν, ὥστε ἔνας ὅγκος ἐργασίας συνεσωρεύθη μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑτῶν καὶ ἀναμένει ἡδη μίαν συνετήν, ἀκριβοδικαίαν καὶ πρακτικὴν ρύθμισιν. Οἱ ἔκαστος ὑπουργοὶ τῶν Ναυτικῶν, ἀπορροφημένοι μὲ τὸν πολεμικὸν στόλον καὶ ἀγνοοῦντες, κατὰ τὸ πλειστόν, πέραν τῶν στερεοτύπων καὶ ἀκαδημαϊκῶν ὑποσχέσεων, τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν υψίστην συμβολήν του εἰς τὴν τὴν κονομίαν τοῦ Τόπου, δὲν ἦσαν τίποτε ἀλλο διὰ τὴν Ναυτιλίαν, παρὰ ὑπουργοὶ ὑπηρεσιακοί, ἐπισκεπτόμενοι ἀνὰ 150μερον τὴν ἀρμόδιαν Διεύθυνσιν καὶ ὑπογράφοντες ἀπλῶς ὑπηρεσιακά ἔγγραφα, δόσκις δὲν ἔγινοντο καὶ πρόδεινοι κακοῦ διὰ τῆς υιοθετήσεως, λόγω ἀγνοίας, ἐπιζημίων εἰσηγήσεων.

"Ἡδη ὁ κ. Ρεδιάδης, ἔγκαταλείψας κάθε ἀλλην ἀτομικὴν ἀπασχόλησιν του, ἀφερώθη κυριολεκτικῶς εἰς τὴν μεγάλην ἀποστολήν, ποὺ ἀνέθηκεν εἰς αὐτὸν τὴν Πολιτεία. 'Ἐπεδόθη εἰς τὴν μεθοδικὴν μελέτην καὶ τὴν λεπτομερειακῶς ἀπηκριθωμένην ἀμερόδηπτον ἔρευναν καὶ ἔξοντάς τῶν ἔκκρεμῶν τῆς ναυτιλίας δητημάτων καὶ πρακτικῶς ἐνεργῶν, κατένεμε τὴν δῆλην ἐργασίαν κατὰ τὴν φυσικῶς ἐνδεικνυμένην σειράν, ἀναλόγως τοῦ ἐπείγοντος αὐτῆς.

Δέν διέφυγε ἀπὸ τὸν κ. Ρεδιάδην ἡ ἀναγκαιότης τῆς ἀποκαταστάσεως ρυθμοῦ εἰς τὴν διοικητικὴν κρατικὴν μηχανήν, τὴν ἐπιφορτισμένην μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἀρμοδιότητα. Τὸ Λιμενικὸν σῶμα ἀριθμεῖ εἰς τὰς τάξεις του ἔψιχον ύλικὸν ἀριστης μορφώσεως καὶ ἀρτίας καταρτίσεως, διαθέτει ἀξιωματικούς μὲ μακράν πεῖραν καὶ γνῶνταν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, διὰ τοὺς ὅποιους θασίμους ἐπίδιας τρέφει ὁ κ. Ρεδιάδης, διὰ πολύτιμον θά εἰσφέρουν τὴν ἀρωγήν των εἰς τὴν εύδοσιν τῶν ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας προσπαθειῶν του. 'Ορθῶς φρονεῖ οὗτος καὶ αἱ πρώται του ἔνεργειαι εἰς τοῦτο κατέτειναν, διὰ ἐπιθάλλεται νὰ χρησιμοποιηθοῦν δλοὶ ἀνέψαιρέτως οἱ ἀνώτεροι ἀξιωματικοί, καὶ καταλάθουν τὰς ὀργανικὰς θέσεις τὰς προθλεπομένας διὰ τοὺς θασίμους των. Θὰ ἀνακοπῆ οὕτω καὶ ἡ τόσον ἐπικριτέα ἀργία των, ὑπὸ τὴν ὅποιαν ἀναγκαστικῶς ἐτέλουν εἰς τὸ πρόφασον παρελθόν. 'Ἡ τοιαύτη ἀπασχόλησης τῶν ἀνωτέρων θασίμων θά προσδώσῃ εἰς τὰς ναυτικὰς ὑπηρεσίας τὸ ἀνάλογον κύρος, θὰ ἐνισχύσῃ τὴν διοίκησην, θὰ διευρύνῃ τὴν πρωτοθουλίαν τῶν οἰκείων ἀρχῶν εἰς τὴν ἐπίλυσιν πολλαπλῶν ἐκ τῶν ἔκαστοτε ἀναφοριμένων ζητημάτων.

— Δέν θὰ είχον πλήρη ἐπίγνωσιν τῶν δυσχερεῶν τοῦ ἔργου, ποὺ ἀνέλαβον, μάς ἐτόνιον ὃ κ. Ρεδιάδης, ἀν ἥθελον παράσχει τὴν ὑπόσχεσιν, διὰ θά ἐπήρκουν δλίγοι μῆνες, διὰ τὴν ἐπίλυσιν δλων τῶν ναυτιλιακῶν προθλημάτων, πέραν δ' ἀκόμη αὐτῶν, διὰ ἐπετύχανον νὰ διαμορφώσω καὶ τὴν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικήν. 'Εξ δωσούμως γνωρίζω ἐκ τοῦ παρελθόντος καὶ ἀπελθόθουν δηλούντες, διὰ τὸν παράσχει τὴν ηδη ἀπό τὴν πρώτην μου ἐπαφήν μὲ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ναυτεργάτας, πολλῶν ἐκ τῶν ζητημάτων, τῆς φορτηγοῦ — κυρίως — ναυτιλίας, ἔξαρτᾶται ἡ ρύθμισις ἀπὸ τὴν ληψιν διοικητικῶν, ἀπλῶς, μέτρων.

Πράγματα καὶ ὁ κ. Ρεδιάδης, εὐθύς ὡς συντελεσθοῦν ὀρισμένοι—ἀπαράιτοι καὶ τὸν πλοιοκτήτοις πιστοποιητικούς, καὶ μεταθέσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, θέλει ἀμέσως ἐπιλόγηθη τῶν ζητημάτων ἔκεινων τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὰς ὅποιας δὲν ἐπιθάλλεται νομοθετικὴ πρόνοια. 'Ἐν τῷ μεταξύ, αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Διεύθυνσις τοῦ 'Εμπορ. Ναυτικοῦ, δ' ἀρχίσουν τὴν νομοπαρασκευαστικὴν ἐργασίαν, ἵνα ἐν καιρῷ αὐτῆς ὑποθληθῆ εἰς τὴν Βουλὴν ἢ εἰς τὴν 'Ἐπιπροτον 'Εξουσιοδοτήσεως πρός κύρωσιν. Τὸ σύνολον τῶν νομοθετημάτων τούτων θὰ είνει ἡ ἀπόρροια τῆς μελέτης ἐνὸς ἔκαστου ζητημάτος ιδιαιτέρως. Θὰ καταβληθῆ κάθε προσπάθεια, δπως τὰ καταρτισθέσμενα νομοσχέδια παγίως καὶ ριζικῶς ἐπιλύσουν τὰ θέματα εἰς ἡ θὰ ἀναφέρωνται, χωρὶς ἀσφαίεις διστάξεις, προκαλούσας μετέπειτα ἀμφισθήτοις καὶ στρεβλάς ἐπ' αὐτῶν ἐρμηνείας.

Σοθαρόν, εὐτύχως, τμῆμα — μᾶς πληροφορεῖ ὁ κ. Ρεδιάδης — νομοπαρασκευαστικῆς ἐργασίας ἔχει ἡδη συντελεσθή παρ' ὡρισμένων ὀξιωματικῶν, διευθυντῶν καὶ προσταμένων, ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Η δλη αὐτῆς ἐργασία θὰ υποθλη-

θῆ ύπό την κρίσιν τοῦ κ. 'Υφυπουργοῦ, θέλουν δ' ἀκουσθῆ ἐπ' αὐτῆς καὶ αἱ γνῶμαι τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Μὲ τὴν μεθοδίκην ταύτην κατανομήν τοῦ ἔργου τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως θά προχωρήσῃ ὁ κ. Ρεδιάδης. Σὺν τῷ χρόνῳ πιστεύει ὅτι θὰ δυνηθῇ νὰ δημιουργήσῃ τάς θασικὰς προ-ύποθεσίες, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν εἰς αὐτὸν νὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ τούς ἀρχηγούς τῶν κομμάτων πλήρες τὸ σχέδιον τῶν γενικωτέρων κατευθύνσεων τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς Ναυτιλίας. Φρονεῖ, ἄλλως τε, ὁ κ. 'Υφυπουργός, ὅτι πρὸ πάσης διοικητικῆς ἔξιγιανσεως, πρὸ τῆς συμπληρώσεως τῆς Ναυτικῆς Νομοθεσίας μας καὶ πρὸ τοῦ σαφοῦς καθορισμοῦ τῶν σχέσεων πλοιοκήτου καὶ ναυτεργάτου δὲν ἐπιτρέπεται ν' ἀποτειραθῶμεν, διότι φόδος ὑπάρχει ν' ἀποτύχωμεν, τὴν λῆψιν μέτρων, διὰ τὰ ὄποια θ' ἀπαιτηθῆ ἰσως καὶ ἡ υλικὴ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἀρωγή, ἵνα προσδώσωμεν εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ὄργανων τὴν ἐπιθαλλομένην ἐκ τῶν σημερινῶν συνθηκῶν ἐργασίας συγχρονισμένην μορφήν.

Μετὰ τὰς ἀνωτέρω γενικότητας ἡ συνομιλία μας μὲ τὸν κ. Ρεδιάδην ἔστραφη εἰς τὴν λεπτομερειακήν ἀνάλυσιν τῶν αἰτημάτων καὶ τῶν ἐπιδιώξεων ἐνός ἐκάστου τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Πιστεύει ἀκραδάντως ὁ κ. 'Υφυπουργός, ὅτι θεμελιώδης ἀρχὴ διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον πρόσδοτον καὶ ἔξειλητην τῆς Ναυτιλίας μας ἀνάπτυξιν εἶναι ἡ μεταξὺ τῶν παραγόντων αὐτῆς στενὴ συνεργασία, ἀμοιβαία συνενόησις καὶ ἐμπιστούνη. Θὰ ἐπιχειρήσῃ νὰ ἔξευρῃ τὰ προφορώτερα μέτρα, διὰ τῶν ὄποιων θὰ κατοχυρωθοῦν τὰ δικαιώματα, ἀλλὰ καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἔργαζομένων. Θὰ ἐμπεινὴ ἀνενδότως εἰς τὴν ἔξαλεψιν πάσης ἀδικίας κατὰ τῶν πληρωμάτων, ἀλλὰ καὶ θὰ πατάῃ ἀμειλίκτως κάθε ἐκβιοτικὴν ἐνέργειαν, κάθε ἀπότελος διασαλεύσεως τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἀρκετά μέχρι σήμερον ἐδυσφημίσθη, μᾶς ἐτόνισε χαρακτηριστικῶς ὁ κ. 'Υφυπουργός, εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἡ σημαία μας ἀπὸ τὰς ἐπὶ πλέον διαταραχάς, ὥστε νὰ ἐπιβάλλεται ἐπὶ τέλους, δύως τὸ Κράτος διὰ τῆς ριζικῆς καὶ παγίας τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων ρυθμίσεως, ἐπαναφέρῃ τὴν φυγαδεύθεισαν γαλῆνην ἐπὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν μας.

Θεωρεῖ ὁ κ. Ρεδιάδης, τὸ βιβλιάριον ποιότητος ἀποτελεσματικὸν μέτρον διὰ τὴν ὄμιλην διοίκησιν τοῦ πλοίου, χωρὶς ἐν τούτοις καὶ νὰ παραβλέπῃ τὰ δίκαια τῶν πληρωμάτων αἰτημάτα, τὰ σχετιζόμενα μὲ τὴν ἐπαρκῆ καὶ καλῶς ἐννοούμενων συμφερόντων των, μὲ τὴν ὄγιενταν αὐτῶν εἰς τὰ πλοῖα ἐδιάτησιν. Τὰ δύο αὐτὰ σημεῖα θ' ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ἰδιαίτερας προσοχῆς τοῦ κ. 'Υφυπουργοῦ, δόσις φαίνεται εὐνοῶν τὴν καθιέρωσιν τοῦ θεσμοῦ τοῦ τροφοδότου εἰς τὰ φορτηγά καὶ τῆς συχνοτέρας ὑποχρεωτικῆς ὑγειονομικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν διαμερισμάτων τῶν πλοίων.

«Τὰ ζητήματα τῆς συνθέσεως καὶ γενικῶτερον κάθε δίκαιον καὶ λογικὸν αἰτημα τῶν πληρωμάτων — μᾶς προσέθεσεν ὁ κ. Ρεδιάδης — ἀναγόμενον εἰς τὴν σφαίραν τῶν καλῶς ἐννοούμενων συμφερόντων των, θὰ τύχῃ διὰ τὴν ἐπίλυσιν του τῶν εὐμενετέρων παρ' ἐμοῦ διαθέσεων. Θὰ παραμερίσω τὰ πρόσωπα καὶ δὲν θὰ ἐνδιαφερθῶ διὰ τὰ στενὰ συμφερόντα. Εἴμαι διατεθειμένος νὰ ἔξετάσω μόνον, ποῦ κεῖται τὸ δίκαιον καὶ νὰ ἐνεργήσω, συμφώνως πρὸς τὸν Νόμον καὶ τὴν συνειδήσιν μου».

Διὰ τοῦ «Ταμείου Προστασίας Φυματικῶν» ἐπιλύεται, εὐτρχῶς, ἔνα σημαντικὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ζῆτημα. 'Αποφέυγοντας εἰς τὸ μέλλον τὰ νοσήλια καὶ αἱ ἀποζημιώσεις τῶν φυματιώντων, αἱ τόσον ἐπαχθός θεραπείασιν τὸ Ελληνικὸν πλοίον. Χρειάζεται, θεοτίσιμος, μία κατάλληλος συμπληρωματική Νομοθεσία, ἀλλ' ἡ θάσις, οἱ πόροι, δηλαδή, τοῦ Ταμείου, θεωροῦνται ὑπεραρκετοί, ὥστε νὰ είναι ἀρτία ἡ περιθαλψία, ἔξησφαλισμένη ἡ ἔγκαιρος θεραπεία τῶν προσθαλλομένων καὶ ἐφικτή ἡ ἐν καιρῷ ίδρυσις ιδίου σανατορίου. Διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν ἐπίσης τοῦ «Ν.Α.Τ.», πρόκειται ν' ἀπασχολήσῃ ὁ κ. Ρεδιάδης, θάσει ἑτοίμου ἡδη προεργασίας, ἥτις ἐτέθη ὑπὲρ δψιν του καὶ τὴν ὄποιαν ἐπισταμένων μελετᾷ. Εἰς τὸ «Ν.Α.Τ.» ἀποδίδει τὴν ἐμπρέουσαν σημασίαν, διότι ἀναγνωρίζει τὸν ὑψηλὸν προορισμὸν τοῦ μοναδικοῦ τούτου, πρὸς διασφάλισιν τοῦ γήρατος τοῦ ἀπομάχου θαλασσινοῦ, 'Ιδρυμάτως.

Μετὰ τὴν τοιαύτην ὑπὲρ τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν πρόνοιαν ὁ κ. Ρεδιάδης θεωρεῖ ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην τῆς τροποποίησεως τοῦ Νόμου περὶ ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, τοῦ σαφοῦς πλέον Νόμου καθορισμοῦ τοῦ ὅρου «ἐργατικὸν ἀτύχημα». Ὡπως ἔκλειψῃ εἰς τὸ μέλλον ἡ πληγὴ αὐτὴ τῶν πευσθασθεινῶν, τῶν ὑπόπτων ἀποζημιώσεων, τῶν γνωστῶν ἐκθιασιμῶν καὶ τῶν ἀδοκήτων τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιβαρύνσεων.

Διὰ τὴν δργάνωσιν ἐπίσης καὶ τὸν συγχρονισμὸν τῆς ναυτικῆς μας Νομοθεσίας ἥρχισεν ἡδη μεριμνῶν ὁ κ. Ρεδιάδης μετά τῆς διακρινούσης αὐτὸν γνώσεως ἐπὶ τῶν ζητημάτων τούτων καὶ τῆς μακρᾶς του πείρας. Φρονεῖ, ὅτι ἐπιβάλλεται, κατὰ κύριον λόγον, ἡ σύστασις παρὰ τῷ Πρωτοδικεῖῳ Πειραιώς τμῆματος μὲ μόνιμον προσωπικὸν δικαστῶν διὰ τὰς ναυτικὰς ὑπόθεσεις. Παρατηρεῖται μέχρι σήμερον τὸ περίεργον φαινόμενον νὰ καλούνται πρὸς ἑκδίκασιν ναυτικῶν ὑπόθεσεων δικασταὶ μηδεμίαν σχέσιν ἔχοντες μὲ τὴν θάλασσαν, ἀγνοοῦντες πλήρως τὰς συνθήκας τῆς ιδιοτύπου ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Σοθαραὶ ὑπόθεσεις συγκρούσεων, ἀγωγαὶ ἐπιδιώκουσαι δύκινδεις ἀποζημιώσεις,

διὰ τὰς ὄποιας δὲν ἀπητεῖτο ἀπλῶς εὐθύκρισία καὶ ἀντικειμενικότης, ἀλλὰ καὶ θαθεῖται γνῶμις τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ἀνατίθεται εἰς δικαστάς κατὰ πάντα ἀξιοσέβατους, μηδεμίαν ὄμως ἔχοντας εἰδικήν κατάρτιον, ώστε σαφῆ νὰ δύνανται νὰ μορφώσουν ἀντίληψιν ἐκ τῶν καταθέσεων τῆς ἀκροματικῆς διαδικασίας περὶ τῶν γεγονότων ἐκάστης ὑπόθεσεως. Δὲν εἰνε δυνατὸν μετά μίαν συζήτησην ἐπὶ συμπλοκῆς τινὸς ἢ μετά μίαν ἀδικού ἐπιθέσειν νὰ ἔξεταζεται ὑπόθεσης στάσεως ἐπὶ ἀτμοπλοίον καὶ ὁ δικαστής νὰ ἀγνοῇ στοιχειώδεις ναυτιλιακά φρασεολογίας ἢ νὰ ἔρωτε «τί εἰδους πρᾶγμα» εἶναι τό... Πλεῖτ.

Συμβαίνει ὄμως καὶ κάτι ἀκόμη χειρότερον. Μετατίθεται συχνά οἱ δικασταὶ, εἰς τρόπον ὃστε αἱ ναυτικαὶ ὑπόθεσεις περιερχόμεναι ἀλληλοδιαδόχως εἰς διαφόρους χείρας, χρονίζουν εἰς τὰ ἐρμάρια τῶν Πρωτοδικείων πρὸς μεγάλην ζημιάν τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων, ἀλλὰ καὶ μὲ προφανῆ κλονισμὸν τῆς πιστεώς μας ἐπὶ τὴν δικαιοσύνην, δύσον δφορᾶ τὰς ναυτιλιακάς διαφοράς. «Δὲν εἰνε δύθεν ἀξιον ἀπορίας, μᾶς είπεν ὁ κ. Ρεδιάδης, διατὶ ήμεις αὐτοὶ ἀναγκαζόμεθα, ἀκόμη διὰ τὰ πλέον ἀσήμαντα ζητήματα, νὰ καταφεύγωμεν εἰς τὴν 'Αγγλικήν δικαιοσύνην καὶ νὰ ἐπιδιώκωμεν τὴν διαιτησίαν Λογδίνου».

'Ακολουθῶν πιστῶς ὁ κ. Ρεδιάδης τὸ θεμελιώδες τῶν εὐνομιμών Πολιτειῶν δόγμα, καθ' ὃ «οὐδεὶς ἄκων ἀφαιρεῖται τοῦ φυσικοῦ δικαιοστοῦ του», εἰνε ἀποφασισμένος νὰ δημιουργήσῃ εἰδικήν ναυτιλιακήν δικαιοσύνην, μὲ δικαστάς ἀποκτῶντας μονιμότητα εἰς τὴν εἰδικήν ταύτην θέσιν καὶ ἀποστολήν των. Τὸ κατάλληλον ἐμψυχον ὄλικὸν μεταξὺ τῶν λειτουργῶν τῆς θέμιδος ύφισταται εὐτυχῶν. Εἰς τοὺς δικαστάς αὐτούς, ἀφωιασιμένους εἰς τὸν προσισμὸν των, θὰ ἐμπιστευθῇ τὸ ἔργον τῆς ἐκδικάσεως τῶν ναυτιλιακῶν ὑπόθεσεων. «Ηδη, ὁ κ. 'Υφυπουργός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προέβη εἰς τὴν σύστασιν ἐπιτροπῶν, ἀπὸ διαπρεπεῖς νομομαθεῖς, εἰδικευμένους εἰς τὰ ναυτικά ζητήματα, αἵτινες τὰ μελετήσουν τὰς προτυποτέρας λύσεις, ἔχουσαι υπὸν των καὶ τὴν ύφη στού που διεπένθεται τὸν μετεχόντων εἰς αὐτὰς ὑφισταμένην ἀξιόλογον ἐργασίαν, τόσον διά τὴν τροποποίησιν τοῦ ισχύοντος 'Εμπορικοῦ Νόμου, δύσον καὶ διά τὴν κωδικοποίησιν, γενικώτερον, τῶν διατάξεων τῆς Ναυτιλιακῆς Νομοθεσίας.

Τὴν δλην ἀυτὴν ἐργασίαν διὰ τὰν πορισμάτων ἐκάστης ἐπιτροπῆς, θέλει συγκεντρώσει ω κ. Ρεδιάδης, δστις συνεπικορύμενος καὶ ἀπὸ τὴν ίδιαν αὐτοῦ μακράν πεῖραν, θὰ ἐπιδιώξῃ νὰ προέλθῃ εἰς τὰς ἐύκταίς λύσεις. «Η προσπάθειά του κυριώς κατευθύνεται εἰς τὴν ίδρυσιν Ναυτοδικείου εἰς Πειραιᾶ, ἔργον τοῦ ὄποιον δὲν θὰ εἰνε μόνον ἡ ἐκδίκασις τῶν ἀστικῆς φύσεως ὑπόθεσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν ποινικῶν τοιούτων, ώστε νὰ μὴ παρουσιάζεται μελλοντικός τὸ δύναμιν τρόπον πράγματι φαινόμενον ν' ἀγνοῇ ὁ ἀρμόδιος δικαστής καὶ τοὺς ἀπλούστερους τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καθιερωμένων δρων ἐργασίας.

Πιστεύει ἐπίσης ω κ. Ρεδιάδης*, ὅτι θέλει σπουδάιως συντελέσει εἰς τὴν ἀπὸ μέρους τῶν ἐκάστοτε Κυβερνήσεων ἀκριθῆ γνῶμιν τῶν ἐνδεικνυούμενών μέτρων, ἔαν καὶ ἡ 'Εμπορική μας Ναυτιλία ἐκπροσωπήσηται διὰ μίας δργανώσεως. 'Ἐπιμελητηριακῆς μορφῆς, δπως συμβαίνει εἰς τὰς ζητημάτας οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς φορτηγού Ναυτιλίας καὶ τῆς ἐπιβατηγού τοιαύτης, οἱ ναυλομεσοῖται, οἵτινες ἐπίσης ἔχουν ἀνάγκην δργανώσεως καὶ εύκταιον θὰ ἐτίθεντο οὕτω ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, οἱ διοικήσιμοι ναυτιλιακοὶ κατασκευῶν, οἱ θαλασσασφαλισταὶ καὶ γενικῶς δλοι οἱ ιδιοκτῆται κάθε πλωτοῦ μέσου ή δσων αἱ ἐπιχειρήσεις ηρᾶς ξεπράτωνται ὑπὸ πωσδήποτε ἀπὸ τὰ θαλάσσαια εργασία.

*Ἀπὸ τὸ κύρος τῆς 'Επιμελητηριακῆς αὐτῆς δργανώσεως καὶ ἀπὸ τὴν πειριαπή τῶν ἐν αὐτῇ συζήτησεων καὶ μελετῶν θὰ δύναται τὸ Κράτος νὰ ἀντλῇ ἐμπειριστατωμένας συμβουλευτικάς εἰσηγήσεις καὶ γνωματεύσεις, αἵτινες, δχι μόνον ἀναστατικῶς θὰ ἐπενθήσουν εἰς τὰς ζητημάτων ἀψυχολόγητα καὶ ἐναντίον τῆς Ναυτιλίας στρεφόμενα μέτρα, ἀλλὰ θὰ πρώθυσιν συνάμα τὴν δλην Ναυτιλιακήν ὑπόθεσιν διὰ τῆς χαράξεως τῶν περισσότερων πρακτικῶν καὶ ἐπωφελεστέρων κατευθύνσεων.

* Η συνομιλία μας μὲ τὸν κ. Ρεδιάδην στρέφεται εἰτα καὶ εἰς τὰς ζητημάτας τῆς ἐπιβελλημένης Κρατικῆς προστασίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, δπως καταστά αὐτὴ ἀποδοτικωτέρα, δπως προαχθῇ καὶ συμβάλῃ, δσον ἔνεοτι πειρισσότερον, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εθνικῆς μας Οίκονομιας. 'Υπόσχεται νὰ εἰσηγῇ πρὸ την Κυβερνήσην ω κ. Ρεδιάδης τὴν πλήρη ἀπαλλαγὴν τῆς φορτηγού Ναυτιλίας ἀπὸ πάσης φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως καὶ κάθε ἀρχής στοιχειώδεις ἀκόμη συναλλαγματικοῦ πειριορισμοῦ, διότι ἀτυχῶς πρὸ μέρων ἀκόμη συναλλαγματικοῦ πειριορισμοῦ, διότι ἀτυχῶς εἰσαγωγῆς διά τὴν ἀναγνώρισιν, ως 'Ελληνικοῦ, φορτηγοῦ πλοίου ἀγορασθέντος ἐκ τῆς ένεης. 'Ωθεῖται εἰς τὴν σκέψιν αὐτὴν ἀπὸ ἔνα καὶ μόνον, ἀλλ' ἀκλόνητον, ἐπιχειρήματα: «Ἐφό-

Tò δεκαωενδήμερον

΄Η Ναυτιλία μας και ή διεθνής συνεργασία

σιν γνωστή είνε ή Παγκόσμιος κρίσις και ό προστατευτισμός των περισσοτέρων ξένων Ναυτιλιών, όφειλομεν και ήμεις, ώς Κράτος, νά μη ἐπιθεφύνωμεν τουλάχιστον τό 'Εθνικόν πλοίου εις τόν σκληρόν του ἄγωνα, ἀφοῦ δέν δυνάμεθα και νά τό ἐπιχορηγήσωμεν».

Ἐθίγησαν περαιτέρω καὶ τὰ δύο τόσον γνωστά — ἐπίμαχα ζητήματα, τῶν ὅπιών κάθε περαιτέρω τῆς ὁριστικῆς των ρυθμίσεων παρέλκουσις, θ' ἀπέτελει μίαν ἀκόμη τῆς Κρατικῆς αστοργίας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀπό τὴν ἐκδήλωσιν. Τὴν φοράν αὐτὴν, θεοῖς, προσταταῖ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸς μετά στοργῆς προσθέπων πρὸς τὴν Ναυτικὴν θιμηχαίαν, γνωρίζων τὴν ἔκπτωσίν της καὶ ἔχων ὀλην τὴν διάθεσιν νά τὴν ἐνισχύσῃ. Καὶ δι' αὐτὸς ἀκριθῶς τρέφομεν τὴν θετικὴν ἐλπίδα, διτὶ θα τερματισθῇ ἐπὶ τέλους ἡ τόσον χρονίσασα πληγὴ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, καθὼς καὶ διτὶ θέλει δοθῆν ἡ πρακτικέρα λύσις εἰς τὸ πρόθλημα τῆς ἐπικοινωνίας Πειραιῶς — Νέας Ὑόρκης καὶ τῆς ἐπαναλήψεως καὶ διευρύνσεως τοῦ δικτύου τῶν τακτικῶν Μεσογειακῶν Ἑλληνικῶν γραμμῶν.

'Ως πρός τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζήτημα θά ἐπιδιώξῃ δ. κ. Ρεδιάδης, δῆπος εἰς ἀποφασιστικὸν τὸν μᾶς ἐπανέλαβε, τὴν ταχεῖαν ἔξευρειν μᾶς δριτικῆς λύσεως, προωρισμένης νὰ προστατεύῃ τὸ καθ' ἡμέραν διαρρέον ἀκτοπλοϊκὸν κεφαλαιον, νὰ ἔξυγιάνῃ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρίσεις καὶ θέσῃ τὰς ἔργασίας τῶν ἐντὸς ἐμπορικὸν πλαισίου, ὅχι μόνον χάριν τῆς ἀνακοψίσεως καὶ ἀναπτύξεως τοῦ συγκοινωνιακοῦ παράγοντος τῆς περιφέρεκτου ἀπὸ τὴν θάλασσαν χώρας μας, ἀλλὰ καὶ χάριν τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, ἡ οποία παραλλήλως θέλει προστατευθῆναι· Ἡ πρωταρχικὴ τοῦ κ. Υφυπουργοῦ μέριμνα θά τείνῃ εἰς τὸν ἀποφευχθῆ δικαστριπετικὸν μεταξὺ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἑταιρῶν συναγωνισμός, εἰς τρόπον ώστε νὰ ἔχει πρετηθῆ δρτιώτερον καὶ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία, καθὼς ἐπίσης ἡ Κοινωνία καὶ τὸ Κράτος.

Τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ τῆς τακτικῆς δι' Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἐπικοινωνίας τῆς γεννετέρας μὲ τὸν ἀπόδημον Ἑλληνισμὸν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, δὲν παραγνωρίζει ὁ κ. Ρεδάδης τὴν υψίστην σημασίαν. Αἱ τακτικαὶ αὖται ύπηρεσίαι πολύτιμον εἰσφέρουν συμβολὴν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς θιομηχανίας, εἰς τὴν διάδοσιν τῶν Ἐθνικῶν προϊόντων καὶ εἰς τὴν ἐν γένει ζωηρότητα τῆς Πειραιᾶς ὁγορᾶς. Ἀπόδειξις, πόσον αἰσθητὸς ὑπῆρξεν ὁ ἀντίκτυπος ἀπὸ τὴν διακοπὴν τῶν γραμμῶν Μασσαλίας καὶ Νέας Υόρκης μετά τὴν διάλυσιν τῆς «Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοίας». Η Πειραική ἀγορά ἐνεκρώθη. Ἐχει κάθε λόγον νά πιστεύῃ, ὡς μᾶς ἔδήλωσε σχετικῶς, δ. κ. Ὑφουργός, ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, δτὶ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν διαπραγματεύσεις θέλουν ἀρχίσει, θάσει οσθαρῶν προτάσεων, διὰ τὴν ἐπιναληψιν τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀμερικῆς.

Άλλα καὶ άλλα τὴν σιδηροβιομηχανίαν καὶ τὰς ἀνθρακεύσεις πολλά ύπόσχεται ὁ κ. Ρεδιάδης. «Κάθε παροχὴ νομίμου εύκολίας, μᾶς είπε, καὶ κάθε προνόμιου θέλει ἐπιδιωχθῆ όπέρα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, κυρίως δὲ τοῦ ποντοπόρου φορτηγοῦ, ὃστε νὰ προσελκύεται τοῦτο ουχινότερον πρὸς ἐπίσκεψιν τῶν Ἐθνικῶν λιμένων. Εἶνε κρίμα ἔνας τόσον μεγάλος Ἐθνικὸς πλοῦτος νὰ παραμένῃ ἀνεκμετάλλευτος. Σεθαστά χρηματικά ποσά δαπανῶνται εἰς τὸ ἑξεπτερικὸν δὲ ἐπισκευας καὶ ἀνθρακεύσεις, καθ' ἥν στιγμὴν θά ἡτο εἰκονὸς ἔνα σοθαρόν τμῆμα ἔξ αὐτῶν νὰ εισορέη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν δύοράν.

»Παλαιότερον είχομεν εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ εἰς τὴν Σύρον ἀνθοῖσαν σιδηροβιομηχανίαν, ἐνῷ σήμερον θλέπομεν τὸν κλάδον αὐτὸν καθημερινῶς νόο φθίνη καὶ τὰ ἐργοστάσια νὰ κλείωνται, μολονά καὶ ἤδη κατέχουμεν χωρητικότητα υπερδιπλασίαν τῆς προπολεμικῆς. Μέλημά μας ἔκ τῶν κυριωτέρων, θέλει εἶναι ἡ ὑποστήριξις καὶ ἐνίσχυσις τῆς σιδηροβιομηχανίας καὶ κάθε διευκόλυνσις τῶν ἀνθρακεύσεων, διότι προσελκύοντες περισσότερα Ἑλληνικά πλοῖα εἰς τοὺς λιμένας μας, μείζονα θά προσφέρωμεν ὑπηρεσίαν εἰς δλους τούς κλάδους τῆς Ἐθνικῆς μας ἀναπτύξεως καὶ εὐημερίας. Τὸ συνάλλαγμα τῶν ἐπισκεύων καὶ τῶν «μπάνκερ» θά μενή ἐδώ, ἡ τροφοδοσία θά ἀναζωογονήῃ κάθε συναφῆ ἐν τῇ ἡρῷ ἐπιχείρησιν, αἱ τάξεις τῶν ἀνέργων τεχνιτῶν τοῦ μετάλλου θά μειωθοῦν καὶ συγχρόνως θά δημιουργηθῇ καὶ συχνότερα ἐναλλαγὴ τῶν πληρωμάτων καὶ ἐπαφὴ τῶν ζενιτευμένων θαλασσινῶν μας, μὲ τάς οἰκογενείας των. Θά παύσουν ν' ἀποκενοῦνται τῆς Ἐλλάδος».

Δι' δὲν αὐτὴν τὴν προκειμένην τεραστίαν ἔργασίαν, τῆς δόπιας μίαν ἀμυδράν προσεπαθήσαμεν, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, νὰ παράσχωμεν εἰκόνα, ἐπίζει ὁ κ. Ρεδιάδης νὰ τούχῃ τῆς ἀπολύτου κυθερινητικῆς ὑποστηρίξεως καὶ τῆς ἐκ μέρους τῶν πολιτικῶν ἀρχηγῶν ἴνισχύεσσως, ὡστε νὰ εὐδοθάσῃ σύν τῷ χρόνῳ ἡ παρ' αὐτοῦ ἀναληφθεῖσα δύσκολος ὑπὲρ τῆς ναυτιλιαστικῆς μας ἀνορθώσεως προσπάθεια. Είνε ἀληθές, δτι κανεὶς ἔξω τώρα, ἐκ τῶν ἐκάστοτε κυθερώντων, δὲν ἐστράφη ἐκ προθέσεως ἔναντι τῆς Ναυτιλίας. «Ολοι, τούναντίον συνηγωνίζοντο εἰς ἐκδηλώσεις εύνοιας καὶ εἰς λόγους στοργῆς ὑπὲρ τοῦ πλοίου, χωρὶς δύμας νὰ λαμβάνωνται ποτὲ καὶ τὰ ἐνδεδειγμένα μέτρα. Ἐλειπον, ὡς γνωστόν, αἱ καταλλήλοι εἰσηγήσεις, ἡ δημιουργικὴ πνοή καὶ αἱ σαφεῖς κατευθύνσεις ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους προϊσταμένους τῆς ὑπεροείσας τοῦ Ἑυποίκου Ναυτικοῦ.

Τὴν φοράν αὐτήν, ὅμως, φερέπλιδα αἰσθήματα μᾶς διακατέχουν. Τὸ πρόσωπον τοῦ κ. Ρεδιάδη πολλά μᾶς ύπόσχεται. Μᾶς ἐμπνέει ἐμπιστοσύνην. Εὐχόμεθα ὀλοφύχως νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὴν σωτειρίαν αὐτοῦ προσπάθειαν.

Βαθείαν ἐνεποίησεν αἰσθήσιν τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ὅρθρον τοῦ κ. Κ. Γράτσου περὶ τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναύλων. Ἡλθε τοῦτο ἐπικάριως νὰ καταστῆ ἔκδηλον την διάχυτον μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἀνησυχίαν διὰ τὴν δλην τῆς ναυτιλίας μας θέσιν, λόγῳ τῆς συνεχίζουμένης ἀπραξίας τῆς ναυλαγορᾶς, τοῦ καταφανούς περιορισμοῦ τῶν ναυλώσεων Ἐλληνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰ γνώριμα κέντρα φορτώσεων καὶ, τέλος, λόγῳ τῆς διὰ τῶν σχεδίων ἐπιβατικομένης ἴσορροπου πρὸς τὴν ἄγητην κατανομῆς τῆς χωρητικότητος, χωρὶς δημιώς καὶ καμμιαν προβλέψιν διὰ τὰ οὕτως ἀναγκαστικῶς μελλοντα νὰ ἀργήσουν σκάφη. Ἀλλὰ καὶ πέραν ἀκόμη τῶν ἀνησυχιῶν τῆς παρούσης στιγμῆς, τῆς δυσκόλου θέσεως ὑπὸ τὴν διποίαν τελεῖ σήμερον ἡ Ναυτιλία μας καὶ τὰ δοκιμασίας, ποὺ ὑφίσταται ἡδη ἡ ἀπρόσκοπτος ἐφαρμογὴ τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναύλων, τὸ ὅρθρον τοῦ κ. Γράτσου θίγει τὸ σοθιαράτερον τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ πρόβλημα τῆς διατηρήσεως αὐτῆς ὑπὸ τὸν σημερινὸν δύκον τῆς χωρητικότητος της.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πρό ικανού ἡδη χρόνου διελέφεν τάς ἀναποτρέπτους διά τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν συνεπείσας, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναύλων. Εἶχομεν ἐν καιρῷ ὑποδείξει τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, δπως ἐπωφελούμενοι τῆς συνεργασίας μας μὲ τὰς ξένας ναυτιλίας καὶ τῆς ὑπωδήποτε σταθερᾶς τῶν πλοίων ἀποδέσεως, προσαρμοσθῶμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὴν γενικὴν τάσιν τοῦ περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς ξεγιάνσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ.

"Ἄς άκης ἐπιτραπή, ἔπ' εὐκαιρίᾳ, ν' ἀνάδημοσιεύσωμεν περικοπάς τῶν ὅσων σχετικῶς ἐγράφομεν εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιησοῦ Ιανουαρίου, ἀνασκοποῦντες τὰ πεπραγμένα τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας κατά τὸ 1935:

«Ανέψαρτίτος τῶν γενικοτέρων τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ζημάσεων — επονίζαμεν τότε — αἱ κατὰ τὸ 1935 δημιουργηθεῖσα συμβατικαὶ συνθήκαι ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τῶν καθερωθέντων σχεδίων κατιστάσθν οφίου ησησίουν βεβαίως εὐέργειτικὴν ἐπίδρασιν, διότι προ-έλαβον τὴν κατιστοφορὴν καὶ κατέστησαν τὰς ἐπιχορηγήσεις τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ποὺς τὸ παρὸν ἀνινδίνονται, ἀλλὰ καὶ ἀπέδειξαν σαφῶς ὅτι ἡ διατίκληση τῆς σημειωνῆς μαζί ὄγκωδοις ζημιτικότητος, θὰ εἴνε προβληματικὴ καὶ διὰ τὸ ἀρξάμενον ἄχοιν ἔτος.

»Η συντριψαίς μας με τοὺς Ξένους, σωστήκη βέβαια καὶ ἐπιβαλλόμενη σῆμαρον, καθοφίζουσα διὰ τῆς ωθικῆς κατανομῆς τῆς χωρητικότητος τὴν ἀνάλογον πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ἀγορᾶς προσφοράν τῶν ἀπαιτημένων πλοίων, ὃν δισοχεράν σὺν τῇ χρονιᾳ τὴν ἀπαρχόληπτον τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, ἀμφὶ καὶ δὲν προβλέπεται ταχεῖα ἡ διεύνοις τῶν διεθνῶν ἔμπορων συνιάλλαγών, ἡ δὲ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δὲν ἔχει ἑλεύθερας τὰς γείφας νά διανοίξῃ νέους δρόμους ἵγαδις τῶν πλοίων της.

»Αἱ γνῶμαι εἰς αὐτὴν ἄγοναι, τοῦ Πλέκτην καὶ τῆς Μαρίνης Θαλάσσης, δὲν ἐπαρκοῦν πλέον νά τροφοδοτήσουν τὸ σύνολον τῶν σκαφῶν μας. «Επειγόντα προσβάλλει ή ἀνάγκη τῆς ἔξεργεων νέων πηγῶν Ἕρασίας. «Αν τὸ 1935 διετήσησην ταν κίνησις οὐλόληψην τὴν Ναυπάκτιαν μας, θίγεται ἐν πολλάς τοῦτο, εἰς συγκριτικούς λόγους, προσθίντας ἀπό μίαν ἔκταστον κίνησιν τῶν φορτηγῶν μας πρὸς τὴν "Αἴοι" Ἀνατολήν, ἐπ' εὐνάρια τῶν Ρωσικῶν ναυλώσεων καὶ ἀπό τὴν ζωηροτάτην κίνησιν τοῦ Πλέκτη καὶ τὴν στροφὴν τῶν ἐκεῖθεν φορτέσσων πρὸς τὴν Βόρειον Αἰγαίον.

» Ας οημειωθῇ δ' ἀζόμη, ὅτι κακία πρόβλεψις δὲν δικαιολογείται
βελτιώσεις τῶν συμφερόντων πασοπούν τῆς συμμετοχῆς μας εἰς τὰς Ἀρ-
γεντινάς καὶ Σοβιετικάς φροτώσεις, ἐνῷ τούναντιον μία πιθανή μᾶλλον
ἐποχόδησης διαφένεται ἀπό τὴν πνγχραμόν παφαζούσθησαν τὸν πραγ-
μάτων. Διότι εἰς μὲν τὸ Πλέιτ ὑ διὰ τοῦ σχεδίου καθειρωθείσα ίστοιμία
τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου πρὸς τὸ Ἀγγλισόν, ὃσον καὶ ἂν οἱ φροτοτάται ἔχουν
κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νά κρατοῦν πάντοτε τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον
ὅς συναγωνιστούν μέσον διὰ τὴν ἐξιτηρέτησην τῶν συμφερόντων των,
δηνατάντα νά καταστῆσῃ ἐνύποκτέρεαν τὴν θέσιν τοῦ Βρετανικοῦ φροτη-
γοῦ καὶ νά κέψον τοὺς γανήτορες ποὺς τὰς τοποθεσίας μέτων

»Είς τὴν Μαΐην Θάλασσαν ἀπὸ ἄλλων αὐτήν ἡ ἀνάπτυξις τῆς Σοβι-
ετικῆς ναυτιλίας είναι ἀρχέτην νὰ καταδεῖξῃ τὰ περιθώρια ποὺ ἀπομένουν
διὰ τὴν δράσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φροτηγοῦ. Λί σχέψεις μας αὐτᾶι δὲν ἐπι-
διόκισαν οὐδὲ ἐπ’ ἔλλαστον νὰ κλονίσουν τὴν ἀπόλυτην ἐμπιστοσύνην, τὴν
ὅποια ὅλοι ὄφελον νὰ τρέψουμε πρὸς τὴν ἀνάγκην τῆς διεθνοῦς συνερ-
γασίας. Ἀλλ’ ἀκριβῶς αὐτήν ἡ διεθνῆς συνεργασία, η δύοια κατατάσσει
τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν μεγάλων ναυτιλιῶν, μᾶς ἐπεβά-
λει ωφισμένας ἐποχερόστεις ποὺ δὲν θὰ δυνηθῶμεν ἀπικορωπῆται νὰ παραβο-
μεν. Δέν είναι δὲ ἄλλαι ἡ ἐποχερόστεις αὐτα, παρὸτι ἡ ἔξηγίαντος τοῦ
πλιωτοῦ μας ὑποκοῦ, η καλύτερα ναυτιλιακὴ μας ὄργανωσις καὶ ἔξηγό-
τις τῆς πίστεως τῆς σημαίας μας. Μόνον οὕτω θὰ διατηρήσουμε τὴν θέ-
σιν μας καὶ θὰ χωρίσουμε πρὸς τὴν διεύρυνσιν τῆς ναυτιλίας ἡμῶν
διαστημούποτον».

* * *

'Αφ' ἡς στιγμῆς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἥρχισε προσφερόμενον εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν ἐν πλήρει ἰσοτιμίᾳ ναύλων πρὸς τὰ Ἀγγυλικά σκάφη, φυσικῶν ἦτο τὸ ἐπακολούθημα τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ποιοτικοῦ συναγωνισμοῦ. 'Αναμφισθήτητον είναι, καὶ συμφωνοῦμεν πρὸς τοῦτο μὲ τὸν κ. Γαϊτανόν, ὅτι ὁ ἀποτομικός

ούτος, προιόντος τοῦ χρόνου, θ' ἀποθῆ ἐπιζήμιος εἰς τὴν μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας. "Ἐφ' ὅσον τὸ μοναδικὸν εἰς χεῖρας τοῦ "Ἐλληνος πλοιοκτήτου ὅπλον, τοῦ εὐθηνοτέρου ναύλου, ἔτεθη κατὰ μέρος διὰ τῆς συνεργασίας μας μὲ τοὺς "Ἀγγλούς, τὸ παρηλικὸν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ τύχῃ τῆς αὐτῆς, ὡς καὶ πρότερον, προτιμήσεως ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς. Θά ἐτίθετο εἰς ὑποδεστέραν μοῖραν, θά περιωρίζετο ἡ δρᾶσις του καὶ ἡ ἀπασχόλησίς του θά ἔξηρτά τοῦ περίσσειαν ἔργασίας, που θά ἐσται ωραία τὰς ὑπερθαλασσίους μεταφοράς, καὶ ἐφ' ὅσον θὰ εἶχον ἥδη ἀπορροφήθη τὰ ξένα, νεώτερα, συγχρονισμένα, ταχύτερα καὶ περισσότερας παρέχοντα ἔγγυησίες ἀσφαλούς περαιώσεως τοῦ ταξιδίου των, σκάφη.

Πρῶτοι ἔκεινοι οἱ πρωθήσαντες τὴν συνεργασίαν μας μὲ τὰς ξένας ναυτιλίας, οἱ δημιουργήσαντες τὰ Schleues, δὲν ἀμφιβάλλομεν, διὰ Ἑγγλώνικον καλῶς τὴν σκηνὴν ταύτην πραγματικότατα. Διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, προσχωροῦσαν εἰς τὴν συνεργασίαν, μόνη ἀλπίς, ὅπως διασφαλίσῃ τὴν θέσιν της, ἀπέμενε, ἡ ἀναζωπύρησίς τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου. Ζωηροτέρα πως κίνησίς τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς θὰ ἡδύνατο νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν διεθνοῦς μεταφορᾶς κατ' ἀρχὰς ἔνην χωρητικότητα, τὴν ἀγγλικὴν κυρίως, τὴν κατέχουσαν τὸν μεγαλύτερον ὅγκον «τράμπες» φορτηγῶν, καὶ κατόπιν θὰ ἐπέτρεψε τὴν ναύλωσιν καὶ τῶν ίδιων μας πλοίων, ἀφοῦ οἱ φορτωταὶ δὲν θὰ εἶχον πρὸ αὐτῶν ἄλλην χωρητικότητα προσφερομένην.

Αὐτὴ ἀκριβῶς εἰνεὶ ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Μὴ ἔχοντες ίδιαν ἔθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν, στηρίζομεν τὰς ἀλπίδας τῆς συντηρήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸ πλεονάζον τῆς διεθνοῦς μεταφορικῆς ἔργασίας καὶ εἰς τὸν εὐθηνότερον ναύλον ποὺ θὰ ἡδύνατο νὰ προσφέρῃ τοῦτο ἔναντι τοῦ ξένου σκάφους.

"Ἄλλ' ἂς ίδωμεν ἥδη ἀν θὰ ἡδύνατο ἡ Ναυτιλία μας, μετὰ τὰς πρὸς τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, νὰ ἐνασκῆσῃ πλέον τὸ συναγωνισμὸν εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, ἵνα δυνηθῇ νὰ κατισχύσῃ εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς διατηρήσεως της, ἀν θὰ ἡδύνατο νὰ μεταχειρισθῇ ἀποτελεσματικῶς «τὸ ὅπλον τῶν ἀδυνάτων», ὡς δὲ κ. Γράτσος προσφυός χαρακτηρίζει τὰ χαμηλὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

"Ανεξαρτήτως ἀν εἰνεὶ πραγματικότης τὰ χαμηλὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, πλείστοι ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν μας ἔπαισαν πλέον νὰ πιστεύουν εἰς τὴν εὐθήνιαν τῆς σημαίας μας καὶ ἀπόδειξις πρὸς τοῦτο εἰνεὶ, ὅτι η Ἀγγλικὴ σημαία κυματίζει ἥδη ἐπὶ δεκάδος περίπου Ἐλληνικῆς ἴδιοτησίας, σκαφῶν, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ὄμοιογήσωμεν, ὅτι διὰ τὴν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν ναυτιλίαν, μετὰ τὴν στροφὴν τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὸν προστατευτισμὸν καὶ τὴν πανηγυρικῶς διαδηλωθεῖσαν πρόθεσιν αὐτῆς, ὅπως περιφρουρήσῃ τὸ Ἀγγλικὸν ναυτιλιακὸν γόντρον, η συνεργασία μας εἰς τὰ σχέδια κατωτάτων ὁρίων ἥτο πρᾶξις ἐπιθετικήν, ἥτο μία ἀδήριτος ἀνάγκη.

Δέν θὰ θελήσωμεν νὰ ἔξετάσωμεν τί θὰ ἡδύνατο ἀκόμη, πέραν τῶν ὄλικῶν ἀμοιθῶν, νὰ πράξῃ τὸ Βρετανικὸν Κράτος διὰ τὴν περιφρούρησιν καὶ τὴν διασφάλισιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποστάσεως του, δύναντας ἔτελος, ὅτι καὶ ἐπιχορηγήσεις ησάν ἀνισχοῦν νὰ κατοχυρώσουν τὴν ἔργασίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου, δύναντας ἔτοντα πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἀπὸ τοὺς Βρετανούς ἐφοπλιστάς, ὅτι η παραίνεσις τοῦ κ. Ράνοιμαν διὰ τὴν ἐπίτευξιν διεθνοῦς συνεργασίας οὐδεμίαν ἔσχεν ἀπήχησιν μεταξύ τῶν ξένων ναυτιλιῶν καὶ ὅτι δ συναγωνισμὸς πρὸς τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον ἀκράτειος συνεχίζεται. Τὸ μέτρον τῆς διασφαλίσεως τοῦ ἔνδοντοκρατορικοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς Βρετανικῆς σημαίας δέν θὰ ἥτο τὸ μόνον πρὸς τὸ δόπιον θὰ ἡδύνατο νὰ προέλθῃ ἡ Βρετανικὴ κυβέρνησις. Χώρα, η Μεγάλη Βρετανία, διαθέτουσα εύρυτάτην καταναλωτικήν δύναμιν, θὰ ἡδύνατο διὰ τῶν ἐμπορικῶν τῆς συμβάσεων καίριον νὰ καταφέρῃ πλήγμα κατά τὰν ναύτιλων ἔκεινων, ποὺ δὲν στρίζονται ἐπὶ τῆς έθνικῆς μεταφορικῆς δυναμικότητος καὶ τοῦτο ἐν τῇ προσπαθειᾳ της, ὅπως μείζονα ἔξασφαλίσῃ ἔργασίαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ σκάφη.

Ἄς περιορισθῶμεν μόνον νὰ ἔξετάσωμεν ἀν καὶ κατά πόσον τὸ «ὅπλον τῶν ὀδυνάτων» τοῦ κ. Γράτσου, τὸ εὐθηνόν τοῦ κόστους τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ δ συναγωνισμὸς εἰς τοὺς ναύλους, θὰ καθίστων ἐφικτή τὴν διατηρήσιν ἐν κινήσει καὶ τήν, ἀν μὴ ἐπικερδῆ, τούλαχιστον ἐν ἰσοσκελίσει δαπανῶν ἐκμετάλλευσιν τῶν φορτηγῶν μας, καθ' ἥν στιγμὴν τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον, ἔκτος τῶν ἄλλων προτερημάτων του, ἀπελάμβανε καὶ τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως.

Τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν πράγματι ἔχει μικρότερα ἔξοδα μισθοδοσίας καὶ διλγαριθμωτέραν πως τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματός του. Πιθανὸν ἀκόμη τὰ ἔξοδα συντηρήσεως καὶ διαχειρίσεως αὐτοῦ νὰ είνει κατωτέρα ἔνος ἀγγλικοῦ σκάφους. "Ἔχει οὖμας εἰς θάρος αὐτοῦ τὰ ὑψηλά ἀσφαλίστρα, τὸ πολυδάπανον τῆς καυσίμου ψλῆς, τὰς συχνοτέρας, λόγω τῆς ἡλικίας του, ἐπισκευάς, τὰς παλινοστήσεις τῶν πληρωμάτων καὶ τὰς θαυμάτερας ἐκ τῶν ἀτυχημάτων καὶ τῶν ἀσθενειῶν ἀποζημιώσεις. Συγκρινούμενον οὕτω τὸ συνόλου τῶν δαπανῶν κινήσεως του Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰ πέραν τῆς Μεσογείου τὰς διδίας πρὸς τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ, συνυπολογιζόμενης δὲ καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως, ἡτις ἐκ τοῦ ἀπολογισμοῦ τοῦ πρώτου ἔτους ἐφαρμογῆς ἀρκετά σημαντική ὑπῆρξεν,—8 περίπου λίραι ἡμερησίων διὰ τὰ μεγάλα ποντοπόρα σκάφη,—καταδεικνύεται, διὰ τὴν οἰκονομία, τὴν δοπιάν τοῦ πλοίου του ἔξουδον προτερούται, λόγω τῆς παροχῆς τῶν ἐπιχορ-

γήσεων, καθίσταται δηλαδὴ τὸ Βρετανικὸν πλοίον μαχητικώτερον εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, ἀνθεκτικώτερον εἰς οἰανδήποτε κατ' αὐτοῦ ἐπίθεσιν.

Καὶ ἀν σήμερον, ἐν ισοτιμίᾳ ναύλων, προτιμᾶται τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγόν, λόγω τῆς ἡλικίας καὶ τῆς σημαίας, εἰς ἥν ἀνήκει, τίς θὰ ἡδύνατο νὰ μᾶς διασθετισθεῖσῃ, ὅτι τῆς αὐτῆς προτιμήσεως δέν θὰ ἀπελάμβανε τοῦτο καὶ ὑπὸ τὴν κατάστασιν τοῦ συναγωνισμοῦ, ἀφοῦ αὶ ἐπιχορηγήσεις θὰ ἐπέτρεπον εἰς αὐτὸν νὰ κινῆται καὶ τὰ κρατικά δάνεια τὰ οὔτε σπουδεῖσαν τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὸν συγχρονισμόν του δι' ἔτι οἰκονομικώτερων καὶ ταχυτέρων πλοίων;

Πρὸς τοιότον, λοιπόν, ισχυρὸν ἀνταγωνιστήν, κατέχοντα πλήρη τὰ ἀνταγωνιστικά ἐφόδια, είχε ν' ἀντιπαλαίσῃ ἡ πτωχὴ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, μετά τὰς ἐπιχορηγήσεις.

Τὴν ἀνάγκην φιλοτιμίαν ποιούμενοι οἱ "Ελλήνες ἔκεινοι ἐφοπλισταί, οἵτινες ὑπῆρξαν οἱ πρωτεργάται τῆς καθιερώσεως τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναύλων, προῆλθον εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς συνεργασίας μὲ τοὺς ξένους συναδέλφους των, διότι σαφῶς κατεῖδον τὴν ἀμεσον τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεως ἀπειλήν καὶ δρθῶς διέκριναν τὸν ἐπικρεμάμενον κίνδυνον. "Ανισος θά ἥτο δ ἀγῶνας τῆς κατισχύσεως τους, Ἐλληνικοί πλοίοισιν συναγωνισμῷ πρὸς τὴν Ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν, λαμβανόμενης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἐπικρατούσης, λόγω τῆς κρίσεως, πτωχείας τοῦ ὑπερβαθμούς ἔξευρεσεως ἔργασίας καὶ τῆς δυσκόλου διανοίξεως νέων ἀγορῶν πρὸς ἀπασχόλησιν τῆς τόσου ἐν τῷ μεταξύ.

"Ἄλλ' ἂς οἴτινες κατωτάτων δρίων ναύλων ὑπῆρξαν μία ἀνάγκη, δὲν δυνάμεθα νὰ παριδωμεν διότι προσέφεραν ὑπηρεσίας τινάς εἰς τὴν διληπτή της Ναυτιλίας μας ὑπόθεσιν. Μᾶς ἐπέτρεψαν νὰ σταθῶμεν παραπλέυρως τῶν ξένων μεγάλων ναυτιλιακῶν δρυγανισμῶν ὡς ισότιμοι, ἔταυσαν παρέονταί τις νὰ εἴπῃ, τὴν ναυτιλίαν μας διὰ νὰ στραφῇ καὶ πρὸς ἄλλους τομεῖς τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, διασφαλίζουσα οὕτως ἔργασίαν εἰς τὸ πληθωρικὸν τονάζ.

Κανεὶς θεοτίας δέν δύναται νὰ ισχυρισθῇ, διότι διὰ τῶν Schleues ἐλύθη καὶ τὸ πρόθλημα τῆς πλεοναζούσης παγκοσμίου χωρητικότητος. Τούναντον μάλιστα διὰ τῆς τεχνητῆς, οὕτως εἰπεῖν, δημιουργίας προϋποθέσεων ισορρόπου προσφορᾶς πλοίων πρὸς τὴν ἐκάστοτε ζήτηον, ἔτι δέκτερον θ' ἀνέκυπτε τὸ πρόθλημα τοῦτο, εἰς ἥν περίπτωσιν ὅτι διεθνής ναυλαγορᾶς θά ἐνεφάνιζεν, ὅπως σήμερον, ἀδυναμίαν νὰ ἐξυπερτείη δόλκηρον τὸν δύκον τῶν ἀναζητούντων ἔργασίαν σκαφῶν. Αἱ διαπιστώσεις, εἰς ἄς προθαίνει νότιο κ. Γράτσος ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου εἰνεὶ ἀπολύτως δρθαὶ καὶ δοφείλουν νὰ προκαλέσουν ἀμέριστον τὴν προσοχήν δόλων ἔκεινων, ποὺ διαποδίζουσαν παραπότον τῆς σημειρήσης μας κακοδαιμονίας μόνην τὴν συνεργασίαν μας μὲ τοὺς ξένους καὶ διατί τὰ παρόπανα καὶ αἱ μεμψιωρίσια διὰ τὰς δυσχερείας μας νὰ μὴ στρέφωνται καθ' ἥμων αὐτῶν, διότι δέν ἀπελέψαμεν μετὰ τῆς ἐπιθετικής διοράτητος εἰς τὴν καλυτέραν τῆς Ναυτιλίας μας δργάνωσιν, εἰς τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ πλωτοῦ τῆς ύλικου, εἰς τὴν στενωτέραν μεταξύ τῶν συνεργασίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας; Παραπονούμεθα σήμερον, διότι ἡ χαλαρότης τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς κατέστησε δύσκολον τὸ ἔργον τῆς ἔξευρεσεως ἔργασίας διὰ τὰ πλοία μας, διότι οημαντικάς ἐπισωρεύει ζημίας ἡ ἀπραξία τοῦ Πλείτ εἰς δύσους πλοιοκτήτης ἡ τύχησαν νὰ ἔχουν ἀναλωταρά πρὸς τὰς σκάφη, διότι τέλος καταφαντῆσεν εἰνεὶ ἡ προτίμησις τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων ἀπὸ τοὺς αὐτούς ναύλωντάς λόγω τῆς ποιοτικῆς των ἀνωτερότητος. Τίς οὖμας θὰ ἡδύνατο μομφήν τινα ν' ἀπευθύνῃ πρὸς τοὺς "Ἀγγλούς ἐφοπλιστάς, ἀν στενῶς οὗτοι συνεργαζόμενοι μὲ τοὺς ξένους συναδέλφους τους, καθέ προσπάθειαν καταθάλλουν ἐκ παραλήπου, διότι ἔξυιάνουν τὸ πλωτὸν αὐτῶν ύλικόν, διώπις παντούς σκάφη, χωρὶς οὖμας καὶ νὰ συμβάλλουν εἰς τὴν διόγκωσιν τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας;

"Άλλα τίς θὰ ἡδύνατο νὰ μᾶς υποδείξῃ καὶ μέτρον τι γενικώτερον, προσπάθειάν τινα ἀξιόλογον τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, διότι ἀπαλλαγῆ η Ναυτιλία μας τοῦ πεπαλαίωμένου τονάζ, αὐτῆς, περιορίσῃ τὴν χωρητικότητα της, τὴν τόσον ἀδοκήτης ἐπαυξηθεῖσαν, ἀποκτήσῃ νεώτερα σκάφη, λυσιτελέστερον καὶ ἀποδικτικώτερον χρησιμοποιήσῃ τὰ κεφάλαια, ποὺ διετεθήσαν εἰς νέας ἀγοράς;

"Ἐπι μίαν τώρα τριτίαν, ἀφότου αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἔθαινον ύψομεναι, ἀφέθησεν καὶ πάλιν ἀχαλιναγώγητοι εἰς τὰς ἴδιας ἥμων τὰς ἀτομικάς παρορμήσεις, τὰς τόσον ἀποδειγμένας ἀμφιθόλου ἐπιχειρηματικότητος, ἐπεωρεύεσσαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας ἔνα νέον δύκον ἀχρήστων κατά τὸ πλεῖστον διὰ τὸ ἀπώτερον μέλλον σκαφῶν, ὡς μόνον γνώμονα τῶν κατευθύνσεών μας ἔχοντες τὰς ἐντυπώσεις τῆς στιγμῆς, φρούδας ἐλπίδας τρέφοντες περὶ πολεμικῶν μελλοντικῶν διαταραχῶν καὶ πε-

Μέγιστον συμφέρον ή τήρησις και διατήρησις των Σχεδίων

Του κ. Γ. Χ. ΛΑΙΜΟΥ

ρι τῆς ἀθρόας ἐξ αὐτῶν συγκομιδῆς ἄμυθητων κερδῶν. Αὐτοσυγχρωνίζομενοι διὰ νά μή χάσωμεν τὴν εὐκαρίαν εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἔνος πλοίου 20 ἀλλά καὶ 25 ἀκόμη ἔτῶν, πληρώσαντες κατὰ τὸ παρελθόν ιδίᾳ ἔτος εἰς ὑψηλάς τιμάς σκάφη παθητικά, ὁνομαστικάς ἔχοντα ἀξίας σήμερον, ἔξηντήσαμεν πολύτιμα ἀποθέματα κεφαλαίων, ὑπεβιθάσαμεν, ἀντὶ νά ψελτιώσωμεν, τὴν ποιοτικὴν τῆς ναυτιλίας μας σύνθεσιν. Μὲ τὴν μωράν φιλοδοξίαν ὅπως ἀποκτήσωμεν ἕνας ἔκαστος τὸ πλοῖον μὲ τὸ οἰκογενειακὸν μας δύνομα, ἀθρόως κατεφεύγαμεν, ὡς εἰς προσκύνημα, εἰς τὴν Μητρόπολιν τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπως ἐναποθέσωμεν τὰς ἑκατὸν μάχους τῆς θαλάσσης κτηθείσας οἰκονομίας μας καὶ ὅπου εὑρομεν ἀποχώραν καὶ πάλιν προθύμους δανειστάς τὰ ἔκει Ἑλληνικά γραφεῖα. Καὶ ἀναδειχθέντες οὕτας ἐφοπλισταὶ η πλουσιότερες τὸν ὑπάρχοντα στόλον μας μὲ ἔνα νέον πλοῖον ἐξεπλάσαμεν αὐτό καὶ μὲ μόνην τὴν ὁδήθειαν τοῦ καλοῦ Θεοῦ ἔξαπλύθημεν εἰς τὰς θαλάσσας, ἀναζητοῦντες ἐργασίαν.

Περὶ συνεταιρισμῶν δυναμένων νά διευκολύνουν εἰς τὴν πρόσκτησιν διλγωτέρων, ἀλλὰ καλύτερων πλοίων, περὶ πωλήσεων πρὸς διάλουσιν τῶν παλαιοτέρων καὶ ἀντικαταστάσεων αὐτῶν κατὰ μικρότεραν ἀκόμη κληματα διὰ νεωτέρων, οὐδὲ σκέψις καν γενικωτέρα πως ἐδημιουργήθη. Ἐξαιρέσεις μόνον τινὲς εσημειώθησαν, χωρὶς νά δύνανται νά ἔχουν σοθαράν ἐπὶ τοῦ συνδόλου ἐπίδρασιν. Περὶ συσσωματώσεως τῶν προσπαθειῶν μας, ὅπως συγχρονίσωμεν τὸν ναυτιλιακὸν μας ὅργανοιμόν, ὅπως στραφῶμεν καὶ πρὸς ἄλλους κλάδους τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. ὅπως ἀποκτῇσῃ καὶ ἡ Ναυτιλία μας πιστωτικὴν τινὰ καὶ ἀσφαλιστικὴν ὅργανωσιν, ὅπως ἀποθλέψωμεν ώς ἔν σύνολον εἰς τὴν μελλοντικὴν τῆς ἔξελιξιν οὐδὲ γνώμη τις ἀξία προσοχῆς διετυπῶθη.

Καὶ ἐφ' ὅσον ζωηρά διετηρεῖτο ἡ κίνησις τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ὅπως κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη, ἐμπακαρίζαμεν ἔαυτούς διὰ τὸ ἐπιτυχές τῶν νέων ἀγορῶν ἐγχείρημα. Ἀκένωτος πηγὴ ἐργασίας ἡ τὸ Πλέιτ καὶ ἐπιστεύσαμεν κακῶς, ὅτι θά ἡδύνατο τοῦτο νά θαστάσῃ τὴν διημέραι τόγκουμένην δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας.

"Οταν δόμως καὶ πάλιν δυσχερεῖς στιγμαὶ ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸν τόδον ἔχοντα ταχείας καὶ ἀπρόσπτους τὰς ἑναλλαγὰς ναυτιλιακὸν δρίζοντα, δταν ἐπιτέλους ἀντελήθημεν, ὅτι μέσα εἰς τὴν στενότητα τῆς ὑπαρχόνης ἐργασίας φυσικὸν εἶνε νά προτιμῶνται τὰ καλύτερα σκάφη, ὅταν ἐκπλήκτοι εἰδούμεν, ὅτι αἱ γνώριμοι ἀγοραὶ δὲν δύνανται μόνοι αἵται νά ἔξυπηρτεῖσον τὴν χωρητικότητά μας καὶ ἀνυπερβλήτους ἐν πολλοῖς ἀντιμετωπίσαμεν δυσχερεῖας διὰ τὴν διάνοιξιν νέων ὀρίζοντων δράσεως πρὸς ἄλλα κέντρα φορτώσεων, τότε αἱ διαμαρτυρίαι, τὰ παράπονα καὶ αἱ ἐπικρίσεις, δntὶ νά στρέφωνται καθ' ἡμῶν αὐτῶν, στρέφονται πρὸς τοὺς ἔνους, οἵτινες ἀποπειρῶνται νά μᾶς ἔκποσουν, τότε ἡ συνεργασία μας μὲ αὐτούς ἀποθάνει καταστρεπτική, δλεθρία. Τάσεις καταστρατηγήσεως τῶν συμπεφωνημένων ἡρχισαν ἐκδηλούμεναι, ἐπιδιώκομεν καὶ πάλιν τὴν ἀσύνδοσίαν.

"Ἡ σημερινὴ δόμως κατάστασις, ἐπικίνδυνος διὰ τὰ γενικῶτερα τῆς Ναυτιλίας μας συμφέροντα, πολλούς ἔγκυμονοῦσα κινδύνους διὰ τὴν καλὴν αὐτῆς παράστασιν ἔναντι τῶν μεθ' ἡμῶν συμβληθέντων ξένων, πρέπει νά ἀντιμετωπισθῇ. Αἱ ύπο τοῦ κ. Γράτου διατυπώμεναι ἀντιλήψεις διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν σχεδίων, διὰ τὴν ἐπὲ εὔρυτέρων ὀπίσσων συνεργασίαν μας μὲ τοὺς ξένους, δόστε, δοσον τὸ δυνατόν διλγώτερον ἐπώδυνος νά καταστῇ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἡ συνεργασία αὐτή, δφείλουν νά τύχουν τῆς ἀμέριστου προσοχῆς τῶν Ἑλληνικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, εἰς χειρας τῶν δποίων εἰνε ἐμπιστεύμενη ἡ ὅλη τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας διαχείρισιας.

"Οταν τὸ πρῶτον ἐτέθη ἐν ἐφαρμογῇ τὸ σχέδιον τοῦ Πλέιτ, είχε ριθῇ ἡ Ιδέα, διὰ τὴν κατοχύρωσιν ἀκριβῶς τῶν συμπεφωνημένων, ὅπως λειτουργήσῃ ἔνα Ταμείον ἀποζημιώσεως τῶν ἀναγκαστικῶν, κατόπιν σχετικῆς ὑποδείξεως τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Σχεδίου, ἀργούντων σκαφῶν. Δὲν γνωρίζουμεν τοὺς λόγους, οἵτινες δὲν ἐπέτρεψαν τὴν πραγματοποίησην τῆς ιδέας ταῦτας. Πάντως, ἀν προβλεπτικῶτεραι σκέψεις ἐπεκράτουν μεταξύ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, καὶ στενωτέρα καθίστατο ἡ μεταξύ τῶν συνεργασία, τὸ Ταμείον αὐτό, τὸ δποίον σήμερον θὰ κατείχεν ἀπερκή κεφαλαῖα, εὐεργετικὴν θὰ παρείχε την ἀρωγήν τοι εἰς δόσα πλοίοι δυσχερεῖς δοκιμάζουν σήμερον στιγμάς, παραμένοντα ἐν ἀργίᾳ εἰς τοὺς ξένους λιμένας.

Πρόσκαιρον είνε τὸ μέτρον τοῦ Ταμείου, ικανὸν δόμως διὰ νά συγκρατήσωμεν τὴν κατάστασιν. Δυσχέρειαι μεγάλαι διὰ τὴν σύστασιν τοῦ δὲν πιστεύομεν νά ὑπάρχουν, ἀν πρυτανεύση τὸ πνεῦμα τῆς στενωτέρας ἀλληλεγγύης μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν μας. "Ολοι ἐλπίζουμεν, ὅτι τὰ διειθνὰ ναυτιλιακὰ πράγματα ἡ ἀντιμετωπισθῶν κάποτε ἀποφασιστικῶτερον. Εἰνε τοῦτο μιὰ ἀνάγκη δι' ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας. Ἐφ' ὅσον καὶ ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας μας ἔξαρτάται ἐν πλοίοις ἀπὸ τὴν διεύρυνση τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, ἔχουμεν κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον παρασημένων πιστοῖς εἰς τὰ συμπεφωνημένα μέχρις ὅπου καλύτεραι ἀντείλουν ήμέραι διὰ τὴν καθόλου ναυτικὴν βιομηχανίαν. Ἐν τῷ μεταξύ ὅς καταβάλωμεν κάθε φροντίδα νά τακτοποιήσωμεν τὰ τοῦ οἰκου μας. "Ἄς δργανωθῶμεν καὶ ἡμεῖς. "Ἄς ἔχουμεν ύπ' ὅψει μας, ὅτι οἱ παλαιοὶ καιροὶ τοῦ ἀποκλιτικοῦ πνεύματος παρῆλθον ἀνεπιστρεπτεῖ καὶ διὰ νά ἐπιβιώῃ τῶν σημερινῶν δυσχερεῶν μία Ναυτιλία χρειάζεται πιστής, δργανωτής, ἐπαγγελματική συνειδήσις καὶ στενή συνεργασία πλων τῶν παραγόντων τῆς.

Τί εἰνε προτιμότερον, νά ύφισταται κανεὶς μόνον ἔνα κακόν ἢ ταύτοχρόνως μὲ αὐτὸ καὶ δύο ἄλλα ἐπὶ πλέον; Καὶ πάλιν. Ιοίος ἔκ τῶν ἀντιπάλων ἔχει συμφέρον εἰς μίαν ὄντακωχήν, ὁ ισχυρότερος ἢ ὁ ἀσθενέστερος; Ή κοινὴ λογική, ἡ αποκλεισσα καὶ τὸν ἐλάχιστον δισταγμόν, δὲν θὰ κατεπονεῖτο διὰ νά δώσῃ πάντησιν. Δὲν θὰ ηγείχετο καν νά σκεψῇ πρός ἀνεύρεσιν τῆς Φαντασθῆται ἔνα τυφλὸν νά προτιμᾶ νά είνε ταύτοχρόνως καὶ κωφάλαλος. "Ενα πλοίαρχον διοικούντα πλοίον μὲ περιωρισμένα ἀποθέματα καυσίμου ὅλης, νά σκεπτεῖται διὰ θά ήτο συμφέροτερον νά ἐκσπάση ταύτοχρόνως καὶ μία ἀγρία θύελλα.

Αὐτά δόμως τὰ ἀπίθανα καὶ παράδοσα πράγματα, συμβαίνουν εἰς τὴν ζωὴν τῶν ἀνθρώπων. Καὶ συμβαίνουν, δχι εἰς στιγμὰς σκοτισμοῦ, ἀλλ' ἐν ὥρᾳ ἐκλάμψεως καὶ διασυγένειας τῶν ίκανοτήτων τῆς διανοήσεως, καὶ κατόπιν μάλιστα πλογούμισμοῦ καὶ ἐρεύνης!

Βεβαίως ὅταν τὸ κακόν παρουσιάζεται ως ἄμεσον καὶ ἐπικείμενον καὶ ὑπὸ τὴν ὑμοτέραν ύλικήν του ἐκφανσιν, ως ἐπὶ παραδείγματι ἡ ἐπίθεσις σαρκοθόρου θηρίου, η ἀπωθητική δύναμις τοῦ ἑνστίκτου τῆς αύτοσυνθηρίσεως, καθυποτάσσει τὸν νοῦν εἰς κελεύσματα. 'Ἄλλ.' ἐν τῇ ἐκτυλίζει τῶν κοινωνιῶν καὶ οἰκονομικῶν μας συναλλαγῶν, συχνάτατα ρυθμίζουμεν τὰς ἑνεργειας μας καὶ κατευθύνομεν τὰς προτιμήσεις μας, οὐχὶ πρὸς ἀπόθησιν, ἀλλὰ πρὸς ἐγκόλπωσιν τοῦ ἐπίζημιου. Διότι τότε, μία μικρὰ καὶ ἐφήμερος ὀφέλεια ἡ βλάθη, ἔνας ὀρθὸς ἢ ἐσφαλμένος ὑπολογισμός, μία ἐντύπωσις, μία ἐλπίς, ἔνας φόδος μᾶς ἀμυνθεῖται τοῦ αισθητήριον τοῦ κινδύνου καὶ μᾶς δίδει μίαν ἀπατηλήν προσπική τὸν ὑπὸ κρίσιν ζητημάτων. Αἱ ἔξωφρενικαὶ ἀκρότητες ποὺ προσδιδάζουν εἰς τὸ φαινόμενον τοῦ οἰκονομικοῦ ανταγωνισμοῦ, παρέχουν πλούσιον δειγματολόγιον τῆς περιέργου νοστροπίας ἡτὶς, χωρὶς θεσαίως νά τὸ θέλη, δὲν ἀρκεῖται εἰς τὸ ένα κακόν, ἀλλ' ἐπιθυμεῖ τὴν ταύτοχρονον ἀπόκτησιν καὶ ἄλλων.

Αἱ συμφωνίαι τῶν ἀποτιληστῶν διαφόρων χωρῶν, περὶ κατωτάτων δριών ναύλων, ἔδωσαν ἀφορμὴν νά ἀναπτυχθῶσι καὶ ύποστηριχθῶσι ἀντιλήψεις, τῶν δποίων ἡ ἐπικράτησις θα ἔστημαι περείαν ἀπὸ τοῦ κακοῦ πρὸς τὸ χείριστον. Μὲ τὰς ἐν λόγῳ ἀντιλήψεις διαμαρτυρίσθεται ἡ ὀφελιμότητα, ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς τῶν ἐν ισχύι σχεδίων. 'Ἐλέχθη ὅτι ταῦτα εἰνε «δ ἀνθόσπαρτος δρόμος πρὸς τὸν θάνατον». Διατί δέ; 'Ἐπειδή, ισχυόντων αὐτῶν, ἔκμηδενίζεται ἡ δυνατότητης τῆς ἐπιθιδίων αὐτῶν ἡρεμεῖται καὶ τὸν καταλληλότερον. Καθ' ὅτι ἡ προσφορά τριπλασίας χωρητικότηος, ἀπὸ τὰς ὑφισταμένας μεταφορικὰς ἀνάγκας, παρέχει τὴν εύχερειαν νά προτιμήσῃ ὁ ναυλωτής, ἐπὶ ισοίς δροῖς, τὸν καταλληλότερον. Δηλαδή, διὰ νά ἐνθυμηθῶμεν τὰ δσα ἐν τῇ ἀρχῇ τοῦ παρόντος γράφομεν, ύποστηριχθεῖται ὅτι εἰς τὸ ψιφιστάμενον κακὸν τῶν περιωρισμένων μεταφορικὰς ἀνάγκας, θέλομεν νά προστεθεῖται καὶ ἔπειρον. Τὸ κακὸν τῆς ἀσυνενοχήσιας καὶ τὸ δόμον τοῦ περιάργου τοῦ δόγμα «The survival of the cheapest», οἱ δποίοι, ὑποτίθεται, ὅτι είμεθα ἡμεῖς. 'Ἄλλ.' είμεθα ὅντας οἱ εύθηνότεροι; Ποὺ τὸ στηρίζομεν καὶ πῶς τὸ πιστεύομεν; Εἰς τὸ διτὶς ἔχουν πλοῖα ἀπολύτως συγχρονισμένα, μεγάλης ταχύτητος, μικρᾶς καταναλώσεως, χαμηλῶν ἀσφαλιστρῶν, ἀδαπάνου συντηρήσεως καὶ ἐν γένει εὐρείας ἐκμεταλλευμάτητος; Εἰς τὸ διτὶς ἔχουμεν ἀνθηρὸν κρατικὸν προύπολογισμόν, δυνάμενον ἀνέτως νά θαστάσῃ τὸν οἰκονομικάς ύπερ τῆς Ναυτιλίας ἐπιχορηγήσεις, πρὸς ἔσουδετώρων τῶν ἔκ την ζητημάτων τῆς; Τί πλάνη! 'Ἐάν ένσκήψῃ καὶ πάλιν ἡ κατασταύτη τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἀλλοὶ καὶ οὐχὶ ἡμεῖς θὰ είνε οι «cheapest» καὶ οἱ «fittest». Ποὺ λοιπὸν λογική ἐπιτρέπει νά ζητοῦμεν ἡμεῖς, οἱ δποίοι δὲν είμεθα οὐτε οἱ εύθηνότεροι, οὐτε οἱ καταλληλότεροι, οὐτε οἱ πλούσιοτεροι, τὴν ἐπάνοδον εἰς καθεστώς ἀνταγωνισμοῦ, ύπὸ τὸ δποίον ἀσφαλῶς θὰ πέσῃ ὁ εἰς κατόπιν τοῦ ἄλλου;

Θὰ ήτο πράγματι ἀξιοθάματον τὸ θάρρος μᾶς ἀνυποδῆτο γραΐας, ἡτὶς θὰ ἐπροκάλει μίαν ὄμάδα εύρωστων καὶ εύκινητων νέων εἰς ἀγῶνα δρόμου ἐπὶ ἀκανθωστάρου καὶ ἀποκρήμουν ἀντηρόφους, ἀλλά δὲν θὰ καθόλου ἀξιοθάματος η ἔχεφροσύνη τῆς διὰ τὰς προκλήσεις ταύτας. Τὰ sehemes διὰ τὴν παγκόδμιον Ναυτιλίαν, ἀπετέλεσαν τὸν σωτήριον κυματοθραυστήν, δστις ἀνέκοψε τὸ κῦμα τοῦ καταστρεπτικοῦ ἐκπεισμοῦ τῶν ναύλων. "Οσον δήποτε καὶ διὰ ἐπηρέασαν τὰς διειθνεῖς μεταφορικὰς ἀνάγκας αἱ ἐκπολιτιστικὲς ἐργασίαι τοῦ Μουσσολίνι εἰς τὴν ταλαιπώρων Αιθιοπίαν, οἱ ναύλοι θὰ ήτο δύσκολον νά εύταθησουν εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, ἔναν ἐλειπεῖ τὸ βάθρον τῶν συμφωνιῶν περὶ τοῦ κατωτάτου δροίου αὐτῶν. Βεβαίως αἱ συμφωνίαι αδται, δὲν εἰνε ἡ κολυμβηθρά τοῦ Σιλωάμ, εἰς τὴν δποίων δασητήρη η Ναυτιλία θὰ ισθῇ. Εἰνε δόμως πρὸς τὸ παρόν η καλυτέρα πράξις πρὸς ἀντιμετωπισμὸν τῶν δυσκολῶν τῆς κρίσεως. Καὶ είνε προσετι ὁ πρόδρομος τῆς δρθολογιστικῆς δργανωτήσεως τοῦ παγκόδμιον ναυτιλιακοῦ κλάδου. Εἰδικώτερον δόμως διὰ τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν, η συνομολόγησις τῶν συμφω-

νιῶν τούτων, ἵτο μία ἀνακωχὴ κλεισθεῖσα εἰς τὴν στιγμὴν ποὺ ἡμεῖς μὲν εἴμεθα κατάκοποι, ὁ δὲ κυριώτερος τῶν ἀνταγωνιστῶν εἰσήρχετο εἰς τὸν στιθόν, μὲν τὸν ὄπλισμὸν του ἐπηγένετον κατὰ τὴν ἀργυραν λόγχην τῶν ἐπιχορηγῆσεων. Ἐάν δεχθῶμεν ὅτι μίαν ἡμέραν θὰ διαρραγοῦν οἱ δεσμοὶ τῆς ἐπιτευχείσης συνεργασίας πρὸς συγκράτησιν τῶν ναύλων, ἡ θέσις μας δὲν θὰ είνει χειροτέρα τότε, διότι είχε προηγηθῆ μία περίοδος ἀνακωχῆς. Ἀντιθέτως θὰ είνει καλύτερα, διότι ἀντὶ νὰ ὀρχίσουν ἀπὸ σῆμερον θὰ ὀρχίσουν ἀπὸ τότε οἱ ἀγώνες μας καὶ αἱ ἀγώνιαι μας. Ἀλλοίας θεοβαίως θὰ ἦτο ἡ ὄψις τοῦ πράγματος ἐάν ἦτο δυνατόν νὰ συντριθῇ πρὸ τῆς ἀνακωχῆς ὁ ἀντίπαλος καὶ ἐμπαιτιώθη τοῦτο ἔξι αἵτις αὐτῆς, ἥτις τοῦ ἔδωσε τὸν καιρὸν νὰ ἀνασυντάξῃ καὶ πάλιν τὰς δυνάμεις του. Ἀλλ' ὡς γνωρίζομεν, ὁ Ἑλληνικὸς πλέλεκος δὲν κόπτει τὸν Ἀγγλικὸν χάλυβα.

Διὰ τὸν "Ἐλληνα λοιπὸν πλοιοκτήτην, ὁ μόνος ἀσφαλῆς τρόπος ἐπιθιώσεως είνει ἡ κρατικῶσις καὶ διαπλάτυνος τῆς ἐγκαινιασθείσης μετά τῶν ἀλλοεθνῶν συναδέλφων του συνεργασίας.

"Ἄνευ αὐτῆς τὸ μέλλον του διαγράφεται πλήρες μόχθων καὶ θασάνων. Ἡ τηρησις δύθεν τῶν σχεδίων τούτων, δὲν πρέπει νὰ ὑπολογίζεται μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἡθικῶν δεσμεύσεων ποὺ ἐξεπήγασαν ἐκ τῆς ἀποδοχῆς του. Λόγως σοθαρός, ίσως δὲ ὁ σοθαρώτερος δῶλων, εἰνε καὶ ἡ ἀναμέτρησις τῶν δύγκων τῶν κινδύνων, οἵτινες ἀναμφιθόλως θὰ ἔκραγοῦν, ἐάν ἀνατραποῦν τὰ σύμφωνα ταῦτα. Τώρα μάλιστα ποὺ ἡ στενότης τῆς ζητήσεως, ὅμοι μὲ τὴν πληθωρικὴν προσφορὰν χωρητικότητος, θὰ καταδειξῇ σοθαράς ἀνεπαρκείας τῶν σχεμάτων, ἀπαιτεῖται πολλή προσοχῆ ἐκ μέρους τοῦ "Ἐλληνος πλοιοκτήτου, πρὸς διαφύλαξιν τῆς ψυχραιμίας του. Νὰ μὴν ἀποδώσῃ οὗτος ἐν τῇ συγχύσει του, τάς ἐκ τῆς καταστάσεως ἀπορρεούσας δυσκολίας, εἰς τὴν ὑπαρξίαν τῶν σχεμάτων, καὶ νὰ θεωρήσῃ ὡς συμφέρουσαν τὴν ἀνατροπήν των. Ἀλλ' ἀντιθέτως ἐντὸς τοῦ πλαισίου αὐτῶν νὰ ἔρευνηση καὶ εὔρη τὰ μέσα ἔκεινα, ἀτίνα θὰ διηκούλωνταν τὴν ἀπρόσκοπον καὶ δομαλήν λειτουργίαν των. Αἱ θυσίαι ποὺ θὰ ἀπαιτηθοῦν πρὸς στήριξιν καὶ συμπλήρωσιν τῶν σχεμάτων, θὰ είνει ἀναμφιθόλως μικρότεραι ἔκεινων ποὺ θὰ ἀναγκασθῇ ἔκαστος νὰ ὑποστῇ, ἐάν ἡ συνεργασία ὑποκύψῃ εἰς τὰ πλήγματα τῶν παραθύρων. Μερικοὶ λέγουν: Αὐτοὶ οἱ "Ἀγγεῖοι θὰ μᾶς πετάξουν ἔξω ἀπὸ τὰς συμφωνίας. "Ἄς δεχθῶμεν ὡς ἀληθῆ τὸν φόδον τούτων. Καὶ ἐρωτάται: Τί ἔχομεν νὰ κερδίσωμεν ἔξερχόμενοι σήμερον οἰκειοθόλως; Τὸν ἀναγκαστικὸν παροπλισμὸν; Ἀλλ' αὐτὸν θὰ τὸν πληρώσωμεν μὲν θαρύτατον τίμημα μὲν ἔνα ναῦλον δηλαδὴ κατὰ πολὺ κατώτερον τοῦ σήμερον θεσπιζούμενου διὰ τῶν σχεδίων. Τὰ σχέδια κατωτάτων δρίων ναύλων, διὰ τὸν "Ἐλληνα πλοιοκτήτην εἰνε ὑεργετικά καὶ εἰς τὰς ἀγώρας ἀκόμη ἔκεινας, ὅπου τὸ ποτὲ τινῶν πιστεύεται ὅτι δὲν εἰνε συμφέροντα. Τοῦτο εἰδικῶς ἐλέχθη διὰ τὸ σχέδιον ναυλώσεων ἀνθρακίτου ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν. Ἡ γεωγραφικὴ θέσις μας, ἐπιτέρει μὲν νὰ δεχθῶμεν χαμηλότερον ναυάριν, πρὸς τὶ λοιπὸν λέγουν, νὰ ἀφήνωμεν τὰ πλοία τῶν ἀργίας εἰς τὸν Πειραιά; Μῆπως δύμως ὁ χρόνος τῆς ἀνεπιθυμήτου ταύτης ἀργίας δὲν ἀποζημούται ἀρκετά, ἐκ τῆς ἐπιτεύξεως τελικῶς μᾶς ναυλώσεως εἰς τιμὴν ἐπικερδεούτεραν;

Δὲν διαφένει θεοβαίως οὐδενός τὴν ἀντίληψιν, ὅτι δὲν ὑπάρχει ταύτης ὅρων καὶ συνθηκῶν δι᾽ ὅλους τοὺς πλοιοκτήτας. Ἐκ τῆς ἀνομοιότητος δὲ ταύτης, προκαλούνται σοθαρά ἐμπόδια, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν σχεμάτων. Ἀλλά τοῦτο δὲν σημαίνει ὅτι ταῦτα εἰνε ἐπίζημα. Ἀπλῶς πιστοποιεῖται ὅτι χρήζουν θελτιώσεων καὶ συμπληρώσεων. Ἐπειδὴ δύμως συχνά ἡ φυλετικὴ μας, εὐθύαια παραμορφούται, ὅπε τὴν πίεσιν τῶν ἀναγκῶν τῆς στιγμῆς, εἰς ὑλαβεράν πονηρίαν, ἐπιθάλεται καπόια αἱνωτέρας ἐπιτήρησις. Ἐπιθάλεται δηλαδὴ ἡ διὰ Νόμου κατοχύρωσις τῶν συμφώνων τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς συνεργασίας. Ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις, δὲν εἰνε καθαρῶς ιδιωτικὴ ὑπόθεσις. Οἱ δι᾽ αὐτῆς ἐξυπηρετούμενοι σκοποί, ὀνταποκρίνονται πρὸς ἀνάγκας τοῦ θεοβαίου συνδόλου, καὶ διὰ τοῦτο ἡ νομοθέτησις κυρώσεων κατὰ τῶν παραθατῶν τῶν σχεμάτων, εἰνε δικαίωμα καὶ καθῆκον τοῦ Κράτους.

"Ἀποδόσσαντες τόσην σημασίαν εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς διατρήσεως τῶν σχεδίων κατωτάτου ὄριου ναύλων, δὲν τὸ πράττομεν διότι τὰ θεωροῦμεν ὡς τὴν μόνην δόδον πρὸς τὴν γῆν τῆς ἐπαγγελίας. Μακάρι νὰ ἡσαν ἀγύνωστα καὶ περιπτά. Καὶ θὰ ἡσαν ἀσφαλῶς, ἐάν δὲ δόσμος ἔπλεεν εἰς ἔνα πελαγός εὐημερίας. Ἀλλ' αἱ κακαὶ περιστάσεις τὰ ἐπέθαλον, ἀκριθῶς διὰ νὰ μετριασθῇ ὁ ἔξ αὐτῶν ἀντίκτυπος. Καὶ ἡ πεῖρα τῆς ἐφαρμογῆς των, ἀπέδειξεν ὅτι ὁ ἀσθενής ἀνεκουφίσθη. Ἐπειδὴ δὲ ἡμεῖς εἴμεθα οἱ θαρύτεροι νοσούντες, δὲν πρέπει νὰ ἀπορριψωμεν τὸ φάρμακον διότι ἔνιστε ἡ γεύσις του εἰνε πικρά.

Διὰ τὸ καλὸν ἡ τὸ κακὸν τῶν ἀνθρώπων, παρῆλθεν ἡ ἐποχὴ καθ' ἥν τὸ κατόμον διηγύθενε κατὰ τὴν ἀπόλυτον αὐτοῦ βούλησιν τὴν οἰκονομικὴν του δρᾶσιν. Παρήλθεν ἡ ἐποχὴ ποὺ ἡ κάθε "Ἐπιχείρησις" ἦτο ἕνας εἶδος Ροθινσώνος, μακράν τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν συνθηκῶν τῆς ἀλλής. Τὰ ἀτομά σήμερον παρασύρονται ἀπὸ τὸ ίσχυρὸν ρεῦμα τῆς ἔξελιξεως, πρὸς συγχώνευσιν εἰς μίαν εὐρυτέραν προσωπικότητα, ἐκδηλούμενης ὑπὸ τὴν μορφὴν ὄμαδος ἢ ἐνώσεως ὄμαδων. Κατ' ἀνάγκην λοιπὸν ὀφείλομεν νὰ ἀπορριψωμεν μέρος τοῦ φορτίου τοῦ ἀτομικισμοῦ μας, διὰ νὰ διευκολύνωμεν τὴν προσαρμογὴν μας πρὸς τὴν δοσήμεροι διαμορφωμένην πραγματικότητα.

Διὰ τοῦτο, οἱ "Ἐλληνες πλοιοκτήται, εἰς τὸν θεσμὸν τῶν σχεμάτων, δὲν πρέπει νὰ ὅλεπουν μόνον τὸ μέσον ποὺ θὰ ἐξυπηρε-

τήσῃ τὸ παρὸν τῶν ἐπιχειρήσεων των, ἀλλὰ καὶ τὸ μέλλον αὐτῶν. Ὁ ρασιοναλισμός θὰ είνει ἀσφαλῶς ἡ δευτερά φάσις τῶν σχεμάτων, Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἰς τοὺς κόλπους τῆς Διεθνοῦς συνεργασίας, δὲν διατρέχει κίνδυνον ὑπωτισμοῦ. Θὰ ἀπαλλαγῇ ἀπλῶς ἐνός μεγάλου δύκου περισπασμῶν, διὰ νὰ δυνηθῇ ἀποτελεσματικά τερον νὰ ἔδραιώσῃ καὶ θελτιώσῃ τὴν θέσιν τῆς. Ἐν τῇ ἀπομονώσει τῆς δύμως, δὲν οἱ ἐκπρόσωποι της ήσαν θαρραλέοι καὶ δὲν ὑστέρουν εἰς ψυχικὸν σθένος τῶν προγόνων των, ποὺ τὸ ἔδειξαν εἰς τὸν Χορὸν τοῦ Ζαλόγγου καὶ εἰς τὴν "Εξοδον τοῦ Μεσολογγίου".

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Ο νέος Πρόεδρος τῆς "Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν"

Δὲν ύπηρεν ἀπλῶς ἐπιτυχῆς ἡ διὰ παμφηφίας ἀνάδειξις τοῦ κ. Μ. Πνευματικοῦ ὡς Προέδρου τῆς "Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν". Ἐπειθάλλετο ἔξι αὐτῶν τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡλθε νὰ διατρανώσῃ τὴν διόδυσμον ἀναγνώρισιν τῶν ἔξαιρετικῶν αὐτοῦ προσόντων καὶ τὴν θεατεῖν ἐκτίμησιν, μὲ τὴν ὅποιαν περιθάλλει ὁ ἐφοπλιστικός κόσμος τὸν νέον Πρόεδρον τῆς ἐπαγγελματικῆς του δραγμῶσεως, ὡς τὸν κατ' ἔξοχην ἐφοπλιστήν.

Ο κ. Μ. Πνευματικός, ουνδυάζων τὴν πληρότητα μιᾶς ἀνωτέρας μορφώσεως, τὴν ἔξειδικευμένην μέχρι καὶ τῶν ἐλαχίστων λεπτομερείων γνῶσιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων μὲ τὸ προσωπικὸν αὐτοῦ κύρον, καὶ τὴν ἡπικήν ἐπιθύμην, τὴν ἐπικηράζουσαν ἀπό μίαν λαμπράν ἐφοπλιστικήν σταδιοδρομίαν, ἔρχεται πράγματι διὰ τῆς παρ' αὐτοῦ ἀναλήψεως τῆς προεδρείας τῆς "Ἐνώσεως" νὰ πληρώσῃ ἔνα κενόν, μίαν ἀνάγκην, τὴν ὅποιαν δολοὶ ἡμεῖς διησθανόμεθα.

Ἀνάγκη θεοβαίως ἦτο, ὅπως ἡ προεδρεία τῆς "Ἐνώσεως" κατὰ τὰς δυσχερεῖς ταύτας στιγμάς της "Ἐθνικῆς Ναυτιλίας", κατὰ τὴν περίοδον αὐτῆς, καθ' ἥν, ὑπέρ πασαν ἀλλην φοράν, ἐπιθάλλεται ἡ στενὴ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπαγγελματική ἀλληλεγγύη, ἡ ὑπέραν προσκαίρων καὶ ἀτομικῶν συμφερόντων κοινὴ καὶ ἀδιατάρακτος προσήλωσις πρὸς τὰς εύρυτέρας τῆς Ναυτιλίας μας κατευθύνεις, ἀνατεθῇ εἰς προσωπικότητα δυναμένην νὰ χρησιμεύσῃ ἀκριθῶς ὡς συνεκτικός κρίκος, ικανήν νὰ ποδηγετῇ.

Εἰνε ἐπίπονον τὸ ἔργον, ὅπερ ἀνέλαβεν δὲν νέος Πρόεδρος τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως. Πάμπολλα τὰ ζητήματα, ποὺ ὄπου διακύπει, δὲν εἰνε δὲ τὸ μικρότερον ἡ ἐπιδίωξις τῆς ἀρμονικῆς συνεργασίας ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου. Ἡ σύστασις δύμως τοῦ "Ὑφουπουργείου τῆς Ναυτιλίας" παρέχει εἰς τὸν κ. Πνευματικὸν μοναδικὴν εύκαιριαν, ὅπως ἐπὶ τῆς προεδρείας του η Ναυτιλία ἐπιτύχη τέλος τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τῆς. Τὸ εὐχόμεθα διαπόρως.

Βασικαὶ προϋποδέσεις

Κατὰ τὴν πρὸ ημερῶν συγκροτηθεῖσαν ύπο τὴν προεδρείαν τοῦ κ. Ρεδιάδη σύσκεψιν διὰ τὴν προκαταρκτικὴν μελέτην τῶν αἴτημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὁ κ. "Ὑφουπουργὸς" ἡθέλησε νὰ πληροφορηθῇ παρὰ τὸν ἐφοπλιστῶν ποῖα μέτρα, κατὰ τὴν γνῶμην των, θὰ ἔπρεπε νὰ λάθῃ τὸ Κράτος, ἵνα διασφαλισθῇ ἡ πυκνοτέρα προσέγγισις τῶν φορτηγῶν μας πλοίων εἰς τοὺς ἔθνους ἡμεῖς λιμένας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν των καὶ τὰς ἀνθρακεύσεις ταύτας στιγμῶν των καὶ τὰς ἀνθρακεύσεις ταύτας στιγμῶν των.

Ο κ. Ρεδιάδης ἐτόνισε σχετικῶς καὶ τὸ ἐπαναλαμβάνει εἰς τὴν πρὸς τὰ "Ναυτικά Χρονικά" δημοσιευμένην συνέντευξίν του, ὅτι ἐπιθάλλεται νὰ παράσχῃ τὸ Κράτος κάθε φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν, πάσαν διευκόλυνσιν εἰς δόσα φορτηγά σκάφη προτιμῶν τὴν ἔγχωριον οιδηροβιομηχανίαν διὰ τὰς ἐτησίας αὐτῶν ἐπιθεωρήσεις, καθὼς καὶ εἰς ἔκεινα, ποὺ διερχόμενα ἔγγυς τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν, προσεγγίζουν εἰς τινὰ τῶν λιμένων μας πρὸς ἀνθράκευσιν καὶ ἀγοράτων τροφίμων.

Πρόδηλος εἰνε ἡ πολύτιμος συμβολὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος διὰ τὴν εὐημερίαν τῶν ἐμποροναυτικῶν μας κέντρων καὶ γενικωτέρων διὰ τὴν ἔνισχυσιν τῶν συναλλαγματικῶν πόρων τῆς Χώρας. Θετικὴ δὲ καὶ εὐεργετικῶν ἀποτελεσματική, ἀδάπτανος διὰ τὸ Κράτος, δύναται νὰ είνει ἡ προσπάθεια, ὅπως ἡ φορτηγὸς ναυτιλία καταλείπῃ εἰς τὸ τόπον μας δόσον ἔνεοτι μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ἐκ ναύλων εἰσπράξεων της. Δέν παρελείψαμεν εὐκαιρίαν εἰς τὸ παρελθόν διὰ νὰ ἔξαρωμεν τὰ δέσμων μεγάλων ναυτιλικῶν χωρῶν, δύπως συγκρατήσουν ὑπέρ της Οἰκονομίας των τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πραγματοποιουμένων ναυτιλιακῶν αὐτῶν πόρων. Ἡ γεύτων "Ιταλία χαρακτηρίζει ὡς ἐπιχορηγήσιμα τὰ φορτηγά ἔκεινα μόνον σκάφη, τὰ καταπλέοντα δίς τούλαχτον τοῦ ἔτους εἰς Ιταλικὸν λιμέναν πρὸς ἀνθράκευσιν, ὁγράν τροφίμων καὶ λοιπῶν ὄλικῶν, ὡς καὶ τὸ ἐκτελούντα ὑποχρεωτικῶς τὰς ἐπισκευάς των εἰς τὰ ἔγχωρια ἐργοστάσια.

Άλλα τὸ ἔγχωρημα εἰδικῶς διὰ τὴν "Ἐλλάδα ἐμφανίζει οιδηρωτάτας δυσχερείας. Τὰ ποντοπόρα σκάφη μας, λόγω τοῦ δύκου καὶ τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας των, κινοῦνται μακράν τῶν ἐθνικῶν θάσεων, κυρίως ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων τῶν ἔχοντα τοὺς "Ἀγγλικούς λιμένας καὶ τοὺς μεγάλους Βορειοπειρωτικούς τοιούτους. "Εκεῖ κατ' ἀνάγκην" ἐφοπλίζονται καὶ εἰς τὰ ἔκει μη-

χανουργεία έκτελούν τάς έπισκευάς των. Σπανίως τά ταξιδιά των έπιτρέπουν τήν συμπαραματικήν διέλευσιν έκ τῶν ἑλληνικῶν ύδατων. Καὶ ὅταν ὅμως τάῦτα έπισκέπτωνται τοὺς λιμένας μας, εἴτε πρὸς ἐκφρωσιν εἴτε διότι ἐναὐλώθησαν ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης εἴτε, τέλος, διότι ἔρχονται νὰ παροπλισθοῦν, ἀποφεύγουν πολλάκις τήν ἔκτελεσιν σοθαρῶν ἐπισκευῶν ἐν Πειραιεῖ, διότι, ἀνεξαρτήτως τῆς τελειοτέρας καὶ ταχυτέρας ἐργασίας τῶν ξένων ἔργοστασίων, ταλαιπωρίας μόνον καὶ καθυστερήσεις ὑφιστανται οἱ πλοιοκήται τῶν φορτηγῶν μας σκαφῶν, πολυποικίλους δυσχερείας ἀντιμετωπίζουν ἀπὸ τάς ἀτελείας τῆς τελωνειακῆς μας νομοθεσίας, ἀπὸ τάς ἀσκόπους διοικητικάς παρεμβάσεις, ἀλλὰ κυρίως ἀπὸ τὰ συχνὰ ἀπεργιακά κρούσματα τῶν ἔργων τῆς σιδηροθιομηχανίας.

'Ἀλλά δέν ἀρκεῖ μόνον ἡ καλὴ τῶν ἐφοπλιστῶν διάθεσις, παρὰ τὰς παρεμβαλλομένας δυσχερείας, ἀλλὰς συγκεντρώσωμεν εἰς τοὺς λιμένας μας τήν ἔργασιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Προ-απαιτεῖται ὁ τεχνικός ἔξοπλισμός τῶν λιμένων Πειραιῶς καὶ Σύρου δι' ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ δεξαμενῶν, διὰ τῆς καλυτέρας ὄργανωσεως τῆς παρ' ἡμῖν σιδηροθιομηχανίας, ἡ ὅποια, ἀντὶ νὰ συγχρονισθῇ μεταπολεμικῶς, αἰσθητῶς ἔχει ἐκπέσει εἰς τεχνικήν ὄργανωσιν ἀπὸ τὸ 1914 καὶ ἐντεῦθεν.

Σοθαρὸν ἐπίσης εἶνε τὸ ζῆτημα τῆς χορηγήσεως τραπεζικῶν πιστώσεων πρὸς τήν σιδηροθιομηχανίαν, ἵνα δυνηθῇ καὶ αὕτη νὰ ἔχῃ τήν εὐχέρειαν παροχῆς ἀναλόγων τοιούτων πρὸς τὰ ἔκτελοντα τάς ἐπισκευάς τῶν ἐν Πειραιεῖ καὶ Σύρῳ σκάφων. Τά μεγάλα Ἀγγλικά καὶ Ὁλλανδικά μηχανουργεῖα ἀφόθους, μὲ ἐλάχιστον τόκον, παρέχουν τοιαύτας πιστώσεις. 'Η Ἐθνικὴ Τράπεζα, φέρ' εἰπεῖν, θὰ δῷψειλε νὰ δέχηται τὰ τρίμηνα ἡ ἔξαμηνα γραμμάτια τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς ἔξοφλησιν τῶν λογαριασμῶν τῶν μηχανουργείων.

'Ἀλλὰ καὶ πέραν τῶν μέτρων αὐτῶν, τὸ Κράτος πρέπει νὰ παράσῃ θετικάς ἔγγυήσεις πρὸς τήν Ναυτιλίαν διὰ τήν ἀπρόσκοπτον καὶ ταχεῖσα διεκπεραίσσων τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων, δτῶν ταῦτα προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας μας. 'Η ἀπλούστευσις τῆς τελωνειακῆς νομοθεσίας, ἡ ἀποφυγὴ πάσης ἀκάρου καὶ ἀψυχολογίας τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν εἰς ζῆτηματα λεπτομερειακά ὅλως τῶν πλοίων, ἡ κατοχύρωσις τῆς πειθαρχημένης ἐργασίας, χωρὶς τάς τόσον συχνάς καὶ ἐπιζημίους ἀπεργίας τῶν ἔργων τῆς παρεμβάσεως τῶν λιμένων, ἡ καταστήσουν ἀποτελεσματικήν καὶ τήν προσπάθειάν του ταύτην.

Ο. κ. Γεννηματᾶς καὶ αἱ ὑποχρεώσεις του

Ο. κ. Ν. Γεννηματᾶς, ἐπέτυχε, χάρις εἰς σχετικήν ἀπόφασιν τοῦ Συμβούλου 'Ἐπικρατείας, νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τήν προεδρείαν τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς. Δὲν γνωρίζομεν, ἀν ἐπεδίωξε τήν ἐπάνοδόν του ταύτην πρὸς ἀποκατάστασιν μόνον τῆς ἀδικίας, ἥτις προσεγένετο εἰς αὐτὸν ἐπὶ κυβερνήσεως Κονδύλη, ἢ πράγματι ἀν θά θελήσῃ διὰ τῶν ἀξιωμάτων τοῦ Προέδρου τοῦ Ο.Π. καὶ τοῦ θυλευτοῦ Πειραιῶς, ἐφ' ὅσον ταῦτα συμβιθάζονται, νὰ ἐπωμισθῇ τάς θεραπάτας εὐθύνας τῆς ἐξυπηρετήσεως τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς διοικήσεως τοῦ Λιμένος του διὰ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἐν τῷ Ο.Π. θητείας του.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὃς ἔχῃ ὑπ' ὄψιν του ὁ κ. Γεννηματᾶς, ὅτι ἡ ἔμμονος ἐπιδιώξις του, ὅπως ἐπανέλθῃ εἰς τήν 'Οργανισμοῦ Λιμένος δημιουργίας δι' αὐτὸν ὑποχρεώσεις, αἱ ὅποιαι τυχὸν μὴ ἐκπληρούμεναι ἀσφαλῶς θὰ ἐπηρεάσουν καὶ τήν πειραιτέρω πολιτικήν αὐτοῦ σταδιοδρομίαν. 'Ο Λιμήν ἔχει ἀνάγκην νοικοκυρωσύνης καὶ πειραιυλογῆς. 'Ο κ. Γεννηματᾶς, ἐγκαθιδρύσμενος καὶ πάλιν εἰς τήν Προεδρείαν, δοφείλειν ν' ἀγνοήσῃ τὸ παρελθόν, την κομματικήν του προέλευσιν, νὰ ἀναλογισθῇ τῶν ἐπαγγελιῶν τῆς πρώτης αὐτοῦ θητείας καὶ νὰ χωρήσῃ εἰς τήν λιμενικήν ἀνασυγκρότησιν. 'Αν πρόκειται νὰ συνεχισθῇ ἡ καὶ δι' ἐπισήμων πλέον πράξεων διαπιστωθεῖσα τοῦ λιμενικοῦ χρήματος ἀλό-

γιστος σπατάλη καὶ ἡ διοικητικὴ ἀναρχία ἐν τῷ λιμένι, καλύτερον θά είνε διὰ τὸν κ. Γεννηματᾶν, ἀφ ὅσ διά τῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβούλου τῆς 'Ἐπικρατείας ἀπενεμήθη εἰς αὐτὸν τὸ δικαιον, νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ἄλλους, ἀν μὴ ἰκανωτέρους, ἀλλὰ τούλαχιστον μὲ διλιγωτέρας κομματικὰς ὑποχρεώσεις, ν' ἀναλάθουν τὸ ἔργον τῆς ὄργανωσεως τοῦ λιμένος.

Ἄπαντησις εἰς λογικά ἔρωτήματα

Σεθαστός φίλος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», παρακολουθῶν μετὰ στοργικοῦ ἐνδιαφέροντος τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, χωρὶς καὶ ἐπαγγελματικῶν νὰ είνε ὑπωδήποτε συνδεδεμένος μὲ αὐτήν, μᾶς διατυπώνει ἐν ἐπιστολῇ του τήν θαθεῖαν ἔκπληξιν, διότι τυχαίως φυλλομετρήσας τὸν τόμον τοῦ «Λόϋδ Ρέτζιστερ», παρετήρησεν, ὅτι, ἐνῷ δι' ὅλας τάς μεγάλας ναυτιλίας τοῦ κόσμου, καὶ μεγάλη πλέον πρέπει νὰ θεωρηθῇ καὶ ἡ Ἐλληνικὴ—εἰδικαὶ ἔχουν ὄρισθη κατά χώρας ἐπιτροπαὶ καὶ ἀναφέρονται αὗται ὄνομαστικῶς εἰς τάς πρώτας σελίδας τοῦ δγκώδους τόμου τοῦ Νησιγνώμονος, μόνης τῆς Ναυτιλίας μας δὲν ἀνεῦρε κατονομαζομένη τοιαύτην ἐπιτροπήν.

Ο ἐπιστολογράφος μας, μὴ γνωρίζων ἐν ταῖς λεπτομερείαις τὰ πράγματα διερωτᾶται διατί αὐτή ἡ παράλειψις. Μήπως εἶνε ὀλίγα—προσθέτει—τὰ συμφέροντα τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τα ἔξαρτώμενα ἀπὸ τήν παγκοσμίαν αὐτὴν ὄργανων, ἡ μήπως ἡμέλησαν οἱ ἐφοπλισταὶ μας νὰ ὀρίσουν αὐτοὶ τήν ἐπιτροπήν, ὡς μὴ πληροῦσαν κατά τήν ἀντίληψιν των, καμμίαν οὐσιαστικὴν ἀνάγκην;

Διερωτωμεθα καὶ ἡμεῖς ποιαν ἀπόντησιν πρέπει νό δώσωμεν εἰς τά τόσον ἀπλά, ἀλλὰ καὶ τόσον λογικά ἔρωτήματα. Ν' ἀπαντήσωμεν, δτὶ ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, παρὰ τήν μεγάλην αὐτῆς χωρητικότητα, ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν ἀμελητέαν ἀπὸ τοὺς ζένους; 'Οτι δεῖγμα τῆς τοιαύτης ἀντιλήψεως είνε καὶ ἡ ἀνυπεξία ἔθνηκης ἐπιτροπής εἰς τήν διεθνῆ αὐτὴν ὄργανων τοῦ Ἀγγλικοῦ Νησιγνώμονος, εἰς τήν δοποῖν ὅμως οὐκ ὀλίγας χιλιάδας λιρῶν καταβάλλει ἐπησίως ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία; 'Οτι οἱ ἐφοπλισταὶ μας φροντίζοντες μόνον, ἔνας ἔκαστος χωριστά διὰ τά τιδια συμφέροντα, δὲν ἔχουν, ἀτυχῶς, οὐδεμίαν θαθετέραν ἐπίγνωσιν, πόσον τά γενικά τοιαῦτα δύνανται σοθαρών νά ἐπηρεάσουν καὶ τά ἀτομικά των; 'Οτι δὲν ἐσκέφθησαν ποτὲ τήν εὑρυτέραν, ώς ἔν σύνολον, μὲ κοινάς κατευθύνσεις καὶ κοινά συμφέροντα ὄργανωσιν τῆς Ναυτιλίας μας; 'Οτι, ἐνῷ σοθαρώτατα καὶ μάλιστα διὰ τά παρηγίκα πλοία, συμφέροντα, ἔξαρτώνται πολλάκις ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν αὐτὸν Νησιγνώμονα, ὑπὸ τήν τεχνικήν ἐποπτείαν τοῦ δοποῖν τελεῖ σχεδὸν τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν ἡθέλησαν ποτὲ οἱ Ἐλλήνες ἐφοπλισταί, —ἀφοῦ θεθαίως δεν ἡδύνατο ἡ Ἐλλάς νά ἔχῃ ίδιον αὐτῆς Νησιγνώμονα, —ν' ἀπατήσουν ἀπὸ τήν Διοίκησιν τοῦ «Λόϋδ Ρέτζιστερ» τήν σύστασιν καὶ Ἐλληνικῆς ἐπιτροπῆς, ἐφορευτικῆς τῶν συμφέροντων τῶν πλοίων μας;

Καθ' ἡμᾶς τούλαχιστον αὐτή είνε ἡ ἀπόντησις εἰς τά ἔρωτήματα τοῦ ἐπιστολογράφου μας.

Η «Ἐνωσις τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν», ἐκπροσωπούσα καὶ κατά τεκμήριον μίαν ναυτιλίαν ἔγγιζουσαν εἰς χωρητικότητα τοῦ τό δύο ἐκαπομύρια τόνους, θά ηδύνατο καταλλήλοτέρον ἡμῶν ν' ἀπάντηση. 'Ετι μᾶλλον θά ήτο ὑποχρεωμένη εἰς τοῦτο; ἀν ἐπληροφορεῖτο καὶ τό δόνομα τοῦ ἐπιστολογράφου.

Πιστεύομεν, δτὶ ἐντονώτερον ἡ ἐπαγγελματικὴ τῶν ἐφοπλιστῶν διαπιστωθεῖσα τοῦ παλμὸν τῶν γενικωτέρων ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἐπομένως καὶ τήν μείωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ ἡμῶν γοήτρου ἀπὸ τήν ἀπομονίαν τῆς εἰρημένης ἐπιτροπῆς παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Νησιγνώμονι.

Δέν θέλομεν νὰ παραδεχθῶμεν, δτὶ εἰς κανένα ποτὲ «Ἐλλήνων ἐφοπλιστήν» δεν ἀνέκυψαν αὐτομάτως τά ἔρωτήματα τοῦ σεθαστού φίλου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», οὐδὲ θέλομεν ν' ἀναζητήσωμεν εὐθύνας, διότι καμμία ἐν προκειμένῳ μέχρι σήμερον δὲν κατεβλήθη ἐνέργεια. 'Εστω καὶ τώρα ὁ νέος Πρόεδρος τῆς «Ἐνωσίσεως» δέν θά ηδύνατο νὰ ὑποδείξῃ δοποῖν πρέπει τήν ἀνάγκην τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης;

TELEGRAMS:

"GENICOLAOU"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΟΡΟΦΟΣ ΑΡΙΘ. 22-23

ΠΕΙΡΑΙΑ

"GENICOLAOU"
PIRAEUS

TELEPHONE:

AVENUE 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΤΗΛΕΦ. 42633

Διὰ τὴν περίδαλψιν τῶν φυματιώντων

Λογικὸν καὶ δίκαιον εἶνε τὸ παρὰ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων διατυπωθέν αἴτημα, ὅπως εἰς τὸ συσταθὲν Ταμεῖον διὰ τὴν περίδαλψιν τῶν φυματικῶν ναυτεργατῶν συμμετέχῃ δι' εἰσφορᾶς τίνος καὶ ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις.

'Εφ' ὅσον πρόκειται ὁ πλοιοκτήτης ν' ἀπαλλαγῇ τοῦ λοιποῦ τῆς καταθολῆς νοσηλείων καὶ ἀποζημιώσεων πρὸς τοὺς φυματικούς ναυτεργάτας καὶ ἐφ' ὅσον, καλῶς ἡ κακῶς, αἱ τοιαῦται ἀποζημιώσεις ἔπαυσαν νὰ καλύπτωνται ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς, ὅρθων εἶνε νὰ συνεισφέρουν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν πόρων καὶ τὴν λυσιτελεστέραν ἔξυπρέτησιν τῶν σκοπῶν τοῦ Ταμείου.

Θά μᾶς προθληθῇ, θεωρίας, τὸ ἐπιχείρημα διὰ ἡ ἀδενοπάθεια καὶ ἡ φυματιώσις δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ χαρακτηρίζωνται ως «ἐργατικὰ ἀτυχήματα» καὶ ἐπομένως τὸ πλοίον δὲν εἶνε καὶ ὑπεύθυνον εἰς τὴν καταθολὴν ἀποζημιώσεων. 'Η ἀποφίσις δῆμως αὐτῇ ἀπὸ τὰ ίδια τὰ πράγματα δὲν δύναται νὰ εὐσταθησῃ, ἀφοῦ καὶ τὰ Ἑλληνικὰ δικαστήρια διὰ τῶν τελευταίων ἀποφάσεων τῶν καθιέρωσαν πλέον σχετικὴν νομολογίαν, θάσει τῆς ὅποιας οὐκ δλίγαι ἀποζημιώσεις κατεβλήθησαν μέχρι σήμερον ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰ ἀνθρωπιστικὰ αἰσθήματα ἐπιβάλλουν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ μὴ ἀγνοήσουν, διὰ τὸ τραχὺ τοῦ θαλασσινοῦ ἐπάγγελμα καὶ αἱ ἀπότομοι καίρικαί ἐναλλαγαὶ εἰς ἀς οὕτος κατ' ἀνάγκην εἶνε ἐκτεθειμένος, καθίστανται πολλάκις παραίτηοι θαρέων κρυολογημάτων, μὲ συνέπειαν τὰς πνευμονικάς παθήσεις τῶν ναυτεργατῶν.

Ἡ συνεισφορὰ ἀλλως τε καὶ τοῦ πλοιοκτήτου θὰ παράσχῃ εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ταμείου, διασφαλιζομένης οὕτω τῆς ἀποδοτικῆς τῶν πόρων του χρησιμοποιήσεως.

Ἐίνε ἀληθές, διὰ ἐπιθαρύνεται καὶ πάλιν ἡ Ναυτιλία μὲ νέας εἰσφοράς, καθ' ἧν στιγμὴν ἐπιβάλλεται ἡ ἀνακούφισις αὐτῆς ἀπὸ τὰς ὑπαρχούσας. "Ἄν ἥθελεν δῆμως ὑπολογισθῆ τι κατέβαλε καὶ τί καταθάλλει εἰσότι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἰς πραγματικούς καὶ μὴ ἀσθενεῖς, θ' ἀπεδεικνύετο, διὰ μᾶλλον οἰκονομίαν, παρὰ ἐπιθαρυνοῖς θὰ προεπορίζετο τοῦτο ἐκ τῆς ὑποχρεωτικῆς παρὰ τοῦ Ταμείου ἀναλήψεως τῆς θεραπείας τῶν ἀδενοπαθῶν καὶ τῆς περιθάλψεως τῶν φυματιώντων.

Πιστεύομεν, διὰ καὶ ὃντας δὲν ὑποχρεοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ ἐκ τοῦ νόμου, ὑπέρτερον φιλανθρωπικὸν καθῆκον ἐπιβάλλει εἰς αὐτὸὺς ν' ἀποδεχθοῦν τὴν προταθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Ὅφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδη μικράν εἰσφοράν. Τὸ μόνον, ποὺ πρέπει νὰ ζητήσουν, εἶνε ἡ κατοχύρωσις τῆς καλῆς τοῦ Ταμείου διοικήσεως, ἵνα μὴ εἰς τὸ μέλλον ὁ μικρὸς συντελεστής τῶν εἰσφορῶν τῆς Ναυτιλίας, συνεχῶς αὖξανόμενος, ἀποθῇ μία πράγματι ἐπαχθῆς ἐπιθάρυνοις, τὴν ὅποιαν δὲν θὰ ἥδυνατο τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον νὰ θαστάσῃ.

Ἡ γραμμὴ τῆς Κύπρου

Μετὰ διακοπὴν ἐνὸς καὶ ἡμίσεος περίπου ἔτους, ἐπαναλαμβάνεται, τέλος, κατόπιν τῆς παρασχεθείσης ἐπιχορηγήσεως, ἡ

πρὸς τὴν Κύπρον γραμμὴ, μὲ ἀφετηρίαν τὴν Θεσσαλονίκην καὶ τέρμα τὴν Αίγυπτον διὰ τῶν λιμένων Συρίας καὶ Παλαιστίνης. Διὰ τῆς τοιαύτης προεκτάσεως ἔξυπηρετοῦνται πληρέστερον τὰ ἐμποροθιμηχανικά τῆς χώρας συμφέροντα καὶ περισσότερον ἀποδοτικὴ καθίσταται ἡ διὴ τῆς γραμμῆς ἐκμετάλλευσις.

Ομοιογοῦμεν, διὰ δὲν μᾶς ἱκανοποιεῖ ἀπολύτως τὸ δεκαπενθύμερον τοῦ δρομολογίου. Θά ἔπρεπε νὰ ἔξετελείτο τοῦτο κατά πυκνότερα διαστήματα, νά ἡτο δεκαήμερον τούλαχιστον, ἀν μὴ ἔθεδομαδιάδον. "Ἄς ἐλπίσωμεν δῆμως, διὰ ἡ διὰ τῆς κάθιερώσεως τῆς γραμμῆς ἀνάπτυξις εύρυτέρων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν Μεγαλόνησον καὶ τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου θὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἀνά δεκαήμερον εἰς τὸ προσεχές μέλλον ἐκτέλεσίν της. Αὔτης, ἀλλως τε, τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος» τὸ συμφέρον ἐπιθάλλει, διὰ τοῦτο νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὰς ουγκινωνιακάς ἀνάγκας τῶν Κυπρίων, διευκολύνουσα ἡμά τὴν διεύρυνσιν τῆς πρός τὰ ἐκεῖ ἐμπορικῆς μας δραστηριότητος.

"Ἄλλη ἔκεινο κυρίως, ποὺ πρέπει ἀπὸ τοῦδε ν' ἀπασχολήσῃ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκινωνίας, ως ἀρμόδιον ἐπὶ τῶν ἀγόνων γραμμῶν καὶ τὸ Ὅφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ως ἀμεσωτάτα ἐνδιαφερόμενον διὰ τὴν πρός τὴν Μεσόγειον στροφήν τῆς ναυτιλιακῆς μας δράσεως, εἶνε ἡ παγιοποίησις τῆς γραμμῆς Κύπρου καὶ μετά τὸ πρώτον ἔτος, διὰ τὸ διόπιν ισχεῖ ἡ ἐπιχορήγησις.

"Ἄς μελετηθῇ τὸ δυνατόν τῆς συνάψεως πολυετοῦς συμβάσεως μετά τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος» ἡ ἀλλων πλοιοκτητῶν, ποὺ διαθέτουν κατάλληλα σκάφη, ἵνα διασφαλισθῇ ἡ ἀνελειπτής ἐκτέλεσί τῆς γραμμῆς ἐπὶ τινα ἔτη, μέχρις διὰ δηλαδὴ αὐτῇ ἡ ἀπόδοσις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς, διὰ τῆς ζωηρότερας κινήσεως, ποὺ σύν τῷ χρόνῳ ἐλέγχεται ν' ἀναπτυχθῇ, ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνευ ἐπιχορηγήσεως διατήρησίν της.

Τὸ Κράτος, προκειμένου, ἀλλωστε, ν' ἀναλάβῃ τὸν ὑποχρέωσιν τῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ περισσότερα τοῦ ἐνὸς ἔτη, θά ἡδύνατο νὰ ἐπιτύχῃ καὶ συμφερωτέρους δρους διὰ τὸ Δημόσιον, τὴν κλιμακωτήν, φέρ' εἰπειν, παροχήν τῆς υλικῆς ἀρωγῆς του, ἀναλόγως τῆς, κατόπιν ἐλέγχου, πορείας τῶν εἰσπράξεων, ἀκόμη δὲ καὶ τὴν, σύν τῷ χρόνῳ, ἀνανέωσιν τῶν διὰ τὴν γραμμὴν ταύτην προοριζομένων σκαφῶν.

Τὸ πολυετές μᾶς τοιαύτης συμβάσεως, κατά τὸ σύστημα τὸ ἐφαρμοζόμενον ἀπὸ δλας τὰς ἑνας χώρας, ποὺ ἐπιδιώκουν τὴν ἐμποροναυτικήν των ἀνάπτυξιν, εἶνε τὸ μόνον κατοχυρωτικὸν μέσον τῶν εύρυτέρων σκοπῶν, χάριν τῶν ὀποίων τὰ Κράτη προέρχονται εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπιθάρυνσεως τοῦ προϋπολογισμοῦ τῶν ὑπὲρ τῆς παγίας καὶ ἐπὶ στερρῶν θάσεων ναυτιλιακῆς των ἀναπτύξεως.

Θά ἡτο ἀφελές νὰ πιστεύωμεν, διὰ, μὲ τὴν ρευστότητα, ἡ-τις ἀνέκαθεν διέκρινε τὴν πολιτικὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ἔ-ναντι δλων τῶν ζητημάτων, θά ἔξευρισκετο ἐπιχείρησις ἰκανή νὰ διαθέσῃ σεθαστά κεφάλαια πρὸς πλουτισμὸν τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας διὰ νέων σκαφῶν καὶ μάλιστα δι' ἔξωτερικάς γραμμάς δην δὲν τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ἑνων ἐπιχορηγουμένων πλοιών θ' ἀντιμετωπίσῃ, χωρὶς νὰ παρασχεθοῦν εἰς αὐτὴν τὰ ἔχεγγυα μᾶς πολυετοῦς, μονίμου, ἔστω καὶ μικρᾶς, κρατικῆς ἐνισχύσεως.

KELLOCKS' AUCTIONS

BY ORDER OF THE MARSHAL OF THE ADMIRALTY

FOR AUCTION AT LONDON

ON TUESDAY 28TH. APRIL 1936 AT 3 P.M.

(unless otherwise disposed of in the meantime)

S.S. "PESSADES," (Greek Flag)

About 2950 tons D.W. 1006 Standards. Built 1917.

1 Deck. Dimensions:— about 250'5" X 43'6" X 18'3".

Inspectable Bristol.

(Not accountable for errors in description)

For full particulars etc., apply to:

C. W. KELLOCK & CO. LTD.
27 31 ST. MARY AXE
LONDON. E.C. 3. AND LIVERPOOL

CABLES: "KELLOCKS."



Γαλλία

Αἱ βελτιώσεις τῆς «Νορμανδίας»

Τερματίζονται έντος τῶν ἡμέρων αἱ διάφοραι τροπολογίαις καὶ δεῖπνοις, αἵνες ἐκρίθησαν ἀπαραίτητοι διὰ τὴν πρωτηκούτεραν διαρρήματον τῶν ἑστερικῶν διαυτομάτων τοῦ Γαλλικοῦ σούπερ - λᾶνερ «Νορμανδία». Τὸ σάμος τοῦτο παραπλέσθεν, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Οἰστοβρίου, πρόσειται νά ἐπαναρχίσῃ τοὺς πλόας τοῦ εἰς τὴν ταχείαν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἀπὸ τῆς ἥτης τοῦ προσφορᾶς μηνὸς Μαΐου.

Αἱ πραγματοποιηθεῖσαι μετατροπαὶ ἀφοροῦν τὴν κατασκευὴν νέας ἐνρυτάτης κοινωνίηστον ἀδύνατον διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς «τοῦφιστ-κλάς», τὴν ἔγκατάστασιν ἐπὶ τοῦ κροίου καταστροφαῖς, μεταξὺ πρώτης καὶ δεύτερης κατεύδοσιν, κομψοῦ ἴναλίου φράγματος διὰ τὴν προφύλαξιν τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ τὸν ἐνοχλητικὸν ἄνεμον, τὴν ἐπανέργησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἴναλίων τῆς «τούφιστ», τὴν διευρύνσιν τοῦ ἑστιατορίου τῆς πρώτης θέσεως, τὴν προσθήκην νέων λοιπῶν καὶ τὴν ἀφιστέραν διασκευὴν τοῦ χρειαντοῦ θερμοκρατοῦ, οὕτως ὅμως τὰ κύρια καρακτηριστικά διετοριθμοῦσαν.

Ίδιατέρᾳ προσοῦγει κατεβλῆθη διὰ τὴν ἔξαλειψιν τοῦ κραδασμοῦ τοῦ σάρων, ὅστις προήρχετο, ὡς εἶχε λεγῆσθαι, ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τῶν ἔλισσων, ἐξάστη τὸν ὄπιον ἔφερε τοιά πτερόγνα. Λί πολυθετηθεῖσαν νέα ἐλικες, ἀναπτύσσονται περιστροφικὴν ταχύτητα 280 ἕως 290 στροφῶν κατὰ λεπτόν, ἔχουν τέσσαρα πτερύγια, μικρότερα διαμέτροι, διάποδον δὲ καὶ διὰ τὴν ἐπιδιογέθείσης τρεινῆς μειονεώς τῆς ἐλαστικότητος τοῦ ἐπερωταντον, πιστεύεται ὅτι θ' ἀπολεισθῇ ὁ πέραν τῶν κανονικῶν ὅριον κραδασμός, ὅστις τόσον ἐταλαπώσει τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἐπιβάτας. Ἐφεξῆς ὁ βαθμὸς κραδασμοῦ τῆς «Νορμανδίας» θὰ είναι ὁ συνήθης εἰς τὰ ταχύτατα πλευροκέανα, τὰ ἔχοντα μεγάλας διαστάσεις.

Ἡ προστασία τῆς Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας

Οἱ ἐπουργὸις τῆς «Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπαντῶν εἰς προσφόντην τοῦ προέδρου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Γάλλων ναυτηρῶν» κατὰ τὸ πρόσωπον παρατείνειν γενναῖς, προσέβη εἰς ἐνδιαφερούσας δηλώσεις, σχετικοῖς μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Γαλλικῆς Ναυτηρικῆς βιομηχανίας. Οἱ Πρόεδροι τῆς «Ἐνώσεως» ἐπέστησε, κατὰ τὴν προσφόντην τοῦ, τὴν προσφόντην τῆς Κενεργήσεως εἰς τὴν ἀνησυχητικὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἐθνικῶν ναυτηργίων, ἣντις προήλθεν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ὁρθολογιστικῆς κατανομῆς, μὲ ἀπότελεσμα τὸ κλείσιμον τῶν ναυτηργίων τοῦ Καΐν καὶ τοῦ Βορδώ. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ναυτηργίων — εἶτε — είναι ἡδη μικρότερος τοῦ προπολεμικοῦ καὶ ἡ δῆλη θέσις τῆς βιομηχανίας ταύτης ἀπεβη ἐποιηταῖς. Παριστατα, ὅμεν, ἀνάγκη νά τεθῇ ἡ Ναυτηρική ὑπὸ ἓν μόνιμον καθεστώτος, συμφώνως πρὸς τὸ ὄπιον καὶ ἐπὶ τῇ δύσει θετοῦ σχεδίου οἰκονομικῆς ἐνίσχυσίν τοῦ, προσεκμένον εἰς τὸν Νόμον τῶν διέποντα τας ναυτηρικὰς πιστώσεις, ἥδειν ἔξασταίσει ἀπὸ τὴν ἔσχιαν τῆς, καθ' οἷον ἀρχιθός τρόπον δέον νά προσαπίσῃ ἡ Γαλλία τὰ μεγάλα ἀπῆς ναυτιλιαῖς σημερόντα.

Οἱ Γάλλοι ἐπουργὸις ἐν τῇ ἀπαντήσει τοῦ, ἀφοῦ ἑπέμνησε τὴν ποικιλίαν τῶν ἐνδιαφερόντων διὰ τὴν ναυτηργίαν ἔνος πλοίου, ἐτόνισεν διὰ τὴν ἐπάνοδο τῆς Γαλλικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας εἰς ὅμαλις συνθήρας ἐργασίας, θ' ἀπερρόφα, ὡς ἑπελογίζετο, 40.000 ἀνέργων καὶ θ' ἀπέφερεν οἰκονομίαν 2.500.000 λιρῶν ἑτησίων εἰς τὸ κονδύλιον τῶν παρεχομένων ἐπιδομάτων ἀνεργίας. Θὰ ἡδη ὅθεν προτιμήσεων νὰ ἔχωδεντο τὰ χρήματα αἵτια εἰς οἰνωπατών πλαγματικὴν ἐργασίαν, παροῦ νὰ δαπανῶνταν ἀνέροις ὀδενός ἀνταλλάγματος. Οἱ Γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ἔχοντος ὑθίσθησην ὁ ἐπουργός, ἔχει ἀνάγκην 800.000 τόννων νέων ναυτηργίσεων καὶ βελτιώσεων ὑφισταμένων σκαφῶν. Αὐτενδέινται συνέπως καὶ ἀπὸ τῆς ναυτιλιαῖς πλευρᾶς, ὁ περιορισμὸς τῶν ναυτηργίων.

Ἐπιστένθη, διὰ ἀπὸ τὴν ποικιλίαν τῶν ὁρθολογιστικῶν ἀρχῶν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐσχερῶν καὶ τὴν κατανομὴν τῶν ναυτηργίων κατὰ εἰδιζότητας, θὰ καθίστατο δρυνάτον ν' ἀπολεισθῇ ὁ πληθωρισμὸς τοῦ καὶ νὰ μειωθοῦν αἱ δαπάναι τοῦ, ὡστε καὶ ἀναπόφευκτον συνέπειαν νὰ προήγεται ἐλάττωσις καὶ τοῦ ἐπερόγκου, ἔναντι τῶν ζήτησιν ναυτηργίων, καθούς τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν τοῦ Γαλλικοῦ. Μὲ τὸν ἀντικεμένοντον ἀπὸ τὸν οἰκονομικὸν τὰ ναυτηργία τῆς Σέττας καὶ τοῦ Καΐν, συνεχεινεύθησαν δὲ τὰ ναυτηργία τοῦ Βορδώ καὶ τὴν ἐπιχείρησιν τῆς Ζιρόνδης. Οἰκονομία ἐν τούτοις ἐνθετέρας μορφῆς δὲν ἐπετεύχθησαν, ὥστε νὰ ἐνθαρρύνων τὴν συνέπιστην τῆς ἐμποριούσην ταχικήν. Η διαμονὴ τοῦ κόστους ναυτηργίσεων μεταξὺ Γαλλίας καὶ ἑπταετροῦ παρέμενε σημαντική πάντοτε, ἀνερχομένη κατὰ μέσον ὅρων εἰς ποσοστὸν 50 οἰον, ἐνῷ αἱ πραγματοποιηθεῖσαι οἰκονομίαι ἀπὸ τὸ κλείσιμον ὑθίσθησην τῶν δαπανῶν κατὰ ποσοστὸν 2 οἰον μόνον. Απεδείχθη ἐξ ἄλλου, ὅτι δύλιγα μόνον ναυτηργίσεις ἔδιδοντο εἰς τὰ Ἐθνικὰ ναυτηργία, λόγῳ τοῦ ἐνηλικότερον κόστους, χωρὶς νὰ ἔπαρῃ καὶ ἡ δεβαστής ἡ τούλαζι-

στον μία σαφῆς ἔνδειξις πείθοντα, ὅτι τὸ κόστος αὐτὸς θὰ ηγείσαντο μελλοντικῶς καὶ εἰς τὸ ἑπταετρόν.

Συμπερασματίδως πρὸς τὸ ἀντέροιο ὁ Γάλλος ἐπουργὸς ἑτοίμων ὅτι «μετά μίαν προσετήκην τοῦ ὄπου τούτον ζητήματος μελέτην προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ν' ἀνασταλῇ ἡ συνέργια τῆς ταχιτικῆς τοῦ κλεισμάτος ἢ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ναυτηργίων καὶ ὅτι, τούτωντίσιν, θὰ ἡτο ἐνδεδεγμένον νά τισθετικόν νέα μέτρα προστασίας. Ή περιστέρω πειστοῖς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτηργίων θὰ εἰσήμανε «πλήγμα» κατὰ τοῦ Ἐθνικοῦ πλοίου καὶ καταστροφὴν ἐνὸς βιομηχανικοῦ συγχωνεύματος, ἢ ἔξασταίσει τοῦ ὄπουν θὰ ἡτο ὀλεθρία, διότι εἰς μὲν τὴν περιπτώσιν ναυτιλιαῖς ἀναρρώσεως δὲν θὰ ἐπορχείται εἰς τὰς ἀνάγκας τοῦ Γαλλικοῦ ἐφοτλωτοῦ, ἐνῷ παραλήνως θὰ ἡττήστων τὴν διένειν τῆς Γαλλικῆς Έθνικῆς ἀμάνης.

»Ἄς μὴ ληπομονήνει — κατέληξεν — ὅτι ἡ δρᾶσις τῶν ναυτηργίων κατά τὰ ἔπι τῆς πολεμικῆς δοκιμασίας 1914 ἕως 1928 ἑπτήρες πολύτιμος καὶ συνέβαλε κατὰ μέρηστα εἰς τὴν ἔξαστην τῆς νίκης καὶ τῆς ἀνεξαρτησίας τῆς Γαλλίας.«

Γερμανία

Πρὸς τὴν ούσιαστικὴν κρατικοποίησιν

Η οίσονομικὴ ἀναδιοργάνωσις τῶν δύο μεγαλυτέρων ναυτιλιαῖων δργανισμῶν τῆς Γερμανίας, τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόνδ» καὶ τῆς «Ἀμβονγο-Ἀμερικανῶν Λάν», πρόσεται ν' ἀπασχολήσῃ κατ' αὐτὰς τὰς εἰδικὰς γενικὰς συνελεύσεις τῶν δύο τούτων ἔτωμάν, αἵνες ἐξῆλθον διὰ τὴν 23ην καὶ τὴν 24ην τρέχοντος μηνὸς. Άπο τοὺς μετόχους θὰ ζητηθῇ ἡ ἔγκυσις μειώσεως τῶν μετοχικῶν σεμαλαίων κατὰ 800(ο) περίοδον καὶ ἡ εἰς νέον αὔξησις αὐτῶν ἀπολούθισσα.

Τὸ μετοχικὸν σεμαλάων τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόνδ», ἀνεργόμενον εἰς 54 ἔστι, μάρκων (4.5 ἑκατ., λιρῶν) θὰ ἡττήσει πολιτικής πράξεως τούτης τοῦ πράξεως τούτης μελλονταντανα τὰ προέλθοντα ὀφέλη, μετὰ μέρους τούτων τῶν ἀποθεματικῶν σεμαλαίων τῆς ἔτωμας, θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν καλινήν τῶν ζημῶν της. Αζολόθιστος τὸ μετοχικὸν σεμαλάων αὐξανόμενον κατὰ 35.13 ἔσ. μ., θὰ φάσῃ εἰς τὰ 46.66 ἔσ. μ., ήτο 3.9 ἔστ. λιρῶν.

Παρόμοιος συμβιβασμὸς θὰ προταθῇ καὶ εἰς τοὺς μετόχους τῆς «Ἀμβονγο-Ἀμερικανῶν Λάν», τὰ σεμαλαία τῆς δύοιας ἀπὸ 54.57 ἔστ. μάρκων (4.580.000 λίρας), θὰ δέ ἐτη τῆς πράξεως τούτης τῶν μελλονταντων τὰ νὰ προέλθονται ὀφέλη, μετὰ μέρους τούτων τῶν ἀποθεματικῶν μετοχικῶν της. Αζολόθιστος τὸ μετοχικὸν σεμαλάων αὐξανόμενον κατὰ 34.36 ἔσ. μάρκων καὶ νὰ φάσῃ εἰς τὸ ποσόν τῶν 46.37 ἔσ. μάρκων, ήτο 3.9 ἔστ. λιρῶν.

Παρόμοιος συμβιβασμὸς θὰ μειωθεῖται, κατόπιν ἀποκατοποιεῖται, κατόπιν ἀποκάσσεται νὰ μειωθοῦν τὰς ὀφελιμότερα πρὸς αὐτὰς χρέων ἀνερχομένα — ὡς ἐγνωσθῆ — εἰς ποσόν γίγνεται τὸν 200 ἑπτατομητικὸν μάρκων. Τὸ Ράγη ἐξ ἄλλου δείχνεται πρόσθιμον νὰ καλύψῃ αὐτὸν τὴν τοικητήν εἰς τὸν Τραπεζὸν ἐπερχομένην διαφοράν καὶ ν' ἀγόρασῃ τὰς ἔκδοθησέντας ὄμολογίας, θὰ εἴη μέγα μέρος τούτων.

Αἱ θυσίαι τῶν μετόχων ἀμφοτέρων τῶν ἔτωμάν θὰ θυσίαν πολιτικής πράξεων, ἀἵνες κατεβλῆθησαν, εἴτε ὑπὸ μορφὴν κατ' εὐθείαν πληρωμῆς, εἴτε ἐπὶ τῇ δύσει ἀνταλλαγμάτων πρὸς καλινήν ζημιῶν ἀπὸ συναλλαγματικάς διαφορῶν.

Αἱ πρόοδοι τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν

Ἐδημοσιεύθησαν τελευταῖοις ἐν Γερμανίᾳ στατιστικά ἐν διαφόροις πηγῶν, ἀναφέρομένα εἰς τὴν ἑπταετίαν, πολὺ ἀπὸ τούτων προσέλαβον, οἱ ἔργασια τῶν Γερμανικῶν ναυτηργίων. Αἱ στατιστικά αὕτα, μολο-

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

WAALHAVEN,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

TELEPHONE: 21850 (3 LINES)
AFTER HOURS: 21851

TELEGR: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

νότι διαφέρουν απ' άλλήλουν, άποδειχνύουν ότι τούτοις τὸν ἐπικρατοῦντα ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγιὸν ὄργασμόν, λόγῳ πληθύρας παραγγελιῶν, οὐχί μόνον ἐκ μέρους τῶν Γερμανικῶν ἑταφιῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Κατὰ τὴν Ἀγγλικὴν στατιστικὴν τοῦ «Λούδη Ρέτζιοτερος» ἐναντηγοῦντο εἰν Γερμανίᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ ἀ' βιβήνος τοῦ τοῦ. Ἔτος σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 254.121 τ. γκρός, ἐνῷ συμφόνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ «Γερμανικοῦ Λούδη», ὁ ἀριθμὸς ὅστος, ὥμον μετὰ τῶν παραγγελιῶν, αἵτινες ἔδοθησαν, ἀλλὰ δὲν ἤρξισαν εἰσεῖν ἔκτελονται, ἀναβιβάζεται εἰς πλοῖα 438.900 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 211.700 τ. ναυπηγοῦντα διὰ λογαριασμὸν Γερμανῶν καὶ 227.200 τόννων δὲ ἐφοπλιστάς τοῦ ἐξιστεροῦ. «Ἐπι ηγεμόνεος ἐμφανίζεται ὁ ὄγκος τῶν νέων ναυπηγήσεων ἀπὸ τὴν ἰδιοτεχνίην στατιστικὴν τοῦ «Ινστιτούτου τῶν Γερμανῶν τεχνικῶν», εἰς τὴν ὅποιαν ἡ ὅλη ἐργασία ἀναβιβάζεται εἰς 531.700 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 220.320 τ. προσφέρονται διὰ Γερμανοὺς ἐφοπλιστάς καὶ 311.380 τ. διὰ λογαριασμὸν Σένον.

Ἡ στατιστικὴ τοῦ «Ινστιτούτου» συνοδεύεται καὶ ἀπὸ ἐγδιαμέροντα σχόλια, δικαιολογοῦντα τὴν πληθύραν τῶν ζένον παραγγελιῶν. «Πόσκεται κατὰ τὸ πλεῖστον, περὶ δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν μότορων, ἄπινα παραγγέλθησαν ἐπ' ἀνταλλαγῇ προσόντων. ἡ πρὸς κάλυψιν ἐμπλοκὲς πιστώσεων εἰς μάρκα. Λί μεγάλα ἔταιρα πετρελαϊκού, ὁ Βρετανικὸς ναυτικὸς θίκος «Unilever Co» καὶ διάφοροι Νοσθηγικοί καὶ Οἴλλανδικοί ἔταιροι, παρήγγειλαν ἀρκετὴν χωρητικότητα, βάσει τῶν ἀνωτέρῳ μεθόδῳ πληρωμῆς».

Ἀναφέρονται περαιτέρῳ αἱ ἀκονθεῖσαν εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ἐπικρίσεις κατὰ τὸ τρόπον τούτου ἐξασφαλίσεων παραγγελιῶν καὶ τονίζεται, δῆτα ἡ Γερμανικὴ τακτικὴ τὸν ἀνταλλαγῶν εἰνὲ ἀπολέτως νόμιμος καὶ τείνει εἰς τὴν διεύρυνσιν τῆς ἐν τῷ ἐξιστεροῦ τοποθετήσεως τῶν Ἐθνικῶν Γερμανικῶν προσόντων. Ἐάν αἱ ζέναι ἔταιραι, προμηθεύονται εἰς τὴν Γερμανίαν τὰ προϊόντα τοῦ, προτιμοῦν, ἔναντι πληρωμῆς, τὰς ναυπηγήσεις πλοίων, τοῦτο ιανούονται τὴν Γερμανίαν, διότι ἀποδεικνύεται τὰς προδόσεις καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὰ ναυπηγεῖα τῆς, ἄπινα προκειμένουν διὰ τὴν κατασκευὴν μότον τάκης ψευδοῦντα ἀνότερα δῆλων.

Εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν καὶ ίδικη μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1929 ᾧ τοῦ 1931, τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἐξετέλεσαν ἀρκετὰς παραγγελίας, ληφθεῖσας ἐκ τοῦ ἐξιστεροῦ, ἀπόμονὴ δὲ καὶ σύμφερον τημῆα τῶν ἀνά κείμενος τοῦ τον ἐργασιῶν δὲν ὀφείλεται καὶν εἰς τὰς εὐκολίας τοῦ συντήματος τῶν ἀνταλλαγῶν. «Ἄλλως τε — καταλήγοντα τὰ σχόλια τοῦ «Ινστιτούτου» — ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν ἀποτελεῖ εὐχάριστον γεγονός ἡ ἀμόδως παραγωγὴ σκαψῶν διὰ λογαριασμὸν τῶν ζένον ἀνταγωνιστῶν των. «Ἄν καὶ ἀπὸ ἐξετέλεσιν Γερμανικῆς παραγγελίας δὲν είνει εὐκαταρράγητο, ἡ πλήρης ἐν τούτων ἀνανέωσις τοῦ Γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου προσφρόντι εἰσεῖται εἰς διστοχειας λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς ἀνεπαρκείας τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, ητούς θέτει αὐτοὺς εἰς ἀρκετὰ μειονεκτικὴν θέσιν.

Γιουγκοσλαυΐα

Αἱ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Ἡ Γιουγκοσλαυΐκὴ κυβέρνησις ἀπεμπάσισε τὴν ἀνανέωσιν καὶ διὰ τὸ ἀρξαμένον οἰκονομικὸν ἕτος τῶν πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν τῆς Ναυτιλίαν ἀπὸ ἑτῶν ἵδη παρεχόμενον ἐπιχορηγήσεων, αἵτινες ὅμως, λόγῳ τῆς τελευταῖς οἰκονομικῆς κρίσισις, μετὰ δισορθεῖσας καὶ κατὰ τημῆα μόνον ἀπόδον, κατεβλήθησαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς. Τὸ σύνολον τῶν ἑλικῶν τούτων πρὸς τὴν ναυτιλίαν παροχῶν καθιστόθη εἰς 52 ἑκατομμύρια δημαρχίων, ἡ δὲ κατανομὴ τοῦ πρὸς τὰς διαμόρφους ἔταιρις δῆλη γίνεται ὡς ἔξης: Εἰς τὴν «Jadranika Plovildba» 29 ἔκατ., δημαρχίων, εἰς τὴν «Dubrovacka Plovildba» 10 ἔκατ., εἰς τὴν «Jetska Plovildba» 7 ἔκατ., εἰς τὸ «Γιουγκοσλαυΐκὸν Λόδη» 8 ἔκατ., καὶ εἰς τὴν «Oceanis» 5 ἔκατ.,

δημαρχίων.

Τὸ Κράτος συνῆψε μὲν ἐκάστην τῶν πέντε τούτων ἐταιριῶν, ἴδιατέραν σύμβασιν δεσμευτὸς διαφορεῖς, μέχρι τοῦ 1946. Τὸ πολυνετὲς τῶν συμβάσεων ἐχοῖθι ἀπαράτητον, ἵνα αἱ ναυτιλίακαὶ ἐπιχειρήσεις ἔσασφαλίσουν τὰς ἀπαιτουμένας ὑλικὰς βάσεις, ἐπὶ τῶν ὅποιοιν πρόκειται νὰ στηρίξουν τὴν μελλοντικὴν τῶν δραστηριότητα.

Ιταλία

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας τῆς

Σημαντικὸν λόγον ἔχειώντες εἰς τὴν Ἰταλικὴν Γεοργούσιαν πρὸς ἡμέραν ὁ ἐπωνυμὸς τῆς Σεντονίαν, ἀναφορικῶς μὲ τὴν κρατικὴν ἐνίσχυσιν πρὸς ἀναδιογάνωσιν καὶ τὴν ἔτι περιστέρων ἀνάπτυξιν τῆς Ἰταλίης Ἐπαρχίης Ναυτιλίας. «Παρὰ τὰς αἰσθητὰς συναλλαγματικὰς διστοχείας καὶ τὴν ἐχθρότηταν ἔνεν τον τινῶν κύκλων, οἵτινες ἐπειδόντων νὰ περιστέλλουν τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα τῆς Ἰταλίας — εἰπεν ἡ ἐπωνυμὸς της Βενετίας — οἱ θενατοὶ λιμένες καὶ τὰ πλοῖα μας ἐπιληφόντων ἐπιτεζώς τὴν ἀποστολήν του. Η Ναυτιλία ἀπεδειξε διὰ μιαν ἀκόμη πορίν πόσον ισχυρὸν δόγανον είνε, ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς οἰκονομικῆς προθόδον, ἀλλὰ καὶ τῆς Εθνικῆς Ἀμύνης».

Ἄλιον ἔχοντες είτα ὁ κ. Βενετί την σημαντικὴν τῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ἐν Ἀδριανῷ στρατιωτικῶς ἐπιχειρήσεις, ἐτόνισεν δι, παρὰ τὰς ἀποταμένας ἐπτάκτους συνθήκας, ἡ Ἰταλικὴ Ἐπαρχίη Ναυτιλία δὲν περιφέρει τὴν δραστικὴν ἀπό τοὺς τομεῖς ἐργασίας. «Η φασιστικὴ κυβέρνησης είνει ἀποφασισμένη, εὐθὺς ὡς ἡ κατάστασις βελτιώθη καὶ τερματισθεῖν ἀ πολεμικαὶ εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν ἐπιχειρήσεις, νὰ στραφῇ στοργικῶς πρὸς τὸ Ἐθνικὸν πλοῖον καὶ νὰ τὸ ἐνισχύσῃ εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀναπτύξεως του.

Αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλιοτοῦ ὑλικοῦ θὰ ἐπαναληφθοῦν μὲ πλήρες σύστημα, διότι κατέστη γενικῶς ἀντιληπτὴ ἡ ἀνάγκη, διότι ἡ Χώρα ἔχει ἀνά πλάσιον στηγμὸν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς μιαν ἐπαρχῆς καὶ συγχρονισμένην χορηγίατητα. Η ἀνανέωσις θὰ περιλαμβῇ τὸν στόλον τῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τῶν «ετούμτες» φορτηγῶν. Η Ἰταλικὴ κυβέρνησης, προσέθηκεν ὁ ἐπωνυμὸς κ. Βενετί, εὐνοεῖ τὰς ναυπηγήσεις, οἱ δὲ ἐπιθεμαὶ τῆς αὕτη θέλει ἐκδηλωθῆναι ἐν καιφῷ καὶ δι' ὑλικῶν παροχῶν.

Αἱ ἡδη καταβαλλόμεναι ἀμοιβαὶ εἰς τὰς Ἰταλικὰ φορτηγὰ μὴ συνεχισθοῦν, ἐφόσον αἱ ἐξωφρετικαὶ περιστάσεις, ἐπὸ τὰς ὅποιας ἀπερασίης στην, διατηροῦνται ἐν ὅλῃ ἀπό τοὺς τῇ κρισιμότητι διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἐνῷ ἔχει ἄλλους ή ἐνδιάφορους τῶν ναυπηγίσεων θὲντον μὲ τείνη εἰς τὸν διπλὸν σκοπὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἐξυγάνωσης, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐποπτεύσεως τῆς ναυπηγίκης διοικηταίς. Η ἀνανέωσις θὲντον τὸν Ἰταλικὸν τονικόν — ἐξηκολούθησεν ὁ κ. Βενετί — προστεθεῖται διακανονισμὸν τῶν ζητημάτων, πολὺ ἀφοροῦν τὰ ναυπηγεῖα, ἄπινα — σημειωτέον — ἀπὸ τεχνητῆς ἀπόστειας, εἴνει ιανὰν ν' ἀντικειτούσιον οἰνδήποτε ζενικὸν συγχρονισμόν, μολονότι δὲν είνει πάντοτε εἰς θέσιν νὲ προσφέρουν τὰς κατέτερας τιμάς, ἔναντι τῶν διοικητῶν τῶν κωρῶν ἐξεινόν, αἱ ὅποια ἐπιφελοῦνται τῆς νομισματικῆς τοῦ διαφορᾶς διὰ τὴν προσέλκυσιν παραγγελιῶν.

Κατὰ τὴν ἀντιληφτὴν τοῦ κ. Βενετί, δὲν θὰ ἦτο δύσκολον, βάσει τῶν γνωστῶν διαταγμάτων τοῦ κόμητος Σιάνο καὶ τῶν ἐπὸ τὰς μελέτην πραγτικῶν οἰνονομάτων συνδυασμῶν, νὰ ἐξενεργεῖ τῷ πότος ἀμοιβαίς εἰςνητηγήσεως τῶν ναυπηγίσεων θὲντον μὲ τείνη εἰς τὸν διπλὸν τονικόν τῆς ναυτιλιακῆς ἐξυγάνωσης, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐποπτεύσεως τῆς ναυπηγίκης διοικηταίς. Η ἀνανέωσις τοῦ Ἰταλικοῦ τονικοῦ — ἐξηκολούθησεν ὁ κ. Βενετί — προστεθεῖται διακανονισμὸν τῶν ζητημάτων, πολὺ ἀφοροῦν τὰ ναυπηγεῖα, ἄπινα — σημειωτέον — ἀπὸ τεχνητῆς ἀπόστειας, εἴνει ιανὰν ν' ἀντικειτούσιον οἰνδήποτε ζενικὸν συγχρονισμόν, μολονότι δὲν είνει πάντοτε εἰς θέσιν νὲ προσφέρουν τὰς κατέτερας τιμάς, ἔναντι τῶν διοικητῶν τῶν κωρῶν ἐξεινόν, αἱ ὅποια ἐπιφελοῦνται τῆς νομισματικῆς τοῦ διαφορᾶς διὰ τὴν προσέλκυσιν παραγγελιῶν.

Ἀπόδειξεν τούτων ἀποτελεῖ ἡ ἐπιτυχία ἐνὸς ἐκ τῶν τελευταίων ταξιδίων τοῦ λάινερ «Vulcania», ὅπερ, ὡς γνωστόν, ἡλλαζε τὰς μηχανάς

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



Trade Mark

του καὶ ὑέστη σειρά μεταποδῶν καὶ βελτίωσεν. Τὸ ἐπεριφεύλαιον αὐτὸν ἔξετέλεσε προσφάτως τὴν ἀπὸ Βρετανίης εἰς Μεσόγειον διαδοχοῦν μὲ 1190 ἑπτάτας, πραγματοποίησαν οὕτω χερῷ διὰ ταξίδιον εἰς τὴν γραμμὴν Ἡνωμ. Πολιτεῖν — Ἀνατόλης, κατὰ τὸ τρέζον ἔτος. Η «Κόζουλτς», ἀποτελεῖ τὴν πρώτην Ἰταλικὴν ἑταφάν, ὡς τις ἐφημοσεν ἀπὸ ἑταῖν πρόγραμμα ναυτηγήσεως μεγάλων δημόσιον δημόσιον τὸν «ἀλλεργεῖ» καὶ προέβη εἰς φιλικὰς τροποποιήσεις τῶν σκαφῶν τῆς.

Χωρητικότης καὶ συμμετοχὴ εἰς Ἐθνικὴν κίνησιν

Κατὰ τὰς τελευταίας στατιστικὰς πληροφορίας, ἡ Ἰταλικὴ χωρητικότης διὰ σκάφη 100 τ. χρόδων καὶ ἀνω ἔκαστον, παρουσιάσει τὰ τελευταῖα δύο ἔτη τὴν ἀπόδοσιν ἐπὶ ἔλαττον διασύνασιν. Τὴν 30ην Ἰουνίου 1934 ἥρθη μὲν αὖτις 660 ἀπόδοσια 2,300,072 τ. χρόδων καὶ 135 μότοροις 599,982 τόνον. Τὴν 30ην Ἰουνίου 1935 ὁ μὲν ἀριθμὸς τῶν ἀπόδοσιον ἥλαττόν την εἰς 639 σκάφη καὶ 1,982,160 τ. χρόδων, ὁ δὲ τῶν μότοροις ἥξενται εἰς 139 πλοῖα 610,072 τόνον. Ἐμπισθῇ, δηλαδί, κατὰ τὴν ἑπτὸν ἄνασσόπλην χρονικὴν περίοδον ὁ Ἰταλικὸς ἐμπορικὸς στόλος κατὰ 300,000 τ. χρόδων, συνεπεί τῶν ἀθρόων διαλέσεων ὑπερβάλλον σκαφῶν.

Η Ἰταλικὴ σημαία, ἐξ ἄλλων, ἐνεργάνει τὸ κάτωθι ποσοστά συμμετοχῆς εἰς τὴν ἐμπορικὴν καὶ ναυτιλιακὴν σίνησιν τῶν ἑθνικῶν τῆς λιμένων. Κατ’ ἀριθμὸν σκαφῶν, ὅσον ἀρροφῆ τὴν ναυτιλιακὴν σίνησιν, ἔχαλψε τὰ 96 οὐ τὸ 1934 καὶ τὰ 95.6 οὐ τὸ 1935, δὲς πρὸς δὲ τὴν χρονικότητα τὰ 80 οὐ διὰ τε τὸ 1934 καὶ τὸ 1935. «Οὐον ἀρροφῆ τας ἐξ τῶν Ἰταλικῶν λιμένων προτίσεις ἐμπορευμάτων, ἔχαλψε τὰ 65 οὐ τοῦ συνόλου τῶν προτίσεων κατὰ τὸ 1934 καὶ τὰ 63.5 οὐ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Μεγάλη Βρεταννία

‘Ο κ. Ράνσιμαν διὰ τὴν Ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν

Εἰς τὸ δοθὲν πρό τινον ἡμερῶν γέρμα τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, ἐπὶ τῇ Ἑξακοστῇ ἐπετείῳ ἀπὸ τῆς συντάσσεος τοῦ, ὁ πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» κ. Runciman, ἀπαντῶν εἰς τὴν πρόσοπον τοῦ προέδρου τοῦ Ἐπιμελητηρίου σέρ Φ. Vernon Thompson, ἔσχε τὴν ἕνωσιν νῦν ἀνατέλῃ, κατὰ τοὺς διεξοδούτερον, τὰ τῆς ἑξελέξεως τῆς ναυτικῆς διοικητανίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. «Θὰ ἐπεθύμουν νῦν ἀπενθυμίσιο—εἴπεν ὁ κ. Rānsimān—τί συνέβη πρὸ δύο ἑταῖν, ὅταν τὸ πρῶτον εἰσιγήθημεν τὴν πρότασιν τῆς πρὸς τὰ «τρίμπτε» προτηγῆ ἐπιχορηγήσεως. Οὐαλόγον τὴν τότε ἐπιφύλακτοτέταν μονάδα κάθε μέτρου, ποὺ ἐπέφερε τὴν ληφθῆ, καθὼς ἔπιστης καὶ τὴν διάθεσιν μον, ὅπως ἀπεραστικό, παραλλήλως, καὶ τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων γραμμῆς. Τὰ λάινερς τίχον δεδιάσις ὀργανωθῆ πρὸς διασφάλισιν τῶν συμφέροντων τού, τοῦτο δικαῖος δὲν μὲ απύρριπτο τῆς συνασθίσεως τῶν εἰδικῶν μον καὶ ἔναντι αὐτῶν.

«Χάρις εἰς τὰς καταλλήλους κυριερητικὰς ἴσποδεξίες, ἔχαγολούθησεν ὁ κ. Rānsimān, καὶ τὰς φράτας προσέποθεσε διὰ τὴν παροχὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων, κατέστη δηματὸν νῦν ἔγραμμασθῶν σχέδια «επατωτάτων ὄριον τῶν τιμῶν τῶν γαλλῶν» εἰς τὰς κυριωτέρας ἀγοράς τῶν μεγάλων ἔχαγοντων κέντρον. Αναμένει νῦν εἴπομεν σημερον, ὅτι τὰ σχέδια αὐτὰ ἐπηρήμησαν ποτῶς καὶ ἐντίμω, ὅτι μόνον ἀπὸ τὸν Βρεταννικὸν ἐφαπλισμόν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς ξένους σεναγωνιστάς μας. Τοιαῦτη συνεργασία ἔθετο μέχρι πρὸ τινος ἀκόμη ἀνέψιτος καὶ δηναταῖ νῦν καρακτηρισθῆ ὡς «θαύμα» πᾶν δ.τι ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἐπραγματοποιήθη. Αναμισθῆτην ἀποτέλεσμα τῆς Κρατικῆς διοίκησης πρὸς τὰ «τρίμπτε» καὶ τὸ σχέδιον «επατωτάτων ὄριον», ἐπῆρξεν ἡ δημοσιογραφία καλντέρων δρον ἐργασίας, ὀτινες ἥνωράν τὴν μετοίσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παραπλασμένων σκαφῶν εἰς βαθμὸν ἀπίστετον.

«Μία μόνον περίστωσις — ἔτοιμεν ὁ κ. Rānsimān— δέναται νῦν διαταράξῃ τὴν σίνησιν τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου: Εἰς ἐνδεχόμενος πόλεμος. Τολμοῦ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου νῦν σᾶς εἴπω, ὅτι ἔχουμε τὴν γνώμην τῶν ἐφαπλισμῶν ὅλων τοῦ Κόσμου, ἐν διάληπτον, ὅτι τὸ πρότιστον συμφέρον μας δὲν ἔγκειται εἰς τὸν πόλεμον, ἀλλὰ εἰς τὴν εἰρήνην.

«Ἐπανερχόμενος ὁ κ. Rānsimān εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν λάινερς, ἐπέδειξεν, ὅτι ἔχει πάντοτε ὃν δην τὸν τὸν τὰς αὐτοληφθείσας ἔναντι τοῦ κλάδου τούτου τῆς Ναυτιλίας ἐποχρέωσες τοῦ «Board of Trade», καθὼς καὶ τὰς γενομένας παρ’ αὐτοῦ ἀνασούσιας πρὸς τὴν Βουλὴν τοῦ Κοινοτήτου τὸν Ιουλίου 1934, περὶ τῆς ἀ-

νάγκης γὰρ ληφθοῦν ἵπο τῆς Κρεβερήσεως εἰδοκά τινα μέτρα, χάριν τῆς προστασίας τῶν πλοίων γραμμῆς. Υπένιησεν ἐπίσης τὴν γνωστὴν ἐπιμημάν των, ὅπως προστατευθοῦν τὰ Ἐθνικὰ πλοῖα εἰς τὸ Βρεταννικὸν ἐνδοαυτοχροφατοφύον, ὅποτε νῦν ἔξισθον πρὸς τὰ σκάφη τῶν ἐπιχορηγημένων ξένων ναυτιλιῶν.

«Ἀνέφερεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Rānsimān ὅτι, ὅπως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν «τρίμπτε», θὰ ἡτο ἀδόνατον νῦν ἀζῆθι εἰς πέρας κάθε σχέδιον κρατητῆς δομῆσας, ἀλλεν τῆς δομῆσας προνομείους ὅλας τὰς ἀπαρατήτους πληροφορίας, ἀλλεν τῶν όποιων θὰ μᾶς είνε ἀδόνατον νῦν προέλθομεν εἰς τὴν ἐπόνησην καὶ ἐφαρμογὴν οἰνοδήποτε σχέδιον προστασίας. Εἴτε εἰς τὸν Ειρηνικόν, εἴτε εἰς τὸν Ατλαντικόν, εἴτε εἰς τὴν Ἀνατολήν ἢ ὅποιαδήποτε δερζόμενη τὴν ἐπίθεσιν, εἰμεδα ἔτοιμον νῦν ἔχεταισιν τὴν περίπτωσιν καὶ ἐφόσον θὰ τὴν κρίνουμεν οὐαράραν, δὲν θὰ διστάσουμεν νῦν εἰσιγήθημεν εἰς τὴν Κρεβερήσεων πᾶν δ.τι ἢ δέντείννεται, ὅτι μόνον πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ὀλοζήπον τῆς Λεπτοκαρπορίας. Άλλη θὰ ἐπανεθῆμεν εἰς τὰς ξένας σημαῖας πρὸς διατήρησιν τῆς ἐνότητός μας».

«Ησογήθη ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Rānsimān καὶ μὲ τὸ ἑπτὸν ἐφαρμογὴν σχέδιον «διαλύσεων-ναυτικήσεων», τὸ δόπιον δὲν προσέλαβε τὴν ἀρχήν της αναμενόμενην εὐρύτητα, διότι εἰς ώρισμένους μὲν κύριους δὲν είνε σημαῖες, ἐνώ εἰς ἄλλους ἰσανοποίησε κάθε ἐπ’ αὐτὸν προσδοκίαν τον. «Εἶμα πάντος εὐτυχής — προσέθηρε— διότι τὸ λόγον σχέδιον συνέτεινε κάπως εἰς τὴν προώθησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτηρικῆς διοικητανίας. Κατὰ τὸ διάστημα τῆς λειτουργίας τοῦ ἀπηλλάγμενην ἀπὸ τὴν ἀρχοτιστῶν καὶ πλεονάζουσαν χορηγητήτητα 350.000 τ. χρόδων, εἰς τὴν θέσην τῆς όποιας ἀπετησαμεν 47 νεοτενάτα πλάφη 175.000 τ. χρόδων περίποτον. Μολονότι τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο δὲν είνε ἀπρως ἰσανοποιητόν, ἀντιπροσωπεύει ἐν τούτοις μίαν σημαντικὴν δελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ἡλικοῦ τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας. Εἰς τούτο, ἄλλως τε, ἔτεινε τὸ σχέδιον καὶ τοῦτο νῦν εἴτε ὅτι δια γενισθῆται τὰ 47 πλοῖα, τὰ ναυτηρηγμέντα ἢ τελοῦται ἐπὸ κατασκενήν, ἴψισθην περιποιούν τημήν εἰς τὸν Βρεταννικὴν σημαῖαν».

«Αναμερόμενος κατόπιν ὁ κ. Rānsimān εἰς τὸ σούπερ-λάινερ «Queen Mary», ἔτοιμον, ὅτι οὐδέποτε ἀλλοτε είχεν ὅδη τόσον μεγαλοπρεπὲς καὶ ἐπιληπτικὸν σχάψας καὶ ἀπέτρεψε τὰς ἐλλήδας του διὰ τὴν τελείων τοῦ πλωτοῦ τούτου κούλοσσον ἐπιτυχίαν. «Εάν θὰ ἐπανολούθησῃ ἡ ναυτικήσης ἀδέλφιον πλοίον — εἴπεν — οὐδεῖς εἰσέτι τὸ γνωρίζει. Εἴμεθα μόνον δέσμωι, ὅτι τὸ δεύτερον «σούπερ-λάινερ» θὰ πρέπει νῦν ἐπερβάλλῃ τὸ πρότον. «Οὐδὲ διγόντεων τῶν 86 πλέον μετέσχον εἰς τὴν κατασκενήν τῆς «Βασιλίσσης Μαρίας», ὅ δ’ ἀριθμός τῶν εἰδῶν καὶ δργασιῶν ποὺ ἀπηγήθησαν διὰ τὸ ὄγκοδες πλοίον ἐπερβάλνει τὰ δια μια τῆς τρανταίας. Ποιά διοικητανία, ἥρότησεν ὁ κ. Rānsimān, εἰνα τόσον πολυσχιδής εἰς τὰ προϊόντα καὶ τὰς ὄλας, ὅσον ἡ Ναυτηρική, ἡ όποια εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Queen Mary» ἔτοιμον οὐγή διγόντεράς τῶν 80 έως 100 ποικίλων διοικητανῶν;...

«Εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς μεγάλης διοικητανίας κρίσεως ἐν 'Αγγλιᾳ — ἔχαγολούθησεν ὁ κ. Rānsimān — πρώτην, χάριν τοῦ γενικοῦ εὐεργετικοῦ ἀντιπτέπον, τὴν ἐπάνοδον τῆς ξωμοθήτητος εἰς τὰς ναυτηρικὰς ἐργασίας. Ιδού αὐτὴ σήμερον. Εἰνε, δεδιάσις, περιορισμένη ἔναντι τῆς δραστηριότητος ὁδοισμένων ἐποχῶν τοῦ παρελθόντος. Πλέοντος δημοσίευσης, καθὼς διδούμενη νέα παραγγελία, σημαίνει ἐργασίαν, οὐγή εἰς ἐν ναυτηρικήν ἡ μοχανονοργείον, ἀλλ’ εἰς ὀλοζήπον εἰσοδάδα συναφῶν πρὸς τὰς

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

"CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΑ, ΕΙΝΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ

ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ

TANKS & BILGES

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "CAMREX,, CARDIFF η SUNDERLAND

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

ναυτικάς κατασκευάς έπιχειρήσεων. Έτσι θέλουμεν νά έργασθομεν ύπερ της Εθνικής διοικησίας, τίποτε δὲν θὰ ήτο άποτελεσματιζότερον ιπέρ αύτης άπλο μίαν φυσικήν ζήτησιν πλοίουν, ούχι πέραν τῶν ιδιοταπέμπων ἀναγκῶν, ἀλλ' ἐν ἀνάλογίᾳ πάντοτε τῆς διναμενῆς νά δοῦθη ἐντὸς τῶν δρίσιν αύτῶν ἔργασίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐπό τὸν Ἀγγλικὸν ἑμίποδον καὶ διοικησάνον».

Απαντών είτε ὁ π. Κυπείμαν εἰς τὰς ἀγοροθείσας πρό τινος καὶ ἐν αὐτῷ τῷ Κοινοβούλῳ ἐπιχειρίσεις κατά τῆς ναυτικῆς ἐν γένει διοικησίας, ἐκάστος τὴν πρᾶξιν ταῦτην καὶ ἐτόνισε πλόσιον εἶναι εὔτυχης διακηρύξσων, ὅτι ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ τὴν ἀπερηφάνειαν τῶν ιδιονότων καὶ συγκεντρώνει τὴν βασιλικὴν σημαδίαν. Πρός ἀπόδεξιν τούτον, προσέθηκεν, ἀς μοι ἐπέτραψεν νά εἴπω, ὅτι ἔξουσιοτάτην ὑπό τοῦ Βασιλέως νά δηλώσω, ὅτι ἡ Α. Μ. ἔξεδήλωσε τὴν πρόθεσιν της, ὅπως διατρέψῃ τὸν τιμητικὸν τίτλον τοῦ Πλοιάρού τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὸν Ἀλιευτικὸν στολίσσων, τὸν δόπιον ἔμπειρον καὶ ὡς Διάδοχος τοῦ Θρόνου.

Νά τεθοῦν ἐν χρήσει τὰ «μεγάλα μέσα»

Ἄλλο τινος ἔξεδήλωμεν ὑπό τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἐντονότερα προσπάθεια διεργάνεσθαι τῶν μέτρων κρατικῆς προστασίας ὑπέρ τοῦ Ἐδικοῦ πλοίου, ἀντικαποτοπλούντων εἰς ἄρδευν δημιουργεῖν εἰς τελευταῖον τεῦχος τοῦ Λονδρίνου «Σγύρου». Εἰς τὰς γραμμὰς αὐτοῦ δημολέγεται ἀποκαλύπτως ἡ παρασχεθεῖσα αἰσθητὴ ἐνίσχυσις, μεγαλύτερη τῆς ἀρχής ἀναμενομένης, ἐκ τῶν Βρετανικῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τρόμπες» καὶ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου «διαλύνεταιν-ναυπηγήσων», ἐπικρίνεται δὲ ἡ ἔξεδήλωμένη τάσις μεταξὺ δριμύμενον σημαντικὸν πρός διαφύλαξιν ὑπὲρ ἑαυτῶν τῶν κυριωτέρων ἔθνων μεταφοροῦν τῶν.

Οἱ ἀριθμογάράφοις, ἀφοῦ ἐπαναλαμβάνεται τὰ γνωστά ἐπιχειρήματα τῆς ἀστυπάδων πολιτείων κατά τὸ παρελθόν τῶν παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς τὸν «ξένοντας ἀνταγωνιστάς των» καὶ τῆς ἐπό τοῦ εννούσου δροῦν ἀσφαλιστικῶν αὐτῶν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν, τοῖνει, ὅτι ἐπέστη πλέον ἡ στιγμή, ὅπως ἡ Βρεταννικὴ Ναυτιλία διεργίζεται καλυτέρων δέσιν εἰς τὰς ἀπεριποντίους μεταφοράς κορυφαίων πρός τοῦτο τὰ μεγάλα μέσα». «Τὰ ἔσχάτους αἰσθητάς ἀσφαλιστρα φορτίων διὰ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς — γράφει — ἀποτελοῦν ἀπλῶς ἔνα σημεῖον «ἄλιγας τῶν καιρῶν». Καὶ ἐπὶ μὲν τῶν φορτίων μικρῶς ἀξίας ἡ διαφορὰ δὲν εἶναι μεγάλη, ἐπὶ τῶν μεγαλύτερων ὅμως ἀξίας φορτίων, ἐπεχεργήθησαν τὰ Ἑλληνικά πλοιαν νά ἐπιστρέψουν τὰ ἐμβλημένα ἐπαναλαμτησταὶ εἰς τοὺς ναυλωτάς των, ἵνα μὴ γάσον τὴν ἔργασίαν των.

Καὶ ὁ αριθμογάραφος τοῦ «Σγύρου» ἔσαρκονθει: «Ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ ἐπιχειρήσης δὲν εἶναι μικρὸν ὅπλον, ἀφοῦ ἐγένετο αἵτια παροπλισμοῦ πλείστους δύο πεπαλαυριμένους ξένους σημαντάν. Μεριζοὶ μάλισταν ξένους ἐφοπλισταὶ, ὀχυρωμένου εἰς τὸ ἐπιχειρήμα τοῦ Βρετανικοῦ προστατευτισμοῦ, ἐπιτυγχάνουν ἐκ μέρους τῶν σεβερηνήσεων τῶν ἀπεριορίστων καὶ προθήμους δονθείας, διὰ νά ἔξασφαλίσουν ἔργασίαν εἰς τὰ πλοιά των. Οὕτω, ὁ διὰ Γαλλίαν Ἀγγλικὸς γνάνθρωπος δέον νά μεταφέρεται διὰ Γαλλικῶν σημαντῶν, τὰ δι᾽ Ἑλλάδα ἐξ Ἀργεντινῆς γεννήματα φορτώνοντα ἐπὶ Ελληνικῶν πλοίων, ἥ δὲ Ἰταλία καὶ ἡ Γερμανία παροιωπάν ἀπολουθοῦν τακτικήν. Τὸν παρελθόνθουν ἐθδομάδα καὶ τὸ Ἰσπανικὸν φορτηγόν «Εόλο» (τεχ. «Statira») ἐγγόνιθη, ὅτι ἔξασφαλίσειν ἔργασίαν ἐκ τοῦ Πλέιτ δι᾽ Ἰσπανίαν κατά τὸν ίδιον τρόπον προτιμήσεως.

«Ολαί αἱ ἀνωτέρω χώραν ἐναντιοῦνται κατά βάθος πρὸς τὰ σχέδια τῶν «επατότων δρίσιν», χωρὶς δύος καὶ νά ἔχοντες τὴν διαφοράν των, διότι φοβοῦνται. Ή «Διοικοῦσα Ἐπιφανίη τῆς Βρεταννί-

κῆς Ναυτιλίας τῶν Τρόμπες» ποσθῇ ἦδη εἰς τὸν ἐπανιγρόν, ὅτι τὰ μεγάλα μέσαν διὰ τεθοῦν εἰς ἐφαρμογὴν, ἔναν τελικῶς ἥθελε παραστῆ ἀνάγκη θετικοτέρων προσποίσεως τῶν ναυτιλιασῶν τῆς χώρας ταῦτης συμφερόντων. Όποιος σάλος διὰ ἔδημων θεραπεύεται, ἔναν ἡ Ἀγγλία ἀπεριάσει νά διασφαλίσῃ τὰς γεωγραφίας της ἐπέρι τὸν Ἀγγλικὸν σκαφῶν. Θρήνος καὶ ὄνδρων διὰ ἐπεργάτεται εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Σκανδινανίαν. Υπὸ τὰς μῆνας διαγράφονται ἐπὶ ἀνησυχητικότερον διὰ τοὺς προσερχεῖς διὰ τὸν θρησκευτικόν.

»Η ζήτησις τῶν σιτημάτων φαίνεται μᾶλλον στρεψομένη πρὸς τὰς ἀγορὰς τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου ἡ τῆς Αέντστρατλαίας, αἵτινες δὲν τρέφουν μεγάλον ἐνθουσιασμὸν πρὸς τὰς Σένους σημαντάς. Λιγὸς τὴν ἐπικράτησην διηρέω τοῦ Βρετανικοῦ πλοίου δὲν ἀπαρτεῖται ἀπλὴ ὅμησις, διὸν μία παγία τακτική. Καὶ διὰ ἐπαναλάμβανεν τὴν γνωστὴν φράσιν ὅτι: εἰς φιλοπατρίαν δὲν είναι ἀρκετή». Οφείλομεν νά χωρίσουμεν ὁριστικῶς καὶ ταχέως ἡ πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διευθοῦς «φασιονάλισμόν» ἡ νά ἀνάλαβον, ἔνα σκληρὸν ἀγόνα μὲν ἡμίσειαν, τοῦλαζίστον, διωδεάδα ἑμένων, ἀπέναντι διεργίσιον ἀπολογειστικά ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν δικαιώματα καὶ διαφορίσεις.

»Εἶναι σπότιον νά βεβαιώνομεν, ὅτι διαθέτομεν τὰ ἀναγκαῖα ὅπλα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἀντιποίον, ἀντὶ νά κατατριβόμεθα εἰς λόγους καὶ σφράδας. Επέστη ὁ καρδός, διότις ἡ κόρα αὕτη καταρτίση εἰνδιόν πρόγραμμα μετανιασῆς πολιτικῆς. Λέν δινάμεθα πλέον νά μένομεν ὅπισται καὶ νά καλοῦμεν διαρρόης τὰς ἀλλὰς χώρας νά μετάπολιν τυφλῶν καὶ νά ἔχουν ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν τύχην. Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν ἐφισταμένων συνθηκῶν ἐξηγητήν ἡ ἀπομονή μας. Κάθε περιστέρων καθιστέονται ἀποβαίνει ἐπινίδυνος.

Ο Λόρδος «Εσσεντον» διὰ τὸν προστατευτισμὸν

Εἰς τὴν τελευταίαν συνέλευσι τῶν «Royal Mail Lines», ὁ πρόεδρος ἀντῆς λόρδος «Εσσεντον», προθεάσθων εἰς ἀπολογισμὸν τῶν περιμένειν, ἀνέψερθη εἰς τὸν ποθαΐον ἀνταγωνισμὸν, τὸν δόπιον ἀντιμετώπιον αἱ Βρεταννικά τακτικά γραμματαὶ ἐκ τοῦ Βρο. Εἰσηγοῦσε πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἀπό μέρους, ίδιως, τῶν Σκανδινανῶν ἐπολιτιστῶν. Πολλάκις ἰζούσθωσαν ὑπανιγμοί — ἐπόνεσθαι δὲν ὅμιλητης — ὅτι ἡ Μεγάλη Βρεταννία χρησιμοποιεῖ τὸν προνομιούχον διεύθυντης, νά μεγάλης καταναλοτής ἀγορᾶς, διὰ νά ἀπατήσῃ, διότις ἡ Αγγλίας μεταφέρονται δι᾽ Ἀγγλικῶν πλοίων. Μέχρι τοῦδε ὅμως ἡ Λαζαρίδης ἐποιούθησε ποτῶς τὴν πολιτικὴν τῆς ἀπολογίαν ἐπενθερφίας εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Ατυχῶς — ἐηχούσθωσεν ὁ λόρδος «Εσσεντον» — οἱ καρδοὶ ἥλλαζαν ἀπό τινος. Η ἐλευθερία τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀντικατεστάθη ἀπό τὴν ἀνέλευθρον τακτική τῶν τελονειακῶν φραγμῶν, αἵτοι δ' ἀζόμη οἱ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ησαν θιαστῶται τὸν ἐλευθέρων ἐμπορίου, ὁφεῖλον πλέον νά μάγανωσισον, ὅτι ἡ στροφὴ αὕτη πρὸς τὸν ἐμποροβιομηχανικὸν προστατευτισμὸν ἐσχεντικάστηκε καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἀποτελέσματα. Επὶ τῇ δάσει, ἐπομένως, τῶν ἐξ τῆς πείρας δεδομένων καὶ λαμβανομένων ἐπ᾽ ὅρην τοῦ ἀπεριορίστων συναγωγισμοῦ τῶν ξένων πλοίων, καθίσταται πλέον φανερόν, ὅτι δὲν δύνανται τὰ παραπάνω οἱ Βρεταννοὶ ἐφοπλισταὶ νά ἐμμείνουν εἰς τὰς παλαιάς ἀρχαῖς των, ἐπειδὴν οἱ Βρεταννοὶ ἐφοπλισταὶ νά ἐμμείνουν εἰς τὰς παλαιάς ἀρχαῖς των, ἐπειδὴν ἐν τῷ μεταξὺ τὰ φορτία διὰ διαφέρονται.

Οἱ ἀνωτέρω ζητησίαις ποτῶς τὴν πολιτικὴν τῆς ἀπολογίαν εἰς τὴν Σκανδινανίαν τῆς θαλασσίας μεταφοράς.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων.
Άνθρακες ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.
Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιρόσωποι:

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩΙ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.
99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION
Westerkade 2, ROTTERDAM

πατροφαμιδότον ἐκπορονωντικής πολιτικής της (μετά τὴν κατάργησην τῶν περὶ Ναυτιλίας Νόμου) καθίσταται ἡδη περισσότερον ἀπειλητικός.

Η προστασία τῆς Ναυτιλίας

Εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων ἐπιφορτιμῆι ὁ πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» περὶ τῶν μέτρων, ἀπένα σκέπτεται νὰ ἐφαρμόσῃ ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησης πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς διαφορᾶς ἀλλαγομένων ποσοτοῦ σημειωτοῦ τῶν ξένων πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερον ἐμπορίου τῆς Χώρας. Ο κ. Burgin, ἐξ μέρους τοῦ «Board of Trade», ἀπήντησεν, ὅτι ἡ χωροποιίης τὸν Βρετανικῶν πλοίων, ἀπένα κατέλειπαν ἡ ἀπέλειναν ἔψευστο τὸ παρελθόν τοῦ, εἰς τὸ ἔξτρητον ἀναγκῶν τοῦ ἔξωτερον ἐμπορίου τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου, ἡτο ἀνώτερα τοῦ προηγούμενον ἔτοις, μολονότι καὶ τὸ ποσοτὸν τῶν ἀπαρχοντικῶν ξένων πλοίων παρονέασε τὸ 1935 ἔλαφον τινὰ αἴσησιν ἔναντι τοῦ 1934.

Τὰ πρὸς ἐποπτῆριν τῆς Βρετανικῆς ναυτικῆς διοικητικάς μέτρα — εἶτε — οὐαὶ ἡ. ϕ. εἰνὲ αἱ πρὸς τὰ «εργάταις» ἐπιχορηγήσεις καὶ τὸ σχέδιον «εδαλόνεον - ναυπηγήσον», συνεχίζονται. Παραλήπτως, κάθε παροντικούμενη γύνωμα πρὸς διατραγάμενων ἐμποριῶν συμφωνῶν ἡ κάθε πρὸς οιανδήποτε ἄλλην κατέθεντον ἐνέργεια, χάριν τῆς βελτιώσεως τῆς ἔργασίας τοῦ Βρετανικοῦ πλοίου, λαμβάνεται ἐγκαίρως παρ' ἡμῶν ὑπὲρ ὅμην καὶ χρηματοποιεῖται καταλλήλως.

Η κατασκευὴ δευτέρου «Ισούπερ-λάινερ»

Μολονότι καμία ώφιστικὴ ἀπόφασις δὲν ἔχει μέχρι τῆς στιγμῆς ἡγήθη διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς δευτέρου «σούπερ-λάινερ», ἀδελφὸν πρὸς τὸ τιθέμενον κατ' αὐτὸς ἐν ὑπηρεσίᾳ «Queen Mary», ἐν τούτοις ἡ «Κιονναρ - Οὐάτ Στάρ», τῆς ὀποίας είναι γνωστή ἡ ἐπιμηκία ἔσασφαλίσεως τῆς ἔβδομαδιάς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ διὰ δύο μόνον μεγάλων καὶ ταχιτάτων ἀπερονεών, είχε ζητήσει πρὸς καιροῦ σχετικάς προσφοράς. Τὰ ναυπηγεῖα, εἰς τὰ ὀποία ἀπηρθένθη ἡ ἔταιρια, ἦσαν τὰ «John Brown, Ltd» τοῦ Clyde, «Swan, Hunter & Wigham Richardson, Ltd» καὶ «Baldwin - Αρμστρόγκ», τοῦ Τάν καὶ «Cammell Laird», τοῦ Μέρσεϋ, ἀπέναντι τὰς ἀπαιτημένας ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἀπερονεών μήκους 1000 ποδῶν

ΕΝΩ ΕΠΙΚΕΙΤΑΙ Η ΕΝΑΡΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΩΝ ΤΟΥ

Κεβρονήσος ἀπίντησεν ὁ κ. Νέβιλ. Τούκτεροιν παρασχὼν τὴν βεβαίωσιν, ὅτι οὐδεμία εἰστὶ ἑπεβλήμη αἴτησις, ὅποις ἐνισχύει τὸ Κράτος τὴν κατασκευὴν καὶ ἔτερον μεγάλων ἀπερονεών, βάσει τοῦ γνωστοῦ Νόμου τοῦ 1934 περὶ τῶν γραμμῶν τοῦ Βρο. Ἀτλαντικοῦ.

Ούδεμία ζημία εἰς τὸ «Queen Mary»

Κατὰ τὴν ἴδιαν συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, ἔτερος ἐργατικὸς βούλευτης, λαμβάνων ἀφορμὴν ἀπὸ τὴν ἔλαφον προσάραξιν τοῦ «Queen Mary» εἰς μίαν δύσοσον κατηγορίαν τοῦ ποταμοῦ Clyde καὶ τὸν πρὸς στιγμὴν προσόγναταν εἰς τὸντον κύνδυνον ἀπολέσιας ἐκαπούμπιον λιόν ἀπὸ τὸ Θησαυροφυλάκιον, ἐπηρότησεν, ἐάν δὲν θὰ ἡτο σούλημαν νὰ ἐδίδετο ἡ κατασκευὴ τοῦ τεχνὸν ἀποκατισθησμένου δευτέρου «σούπερ-λάινερ» εἰς ναυπηγεία ἐγκατεστημένα εἰς ποταμοὺς παρέχοντας μεῖζονα ἀσφάλειαν διάπλου μεγάλων σχαμῶν.

Εἰς ταῦτα ὁ κ. Τούκτεροιν ἀπήντησεν, ὅτι διεργεύει τῆς κυριερητικῆς ἀρμοδιότητος ἡ λεπτομέρεια ἀπῆτη, ἡτος ἀφορᾶ ἀποτελεστικῶν τῆς λεπτοπτήριαν ἔταιριαν. Λιό τὴν προσάραξην τοῦ «Queen Mary» ἀνέφερεν ὁ κ. Τούκτεροιν, ὅτι κατὰ τὰς πληροφορίας ἀστινας ἡγίσθη ἀπὸ τὴν «Κιονναρ-Οὐάτ» καὶ ἀπὸ τοὺς ναυπηγούς, οὐδέποτε τὸ σάρας διέτρεξε κύνδυνον εἰς τὰς ἔβδολις τοῦ Clyde, δεδομένων ὅτι είχε λιόν κάθε μέτρου προνοίες διὰ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν. Ή ἐν τῇ δεξαμενῇ τοῦ Σαυνθάπτιον ἔξετασις τῶν ἄνθρωπων τοῦ πλοίου ὑπῆρξεν ἀπολύτης ικανοποιητική, διότι ὅμην μόνον ζημία δὲν ἀνερέθησαν, ἀλλ' οὐδὲ καὶ ἀπλὴ τις ἔνδειξις τῆς προσαράξεως δὲν παρετηρήθη.

Αἱ συγκρούσεις συνεπείᾳ ὁμίχλης

Κατὰ τὴν τελευταῖαν τοιετίαν συνεστήθησαν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν διάφοροι ἐξ ἐμπειρογνωμόνων ἀναρτικῶν ἀποτορπά διὰ τὴν μελέτην τῶν εἰδίνων ἐξ συγκρούσεων, συνεπεια ὁμίχλης. «Ολαὶ αἱ ἐπιτορπαὶ αὗται ἐπέζηραν εἰς τὰ πορισμάτα τοῦ την συνηθείαν τῆς μεγάλης ταχύτητος, τὴν ὥστα ἐξηρισθεῖση, ὅτι ἀνέπτυσαν πότε τὸ ἐν καὶ πότε ἀμφότερα τὰ συγκροτεύεται σχάμη, εἰς δῆλας τὰς ἐσφραγίσθεισας περιπτώσεις συγκρούσεων ἐν ὥμιλῃ. Οἱ ἀπτίτυπος τῶν θαλασσῶν αὐτῶν ἀποτημάτων, δύον ἀφορᾶ, τοιὺν ἀσφαλίστον, τὸ οἰζονομάρον μέρος, ἐβάρυνε κατὰ κανόνα τὸν ἐποπλιστάς. Ήτο συνεπῶς, εἰνόθητον τὸν τόνον τοῦ Λονδίνῳ «Ινστιτούτον τῶν Ασφαλίσιον» μὲ θέμα τοῦ «Κανόνας πρὸς ἀποτροπὴν συγκρούσεων».

Υπέδειξεν ὁ ὥμιλητης, ὅτι κατὰ τὸ ἀφθονὸν διὰ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν, ὅταν ἔνα πλοῖον ταξιδεύῃ ἐπὸ ωμίλῃ, ἐξέπλετε δύο μακροὺς συριγμοὺς ἀνὰ δύο λεπτά τῆς ώρας, εἴναι δὲ ἔτερος συριγμὸς ἀκονθισθεῖση, ἐποχούντα μὲν αὐτούτορα τὰ σχάμη, ἐφόσον αἱ περιστάσεις τὸ ἐπιτορπῶν, νὰ σταματήσουν τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν των καὶ νὰ πλέονται μὲ πάσαν προστύλαξιν ἕος ὅτου ἐξαριθμηθεῖ, ὅτι ἐκδίνονται τὰς συγκρούσεις παρῆλθε. Ή παραλειπεῖ νὰ «εργάταισσον» αἱ μηχαναὶ, εἰδῆς δὲς ἀκονθισθεῖση ὁ συριγμὸς ἐπέριον σχάμων, δύο ἐδειχέρανται τὰ μέγιστα τὴν θέσιν τοῦ μὴ συμμορφωθεῖστον πλοίον, προσευμένων γ' ἀποστῆση τὰς ἐνθύνας, ποὺ θὰ πρόσχετον εἰς βάρος τοῦ ἀπὸ μίαν ἐπακολούθησαν σύγκρουσιν.

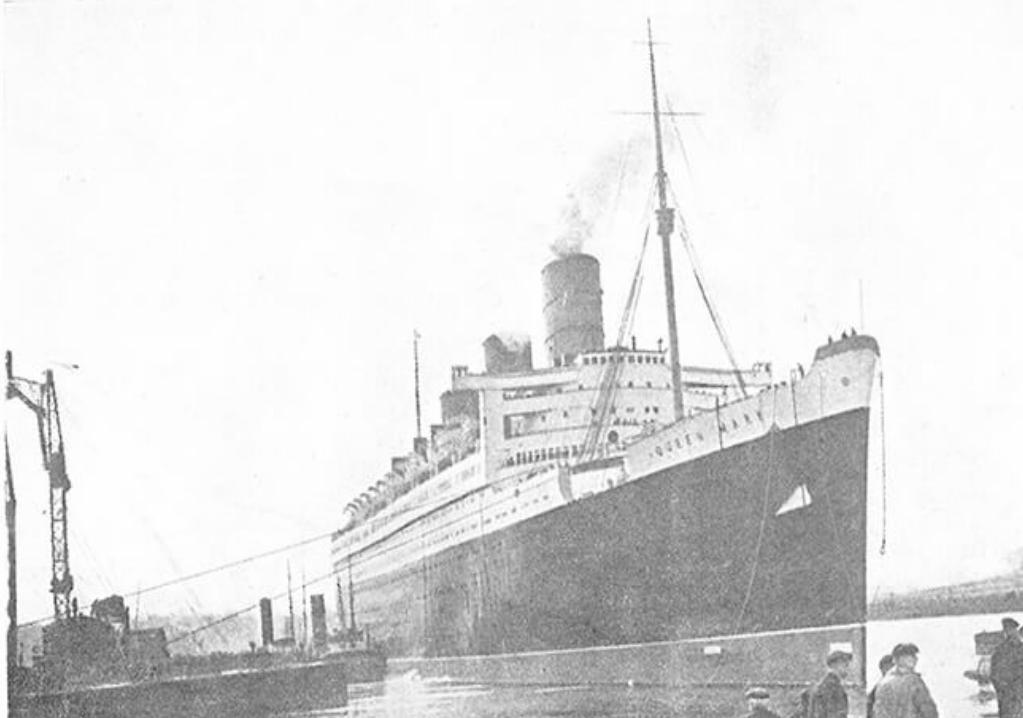
Τὸ πλαζαρόφορον ἐλαφούδη περιθώριον διὰ τῆς φράσεως τοῦ Κανονισμοῦ «ενὶ πλέοντι μετὰ τοῦ προσοχῆς» ἐρμηνεύεται παρὰ τὸν «Ἄγγλουν δικαστῶν μὲ τὴν ἔννοιαν, ὅτι διερίζεται ἔχαστον πλοῖον νῦ πλαζεῖν ἐν στάσει, ἐντὸς ὅτου ἐξαριθμηθεῖ ἡ θέσις καὶ ἡ πορεία τοῦ ἐπέριον. Ήτο τὸ ἐν τῶν σχάμων συνεξίση τὴν πρὸς τὰ πρόσω πάνησί τοῦ ἀλλάζει

Clyde.

πορείαν ποὺ ἡ παθοσίση τὴν θέσιν τοῦ ἐπέριον πλοίου, θὰ ἐπεισοδεύσῃ ἐπενθύνονταν ἐν ὅλῃ ἡ ἐν μέρει διὰ τὴν μέλλονταν τεχνὸν νὰ προσέκνεται τοῦ πλοίου.

Περιστέρων ὁ ὥμιλητης ἀπέντερε τὴν πιθανότητα καθ' ἥν, εἴη ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐπέριον κατὰ γράμμα τὸν Κανονισμόν, δύο παρέμνονταν ἐν στάσει μέχρις ὅτου διελένετο ἡ ωμίλη καὶ ἐπέδειξεν, ὅτι, δύο προσευμένων ταξιδεύντων καὶ σταματήσαν, μὴ ἔχοντας συνεπῶς ὅπεραν μὲν αὐτεῖνον, διερίζεται γ' ἀναπέμπτη δύο παρατημένων συριγμοὺς καθ' ὥρασμαν χρονικά διαστήματα. Όταν ητο, ἵσσεις, ἀνάγκη νὰ διασαρκισθεῖ, ὅτι ἡ φράσις «μὴ ἔχοντας πατένθησην», σημαίνει πλοῖον μὴ ἐφέστησεν πάντα τοῦ προσευμένου. Σημάνει ἐπίσης δύο ήτο, ἐν τῷ τελευταῖον σύνθημα τοῦ διπλοῦ συριγμοῦ ἐδίδετο ἀμα τῇ διαταγῇ διὰ τὸ «εργάταις» τῶν μηχανῶν, ἐφόσον τὸ σχάμος θὰ ἐξηρισθεῖται νὰ πλέῃ μὲ τὴν κερτημένην ταχύτητα τοῦ

Εἶναι ἔνδειξην, μόλις ἔνα πλοῖον ἀκονθισθεῖ τοὺς δύο συριγμοὺς τοῦ



Τὸ «QUEEN MARY» διαπλέον τὸν ποταμὸν

καὶ πλέον. Αἱ ζητηθεῖσαι προσφοραὶ, ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι πρόκειται νὰ ἐποδηλωθοῦν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν.

Συμφώνων πρὸς τὰς γενομένας παρὰ τῆς «Κιονναρ-Οὐάτ Στάρ» τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἀνακοινώθεισι, ὅ πρὸς τὰ ναυπηγεῖα αἴτησις τῆς εἰλέντων ἐντελῶς προσταστικὸν χαρακτήρα, μῷ διναμενή νὰ προδιδοῦται τὴν δριστικὴν ἀπόδοσιν, ἡτος διαφορᾶς τὸν παρελθόντα προσγονομένων τὸ ζῆτημα τῆς κατασκευῆς ἡ μῇ ἐνὸς δευτέρου «σούπερ-λάινερ», ἐπεβάλλετο καὶ ἐπὸ τὴν κρίσιν τῆς Κεβρονήσου. Ή ἀναγγελία διώσις τῆς ἐπικεκριμένης ἐποδολῆς τῶν προσφορῶν ἐπὸ τῶν τεσσάρων ναυπηγεῖσιν, παρέσχε τὴν κρίσιν τῶν εἰδωλῶν δ' ἀφορμῇ καὶ εἰς τὰς γενομένας προσφοραὶς.

Οἱ ἐργατικοὶ βούλευτες τοῦ Κανονισμοῦ, Day ἐπιλόγως τὴν κερδόνησιν, εἴη ἐδέχην νὰ παράσῃ τὴν οἰζονομήν της ἀρχηγήν της παρελθόντης τοῦ Κανονισμοῦ. Ήτο πρόστιχος τοῦ Βούλη τῶν Κοινοτήτων.

έτερον, τοὺς σημαίνοντας ὅτι ἐστιμάτησε τὰς μηχανάς του χωρὶς καὶ νὰ ἀγνοεῖτο πολὺ, νὰ προσέβανεν εἰς ἔλιγμος διὰ νὰ ἀγνιπλῆθῃ, ὁ δημόφιλος ἡτοῦ τὸν κατὰ διαστήματα συνιγμῶν τοῦ ἑτέρου. "Η δισκολία — κατὰ τὸν κ. Wilson — ἔχεται εἰς τὴν προτοβούλιαν τῆς ἀπολαύσεως. Ποιόν δηλαδὴ ἐξ τῶν δέοντων πλοίων μὴ ἔκνειτο γ' ἀπιπλῆθη, ἐφόσον ἀμφότερα μὴ είχον σταθμεύσει καὶ θ' ἀνέπειρον τὸ σύνθημα τῶν δύο συνιγμῶν. 'Υψιστατα πάντοτε ὁ κίνδυνος, ὅτι ἔχετορον θ' ἀνελάμβανε πορείαν, ἀφοῦ προηγουμένων ἔδιε τὸ σύνθημα τῆς κατίσεως του δι' ἐνὸς παρατεταμένου συνιγμού.

Ἡ κατασκευὴ ἐπόπειρα σκαφῶν μὲν ἔναν μόνον ιστὸν πρὸς τὴν πρόσων, αὐτὸν, κατὰ τὸ ὄμιλητην, τὸν κίνδυνον τῆς συνγρούσεως. Ἐν καρῷ νυκτὸς ὁ πρόσθετος φάνος εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ προμανάου ιστοῦ ἀποτελεῖ οὐσιαστικὴν βοηθείαν πρὸς ἔξαρκίδωσιν τῆς ἀκολούθου μένεντος ἡτοῦ τῶν πλοίων πορείας, δεδομένου ὅτι ἡ γονία μεταξὺ τῶν λευκῶν φότον τῶν ιστῶν ποιεῖται. Άλλα καὶ ἐν ἡμέρᾳ δέναται νὰ παρατηρῇ ἡ θερμή τῶν ιστῶν διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς πορείας ἐνὸς πλοίου.

Όλλανδία

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Ομιλῶν ἐνώπιον τῆς συγχροτημέσης πρὸς ἡμερῶν ἐτησίας γενικῆς συνελεύσεως τῶν 'Όλλανδῶν ἐποπλιστῶν, ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνοσεως ἀντῶν, ἀνέπτυξε τὴν τῆς θέσην τῆς 'Όλλανδικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τούσις τὰς ἔργων δισκόλους περιστάσεις, τὰς ὁποίας αὕτη ἀντιμετώπισε καὶ ἐναντίον τῶν ὅποιων καλεῖται εἰσέπειται γ' ἀγωνισθῆναι, ἐξέφρασε δὲ τὴν γνώμην ὅτι ἀνεν τῆς παρασχεθῆσης καθερητικῆς βοηθείας, πολλοὶ ἐξ τῶν ἐποπλιστῶν μὴ είχον ἀναγκασθῆναι γ' ἀναστεῦσιν τὰς περιφερόμενα ἐργασίας των.

Ἡ πραγματικὴ στοργὴ μέρονα καὶ ἡ θετικὴ κρατικὴ ἐνίσχυσης — εἶπεν — ἐπέτεινθη μόλις κατὰ τὸ 1935, ὅτε ἡ καθέρηση τῆς Χάγης προέβη εἰς τὴν ἰδρυσιν τοῦ ῥειδικοῦ ἐποπλεγμού τοῦ Ἑλλασιον, Βιομηχανίας καὶ Ναυτιλίας. 'Ο ἀνάλαβὼν αὐτὸν ἐπονεγγός ἀνεδείχθη ἀντάξιος τοῦ προσδιοισμοῦ του, ἐποικούμενος δὲ προσωπικούς τοὺς μεγάλους λιμένας ἐμόφρονεν ἐπιτοπίως ίδιαν ἀντίληψην περὶ τῶν ἀναγκῶν του καὶ προσέβανεν εἰς τὰς καταλήξους παρὰ τῇ καθέρηση εἰσηγήσεις διὰ τὴν λῆψην τῶν ἐξάστοτε δραστικῶν μέτρων. Εἰς τὸν ἐπονεγγόν αὐτὸν ὀφείλεται καὶ ἡ πρὸς τὸν ἐποπλιστής πορεία τοῦ παρελθόν ἔτος ἀπό τῶν δανείων συνοικικοῦ ποσοῦ 8.2 ἐξατ., guilders. Τὸ τρέχον ἔτος πορείται νὰ διατεθοῦν διὰ τὸν αὐτὸν σποτὸν 8 ἐξατ. guilders.

Ἡ παρασχεθῆσαι ὑλικὴ ἀπογὴ δὲν προσέδωσε βεβαίως εἰς τὴν 'Όλλανδικὴν ναυτιλίαν τὸν χαρακτήρα σύνημερίας καὶ ἀκμῆς, ἐπέτρεψεν ὅμως εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ διαφένονται τὸν κίνδυνον τῆς καθαρότησεως. 'Αρχετεί σχάρη, παροπλισθέντα κατὰ τὸν διάρκειαν τῶν ἐτῶν τῆς κρίσεως, κατωθόδῳ μὴ τεθῶν ἐκ νέου εἰς τὴν ἐπηρεούσαν καὶ πολλὰ ἐξ αὐτῶν, κάρις εἰς τὴν καθέρησην τῶν σχεδίων περὶ σκατοτάτων ὄριον τῶν τιμῶν τῶν ναών, ἐργάσθησαν συνεχῶς εἰς μεταφορὰς γεννημάτων, χωρὶς δύος καὶ ν' ἀπογούμενον κέρδος. 'Εργάκειον ἐν τῇ πραγματικότητι περὶ μᾶς ἀπλῆς ἐξλογῆς μεταξὺ παρατάσεως τοῦ

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

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

παιδοπλίσιον καὶ ἐργασίας μὲν ὅσον τὸ δινατόν μικροτέραν ζημιάν.

Ο ὄμιλητης ἔθιζεν ἐν σενεχείᾳ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην ἀνανεώσεως τοῦ πλιονιοῦ ὑλικοῦ τῆς 'Όλλανδικῆς ναυτιλίας, τονίσας τὰ ἐποκείμενά μετρα τὸν ἄλλον χωρὸν, αἵνες ἐφαρμόζουν προγράμματα ναυτηγήσεων καὶ βελτιώσεων τῶν ὑφισταμένων σχαρῶν τοῦ, ἵνα δινηθῶν καὶ ἀντιμετωπίσουν τέλεσφόρων τῆς Σενιζὸν συναγωνισμῶν. Πρέπει καὶ ἡ 'Όλλανδία, εἰπε, νὰ προέλθῃ τὸ ταχύτερον εἰς τὰ ἐνδικνύμενα μέτρα, ἵνα μὴ ἐμφανισθῇ μειονεκτοδία καὶ καθυστερημένη εἰς τὸν ἀγώνα τῆς ἐπικρατησίου.

Ἡ «Ἐνοσεως» ἔχει ὑδη ἐιστημένη πρὸς τὴν 'Όλλανδικὴν ναυδόν τοῦ ὅποιος οὐτὸν ἐπαπομπώματον guilders ἐπαυροφήγησε αὐξηθῆται κατὰ 4 εἰσέτη ἐπαπομπώματα ἐπησιος, ἵνα δινηθῶν οἱ πλιονιτήτων νὰ συγχρονίσουν μικράν τινα, τονιάζοντον, χωρητικότητα τοῦ στάλου τοῦ. Επιπλούμενος τοὺς σταπιστικοὺς ἀφιμοῦς ὁ ὄμιλητης ἀπέδειξε πῶς ἡ σεβερηγήση μὲν ἐξασφάλιση ἔνα ὄφελος ἐν τῶν δαστανῶν τῆς τούτων διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ναυτηγήσεων ἐργασιῶν καὶ τῆς περιστολῆς τῆς ἀνεργίας τῶν πληρωμάτων.

Σοβετικὴ Ρωσία

Αἱ δαλάσσαι μεταφοραὶ

Εἰς τὸν Σοβιετικὸν Τέρον ἀναγράφουνται πληροφορία, σημεῖον τοῦ πλοίου μὲν ἀποβιεῖθαι ἐπὸ τοῦ σχεδίου θαλάσσαι μεταφοραὶ διὰ Ρωσικῶν σχαρῶν, οὐδὲ μόνον δὲν ἐπαγματοποιήθων κατὰ 4 εἰσέτη ἐπαπομπώματα τοῦ στάλου τοῦ Ιανούσιου, ἀλλὰ καὶ σημαντικῶν ὑστέρησαν τούτου, ἐξαρέσει μόνον τῶν προβλέψεων διὰ τὰ δεξαιενόπλωα τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Κασπίας. Οἱ Νότιοι ναυτιλίαι δραγμοίσι μενεπλήρωσαν τὸ πρόγραμμα τοῦ Φεβρουαρίου κατὰ ποσοῦ 98,3 στοιχείου, ἐνώ διὰ Βόρειοις καθετερόπλωαν ἀσθητότερον.

Κατόπιν τῶν δινεμένων ἀπὸ τοῦ ἀποτελεσμάτων ἐπεφορτισθων ὅλα τὰ τημάτα τοῦ «Σοβιτογράφλοτο» μὲ μίαν πρόσθετον ἐργασίαν, ὅστε νὰ καλύψουν τὸ πρόγραμμα τοῦ Μαρτίου καὶ συγχρόνως νὰ συμπληρώσουν, κατὰ τὸ δινατόν, τὰς ἔλειψεις τῶν δύο προηγουμένων μηνῶν. Ή μεγάλετρα ἀνομαλία παρατηρεῖται εἰς τοὺς στάλους τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης καὶ τῆς 'Απο 'Ανατολῆς, τονίζεται δὲ ὅτι, ἐνώ καὶ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ Μαρτίου δὲν ἀποδύνειν έκανονταιτικά, η ὀλοκλήρωσις τοῦ σχεδίου διὰ τὸ α' 3ηνον μὴ κατατητῆ προβληματική καὶ αἱ ἐν γένει θαλάσσαι μεταφοραὶ τῶν Σοβιέτων θὰ πειρέθων εἰς δινούλων μέσιν.

Αἱ σταπιστικαὶ τοῦ Φεβρουαρίου διὰ τὴν ἀδικαιολόγητον ἀπόλεταν χρόνους ἀπολαύστησαν, οὗτοὶ ὁ στόλος τῆς Βαλτικῆς ἔχασε 172 ἐργασίας, συνεπείας ἀποτελέσματον καὶ ἀποβιλέτων τέπισκεν. Οἱ ἀρχηγοὶ τοῦ ἐν λόγῳ τημάτου αἱ προδίδονται εἰδίνεις εἰς τοὺς κατωτέρων τοὺς, τοὺς ὄποιος καὶ κατηγοροῦν δι' ἀπέιθαρξίαν καὶ ἀνέπαρκῃ παράδοσιν τῶν φορτίων. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἐπιχαρακτήσης ἀνομαλίας καὶ τῆς ἔλειψεως συντημάτου εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, οὗ ἐντὸς τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου 20 ἐν δύο σάρα τοῦ στάλου τῆς Βαλτικῆς παρέστη ἀνάγκη νὰ σταλοῦν εἰς τηνεγκένειαν διὰ τὴν προσεκτικήν τοῦ στόλου τῆς 'Απο 'Ανατολῆς ἐξ ἀλλού παρέλαβεν ἀρχετά φορτία, τὰ σκάφη τοῦ μηνὸς ἀπόλετων προσεκτικῶν τοῦ ληφθεῖσαν, ἀλλογενών, ἐπισκενών.

— Τὸ Σοβιετικὸν ἀπόλοιπον «Αναδύρ» θὰ ἐπιχειρήσῃ κατὰ τὰς ἀρχὰς Ιονίων ταξιδίουν ἀπὸ Αἴγινηφαδ διὰ Βλαδιβοστόκ, μέσῳ τῆς 'Αρχιτεκτηνικῆς Προγράμματος, τὸ «Αναδύρ» θὰ ἐπεκλέσῃ ἔνα δοκιμαστικὸν πλοῖον, γάρων τῆς πρακτικῆς ἀσήμεσος τοῦ πληρωμάτως τοῦ, μεθ' ὃ μὲν πλεύσει εἰς τὴν Αἴγινηφαδ πρὸς ἐπαγκρήνην καὶ περὶ τὸ τέλος Ιονίων μὲν τεθῆ ἐπὸ φορτίων διὰ τὴν μεγάλην ἐξ Αιωνίων προσεκτικήν τοῦ τέλος τῆς Αἴγινηφαδ παρέλαβεν ἀρχετά φορτία, τὰ σκάφη τοῦ μηνὸς ἀπόλετων προσεκτικῶν τοῦ ληφθεῖσαν, ἀλλογενών, ἐπισκενών.

— Τέλευταίσιον ἀπέλεγεν ἐξ 'Οδηγού τὸ Σοβιετικὸν φορτηγὸν «Shelton» κατερυθνωνεν εἰς τὰς Καναρίων νήσων μὲ φορτίον κιβωτίων μελανῶν διὰ Λαζ Πάλμας. Έργειθεν τὸ σκάφος τοῦτο μὴ πλεύση εἰς τὴν Λετικὴν 'Αργιζήν μὲ τετερον φορτίον ξυλίνων εἰδῶν διὰ Καζαπλάγκων καὶ Ραμπάτ, όπου διὰ πρώτην φοράν κατὰ τὴν μεταπολε-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΤ.

ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΡΑΙΝΟΥ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
THALEDGR. ΔΙΕΥΘ. "BITULAC",
215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E.C.3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

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

μικήν περίοδον όταν ήταν έμφαση η Σοβιετική σημαία. Εις τάς Καναρίους νήσους είχε πρό καιρού καταπλεύσει και τό α' π «Starý Bolshevik».

Πληροφορία εξ αλλού είναι Μόσχας αναφέροντα, ότι τό σχέδιον διά τό 1936 προβλέπει την διά Σοβιετικών πλοίων μεταφοράν 7.000.000 τ. Ρωσικών προϊόντων, έναντι 5 έτατ. τοννού, απόνα μετεφέρθησαν τό παρελθόντος έτος. Εις τό πασόν το έτος το, εί. α' έξαγωγαν ξύλινες αντιπροσωπεύσεις είς δύο τάς τό 42 ο', αντιμετωπίζεται δ' ώς εκ τούτου ή ανάγκη μας είτι περιστέρων ανέψησες τον είδικως διά τήν ξυλείαν προφίζομένων Σοβιετικού τοννά. Ο τύπος τής Μόσχας θυμείται ήδη περι προστούς καταπλεύσεις είς την Ρωσική ναυτιλία 17 πλοίων καταλήγονταν διά τήν μεταφοράν φροτίουν ξυλείας, καθώς καὶ περι νέων άγονων μεταχειρίσμένων σκαφών εξ τής αλλοδαπής.

Αι έξαγωγαν Ρωσικών γιαναθράκων αλλ', έτερον ανέζανταν από έτος είς έτος και ήδη δημιουργήσονταν τήν ανάγκην προσκτήσεως νέας ζωητικότητος, δεδομένων, αλλού τε, και τών δυσχερεών, ποὺ προέβαλλον διά γνωστών «σχεδίων κατοπτάσεων ούρων ναυάκων» α' ξέναι ναυτιλία, μη εννοούσαν τήν μεταφοράν φροτίουν είς κατοπτέρας τημά.

Αντιμετωπίζεται άσκημη έπος τών Σοβιέτ ή έμφασην ένος προγάμματος διαλίσεων διά νύ περιφοράν ή αριθμός τών έπειρηλίζοντων σκαφών, τών οποίων ή πλέοντος άπειδεύθη μέρες αρχαρκής. Λεδομήνης ήμισυ τής παρούσας ανάγκης χωριστικότητος, προβλέπεται τό έν λόγῳ σχέδιον νά έμφασην μη δραδείνων φυσικό.

Η ναυσιπλοΐα είς Λένινγραδ

Έτη Μόσχας αναγγέλλεται, όπι άρκετά ίδροπλάνα, ανήκοντα είς τήν ναυτικήν δργάνωσιν τής Βαλτικής, έπιχειρον από ήμερον ανιγνετικής πτήσεως ίπεράνω τού Φινλανδικού χώλου, προκειμένου νά διαπλαστώσουν τήν πρόδοδον τῆς τίξεως τῶν πάγων και καθοδίσσουν ούτοι, τήν άχριδην ήμερομηνίαν έναρξης τής έλευθεράς ναυσιπλοΐας μὲ τό Λένινγραδ. Πάντως, τήν 7ην Απριλίου, βοηθεία παγηθωστικών, άπέλευσαν εκ Λένινγραδ διά Λονδίνου μέ γενικά έμπορεύματα τά διό πρότι σκάφων, καὶ μέτοροις «Djershinskij» καὶ «Iljkois», άπται καὶ θ' αναγνωρίσουν εκ Λονδίνου τήν 22αν το, μηνὸς φέροντα είς τήν Ρωσικήν ήμάδας ξένουν περιφρητόν. Τήν 15ην Απριλίου εξ αλλού, έπιστεντο ώς δινατή ή έναρξης τής έλευθεράς ναυσιπλοΐας είς Λένινγραδ, ή εκ τούτων οποίων τακτική γραμμή πρός τό Αμερικόν και τό Λονδίνον έπαναλαμβάνεται κανονικῶς ἀπό τήν Μάιον.

Τά ταξίδια είς τήν Αρκτικήν δάλασσαν

Κατά τάς ίδιας Σοβιετικής πηγής πληροφορίας, διά πρότην φοράν είς τήν ίστοριαν τῶν Αρκτικῶν θαλασσῶν, πρόκειται νά έπαναληφθῇ έπειτος ή έν αρτί ναυσιπλοΐα ένει καὶ ημίσια ένορθεύεται τού συνήθους. Τό παγισθωστικόν «Litke» ανενέρθησεν ήδη εξ Αρχαγγέλου διά τήν Σπιτσέρηγην, ίνα βοηθήσῃ εξ σκάφη ξένης έθνικότητος νά καταπλεύσουν είς τήν άνωτέρω λιμένα πρός φροτίουν γιαναθράκων καὶ τά έπανοδηγήσῃ κατόπιν είς τήν άνωτέρω πέλαγος. Η πρώτη αρτή νηοποιητή θ' απόλυτηση πορείαν έγγυς τῶν ακτῶν τής Γροιλανδίας.

Αι έξαγωγαν Ρωσικού σίτου

Μολονότι άι τιμά τού πρός έξαγωγήν Ρωσικού σίτου δέν ήσαν σημαντικῶς έπεφτεραι κατά τό 1935, έναντι τών προηγούμενών έτον, έν τούτοις ή έξαγεται ποσότης τό 1935, κατά προσφάτους τελοντι-

καῖς στατιστικάς, ηδεήθη είς τό διπλάσιον περίπον έναντι τού 1934. Παρά τήν αιξήσιν τατέντη τά Σοβιέτ δέν έξηγαγον, είμη έλλαστον τημήα τής σιτοπαραγωγής τον, καλύπτον ποσοστόν 2 οιο περίπον ήπι διώκης συγχρομήδης 90.000 έσατοι. Ζηλιγράμιαν. Αι έξαγωγαν τού 1935 συγχρίνονται κατ' άγκον πρός τάς τών έτον 1932—33, ώς πρός τήν ποιητή τημά ήμως ήσαν κατόπερει. Ή σινεμετοχή πάντοις τού Ρωσικού σίτου είς τό διεθνές έμπόριον δέν είνε είκαταφόροντος. Ή κάνησις τού διεθνών σιτεμπορίου άνηλθε κατά τά τελενταία έτη τής 25.000 έσατοι μόνια ζηλιγράμιαν, εκ τών όποιων ποσοστόν 5 ήσας ε οιο ήτο Ρωσικής προελεύσεως. Πρωτεύοντα φύλον κατείχεν είς τό διεθνές έμπόριον κατά τό 1935 ή Ρωσική κρήτη.

Η Αγγλία έξακολονθεῖ νά παραμένη ή κυριωτέρα άγραν διά τήν Ρωσικού σίτου, πλέον δὲ τού ήμέσος τών Σοβιετικών έξαγωγών τού π. έτους προωθεῖτο διά τήν Αγγλικήν κατανάλωσιν. Μετά τήν Αγγλικήν, άποινθον α' άγονα τής Έλλάδος, τού Βελγίου και τής Ολλανδίας. Αι διό τελενταία είσαγοντα πρώιμος, Ρωσικής κρήτην, ένθη ή Νορβηγική άγραν προμηθεύεται σεβαστάς ποσότης οικισμών, α' δὲ άγονα τής Γερμανίας και τής Ιταλίας ποσότης τροφίμων.

Σουηδία

Απαγόρευσις πωλήσεως πλοίων είς ξένους

Τό άρμόδιον έπονοργείον τού Έμπορίου είς τήν γνωστήν τελευταίαν τού έπειτον περι τής καταστάσεως τής Σονηδικής φορτηγού ναυτιλίας και τής όποιας άποσπλασίας έδημοσιεύσωμεν είς προηγούμενα τενή μας, έξετάζει, πρός τούς αλλούς, και τό σούπιμον τής απαγορεύσεως τών πολήσεων Σονηδικών σκαφών είς αλλοδαπούς έφορηστάς. Σονηδικών σκαφών είς αλλοδαπούς έφορηστάς. Σονηδικά πλοία ήπο τάς σημαίας τής Φινλανδίας, Έσθονίας, Λιθουανίας, Έλλάδος και Παναμά. Εις τάς περισσοτέρες περιπτώσεις ή ποληησις τούτων ήτο είκονική, πρός άποινην τών ιψηλοτέρων διατανών κατησεως, είς τάς όποιας έπειτεντο οι έφορηστα τών ήπο Σονηδικήν σημαίαν σκαφών.

Τό έπονοργείον τού Έμπορίου, έξετάζειν άπο γενικοτέρας άποψεως τό ζήτημα, έχοντεν οι α' τοιάτια μεταβιβάσεις άπετέλουν θλεργόν γεγονός, διότι είς ούδεν αλλού έπειταν, είμη είς τήν δημιουργίαν άνισου ανταγωνισμού μεταξύ τών Σονηδικών πλοίων. Εις τό παρελθόν και άποινης μετά τήν λήξιν τών Ενθραπάτων πολέμου, ή Σονηδία είλευν άπογονεύεται τήν ποληησιν σκαφών είς αλλοδαπούς. Τό μέτρον από θμός άπειδεύθη έπος τών ιστέρων έπιζημων διά τά ναυτιλάκια σημερέσσατα τής Χώρας, διότι οι πλοιοστήται πονάντος δέν ήδηνήθησαν ν' άπαλλαγον τού είς ζειφας των παλαιων τονάς είς τάς τότε έπικρατούσας τένοντας τημά.

Η ήδη μελετωμένη άπαγόρευσης δέν άναψεται βεβαίως είς τάς απάτες προποδέσεις, πάντως ήμως εάν έπεφεσία τού έπονοργείου Έμπορίου άπτιτενται είς κάθε Κρατικόν μέτρον δημάρτενον νά παρεμποδίσῃ τήν έλευθεράς τών ναυτικών κεφαλαίων. Τοιότος περιορισμός τής άπομακής πρωτοβουλίας δέν ήδηντο νά δικαιολογηθῇ, είμη έπος σηνετέρογενον λόγον έξαρτεσος οικαροί. Άλλη και έστιν άποινη συνέπεια πορείαν μεταξύ ήδην τών ημέρων την ποληησιανής ποληησεως. Αι έπονοργείον τού ήδηνήθησαν πονάντος τών ημέρων την άναγκην νά παραπολούθησον τού έπονοργείου τού ήδηνήθησαν πονάντος την ποληησιανής ποληησεως. Αι έπονοργείον τού ήδηνήθησαν πονάντος την ποληησιανής ποληησεως.

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

ΛΑΥΡΙΟΥ
ΟΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΔΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ

ΠΩΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

I. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ
ΕΤΑΙΡΙΑ

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ



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

TPANZITO

ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΒΟΡΕΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΑΙ

- LONDON: G. LOYTSIS, 59-60 Gracechurch Street E.C. III.
 CARDIFF: CALLINICOS A. & CO. 47 George Street.
 HELLENIC STORES LTD. (THE) Canal Wharf East.
 MEANDROS SHIP STORES LTD. 72 Butte Street.
 VRETTOΣ 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,
VRETTOΣ & SHARP, New Quay.
 ROTTERDAM: ATLAS SHIP STORES, 11 Terwijnakker.
 HAMBURG: GEBRUDER HEINEMANN, Dovecleth 12.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

- MARSEILLE: CORSIGLIA & CO (Michel Sarich) Rue Beaucaen No. 9.
 R. F. SIMON, 24 Rue de la Joliette.
 GENOVA: U. CORSIGLIA & CO. Via Ponte Reale 1
 VENICE: G. VOYATZOGLOU, Calle Vallareso 1318
 TRIESTE: G. VOYATZOGLOU, Calle Valareso 1318,
Venice.
 ZARA: GIOVANNI PERNAR, Via Luigi Ziliotto 13
 MALTA: MAISON «SANS SOUCI», Marsascirocco.
 CORSICA: MARCEL OUGIER, 28 Rue de la Darse
Marseille.
 ALGER: COMTE TINCHANT & CO. 4, Rue Maréchal Bosquet.
 ORAN: ENRICO MANDINE, 18 Rue Philippe.
 GIBRALΤΑR: 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 ADEN)

- ADEN CAMP: MOHAMED OMAR 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 Piedras, 336.
 (URUGUAY)

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

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

ΑΦΡΙΚΗ

CASABLANCA: JEAN NOULELIS 89 Rue Coli.

TA TEXNIKA NAYTIKA ZHTHMATA

'Η κρίσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας Η οἰκονομοτεχνικὴ πλευρὰ τοῦ ζητήματος

'Η ἐπιστολὴ τοῦ ἑφοπλιστοῦ κ. Κ. Γ. Γράτσου, ἡ δημοσιεύθεισα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐν ἥ διαφαίνεται ἐν πλήρῃ τῆς τῇ ἔκτασει ἡ ἀπογοήτευσις ἡ συνέχουσα τοὺς «Ἐλληνας ἑφοπλιστάς, τόσον διὰ τὸ παρόν, δοσον καὶ διὰ τὸ μέλλον τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, δὲν δύναται ἡ νὰ δύγαγη πάντα διποδήποτε ἐνδιαφερόμενον εἰς τὴν θαυμέρων, ἔκαστον ἀπό τὸ ίδικής τοῦ σκοπιάς, ἔξετασιν τοῦ σοσφαροῦ τούτου της ζητήματος.

Τάχα sechemes, αἱ προσωριναὶ καὶ τοπικαὶ συμφωνίαι γενικῶς, ἔξ αὐτῆς ταύτης τῆς φύσεως των, δὲν ἀποτελοῦσι διὰ πάντα δρθῶς σκεπτόμενον εἰμὴ μόνον μέτρα πρόσκαιρα τείνοντα νὰ ἀπαλεῖψωσι προσωρινῶς τὰ συμπτώματα μᾶς κρίσεως, χωρὶς καὶ νὰ ἐπιδράσωσι ριζικῶς ἐπὶ τῶν θαυμέρων αἴτιον αὐτῆς. Ἀλλὰ διὰ τὴν τοιαύτην ἐπὶ τῶν συμπτωμάτων καὶ μόνον ὠφέλιμον ἐπιδράσιν πρέπει αὐτὰ ταῦτα τὰ συμπτώματα νὰ προσφέρωνται εύνοικῶς πρὸς τοῦτο, πρέπει δηλαδὴ τὰ συμπτώματα ὡν ἐπιδιώκεται ν' ἀμβλυνθῶσι τὰ πεζῆματα νὰ μὴ εἰνε ἔξαιρετικῶς, πέραν τοῦ συνήθους ἔντονα. Εἶναι φανερὸν δὲ ὅτι ἔτιν διὰ οἰονδήποτε λόγου μεταβληθῆται πολὺ ἡ ἔντασις αὐτῶν ἡ μεταβληθῶσι τὰ θαυμάτης τῆς κρίσεως αἴτια ἡ ἀπόδοσις ἐνός οἰονδήποτε σχεδίου θὰ ὑφίσταται σημαντικωτάτας αὐξομειώσεις.

Εἰς τὴν ἐν προκειμένω περίπτωσιν τοῦ Σχεδίου τοῦ Πλεύτη ἦρκες μία δχὶ καλὴ ἔσοδεια σιτηρῶν εἰς Νότιον Ἀμερικὴν διὰ νὰ ἀνατρέψῃ δλους τοὺς ὑπολογισμούς μας καὶ νὰ καταστῇση ἔνα σκόπιμον καὶ λυσιτέλες, ὑπὸ δύμαλάς ουνθήκας σύστημα θεραπείας συμπτωμάτων, αὐτόχρημα ἐπιζήμιον.

'Αλλ' ἡ οὕτω προκύψασα ἐκ τῆς κακῆς ταύτης ἔσοδείας κρίσις ἔχει καὶ τὴν ἀπὸ ἀπάγεως ὠφελιμότητας καλῆν της πλευρᾶν. Ἐπετάχυνε σημαντικῶς τὴν ἔλευσιν ἐνός φαινομένου ὅπερ, θάττον τὴν ὥραδιον θὰ ἐνεφανίζεται πρὸς ἀντιμετώπουν, ὑπὸ ἐντονωτέρων ἀναμφιθητήτως μορφὴν καὶ ὑπὸ συνθήκας ἐπιλύσεώς του κατὰ πολὺ δυοχερεστέρας τῶν νῦν προσφερομένων. Μεταφέρει τὸ κέντρον θάρους τοῦ ζητήματος ἀπὸ τὰ συμπτώματα εἰς τὰ αἴτια καὶ μᾶς ἀναγάκει νὰ λησμονήσωμεν πρὸς στιγμὴν τὴν πρόσκαιρον θεραπείαν τῶν πρώτων διὰ νὰ ἐπιζητήσωμεν δρθολογιστικῶς τὴν ριζικὴν ἀντιμετώπιον τῶν δευτέρων. Διὰ νὰ μεταχειρισθῶμεν τὴν φρασεολογίαν τοῦ κ. Κ. Γ. Γράτσου τὰ sechemes θὰ ἔσοδον πράγματι «ἀνθόσπαρτος δρόμος» τῆς εὔθανασίας, ἔτιν ἡ παρέμεσσον διαδρόμος προσδόκητος κακή ἔσοδεία ἡ ἀλλο ἀνάλογον τυχαίον γεγονός δὲν μᾶς εἰδοποίει ἔγκαιρως περὶ τούτου. 'Ελέγθη ἐπίσης διὰ, λόγω τῆς ἀναφυείσης κρίσεως, ἡ ἀπάλειψις τοῦ συναγωνισμοῦ ναύλων μετετόπισε τὸν συναγωνισμὸν ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου ποιότητος καὶ ὅτι τὴν ἀρχὴν τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ εὐθηνοτέρου ἀντικατέσθησεν ἡ ἀρχὴ τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ πλέον καλῶς κατηρτισμένου. 'Αλλ' ἡ προτίμησις τῶν ποιοτικῶν θελτίστων δὲν είναι ἀπλῶς πλατωνικὴ καὶ ἡ ἀρχὴ τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ εὐθηνοτέρου καὶ τοῦ πλέον καλῶς κατηρτισμένου είνει μία καὶ ἡ αὐτὴ ἀρχὴ ὑπὸ δύο ἀλλοτροπικάς μορφάς παρουσιασθεῖται. 'Η μετατόπισις δὲ αὐτὴ τοῦ συναγωνισμοῦ ἀπὸ τοῦ ἐνός ἐπιπέδου εἰς τὸ ἄλλο, δὲν ἀποδεικνύει ἔτερον τι, εἰμὴ μόνον, διὰ τὸ θαυμάτης οὗτος παράγων τῆς ισορροπίας τῶν ἀνθρωπίνων πραγμάτων εἰνε ἀδύνατον νὰ ἐκλείψῃ ὑπὸ μίαν ἡ ἀλλην μορφὴν, παντελῶς, διὰ δήποτε καὶ ἄν σοφισθῶμεν.

Καθ' ἡμᾶς τὸ ζῆτημα δὲν λύεται οὔτε διὰ τῆς καταργήσεως τῶν sechemes, δῶν ἡ διατήρησις ὑπὸ ὀρισμένας προϋποθέσεις, κατωτέρω ἀναφερομένας; συμφέρει ἡμῖν ἀπολύτως, οὔτε διὰ τῆς ἐπάρσεως ἐπὶ τῶν πλοίων μας τῆς ἀγγλικῆς σημαίας, ὡς εἰς ἐνίας περιπτώσεις ἔγενετο ἔσχάτως. Τὸ ζῆτημα ἀντιμετωπίζουμενον ἀντικειμενικῶς είναι ὅπως τὰ πλείστα τῶν προβλημάτων, προβλήματα ἀριθμῶν, ζῆτηματα ὀρθολογισμοῦ δηλαδὴ καὶ οὐχὶ ὑποσυνειδήτου ἐμπνεύσεως. 'Η πλήρης καὶ ἀπόλυτος λύσις τοῦ ζητήματος τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς διεθνοῦς χωρητικότητος θὰ ἡτο ἐπομένως ἡ ἐφαρμογὴ ἀπολύτου «ρασιοναλισμοῦ», ἢτις ὅμως θὰ είχεν ως ἀπαραίτητον ἐπακόλουθον τὴν διάλυσιν τοῦ μεγαλυτέρου ποσοστοῦ τοῦ στόλου μας καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τούτου ὑπὸ μικροτέρου ἀριθμοῦ νεωτέρων σκαφῶν. 'Η ιδεώδης αὐτὴ λύσις θὰ συνεπήγετο αὐτομάτως τὴν κατάργησιν παντὸς secheme ὡς μὴ ἔχοντος πλέον λόγον ὑπάρξεως.

'Άλλα, ἀν καὶ πρὸς τὴν ριζικὴν ταύτην λύσιν ὑφείλομεν ὄσεως ν' ἀτενίζωμεν ως πρὸς τὸ τέρμα τῶν προστεισῶν μας, εἰνε φανερὸν διὰ, ἔστω καὶ μὲ οἰανδήποτε, ἀπίθανον ἄλλος τε, κρατικὴν ἀριθμήν, ἡ ἀποζημίωσιν τῶν διαλυμένων παρηλίκων πλοίων ὑπὸ μιᾶς διεθνοῦς ὀργανώσεως, θὰ ἡτο ἀδύνατον νὰ τεθῇ, ἡ ἀμεσος ἐπιδιώξις τῆς λύσεως ταύτης, ἐν τῇ εὐρυτέρᾳ της μορφῇ, ὡς θάσις τῶν ἐνεργειῶν μας. Βεβαίως, ἔτιν ἡ ναυτιλία μας ἡτο διλγύρων διεύθυνσις ἐν τῷ διεισγάγοντι τῆς ἐργασίας της καὶ πλέον ἀκραφών ἐθνικιστικὴ ἐν τῷ διαθέσει τῶν προσδόσων της θὰ ἡδύνατο καὶ τολμῶ νὰ εἴπω θὰ ὀφειλε νὰ ἀπατήσῃ ἀπὸ τὸ κράτος προστασίαν καὶ ἀριθμήν ἀνάλογον πρὸς ἐκείνην ἡς ἔτυχεν ἡ ἀγροτικὴ μας θιομηχανία π. χ. Διότι, τέλος πάντων, διὰ πας ἐμοχθήσαμεν διαπανῶντες τὸ ὑστερήμα μας καὶ δανειζόμε-

νοι εἰσέτι ὑπεράνω τῶν δυνάμεων μας, διὰ νὰ δημιουργήσωμεν ἀγροτικὴν θιομηχανίαν ἐν Ἐλλάδι καὶ κατωρθώσαμεν ἐκ τοῦ μηδενὸς νὰ πραγματοποιήσωμεν κυριολεκτικῶς θαύματα εἰς χώραν τόσον δυομενῶς προσφερομένην δι' ἀγροτικὴν ἐκμετάλλευσιν, θὰ ἡδύναμεθα ἔτιν, τὰ πρὸς τὴν χώραν ἐκ τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσιδόματος προσφερόμενα ἀνταλλάγματα ἡσαν σημαντικώτερα, νὰ ἀπατήσωμεν ἀπὸ τὸ Κράτος νὰ στηρίξῃ κατ' ἀνάλογον τρόπον τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν, ἢτις δημιουργηθεῖσα, ἀναπτυχθεῖσα καὶ ἀκμάσασα μόνη, ἀνεύ οἰασθήποτε θοηθείας, δὲν χρήζει σήμερον εἰμὴ σχετικῆς μόνον, ἀλλὰ στοργικῆς ἀρωγῆς καὶ καθοδηγήσεως ὄνωθεν. 'Εφ' ὅσον λοιπὸν τὸν «ρασιοναλισμὸν», θὰ κλημή δυστυχῶν νὰ τὸ ἐφαρμόσῃ προϊόντος τοῦ χρόνου ή Ναυτιλία μας ἀφ' ἑσυχῆς, ἐκ τῶν ίδιων αὐτῆς δυνάμεων, ἔξ αὐγῆς της φύσεως της κρίσεως. 'Η μορφὴ δὲ καὶ ἡ διάρκεια, ήτις διάλθη ἡ μεταθατικὴ αὐτὴ περίοδος, θὰ ἐπιδράσῃ καριώς ἐπὶ τῆς τελικῶν διαμορφωθησομένης θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

'Ἐξετάσωμεν, λοιπὸν, ποιά δέον νὰ είνε ἡ μορφὴ τῆς μεταθατικῆς ταύτης περίοδου. Κατὰ τὴν διάρκειαν ταύτης θὰ διατελοῦμεν, δηποταὶ καὶ νῦν, ὑπὸ κάποιαν γενικωτέραν συμφωνίαν τῆς μορφῆς τῶν σημερινῶν sechemes, εἰς ἡν πλεῖστοι τῶν συμβαλλομένων θὰ τυγχάνωσι κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως. 'Ο συναγωνισμὸς θεσθαίνωσι ποιότητος, ὁ ὑφιστάμενος ἡδη ἐπὶ τόσον ἀσύμφορου δι', ἡμᾶς ἐπιπέδου, θὰ ἔξακολουθη, ἄν καὶ ἡμεῖς δὲν λάθωμεν τὰ κατάλληλα μέτρα. Πρὸς τούτοις, ὑπὸ τούς σημερινούς καθωρισμένους κοινούς ναύλους, τὰ ἀλλοδαπά πλοῖα, θοηθούσης καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως ἔχουσι σαφῆ κέρδη καὶ προσφέρονται ἀθρόως, ἐπιπέδωνταν δυστραγίαι μας, ἔκει ἐνθα τὰ ίδια καὶ ὑπὸ δύμαλάς εἰσέτι θοηθήκας προσφορᾶς φορτώσεως θὰ είχον λιαν μέτρια κέρδη, δυνάμενα νὰ μετατραπῶσι καὶ εἰς ζημίας ἀκόμη ἐπὶ τὴν ἐμφανίσει τοῦ πρώτου τυχόντος σοθαροῦ ἀπρόπτου. Κατὰ τὴν μεταθατικήν, λοιπὸν, περίοδον ταύτην δοθεῖσην μεταβατικήν, λοιπὸν, περίοδον ταύτην δοθεῖσην μεταβατικήν, λοιπὸν πλοίων θοηθῶν οὐχὶ υψηλῶν, ἀπεδιώκετο κατὰ τὸ ἔγγυς παρελθόν, ἀλλὰ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ πλωτού όλικον μας, διὰ τὴν θαυμασίας προσκήσεως νεωτέρων πλοίων, εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῶν ἔξδων τῶν πλοίων μας καὶ δὴ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ πλωτού, εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῶν πλοίων μας, καὶ τὸν συναγωνισμὸν τοῦ πλωτού κινήσεως αὐτῶν κατὰ τρόπον, δῶσε νὰ ἔσουδετερωθῶσι πλοίων τὰ ἔκ της ἐπιχορηγήσεως δόφελη τῶν ἀγγλικῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν ἐπιθωλήν κοινῶν ναύλων οὐχὶ υψηλῶν, ἀπεδιώκετο κατὰ τὸ ἔγγυς παρελθόν, ἀλλὰ τοιούτων ὡτε, παρ' ὅλην τὴν ἐπιχορηγήσεων τῶν ξένων, μετά τὸν περιορισμὸν δῆσον ἔνεστι τῶν ἔξδων κινήσεως των, μὲ τὰ μικρὰ ὀπωδήποτε ἐξυπηρετούμενα κεφάλαια, νὰ δύναται νὰ ἀποφέρωσι κέρδη τινά, ἔκει ἐνθα τὰ λοιπά πλοία μὴ ἔχοντα εἰμὶ μόνον λιαν ἀφίσιον δι', αὐτὰ συμφέρον δὲν θὰ ἐπιτρέπεται νὰ ἔργασθωσι καὶ νὰ δημιουργῶσι τὸν πληθωρισμὸν. Διότι καθ' ἡμᾶς θαυμάτων καθαρερά ὑπῆρξεν ἡ πρὸ τίνος χρόνου γενομένη αὔξησης τῶν κατωτάτων ὄριών ναύλων ὑπὸ τὴν ἐπιθετικήν της προσωρινῆς ὅλως ζωηρᾶς κινήσεως, τῆς σημειωθείσης ἐκ τοῦ 'Ιταλοαιθιοπού πολέμου. Οἱ υψηλοὶ αὐτοὶ ναύλοι κατέστησαν τὸ Πλεύτη ἐλκυστικήν πλέον ἀγγόρων καὶ διὰ τὸ ὑπὸ ἀκριβωτέρων διασχείρων σκάφη καὶ ἐπέφεραν, συνεπικουρούσης καὶ τῆς ἐφετεινῆς ἀπραξίας, τὸν πληθωρισμόν. Βεβαίως τὰ προτεινόμενα φαίνονται ἐκ πρώτης ὅψεως δυσκατόρθωτα, ἡ θαυματερα δύμως ἔξετασις αὐτῶν δοπειδεικνύει διὰ ταῦτα δὲν ἔξερχονται τοῦ πλαισίου τῶν ημετέρων δυνατότητων.

Διότι, ἡ εἰς τὰ Βρετανικά πλοῖα χορηγούμενή ἐπιχορηγήσις ισοδυναμεῖ πρὸς £ 2000 καὶ πλέον κατ' ἔτος διὰ πλοίον 7000–7500 τόννων, ἢτοι πρὸς £ 7 περίτου καθ' ἐκάστην ἡμέραν ταξιδίου πάντες δε γνωρίζουν ὅτι τὸ ήμισον περίτου τῆς ὡς ἀνώ ἐπιχορηγήσεως ἔξουδετερούται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἡμέρατα, ἐκ τῆς υφιστάμενης διαφορᾶς εἰς τὰς μισθοτροφοδόσιας καὶ ἀλλα τινὰ κονδύλια διασχείρωσις. 'Εναπομένει ἐπομένως ἡ περαιτέρω ἔξουδετερωσις τῶν ἔτερων £ 3 ἡμερησίων ἢτοι £ 300 διὰ ταξιδίου τοῦ πλεύτη καὶ ἐπιστροφῆς. 'Άλλα οἰκονομία καὶ περιουσιαγόρη ἔξινουμένη μέχρι τοῦ ποσοῦ τούτου δὲν μᾶς φαίνεται ἀδύνατος. Πλὴν τῶν διαφόρων μικροοικονομῶν τῶν δυναμένων νὰ συντελεσθῶσιν εἰς διάφορα κονδύλια τῶν ἔξδων κινήσεως τοῦ πλοίου ὅπως π.χ. εἰς τὰ όλικα σκάφους καὶ μηχανῆς, διὰ τῆς πλεόν νοημονος καὶ φειδωλῆς διανομῆς καὶ χρήσεως αὐτῶν, ἐκ τῆς ίδιας ἀκριβῶς στήλης ἀπεδείξαμεν κατ' ἐπανάληψιν εἰς σειράν ἀριθμῶν μας, διὰ τὴν κεφαλαίου καταναλώσεως καὶ ἐπὶ τοῦ κονδύλιου φορτεκφορτωτικῶν, εἰνε σήμερον ὑπὸ τὰ νέα δεδομένα τῆς ἐπιστήμης, δυναται οἰκονομίαι τῆς τάξεως ταύτης, ἀκόμη καὶ ἐπὶ πλοίων διαυσύνων ἢτοι τὴν πρώτην νεότητα αὐτῶν.

'Εναπομένει πρὸς τούτοις καὶ εἰς ἀρκούντων σοθαρός παράγων τῶν ἔξδων τοῦ πλοίου, ἔφ' οὖθα ἡδύναμεθα ἴσως νὰ δράσωμεν εὐνοϊκῶς, ἔτιν ἐδημητρίουντο οἱ κατάστηματα τοῦ οἰκονομίας της θιομηχανίας π. χ. Διότι, τέλος πάντων, διὰ πας ἐμοχθήσαμεν διαπανῶντες τὸ ὑστερήμα μας καὶ δανειζόμε-

νοι εοῖται οἰκοθεν, τὰ sechemes, δὲν δύναν-

ταί νά είνε μόνιμα, ἀλλ' είνε ἐκδήλωσις μιᾶς μεταβατικῆς καταστάσεως, δὲν ἔχουμεν οὐδὲν συμφέροντα εἰς τὸ νά προκαλέσωμεν ἡμεῖς τὴν κατάργησίν των. Ἐάν ἡ ὑποστήριξις τῶν schemes ἀποτελεῖ τὴν θέσιν τοῦ ζητήματος, ἡ δὲ ὑποστήριξις τῆς καταργήσεώς των τὴν ἀντίθεσιν, ἡμεῖς ἐνταῦθα ὑποστηρίζουμεν τὴν σύνθεσιν, ἡτοι τὴν διατήρησίν των, ἀλλὰ ὑπὸ τὴν θασικήν προϋπόθεσιν διαμορφώσεως τῶν συμφέροντα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας κατὰ τρόπον ὅστε, διά τῆς αὐθορμήτου ἐπιθολῆς τῶν ἐκ τῆς ισορροπίας τῶν πραγμάτων μελλόντων νά προκύψου τότε χαμηλοτέρων, ἀλλ' ἐπωφελῶν μόνον ἡμῖν ναύλων, ν' ἀποτρέψουμεν τὸν πληθωρισμὸν εἰς τὰς ἀμέσως ἐνδιαφερούσας ἡμᾶς ἀγοράς, καὶ νά δυνηθῶμεν νά ζησωμεν καὶ νά ὄργανωθῶμεν ὅρθολογιστικῶς.

Τά γενικότερα δὲ πλεονεκτήματα μιᾶς τοιαύτης ἀντιμετωπίσεως τοῦ ζητήματος είνε πασιδήλα, καθ' ὅτι καὶ τὴν φυσι-

κήν ποιοτικήν ἔξελιδιν τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ἥθελεν ἐπιταχύνει, ἥθελε δὲ προετοιμάσει ταύτην καὶ διά τὴν ἐκπόρθησιν καὶ ἄλλων διειθῶν ἀγορῶν, ἵσως πλέον λυσιτελῶν τότε τῆς τοῦ Πλέιτ, εἰς δὲ δυστυχῶς ἐν μεγάλῳ μέτρῳ καθηλώθημεν.

"Ισως νά θεωρηθῶ ὡς ὑπερτιμῶν τάς δυνατότητας τῆς τεχνικῆς συμβολῆς εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως, ἀλλ' ὡς καὶ ἐν τῇ ἀρχῇ τοῦ παρόντος προέταξα ἡ ἔξετασις τῶν πραγμάτων γίνεται ὅφ' ἐκάστου ἀπό τῆς ἴδικῆς του σκοπιάς, εἰνε φυσικῶν δὲ ἐκάστου νά είνε πλέον αἰσιόδοξος εἰς δέ τι ἀφορᾷ τὰ τοῦ ἴδικοῦ του κύκλου. Παρ' ὅλην, δῆμως, τὴν ἐπιφύλαξιν ταύτην ἔξακολουθῶ νά πιστεύω διτὶ ἡ θελτιώσις τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας, τοῦ κατ' ἔξοχήν τεχνικοῦ τούτου κλάδου τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας είνε ἀναποστάτως συνδεδεμένη, ἀμέσως δὲ ἡ ἐμέσως, πρός τὴν λελογισμένην τεχνικήν της θελτιώσιν.

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

Τὰ σχόλια διὰ τὸ «Queen Mary»

Λιαν ἐνδιαφέροντα είνε τὰ σχόλια τῶν Γάλλων δημοσιογράφων, τῶν ἐπιστρέψαντων τὸ νέον Ἀγγλικὸν συντερ-λάΐνερ «Βασιλίσσα Μαρία». Ἐνδιαφέροντα βεβαίως ὅχι τόσον ἀπὸ ἀπόφεως παροχῆς ἡμῖν νεοτέρων πληροφοριῶν καὶ ἀμερολήπτων κρίσεων, ὃσον ἀπὸ ἀπόφεως ἐκδηλώσεως τοῦ σοβούντος τεχνικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ αἰσθητικῆς αἰδηλίης,— μεταξὺ Γάλλων καὶ Ἀγγλῶν.— Οἱ Γάλλοι κατ' ἔξοχὴν ὀπαδοὶ τῶν solutions élégantes εὐθεότερες ποφ τοῦ προϊόντος τούτου τῆς Ἀγγλικῆς Τέχνης τοῦ ἀποτελοῦντος τὴν κληρονομικὴν συνισταμένην παραδόσεον αἰώνων ὀλοκλήρων, καὶ ἐπὸ τὴν πρόσφατον καὶ ἐναργῆ ἐντύπωσιν τῶν φιλοπαστικῶν καὶ ὡριζελεύθων ἐν πολλοῖς νεωτερισμῶν τοῦ ἴδικοῦ του συντερ-λάΐνερ «Νομανδίας» ἔξενισθησαν μέχρι τοιούτου βαθμοῦ, ὃστε νά ἐκφράσουν κρίσεις λίαν δυσμενεῖς.

Μεταξὺ τῶν ἄλλων λέγοντο, οὐτοι, ὅτι ἐν ἀντιθέσει ποφ τὸ «Νομανδία», ὃπου οἱ τεχνικοὶ προσετάθησαν παντὶ σύνει νά νεωτερίσουν, τὸ «Βασιλίσσα Μαρία», δὲν παρουσιάζει τίποτε τὸ ἔκτος παραδόσεον, τίποτε τὸ νέον. Ἀπὸ τὰς ἔξωτερικὰς γραμμὰς τοῦ πλοίου, τὰς πρωστηρούς αὐτοῦ μηχανάς, μέχρι τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν, ματαίως ὅτι ἀνεξήτει τις ἔστω καὶ τὴν πικροτέραν προσπάθειαν νεωτερισμοῦ ἢ ἐφαρμογῆς ἰδεῶν ὀλίγων διαφερούσῶν τῶν παλαιῶν. Τὸ «Queen Mary», είνε κατ' αὐτούς, τὸ πλοίον τῶν παραδόσεων.

Τὸ σῆμα τῆς γάστρας, ἀν καὶ προκριθὲν κατόπιν μαρών δοκιμῶν ἐν πειραματικῆς δεξαμεναῖς, δὲν είνε ἄλλο εἴμι τὸ σχῆμα τῆς γάστρας τῆς «Μαριντανίας» με μερικάς μεταλλαγάς, αἱ πρωστηροὶ μηχανάδεν διαφέρουν καὶ πολὺ τὸν προς «Empress of Britain», εἰς δὲ τὴν διάταξιν τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν δὲν συγκατετέθησαν οἱ κατασκεναστοι εἰς οὐδεμίαν θυσίαν τῆς διατάξεως ἵπερ τῆς αἰσθητικῆς καὶ τῶν διακομητικῶν τεχνῶν. Γενικῶς δὲ ἐδόθη εἰς τοὺς Γάλλους δημοσιογράφους ἡ ἐντύπωσις διτὶ ἡ αἰσθητικὴ καὶ ἡ διαδόμησις ὑπῆρχεν εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ πλοίου τούτου, δευτερευόσης σημασίας παράγοντες, ὑποτεταγμένοι εἰς τὰς λοιπὰς ἀπατήσεις τοῦ πλοίου.

Δέν ἔχουμεν ἰδεῖν ἀντίληψιν τοῦ πράγματος, διτὶ μὴ ἐντυχήσαντες νά ἐπισκέψθωμεν δὲν πλοίον, ἀλλ' εἰμεθα βέβαιοι, διτὶ οἱ Ἀγγλοι Ναυτιγοὶ ὃς ἀποβλέψαντες κρίσις εἰς τὴν κατασκενήν πλοίον ἀπαγαλοῦντες καὶ ἀνθετικοῦ καὶ μέλλοντος νά ὑποστῇ ὑπερεικουστῇ ἐκμετάλλευσιν, δομούσις καὶ τῆς ἐξ ἴδιου συγχρονίας ἀπεχθείας των ποφ πάν τὸ ἐξεντημένον, δὲν ἐδιτασαν καὶ μὲ κίνδυνον νά χαρακτηρισθῶσιν ὡς ὑπεράγαν συντηρητικοῖ νά ἀποφύγουν τὸν νιοθέτησιν παντὸς νεωτερισμοῦ μὴ φέροντος τὴν σφραγίδα τῆς ἐγκρίσεως τῆς πείρας.

Τέλος πάντων δύνητο μᾶλλον ἀφίσουν νά ἀναμένῃ τις διτὶ δύνητο κολοσσιαῖν ὁργοῖν τοῦ εἰδούς τοῦ συντερ-λάΐνερ τούτου νά μὴ φέρῃ ἐπ' αὐτοῦ καταφανεῖς τὰς ἐκδηλώσεις τοῦ ἐκτελέσαντος τοῦτο λαοῦ.

Νέα χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν

Ἐχορηγήθη ἐσχάτως ἐν Ἀγγλίᾳ δίπλωμα εἰνφετεζνίας καὶ πρόκειται λιαν προσεχῶς ν' ἀρχισῃ καὶ ἡ διομηχανικὴ κατασκενή νέον τύπου χαλύμματον κυτῶν ἐπινοιθέντων ἐπὸ τοῦ Ἀγγλον Ναυτιγοῦ Δάκτοφος J. Tuttin. Τέ τῶν περιφραῶν, φαίνεται ὅτι τὰ νέα ταῦτα καλύμματα είνε τὰ πλέον ἀρτίως μελετηθέντα ἐξ δύοσιν μέχρι σήμερον κατασκενασθῆ.

Ταῦτα δινάμενα εὐχερῶς νά προσαρμοσθῶν ἐπὶ τῶν πλειστῶν τῶν ὀπαρούντων πλοίων πληροῦν τοὺς ἀκολούθους δρους:

1ον) Εἶνε ἐντελῶς στεγανά ἄνειν ἀνάγκης χρησιμοποιήσεως ὀθόνης, (μονσαμάδων). 2ον) Ἀφαιροῦνται καὶ ἐπανατοποθετοῦνται εὐχερῶς. 3ον) Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κυτῶν, στοιβάζονται εὐχερῶς καταλαμβάνοντα μηδαμνὸν χῶρον καὶ ἀφίνονται οὕτω εἰλεύθερον ὅλον τὸν περιξ τῶν κυτῶν χῶρον. 4ον) Παροντιάζουν κατὰ τὴν ηὔημένην τὴν χωρητικότητα τῶν κυτῶν, λόγῳ τῆς ἀπαλείφεως ἀντηρίδων καὶ διαδοζίδων (μετζανῶν). 5ον) Ἐνῷ προσέφρονται λιαν εὐνοῖσις διὰ τὴν αὐτόματον φονὴν ἀπ' αὐτῶν τοῦ ὅμβρου καὶ θαλασσίου ὄδατος είνε ἐπίσης λίαν καταλλήλα καὶ διὰ τὴν στοιβασίαν ἐπ' αὐτῶν φορτίον καταστρόματος (χαβαλέ). 6ον) Ό τρόπος τῆς στοιβασίας αὐτῶν μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἀπὸ τὰ ἀνοιγμάτα κυτῶν είνε τοιούτος, ὃστε νά ἀπαλείψῃ τὴν πιθανότητα βλάβης αὐτῶν κατὰ τὰς ἐγγασίας φορτοεκφορτώσεως. 7ον) Ή κατασκενή αὐτῶν είνε λιαν ἀνθετική, προσφέρεται εὐνοῖσις διὰ τὴν σειρὰ παραγωγῆς καὶ ἐπὸ μὴ ἐξησημένων ἐργατῶν ἀκόμη, αἱ δὲ ἐπισκενασταὶ αὐτῶν κατὰ μεῖζονα λόγου είνε ἐπὶ πλέον εὐχερεῖς.

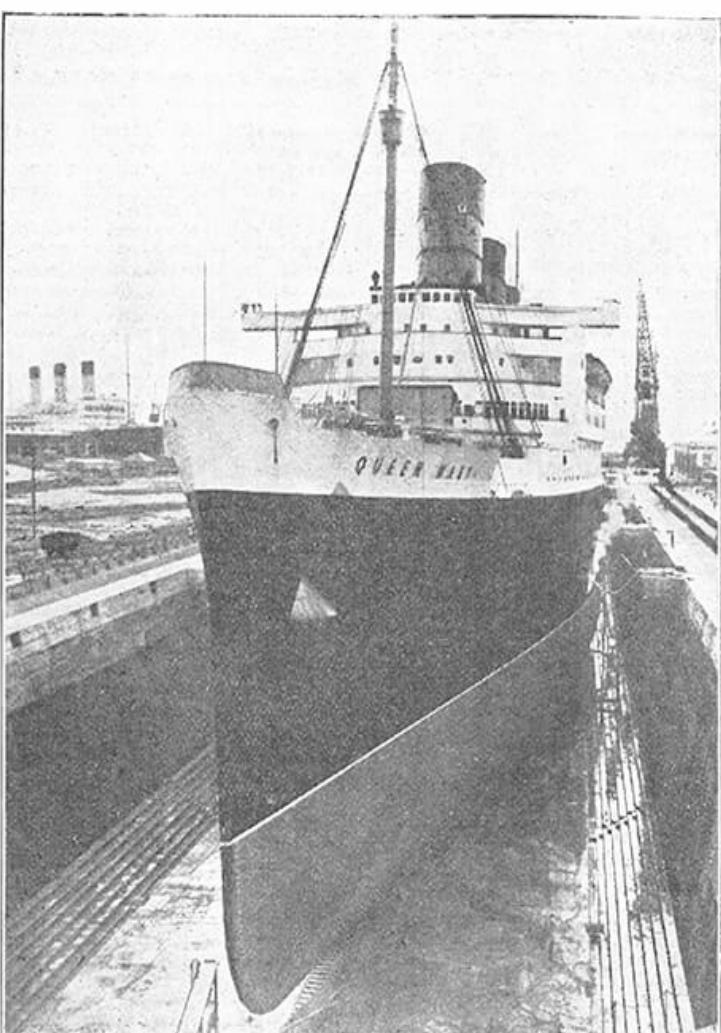
Ἐπὶ πλέον τὰ νέα ταῦτα καλύμματα δίναντα εὐνοῖσις διὰ τὴν σειρὰ παραγωγῆς καὶ ἐπισκεναστῶν ἐπὶ τῶν πλειστῶν τῶν ἀπαρούντων πλοίων.

Η χρησιμότης τῶν καλύμματων τούτων είνε καταφανή, διότι πλὴν τῆς ηὔημένης ἀσφαλείας, ἡν τὰ τοιαῦτα καλύμματα παρέχουν, καταργοῦντα τὰς ὄθόνας (μονσαμάδες) ἀπαλλάσσον τὸ πλοίον ἀπὸ ἐν ἀκετά σημαντικοῖς καὶ διαφάνεις ἔξοδον. 'Αφ' ἵτερον δὲ δινάμενα νά προσεκτοῦνται εὐχερῶς καὶ ἐπανατοποθετηθοῦν ἐν τοῖς δέκα λεπτῶν τῆς ὥρας ὑπὸ ἀλαζίστων προσωπικοῦ, ἀντὶ τῆς ηὔημεσις ἀσφαλείας, τείνοντας τοῖς καλύμματα συνήθη παλέλων τότε τῆς διατιθέμενον κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις διὰ μὴ καθαρῶς ὄψειμον ἔργον.

N. K.

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

Λόγω τῶν ἐορτῶν τοῦ Πάσχα ἐπεβροάδυναν τὴν ἔκδοσιν των κατὰ δύο ἡμέρας.



Τὸ «Queen Mary» εἰσερχόμενον εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Σαούθαπτον ποφ ἐπιθεώρησιν.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

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

"NAFTIKA CHRONIKA,"

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

FOR ADVERTISEMENTS AND GENERAL ENQUIRIES
WRITE OR TELEPHONE OUR U.K. REPRESENTATIVE:
A. E. SHEPPARD 6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C.3 TELEPHONE: ROYAL 4954

'Από την κίνησιν της ναυτιλίας μας**Σωτήριος Δαφνόπουλος**

Πρό ήμερων έλληφθη φαδιοτήλεγράφημα τού φορτηγού «ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ» κατευθυνόμενον, ός γνωστόν, μέ γεννήματα ἐξ Ανδραβίλιας εἰς Ελλάδα, δί' οὐ ἀνηγγέλλετο, ὅτι μετὰ τὴν διέλευσιν τοῦ σκάφους ἐξ Ραδανγ, ἀπεβίωσεν ὁ πλοιάρχος αὐτοῦ Σωτήριος Δαφνόπουλος, ἐτῶν 37, ἐν Σύνδον, σανεπειά προσθολής τιμφειδούς πυρετοῦ. Ο τόσον πρόώρος ἀποβίωσας πλοιάρχος ἦτοι τὸν ἔκλεκτόν του τῆς πλοιαρίου τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας. Διερχόντε πάντα τὴν ἀρτίαν μόρφωσιν καὶ τὴν ἐπαγγελματικήν του κατάστιν, τὴν εὐγένειαν τοῦ ἥθους του, τὴν στοργὴν πρὸς τοὺς μετ' αὐτῷ συνεργάζομένους καὶ διὰ τὴν ἀπέφαντον καλωσόντην τῆς ψυχῆς του. Φίλοτίμος, δύον δίλιγος, καταδεκτικός πρὸς δλον, ἀφομούμενος εἰς τὰ καθήκοντά του, συνεκέντευσε τὴν γενιγκήν ἔτιμησιν συσσόμενον τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἥτις βαθύτατα ἐθίσθη ἀπό τὴν ἀπόλειαν του.

Εἰς τὸν σκληρὸν ἄγνων πρὸς τὸ κύμα τίχει φιδῇ ὁ Σωτήριος Δαφνόπουλος μὲ δλην τὴν λέσιν τῆς νεανικῆς του ἡλικίας καὶ ζάρις εἰς τὸν ἔχλον του ταχέων ἀνεδέιχθη καὶ ἀπεβίλη. Πρὸς ἐτῶν ἑπτάετον, ὁ πλοιάρχος εἰς ἐπιβατηγά σκάφη τὸν ἀποτοποῦντὸν γραμμῶν, βραδύτερον δύος τὸν κατέτησεν ὀφιστικῶς ἡ ποντοπλοΐα, ὁ εὐρὺς δρίζων τῆς ψοίας τὸν προσεύκλινε καὶ τὸν ἐγοήτευε. Υπηρετήσας ἀλληλοδιαδόχως εἰς διάφορα φορτηγά καὶ ἀνεργόμενος γοργῶς τὰς βαθμίδας τῆς ναυτιλιακῆς ἱεραρχίας, ἀνέλαβε, πρὸ διηπόνου μόλις, τὴν πλοιαρίου τοῦ φορτηγοῦ «Ατλαντικός». Εἰς τὴν Ανταρκτικήν, ὅταν τὸ πλοίον του ἐφόρτων, ἔξειδίσθη ὁ Δαφνόπουλος τὴν ζαράν του, διότι σύντομος θὰ ἐλανεβλεπε τὴν Ελλάδα. Κακὴ μοῖρα ἐφθόνησε τὴν ζαράν του καὶ τὸν ἔσοφε, τόσον αἰφνίδια, τόσον πρόσωφα, τὸ νήμα τῆς ζωῆς. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διακατεζόμενα ἀπὸ αἰσθηματικῶν διάφορων τοῦ Ναυτικοῦ, ήτις στερεῖ τὴν ναυτιλίαν μαζὶ ἀπὸ ἔνα διακεκριμένον πλοιάρχον, διαβιβάζουν πρὸς τὴν πληγείσαν οἰκογένειάν του εἰλικρινῆ συλλεπτήσια.

Αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Διευθύνσεως Ε.Ν.

Κατηγορίσθη Β. Α., διὰ τοῦ διοίον καθοδίζονται αἱ ἀριθμοδιήτητες τοῦ Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Υποδιευθυντοῦ τοῦ Ε. Χ. Οὕτως, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Διευθυντοῦ θὰ ἐπάγονται τὰ τμήματα Β'. (ναυτιλίας), Γ'. (ἐργατῶν θαλάσσης) καὶ Δ' (μελετῶν), εἰς δὲ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Υποδιευθυντοῦ τὰ τμήματα Α'. (προσωπαγού), Ε'. (οἰκονομικῶν ἐπιθεωρησίων) καὶ ΣΤ' (ἀστινομίας λιμένων καὶ ἀστών). Εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Υποδιευθυντοῦ θὰ πάγεται προσέπτη ἡ ποινή καὶ πειθαρχικὴ δίωξις τῶν ἀξιοματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληροφοριάτων τοῦ Ε.Ν.

Διοικητικὰ ἀποφάσεις

Παρὰ τοῦ Υφυπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδη κατηγορίσθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν κ. κ. Γ. Διοικουντήτη καθηγητοῦ, Εμπ. Μιχαλίνου ἐφόρου, Γ. Σημάτη προέδρου τοῦ δικηγορικοῦ συλλόγου Πειραιῶς καὶ Ν.Ι.Σ. Θαλασσονού, ἐποδιευθυντοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, πρὸς ἀναθεώρησιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν Ναυτιλίαν διατάξεων τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου. Τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης θὰ προεδρεύῃ ὁ κ. Υφυπουργός.

Ἐτέρᾳ ἐπιτροπῇ, διὰ τὴν ἔξετασιν τῆς συμβάσεως ἐργασίας μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν, κατηγορίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Γ. Διοικουντήτη, Μ.Υ. Πνευματικοῦ προέδρου τῆς «Ενόπλων Εφοριαστῶν», Μ. Αιγαίνωνταλού προέδρου τῶν πλοιάρχων καὶ Δ. Κατάρχη δικηγόρου. Καὶ τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης τὴν προεδρείαν θὰ ἔχῃ ὁ κ. Ρεδιάδης.

— Μία τρίτη ἐπιτροπή, ἵνα μελετήσῃ τὴν σύμβασιν ἀσφαλίσεως πλοίων κατηγορίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Γ. Διοικουντήτη, Ν. Παπαδημητρίου, Χρ. Σκαπέδου καὶ Κ. Δανάλη.

— Κατ' εἰσήγησιν τοῦ κ. Ρεδιάδη ἐχορηγήθη ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν

ἔοστῶν τοῦ Πάσχα επίδομα εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικοὺς ἐκ δρ. 500 διὰ τοὺς ἀξιοματικοὺς καὶ 300 δρ. διὰ τοὺς ἄνδρας τῶν κατωτέρων πληροφοριάτων.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιοματικῶν

Διὰ Διατάγματος τοῦ Υφυπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Α. Ρεδιάδη, δημοσιεύθητος πρὸ τούν ίμερῶν εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κριθεργίσεως» ἐποποθετήθησαν οἱ κάτωθι ἀνώτεροι καὶ κατότεροι λιμενικοὶ ἀξιοματικοὶ: ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Β. Σκαρπέτης κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιᾶς, Σ. Κλήρης κεντρικὸς λιμενάρχης Θεσσαλονίκης, Θεόδ. Γηρυοδάκης ἐπιθεωρητὴς τῶν Εμπορικῶν πλοίων, Θεόδ. Μουτσούλας διευθυντὴς Μητρώων Εμπορικῶν πλοίων καὶ ἐργατῶν θαλάσσης.

ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Α. Τοεμερόποντὸς τμηματάρχης τοῦ Β' τμήματος τῆς Δ.Ε.Ν., Σ. Ζάρος εἰσηγητὴς τοῦ συμβούλου Ε.Ν., Π. Αλεξανδράκης τμηματάρχης αντατέξεων τοῦ Ν.Α.Τ., Κ. Κοντοδήμος λιμενάρχης Πατρῶν.

ΠΛΩΤΑΡΧΑΙ: Π. Λεοναρδόποντὸς παρὰ τῇ Επιθεωρήσει Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, Αναστ. Μιχόποντὸς τμηματάρχης τοῦ στ' τμήματος τῆς Δ.Ε.Ν., Γεώργ. Οισιονομούποντὸς εἰσηγητὴς τοῦ συμβούλου τοῦ Ε.Ν., Μιχ. Λουπάκης τμηματάρχης τοῦ α' τμήματος τῆς Δ.Ε.Ν., Γ. Φωτιάς λιμενάρχης Χανίων, Δ. Μαργήτης λιμενάρχης Καβάλλας, Εδγ. Φεράλδης, Σ. Σακαλῆς καὶ Α. Σταύρου τμηματάρχης παρὰ τῇ ιπηρείᾳ Μ.Ε.Π.Ε.Θ., Α. Σταύροποντὸς παρὰ τῇ Δ.Ε.Ν., Δημ. Σαματόποντὸς διευθυντὴς τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Εργασίας ἐν Πειραιᾷ.

ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Μ. Δημητριάδης, Ε. Κασσαβέτης καὶ Ε. Κανακάρης παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., Σ. Κοντούπης λιμενάρχης Μυτιλήνης, Επ. Χαλδούπης παρὰ τῷ λιμενάρχειῳ Πειραιᾶς, Α. Αντωνόποντὸς παρὰ τῇ Μ.Ε.Π.Ε.Θ., Α. Μπερδένης λιμενάρχης Ανδρου, Ι. Σακαλῆς εἰσηγητὴς τοῦ τμήματος ἐργατῶν θαλάσσης.

ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Ηλ. Καζάρος παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., Α. Παπαδιασίλειον παρὰ τῇ Δ.Ε.Ν., Π. Παγώνης λιμενάρχης Ζακύνθου, Ν. Σταυρόπης παρὰ τῇ Δ.Ε.Ν., Γ. Δραζόποντὸς λιμενάρχης Σάμου καὶ Ι. Αρβανιτάκης παρὰ τῇ λιμενάρχειῳ Θεσσαλονίκης.

Παραπομπαὶ εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ε.Ν.

Τὴν 16ην τοῦ π. μ. τὸ πρωτοβάθμιον ἀναρχιτικὸν συμβούλιον τοῦ Ε.Ν. ἐπόρεστο γένους πλοίου τοῦ Αἴδου Μανολέου, κατηγορουμένου, ὅτι τὸν Απρίλιον π. ἔ. τὸ ἐπό τὴν πλοιαρίαν τοῦ σκάφους παρέλαβεν ἐν Στρατονίῳ προφίτων καθ' ἐπέρθασιν τῶν Κανονισμῶν περὶ γραμμῆς φορτώσεως καὶ τοῦ μηχανισμοῦ τοῦ φορτηγοῦ «Ορος Ιδη» Πέτρου Σαλάχα, κατηγορουμένου δι' ἐξένθεσιν τοῦ α' μηχανισμοῦ τοῦ ίδιου σκάφους.

— Παρεπέμφθησαν ἐπίσης ἐνόπιον τοῦ φορτοβάθμιου συμβούλου τοῦ Ε.Ν. διὰ τὴν 18ην τοῦ π. μ. καὶ οἱ ἀκόλουθοι ἀξιοματικοὶ: Σπυρ. Χαρούπος πλοιάρχος τοῦ Ε.Ν., διότι ἐπηρεστῶν ὃς ἀνεποπλίσαρχος τοῦ ἀπ' «Ελλάς» συνηγορούσθη εἰς ταχίνητα τὴν 21ην Αὔγουστον π. ἔ. τὸ ἀπ' «Ελση» κατά τὸν διάπλουν τοῦ Παγασητικοῦ ἐξ Βάλου διὰ Θεσσαλονίκην, ἐκβέσας οὗτοι εἰς κίνδυνον ἀμφότερα τὰ πλοῖα. Αντ. Σολούνιας πλοιάρχος τοῦ Ε.Ν., διότι, δεσμὸς ἐπλοιάρχου τοῦ ἀπ' «Μεράλη» ἀντικατεστησεν ἀνδρας τοῦ πληρώματος, χωρὶς νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν ἐγγαγὴν τῆς σχετικῆς μεταβολῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον καὶ ἀντ. Παφίδοιος, πλοιάρχος τοῦ Ε.Ν., διότι ἐπηρεστῶν ὃς πλοιάρχος ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ «Πεσσάδες» κατά τὸ ταξίδιον τοῦ σκάφους τούτου ἐν Ρούεν εἰς Ρόττερνταμ καὶ ἐκεῖθεν εἰς Γιβραλτάρ, τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1934: α') Παρείσεν εἰς τὸ πλήρωμα ἀνεπαρκῆ καὶ ἀστάλληλα πρὸς δρόμων τοῦ φορτηγοῦ. β') Κατεχόσθη τῆς ἐπουσίας αὐτοῦ ἔναντι τοῦ πληρώματος, καὶ γ') Επὶ τῇ προδόψει ἔξαντλήσεως τῆς κασίμου θλῆς τοῦ πλοίου ἐχρησιμοποιήσην, ὡς τοιαύτην, γαμάνθρακας ἐν τοῦ φορτοῦ.

ΤΗ ΓΟΑΜΠΗ ΕΛΛΑΔΟΣ—Κύπρου

Ο διενεργηθεῖς πρὸ ήμερων εἰς τὸ ἐποργεῖον τῆς Συγκοινωνίας τελικὸς μειοδοτικὸς διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς τακτικῆς συγκοινωνίας ματζῆν Πειραιῶς καὶ Κύπρου κατεκυρώθη ἐπ' ὄνόματι τῆς «Ἀποτοποίας τῆς Ελλάδος» Α.Ε. ἀντί έπιτοικας ἐπιχορηγήσεως 5.850.000 δρ. Συμμόνων πρὸς τὸν δρόνον τῆς συμβάσεως, ἡ ἀνάδοχος ἐταύρια διέφευται νὰ ἐγκαινιάσῃ τὴν γραμμὴν ἀπὸ τῆς 17ης Απριλίου, διαθέτουσα σκάφη χωρητικότητος ἀνω τῶν 1200 τόννων. Τὰ δρομολόγια θὰ ἔχουν απετριῶν τὴν Θεσσαλονίκην, μὲ διαμέσους προσεγγίσεως εἰς τὸ Βόλον, Πειραιᾶ, Αριτσού, Λάρισα, Αμπελούστον, Τρίπολιν, Βιρτσιτάν, Χάιδαν, Γιάνεμαν, Πλάτη Σαΐδ, Αλεξανδρειαν, διόπθεν θά κα-

**HARRY A. NIESSINK
ROTTERDAM**

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ καὶ ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

Η μακροχρόνιος πειρατὴ ἐγγυάται ἀρισταὶ ἀποτελέσματα καὶ σοβαρὰν ἐργασίαν.

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

τενθύνωντα εἰς Πειραιά, Βόλον καὶ Θεσσαλονίκην. Η «Αξτολοία τῆς Ἑλλάδος» διέθεσε διὰ τὴν ἀνωτέρῳ γραμμὴν τοῖα ἐπιβατηγά της ἀττικόλοιπα, τὰ «Ἀττική», «Θράκη» καὶ «Κέρκυρα», μὲ πρότην ἐξ Πειραιῶς ἀναγύρωσιν διὰ τοὺς ἄλλους Θράκης τὴν 16ην τρέζοντος μηνὸς.

Φορτηγὸν εἰς πλειστηριασμὸν

Κατόπιν ἀποφάσεως τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων διετάχθη ἡ ἀναγκαστικὴ ἐποίησις τοῦ φροτηγοῦ «Πεσσάδες», πρὸς πληρωμὴν καθυστερούμενων μισθῶν τοῦ πλοίου τοῦ Ζ. Πάνον Α. Φερεντίνου καὶ τοῦ πληρώματος. «Ἄλασα αἱ προτεραθήτες διὰ τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ἀπάτησες θὲν διαιφελάζθον». Ή δημιουρούμα, μέσῳ τῶν γραφείων Kellogg's ὁ δρόσιθη διὰ τὴν 28ην Ἀπριλίου. Τό φροτηγὸν «Πεσσάδες» εἶνε 1957 τ. γχρός, 2950 τ. φορτίου καὶ νωπηγήσεως 1917, θὰ παραδοθῇ δὲ ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται εἰς Μαρίστολ.

Τὸ φορτηγὸν μότοοσιπ «Ιωνόπολις»

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς «Ἐλληνικῆς Μεταφορικῆς Ἐταιρίας» τοῦ κ. Ἰωσηφόγλου Ἀγγίλικὸν φροτήγυὸν μότοροπιτ «Glenluces» 6755 τ. γριθὸς καὶ νωπηγήσεως 1920, παραληφθὲν εἰς τὴν Γένοβαν ἔμφοσ τὴν Ἐλληνικὴν σημαῖαν καὶ μετονομάσθη «ΙΩΝΟΠΟΛΙΣ». Κατὰ τὴν ἐπιστρώφιμον τὸν, ποδὸς τῆς παραλαβῆς, διεπιστύθησαν ὕδραινέντα ζημιὰν εἰς τὰς μηχανάς τον, διὰ τὴν ἐποκενήν τῶν ὅποιων ὑπελογίσθη δαπάνη 3000 λιρῶν. Συνεπειὰ τούτου καὶ ἵνα μὴ ματαωθῇ ἡ παραλαβὴ, ἐγένετο δεκτὴ παρὰ τῶν πωλητῶν ἡ μείσως ητοῖς ἐξ 20.000 λιρῶν τιμῆς τῆς ἀγορᾶς κατὰ ποσὸν ἰσον ποὺς τὸ χόστος τῶν ἐπισκευῶν. Τὸ σχάφος πρόκειται νὰ καταπλέσῃ εἰς Πειραιᾶ διὰ τὴν ἐπτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν τοῦ.

Τὸ ποῶτον ταξίδιον γεωτεύκτον φορτηγοῦ μας

Προερχόμενον ἐξ τῶν ναυπηγείων τοῦ Σούντερλαντ κατέπλευσε τὴν δῆμον Ἀπρίλιου εἰς Μπάρδου τὸ νεότευκτον φροτηγόν «ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ». Τὸ σκάφος τοῦτο παραληφθὲν ἀπὸ τὴν πλοιοκτήτηριαν ἑταῖριν, ἐναντίῳ, ώς ἐν τῇ οἰκείᾳ στήλῃ ἀναγράφουμεν, διὰ τὸ παρενεικόν του ταξίδιον, πρὸς μεταφοράν Ἀγγλίαν γνωνθάκουν εἰς Ρίου Ιανεῖον.

Καταδίκη ναυποθεουσιαστῶν

Υπὸ τοῦ Πλημελειοδικείου Πειραιῶς κατεδικάσθησαν εἰς τετράμηνον φύλακίσιν οἱ νωπεργάται Σ. Βιτωράτος, Θ. Κατέλης, Α. Νικηφόρος, Δ. Μουσσούρας, Γ. Ἀνδρεάτος, Π. Βασιλάτος, Ν. Λευδονίδης, Δ. Μιχαλίτσανος, Ἰω. Μαρφογέωργης καὶ Π. Φουζέλης. Οἱ ἀνώτεροι ἀπετέλουν μετ' εἰς τοῦ πληρώματος τοῦ φροτιγοῦ «ΑΝΝΑ» καὶ κατηγοροῦντο ἐπὶ στάσει, ἵνα ἔλλει πέραν πρό ημῖν, ὅταν τὸ σκάφος τοῦτο ἐναντίοις εἴς Wyalla τῆς Αὐστραλίας.

Τὸ πορεδοεῖον τῆς «Ἐγώσεως Πλοιάρου»

Τό νέον προεδρείον τῆς «Ενώσεως Πλαιάρχων Ε. Ν.» διά τὸ ἔτος 1936—37 κατητοίσθη ἐξ τῶν ι.κ. Μ. Ἀμπουσέλιαν προέδρου, Λ. Λεωνίδα καὶ Σπ. Τογκούνη ἀντιπροέδρου, Ἰω. Μπέτρου γεν. γραμματέως καὶ Λ. Ἀδαμοπούλου ταύτου. Σύμβουλοι ἐξελέγουνοι οἱ κ. κ. Α. Μιχαλόπουλος, Ἐμμ. Κουτσούδακης, Παν. Πάτσης, Γεώργ. Βαδαΐδης, Δημ. Κονάς, Χαρ. Κεραμπός, Γρ. Κοριαλός, Γ. Μεστήνης, Ἰο. Ζίζος, Μάρ. Βαλλιάνος, Νικ. Μαλανδράκης, Εὐάγγ. Πιλάλης, Δημ. Στρίγκος, Νικ. Μπερτούάνος, Ἰω. Τρίγκαλας καὶ Γ. Γαλάτης. Ἀναπληρωματικοὶ σύμβουλοι ἐξελέγουνοι οἱ κ.κ. Δημ. Βελλανίτης, Ἰο. Τονατανάλιδης, Χαρ. Φοαγόπουλος καὶ Δημ. Ψάρος.

Ἐπιτυχὴς ἀντιμετώπισις τυφώνος

Είς ἐφημερίδας τῆς Κοζινάνας δημοσιεύεται συνέντευξις τοῦ πλουάρχου τοῦ φορτηγοῦ «ΕΛΕΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» κ. Ιω. Χ. Γιανναγῆ, περὶ τῶν ἐντυπώσεών του ἀπὸ τὰ ταξίδια τῆς «Ἀπὸ Ἀνατολῆς, τὰ βδάτα τῆς ὁποίας διὰ δευτέραν φοράν ἐπεσκέπτετο. «Τὸ παρελθόν ἔτος — εἴτε μεταξὺ ἄλλων ὁ πλοίαρχος κ. Γιανναγῆς — ἐγνωμόσια τὰς δυσχερείας καὶ τοὺς κυνδύνους τῆς ναυσιπλόιας εἰς τὰς πέρας του Βλαδιβοστόκος περιοχάς. Ἐφέτος ή τύχη μᾶς ἐπεφύλασσε μίαν πολύωρον δραματικὴν πάλην μὲ τυφώνα ἐξώθη τοῦ λιμένος τῆς νίσου Ρυλού Weyta. Ἐπὶ συνεχεῖς ἐξώρων ἐπέτυπτο τὸ σάρκας μας ἀπὸ πελώρια κύματα καὶ βιάστατον ἀγενού, μὴ διγάμενον νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λι

μένα. Επενδύως, χάρις εἰς τὴν ἐνεργητικότητα καὶ τὴν ἀποθεώσιαν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἀφ' ἑνὸς, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς καὶ ἡς καταπάτεσσι τοῦ σχάρος μαζὶ τῶν ἔξαιρημάτων τοι, ἀντίμετωποι σαμεν ἐπιτυχῶς τὴν μανίαν τοῦ τυφώνος, χωρὶς νῦ ἐποστώμεν ἔμμας ἢ ἀπολέλιας, τάς δημοιας, διστηχῶς, ἀλλα πλοῖα δὲν κατόρθωσαν νῦ ἀπογένονται.

·Ο.....«ίεοδς βιοῦς» τοῦ «"Ορος Δίοφυς»

‘Η σκληρά και μονότονος ζωή τῶν θαλασσούχων μας ποιεῖ λετα κάποτε και ἀπό μερικά χαρτομένα ἀπόδοπτα. Πρό μηνῶν, ώς γνωστόν, είχε προσεγγίσει εἰς τὸ Λονδίνον τὸ φορτηγὸν «Νηρεὺς», τὸ πλήρωμα τοῦ ὅποιου διετήρει «γάρ γοῖν» ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔνα σεβαστών διαστάσεων Ἀργεντινὸν ὄμνον. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὅμως ἀπηγρενέτο αὐτῆρῶς ἡ εἰσαγωγὴ ζώντων σφαγίων, διὰ τὸν φόβον τῆς ἐπιζωτικῆς. Ή έπαρξις τοῦ ἀμνοῦ ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, ἐφόσον τούτο ἐφύλοξενείτο ἐντὸς Βρετανικοῦ λιμένου, ἐθεοφῆθη ώς παράβασις τοῦ Νόμου. Ἐπηρκολούθησε δίκη εἰς τὰ Λονδίνεια δικαστήρια και ὁ ἀμνὸς κατεδικάσθη... εἰς σφαγήν, σωθεὶς μόνον κατόπιν αἰτησίους και ἀπονομείσης χάριτος, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι τὸ σκάφος, διλύγας θῶμας μετά τὴν ἔκδοσιν τῆς ἀποφάσεως, ἐπρόσκειτο ν' ἀποτλενθῇ διὰ τὸ Ρόπτεοντα.

Μᾶς γράφουν ἡδη ἀπὸ τὸ Ραγγοῦν, ὅτι κατὶ παραλήσιον συνέδη τὸν παρελθόντα μῆνα εἰς ἓντα Ἰνδίκων λιμένα. Τὸ φρεστηγὸν «Ορος Δίφυντος», ἀπαυξολόγημενον εἰς πλόως μεταξὺ Ραγγοῦν καὶ Ἰνδῶν, ἔφερεν ἐπ' αὐτοῖς καὶ ἓντα μόσχον διὰ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρόματος. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φρεστηγού μικροί ἀπὸ τοὺς Ἰνδόδες λιμενεργάτας, Βραζιμάνας τὸ θρήσκευμα πιστεύοντας εἰς τὴν λεόπτηταν τὸν μόσχον, ἀντελήφθησαν τὴν ὑπαρξίαν τοῦ τρυφεροῦ σφαγίου, εἰς τὰ πρωσαῖα τοῦ πλοίου διαιρεσίσματα καὶ ἐσπευσαν νά διαμαρτυρηθῶνταν εἰς τοὺς ἀνώτερους τον καὶ δι' αὐτῶν εἰς τοὺς παραλήστας τοῦ φρεστηγοῦ, ἀξίωσαντες, ἐπ' απειλῆ διασποῆς τῆς ἐγγασίας, νά τοις παραδοθῇ... ἐπερδε βούζε!

Οι παραλήπται ἀπέμυναν ἐπιστολὴν πρὸς τὸν πλοίαρχον κ. Μαζοῆν συνιστώντες τὴν παράδοσιν τοῦ μόσχου ὑποδεινέντες, διὶς εἰς περιπτώσιν ἀγρήσεως, ὑπῆρχον φόβοι κηρύξεως ἀπεργίας καὶ συνεπῶς ἀδρναμίας αὐτῶν νόσου συνεξίσουν τὰς ἐπειργασίας τοῦ Ραγγούν φορτώσεις ἐπὶ τοῦ "Ορος Δίσμαρχος". Ως ἵτο ἐπόμενον, ὃ πλοίαρχος ὑπεχώρησε πρὸ τῆς τοιαύτης ἐκδηλώσεως τοῦ θρησκευτικοῦ φανατισμοῦ τῶν Βραζιλιάνων λιγνεογατῶν...

Ανθυμερόν, τότε, ένα ρημούνλικόν της έταφιας «Seindia» έπλενει-
ζε παρά το «Ορος Δίδφων», ρημούνλικον μίαν «πολυτελή» φροτηγίδα. Ο
«ειρής βοῦς», φρεόμενος εἰς τὰς σιέις τῶν «πιστών», μετεφέρθη
... τελετῇ εἰς τὴν πόμναν, ὅπουν μετὰ προσοχῆς ἐναπετέθη εἰς τὴν
φροτηγίδα. Κατὰ τὴν παραλαβὴν ἡ ἑργαδία διεξόπη, οἱ δὲ ἀφελεῖς
Βραζιλίανες, μὲν χαράν μικρόν παιδιόν, ἄλλὰ καὶ μὲ... εὐλάβειαν, ἔθο-
τενον τὸ μοσχαώκι, ἐνῷ εἰς τὰ πρόσωπά των ἡτο ζωγραφισμένη ἡ κα-
τάνυξις. Καὶ οὕτο, τὸ «εὐτυχὲς τετράπον», ἀντὶ ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν
μάχαραν τοῦ μαγείρου, ἤρκοιούθησε τὸν δρόμον πρὸς τὴν «ἀποθί-
ντα».

Δυστύχημα εἰς γαύτην

Έκ Curacao μᾶς γράψον δι ταπάτην ἐκεῖ παφαμονήν τοῦ τάν-
γερ «ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» κατέλεσεν ἐκ τοῦ πρωφατοῦ ιστοῦ εἰς τὸ
κατάστρωμα τραματισθεῖς θανασίμως ὁ ναύτης Πάσχας Αφεντάκης,
ἔτου 20, ἐκ Μύρου. Οἱ ἀπευθὺς οὐτοὶ, ἐνῷ μετεφέρθετο εἰς τὸ νοσοκό-
μεῖον ἔξεπενευσεν. Ή ηρδεῖα τοῦ ἕγεντο μετὰ πάσης τιμῆς, δαπάναις
τοῦ πλοίου, τὴν ἡρούλων θησαυρὸν δὲ ἀπαντεῖς οἱ ἐκτὸς ἐπηρεσίας ἀξιομα-
κοὶ καὶ λοιποὶ ἄγδοι τοῦ πλοϊσμῶντος.

Νέα διπλώματα πραγματικού

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἔξετάσεων ἔλαβον διπλώμα μηχανικοῦ ἐσφρεγ-
κῆς καθίσεως, α' τάξεως, οἱ κ. π. Περ. Ἀσημάκος, Ἄναστ. Ἀλιφέ-
ρης, Γεόργ. Βασταφῆς, Κωνστ. Θεολόγου, Νικόλ. Καρράς, Δημ.
Κολολίος, Νικ. Κονταράτος, Ἰω. Λουδάρος, Νικ. Μπόγκας, Τύχων Σε-
νάρης, Ἰω. Σαλβαδᾶς, Σταῦρος Σενέδεας, Στυλ. Παγουλάτος, Γ.
Ταμβάζης, Κονσταντ. Τριανταφύλλου, "Αγγ. Τσατσούλιος, Κωνστ.
Τζώρτζης, Ἰω. Φραγκούλης καὶ Χαρίτων Μεστίον.

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 GHEEFOO.

AGENCIES at:-DAIREN TSINGTAO HONGKONG and KORE

AGENCIES at:—DAIKEN, TSINGTAO, HONGKONG, and KOBE.
Agents for:

Agents 101,

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE CO LTD
INSURANCE COMPANY LIMITED

The INSURANCE COMPANY "VERITAS,, Ltd

Cables & Radiograms—,,Onneybros“ Shanghai

Ο λιμὴν τοῦ Γυθείου

Επανέλεγε πρὸς ἡμέραν εἰς Πειραιὰ ἡ βυθοφόρος τοῦ ἑπονογείου τῆς Συγκοινωνίας «IONION», ἀφοῦ εἰργάσθη ἐπὶ διηρητῶν περίπολον διὰ τὴν ἐκδύσιν τοῦ λιμένος τοῦ Γυθείου. Ὡδη τὰ ἀκτοπλόια σκάψη, καθὼς καὶ φορτηγά μετρίου μεγέθους εἶναι δυνατὸν νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὸν ἑσωτερικὸν λιμενίσκον τοῦ Γυθείου καὶ νὰ πλευροῦνται κατὰ μῆρος τοῦ ἔξει κυματοθραύστον.

Τιμῆμα πληροφοριῶν

Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ κ. Ρεδιάδη συνεστήθη λαρὰ τῇ Διευθύνσει τοῦ Ε. Ν. ἵδιον τιμῆμα πληροφοριῶν διὰ τὴν ἀρτιωτέραν καὶ ταχυτέραν ἐξηπλούσην τῶν ναυτιλλομένων.

Ο αὐλαξ τῆς Λευκάδος

Κατὰ τηλεγραφίας πληροφορίας ἐκ Λευκάδος πρὸς τὴν Δ.Ε.Ν. ἥρχοσαν ἀ· ἐργασία τῆς βυθοφόρου εἰς τὸ Νότιον τιμῆμα τῆς ἐκεῖ διώρυγος πρὸς διαπλάτυνσαν καὶ ἐζεύξινσαν αὐτῆς. Συνεπεί τῶν ἐργασιῶν τούτων ἡ διέλευσις ἀτοπολοίων παρεμποδίζεται προσομοιών. Δύνανται μόνον νὰ δέχονται ιστοσόρα πλοῖα, ἐφόσον θὰ τὸ ἐπιτέρουν ἔχαστοτε αἱ ἐργασίαι.

Εἰς τὸ Χρηματιστήριον τῶν Ναύλων

Ο κ. Π. Β. Παντελῆς, ἐπρόσωπον τὸν ἑφοπλιστικὸν Οίκον «Παντ. Β. Παντελῆς, Ltd», τοῦ Λονδίνου, ἔξελέγη μέλος τοῦ Λονδυνίου χρηματιστηρίου τῶν ναύλων «Baltic».

Η «Ἐνωσις Ἀξιωματικῶν καταστρόματος»

Ἡ νεοπαγῆς «Ἐνωσις τῶν Ἀξιωματικῶν καταστρόματος Ποντοπολίας» ἀπορέθηκε πρὸς ἀπαντας τοὺς Ἀξιωματικοὺς καταστρόματος τοῦ Ε. Ν. τὴν ἀκόλουθον ἐγκύρων:

Συναδέλφοι,

«Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 545 ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου, τὴν ὁποίαν ἔχει ἀνὰ τοῖς τῷ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Ἐνώσεως Ἀξιωματικῶν καταστρόματος Ποντοπολίας», ἐνεργοῦθη ἡ ἰδρυσις τῆς «Ἐνώσεως» μας. Ἐχομενούς δὲν τὴν τιμὴν νὰ φέρουμεν εἰς γνῶσην τῶν κ.κ. συναδέλφων, τῷν ἐνρισούμενον εἰς τὸ «Ἐποτερειόν» ἢ τὸ «Ἐξωτερικόν», ὅτι ἡ «Ἐνώσις» ἡμῶν, ἐν γνώσει τῶν ἐθνῶν, ποὺ ἀνέλαβε, ἀπέναντι τῶν πραγματικῶν μοχθῶντον ἀξιωματικῶν καταστρόματος, γαρετὰ ἀπαντας καὶ διατρανόντες τὴν περιόδου της, ὅτι ἀγάρ μεν, ἀλλ᾽ ἀσφαλῶς, θέλει ἐπιληφθῆ ὅλων τῶν ζητημάτων, ἄπινα ἀφοροῦν τὸν τάξιν μας.

«Ἐτ τὸν πρώτων τῆς μελιμάτων, ἀπέβαλε διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 16 τῆς 10/4/36 ἐγγάφων τῆς πρὸς τὸ σεβαστὸν ἐφυπογείου τῆς «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μαραροσκέλες ὑπόμνημα, διὰ τοῦ ὁποίου διασαργίζεται τὴν οἰκτρὰν δέσιν τῆς τάξεως μας εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν καὶ θέτει ἐπὸ τὴν κρίσιν τοῦ κ. ἐφυπογοῦ διοικητικῶν μέτρων, μέτρων, ἄπινα δέον νὰ πραγματοποιηθῶν, ἵνα δελτιοῦθη ἐν μέρει ἡ κατάστασις μας καὶ μειωθῆ ἡ μαστίζουσα τὴν τάξιν μας ἀνεγέρη. Εἰς τὸ ἐπόμνημά μας τοῦτο ἐποδειχνύεται ὡς ἀπορὴ τῆς ἐνδειγμένης προστασίας ἢ ἀστηρὰ τήρησις τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ἢ ἐνέργεια ἀποστολῶν ἀξιωματικῶν καταστρόματος εἰς Κάρδιφ, Ἀμβέρσαν καὶ Ρόττερνταμ καὶ ἡ πρόσληψης τρίτου ἀξιωματικοῦ εἰς τὰ ἄνω τῶν 7000 τόννων φορτηγά μας ταῦτα ὅλουν τύχῃ τῆς ὀλοκληρωτικῆς ἐνδόσεωσις τῶν, ἐφόσον προσταταῖ τοῦ Σεβαστοῦ Υφυπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ

z. Δεργαλίων Ρεδιάδης, θαδὺς γνώστης τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἄπινα μετ' ἐνδιαφέροντος ἐπὶ σειρῶν ἐτῶν παρηκολούθησε.

«Ἐλπίζομεν ὅτι οἱ κ. κ. συναδέλφοι θὰ μᾶς ἐνσχύσουν ἡμικῶς ἐγγραφόμενοι εἰς τὴν «Ἐνώσιν» μας, διὰ νὰ δημιουργηθεῖν οὕτως καὶ ἐπιτύχησην τὴν δελτίωσην τῆς θέσεως μας».

Πειραιεὺς 11/4/36 **ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ**

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

«Ἡ ἀναγγελθείσα πόλησις τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ», 3360 τ. γραφός (τοῦ 1915) εἰς Λεπτονύδης ἑφοπλιστάς, ἡγρούθη λόγῳ ἀρνήσεως τῶν ἀγοραστῶν νὰ παραλάβουν τὸ σκάφος ἀνεν ἐπιθεωρήσεως.

— «Ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἡμέραν εἰς Κάρδιφ δι' ἐπισκευάς καὶ καθαρισμὸν τὸ φορτηγόν «ΕΛΙΣΛΑΒΕΤΓ».

— Τὸ ἀπὸ «ΚΟΡΘΙΟΝ» 2116 τ. γραφός, 3500 τ. φορτίου καὶ ναυτηργήσεως 1909, ἐπολήθη παρὰ τοῦ κ. Γ. Ν. Λουλούδη εἰς τοὺς ἀδεί-φονες Σίμουρα ἀντὶ της 7.500 λιρῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρας Βεργωτῆ φορτηγὸν «ΠΟΝΤΟΣ» τ. γραφός 4013 (τοῦ 1912) μετονομάσθη «ΙΚΑΡΙΟΝ».

— Τὸ ἀπὸ «ΜΑΛΕΑΣ» 9237 τ. φορτίου καὶ ναυτηργήσεως 1917, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Το. Παπαδέα.

— Τὸ ἀργον εἰς τὴν Γένοβαν ἀπὸ τῆς 2ας Ιουλίου 1934 φορτηγὸν «ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑ» 3828 τ. γραφός (τοῦ 1906) ἐπολήθη εἰς Ιταλίας διαλεπτάς ἀντὶ της 421 — κατὰ τ. γραφός, μὲ παράδοσιν ὡς ἐστὶ καὶ εὑδίσκετα εἰς τὴν Γένοβαν.

— Τὸ ἐπὸ σημαίαν Περούβιας δεξαμενόπλοιον «Mazorca» 2466 τ. γραφός (τοῦ 1889), ὅπερ είχε ποληθῆ τὸν Δεκεμβρίου τοῦ 1933 εἰς Τούρκους διαλεπτάς καὶ ἐτότε παρέμενεν ἐν ἀργίᾳ εἰς Κονσταντινούπολιν, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν «Τρανσπετόδη» Α.Ε. καὶ παραληφθὲν μετονομάσθη «MOTORINA».

— Ο φωτοσημαντὶον «Ηγουμενίτοης, δόσις είχεν ἐποστῆ ζημίας, ἐπεσκευάσθη καὶ ἡρχιστὶ λειτουργῶν κανονικῶς.

— Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ πόλησις τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΠΗΑΙΟΝ» πρὸς τοὺς κ. κ. οἰκοδ. Ν. Πατέρα, ἐματαιώθη.

— «Ἐδεξαμενίσθη εἰς Κάρδιφ πρὸς καθαρισμὸν καὶ ἐπισκευὴν τὸ φορτηγόν «Ελισάβετ», ἦλετε δὲ εἰς Μπλάνθ ἐπισκεψῆ τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΙΘΩΜΗ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Α. Παπαδάη Γαλλάρων φορτηγὸν «Kamsa» 1986 τ. γραφός (τοῦ 1919) παρελήθη εἰς Ρούνεν καὶ ἐτέθη ἐπὸ «Ελληνικὴν σημαίαν μετονομάσθην «ΒΙΤΣΕΝΤΙΑ».

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸς κωφὸν παρὰ τοῦ κ. Α. Λούζη Σουηδίου φορτηγὸν «Indianie» 4368 τ. γραφός (τοῦ 1908), παραληφθὲν ἡδη εἰς τὴν Γλασούδην ἐτέθη ἐπὸ «Ελληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «ΠΙΝΔΟΣ».

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν

«MAZORCA» δεξαμενόπλοιον, ἐπὸ σημαίαν Περούβιας, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταῖρας «Τρανσπετόδη» Α. Ε. καὶ παρελήθη εἰς τὴν Κονσταντινούπολιν, ἐνδικάσθησεν οἰκοδ. 2466 τ. γραφός, 1548 τ. νέτ., 4250 τόννων φορτίου, ἔχει παρὰ τὸ Λόρδ κλάσιον 100ΑΙ καὶ κατεσκευάσθη τὸ 1889 (Ιούλιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Craig, Taylor & Co», τοῦ Στότων, ἐπεστή δὲ τὸ 1920 οἰκοπές ἀνακατασκευάς, μετεξὺ τῶν ὀποίων περιελαμβάνετο καὶ ἡ αὐτικατάστασις τῶν ἀπωμημανῶν διὰ Ντῆζελ.

Εἶναι οἰκός τελίδων διὰ τὸν μεταφοράν φεντίων φορτίων εἰς χώμα, φέρει ἐν καταστάσιμων παραστατικῶν τοὺς «star deck», ἔχει δὲ ἐμφορτωτὸν βάθος 21.3' ποδῶν καὶ διαστάσεις μοιχευ. 292.5 ποδῶν, πλάτον 37.2' καὶ

**A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"**

[HELENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON καὶ τάναπαλιν.

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

Απευθυντέον: **Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40.418

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

πλευρικοῦ ὑψοῦ 18.4' ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ εἰνε δενάμεως 286 ὄνοι. Ἰππον.

«YOSERIC» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Λημοσθ. Δάμπλα-
ον ἀντὶ 14.250 λιφῶν καὶ ὅτι παραλημθῆ τίς Νιούπορτ. Πρόσκειται περὶ
σκάφους 5240 τ. γκρός, 3221 τ. νέτ καὶ φορτίου 8300 τ., μὲ ἔμφορτον
βύθισμα 25.3 1/4 ποδῶν, ἔχοντος παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόνδον πλάσιν
100A1 καὶ ναυπηγήσθετος τὸ 1918 (Ἰούλιον) εἰς τὰ ναυτηγεῖα «Sir J.
Laing, & Sons Ltds, τοῦ Σώντερλαντ. Χώρον διὰ φορτία γεννημάτων
εἰς χῆμα διαθέτει 441.000 κ. π., διὰ δέματα 406.000 κ. π. καὶ διὰ μπόν-
κρες 18.315 κ. π., χειροποιεῖ δὲ ἔμμα ὕδατος 1793 τόννους.

Φέρει δύο καταστρόματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 400 ποδῶν,
πλάτους 52.4 καὶ πλευρικοῦ ὕψους 27.5 ποδῶν, μὲ πρόστεγον μήκους
49 ποδῶν, πεσόδετον 112 καὶ ὑπόστεγον 39 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ,
κατασκευῆς «G. Clark», τοῦ Σώντερλαντ καὶ δυνάμεως 517 ὄνοι. Ἱ-
ππον, εἰνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 44'', 73'' καὶ
διαδρομὴν ἐμβόλων 48'' ἵντσων. Λέβητας φέρει τρεῖς, πέσεως 180 λι-
τῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Αἱ ναυτιλία τῶν Βαλτικῶν καὶ Σκανδιναϊκῶν χωρῶν προσέδιοις
τόννων ζαρακτηριστικῆς ζωτηρίτητος εἰς τὴν ἀγοράν τῶν πρὸς περιστέρῳ
ἐκμετάλλευσιν πολουσμένων πλοίων, κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου.
Νοθρηγοί, Φινλανδοί καὶ Ἐσθονοί ἐφοπλισταὶ προέβησαν εἰς ἀρκε-
τὰς ἀγορὰς φορτηγῶν σκαφῶν ἐξ Ἀγγλίας καὶ Σουηδίας, ἐνῷ ἐπισης
ἔκλεισαν δύο εἰστέτι ἀγορᾶς Ἀγγλικῶν σκαφῶν Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ
καὶ μίαν ἀγορὰν πλατών Ἀγγλικοὶ φορτηγοὶ τὰ Σοβιέτ. Τὸ σκάφος
τοῦτο ἦτο τὸ «Aegte Prince» 3450 τ. γκρός, 5960 τ. φορτίου καὶ ναυπη-
γήσεως 1897. Ή τιμὴ καὶ οἱ ὄροι τῆς ἀγορᾶς τοῦ παρὰ τῶν Σοβιέτ δὲν
ἐγνώσθησαν.

«Ελληνες ἐφοπλισταὶ προέβησαν εἰς τὴν παραλαβὴν δύο φορτηγῶν
πλοίων, περὶ δύν γράφομεν εἰς τὴν οὐείαν στήλῃ, ἥγράσαν τὸ παλα-
ὸν Περιφερανὸν καὶ είτα Τοντούζον τάνκερ «Mizarca» 2466 τ. γκρός
(τοῦ 1889), παρέλαβον δὲ καὶ τὸ νεοναυπηγήτον φορτηγὸν «Σαμάτιος Γ.
Ἐμπειρίος», ἡ ἀρχιθῆς καταμετρήσης τοῦ ὄποιον δὲν ἐγνώσθη εἰ-
στι. Εἰς τὸ «Αλόνδα» ἐσημειώτη πρὸς τὸ παρόν μὲ χωρητικότητα 3900
τ. γκρός.

Η Γιονγκοσθανῆ «Oceania» ἡγόρασεν ἐπίσης τὸ Ὀλλανδικὸν
φορτηγὸν «Runiel» 3156 τ. γκρός, 5515 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύ-
θισμα 21.7 3/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1917. Ή τιμὴ τῆς ἀγορᾶς τοῦ
δὲν ἐγνώσθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθὲν πρὸς ἡμερῶν εἰς τὸ Ρότ-
τερνταντα καὶ μετονομασθὲν «Dinaria» ἐτέθη ἐπὸν φόρτουσι δι' Ἀδρια-
τικον. Η ἀγοράσσων αὐτὸν «Dinaria» τὸ προοϊστεῖ διὰ τὴν παρὸν ἀντὶς
ἐξαντητούμενήν τακτικὴν γραμμῆν ἐξ τῶν Γιονγκοσθανῶν λιμένων
πρὸς τὸ Λονδίνον, τὴν Ἀμβέρσαν καὶ τὸ Ρόττερνταν. Αἱ κυριότεραι
ἀγοραπωλησίαι, αἱ ἀναγγελθεῖσαι κατὰ τὸ παρελθόν 15θήμερον ἥσαν
αἱ ἀπόλουσθαι:

«BLAIRLOGIE» Ἀγγλικόν, 3071 τ. γκρός, 5265 τ. φορτίου, μὲ
ἔμφορτον βύθισμα 20.4 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβέν No2 τοῦ
1933 καὶ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1928, ἐπολήθη εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ τιμῆς
9350 λιφῶν καὶ μετονομάσθη «Agnes».

«KOLLSKEGG» Νοθρηγού, 1814 τ. γκρός, 3000 τ. φορτίου καὶ
ναυπηγήσεως 1915, μὲ ἐπιθεώρησην τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρὰ Φινλανδῶν
ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 13.550 λιφῶν.

«ESPAÑOLETO» Ἰσπανικόν, 1358 τ. γκρός, 1700 τ. φορτίου καὶ
ναυπηγήσεως 1890, μὲ ἀναλεβήτωσιν τοῦ 1925, ἐπολήθη εἰς ἑτέρους
Ἰσπανοὺς πρὸς περιτέρῳ ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 90.000 πεστοτῶν.

«HAGGERSGATE» Ἀγγλικόν, 5344 τ. γκρός, 9600 τ. φορτίου
καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1934 καὶ ἔμφορτον βύθι-
σμα 25.1 3/4 ἵντσων, ἐπολήθη εἰς Γερμανοὺς ἀντὶ 21.250 λιφῶν. Τὸ
αὐτὸν σκάφος εἶχε πωληθῆ τὸν Νοεμβρίου τοῦ 1924 ἀντὶ 47.500 λιφῶν.

«HIGHLAND» Ἀγγλικόν, 1209 τ. γκρός, 1805 τ. φορτίου καὶ
ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1932, ἐπολήθη εἰς Ἐσθονοὺς
ἀντὶ 5800 λιφῶν.

«THORSHOLM» Νοθρηγού μότορ - τάνκερ, 6748 τ. γκρός 11.
100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ ἐπιθεώρησην No 1 τοῦ 1934,
ἐπολήθη εἰς Νοθρηγούς ἑταῖριαν τοῦ «Οσλο» ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν
115.000 λιφῶν.

«BONDEN» 677 τ. γκρός, 900 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1891
καὶ «INDRA» 2052 τ. γκρός, 3000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1900,
ἀμφότερα Σονηδικά, ἐπολήθησαν εἰς Φινλανδοὺς ἀντὶ 4500 λιφῶν τὸ
πρῶτον καὶ 6500 λιφῶν τὸ δεύτερον.

«MUNARDAN» Ἀμερικανικόν, 3809 τ. γκρός, 6100 τ. φορτίου
καὶ ναυπηγήσεως 1917, ἡγοράσθη παρὰ Νοθρηγού ἀντὶ 65.000 δολα-
ρίων, μὲ παραλαβὴν ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλτι-
κῆς.

«USKMOOR» Ἀγγλικόν, 2730 τ. γκρός, 4050 τ. φορτίου καὶ ναυ-
πηγήσεως 1924, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπολήθη εἰς Γερμανοὺς ἐφο-
πλισταὶ ἀντὶ 31.500 λιφῶν καὶ μετονομάσθη «Marianne».

«BLAIRADAN» Ἀγγλικόν, 2889 τ. γκρός, 4500 τ. φορτίου καὶ
ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1935, ἡγοράσθη ἐπὸ Φιλανδί-
ζης ἑταῖριας ἀντὶ 14.500 λιφῶν.

«CURRAN» Ἀγγλικόν, 1106 τ. γκρός, 1550 τ. φορτίου καὶ ναυ-
πηγήσεως 1900, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1933, ἐπολήθη ἀντὶ 4500 λιφῶν εἰς
Ἐσθονοὺς ἐφοπλιστάς.

«CITY OF VANCOUVER» Καναδικόν, 5697 τ. γκρός, 8692 τ.
φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1933, ἐπολήθη εἰς
Κίνεζην ἑταῖριαν ἀντὶ 25.000 λιφῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἑνα λιμένα τῆς
Κίνας ἡ τῆς Ιαπωνίας.

«COMERIC» Ἀγγλικόν, 6701 τ. γκρός, 10.980 τ. φορτίου καὶ ναυ-
πηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No3 τοῦ 1931, ἐπολήθη εἰς ἄλλοδαποὺς ἐ-
φοπλισταὶ ἀντὶ 4.500 λιφῶν.

«DOMINIA» Ἀγγλικόν, 9273 τ. γκρός, 11.985 τ. φορτίου καὶ ναυ-
πηγήσεως 1926, μὲ σερβέν No2 τοῦ 1934, ἐπολήθη εἰς Νοθρηγούς ἐ-
ταῖριαν τοῦ «Οσλο» ἀντὶ 42.500 λιφῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Τίποτε τὸ ἐξωτερικὸν δὲν ἐνεφάνισεν ἡ ἀγορὰ τοῦ παλαιοσιδήρου
κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου, πέραν ποιᾶς τινος ζωτηρίτητος
τῶν διάλυσεων ἐν Ἀγγλίᾳ. Εἰς τὴν παραπομφεῖσαν γενικὴν χαλαρό-
τητὰ συνετέλεσεν, ώς ἡτο φυσικόν, καὶ ἡ ἀργία, λόγῳ τῶν ἐφοτῶν τοῦ
Πάσχα, πόδι παντὸς ὅμοις ἡ ἔλλειψις ἐνδιαφέροντος ἀπὸ τοὺς Ίταλοὺς
καὶ Ιάπωνας διαλυτάς. Επιμειούμησαν ἐπίσης καὶ τινες ἐπαναπολή-
σεις σκαφῶν προοριζομένων διὰ τὸ Ἀγγλικὸν σχέδιον «εναπτηγήσεων-
διάλυσεων», ἀπὸ τοῦ Βρεταννούς ἀγοραστάς τον εἰς διαλυτάς τῆς
ἄλλοδαπτης, λόγῳ τῶν ἐπιχρυσών αἴσιμφρων τιμῶν ἐν Ἀγγλίᾳ.
Τοιαῦτα περιπλόσεις ἴσχουν τοῦ Ἀγγλικοῦ «Penrhyneskshire» καὶ τοῦ
Γαλλικοῦ «Nerhuddia», ἀπίνα ἐπολήθησαν παρὰ τὸν Ἀγγλικὸν ἀγορα-
στῶν τον εἰς διαλυτάς τοῦ Δάντσιγκ καὶ τῆς Γενοβας, εἰς τιμᾶς μικρο-
τέρας τῆς ἀρχικῆς κτήσεώς τον κατὰ 4750 λιφας διὰ τὸ πρῶτον λά-
νερος καὶ 2250 διὸ τὸ δεύτερον. Οἱ Ίταλοι διαλυταὶ προέβησαν εἰς τὴν
Ἀγοράν, πλὴν τοῦ ἀντοτέρου Ἀγγλικοῦ πλοίου καὶ τοῦ «Ελληνικοῦ «Μι-
ζαλίδης Ξιλέας ἀντὶ 8100 λιφῶν, ὅποι 42)—κατὰ τὸν τόνον γυρός, μὲ πα-
ραλαβὴν, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται παρωπλισμένων ἀπὸ διετίας περίου εἰς
τὴν Γενοβαν.

Κατὰ τὸ ἓπον ἀνασοπάτησιν 15θήμερον ἐπολήθησαν ποδὸς διάλυσιν 15
ἐν δύο πλοίαι, χωρητικότητος 79.766 τ. γκρός, ἀνόργοντα εἰς τὰς ἀπο-
λύθους πέντε σημαῖας:

Ην. Πολιτειῶν 4 τ. γκρ. 37.940	Ελληνικά 1 τ. γκρ. 3.828
Ἀγγλικά 4 > 21.965	Ισπανικά 2 > 2.941

Γαλλικά 4 > 13.092	Σύνολον : 15 > 79.766
--------------------	-----------------------

Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν περιελαμβάνετο καὶ τὸ ἓπον Ἀμερι-
κινήν σημαῖαν ἐπερωτάνον «Colombia» (ex «Belgenland») 24.578 τ.
γκρός, καθὼς καὶ τὸ Γαλλικὸν τάνκερ «Girafe» (πρόην «Βαγγέλης» ex «Ροζένην Ἀμπλιτέλλον», ex «Φαβιέρος») 1171 τ.
γκρός (τοῦ 1920). Τὰ 15 ταῦτα σημάτη ἔχαρεσι 2 Γαλλικόν 1939

W. KUNSTMANN, STETTIN AND SWINEMÜNDE ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

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

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΣΙΕΥΘΥΝΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

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

τ. γκρός) έπωλήθησαν άντι τημῆς 147.950 λιρών, 101.500 πεστούν και 10.000 δολλαρίων εἰς διαλυτάς ἐπτά διαφόρων χωρών, ως ἔξις:

ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ ἀπὸ «John Jay» Ἀμερικανικὸν, 7552 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἀντὶ 14.500 λιρῶν, παραδοτέον ὃς ἐστὶ καὶ εἴριστεται εἰς Βόρ. Ἀμερικήν, «British Enterprise» Ἀγγλικὸν τάνκερ, 4204 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἀντὶ 6600 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Φάλμουθ, «Minotaur» Ἀμερικανικόν, 4418 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἀντὶ τημῆς 8500 λιρῶν, παραδοτέον εἰς Ἀγγλίαν, «Kingsbury» Ἀγγλικόν, 4072 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 8000 λιρῶν, «Ville de Dunkerque» Γαλλικόν, 3190 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἀντὶ 6500 λιρῶν και τὸ Ἀμερικανικὸν λάινερ «Columbia» 24.578 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ τημῆς 55.000 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τὸ ἀγορασθὲν ἔξι ἄλλον πρὸ μηνὸς παρὸ «Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστῶν πρὸς διάλυσιν, βάσει τοῦ σχεδίου, Ἀγγλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Bulgariam» 2064 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 4500 λιρῶν, ἀγγέλλεται ἡδη, ὅτι ἐπωλήθη εἰς Βρετανίαν διαλυτὰς ἀντὶ 3200 λιρῶν.

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Μιζαλὸς Σενάξ» 3822 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἀντὶ 8100 λιρῶν και τὸ Γαλλικὸν «Norfolk» 7963 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 15.250 λιρῶν. Τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶχε πρὸ τοῦς ἀγορασθῆ παρὸ «Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστῶν πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 17.500 λιρῶν, ἡδη δὲ θα παραδοθῇ εἰς Φάλμουθ. ΔΙΑΛΥΤΑΙ ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΓΚΗ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν λάινερ «Pembroke» 7808 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἀντὶ 15.000 λιρῶν. Καὶ τὸ σάφος τοῦτο εἶχεν ἀγορασθῆ παρὸ «Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστῶν πρὸς διάλυσιν

βάσει τοῦ γνωστοῦ σχεδίου, ἀντὶ τημῆς 19.750 λιρῶν. ΙΑΠΩΝΕΣ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ ταξιδεύον εἰς «Απὸ Ἀνατολὴν Ἀγγλικὸν τάνκερ «Paludina» 5881 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 10.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἕνα Ἰαπωνικὸν λιμένα. ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ μικρὰ Ἰσπανικὰ ἀτμόπλοια «Roussachs» 1131 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ τημῆς 40.000 πεστούν και «Andalucia» 1818 τ. γκρός (τοῦ 1892) ἀντὶ τημῆς 61.500 πεστούν.

ΓΑΛΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν, ἀντὶ τημῆς μη γνωσθείσης, τὰ μικρὰ Γαλλικὰ ἀτμόπλοια «Girafe» (τάνκερ) 1171 τ. γκρός (τοῦ 1920) και «Sidi Belyont» 768 τ. γκρός (τοῦ 1884), ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΕ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 10.000 δολλαρίων τὸ Ἀμερικανικὸν ἀτμόπλοιον «Greyhound» 1392 τ. γκρός (τοῦ 1902).

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Τὸ ἀνεύδυνον τοῦ πλοίου διὰ ζημίας τοῦ φορτίου κατὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν

Τὸ Ἀκυροτικὸν τῆς Ρώμης διὰ τελευταίας τοῦ ἀποφάσεως ἐπεκύρωσεν Ἐφετειακὴν τοιωτήν, ἵτις ἀπέκλειε τὴν ἐνθύηντον τοῦ σάκους ἐν περιπτώσει ζημιῶν, ἀπίνες ἐπῆλθον εἰς τὸ φορτίον αὐτοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φορτοεκφόρτωσεως, ἐγένοντος αὕτη, ἐστο καὶ ἐάν τελὴ ἐπὶ τὴν ἐπίβλεψιν ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου, διενεργεῖται ἐν τούτοις ἀπὸ προσωπικὸν τοῦ ἀρμοδίου λιμενικοῦ ὁργανισμοῦ, οἱ λιμενεργάται τοῦ πλοίου, ἐν τῇ ἐνωσικοῖς τῆς ἐργασίαις τον, δὲν λαμβάνοντο ἀπὸ ἐνθεῖας διαταγῆς ἀπὸ τὸν ἐπὶ τῆς φορτοεκφόρτωσεως ἀξιωματικὸν τοῦ πλοίου. Η ἀπόφασις ἀνέφερετο εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν ἀτμόπλοιον τοῦ «Αόρδ Τριεστίνο» εἰς τὴν Βενετίαν, καθ’ ἥν οἱ λιμενεργάται τοῦ ἐκεῖ ὁργανισμοῦ λιμένος προεκάλεσαν, ἐξ ἀποφεύξεως τον, ζημίαν εἰς φορτίον σταφίδος εἰς σάκους, ἐπὶ τῶν ὄποιν ἐπεσε τὸ περιεχόμενον ἐκφορτωνόμενον βαρετίων μὲ ἀφεντικοῦ χημικὸν τι προϊόν.

Ο παραλήπτης τῆς σταφίδος και ὁ ἀσφαλιστής τον ὑπεστήθησαν, διὰ διὰ τὴν προσγενομένην ζημίαν ἵτο ὑπειθύνον τὸ «Λόρδ Τριεστίνο», ἐπόσον ἡ κόνις τοῦ χημικοῦ προϊόντος ἐπεσεν ἐπὶ τῶν σάκων ὅδηγιον τοῦ ἐπόπτου ἀξιωματικοῦ προϊόντος τοὺς λιμενεργάτας, βάσει τῶν ὄποιων, οἱ τελευταῖοι οὗτοι, ἐξεφόρτωνται διὰ τοῦ βαρούλκου τὰ βαρετία μὲ τὸ ἀσφενικοῦ προϊόν ἀνὰ τρία, ἐνῷ ἐπεσε νὰ τὰ ἐξφορτώνοντον ἀνὰ δύο. Τὸ δικαστήριον διετύπωσε τὴν γνώμην, ὅτι, ἐν πάσει περιπτώσει, η ζημία τῆς σταφίδος δὲν προίσχεται ἀπὸ τὴν ἐπόδειξην ἡ ἐστίο κατὰ τὴν διαταγὴν τοῦ ἐπόπτου ἀξιωματικοῦ, ἀλλ’ ἀπὸ τὸν τρόπον τῆς ἐργασίας τῶν λιμενεργάτων, διὰ τῶν ὄποιων δὲν εὑνθίνεται ὁ ἐφοπλιστής, ἀλλ’ ὁ Λιμενικὸς Ὀργανισμός, ἐξ μέρους τοῦ ὄποιον ἐποχεωτικῶς ἀποτελλούται εἰς τὰ πλοῖα.

Ἐκ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἀνωτάτου Ἰταλικοῦ δικαστηρίου είνε ἐνδιαφέροντας ἡ περιοπή, δι’ ἡς τὸ δικαστήριον καθορίζει εἰδίζως, διὰ ἡ ἐποπτεύεται τῶν ἐντεταλμένων ἐπὶ τῆς φορτοεκφόρτωσεως ἀξιωματικῶν ἐπεινείναι μόνον, δοσοῦ ἀμοφᾶ τὰς γενικὰς ὅδηγιας περὶ τῆς φορτοεκφόρτωσεως τῶν κυπρῶν, ἐνῷ τούναντον ὁ τρόπος τῆς μεταφορᾶς και γενικῶς τοῦ χειρισμοῦ τοῦ ἐποφερέματος εἰς τὸ κύτος, καθ’ ὅν χρόνον ἀνασφέρεται ἐξ αὐτοῦ, ἐπαφέται εἰς τοὺς λιμενεργάτας. Τὸ πλοῖον ἐπολογίζει ἀπόλυτως ἀνενομεῖ ὁ πρόεδρος τοῦ εὐθύνης, ἐπὶ τῆς πειραϊκῆς προσωπικοῦ διὰ τούτους εἰδόντας ἔργασίας. Τὸ προσωπικὸν αὐτὸν ἀρρόδος προμηθεύεται εἰς τὰ πλοῖα και τὸ ἐπιβάλλει ὁ ἀμόδιος λιμενικὸς ὁργανισμός και συνεπῶς δὲν δύναται νὰ καταλογισθῇ σφάλμα εἰς τὸ πλοῖον, ἐὰν ἡ ἀρρή τοῦ λιμένος δὲν διαθέτει συγχρόνως και εἰδίκην διάρκειαν ἐποπτεύειν.

Ἀπολλέται ἐξ ἄλλον ἡ ἀπόφασις οἰλανδήρωτε εὐθύνη τοῦ πλοίου εἰς παρομοίας περιπτώσεις, διότι δὲν ἐπενοεῖ ἡ ἐπηρεοία αὐτοῦ νὰ εἰδοποιήσῃ τοὺς ἐργάτας περὶ τοῦ εἰδόντος φορτίου, ὅπερ ἡτο κάτοιν τῶν βαρετίων μὲ τὸ χημικὸν προϊόν, εἰς τὸ κύτος. Εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν ἐπηρεοίαν τῶν λιμενεργάτων ἀπόκειται ν’ ἀνασύρῃ ἐξ τοῦ κύτους τὸ ἐπιφέρεμα κατὰ τρόπον, μῶτε ν’ ἀποφευχθῇ ἡ διαποδόμοις τοῦ ἐπάλλον, κάτωθι κεχενόντος ἐποφερέματος, εἰς τὸ κύτος ἡ εἰς τὸ κατάστομα, ανεξαρτήτης τῆς μικρᾶς ἡ μεγάλης ζημίας, ποὺ δύναται νὰ προέλθῃ εἰς τὸ σάφος ἡ εἰς τὸ φορτίον εἰς τῆς τοιωτῆς κακῆς μεταχειρίσεως τοῦ ἐμπορεύματος.

—Σταλλίαι και ὑπολογισμὸς αὐτῶν

Τὸ φορτηγὸν «Memphis» είχε παραλάβει ἐξ Ἀμερέσης διὰ Βοστῶνην ἓν πλῆρος φορτίον τομέντον, βάσει ναυλοσυμφώνου καθορίζοντος, διὰ ἡ ἐκφόρτωσις δὲν ἐπενοεῖ κατ’ ἀναλογίαν 500 τόνων εἰς ἐκστητὴν ἐργάσιμον ἥμερον τῶν 24 ὥρων, κωδοῦ ἐπιτέλουτος (running 24 hours weather working days). Ἐφ, δοσον τὸ πλοῖον πειρέπεσεν εἰς «επισταλλίας» μὲ τὴν καθωδισμένην ἡμερησίαν ἀποζημιώσοντος ἐπ 40 λιρῶν, ὁ πλοιαρχὸς αὐτοῦ, προκειμένου νὰ ὑπολογίσῃ τὴν ἡμέραν ἐνάρξεως τῶν «επισταλλίων», ἔλαβεν ὑπ’ ὄψιν τοῦ ταξιδίου τῆς ἡμέρας φορτώσεως και ἐκφόρτωσεως, αἵνεται, βάσει τῶν ὄρων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἵσσαν ἀναστρεψάνειν, συμπειρίλαβε δὲ και τὰς ἐργασίμους ἡμέρας, ὡς ἡμέρας ἐκφορτώσεως.

Τὴν τοιωτὴν ἀντιληφήν τον ὁ πλοιαρχὸς ἐστήριξεν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ δρόμῳ, κατὰ τὸν ὄποιον εἴη σταλλίαι ὑπολογίζοντα εἰπειρογόνων ἐργασίων ἥμερον τῶν 24 ὥρων, κωδοῦ ἐπιτέλουτος.

Τὸ ζήτημα ηζθῇ ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου τῆς Ἀμερέσης, κατό-

METALLA LEYKA KOYZINETON SYRACUSE

Αἱ ποιότητες τούτων είναι εἰδικαὶ ως ἀκολούθως:

AMERICAN MARINE Genuine, διὰ ἀτμομηχανὰς μεγάλων και

ταχέων ἀτμοπλοίων ως και Τουρουπίνας

DIESEL MARINE Genuine, διὰ μεγάλως και πολυστρόφους πε-

τρελαιομηχανὰς θαλάσσης ἀνθιστάμενον εἰς τοὺς μεγάλους δονισμοὺς και πιέσεις.

GOVERNMENT Genuine, διὰ μεγάλας και πολυστρόφους πετρε-

λαιομηχανὰς ἔηρᾶς, μεγάλα Μοτέρ, Δυναμὸ και μεγάλης ταχύτητος αὐτοκίνητα και αέροπλάνα.

Οὐδὲν ἄλλο μέταλλον λευκὸν Κουζινέτων δύναται νὰ παρουσιά-

ση τοιωτὴν ἀντοχὴν και διάρκειαν και νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἀσφα-

λῶδος και ἐπὶ μακρὸν χρόνον Μηχανᾶς μεγάλας, πολυστρόφους και

με ἰσχυρούς δονισμούς και πιέσεις ὅσον τὰ ἀνωτέρω – τούτων ὑ-

πολογιζομένων ἀποβαίνοντι τὰ εὐθηνότερα ὅλων.

SYRACUSE SMELTING WORK, BROOKLYN U.S.A.

KENTRIKON PRAKTOREION
KAI APOTHEKHN ELLADOS N. Θ. KAMMENOΣ

AEOFOROS MIAOUΛH & NIKHTA 21
TΗΛΕΦΩΝΟΝ 41-566 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



πν άρνήσεως τῶν φορτωτῶν ν' ἀναγνωρίσουν τὸν ἑπολογισμὸν τοῦ πλοάρχου, βασιζόντων εἰς τοιάντην τοῦ ναυλοσυμφόνου ἐρμηνείαν. Τὸ Δικαστήριον, ἀν καὶ διετύπωσε τὴν γνώμην, ὅτι ὁ ἐπίμαχος ὅρος δὲν διατυπώνται ἀρκετὰ σαφῶς, ἔχοντες ἐν τούτοις, ὅτι ἔδει νῦν ἐρμηνεύθῃ, ὡς ἔχει: «Ἄλι σταλλίαι ἀρχόνται εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν ἀπὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸ προσαθορισθὲν σημεῖον ἐκφορτώσεως καὶ συνεχίζονται ἀνεν διακοπῆς, ἐφόσον ὁ καιρὸς ἐπιτρέπει τὴν ἐργασίαν ἐκφορτώσεως, διακόπτονται δὲ μόνον κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἑργασίμων ἡμερῶν καὶ ἐφ' ὅσον δὲν ἐπάρχει σαρκία ἀλλὰ ἀντίθετο συμβατικὴ ἐποχέσωσις, ἡ ἐργασίας «weather working days» ἀναφέρεται εἰς τὰς ἐργασίμων ἀποκλειστικῶς ἥμέρας καὶ οὐχὶ εἰς τὰς ἑργασίμων τουάντας, αἵτινες ὀποιδηποτε ἐξηρτοῦνται, ἀσχέτως ἐαν κατ' αὐτὰς ὁ καιρὸς ἐπέτρεψεν ἡ οὐρὴ τὴν ἐργασίαν. Ή περὶ «εκαρδὸν ἐπιτρέποντος» ἐπιμέλαιξις ἴσχει μόνον διὰ τὰς ἐργασίμων ἥμέρας.

Ο λογαριασμὸς ἐπομένως τῶν σταλλῶν τοῦ φορτηγοῦ «Μεμάς» ἀνεῳρήθη ἐπὶ τῇ βάσει τῆς δικαστικῆς ταύτης ἀποφάσεως.

—Η εύδύνη τοῦ πλοίου ἔναντι βλαβέντος ἐξ ὄρυτος φορτίου

Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Halystone» ἐξεργότως πρὸς καιροῦ εἰς τὸ Λονδίνον μερίδα φορτίου γεννημάτων ἐκ Ροζάριο, βεβλαμμένην ἐκ θαλάσσιον ὄρυτος, ἀπὸ δὲ τὴν ἐπαγόρευσθησασαν πραγματογνωμονῆτη διεπιστόθη, ὅτι δὲν εἶχε δραγῇ ὀλόλευκον τὸ φορτίον τοῦ κύτους, ἀλλὰ τημία μόνον ἀντόν, τὸ ὅποιον εὐρίσκεται παρὰ τὸ στόμον τοῦ κύτους. Εἰς τὴν ἐγερθεῖσαν ἡποὺ τὸ παραλήπτον αἴτησαν ἀποξημώσεος ὁ πλοίαρχος προσέβαλεν ἀρνητοῦς ἰσχυρισθείς, ὅτι ἀντὸν τοῦτο τὸ ἐμπόρευμα ἐφορτώθη πολὺν νοτίων καὶ συνεπῶς ἡ ὑγρασία ἔδει ν' ἀποδοθῇ εἰς αὐτό, ἐφόσον δὲν διεπιστόθη κανένα σημεῖον τοῦ κύτους διαρρέον, δεδομένου μάλιστα, ὅτι δῆλα τὰ ἐλλάσματα τοῦ κύτους καὶ τὸ καταστρόματος, εἰς τὰ ὄποια ἥγγιζε τὸ φορτίον, δὲν ἐνεφάνιζον ἵνην σκοτίας, οὕτε καὶ διαρροῆς τίνος, ἐξ ἣν νῦν προστίτη διείσδυσις θαλάσσης ὄρυτος μέχρι τοῦ φορτίου.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διαιτούσεων αὐτῶν, τὸ πρωτόδιον δικαστήριον ἀπεφάνθη ὅτι, ἐφόσον ἡ βλάβη τῶν γεννημάτων δὲν δύναται ν' ἀποδοθῇ εἰς ἔλλαττομα τοῦ σάκαρος ἢ εἰς ἀμέλειαν τινὰ τοῦ πληρούματος, δὲν ἔπειτα νῦν θεωρηθῆται τὸ πλοίον ἑπειθεντὸν δί' αὐτῆν. Τὸ Ἐφετεῖον ὅμως, πρὸ τοῦ ὄποιου ἥγησε ἡ ἐπόθεσις, διετύπωσεν ἀντίθετον γνώμην. Καθώσισε, δηλαδή, τὴν ἀρχὴν ὅτι, ἐάν ἔνα φορτίον ἐβράχῃ ἀπὸ θαλάσσιον ὄρυτο, ἔστι καὶ ἐάν ἀράμη δὲν κατέστη δηνατῇ ἡ διακρίθωσις τοῦ τρόπου καὶ τοῦ σημείου, ἀπὸ τὸ ὄποιον τὸ θαλάσσιον ὄρυτο δέχθασται μέχρι τοῦ φορτίου, πρέπει νῦν θεωρηθῆται τὸ πλοίον ἑπειθεντὸν τῆς προξενηθείσης ζημίας.

Βάσει τῆς τοιάτης ἀποφάσεως ὁ πλοιοκτήτης τοῦ «Halystone» — ἐπεργάθη νῦν καταβάλλει τὸν παραλήπτην ἀποξημώσιν 334 λιρῶν, ἐπιβαρυθεὶς συνάμα καὶ μὲ τὰ ἔξοδα τῆς δίνης.

HEMPEL'S SHIP'S PIANTS

Ο Ἑπιτυχέστερος Συνδύασμός Ἀνωτάτης Ποιότητος καὶ Προσιτῆς Τιμῆς

Τέλειον Σύστημα Χρωμάτων Ὅφαλων
καὶ ἔξαλων.

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

Ἴδιαίτεραι Συνδέσεις διὰ
Πετρελαιοφόρα Πλοῖα.

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

Ἐπίσης εἰς Βέλγιον καὶ εἰς ἔξ διαφόρους χώρας.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

N. B. ΜΕΤΑΞΑΣ

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

Τηλεγραφήματα: AHEAD-LONDON

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

«Ορος Ἀτλας»: Ἐπανέπλευσεν εἰς Κύκρον μὲν ἀνωμαλίαν εἰς τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν του, ἀφοῦ δὲ ὑπέστη ὡρισμένας ἐπισκευασίας ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἐξηρτούσθη τὸν δι' Εὔρωπην πλοῖον του.

(Μαρτ. 30)

«ΤΑΣΟΣ»: Οὐος εἶχονεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος συνεργούσθη παρὰ τὸ φαρόπλοιον Χίντερ καὶ κατέψηγεν εἰς Ντόρερ μὲν διαρροήν. Τὸ φορτηγόν μαζί τοῦτο κατημυνέτο ἐπ' Ρότερνταμ μὲ φορτίον κώνων εἰς Ντουτρέβοντν, ὃ δὲ σύγχρονος ἐπῆλθε τὴν 2αν μεταμεμβονήν ὥραν τῆς 29ης Μαρτίου, μὲ τὸ 'Ολλανδικὸν ἀπ' «Βατανίερ ΙΙ», εἰς θέσην 51°—40° Νοτίου πλάτους καὶ 2°—40° Ανατολικού μήκους, κατὰ τὴν διάσκεψην πονήσης ὄμηλης. Τὸ ἀπ' «Τάσος» ἐκταῦθη εἰς τὴν ἑφαλα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ πλησίον τοῦ μηχανοστασίου, λόγῳ δὲ τῆς προσινάσης διαρροῆς ἐζήτησε διὰ τοῦ ἀσυμμάτου του βοήθειαν. Πράγματι ἐπεισέσεν εἰς τὸν τόπον τῆς συγχρονίσεως τὸ ναυαγωστικὸν «Γολδάθ», διπερ ὅμως συνδέουσεν μάλιστα τὸ φορτηγόν μέζοι τοῦ Φάλιουν, διπερ καὶ ἔχθασε τὴν πρώτην ἀντόν πλεινων. Δύται ἐπεθεώρησαν τὴν ἑφαλα καὶ ἐπεσκέψασαν τὰς ζημίας τοῦ πλοίου, ἔλαβε δὲ τοῦτο πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε τὴν 6ην Απριλίου διὰ τὸ προορισμὸν του.

(Μαρτ. 29—Απρ. 6)

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ»: Τὸ φυματίκον, διπερ ἐδύνθισθη 300 μίλια ΒΔ. τοῦ Σουδάν, καθ' ὃν χρόνον ἐδρούσανετο ἐπὸ τὸν φορτηγὸν «Βιργίνια» ἐν Σορέζ διὰ Μογκαντίσιον, ὀνομάζετο «Aboou Moussa» (Μαρτ. 31)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»: Έκ τῆς προσαράξεως του εἰς ἀμάραδη θέσιν τοῦ Κοσσετίον οὐδεμίαν ὑπέστη ζημίαν. Τὸ σχάρος ἐπειθεώρημη ἀπὸ δύτας καὶ ἀφοῦ παρέλαβε τὸ φορτίον του κατημυνθῆ εἰς Σορέζ. Έτεί τέγέντο νέα ἐπιθεώρησις τῶν ὑφάλων του, ἔλαβε δὲ τὸ πλοίον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ Βαλτιμόρη. (Μαρτ. 30—Απρ. 5)

«ΠΑΝΙΣ»: Κατέπλευσεν εἰς τὸν λαμένο Κλαιπέντα μὲ φορτίον φορίων. Κατὰ τὸν πλοῦν τὸ σάκαρος προσήσαξε, λόγῳ ὄμηλης ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνεν δυνηθείας καὶ ἐξηρτούσθη τὸ παραστόθη τον. Κατὰ τὴν ἀνέλκυσην τοῦ ἀπόλεσε μίαν ἐκ τῶν ἀγκυρῶν διὰ τὸν πλούν τον. (Απριλ. 1)

«ΒΟΡΙΣ»: Καθ' ὃν χρόνον ἀπέπλευε ἐπὶ Γδύνιας, προσήσαξεν εἰς ἀμάραδη θέσιν, ἀνελκυσθεὶς μετὰ δύορον τῆς βοηθείας καὶ ἐξηρτούσθη τὸ ταξίδιόν του. Τὸ πλοίον δὲν ὑπέστη προφανῶς τὴν ἀπόλεσην τοῦ ἀπόλεσε μίαν ἐκ τῶν ἀγκυρῶν τοῦ πλοίου τον. (Απριλ. 1)

«ΔΛΦΗΣ»: Κατερχόμενον τὸν ποταμὸν, ἔμφορτον, ἐπὶ Ροζάριο διὰ Ντασάρ, ἡγυρωδόλησε πλησίον τοῦ Σάν Πέντρο, λόγῳ καροκαρίας καὶ μικρᾶς ὄρατότητος. Κατὰ τὴν ἀγκυροδολίαν τοῦ ἀπόλεσε μίαν ἀγκυρὰν καὶ τοια κλειδιά ἀλλοσεων.

«ΛΙΤΑ»: Εἰχεν, ὡς γνωστόν, ἔξοκεῖται τὴν 30ην Νοεμβρίου π. ἔ. 10 μίλια Ἀνατολικῶς τῆς Μερόνας. Εἰς ἀπάντησιν ἐρωτήματος τοῦ Λόδη ἐβεβαίωσαν οἱ πλοιοκτῆτες, διη τὸ σάκαρος ἀνειλκύσθη καὶ ἐπεσκέψασθη ἐργαζόμενον ἡδη ἐκ νέου. (Απριλ. 1)

«ΠΟΛΥΜΝΙΑ»: Μετὰ τὴν σημπλήρωσην τῆς παραδόσεως φορτίον πλαισοδίηρων εἰς τὴν Γένοβαν, εἰσῆλθε τὸ σάκαρος εἰς τὰς ἔξει δεξαιρεύσης πρὸς ἐπιθεώρησην τῶν ὑφάλων τοῦ καὶ ἐποικενή τον τῶν ζημιῶν, ἃς τινας ὑπέστη τελευταῖς ἐπροσαράξεως. Διεπιστόθη, διη 17 ἔλασματα πρέπει ν' ἀντικατασταθοῦν διοσχεδός, ἔτερα 5 νῦν ἐξαχθοῦν καὶ νῦν ἀπαντοποθετηθοῦν κατόπιν ἐποικενής καὶ ἀρκετὰ ἀλλὰ νῦν ἐποικενασθοῦν εἰς τὴν θέσιν τον. Μετὰ τὴν συμπλήρωσην τῶν ὑποδειγμάτων ἔποικενόν μῦν ζωηρηθῆται τὸ σάκαρος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Απριλ. 1)

«ΔΕΛΦΟΙ»: Προερχόμενον ἐπὶ Ροζάριο μὲ φορτίον γεννημάτων εἰς ζῆν καὶ ἐντὸς σάκκων, κατέπλευσεν εἰς Χούλι, μετὰ προηγούμενην ἐλαφρῶν προσάραξεν εἰς τὰ ἀμάραδη ἀμάθη τοῦ φαροπλοίου «Cromer Knoll». Ή προσάραξις ὠπεῖτο εἰς τὴν ὄμηλην. Τὸ σάκαρος ἀνειλκύσθη τῆς δυνηθείας καὶ χωρὶς νῦν ἀποτῆ τοῦ διεμέλαν τῶν ὑφάλων τον.

(Απρ. 2)

ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ Β. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ: Άνανθρακοιν ἐπὶ Νιού Ούεστμπουτορ οὐ πλοιοκτῆτες ἀλλοσεων καὶ ἡναγκάσθη ἀνεπαντλείση πρὸς ἀνεύρεσην καὶ παραλαβὴν της.

«ΑΡΙΑΔΑΝΗ»: Μὲ φορτίον γαμανθράκων, ἀνίγγειλε διὰ τοῦ English Bank καὶ ἐξῆτη



ZEISE PROPELLERS
FITTED ON MANY GREEK VESSELS

ARE THE MOST EFFECTIVE
GENERAL - REPRESENTATION
SINCE 1897

FR. CHRISTIANSEN - HAMBURG

TELEGR: CRIANSEN

SPEERSORT 8

σε δούμειαν ναναγοσωστικού. 'Επ της προσωράξεως δὲν ἐπέστη Σημία τῶν υφάλων, οὐδὲ διαρροὴ ἑσπειριόθη εἰς τὰ κύτα του. 'Επ Μοντεβίδεο ἀπεστάλη ἴσχυρὸν ρυμουλκόν, τοῦ ὥποιον ἐπέβη καὶ οἱ ἀμφόδοις ἀπευθωρήσ τοῦ λόιδ. Διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἀνελκύσεως ἔργη φημὶ ποσότης μετόνυμος εἰς τὴν θάλασσαν, ωρὶς δίους νά πραγματοποιηθῇ ή ἄνευ δοῦμειας ἀνελκύσις. Κατόπιν τούτου ἐγένετο δεκτὴ ή δοῦμεια τοῦ ρυμουλκοῦ, τὸ δὲ σπάσις ἀνελκύσιν, κατέπλευσεν εἰς Μοντεβίδεο.

(Ἀπολ. 3—6)
«ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ»: Ἐπανέπλευσεν εἰς Μοντεβίδεο μὲ πινγαῖαν εἰς τὰ μπόνυχες του. Τὸ πῆρ ἐνεπολιθη εἰς τὴν ἄρχικὴν αὐτὸν ἐστίαν διὰ τῆς διωχετεύσεως ἀπιοῦ, μετὰ πολέωρον δὲ προσπάθειαν κατεσθένθη.

(Ἀπολ. 5—7)
«ΝΗΙ-ΟΝ»: Κατενθυνόμενον μὲ φροτίον Ρωσοσικὸς ζαχαρίεως ἐκ Μαρίνης Θαλάσσης εἰς Βλαδιβοστόκ, ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀσφαράτου του, ὅτι εἰς θέσιν 6°—30' Βρ. πλάτους καὶ 108°—25' Ανατολικοῦ μήκους, ἔνθασθη εἰς σολῶν τῆς ὑψηλῆς πιέσεως. Φροντίδες κατεβλήθησαν διὰ τὴν προσωρινὴν ἐν πλῷ ἐπισκεψήν.

(Ἀπολ. 6)
«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Βλάσση): Μετὰ τὴν κατάσθεσιν τοῦ πορώς καὶ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἐν τῶν ἄπτων τοῦ Σουνίου, ἐργασιολικῆθη τὸ σάφας τοῦτο εἰς τὸ Λαριόν, ἐνθά καὶ συνεπληρώθη ἡ ἐκφόρτωσίς του. Συμφώνως πρὸς τὴν ἐπίσπουσιν ἔχθεσιν τοῦ λόιδ ἐφέρεται τὸ πλοῖον 1555 βαρέλια διθεῖσον ἀνθρακος, ἐξ τῶν δύοιν είλον παραδοθῇ πρὸ τῆς προκατᾶς 320 βαρέλια. Μετὰ τὴν πινγαῖαν περιεσθήσαν πλήρη 323 μόνον βαρέλια.

(Ἀπολ. 7)
«Α-Τ-Σ — ΓΕΩΡΓΗΣ»: Ἐνῷ συνεπλήρωνεν εἰς Σονές τὴν φροτούσιν του, ἐπερχάτησε πακούαρια καὶ σφροδός Νότιος ἀνεμος. Συνεπειὰ τούτου δέον φροτηγίδες προσδεδεμένεις εἰς τὸ πλοῖον, προειμένων νὰ ψημοιλκηθῶντας παρ' αὐτοῦ εἰς Μογκαντίσιο, ἀπεστάθησαν καὶ ἔζωκειλαν ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου παρὰ τὴν εἰσόδου τοῦ λιμένος. Ζημίας ὑπέστη καὶ εἰς ἔποικανες, δοτὶς διαρρέει.

(Ἀπολ. 7)
«ΕΙΡΙΝΗ ΡΑΛΛΙΑ»: Ἐξ Μπάρου μὲ γαιανθρακοφορτίον διὰ Μοντεβίδεο ἐπόδισεν εἰς Φάλμουθ πρὸς ἐπισκεψήν ἔλαφος ζημίας τῶν μηχανῶν του.

(Ἀπολ. 7)
«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»: Κατὰ τὴν πρὸ μηνὸς φροτούσιν του εἰς τὴν Μελβούρην ἀπόλεσε μίαν τῶν ἀγκυρῶν του, τὴν δύοιαν καὶ ἀντικατέστησε διὰ τῆς ἐπαρχούσης ἐπὶ τοῦ πλοίου δουμητής τοιαύτης.

(Ἀπολ. 7)
«ΝΟΚΟΛΑ» (τάνκερ): Κατευθυνόμενον ἐκ Κονστάντζης εἰς Μυτιλήνην καὶ Πειραιᾶ μὲ φροτίον ἀγάθατον πετρέλαιον εἰς χρᾶν, σφραγῶν εἰς Παμπλία μὲ ζημίας τοῦ καταστρόματος τοῦ εἰς τῆς τοιχυμίας τοῦ την Μάρτην Θαλάσσαν. "Εξειθι μάλιστα τοῦ Φάρου τοῦ Καραμπογονοῦ (ἐν Εὔζενι) παρέμεινεν ἀρκετὴν δῆμαν ἀκινέρηντον, διατρέχειν σοβαρὸν κίνδυνον καταποντισμοῦ

(Ἀπολ. 7)
«ΜΑΝΘΟΣ Β.» (πετρέλαιοκαρβόνητον): Κατευθυνόμενον ἐκ Βόλου εἰς τὰς Σποράδας μὲ φροτίον 150 τόννουν ἀποκαλοῦν, ἀξίας 1 ½ ἔστι. δραματῶν, ἐνανάγησε παρὰ τὴν νησίδα Γλώσσα τῆς Σκοπέλου, συνεπειὰ ἀκατασέτουν διαρροῆς ἀπὸ φύγαν προσφενθὲν ἐξ ἀδαμάστου τοῦ ἁζονος. 'Ο κυρεογνήτης τοῦ πετρέλαιοκαρβόνητον Ν. Σπυρόπουλος, ὁ καὶ πλοιοκτήτης, καὶ τὸ ἐκ πέντε ἀνδρῶν πλήρωμα διεσθήσαν εἰς τὴν Σκόπελον.

(Ἀπολ. 7)
«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Μ. ΒΑΛΛΑΣ»: Αποπλέον ἐξ Πειραιῶν κενὸν διὰ Σμύρνην συνεκρούσθη εἰς τὸν Πειραιῶν πρόλιμενα μὲ τὸ ψημούλον «Δρίσος», διτερὸς ἐργοπούλικειος φροτηγίδας πλήρεις γαιανθρακῶν. Ζημίας ὑπέστησαν τὸ ψημούλον καὶ δύο ἀπὸ τὰς φροτηγίδας. Τὸ φροτηγὸν δὲ ἐξηρκολούθησε τὸν πλοῖον του.

(Ἀπολ. 8)
«ΕΑΕΝΗ Τ.»: Πλησίου τοῦ φροτοπλοίου Νόρθ Χίντερ ἀπόλεσε τὴν ἔλιξαν καὶ ἔζητησε δοῦμειαν. Τὸ ναναγοσωστικὸν «Γολίαδ» οπέσσαν ἐφορμοῦλκησε τὸ ἀκινέρηντον πλοῖον εἰς Ρόττερνταμ. (Ἀπο. 12)

Τὸ δεκαπεντήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ἐν κατάστασι τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, λόγῳ καὶ τῶν ἔσοδοτον Πάσχα, οὐδεμίαν οὐσιαστικὴν μεταβολὴν ἔνεφαίσεν. "Οἱοι σχεδόν οἱ τομεῖς, ἔξαρσεις τοῦ Μόντρεαλ, ὅποθεν μία ἔξαρσεις ή ὑπὸ καλαράσια έζητησιν ψωφιτικότητος. Τὸ Πλέιτ συνεζησε τὴν σταυρούμετρητά του, κατόπιν δὲ μάλιστα καὶ τῶν ληφθέντων ὑπὸ τῆς «Επιτροπῆς τοῦ Σχεδίου» περιοριστικῶν μέτρων δύο τὰς «Berth» φροτηγώσις, ἀνεύότητα καὶ αὐτὴ ἡ μικρὴ ἔργασία τῆς παραλαβῆς μεριδῶν φροτοίν. Τὰ ἥδη ἐνφισόμενα ἐν ἀναμονῇ εἰς τὸ Πλέιτ φροτηγὴν ὑπολογίζονται εἰς 36 περίποτον, ἐνῷ ἔτερα 55 εὐρίσκονται ἐπὶ πλῷ διὰ Νότ. Αμερικὴν. Σημειώστεον ἀπό, ὅτι η «Επιτροπὴ τοῦ Σχεδίου» παρέτεινε μέχρι 1ης Ιουνίου τὴν ἀπαγόρευσιν καθόδου κενῶν καὶ ἀνανθρώπου πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς. Αἱ τιμαὶ εἶνεν δυναματικαὶ εἰς τὰς «κατόπιτερα δοριαῖς», ἐνῷ διὰ προσφισμοῦς ἔχτὸς τοῦ σχεδίου ἀναφέρεται ἡ πληρωθεῖσα τιμὴ τῶν σελ. 16) 6 ἀπὸ Σάντα Λορέντζο διὰ Βόρ. Αμερικὴν, μὲ δψών Καναδᾶν. Τὰ νιτράτα τῆς Χιλῆς ἐπὶ πλήρεις ἀπαραίτησι.

'Απὸ Βόρ. Αμερικὴν μικρὸν ὑπῆρξεν ἡ ἔργασία διὰ πλατώσιδημα, μὲ τιμᾶς ναύλων δημος σταθεροῖς εἰς τὰ σελ. 12) 6 ἀπὸ Νόρδερν σειντές δι᾽ Αγγλίαν, δολ. 4.75 διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 4.25 διὰ Δούναβον καὶ ἀπὸ Κονέβαν 14) 9 διὰ δύο λιμένας Ιαπωνίας. Αἱ ζαχαράζαρεις τῆς Κονέβαν ἔφθασαν ἀπὸ 13) 6 μέχρι καὶ τῶν 15) — (μέτρα σάργη) δι᾽ Αγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 1) 10) ½ διὰ κονώδετο, διὰ Δυτ. Ιταλίαν (Μασσαλίαν η Γένοβαν) 2) 5) ½ ἑνα λιμένα καὶ 2) 8) ½ ἀμφοτέρους, ἢ τοι κατὰ 4 πέννας ἄνω τοῦ σχεδίου καὶ δι᾽

'Ελλάδα 2) 7) ½, μὲ ζήτησιν τοννᾶς δι᾽ Απρίλιον καὶ Μάιον. Οἱ πλοιοτήται ἔλπιζον νὰ ἐπτύχονται καὶ σελ. 2) 9). 'Απὸ Ανατολῆς ἔπαρχοις ημέρων τοῦ ψωφιτικότητος εἴναι περιφρισμένη. Οἱ κύνητοι Μαντζουρίας ἔχουν ἐνδιαφέροντος, λόγῳ ἀδύναμίας τῶν Γερμανῶν εἰδιαγωγῆς πρὸς ἀποφόρησην φροτίων. 'Απὸ Νταλύν ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 25) — διὰ Ρόττερνταμ δι᾽ Αμερικὸν, 'Απρίλιον — Μάιον. Περιφρισμέναι ἐπίσης καὶ αἱ διαταγὴ δορές εἰς πέρατην παραγωγὴν μὲ τιμὴν γύρου τῶν 25) — διὰ Βόρ. Γαλλίας (μέσω Κείτη). Δι᾽ αὐτοκαράτην Γερδούνιας ἐπληρώθησαν 18) 6 δι᾽ Αγίου Λαφέντιον καὶ 22) 3 διό διὰ Βορδού—Ρονέν. 'Εξ Μαντζούς σποραδικὴ ἔργασία μὲ τιμᾶς γύρου τῶν 25) — διὰ Μεσόγειου, Αγγλίαν. Κόντινεντ. 'Η Αντστραλία, λόγῳ τῆς μη εἰσέτι πωλήσεως τῶν ἐν πλῷ φροτίων, παρουσιάζεται ἀπρακτός, μὲ βασίμους δημος προβλέψεις ζωηροτέρας ἔργασίας κατὰ τὰς προσεχεῖς ἐδδούμαδες. Εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αντστραλίας ἔλαχιστα διαθέσιμα σκάφη ἔπαρχουν ἐν ἀναμονῇ ἔργασίας.

'Η Μεσόγειος μὲ συνήθη ζήτησιν διὰ μεταλλεύματα καὶ φωσφάτα εἰς διὸν τῶν τομέων, ὃς δεικνύονται αἱ ἀλλαζοῦ δημοσιεύματα ναυλώσεις. 'Έργασία ἐπὶ φωσφάτον παρουσιάζεται καὶ ἔξ Αμπον Τζενία καὶ Κοσσέτο μὲ τιμᾶς 15) 6 διὰ Βαλτικόφρην. Οἱ βασικαύστεροι Αλεξανδρείες ἔχουν ἐνδιαφέροντος, εἰς τὰς δημομετρίας τιμᾶς τῶν 7) 9 καὶ 10) 6 κ. διὰ Χούλ. 'Η Νότιος Ρωσία μὲ πλήρη ἔλλειψην διαταγῶν διὰ γεννήματα καὶ διὰ ζηλείαν μὲ φροτωσίν εἰς Μαρίνης Θαλάσσης. Διὰ γαλάνθρωπας ἐκτικόφρησης μία διαταγὴ ἐξ Μαρίλεως 3500—4000 τ. διὰ Τσέκκα, 'Απρίλιον, ωρὶς νὰ γνωσθῇ μέχρι τῆς στιγμῆς, ἐάν ἐπλεισθῇ. 'Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀνθραζίτην διὰ Βόρ. Αμερικήν, οἱ Ρότσοι φαίνεται ὅτι ἔξησφαλισαν σκάψη διὰ τὰς φροτώσεις Μαίου καὶ Ιουνίου, κυρλωφοῦσε δὲ η φάμη, ὅτι γνωστὸς ἐφαπλωτικός Οίκος—παρὰ τὰς τιμᾶς τοῦ σχεδίου διὰ τὴν περιφροφορίαν ταύτην ἀναφέρομεν μετ' ἐπιφέρουσας.

Διὰ ζηλείαν ἀπὸ Βαλτικήν καὶ Λευκίου Θαλασσαν ἐναντίωθησαν ὑπὸ τῶν Σοβιέτ ἀρκετά μικρά 'Ελληνικά φροτηγά, μέχρι 1000 στάνταρτς, διὰ σηνηγή ταξίδια Αγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ τιμὴν ἀπὸ 41) — έως 43) — διάσιν Χούλ., ἀναλόγως τῆς ψωφιτικότητος των καὶ τοῦ λιμένος προσφορού.

Διὰ τὰ λιούτα εἰδὴ τῶν ἐκ Ν. Ρωσίας ἔξαγωγῶν, σποραδικαὶ διαταγὴ κυρλωφοροῦν ἔκαστοτε. Οὖτοι, διὰ μεταλλεύματα ἔπαρχοι διὰ Μάιον μία διαταγὴ διὰ Β. Αμερικήν, 9000 τ. μὲ προσφερόμενον ναῦλον 11). Δι᾽ Αποτολήν (γενικὸν φροτίον) ἐπληρώθησαν 15) 3 διό διὰ Καρδικού — Μάρτιου 7) — διὰ Σάντος, 8) — Μοντεβίδεο 9), — Μα. 'Αῆρες καὶ 6) 9 — Αλεξανδρείαν. 'Ερ Ρόττερνταμ διὰ Πειραιῶν 8) —, Βριτανίου 7), — Δυτ. Ιταλίαν 6) 9, II. Σαΐδ 7) — έως 7) 3 καὶ Ρίον Τανζίνου 7) 6. 'Εξ Ευδεμ διὰ Χαλκίδα 7) —, ἐκ Στεττίν διὰ Πειραιᾶ 7) — έως 7) 1) ½ καὶ έν Νόρντεγχαρ διὰ Θεσσαλονίκην 7) —. 'Εξ Δάντοιγκ καὶ Γδενίας, ἔλλειψην νευτέρων διαταγῶν.

Ἐλληνική φροτηγή ἐναντίωθησεν καὶ τὰ ἀπόλουθα:

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ» ἐξ Κονέβας 8300 τ. ζαχαράρεις δι᾽ ἔνα ἐξλεπτὸν λιμένα, Αγγλίαν — Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 15)—, φροτωσίς 25 Απρ. — 5 Μάιον.

«ΕΛΛΗΝΗ» ἐξ Αγ. Αλφεντίος 33.000 κονώφετος σίτου δι᾽ Ελλάδα 2) 7) ½ τὸ κονώφετο, φροτωσίς 10—25 Μάιον.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΑΡΑΚΟΥΑΗΣ» 8250 τ. φροτίον, τάμη-τοώφετο δι᾽ ἐν ταξίδιον ἐξ τῆς "Αποτολής πρὸς τὴν Εὐρώπην 4)—, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν.

• • •

Τηλεγραφικῶς ἔγνωσθη ἐκ Λονδίνου, ὅτι κατόπιν συσκέψεως τῆς 'Επιτροπῆς ἐπὶ τῶν Σχεδίων, ἀπεφασίσθη παρ' αὐτῆς ἡ κατάργησις τοῦ σχεδίου Μαύρης Θαλάσσης — Νόρδερν ρέιντζ, λόγῳ τῆς σημειωθείσης ἀντιδράσεως εἰς τὴν ἔφαρμογήν του.

— Επίσης, λόγῳ τῆς μεγάλης ἐκ Μόντρεαλ ζητήσεως σκαφῶν, ἀπεφασίσθη ὑπὸ τῆς ιδίας 'Επιτροπῆς ἡ κατά 3 πέννας αὐξήσις τῶν κατωτάτων δρίων τοῦ σχεδίου.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριότεραι ναυλώσεις Ἐλληνικῶν ἀπὸ εἰνεῖς αἱ κάτωθι :

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

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 5000 τ. δι' Ἀμέρισαν—Ρόπτερνταμ μὲν ὑπόλοιπον διὰ Λονδίνου — Χούλι, Berth ἄμεσος φόρτωσις.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Μάρ. Ντὲλ. Ηλάτας, Νεζοτσέας καὶ Μπάζιας Μπλάγκας 5900 τ. δι' Ἀμέρισαν — Ρόπτερνταμ (τιμὴ σχεδίου) ἄμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Ροζάριο καὶ Μπουένος "Αὔρες, 3172 τ. νέτ. (μερίδας γεννημάτων) δι' Ἀμέρισαν — Λονδίνον, Berth, φόρτωσις μέσαν Ἀπριλίου.

«ΑΥΡΑ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 2903 τ. νέτ. (μερίδας γεννημάτων) διὰ Ρόπτερνταμ — Λονδίνον, Berth, ἄμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Τούλανδρο) ἐξ Ροζάριο 5700 τ. δι' Ἀγγλίαν 18)—, φόρτωσις Τούνιον—Τούλιον.

—**Ἐκ τοῦ Δουνάβεως**

«ΜΑΡΟΥΛΙΩΝ» ἐξ Κονστάντζης — Βάρηνς — Μπορογκάς 6300 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 11)—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 3400 τ. γενικὰ εἴδη (καὶ κατνά) δι' ἔνα λιμένα Βελγίου ἢ Οὐλανδίας λ. στ. 1350 φίο, ἐὰν Ρόπτερνταμ 1450 λ. στ. φίο, Ἀπριλίου.

—**Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης**

«ΠΑΡΑΛΟΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. ἀνθρακίτον δι' Ήν. Πολιτείας 11(4)½, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑΠΑ» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. ἀνθρακίτον δι' Ήνομένας Πολιτείας 11(4)½, φόρτωσις 20—30 Μαΐου.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἐξ Μαριουπόλεως 6000 τ. ἀνθρακίτον δι' Ήνομένας Πολιτείας 11(4)½, ἄμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Πότι 7000 τ. μαγγανέας διὰ Φουξία 15)6, καντσέλλο 5 Μαΐου.

—**Τάιμ-τσάρτερος Λευκῆς Θαλάσσης**

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) 850—900 στάνταρτς συνεχῆ ταξίδια Λευκῆς Θαλάσσης — Ἀγγλίας — Κόντινετ 41)6 βάσιν. Μάιον, «ΜΑΝΟΥΛΑ» 3100 τ. φορτίον, τάιμ-τσάρτερος Λευκῆς Θαλάσσης — Κόντινεντ λ. στ. 540 μηνιαίως.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» 2800 τ. φορτίον, τάιμ-τσάρτερος Λευκῆς Θαλάσσης — Κόντινεντ λ. στ. 500 μηνιαίως.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» 3100 τ. φορτίον, τάιμ-τσάρτερος Λευκῆς Θαλάσσης — Κόντινεντ λ. στ. 500 μηνιαίως.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» 5100 τ. φορτίον, τάιμ-τσάρτερος Λευκῆς Θαλάσσης — Ἀγγλίας — Κόντινεντ λ. στ. 675 μηνιαίως.

«ΣΥΡΟΣ» ἐξ Λευκῆς Θαλάσσης 1000 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, σελ. 41)—, βάσιν Χούλι, Τούλιον.

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Λευκῆς Θαλάσσης 650—750 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, βάσιν Χούλι 43)—, Τούνιον.

—**Ἐκ Μεσογείου**

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Πανταλέοντος) ἐξ Σφάξ 6000 τ. φωσφάτων διὰ Γάνδην 25 1)2 φράγμα, καντσέλλο 18 Ἀπριλίου.

«ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» ἐξ Ἐλλάδος 1800 τ. μεταλλεύματος διὰ Μασσαλίαν 10)—, ἀρχής Μαΐου.

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Σφάξ 2100 τ. φωσφάτων διὰ Σαΐν Ναζάρ 24. 50 φρ., φόρτωσις τέλη Ἀπριλίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» ἐξ Τούλωνος 4750 τ. μεταλλεύματος διὰ Μπάρνισλαντ σελ. 7)—, τέλη Ἀπριλίου.

«ΠΑΙΓΚΡΑΤΙΩΝ» ἐξ Θήρας 2200 τ. Θηραϊκῆς γῆς διὰ Νορβηγίαν λ. στ. 950 κατ' ἀλοκούην, φίο Ἀπριλίου.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» ἐξ Τύνιδος 2900 τ. φωσφάτων Βρέστην 28 φρ. ἀ.φ. «ΜΑΚΗΣ» ἐξ Μπόνας 5500 τ. φωσφάτων διὰ Βλαάφυτιγκεν 7)6, Ἀπρ. 15—30.

«ΧΑΤΖΗΙΑΤΕΡΑΣ» ἀπό Στρατούν 5800 τ. μεταλλεύματος δι' Ἀμβούργον 6)6, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἀπό Βάτικα 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Ρόπτερνταμ

σελ. 5)11)½, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» ἐξ Κύπρου 7500 τ. μεταλλεύματος δι' Ἀμβούργον σελ. 9)—, φόρτωσις 15 — 25 Ἀπριλίου.

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

«ΟΛΥΜΠΙΟΣ» ἐξ "Εμδεν 7300 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 6)3, φόρτωσις 8—15 Ἀπριλίου.

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» ἐξ Ρόπτερνταμ 5200 τ. διὰ Ρίον Ιανείου 7)6, καντσέλλο 15 Ἀπριλίου.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Ρόπτερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείου 7)6, φόρτωσις Ἀπριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Κύπρου 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείου 8)—, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΒΟΛΓΑΣ» ἐξ Ἀμέρισης 3800 τ. διὰ Γαέταν 6)6, ἄμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ "Εμδεν 5500 τ. διὰ Χαλκίδα 7)—, Ἀπριλίου.

«ΔΟΥΝΑΒΙΣ» ἐξ Στέττιν 6800 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ἐξ Ρόπτερνταμ 5800 τ. διὰ Ρίον Ιανείου 7)6, ἀ. φ.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Μπάρρων 6500 τ. (10)ο) διὰ Ρίον Ιανείου 7)9, ἀ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Χοδύπερ 6500 τ. διὰ Μπούνος "Αὔρες 9)—, φόρτωσις 25 Ἀπριλίου — 2 Μαΐου.

«ΕΡΗΝΟΥΛΑ» ἐξ Νόρτεγκαν 4800 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 7)—, Ἀπριλίου.

«ΜΑΝΟΥΛΑ» ἐξ Ρόπτερνταμ 2800 τ. διὰ Λισάτα 7)—, ἀ. φ.

«ΙΓΚΟΡ» ἐξ Ρόπτερνταμ 4500 τ. δι' Αίγανον — Πειραιᾶ 8)—, Ἀπριλίου.

«ΚΑΤΙΓΚΩ» ἐξ Ρόπτερνταμ 4000 τ. διὰ Βρινδήσιον 7)—, Ἀπριλίου.

«ΜΑΙΡΗ Π» ἐξ Μπρίστολ. 1500 τ. διὰ Γερασανίην 13)6 καὶ σεμπλήρωσην διὰ Πειραιᾶ εἰς λ.σηνόν τῶν πλοιοπτητῶν, Ἀπριλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἐξ "Εμδεν 6000 τ. διὰ Χαλκίδα σελ. 7)—, καντσέλλο 14 Ἀπριλίου.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐξ Κάρδιφ, Μπάρρων ἢ Νιούπορτ 6500 τ. διὰ Μοντεβίδεο 8)—, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» ἐξ Κάρδιφ — Μπάρρων 6600 τ. διὰ Μπούνος "Αὔρες 9)— ἄμεσος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΠΗΑΙΟΝ» ἐξ Κάρδιφ ἢ Μπάρρων 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανείου 8)— ἄμεσος φόρτωσις.

«ΖΕΥΣ» ἐξ Χούλι. 6500 τ. διὰ Μπούνος "Αὔρες σελ. 9)—, φόρτωσις 25 Ἀπριλίου — 2 Μαΐου.

—**Ἐκ τῆς "Απω" Ανατολῆς**

«ΜΕΡΟΠΗ» ἐξ "Αδεν 7000 τ. φορτίον δι' Ιαπωνίαν 7)10)½, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΟΑΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἀπό Καράτοι — Μορμουγκάν 7300 τ. λιναροσπόρον ἢ φραστίσιον δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 22)— (μέσορ Κέπι), Ἀπριλίου.

«ΝΕΔΩΝ» 8350 τ. d. w., τάιμ-τσάρτερο διὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς "Απω" Ανατολῆς, ἥ 6 ή μῆνας, σελ. 2)3, παραλαβὴ καὶ παράδοση εἰς "Απω" Ανατολῆ.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» ἐξ Σαΐγκον 7800 τ. δρυῆς διὰ Νταζάρ — Βορδὼ — Δονγκέφρου 24)6 (μέσορ Κέπι), φόρτωσις 15—29 Μαΐου.

«ΙΚΑΡΙΟΝ» (ex «Πόντος») ἐξ Καλκούτας 7000 τ. μεταλλεύματος διὰ Φουζία 5.12 φορτίας, φόρτωσις 25 Μαΐου ἕως 15 Ιουνίου.

«ΠΕΡΣΕΥΣ» ἐξ Πόρτ Κάμπα καὶ Ηονγκαγ 7500 τ. ἀνθρακίτον διὰ Βορδὼ—Ρούέν 22)3 φίο (μέσορ Κέπι), καντσέλλο 20 Μαΐου.

—**Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν**

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ "Αγίου Φραγκίσου 8500 τ. γενικὰ εἴδη διὰ Σαγκάρην 2)5 1)2 τὸ κονδύλετο, δύο λιμένας λ. στ. 4800, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) ἐξ Μούρμανσοκ 6200 τ. ἀπατή δι' Αδριατικὴν 9)6, Ἀπριλίου.

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Πόρτλαντ ("Ορεζον") 9500 τ. (460.000 z. π.) παλαιοσιδήρων καὶ γεν. εἰδῶν διὰ τρεῖς λιμένας Ιαπωνίας λ. στ. 5300 φίο, φόρτωσις Μαΐου—Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐξ Μόντρεαλ, Γκαϊμπεζ, Σορέλ 33.000 κονδύλετος σίτου διὰ Μασσαλίαν — Γένοβαν 2)5 1)2 τὸ κονδύλετο, δύο λιμένας ἐκφοτώσεως 2)8 1)2, φόρτωσις Μαΐου — Ιουνίου.

«ΑΝΤ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπό Καντιλή 5500 τ. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Ιταλίας 6)1)½, Ἀπριλίου 15—30.

«ΔΙΡΦΥΣ» ἀπό Καντιλή 5000 τ. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Ιταλίας 6)1)½, Ἀπριλίου 15—30.

«ΑΝΘ. Ν. ΜΙΧΑΛΑΟΥ» ἀπό Καντιλή 5200 τ. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Ιταλίας 6)1)½, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

—**Ναυλώσεις τάνκερος**

«ΜΑΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» ἀπό Αρούμπα — Κονδαζάν 8500 τ. πετρελαϊού δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 12)—, φόρτωσις Μαΐου — Ιουνίου.

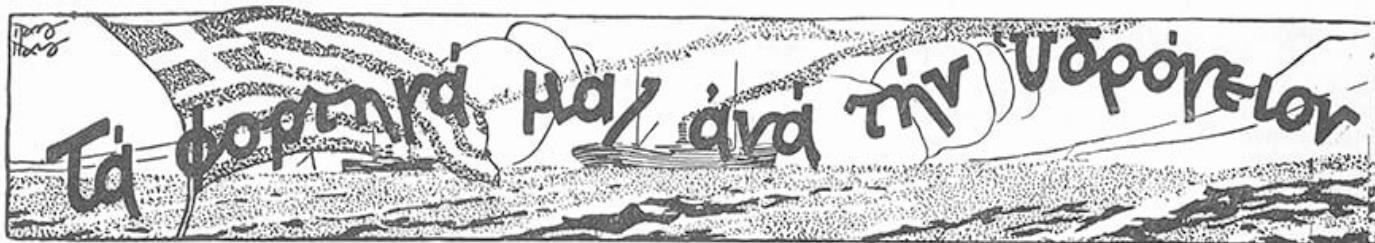
«ΙΩΣΗΝΗΦΑΙΟΥ» ἐξ Κονστάντζης 6200 τ. πετρελαϊού διὰ Νεάπολην 9)—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΙΩΝΙΑ» ἐξ Κονστάντζης 8000 τ. δι' Ἀμβούργον 11)6, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΙΩΑΚΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 8000 τ. διὰ Νυνασχάρη 13)—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΒΑΣΟΣ» ἐξ Κόλπου Μεζικοῦ 6000 τ. διὰ πέντε λιμένας Ιταλίας, λ. στ. 6000, Ἀπριλί. 20—Μαΐου 10 .

C. K. HANSEN
STEAMSHIPOWNER, COALMERCHANT
STEAMSHIP, AVERAGE, INSURANCE
AND CHARTERING-AGENT
SALE & PURCHASE
COPENHAGEN
TELEGR. ADR.: HANSEN



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

"Ετος
ναυπ.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

'Αγαλιανή	Θ. Έπιφανιάδη	11	1656	ἀνεγ. Πειραιᾶ 10 'Απριλίου διὰ Θεοδόσιαν
'Αγιοι Βίκτωρες	νιοὶ Ν. Πατέρα	17	4592	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΗΛΙΟΝ»
'Αγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 31 Δεκ.
'Αγιος Βλάσσος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	διῆλθεν Ούζαν 14 'Απριλ. διὰ Ρόττερνταμ
'Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Δεκ.
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	ἔφθ. Ραβένναν 30 Μαρτ.
'Αγία Βαρθέαρα	Λ. Λογοθέτη— Μ. Φασῆ..	13	4572	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Απριλ.
'Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	ἀνεγ. "Αιλιπροφυ 9 'Απρ. διὰ Κόρσοο
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διῆλθε Μαδέρας 29 Μαρτ.
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τούλια	19	4514	ἔφθ. Χούλι. 31 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 9 'Απριλ. δι' Εμδεν
'Αγιος Νικόλαος	Εύγγ. Νομικοῦ	99	1106	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτ.
'Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεγ. Γλασούδην 10 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο
'Αγιος Σπυρίδων	'Ηλ. 'Αγγελῆ	89	1476	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Δεκ.
'Αγγελική	Γ. Γεωργαντῆ	99	3240	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Δεκ.
'Αγγελος Α.	Ε. Σαραβέλη	04	3667	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν. 1934
'Αδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ιαν.
'Αδαμ. I. Πειθῆς	άδελ. I. Πειθῆ καὶ Σία ..	08	4537	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 5 'Απρ. διὰ Βενετίαν
'Αδελφότης	άδ. Καρρᾶ	17	5838	ἔφθ. Koithottam 30 Μαρτ.
'Αθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Φεβρ.
Αίσας	άδ. Πατέρα	15	4729	εἰς Ζουγζούδιας ἀπὸ 6 Μαρτ.
Αίγαιοι	Δημ. Β. Μανωλᾶ	96	1406	ἔφθ. Σονές 9 'Απριλ.
Αίγαστον	'Ετ. «Αίγαιον» Α. Ε.	19	5285	διῆλθε Σαμπάγκ 6 'Απρ. διὰ Γιοζοζάμαν
Αίγαστον	Πελοποννησίου Σχριβάνου	12	1735	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Φεβρ.
Αίγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	ἀνεγ. Νιούπορτ Νιούς 27 Μαρτ. δι' Αντρόσσαν
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Βοστώνην
Αικατερίνη Τ.	Δ. Τεριάζου	17	2719	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Απριλ. καὶ Πάσσαρο 14 διὰ Πειραιᾶ
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 'Απριλ.
Αικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	διῆλθε Πόρτ Νατάλ. 4 'Απριλ., διὰ Λάζ Πάλιας
Αιμίλιος	Στεριώτη καὶ Σία	98	3691	ἔφθ. Χονέλιαν 30 Μαρτ.
Αίνος	Α. Λούη	10	3554	ἀνεγ. Βιζαγκαλατάμ 5 'Απριλ. διὰ Κοζανάντα
"Αῖς Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεγ. Σονές 29 Μαρτ. διὰ Μογκαντίσιο
'Αδάμας	Μιχ. Λαμπού	18	4144	ἀνεγ. Σάν Νιζολάς 13 Μαρτ. δι' Εδρόπιτην
'Ακτή	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἀνεγ. Εμδεν 1 'Απριλ. διὰ Τέιμπλ. Μπαΐη
'Αλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	ἔφθ. Δουγκέρζην 28 Μαρτ. καὶ Νόρτεγκαι 6 'Απριλ.
'Αλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμιντζῆ	06	4343	ἔφθ. Νεκοτσέα 5 'Απριλ.
'Αλίκη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	εἰς Μη. Αίρες Ρόδες ἀπὸ 28 Μαρτ.
"Αλκιμος	Σχριβάνου — Ραντοπούλου	20	2003	ἀνεγ. Πειραιᾶ 10 'Απριλ. δι' Αφριζήν
'Αλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	ἀνεγ. Πόρτ Νατάλ. 30 Μαρτ. διὰ Νταλάρ
'Αναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ιαν. Εναντίσθη
'Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Δεκ.
'Ανδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	ἔφθ. Γιοζοζάμαν 27 Μαρτ. καὶ Κόμπε 7 'Απρ.
'Ανδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	ἔφθ. Μπάρου 7 'Απριλ.
"Αννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	εἰς Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 7 Φεβρ.
"Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀνεγ. Καράτοι 2 'Απριλ. διὰ Κόντινεντ (μέση Κείλ)
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. "Αμοτερνταμ 11 'Απρ.
"Αννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Απριλ. δι' Αδριατικήν
"Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Σαμπάγκ 24 Μαρτ. διὰ Φουζία
"Αννα Τ.	Λ. Τεργιάζου	06	2728	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 'Απριλ.
'Ανθίπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 31 Μαρτ. Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Τούπολιν
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιαν. 1934
'Αντώνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Μαρτ.
'Αντώνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμοῦ	11	4410	ἀνεγ. Νέαν Όρλεάνην 19 Μαρτ. διὰ Σάντος
'Αντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3511	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ. Εναντίσθη
'Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ιαν.
'Αντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἔφθ. Μπάρου 6 'Απριλ.
'Αξίδης	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθε Κονγκλιν 10 'Απρ. εἰς Νιζολάεη
'Αποίκια	Σ. Βαλμᾶ	05	3607	ἔφθ. 'Οδησσον 6 'Απριλ.
'Αργεντίνα	'Αντ. Ρούσσου	12	4248	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 5 'Απριλ.
'Αργολικός	Μαρζ. Εμπειρίκου	21	4786	ἔφθ. Αλ. Παλλίς 7 'Απρ.
'Αρέθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	ἔφθ. Μπέλφαστ 10 'Απριλ.
'Αριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαμπού	12	4745	ἔφθ. Μοντεβίδεο 6 'Απριλ.
'Αριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρᾶ»	10	4445	ἔφθ. Φολλόνικα 27 Μαρτ.
'Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ.
'Αρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 15 Ιαν.
'Αρχάγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	4349	ἀνεγ. Μη. Αίρες 2 'Απριλ., Μαγγελάν 8 διὰ Κορράλ.
'Αρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	ἔφθ. Κωνστάντζαν 13 'Απριλ.
'Ασημίνια Μπάϊκα	Π. Μπάϊκα	95	1344	ἔφθ. Χάιραν 1 'Απρ. καὶ Κονγκλιν 12
'Ασπασία	I. Γαλάξη	14	4211	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διὰ P. Ιανέρηον
'Αστερία	I. A. Ταχιμιντζῆ	04	3313	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ.
'Αστήρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1335	ἀνεγ. Κοήτην 11 'Απριλ. διὰ Μασσαλίαν
'Ατλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	διῆλθε Padang 29 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
'Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	ἀνεγ. Πειραιᾶ 16 'Απριλ. διὰ Βατούνη
'Αττικός	A. Λούζη	06	1078	ἔφθ. Χούλι. 10 'Απρ.
'Αύρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 22 Φεβρ.
'Αφρόεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	ἔφθ. Γδύνια 7 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	άνεγ. Πειραιά 2 'Απρ. διά 'Αλμέσιαν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. Σάνιν Λορέντζο 2 'Απριλ. (διά) 'Αγγλίαν—Κόντινεντ)
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	άργει Πειραιά από 4 'Ιαν.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρή	12	4733	άνεγ. 'Αιμοδόγον 27 Μαρτ., Βαλέντσιαν 1 'Απριλ. διά Baytown
Βέλγιον	«Ελληνική Α. Ε.	19	2844	άνεγ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Πειραιά
Βικτώρια	'Αντ. Παπαδάκη	00	2345	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 'Απρ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	διηλθε Κέπια Τάουν 12 'Απριλ. διά Βορδό
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	διηλθε Περόμι 27 Μαρτ. διά Μογκαντίτσιο
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	5388	έφθ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαρτ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	άνεγ. Μπάγ. Μπλάγκαν 12 Μαρτ. διά Ενδόπην
Βιτσέντοια	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	είς Ρουέν 10 'Απρ. έπο παραλαβήν
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεγ. 'Αιμέρσων 3 'Απρ. διά Γαέταν
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνεγ. Γδόνια 28 Μαρτ., Ούζαν 3 'Απριλ. διά Μεσόγειον
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	άργει Πειραιά από 9 Νοεμβρ. 1935
Γαλαξίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	είς Μοντεβίδεο από 5 Μαρτ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιά από 9 'Ιουν. 1924
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	έφθ. Ρίον Ιανένδρον 30 Μαρτ.
Γερμανία	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	09	1977	έφθ. Καλλονήν 14 'Απρ.
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	άνεγ. Πειραιά 5 'Απρ. καί Μπόναν 9 διά King's Lynn
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεγ. 'Ειδεν από 16 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 'Οκτ. 1930
Γεώργυ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεγ. Ρόττερνταμ από 13 Μαρτ. διά R. Ιανένδρον
Γεώργυ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	είς Φετιγιέ 1 'Απρ.
Γεώργυ. Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. Έμπειρικόν	21	5728	διηλθε Κίγκστον 3 'Απρ. διά Γκάρφοτον
Γεώργυ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανού	28	3831	διηλθε Περοναπλούκον 31 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
Γεώργυ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καί Σία	30	4108	έφθ. Ρίον Ιανένδρον 7 'Απρ.
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεγ. Γδόνια 4 'Απρ. διά Πειραιά
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	διηλθε Γιβραλτάρ 14 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νέιλ — Παντελή	14	3714	έφθ. Τράπανι 2 'Απριλ.
Γρανίκος	Μ. Λύρα	16	3689	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. καί άνεγ. 8 διά "Ειδεν
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Θεσσαλονίκην 12 'Απρ.
Δαναός	Π. καί Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άνεγ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Βενετίαν
Δάναντρις	άδελφ. Συνοδινού	14	2113	άνεγ. Μέθηλ 8 'Απρ. Γιβραλτάρ 16 διά 'Αλεξάνδρειαν
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Χίον από 13 'Ιαν.
Δάρφη	Ν. Λυμαριδοπούλου	18	3798	διηλθε Φ. Νορδίγκ 5 'Απρ. διά Ντακάρ
Δελφίν	Λώ καί 'Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Μπλέφαστ 31 Μαρτ.
Δελφοί	Μ.Δ. καί E. Λαμπού	15	4739	έφθ. Χούλι 26 Μαρτ.
Δέσποινα	Κοσμά καί Γεωργιλή	09	4461	έφθ. Μοντεβίδεο από 22 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	έφθ. Κέαν 1 'Απριλ.
Δέσποινα Α. Παπά	A. Παπά	04	4649	διηλθεν 'Οράνια 28 Μαρτ. διά 'Αιμοδόγον
Δημήτρης	Σ. καί Π. Λεμού	05	3338	έφθ. Δάντσιγκ 5 'Απρ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	άργει Πειραιά από 18 Δεκ.
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	είς Βίλλαν K) τούσιον από 10 Μαρτ.
Δημ. Ίγγλεσης	νιών Δ. Ιγγλέση	18	5275	διηλθεν "Αγ. Μαρίκιον 11 'Απρ. διά Κόντινεντ
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικού	03	1171	έφθ. Βενετίαν 30 Μαρτ.
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	έφθ. Επιδάμνον 10 'Απρ.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	έφθ. Περοναπλούκον 7 'Απρ.
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιδου	03	2281	άργει Πειραιά από 24 Νοεμβρ.
Διονύσιος	E. A. Καραβίδη	03	2018	έφθ. Κύπρον 26 Μαρτ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. A. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Σαμάρης 20 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καί Σία	06	2795	άργει Οινούσας από 30 'Ιαν.
Διών	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	άργει Πειραιά από 14 Φεβρ. Εναντιώθη
Δούνασις	Λεων. Α. Έμπειρικόν	15	5604	άνεγ. Λίβερπολ 30 Μαρτ. καί Δουνγέρζον 7 'Απρ. διά "Ειδεν
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καί Ρούσσου	03	3547	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4504	διηλθε Κολόμπο 4 'Απριλ. διά Εθόδηπην
"Εθη	N. Γ. Λιθανού	13	4521	έφθ. Σάντος 31 Μαρτ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	είς Μπουνέος "Αύρες 16 'Απρ.
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Μπάρρου 4 'Απρ. Φάλμονθ 7 διά Μοντεβίδεο
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	Στ. Έμπειρικού	27	4164	άργει Πειραιά από 22 Φεβρ.
Έκατόνταρχος Δρασκούλης	Γεώργ. N. Δρασκούλη	18	5329	έφθ. Κεελόνγκ 24 Μαρτ.
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	P. Κυδωνιέως	16	4129	είς Βραζιλία από 18 Μαρτ.
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 11 'Απρ.
Έλένη	Δ. Λώς	01	1882	άργει Χίον από 23 Δεκ.
Έλένη	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	21	1138	άργει Γαλάτοι από 19 'Ιαν.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	διηλθεν Λορέντζο Μαρκές 4 'Απρ. διά Ντακάρ
Έλένη T.	Δ. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ.
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4523	διηλθε Πάρτοι 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
Έλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεγ. Μπάρρου 30 Μαρτ. διά Σάντος
Έλλας	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	16	2081	έφθ. Πάτρας 14 'Απρ.
Έλλενικ	M. I. Λύρα	09	4404	άργει Κάρδιφ από 9 Μαρτ.
Έλλην	Στ. Έμπειρικόν	13	4577	διηλθε Λάζ Πάλμας 31 Μαρτ. διά Λήθ, έφθ. 11 'Απρ.
Έλληνικός	Παπαδημητρίου	04	3059	άνεγ. "Ειδεν 1 'Απρ. διά Πειραιά
Έλληνικό	I. N. Γουλανδρή	12	3651	άνεγ. Κάρδιφ 30 Μαρτ., Μαδέρας 7 'Απρ. διά Βίλλαν K) τούσιον
Έλπις	A. Πεζά	19	1492	έφθ. Χαλκίδα 14 'Απρ.
Έπαι. Κ. Έμπειρικός	νιών Έπ. Έμπειρικον	27	4385	άργει Βίλλαν K) τούσιον από 12 Φεβρ.
Έρηγονδα	N. Τσατσόμοιδου	05	2715	έφθ. Υανίντεν 8 'Απρ.
Έυδοικός	Μαρή Έμπειρικού	22	4792	διηλθε Βιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Βόρ. Γαλλίαν
Έγγενα Καυπάνη	Γ. N. Έμπειρικού	98	3470	άργει Πειραιά από 1 Μαρτ.
Έγγ. Σ. Έμπειρικού	Στ. Έμπειρικού	20	4882	διηλθε Παναμάν 29 Μαρτ. διά Γκάρφοτον
Έγγενα Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	4862	άνεγ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Βαγκούΐδεο
Έγγον	Σ. Λιθανού	19	5627	διηλθεν 'Οράνιον 9 'Απρ. διά Μασσαλίαν
Έυθαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διηλθε Μαδέρας 26 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
Έυθαλία Μαρή	N. Μαρή	19	4196	διηλθε Βιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Έθρος	άδ. Λιθανού	18	5283	διηλθεν 'Αγ. Βικέντιον 19 Μαρτ. διά Χιλήν
Έυρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	έφθ. Μαρκεσίνη 14 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχιά	Γεωργ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπό 5 Δεκ. 1932
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	ἔφθ. Νάντην 30 Μαρτ. και Ντόβερ 8 Απρ. διὰ Βρέμην
"Εψιλόν	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	ἔφθ. Αμβέρσαν 3 Απρ.
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	άνεγ. Αμβέρσαν 9 Απρ. διὰ Μούρμανον
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	άνεγ. Βούβαν 3 Απρ. διὰ Λίβερπολην
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	άνεγ. Πενσακόλα 27 Μαρτ. διὰ Γιραντζενάουν
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	εἰς Λονδίνον 16 Απρ. ἐκφορτώνει
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	ἔφθ. Κολόμπια 1 Απρ.
Ζηνοδία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	ἔφθ. Ζουγουλδάς 28 Μαρτ.
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	13	7156	άνεγ. Ρόττερνταν 19 Μαρτ. διὰ Σαΐγζον
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	άργει Πειραιᾶς ἀπό 3 Μαρτ.
"Ηφαίστος	νίων 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	άνεγ. Μασσάβαν 14 Απριλ. δι' "Άδεν
Θάλεια	'Ηλία Συλλά	17	4574	άνεγ. Λά Πάλταν 28 Μαρτ. διὰ Ρούνεν
Θάσος	«Πατριωτικής»	19	1565	άνεγ. Πειραιᾶ 13 Απρ. διὰ Βηρυττὸν
Θεδόλη II	Θωμᾶς Ν. Επιφανιάδη	10	657	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Απρ.
Θεμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	ἔφθ. Μπ. "Άρης Ρόδης 3 Απρ.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σία	17	1054	εἰς Πόρτο Νογκάρο 1 Απριλ.
Θεοδώρος Γ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	ἔφθ. Ηερεμγιγκ 12 Απρ.
Θεοφανώ	ἀδελφοί Λιθανοῦ	17	4240	άνεγ. Πόρτο Σουδάν 30 Μαρτ., Η. Σαΐδ 4 Απρ. διὰ Λίβερπολην
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Σάο Φρατζίσκο 8 Απρ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μάργου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	άργει Πειραιᾶς ἀπό 9 Ιαν.
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. Ρίον Ιανεῖον 1 Απρ.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	άνεγ. Σφάξ 29 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 Απρ. διὰ Βορδό
Θράκη	Δ. Τεριάζου	17	982	άργει Πειραιᾶς ἀπό 23 Ιαν.
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	άνεγ. Σάντα Φε 31 Μαρτ. και Μοντεβίδεο 8 Απρ. διὰ Ντακάρ
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεγ. Σάντος 2 Απρ. διὰ Μπουνένος "Άρης
"Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	άργει Πειραιᾶς ἀπό 23 Φεβρ.
"Ιγκόρ	Πεζά και Σία	07	2693	ἔφθ. Αμβέρσαν 1 Απρ.
"Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	άργει Πειραιᾶς ἀπό 7 Ιαν.
"Ιθακος	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άνεγ. Πειραιᾶς 10 Απρ. διὰ Μαρκλίν, ἔφθ. 15
"Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεγ. Πειραιᾶς 3 Απρ., Σονέζ 10 δι' "Άδεν
"Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	ἔφθ. Μάλμπο 21 Μαρτ. Επισκενή ζημιῶν
"Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διῆλθε Μαδέρας 2 Απρ. διὰ Ρίον Ιανεῖον
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	ἔφθ. Τάιν 2 Απριλ.
"Ισμήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	ἔφθ. Σονέζ 8 Απρ.
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	εἰς Γαλάται 9 Απρ. ἐπὸν φόρτωσιν
"Ιωάννης	Δ. Δάματση	09	3667	άνεγ. Ρόττερνταν 19 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανεῖον
"Ιωάννης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	διῆλθε Πόρτο Νατάλ 15 Μαρτ. διὰ Ναγκόγια
"Ιω. Βάτης	ἀδελφ. Καρρά	17	3527	άνεγ. Ροζάριο 7 Απριλ. διὰ Λάς Πάλμας
"Ιω. Καρράς	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	εἰς Βίλλαν Κατούσιον ἀπό 10 Μαρτ.
"Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Α. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Σουγουνδάς 27 Μαρτ. και Μυτιλήνη 7 Απρ.
"Ιω. Νομικός	Δ. Γούλανδρη	10	3750	άνεγ. Ροζάριο 9 Απρ. διὰ Κόντινεντ
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	Μάρος. Φράγκου	12	3442	άνεγ. Σάντα Φε 1 Απριλ. διὰ Μαδέρας
"Ιω. Φράγκος	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	6987	ἔφθ. Πειραιᾶς 8 Απριλ.
"Ιωλκός (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	16	5845	ἔφθ. Πειραιᾶς 2 Απριλ.. (δι' Αμβούργον)
"Ιωνία (τάνκερ)	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	20	6755	εἰς Γένοβαν ἐπὸν παραλαβὴν 15 Απρ.
"Ιωνόπολις	«Ελλην. Μεταφορική» Α.Ε.	13	4680	άνεγ. Πειραιᾶς 9 Απρ. διὰ Κονν) τζαν, ἔφθ. 12
"Ιωσηφόγλου (τάνκερ)	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 24 Δεκ.
Κ. Κτιστάκης	ἀδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	ἔφθ. Πειραιᾶς 5 Απριλ.
Καδίω	I. Δ. Χανδρή	18	3061	άνεγ. Σφάξ 6 Απρ. διὰ Νόρντεγκαν
Καίτη Χανδρή	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Silloth 8 Απρ.
Καθαρώτισσα	Κ. Καλαφάτη	17	4213	άργει Στέπταιν ἀπὸ 24 Φεβρ.
Καλαφάτης	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Μάζα, Μπλάγκαν 7 Απρ. διὰ Λάς Πάλμας
Καλλιόπη	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	ἔφθ. Αρντόσσον 28 Μαρτ.
Καλλιόπη Σ.	Γερ. Βεργωτή	18	5686	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 19 Μαρτ.
Καλυψώ Βεργωτή	Ξενιός—Κουμπής και Σία	06	3574	ἔφθ. Oslebshausen 4 Απρ.
Καπετάν Στρατής	Υιοί Δ. Υγγέλεση	20	707	ἔφθ. Πόρτα 1 Απρ.
Καρλόθασι	ἀδ. Καρρά	18	5234	άνεγ. Μάζα, Μπλάγκαν 20 Μαρτ. διὰ Μασσάβαν
Καρράς	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἔφθ. Σόρον 26 Μαρτ. Ένανλόθη
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	διῆλθε Μαγνελλάν 18 Μαρτ. διὰ Βόρ. Ειρηνιζόν
Κάτε	N. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	διῆλθε Πόρτο Νατάλ 4 Απρ. διὰ Τενερίφεαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαιαν	87	2495	άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 19 Μαρτ. 1935
Κατίγκω	K. Χατζηπατέρα	96	2578	άνεγ. Πειραιᾶς 6 Απρ. διὰ Ρόττερνταν
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διῆλθεν "Άδεν 6 Απρ. διὰ Μαντράς
Κείπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & K. Ξένου	05	3890	άνεγ. Αλεξάνδρειαν 3 Απρ. διὰ Χούλ.
Κεραμίες	N. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	άνεγ. Σιγκαπούρην 3 Απριλ.. διὰ Χαϊφάζ
Κεχρέα	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	ἔφθ. Βόλον 14 Απρ.
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζίδη	11	4153	ἔφθ. Πειραιᾶς 2 Απρ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άνεγ. Μάζα, Μπλάγκαν 2 Απρ. διὰ Λάς Πάλμας
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανιάδη	07	3530	άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 20 Ιαν. Ένανλόθη
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	ἔφθ. Πειραιᾶς 29 Μαρτ.
Κόρδιον	ἀδελ. Σίμουσα	09	2116	άργει Νάντην ἀπὸ 6 Φεβρ. Ένανλόθη
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεγ. Πειραιᾶς 4 Απριλ.. διὰ Abu Zenima, ἔφθ. 11
Κουμουνδούρος	Υιοί Επ. 'Εμπειρίκου	25	3598	άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 10 Μαρτ.
Κύθηρα	Πόλυχρ. Κατράκη	02	1070	ἔφθ. Θεονίκειην 3 Απριλ.
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	άνεγ. Κάρδιφ 9 Απρ. διὰ Μπ. "Άρης
Κύμα	N. Λιθανοῦ	11	3959	ἔφθ. Πειραιᾶς 28 Μαρτ. και Καναρίαν 4 Απριλ.. διὰ Ρωσίαν
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεγ. Σφάξ 14 Απριλ.. διὰ Πειραιᾶς
Κυριακούλα	A. και Δ. Λαιμοῦ	18	4340	ἔφθ. Μπ. "Άρης 28 Μαρτ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	διῆλθε Τιβραλτάρ 3 Απρ. διὰ Γάνδην
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρή	22	4697	ἔφθ. Ρούνεν 11 Απριλ.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	4684	ἔφθ. Βαλτιμόρην 14 Απρ.
Κωστής	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	διῆλθε Σαμαράς 27 Μαρτ. δι' Ενδρώπιην
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	ἔφθ. Παρναμπούν 27 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρίκου	14	3803	διηγήθε Περίμ 25 Μαρτ. διά Σαύγzon άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιαν.
Λέρος	'Ιο. Θεοχαρίδη	99	846	εἰς Άλεξανδρούπολιν 1 'Απρ.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	ἀνεγ. Νιούπορτ 20 Μαρτ. διά Μπονένος "Αἴρες ἔφθ. Σμύρνην 10 'Απρ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ. 'Εφόρτων 15 'Απρ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἔφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	υἱόν Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Κ)ντζαν 12 'Απρ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διηγήθε Ούζαν 26 Μαρτ. διά Μ.π. "Αἴρες άργει Φιλαπίλλ. 15 'Απρ.
Λουκία, (τάνκερ)	I. Μαυρῆ καὶ Σία	10	2143	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 2 'Απρίλ.
Μαίανδρος	Σ. Λιθανοῦ	19	4581	ἔφθ. Γαλάτσι 28 Μαρτ. καὶ Βραΐλαν 5 'Απρίλ.
Μαίνητ όφ Σάμος	νιοὶ Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	ἔφθ. Ρόττερντα 31 Μαρτ.
Μαίρη	N. Λιθανοῦ	09	1459	εἰς Σουέζ ἀπὸ 5 Μαρτ.
Μαίρη II	N. Λιθανοῦ	20	1517	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρίλ.
Μαίρη N.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἔφθ. Σούσας 2 'Απρίλ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 1 'Απρίλ., δι' 'Άλεξάνδρειαν ἔφθ. Κατάλωλον 5 'Απρίλ.
Μαϊώτις	A. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀνεγ. Ρόττερντα 3 'Απρ. διά San Antioco διηγήθε Τενερίφαν 5 'Απρ. διά Κόντινεντ άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Φεβρ.
Μάκης	E. K. Βλασπούλου	06	3546	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Ρίο Γράντε 21 Μαρτ.
Μαλέας	'Ιο. Παπαδέα	17	5709	ἔφθ. Ρόττερντα 31 Μαρτ. καὶ Νόρτερζαν 3 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 9 άνεγ. Χίον ἀπὸ 17 'Ιαν.
Μανούντλα	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἔφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 23 Μαρτ.
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Κουρακάν 3 'Απρ.
Μαρή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	04	2331	εἰς Κ)ντζαν 1 'Απρίλ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ..	89	2187	ἔφθ. Κόμπε 26 Μαρτ. καὶ Ντάρεν 7 'Απρ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διηγήθε Ντονηρίαν 11 'Απρίλ. διά Πειραιᾶ διηγήθε Κρίστομπλ 24 Μαρτ. διά Βορτ. Κολομβίαν ἔφθ. Θεσσαλονίκην 9 'Απρίλ.
Μαρία	Σ. Βλασπούλουν	07	4225	ἔφθ. Ζουγκούλακ 24 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Περή-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ. 'Εναντίθη έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ.
Μαρία Λ.	K. H. Λαμπού	12	4707	άνεγ. Αρμέρσαν 13 'Απρίλ.
Μαρία Νικολάου (τάνκερ)	N. Νικολάου	27	5525	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 23 Μαρτ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Κόμπε 26 Μαρτ. καὶ Ντάρεν 7 'Απρ.
Μαρία Σταθάτου	έταρ. Δ. A. Σταθάτου	19	5269	διηγήθε Ντονηρίαν 11 'Απρίλ. διά Πειραιᾶ διηγήθε Κρίστομπλ 24 Μαρτ. διά Βορτ. Κολομβίαν ἔφθ. Ζουγκούλακ 24 Μαρτ.
Μαριέττα	P. Νομικοῦ	19	5241	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Φεβρ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	N. Εύσταθιον	13	6042	έφθ. Ρίο Γράντε 21 Μαρτ.
Μαρίδηκα	P. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἔφθ. Ρόττερντα 31 Μαρτ. καὶ Νόρτερζαν 3 'Απρ. καὶ ἀνεγ. 9 άδ. Πρωτοπαπᾶ
Μαριόδηκα Δ. Θερμιώτη	άδ. Πρωτοπαπᾶ	12	4236	έφθ. Σούνγουλακ 24 Μαρτ.
Μαριόδηκα I. Κατίρη	άδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Δεκ. 'Εναντίθη έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ.
Μαρουκώ Πατέρα	'Ιο. Δανιόλου	13	5143	άνεγ. Μάραρον 28 Μαρτ., Γιβραλτάρ 3 'Απρ. δι' 'Άλεξάνδρειαν έφθ. Μασσάραν 3 'Απρ.
Μάριος Τ.	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεγ. Ραβένναν 2 'Απρίλ. διά Ρούμανίαν έφθ. Ανδραΐδη 4 'Απρίλ.
Μαρουλιώ	Δ. Τεριάζου	04	1128	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 30 Μαρτ.
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	διηγήθε Οράν 13 'Απρίλ. διά Πειραιᾶ διηγήθε Επιβατώπολη 24 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	Κουλούθρου - Έμπειρίκου	07	3556	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Φεβρ.
Μάρπητσα	άδ. Γουλανδρῆ	12	4669	έφθ. Πόλη 20 Σεπτέμβρη 20 Μαρτ.
Ματθαίος	N. Εύσταθιον	19	5476	έφθ. Ζουγκούλακ 21 Μαρτ.
Ματρόννα	H. M. Λώσ	04	2434	άνεγ. Αγίαν Μαρίναν 8 'Απρίλ. διά Λονδίνον έφθ. Σούνγουλακ 21 Μαρτ.
Μεμάς	N. Βογιατζίδη	02	2846	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 30 Μαρτ.
Μέντωρ	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	διηγήθε Πειραιᾶ 5 'Απρίλ. διά Σπαλάτον άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Φεβρ.
Μερόπη	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Τέμπαν Μπάν 4 'Απρίλ. διά Φρήμαντζ άδ. Ανδρ. Παπτᾶ
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ανδρ. Παπτᾶ	11	4181	έφθ. Πόλη 10 'Απρίλ.
Μίμης	Έτ. «Π. Νομικοῦ» Α. E..	95	985	έφθ. Πόλη 13 'Απρίλ.
Μημόζα	Γ. Γεωργαντῆ	07	3227	άνεγ. 'Αγίαν Μαρίναν 8 'Απρίλ. διά Λονδίνον έφθ. Σούνγουλακ 21 Μαρτ.
Μίνα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Βίλλαν Κ)τούσιον 21 Μαρτ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	'Ανδρ. Βεστάχη	22	6067	διηγήθε Πειραιᾶ 24 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην άλλον. Λ. Καμπάνη
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5227	εἰς Βίλλαν Κ)τούσιον ἀπὸ 19 Φεβρ.
Μιχαλάκης	Στ. Έμπειροκούν	18	5202	εἰς Βίλλαν Κ)τούσιον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Μιχάλης	N. Εύσταθιον	19	5234	άνεγ. Νιούπορτ 8 'Απρ. διά Μοντεβίδεο άνεγ. Ροζάριο 31 Μαρτ. διά Ντακάρ
Μιχάλης Πουτούς	Λ. Φαστῆ	12	3646	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιαν.
Μιχαλιώς	M. Μοντούς	14	4810	έφθ. Αίθερον 2 'Απρίλ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	άδ. Ξελᾶ	08	3742	έφθ. Μπ. «Αἴρες Ρόδες 30 Μαρτ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διηγήθε Ντακάρ 14 'Απρ. διά Μάραρον έφθ. Κονγκλίν 15 'Απρίλ.
Μοτορίνα (τάνκερ)	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	εἰς Κονγκλίν 15 'Απρίλ.
Μύκονος	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	89	2466	έφθ. Πόλη 8 'Απρίλ.
Ναγός	Φ. Σιγάλας—Βαλκανική..	99	1802	έφθ. Πόλη 20 Σεπτέμβρη 20 Μαρτ.
Ναντίν	I. Λιθανοῦ	12	1926	έφθ. Ταϊτιταβέζιαν 3 'Απρ.
Ναύαρχος Σ αχτούρης	έτ. Βλάσσος	04	3582	διηγήθε Πιβραλτάρ 5 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν διηγήθε Σαμπάπλ 17 Μαρτ. εἰς Κώ διά Κοινηαν διηγήθε Κονιάν 4 'Απρίλ. δι' 'Αμβούργον
Νάρκισσος	P. Σαχούρη	02	1953	εἰς Ταϊτιταβέζιαν 1 'Απρ. καὶ Κ)λιν 12
Ναυσικᾶ (τάνκερ)	G. Ν. Σταθάτου	06	4313	διηγήθε Κονιάν 3 'Απρίλ. διά Ρίον Ιανέζον διηγήθε Σαμπάγκ 6 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Καλάμας 15 'Απρίλ.
Ναυτίλος	Kυρ. Βενιζέλου	22	5005	άνεγ. Πόλη 12 'Απρίλ. διά Σέτομπλατ. έφθ. 'Αμβούργον 28 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Δ. I. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Μόζ. 30 Μαρτ. καὶ Ντάρεν 2 'Απρ.
Νέδων	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού	12	3451	διηγήθε Σαμπάλας 27 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ έφθ. Μαυλίαν 27 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 5 'Απρ.
Νέλλου	A. Καλλινίκου	19	5263	διηγήθε Σαμπάγκ 6 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Καλάμας 15 'Απρίλ.
Νεράϊδα	άδ. Π. Μαργαρώνη	13	4826	άνεγ. Πόλη 12 'Απρίλ. διά Σέτομπλατ. έφθ. Αίθερον 2 'Απρίλ.
Νεμέα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	έφθ. Σούέζ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Νέστος	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηγήθε Ντακάρ 2 'Απρίλ. διά Μπέλφαστ έφθ. Σούέζ 30 Μαρτ. καὶ Ντάρεν 2 'Απρ.
Νήσιον	N. Λιθανοῦ	19	4399	διηγήθε Σαμπάλας 27 Μαρτ. διά Βλαδιβοστόκ έφθ. Μαυλίαν 27 Μαρτ. καὶ Ντάρεν 2 'Απρ.
Νηρεύς	A. Καλλινίκου	18	5154	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928 έφθ. Ναύπλιον 8 'Απρίλ.
Νήριτος	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	έφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Νίκη	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεγ. Σαράνταν 1 'Απρίλ.
Νικοκλής	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	958	έφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Μαρτ.
Νίκος	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έφθ. Μπλάγκαν 29 Μαρτ. καὶ Μάρ. Ντέλ. Πλάτα 2 'Απρίλ.
Νίκος T.	A. Γερυπαίου	14	3892	διηγήθε Λορέντζο Μαρέκες 4 'Απρίλ. διά Ντακάρ άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Απρίλ.
Νικόλαος Αθανασούλης	'Ελενθ. Τρικόγλου	19	5175	έφθ. Μαυλίαν 27 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 5 'Απρ.
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	κληρον. Αθανασούλη	01	3575	διηγήθε Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928 έφθ. Ναύπλιον 8 'Απρίλ.
Νικόλαος Μίχαλος	έτ. Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Νικ. Μπάϊκας	K. Μιχάλου	13	4342	άνεγ. Σφάξ 3 'Απρ. διά Σέτταν
Νικόλαος Νομικός	Ποθ. Μπάϊκα	20	1912	έφθ. Πειραιᾶ 1 'Απρ. καὶ Κ)ντζαν 4
Νικ. Πιάγκος	Λ. Νομικοῦ	99	625	διηγήθε Πειραιᾶ 2 'Απρίλ. δι' 'Ινδοσίναν άργει 'Άλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Δεκ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3499	
		04	3111	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 24 Μαρτ.
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	εἰς Ιμπίζουν ἀπὸ 11 Μαρτ.
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	εἰς Ζουγκουλδάνα ἀπὸ 19 Μαρτ.
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διὰ Τεργέστην
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 'Απριλ.
"Ολγα	I. N. Βλασποπούλου	05	677	ἔφθ. Κ) ντζαν 29 Μαρτ. καὶ Χάϊφαν 5 'Απριλ.
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου	νιών 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Μαρτ. Εναντίθη
"Ολυμπος	Κουλούθουν - Έμπειρικου	18	5249	ἔφθ. "Εμδεν 5 'Απρ.
"Ομδόνια	Ξενιού-'Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιαν.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	ἀνεξ. Ροζάριο 7 'Απριλ. διὰ Νταζάρ
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	διῆλθε Κίγκστον 27 Μαρτ. διὰ Γράφοτον
"Ορος Δίρφυς	'Ατλαντικός" A. E.	18	5242	ἔφθ. Βοιμάνη 30 Μαρτ. καὶ ἀνεξ. 4 'Απρ. διὰ Ραγγούν
"Ορος "Ελικών	«Τράπατ. Co»	18	5525	ἀνεξ. Καζαμπλάγκαν 31 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	διέρχεται Σύρον 17 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
"Ορος "Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	ἀνεξ. Μπλάνθ 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπατ. Co»	12	3876	ἔφθ. Ροζάριο Ρόδης 25 Μαρτ.
"Ορος Κύνθος	«Ατλαντικός» A.E.	18	5188	ἔφθ. Μπάρου 4 'Απριλ.
"Ορος Λυκαρδητός	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	17	4292	διῆλθε Λάδσεντη 27 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανείρου
"Ορος Μυρτώ	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19	5658	ἀνεξ. Λά Πλάταν 19 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	εἰς Ανταράλιαν 16 'Απριλ. ἐπὸ φόρτωσιν δι' Ελλάδα
"Ορος Ορθρυς	έτ. «Θησεὺς» A.E.	19	4817	ἔφθ. Πόρτα Πιρή (Ανταράλιας) 28 Μαρτ.
"Ορος "Ουσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 11 'Απριλ.
"Ορος Παρνακισός	άδ. Π. Μαργαρώνης € R.K.	15	3660	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 4 'Απριλ. διὰ Ρίον Ιανείρου
"Ορος Πέρα	Κομπέτου — Κουλουκουντή	18	5208	διῆλθε Κίγκστον 2 'Απριλ. διὰ Βοστώνην
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	ἔφθ. Αμέρεσαν 6 'Απρ.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» A.E.	14	4592	ἀνεξ. Μπάρου 9 'Απρ. διὰ Ρίον Ιανείρου
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	ἀνεξ. Σάνη Νικολάς 1 'Απριλ.. διὰ Μαδέρας
"Ορος Ροδόπη	άδ. Π. Μαργαρώνης	19	5182	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 4 'Απρ. δι' Αθονμάνθ
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» A. E.	20	6696	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 25 Μαρτ. διὰ Βίλμιστον
"Ορος "Υμηττός	Κουλουκουντή	21	6388	ἀνεξ. Οδησσόν 3 'Απρ. Κον)λιν 5 διὰ Βλαδιβούτοζ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ἀργεῖ Μοντεβίδεο ἀπὸ 27 Δεκ.
Παγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3477	ἔφθ. Ρούνεν 24 Μαρτ.
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός κλπ.	20	2012	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Απρ.
Παναγής	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διὰ Λονδίνου
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἀνεξ. Πόρτα Σαΐδ 6 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κουτσούκου	15	4661	διῆλθε Πόρτα Νατάλ 6 'Απρ. διὰ Νταζάρ
Πάνις	A. 'Αναστασάτου	06	1781	ἔφθ. Αμβέρσαν 26 Μαρτ.
Παντελής	K. Λαϊμοῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 17 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωρεάνος» A. E.	12	5146	ἔφθ. Μοντεβίδεο 16 'Απρ.
Παπαλεμέδος	G. A. Γεωργιλῆ	10	3748	εἰς "Αμστερνταμ ἀπὸ 14 Μαρτ. Επισκενή
Πάραλος	K. A. Πετρούνστη	06	3435	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Απρ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	εἰς Σούνες ἀπὸ 3 Μαρτ.
Πάτρα	Τσαμιτράνη—Κων)νίδη	96	3256	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Νοεμ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	ηληρ. Δ. Καμπάνη	10	3584	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. καὶ ἀνεξ. 8 διὰ P. Ιανείρου
Περσεύς	A. 'Ανδρεάτου	18	5172	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 26 Μαρτ.
Πεσσόδες	Δ. Βαλσαμάκη	17	1957	ἀργεῖ Μπριστόλ ἀπὸ 19 Φεβρ.
Πεταλοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	17	5126	ἔφθ. Σαΐγκον 15 'Απρ.
Πετροί (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπερζίλλα»	03	4634	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
Πετράκης Νομικός	P. Νομικοῦ	06	4418	ἔφθ. Αμβούργον 13 'Απρ.
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἔφθ. Ροζάριο 12 'Απρ.
Πέτρος Νομικός	P. Νομικοῦ	13	4044	διῆλθε Βερμούδας 10 'Απρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Πήγασος	G. N. Λουνόνδη	15	1795	ἔφθ. Ρούνεν 31 Μαρτ
Πηλεύς	E. Χατζήλια	28	4695	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες 10 'Απρ.
Πηγελόπητη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	4786	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 5 'Απρ. δι' Αιγαίου
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασά	09	1457	ἀνεξ. Πειραιᾶ 11 'Απρ. διὰ Σφάξ
Πόλι	M. N. Ροδιάδη	97	2861	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 16 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἔφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 26 Μαρτ.
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	ἀργεῖ Σένοβαν ἀπὸ 5 Μαρτ. Επισκενή
Πόντος	έτ. Βεργωτή	12	4013	"Ιδε: ΙΚΑΡΙΟΝ
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3895	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες 14 'Απριλ.
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	ἀνεξ. Ροζάριο 18 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Πρέκλα	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1820	ἀργεῖ Πειραιᾶ 15 'Απρ.
Προμηθεύς	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	11	4346	διῆλθε Περίμη 8 'Απρ. διὰ Σουνές
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	ἀνεξ. Πόρτα Σαΐδ 2 'Απρ. διὰ Ζουγκουλδάνα, ἔφθ. 8
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	εἰς Μπ. "Αὔρες 16 'Απρ. ἐπὸ φόρτωσιν
Ρόκος	«Ιόνιον» A. E.	18	4781	ἀνεξ. Σηματ 6 'Απριλ. διὰ Γιοκοζάμαν
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» A.E.	19	5637	ἔφθ. Ροζάριο 26 Μαρτ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἀνεξ. Πειραιᾶ 14 'Απρ. διὰ Τορφίαν
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	12	3548	διῆλθε Περίμη 9 'Απριλ. διὰ Πόρτα Σαΐδ
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Ιαν.
Σοφία Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	ἔφθ. Μασαλίαν 5 'Απριλ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	ἔφθ. Αιμέρσαν 1 'Απριλ. καὶ Ρόττερνταμ 7
Σούνιον	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	19	3054	διῆλθε Πειραιᾶ 11 'Απριλ. διὰ Γαλλίαν
Σπύρος	«Αίγαιον» A. E.	18	5153	ἀνεξ. Πόρτα Νατάλ 8 'Απριλ. διὰ Ρόττερνταμ
Σπύρος	Παντ. 'Αντύπα	04	2108	ἀνεξ. Υμούντεν 28 Μαρτ. διὰ Σουνάκ, ἔφθ. 14 'Απρ.
Σταμ. Γ. Έμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3900	ἀνεξ. Μπάρου 9 'Απριλ. διὰ Σάντος
Στάμιος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	ἔφθ. Χάμπτον Ρόδης 8 'Απρ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	ἔφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαρτ.
Στρυμών	Στ. Λιθανού	19	5250	διῆλθε Κέεν Τάουν 18 Μαρτ. διὰ Γιοκοζάμαν
Σύλλα	A. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	ἔφθ. Σάντος 26 Μαρτ. καὶ ἀνεξ. 8 'Απρ. διὰ Πόρτο Αλέγκρε
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Μαρτ.
Τάμεσις	Λεων. A. 'Εμπειρίκου	14	3942	ἔφθ. Αιγαίου 4 'Απρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γνρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάναις	άδελφοί Συνοδινού	07	1545	έρθ. Πάτρας 14 'Απρ.
Τσειάρχης	άδελφοί Λεμού	13	4221	έρθ. Βορδό 5 'Απρ.
Τάσις	«Μυστήριον» Α.Ε.	13	4706	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 13 Μαρτ.
Τάσος Κ.	'Εμμ. Καραβία	01	3634	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Απριλ. διὰ Γραβόζαν
Ταύγετος	Κουλούθρου - Έμπειρικού	18	4295	ἀνεγ. Πόδρτ Λίγκον 8 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανοῦ	12	1859	εἰς 'Αλεξανδρείαν ἀπὸ 16 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3562	έρθ. Νικολάεφ 27 Μαρτ.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	ἀνεγ. Κέρκυραν 8 'Απρ. δι' Αμβούργον
Τουρλιανή	Γ. 'Ασπημούτη	19	2486	έρθ. Πειραιᾶ 4 'Απρ.
Τρεγκόδηναν	Σαραβάνου	03	3075	έρθ. Σούνις 4 'Απρ.
Τρίτων	νιοὶ Γ. Γεάτσου	14	4211	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 14 Μαρτ.
Ταιροπινάς	Κ. Α. Ταιροπινάς καὶ Υἱοί	14	3895	έρθ. Κέρκυραν 3 'Απρ.
Τώνης Χανδρής	I. Δ. Χανδρή	04	2689	ἀνεγ. Στρατόνι 8 'Απρ. διὰ Ρούεν
Υδράσιος	A. Κουλούρα καὶ K. Ξένου	02	4476	έρθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ.
Υδρούσα	II. Χριστοπούλου	22	2038	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διὰ Βιησττόν
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	διῆλθε Μαγγελάν 30 Μαρτ. διὰ Χιλήν
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	έρθ. Λίβερπούλ. 21 Μαρτ.
Φανερωμένη	A. Βλαζάκη	08	3501	εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 24 Μαρτ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	έρθ. Σούνις 4 'Απρ.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	έρθ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	ἀνεγ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. καὶ Σφάξ 2 'Απρ. δι' Αλικάντε
Φοῖνιξ (τάνκερ)	Βλαβιανοῦ — Νικολάου	20	5907	διῆλθε Λαύριον 12 'Απρ. διὰ Χάδρην
Φραγκούλα Βροντίση	Βροντίση—Γούναρη	04	2083	ἀνεγ. Σούνιας 14 'Απρ. διὰ Σφάξ
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	ἀνεγ. Βαγούσθερ 4 'Απρ. δι' Εργώπην
Φρέδη	K. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διῆλθε Κέλεν 12 'Απρ. δι' Εμδεν
Φώτης	N. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	ἀνεγ. Βίλλαν Κατούνιον 13 Μαρτ. δι' Ενόρδην
Φωτώ Μακρή	I. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	έρθ. Λίμνην 27 Μαρτ. καὶ Κονιγκλιν 13 'Απρ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ. καὶ Κριστομπαύλ. 9 'Απρ.
Χαράλαμπος	νιοὶ 'Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	έρθ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ.
Χατζηπατέρας	νιών K. Χατζηπατέρα	19	3511	έρθ. Στρατόνι 13 'Απρ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	εἰς Μογκαντίσιο ἀπὸ 3 Νοεμβρ.
Χίος	Σ. Περδή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Νοεμβ.
Χλόδη	N. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	ἀνεγ. Ποντιτσερό 4 'Απρ. διὰ Νταζάφ (διαταγής)
Χρυσή	P. I. Γουλανδρή	13	5367	διῆλθε Περιθή 31 Μαρτ. διὰ Καμπούταν
Χρυσόπολις	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 7 'Απρ. διὰ Νάντην
Ώκεανία	M. Καριβάλη	07	4843	εἰς Βίλλαν Κατούνιον ἀπὸ 10 Μαρτ.
Ώνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ώνάση	19	5404	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο
Ώνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ώνάση	19	5439	εἰς Καλλονήν 1 'Απρ. διὰ Μοντεβίδεο
Ώριών	Πόλ. Λύρα	09	4798	διῆλθε Μαδέρας 25 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέζον
Ώρωπός	Μαρη̄ 'Εμπειρικού	13	3475	έρθ. Λά Παλήσ 4 'Απρ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άγιαν (Άγγλικόν)	άδ. Κουρουύλη—Αθίνη & Σία	10	1673	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Άπόστολος (Κυπριακόν)	Δ. Τσιρίδη	89	498	εἰς πλόας Αίγαντου — Σερίας
Μαρτής (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουνουκούντη	94	2483	έρθ. Θεοδόσιαν 26 Μαρτ. καὶ Γαλάται 2 'Απρ.
Μπέάτος (Άγγλικόν)	Α. Λούζη	13	1569	άργει Κάρδημ ἀπὸ 16 Μαρτ.
Μιρουπάνου (Άγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	έρθ. Καντίλι 25 Μαρτ.
Μυριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ)	B. I. B. C.	21	7012	έρθ. Τενερίφαν 1 'Απρ.
Νέλσων, (Άγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	έρθ. Πόδρτ Σούνιαν 1 'Απρ.
Νικόλαος Πήγτας, (Άγγλ.)	άδ. Πήγτα	12	1864	άργει Χίον ἀπὸ 23 Νοεμβ.
Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.)	A. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	άνεγ. Καλλονή 1 'Απρ. διὰ Νταζάφ
Όλτηλ, (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσοβ	20	4308	διῆλθε Περιθή 31 Μαρτ. διὰ Καμπούταν
Πράχοθα (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσοβ	22	3609	διῆλθε Αρμέδεαν 2 'Απρ. διὰ Μαρούζη
Σάν Νικόλα, (Ιταλικό)	N. Σταματίου	79	677	έρθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ.
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσοβ	12	3629	άργει Αίγαντος 2 'Απρ. διὰ Μαρούζη
Τουσσίκα (Άγγλικόν)	K. Λασκαρίδη — A. Δάλλα	03	1828	έρθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. καὶ Κονιγκλιν 13 'Απρ.
Glenluce (Άγγλ.)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	20	6755	"Ιδε: «ΙΩΝΟΠΟΟΙΣ», σημαία Ελληνική
Indianie (Σουηδ.)	A. Λούζη	08	4360	εἰς Γλασκώνη 15 'Απρ. Μετονομάσθη «ΠΙΝΔΟΣ»
Jacatra (Όλλανδ.)	Ρεθύμνη — Κουνουκούντη	14	5883	εἰς Ρόττερνταμ 16 'Απρ. ἐπὸ παραλαβὴν
Kamsa (Γάλλ.)	A. Παπαδάκη	19	1986	"Ιδε: «ΒΙΤΣΕΝΤΣΙΑ», σημαία Ελληνική
Mazoreia (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2466	"Ιδε: «ΜΟΤΟΡΙΝΑ», σημαία Ελληνική

K. A. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Έβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

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

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρό-
φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

ΤΗΛΕΦ. 36939
15019 HIGH ST

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND

ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΑΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΥΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)